

Onderwerp Vragen ex art. 41 RvO CDA inzake de doorstroming
onderliggend wegennet

Steller Jeroen Engels

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 83 31 Bijlage(n) 2

Ons kenmerk 5457256

Datum 14-01-2016 Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij bieden wij u ons antwoord aan op de, door de heer Ubbens van de fractie van het CDA, gestelde vragen over de doorstroming op het onderliggende wegennet. De brief van de vragensteller treft u als bijlage aan.

Onze beantwoording leiden wij in met een toelichting op het rapport dat wordt aangehaald. In opdracht van de provincie Drenthe heeft Antea Group (voorheen Oranjewoud) een analyse over de nut en noodzaak van een OV-knooppunt met P+R-voorziening bij De Punt opgesteld. Het rapport is op 9 september 2015 ter kennis gebracht van de Drentse Provinciale Staten. Recent zijn in de regionale media een aantal berichten verschenen waarin verwezen wordt naar het onderzoek. De berichtgeving is volgens ons college op een aantal onderdelen een eigen weergave van wat in het onderzoek wordt uiteengezet, daarnaast is het onderzoeksrapport niet actueel op die onderdelen die de Aanpak Ring Zuid aangaan.

De Antea Group heeft in het geval van de Aanpak Ring Zuid ARZ informatie gebruikt uit het Milieu Effect Rapport (MER). Op basis van deze gegevens is geconcludeerd dat het knelpunt op de A28 tussen De Punt en Groningen (Zuid) niet wordt opgelost door het project Aanpak Ring Zuid. Daarover meer in onze beantwoording onder vraag 2. Zoals u weet zijn na het Ontwerp Tracébesluit op basis van inspraak, voortschrijdend inzicht en suggesties aanpassingen doorgevoerd en is een verschillenrapportage MER opgesteld bij het Tracébesluit.

- Het onderzoeksrapport gaat (nog) uit van het NRM verkeersmodel 2011, voor het Tracébesluit is het NRM 2014 gehanteerd;
- In het onderzoeksrapport is aangegeven dat een deel van de extra vertraging veroorzaakt wordt door de druk op de aansluiting bij Groningen-Zuid. In het Tracébesluit zijn extra maatregelen op het onderliggende wegennet genomen om deze druk te verminderen. Zo wordt de capaciteit op de Van Ketwich Verschuurlaan nabij de aansluiting met de A28 in het Tracébesluit

uitgebreid. Desondanks blijft de A28 tussen Haren en Groningen-Zuid een knelpunt.

De conclusie dat de deur-tot-deur reistijd op het onderliggend wegennet in Groningen in de spits 20 tot 30% langer is dan buiten de spits is gebaseerd op de jaarlijkse congestieranglijst van TomTom en gebaseerd op het achterliggende jaar (huidige situatie). Dit is dus niet gebaseerd op een toekomstige situatie (2030). Wat ons college betreft worden de conclusies van deur-tot-deur reistijd onterecht gekoppeld aan het project Aanpak Ring Zuid.

Met deze inleiding beantwoorden wij uw vragen als volgt:

1. *Kent het college de inhoud van het rapport: "Een OV-knooppunt met P+R-voorziening bij De Punt Een analyse van nut en noodzaak"?*
Ja. Het rapport is naar aanleiding van de publicatie in het Dagblad van het Noorden bij ons onder de aandacht gekomen.
2. *Een belangrijke conclusie van de analyse is dat de capaciteit en doorstroming op het onderliggende wegennet in Groningen te beperkt is waardoor zelfs met de ombouw van de Zuidelijke Ringweg de reistijd van en naar Assen niet verbetert. Onderschrijft het college deze conclusie? Zo nee, waarom niet?*
Nee. Om de reistijden te beoordelen is in het MER de reistijdverhouding uit de Nota Mobiliteit gebruikt. Dit geeft inzicht in de kwaliteit van de geboden (lange afstand) verbindingen. Dit betreffen lange afstanden (bijvoorbeeld Assen- Julianaplein) en geven daarom weinig inzicht in de lokale effecten van het project. Omdat deze effecten in beeld te brengen, zijn voor een vijftal lokale trajecten de effecten op de reistijd bepaald, waaronder het knooppunt met de N34- Julianaplein.

Ten gevolge van het project Aanpak Ring Zuid vindt er een forse verbetering van de reistijd plaats op de Zuidelijke Ringweg. Dit komt met name door het ongelijkvloers maken van het Vrijheidsplein en het Julianaplein en het verhogen van de maximumsnelheid op dit deel van het traject. Op de A28 neemt de reistijd beperkt toe ten gevolge van het project. Doordat het knelpunt het Julianaplein opgelost wordt, kan het verkeer vrij doorstromen, maar ondervindt het verkeer hinder van beperkte capaciteit op de A28. Zoals ook aangegeven in het MER lost de Aanpak Ring Zuid de vertraging op de A28 tussen de Haren en Groningen Zuid niet op. Dit ligt buiten de scope. Er worden binnen de Aanpak Ring Zuid dan ook geen maatregelen voor genomen. De capaciteitsproblemen op dit traject zijn er in de referentiesituatie zonder project ook (buiten het plangebied).

Op het onderliggend wegennet leidt het project Aanpak Ring Zuid tot verschuiving van verkeersstromen. Op sommige plekken wordt het drukker en op sommige plekken wordt het rustiger. Er is daarbij gestreefd naar gelijkmatige verdeling over het onderliggend wegennet. De prognose is dat de hoeveelheid verkeer op het onderliggend wegennet met het project Aanpak Ring Zuid gemiddeld 1% daalt en het aantal voertuigverliesuren¹ met 5% daalt ten opzichte van de situatie zonder project.

¹ Voertuigverliesuren: totaal aantal uren reistijdverlies (in vergelijking met ongestoorde afwikkeling) als gevolg van beperking in de wegcapaciteit

3. *Het onderzoek gedaan door de Antea Group was enkel gericht op de bereikbaarheid van Groningen vanuit Assen. Is op dit moment inzichtelijk welke delen van het onderliggende wegennet op dit moment de veroorzaker zijn van dit forse verlies van reistijd (los van de aan de A28 zelf gerelateerde oorzaken)? Zo ja, om welke onderdelen van het onderliggende wegennet gaat het dan?*

Het onderzoek dat Antea Group heeft gedaan was niet gericht op de bