

RAADSVORSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: RO 11.2709423

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Evaluatie doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg (fase 1)

Groningen, - 1 SEP 2011

Aan de raad,

Midden jaren negentig is de planvorming begonnen voor de doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg Groningen 1e fase (ZRG-1e fase), ook wel de Langman-maatregelen genoemd. Om die maatregelen mogelijk te maken is in 2002 het Tracébesluit genomen. Eind dit jaar zullen nagenoeg alle maatregelen uit dat Tracébesluit zijn afgerond. De uitvoeringswerkzaamheden hebben zodanig plaatsgevonden dat waar mogelijk de wegen waaraan gewerkt werd geheel dan wel gedeeltelijk opengesteld bleven voor het verkeer. Desondanks was niet te voorkomen dat tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden soms lange wachtrijen op de bedrijventerreinen Zuidoost ontstonden. Vooral door de daar gevestigde ondernemers werd sterk aangedrongen op aanvullende maatregelen om in de toekomst gevrijwaard te worden van lange rijen wachtende auto's. Bij de ingebruikname van het Euvelgunnetracé zijn de "tijdelijke" aansluitingen met de Stavangerweg en de Osloweg op de Oostelijke Ringweg afgekoppeld. Hierdoor ontstonden "nieuwe" rijroutes die (her)ontdekt moesten worden om de bedrijven te kunnen bezoeken. De onvrede vanuit het bedrijfsleven was op dat moment groot. Daarom is op 25 november 2008 een bijeenkomst belegd om de situatie met de bedrijven te bespreken. Tijdens de bespreking is door RWS aan de ondernemers van de bedrijventerreinen Zuidoost beloofd dat er een evaluatie plaats zal vinden nadat alle maatregelen, genoemd in het Tracébesluit, uitgevoerd zijn. In 2010 zijn deze evaluatiegesprekken gevoerd. Betrokken partijen hierbij waren de VBZO, TLN, de provincie, RWS en de gemeente. Er is een inventarisatie gemaakt van aanvullende of corrigerende maatregelen. Een aantal maatregelen voortvloeiende uit de evaluatie is door RWS al uitgevoerd omdat deze direct meegenomen konden worden met lopend werk. Andere maatregelen moeten nog worden uitgevoerd. Een aantal van de voorgestelde maatregelen dient te worden getroffen aan het gemeentelijke wegennet. Voor deze maatregelen is een besluit vereist van uw raad.

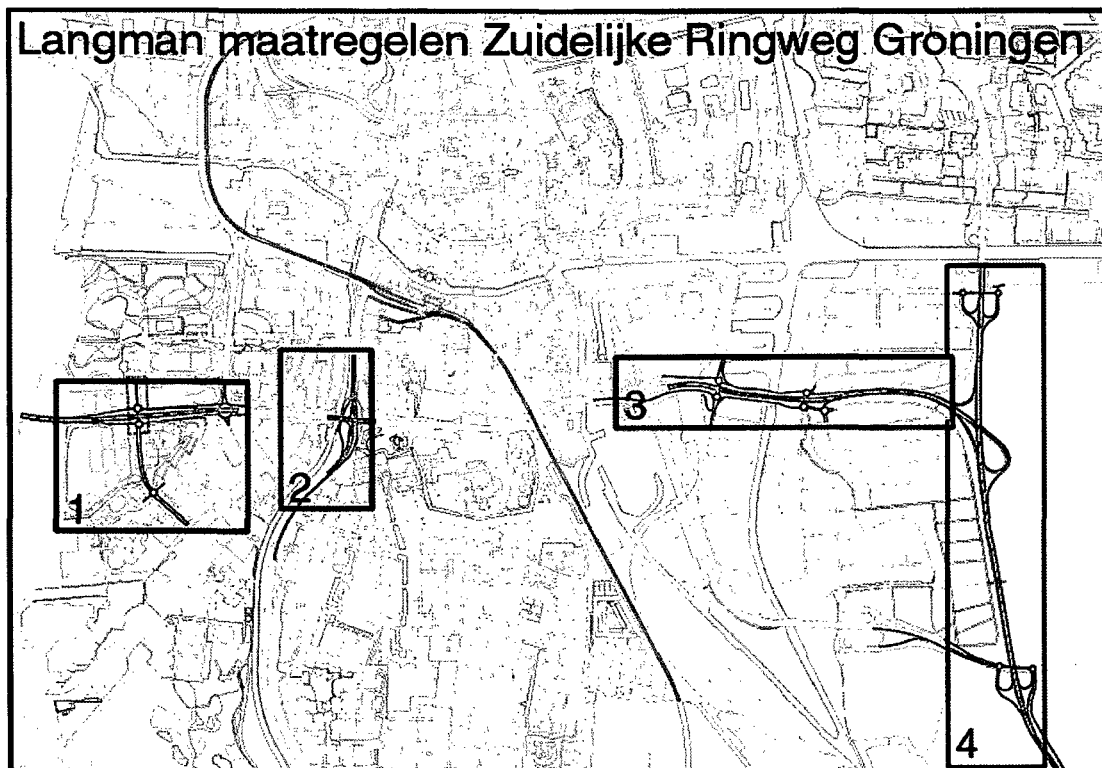
Langman-maatregelen.

Om de doorstroming op de Zuidelijke Ringweg Groningen te verbeteren zijn in de periode vanaf 2004 in hoofdlijnen de volgende maatregelen uitgevoerd (nummering correspondeert met figuur 1).

Westzijde (1):

- nieuwe aansluiting Laan Corpus den Hoorn gecombineerd met aanpassingen lokale wegenstructuur;

- aanbrengen parallelstructuur tussen Laan Corpus den Hoorn en Vrijheidsplein Julianaplein (2);
 - realisatie van bypasses (tunnels) voor de richtingen Assen – Groningen (binnenstad) en visa versa
 - aanpassen kruispuntconfiguratie en verkeerslichtenregeling.
- Oostzijde: (3 en 4):
- aanbrengen parallelstructuur tussen Europaplein en Gotenburgweg (3);
 - realisatie Euvelgunnetracé en knooppunt Driebond (4).



Figuur 1. Langman-maatregelen

Eerste ervaringen en klachten.

Al vrij snel na de openstelling bleek dat de getroffen maatregelen niet overal het verwachte effect hebben gehad. Geconstateerd is:

- dat de bereikbaarheid van het bedrijventerrein Zuidoost niet overal is verbeterd. De doorstroming op de nieuw aangelegde parallelstructuur tussen Europaplein en de Gotenburgweg laat te wensen over. Daarnaast is de ontsluitingsstructuur minder helder geworden, waardoor bezoekers zich slecht kunnen oriënteren;
- dat de doorstroming op de ZRG door de ingrijpende reconstructie van het Julianaplein als geheel niet is verbeterd. Dit is te wijten aan het terugbrengen van de linksafbeweging naar de binnenstad vanuit de richting Drachten. Deze beweging heeft een zeer negatief effect op de doorstroming;
- dat de verkeersafwikkeling rond de nieuwe aansluiting Laan Corpus den Hoorn tijdens de ochtend- en avondspits knelpunten oplevert. Dit leidt tot terugstuwning van verkeer tot op de A7 en heeft negatieve gevolgen voor de bereikbaarheid van het Stadspark en het gebied Corpus den Hoorn, waaronder het Martini Ziekenhuis;

- dat de geluidsreductie van de geplaatste schermen voor de bewoners van de Laan van de Vrede niet afdoende is geweest als gevolg van reflectie van de schermen zelf.

VBZO, TLN (Transport en Logistiek Nederland), EVO (Vereniging van en voor verladers, ontvangers en eigen vervoerders, gespecialiseerd in logistiek), de Gasunie en tal van individuele ondernemers op de diverse bedrijventerreinen in Zuidoost hebben zich tot ons gewend met het verzoek om extra maatregelen te treffen die de bereikbaarheid verbeteren.

Moties.

Door uw raad is in juni 2010 een tweetal moties aangenomen te weten:

1. Het onduidelijke snelheidsregime op het Euvelgunnetracé. Deze motie is ingediend door CDA, Stadspartij, VVD, Student&Stad en ChristenUnie;
2. De bereikbaarheid van het bedrijventerrein Zuidoost, evenals de fietsbereikbaarheid vanuit Beijum en Lewenborg. Deze motie is ingediend door ChristenUnie, Stadspartij en CDA.

Deze moties zijn bij de evaluatie van de Langman-maatregelen betrokken.

Motie 1 is inmiddels uitgevoerd.

Werkgroep en participatie van belangenorganisaties.

Ten behoeve van de evaluatie van de Langman-maatregelen is op initiatief van RWS en gemeente een ambtelijke werkgroep gevormd, waarin ook provincie Groningen participeert. Deze werkgroep heeft per deelgebied (West, Julianaplein en Oost) afzonderlijke trajecten gevolgd. In deelgebied Oost is de VBZO bij het gehele evaluatieproces betrokken. Zij werden hierbij ondersteund door de logistieke organisaties TLN en EVO. In deelgebied West is overleg gevoerd met de Gasunie.

Nader onderzoek.

Om meer te weten te komen over de problematiek, de oorzaken en de mogelijke oplossingen is een aantal verkeerskundige onderzoeken in opdracht van RWS uitgevoerd, te weten:

1. quick scan aansluiting A7 - Laan Corpus den Hoorn (Oranjewoud, januari 2010);
2. quick scan parallelstructuur Zuidoost Groningen (Oranjewoud, april 2010);
3. onderzoek prestaties Julianaplein (Groene Golf Team, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, april 2010);
4. onderzoek prestaties Europaplein (Groene Golf Team, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, september 2010).

De bevindingen van deze onderzoeken zijn apart gerapporteerd. Voor zover relevant zijn de resultaten van deze onderzoeken nader uiteengezet bij de behandeling van de afzonderlijke deeltrajecten (West, Centraal en Oost).

Het totale maatregelenoverzicht van de evaluatie is in bijlage 1 opgenomen, inclusief de kosten voor de uitvoering en de voorgestelde verdeling van de kosten over de partijen.

Deeltraject West.

Om de doorstroming aan de westkant van de stad te verbeteren, zijn de volgende Langmanmaatregelen uitgevoerd:

- het doortrekken van de Laan Corpus den Hoorn in combinatie met de realisatie van de nieuwe gedeeltelijke aansluiting op de ZRG;
- het aanbrengen van een parallelstructuur naast de A7 tussen deze nieuwe aansluiting en het Vrijheidsplein;
- het afkoppelen van de Laan van de Vrijheid van het Vrijheidsplein. De ontsluitende functie van deze verbinding is door Laan Corpus den Hoorn overgenomen;
- het afkoppelen van de Concourslaan op de Westelijke Ringweg. Ook de auto-ontsluiting van het Stadspark is door de aansluiting Laan Corpus den Hoorn overgenomen.

Vanwege de milieueffecten zijn tevens aanvullende maatregelen tegen verkeerslawaaï getroffen in de vorm van geluidswallen, -schermen en stilasfalt. Bovendien zijn aanvullend groenmaatregelen genomen om deze infrastructurele ingrepen landschappelijk in te passen.

Hoewel de verkeersafwikkeling door deze maatregelen in totaliteit op het hoofdwegennet is verbeterd, doen zich vanaf het in gebruik nemen ervan (medio 2009) een aantal onvoorziene doorstromingsproblemen op het onderliggende wegennet voor.

Knelpuntenanalyse.

Mede aan de hand van een door het bureau Oranjewoud uitgevoerde quick scan is geconstateerd dat bijna op alle werkdagen zich congesties voordoen op de Laan Corpus den Hoorn (uitgezonderd de zomerperiode). Deze congesties zijn van directe invloed op de doorstroming op de nieuwe aansluiting op de ZRG, de botrotonde Laan Corpus den Hoorn. Tijdens de ochtendspits geeft dit terugstuwning op de afrit van de A7 vanuit de richting Drachten tot soms op de hoofdrijbaan van de A7. Dit heeft gevaarlijke situaties tot gevolg. De slechte doorstroming op de Laan Corpus den Hoorn is nadelig voor de bereikbaarheid van de bestemmingen binnen het gebied Corpus den Hoorn, waaronder het Martini Ziekenhuis. Bovendien levert dit sluipverkeer op via wegen die hiervoor minder geschikt zijn, zoals op de route Leonard Springerlaan - Paterswoldseweg.

In de avondspits ontstaan tevens afwikkelingsproblemen op de aansluitende tak vanaf het Stadspark. *Het autoverkeer heeft geen andere mogelijkheden om het Stadspark te verlaten, waardoor men soms langer dan één uur staat te wachten.* Ook geeft dit soms problemen voor de doorstroming op de noordelijke bypass (vanaf Vrijheidsplein richting Laan Corpus den Hoorn).

De afwikkelingscapaciteit van het ontwerp van het Tracébesluit 2002 is gebaseerd op verkeerscijfers die voor het jaar 2020 zijn geprognosticeerd. Vergelijking met de huidige telcijfers leert dat deze prognosecijfers inmiddels al zijn gehaald of op een aantal locaties is overschreden. Zo blijkt dat het gebruik van de Laan Corpus den Hoorn hoger is dan wat destijds op basis van de verkeersmodellen werd verwacht. Uit nadere analyses en lokale verkenningen blijkt dat vooral de verwerkingscapaciteit op de rotonde Boerhaavelaan niet toereikend is. Tijdens de ochtendspits slaat de wachtrij hierdoor regelmatig terug tot op de A7. Ook heeft dit negatieve consequenties voor de verkeersafwikkeling op de botrotonde

Laan Corpus den Hoorn, omdat het afrijdende verkeer richting de rotonde Boerhaavelaan ook de overige richtingen belemmert. Deze verstoorde afwikkeling heeft ook nadelige gevolgen voor de uitwisseling tussen ZRG en de Westelijke Ringweg, waardoor de doorstroming van het regionale verkeer wordt gehinderd.

Tevens blijkt uit de analyse dat het noordelijk deel van de botrotonde Laan Corpus den Hoorn tijdens de avondspits zwaar wordt belast. Het huidige gebruik stemt nagenoeg overeen met de maximale capaciteit, waardoor de verkeerssituatie erg kwetsbaar is geworden voor verstoringen, bijvoorbeeld ten gevolge van de slechte verkeersafwikkeling op de Laan Corpus den Hoorn. Dit leidt bijna dagelijks tot "stremming" in de avondspits van de ontsluiting van het Stadspark, omdat dit gebied slechts door één enkele route wordt ontsloten.

Uit de analyse van de gesignaleerde knelpunten komt een aantal voor te stellen maatregelen naar voren. Zoals gemeld moet hierover besluitvorming in de daarvoor bevoegde gremia plaats gaan vinden. Als bijlage 1. is een tabel bijgevoegd waarin alle 9 voorgestelde maatregelen onder elkaar zijn gezet met daarachter de financiële consequenties voor de betrokken partijen. Door RWS is zoals genoemd inmiddels een aantal maatregelen uitgevoerd.

Ontsluiting Stadspark (maatregel 1).

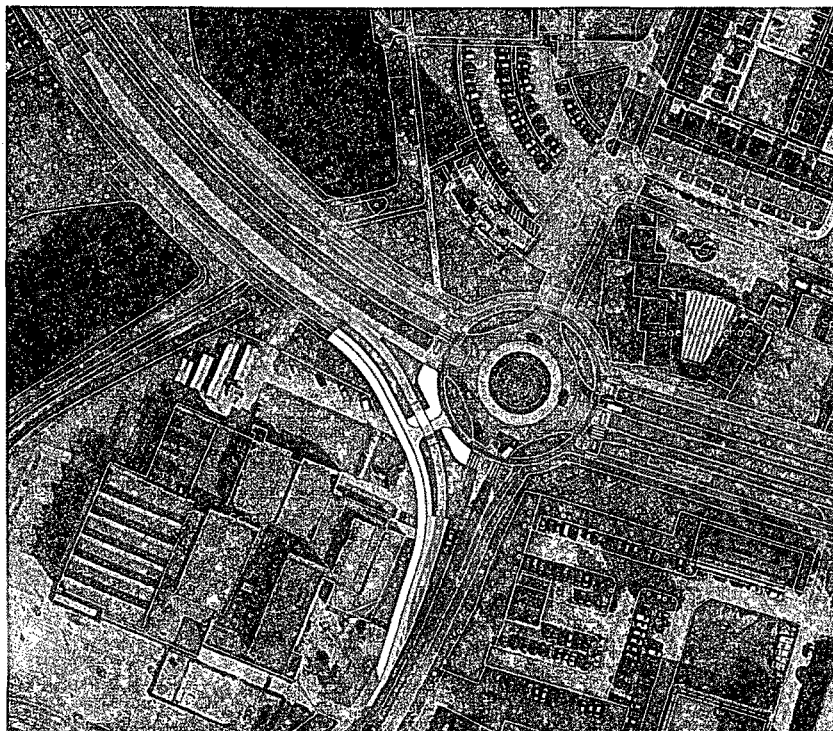
De Langman-maatregelen hebben tijdens de avondspits een negatief effect gehad op de auto-ontsluiting van het Stadspark. Direct na openstelling heeft Gasunie dit bij RWS en gemeente aangekaart. In november 2010 is uw raad akkoord gegaan met de tijdelijke inzet van verkeersregelaars op de botrotonde Laan Corpus den Hoorn om een oplossing te bieden voor de problematiek van de verkeersontsluiting van het Stadspark. Afgesproken is om deze oplossing na een half jaar samen met Gasunie, Rijkswaterstaat en Provincie Groningen te evalueren. De resultaten van deze evaluatie zijn verwerkt in een separate nota. De kosten van de inzet van de verkeersregelaars tot mei 2011 bedragen € 45.000,-- en zijn ten laste gebracht van het project.

Doorstroming rotonde Boerhaavelaan (maatregel 2).

Teneinde de doorstroming op de Laan Corpus den Hoorn te verbeteren, wordt voorgesteld om bij de rotonde Boerhaavelaan een bypass aan te leggen voor het rechtsafslaande verkeer richting de Van Swietenlaan. Door deze bypass wordt een deel van het verkeer buiten de rotonde omgeleid (ca. 30-40% van het verkeer vanaf de A7), waardoor de conflictbelasting op de rotonde kleiner wordt en het verkeer dus vlotter wordt afgewikkeld. Deze maatregel zal de kans op terugstuwing tot op de A7 aanzienlijk reduceren en de bereikbaarheid van onder andere het Martini Ziekenhuis verbeteren.

De aanleg van deze bypass vergt relatief veel ruimte, omdat ook de gewenste veiligheidsmaatregelen voor het fietsverkeer dienen worden ingepast. Hiervoor is het gebruik een deel van de grond van het terrein van de voormalige ALO noodzakelijk. De gemeente is eigenaar van deze grond. In het voormalige ALO-gebouw zijn momenteel tijdelijke voorzieningen gehuisvest, waaronder de Boerhaaveschool. De entree van deze school is gelegen in het gebied dat voor de maatregel dient te worden verworven. Helaas is op korte termijn, in combinatie met de activiteiten in en om de school, de aanleg van deze maatregel geen optie. Over 1 à 2 jaar zal de school naar de geplande nieuwbouw op de

Semmelweislocatie verhuizen. Op dat moment is het logisch de voorgestelde maatregel te effectueren.



Figuur 2. voorgestelde aanpassing rotonde Boerhaavelaan

Naast de evaluatie van de Langman-maatregelen spelen er in het gebied rond het Martini Ziekenhuis nog een tweetal zaken. Zo doet een werkgroep onderzoek naar een brede aanpak voor de problematiek rond de bereikbaarheid van het Martini Ziekenhuis en de doorstroming op Laan Corpus den Hoorn. Daarnaast zal er op termijn vanuit het project ZRG fase2 ook gekeken worden naar de ontsluiting Laan Corpus Den Hoorn/A7. Tevens zullen er dan ter voorbereiding op de totaalaanpak van fase 2 voorbereidende maatregelen moeten worden getroffen om het verkeer tijdens de aanleg te kunnen laten circuleren.

De kosten voor de realisatie van de bypass bedragen ca. € 500.000,--. RWS heeft toegezegd € 95.000,-- hieraan bij te willen dragen. Wij stellen voor het resterende deel de dekken uit de herziening Langman. Vanwege de beperkingen in de uitvoering op korte termijn en de mogelijke veranderingen in de omgeving als gevolg van nadere onderzoeken in het kader van de bereikbaarheid Martini Ziekenhuis en 2^e fase ZRG stellen wij voor € 500.000,-- te reserveren vanuit dit project ten behoeve van de totaal aanpak van de verkeersmaatregelen in het gebied.

Verlengen rechtsafvak afrit A7 vanuit richting Drachten (maatregel 3).

Door op de afrit meer bufferruimte te bieden wordt de kans op terugstuwing tot op de hoofdrijbaan van de A7 verkleind, wat een positieve uitwerking heeft op de verkeersveiligheid en de doorstroming op de ZRG. Het betreffende rechtsafvak voor de botrottonde Laan Corpus den Hoorn is eenvoudig te verlengen door de markering aan te passen (gaat ten koste van de vluchtstrook). Het overige verkeer kan hierdoor langer ongehinderd

doorstromen.

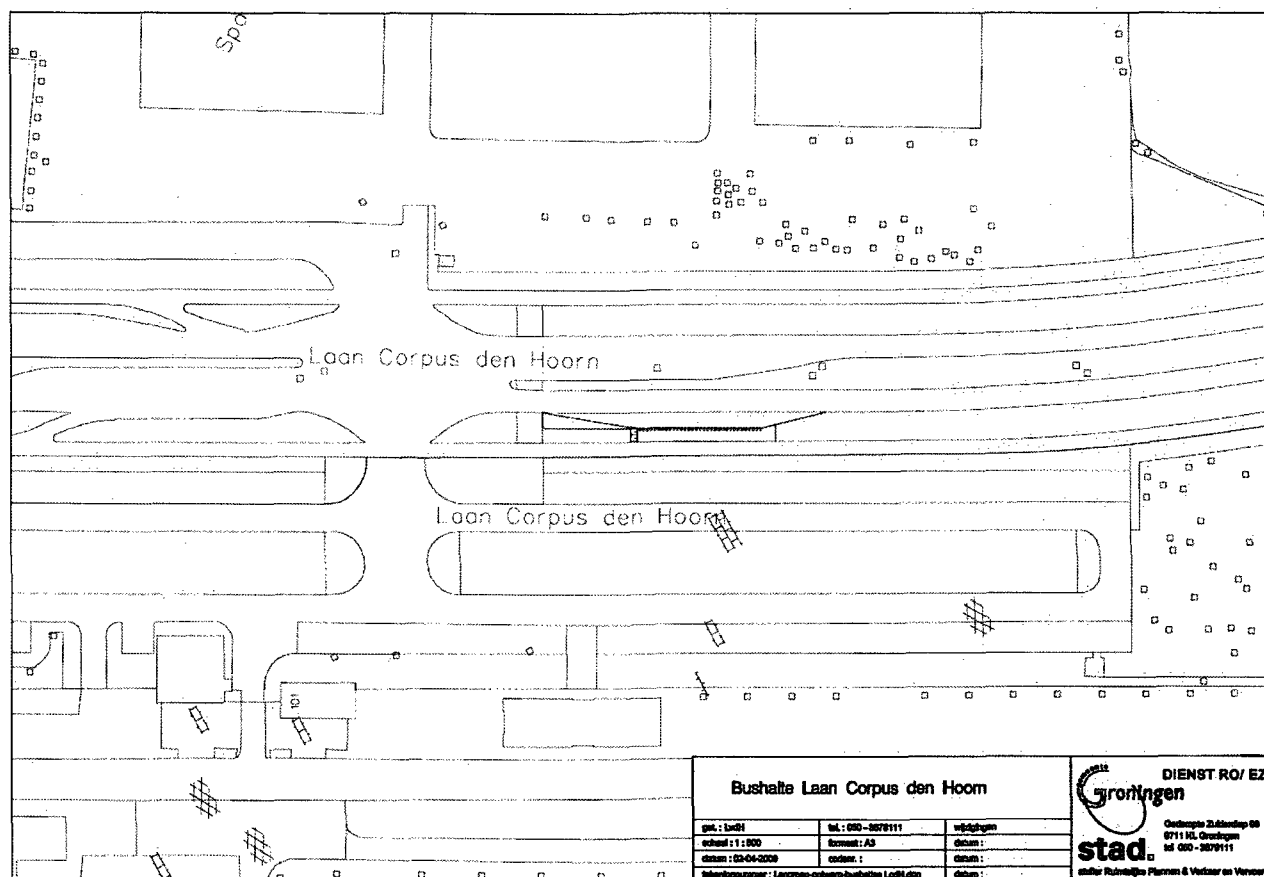
De kosten van deze maatregel zijn € 6.000,-- en komen volledig voor rekening van RWS.

Realisatie haltevoorzieningen bij botrotonde Laan Corpus den Hoorn (maatregel 4).

Door de Langman-maatregelen zijn een aantal busroutes die in het verleden via de Laan van de Vrijheid reden verschoven naar de Laan Corpus den Hoorn. Het betreft o.a. de buslijnen die via het Martini Ziekenhuis rijden. Recentelijk is hier ook de busverbinding tussen P+R Hoogkerk en het Martini Ziekenhuis aan toegevoegd. Ook zullen bij Hoogkerk nog aanvullende maatregelen worden getroffen om de bus rechtstreeks met de A7 te verbinden via een eigen op- en afrit. Voorts kan de bus op dit traject gebruik maken van de vluchtstrook, zodat sprake is van een betrouwbare en vlotte busverbinding.

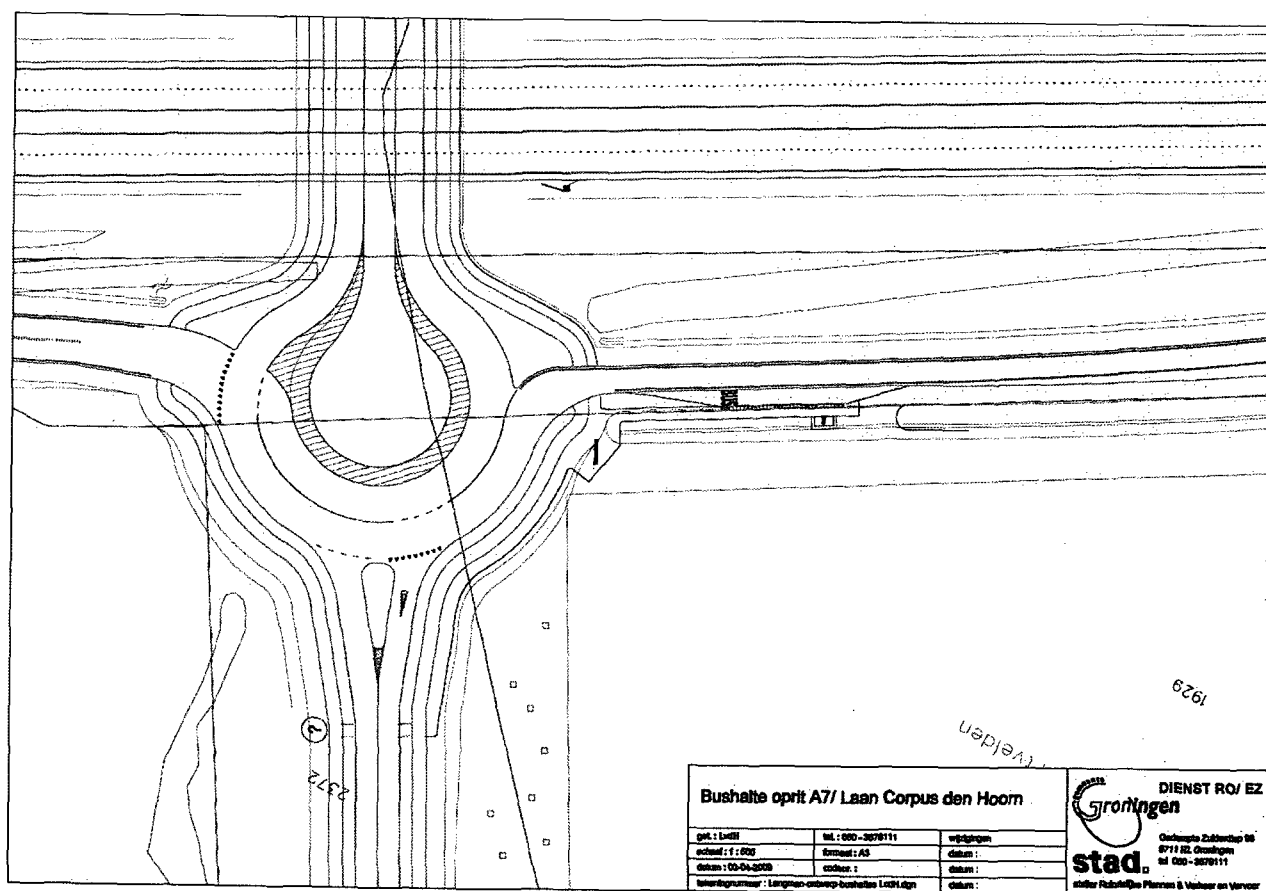
Voor het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van het Stadspark en de (sport)voorzieningen gelegen aan weerszijden van de Laan Corpus den Hoorn heeft het OV-bureau verzocht om per richting één bushalte toe te voegen. Voor de gebruikers ontstaat hierdoor een snelle en directe busverbinding met P+R Hoogkerk, als ook met de bestemmingen van de passerende regionale buslijnen.

De kosten voor de aanleg van de haltes bedragen € 195.000,--. De helft van dit bedrag wordt gesubsidieerd vanuit de Regiovisie Groningen Assen.



Figuur 3.

voorgestelde bushalte Laan Corpus den Hoorn ter hoogte van de sportvoorzieningen



Figuur 4. voorgestelde aanpassing rotonde Boerhaavelaan

Extra geluidreducerende maatregelen Laan van de Vrede (maatregel 5).

Het geluidsreducerend effect van de aanvankelijk aangebrachte schermen liet voor de woonbebouwing langs de Laan van de Vrede te wensen over. Naar aanleiding van klachten van de bewoners en een nader akoestisch onderzoek zijn in 2010 aanvullende maatregelen getroffen. Ter plaatse is op de oprijt een stiller asfaltsoort aangebracht en zijn de geluidsschermen aangepast, waardoor de reflectie wordt verminderd.

Deze extra geluidsreducerende maatregelen leverden een kostenpost op van € 175.000,- en zijn volledig door RWS betaald en uitgevoerd.

Deeltraject Centraal.

In het kader van Langman zijn op het Julianaplein de volgende maatregelen getroffen:

- het aanbrengen van een tweetal tunnels, waardoor beide rechtdoorgaande verkeersbewegingen op A28 en Emmaviaduct ongelijkvloers worden afgewikkeld;
- het wijzigen van de rijstrookindeling, inclusief het terugbrengen van de linksafslaan beweging vanuit de richting Drachten (conform eerder gemaakte afspraken).

Afkoppelen linksaffer Julianaplein (maatregel 6).

Over de gewenste evaluatiemaatregel op het Julianaplein hebben wij in juni 2010 een separaat besluit genomen, waarover u per brief bent geïnformeerd. Wij hebben vorig jaar ingestemd met het verzoek van Rijkswaterstaat om de linksafbeweging vanaf Drachten op te heffen. Fysiek ontstond hierdoor ruimte om de rijstrookindeling aan te passen, waardoor de afwikkelingscapaciteit van het Julianaplein met ruim 20% is vergroot. De uitvoering van deze maatregel is in december 2010 afgerond.

Om, als gevolg van deze maatregel, het verkeer vanaf de A7 vanuit Drachten richting de binnenstad via een alternatieve route te leiden en te faciliteren, is aanvullend met RWS het volgende afgesproken:

- aanpassen van de bewegwijzering Groningen-centrum via de route A7 aansluiting Corpus den Hoorn - Vrijheidsplein - Westelijke Ringweg - Hoendiep (uitvoeringskosten zijn voor RWS)
- leveren van een financiële bijdrage aan de realisatie van een bypass voor het rechtsafslaande verkeer op de rotonde Laan Corpus den Hoorn - Boerhaavelaan in de richting van de Van Swietenlaan. Door deze bypass zal ook de verkeersafwikkeling op de aansluiting van Laan Corpus den Hoorn op de A7 verbeteren, zodat de aantasting van de bereikbaarheid van de binnenstad vanuit de richting Drachten beperkt blijft.

De bypass is als onderdeel meegenomen binnen het totale evaluatiepakket aan de westkant van de Stad. RWS heeft een toezegging gedaan hieraan een bijdrage te leveren van € 95.000,-- .

De kosten voor de genoemde aanpassingen aan het Julianaplein bedroegen € 350.000,-- en zijn betaald en uitgevoerd door RWS.

Verplaatsen bedieningspaneel VRI Julianaplein (maatregel 7).

Door de reconstructie van het Julianaplein is de kast met het bedieningspaneel van de verkeerslichten achter het geluidsscherm komen te staan. Dit paneel gebruikt de politie bij de handmatige bediening van de verkeerslichten bij bijvoorbeeld calamiteiten. Teneinde het zicht op de kruising te verbeteren, was het uit veiligheidsoverwegingen nodig dat de kast werd verplaatst.

De maatregel heeft € 48.000,-- gekost. RWS heeft deze maatregel uitgevoerd en betaald.

Verruiming spertijd Julianabrug (maatregel 8).

De Julianabrug over het Noord-Willemskanaal wordt tijdens de spitsuren van het wegverkeer niet bediend voor het scheepvaartverkeer. Op dit moment geldt een spertijd tussen 07.30-09.00 uur en 16.00-17.30 uur. In de huidige situatie is het daardoor mogelijk dat de Julianabrug om 17.30 uur wordt geopend, terwijl de avondspits voor het autoverkeer nog in volle gang is. Ten behoeve van de afwikkeling van het wegverkeer wordt voorgesteld om de spertijd van de Julianabrug uit te breiden naar 18.00 uur. Rijkswaterstaat heeft als wegbeheerder van de Zuidelijke Ringweg een officieel verzoek hiertoe gedaan bij de vaarwegbeheerder (Provincie Groningen).

Deze spertijdverruiming leidt niet tot extra kosten.

Deeltraject Oost.

Aan de oostkant van de stad bestonden de Langman-maatregelen uit:

- de aanleg van het Euvelgunnetracé en knooppunt Driebond, waardoor de route van de A7 naar buiten toe wordt verlegd. De voormalige verbinding via Europaweg is hierop ongelijkvloers aangesloten (aansluiting Westerbroek);
- de realisatie van nieuwe ongelijkvloerse aansluiting Driebondsweg op de Oostelijke Ringweg;
- het aanbrengen van een parallelstructuur naast de Beneluxweg tussen de (halve) aansluitingen van het Europaplein en de Gotenburgweg.

Volgens het Tracébesluit wordt ook de oostelijke op- en afrit van het Europaplein opgeheven. Deze maatregel is bij de uitvoering ter discussie komen te staan en handhaven van de op- en afrit maakt nu onderdeel uit van de evaluatie. De praktijk wees uit dat de parallelstructuur niet het beoogde effect heeft gehad op de doorstroming van het autoverkeer, waardoor de bereikbaarheid van Zuidoost mogelijk meer onder druk kwam te staan.

De belangenorganisatie VBZO is ontevreden over de genomen maatregelen uit het Langmanpakket en maakt zich zorgen over de autobereikbaarheid van het bedrijventerrein Zuidoost. Zij vinden de gewijzigde wegenstructuur niet helder. Bezoekers hebben moeite om delen van het bedrijventerrein te vinden. Dit geldt in hun optiek vooral voor de zichtlocaties die direct aan de zuid- en westzijde van de A7 zijn gelegen.

Daarnaast is in juni 2010 door de ChristenUnie, de Stadspartij en het CDA een motie ingediend over de bereikbaarheid van bedrijventerrein Zuidoost zowel per (vracht)auto als per fiets.

Knelpuntenanalyse.

Over het functioneren van de parallelstructuur tussen het Europaplein en de Gotenburgweg heeft het bureau Oranjewoud een quick scan uitgevoerd, mede in relatie tot het wel of niet handhaven van de op- en afrit direct ten oosten van het Europaplein.

Uit deze quick scan bleek dat de doorstromingsknelpunten op de parallelstructuur een duidelijke relatie hebben met de verkeerssituatie op het Europaplein en de beweegbare lage bruggen in de noordelijke en zuidelijke bypass van de parallelstructuur. De hieruit voortkomende wachtrijen slaan terug tot op de botrotonde Bornholmstraat en op de rotondes Gotenburgweg.

Fietsbereikbaarheid Zuidoost.

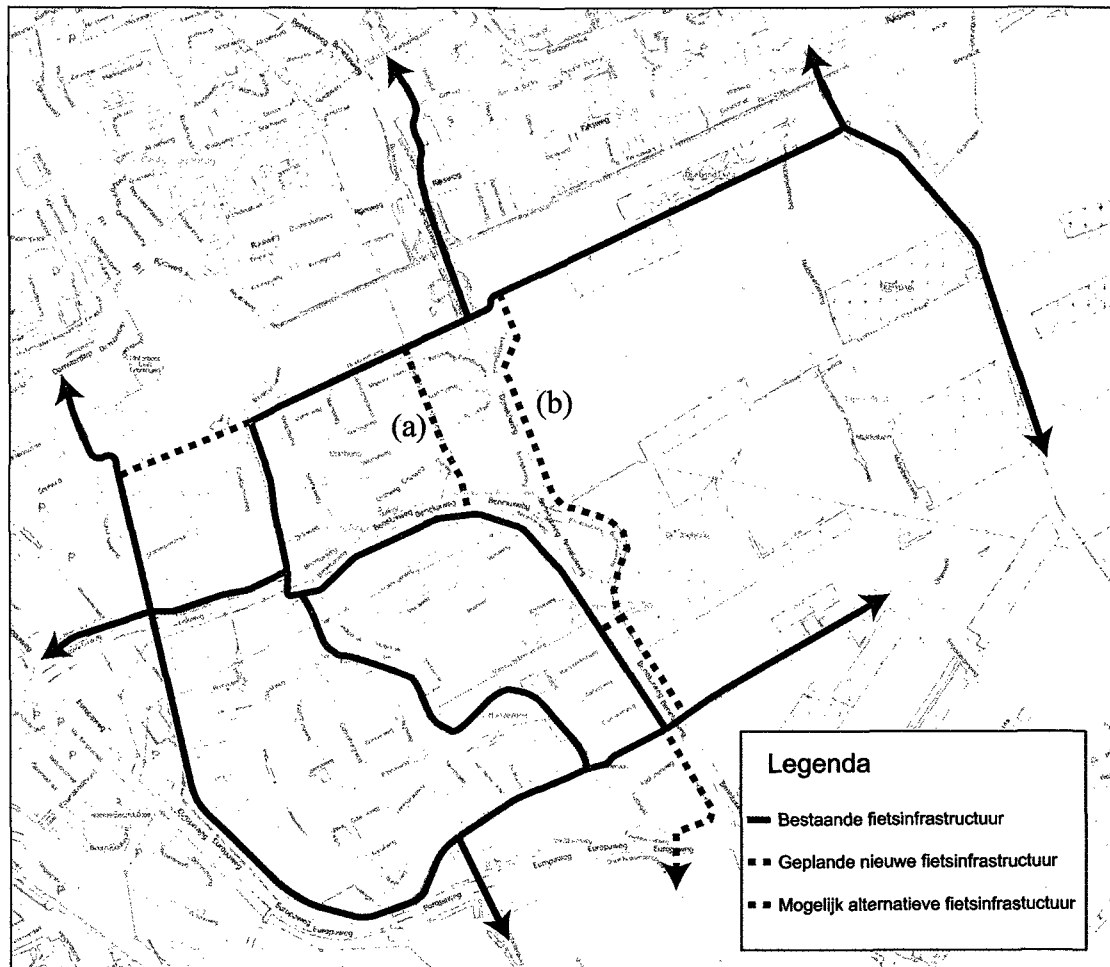
Het bedrijventerrein Zuidoost, en dan vooral het gedeelte Eemspoort, is per fiets relatief slecht bereikbaar vanuit de stadswijken Lewenborg en Beijum. De belangrijkste fietsverbinding tussen de stadswijken en het bedrijventerrein gaat via de Beneluxbrug. Alternatieve routes voeren via de Borgbrug en de inmiddels gerealiseerde Berlagebrug. In oost-westrichting loopt een tweetal fietspaden naar het bedrijventerrein, te weten langs de Driebondsweg en de Olgerweg. Op het bedrijventerrein sluiten de fietspaden aan op de vrijliggende fietspaden langs de Euvelgunnerweg en de Kielerbocht.

In het kader van de getroffen Langman-maatregelen en daarmee de realisatie van het Euvelgunnetracé en het knooppunt Driebond is de fietsinfrastructuur niet in positieve of negatieve zin veranderd. De Beneluxbrug blijft een belangrijke schakel in het fietsnetwerk.

Gelijktijdig met de realisatie van het Euvelgunnetracé is ter hoogte van de Verlengde Bremenweg een fietstunnel gerealiseerd in aansluiting op de toekomstige ontwikkeling voor Meerstad. Op dit moment wordt deze fietstunnel niet gebruikt, aangezien de aansluitende fietsinfrastructuur ontbreekt. Deze fietsinfrastructuur zal op termijn vanuit de ontwikkeling Meerstad worden aangelegd.

Alternatieven.

Om de fietsbereikbaarheid van Eemspoort uit noordelijke richting te verbeteren, is een nieuwe fietsverbinding noodzakelijk. Daarbij vormt het knooppunt Driebond een belangrijk obstakel. Er zijn twee opties voor een nieuwe fietsverbinding naar Eemspoort (zie figuur 2).



Figuur 2. Fietsnetwerk Zuidoost

De eerste mogelijkheid (optie a) is de realisatie van een fietstunnel in de Zuidelijke Ringweg, ongeveer in het verlengde van de Odenseweg. Hierdoor ontstaat een rechtstreekse

fietsroute tussen de Driebondsweg en de Kielerbocht die beide over een vrijliggend fietspad beschikken. De globale kosten van deze oplossing bedragen € 5 miljoen.

Een andere mogelijkheid (optie b) is de aanleg van een nieuw fietspad aan de oostzijde van het Euvelgunnetracé. Dit fietspad sluit aan de noordzijde aan op de Driebondsweg en aan de zuidzijde op de Olgerweg en de nu nog "ongebruikte" fietstunnel ter hoogte van de Verlengde Bremenweg. De kosten hiervan worden geraamd op circa € 1,5 miljoen.

Vooralsnog zijn wij van mening dat gezien de hoge kosten in deze periode van beperkt beschikbare middelen en waarin nadrukkelijk keuzes moeten worden gemaakt, de keuze voor deze 2 opties niet voor de hand ligt.

Optimalisatie VRI Europaplein (maatregel 9).

Nader onderzoek van het Groene Golf Team van RWS naar het functioneren van de verkeersregeling op het Europaplein heeft geleid tot een efficiëntere instelling van de verkeerslichten. De regeling is hierdoor beter afgestemd op de gewijzigde verkeersstromen die ontstaan zijn na de opening van het Euvelgunnetracé. Ook is de afstelling ten gunste van de Lübeckweg aangepast, waardoor de doorstroming op de parallelstructuur zowel direct als indirect is verbeterd. Deze maatregel was eenvoudig te nemen door de verkeersregelininstallatie te herprogrammeren. RWS heeft deze maatregel inmiddels uitgevoerd.

Aanpassen brugopeningsregime Winschoterdiep (maatregel 10).

In de zomerperiode gaan de bruggen op de parallelstructuur ongeveer 2 tot 5 keer in de spitsperiode open. De gemiddelde openingsduur bedraagt 4 minuten. Na een brugopening duurt het nog geruime tijd voordat de verkeerssituatie weer is genormaliseerd. Vooral het verkeer op de rotonde Gotenburgweg ondervindt hiervan veel hinder, omdat de opstelruimte tot aan de brug beperkt is. Bekeken is of deze opstelruimte kan worden verruimd met een extra rijstrook, maar dit is alleen effectief te organiseren met ook een dubbele rijstrook op de brug. Dit is echter een kostbare maatregel (ca. € 2,5 tot € 3,0 miljoen) en is bovendien fysiek lastig inpasbaar. Er is verder gekeken naar andere oplossingen. Daaruit is de mogelijkheid van het beter reguleren van het brugopeningsregime als kansrijk naar voren gekomen. Over de nadere invulling zijn gemeente en provincie Groningen in overleg. In samenhang met de bedieningstijden van alle bruggen aan de oostkant van de stad, wordt bekeken of de bruggen slimmer bediend kunnen worden. Zo zijn er plannen om alle bruggen over het Winschoterdiep centraal vanaf de Oostersluis te gaan bedienen. Hierdoor ontstaan mogelijkheden om de bedieningstijden te verruimen, zodat het scheepvaartverkeer zich meer over de dag spreidt. Per saldo leidt dit tot minder openingen per uur (ook tijdens de spitsperiodes) en beperkt tevens de duur van de brugopeningen om de spertijden heen.

Handhaven en beperkt aanpassen op- en afrit Oostzijde Europaplein (maatregel 11).

Uit de analyse is gebleken dat op- en afrit Europaplein-A7 ter hoogte van Het Dagblad van het Noorden een belangrijke functie vervullen. Wanneer deze op- en afrit conform het Tracébesluit komen te vervallen, dan leidt dit tot extra verkeer op de parallelstructuur. Op de parallelstructuur is echter niet voldoende capaciteit aanwezig om dit extra verkeer op te vangen, waardoor de bereikbaarheid van Zuidoost via de parallelstructuur nog meer onder druk komt te staan. Voorgesteld wordt om de betreffende op- en afrit te handhaven tot de uitvoering van de 2^e fase ZRG. Voor deze wijziging van het Tracébesluit is door RWS met toestemming van het Rijk de hiervoor benodigde procedure doorlopen.

De huidige inrichting van de op- en afrit is afgestemd op de tijdelijkheid van deze

aansluiting, waardoor zowel de afwerking als de inpassing voor een eindbeeldsituatie te wensen over laat. Gezien de plannen voor de 2^e fase ZRG waarbij voorgesteld wordt het knooppunt volledig op de schop te nemen wordt nu voorgesteld om de huidige situatie voorlopig te handhaven en slechts op punten die de verkeersveiligheid betreffen aan te passen. Ook dient de bewegwijzering op de hoofdwegenstructuur op het behoud van deze aansluiting te worden afgestemd.

Het beperkt aanpassen van de noordelijke aansluitingen is geraamd op € 50.000,--. Dit bedrag past binnen het al door uw raad beschikbaar gestelde krediet voor het volledig aanpassen van de situatie.

Aanpassen bewegwijzering (maatregel 12).

Naar aanleiding van bovengenoemde aanpassingen dient ook de bewegwijzering op het hoofdwegenet te worden aangepast. Indicatief is hiervoor in het overzicht een bedrag van € 150.000,-- opgenomen. Deze kosten komen voor rekening van RWS.

Zoals vermeld is een aantal maatregelen voortvloeiend uit de evaluatie al door de verantwoordelijk wegbeheerder uitgevoerd. Een aantal resteert nog. Voor een deel is hiervoor besluitvorming door uw raad noodzakelijk. Het betreft de maatregelen:

- ontsluiting Stadspark (maatregel 1, de resultaten van evaluatie zijn in een separate nota verwerkt);
- doorstroming rotonde Boerhaavelaan (maatregel 2);
- realisatie twee bushaltes bij botrotone Laan Corpus den Hoorn (maatregel 4);
- handhaven en beperkt aanpassen op- en afrit Oostzijde Europaplein (maatregel 11).

Financiële paragraaf.

De kosten voortvloeiend uit de evaluatie doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg Groningen(fase 1) en welke voor rekening van de gemeente Groningen komen na instemming met de uitvoering door uw raad zijn als volgt opgebouwd:

Maatregel	Kosten	Dekking	
		Extern	Bijdrage gemeente
Doorstroming rotonde Boerhaavelaan	€ 500.000	€ 95.000	€ 405.000
Realisatie OV haltevoorzieningen bij botrotone	€ 195.000	€ 97.500	€ 97.500
Aanpassen te handhaven op en afritten Europaplein	€ 50.000	€ 0	€ 50.000
	€ 745.000	€ 192.500	€ 552.500

Voor de doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg Groningen 1^e fase is een krediet beschikbaar gesteld van € 34.748.000,-- (besluit nr. 10, 26 maart 2008). We verwachten hier een vrijval te realiseren. In de staat V van 2010 en de eerste concepten van de herziening blijkt dat deze ruimte binnen het complex aanwezig is. De voorgestelde maatregelen, welke voor rekening van de gemeente komen, kunnen binnen begroting en het verstrekte krediet worden opgevangen. Wanneer u instemt met de voorgestelde maatregelen, komt dit ten laste van de vrijval. De resterende vrijval wordt toegevoegd aan de algemene middelen.

Voor een uitvoerige analyse, inclusief de hier genoemde kosten, en een herziene kredietaanvraag komen wij aan het einde van 2011, begin 2012 met een raadsvoorstel bij u terug.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

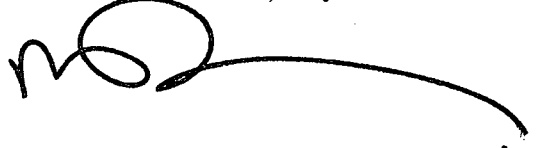
- I. in te stemmen met de maatregel 2. Verbeteren doorstroming rotonde Boerhaavelaan;
- II. in te stemmen met maatregel 4. Realisatie haltevoorzieningen bij botrotonde Laan Corpus den Hoorn;
- III. in te stemmen met maatregel 11. Handhaven en beperkt aanpassen op- en afrit Oostzijde Europaplein;
- IV. de kosten van deze maatregelen vast te stellen op € 745.000,-- en deze voor € 552.500,-- te dekken uit de post onvoorzien binnen de lopende exploitatie Langman (Zuidelijke Ringweg Groningen fase 1), een bijdrage van Rijkswaterstaat (€ 95.000,--) en een bijdrage van de Regio Groningen-Assen (€ 97.500,--).

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys



Bijlage 1. Maatregelenoverzicht evaluatie doorstromingsmaatregelen Zuidelijke Ringweg Groningen (fase 1) Langman

Maatregelen	Doel	Wegbeheerder (regie)	Kosten (all-in, excl. BTW)	RWS	Gemeente Groningen	Bijdrage RGA
West	1. Inzet verkeersregelaars op noordelijke botronde Laan Corpus den Hoorn november 2010 t/m april 2011 *nb1	RWS Provincie Gemeente	€ 45.000,00		€ 45.000,00	
West	2. Verbeteren doorstroming rotonde Boerhaavelaan - Laan Corpus den Hoorn - Van Swietenlaan	Gemeente	€ 500.000,00	€ 95.000,00	€ 405.000,00	
West	3. Verlengen rechtsafvak op afrit A7 - Laan Corpus den Hoorn	RWS	€ 6.000,00	€ 6.000,00		
West	4. OV haltevoorzieningen rondom Botronde Laan Corpus den Hoorn - A7	RWS Gemeente	€ 195.000,00		€ 97.500,00	€ 97.500,00
West	5. Extra geluidreducerende maatregelen Laan van de Vrede	RWS	€ 175.000,00	€ 175.000,00		
Centraal	6. Afkoppelen linksaffer Drachten op Julianaplein	RWS	€ 350.000,00	€ 350.000,00		
Centraal	7. Verplaatsen bedieningspaneel VRI Julianaplein	RWS	€ 48.000,00	€ 48.000,00		
Centraal	8. Vermindering spertijd Julianabrug tijdens de avondspits van 16.00 tot 17.30 uur naar 16.00 tot 18.00 uur	RWS Provincie Gemeente	Nihil			
Oost	9. Aanpassen parameters + onderhoudsmaatregelen VRI Europaplein	RWS Gemeente	Nihil (regulier beheer en onderhoud)			
Oost	10. Regulering brugopeningen Winschoterdiep op bypasses Osloweg - Bergenweg.	Provincie Gemeente	Nihil (regulering vaark)			
Oost	11. Handhaven en gedeeltelijk aanpassen oostelijke op- en afrit Europaplein * nb1	RWS Gemeente	€ 50.000,00		€ 50.000,00	
Overall	12. Naar aanleiding van bovengenoemde maatregelen dient bewegwijzering op het hoofdwegennet te worden aangepast	RWS Gemeente	€ 150.000,00	€ 150.000,00		
Totaal (incl. plantkosten en V&T en excl. BTW)			€ 1.519.000,00	€ 824.000,00	€ 597.500,00	€ 97.500,00

*nb1 deze kosten voor deze maatregelen zijn al verwerkt in het huidige krediet maar voor de volledigheid in het overzicht meegenomen.



ChristenUnie



GRIFFIE	
reg.nr.	GR10.2305956
ingek.	- 1 JUL 2010
class.	- 2.07.51
te beh. door:	GR
kopie gez. aan:	

Bereikbaarheid bedrijventerrein Zuidoost

De Raad van de Gemeente Groningen in vergadering bijeen op 30 juni 2010 besprekende de Voorjaarsbrief 2011:

overwegend dat:

- de autobereikbaarheid van Zuidoost blijvend slecht is door onlogische afslagen, onduidelijke bebording en bij tijd en wijle slechte doorstroming
- in het verleden bij de totstandkoming van het tracé onvoldoende gerealiseerd wat de gevolgen zijn voor bedrijventerrein Zuidoost
- de fietsbereikbaarheid komende vanuit Beijum en Lewenborg slecht is doordat er langs de N46/A7 geen fietspad ligt maar wel een ongebruikte tunnel onder de A7
- dat het van belang is om bedrijvigheid in deze stad te koesteren
- dat het van belang is om fietsmobiliteit te stimuleren

van mening dat:

- er een nadere verkenning dient plaats te vinden over de auto- en fietsbereikbaarheid van bedrijventerrein Zuidoost met aspecten afslagen, bebording en doorstroming

besluit:

- het college te verzoeken aan de hand van een nota de raad hierover nader te informeren.

en gaat over tot de orde van de dag.

ChristenUnie

Stadspartij

CDA

Inge Jongman-Mollema

Robert Prummel

Jan Seton

Voor de motie: stemmen

Tegen de motie: stemmen

De motie is aanvaard/verworpen

215 = 7 + 1 = 9

Handwritten signature and date: 30.6.10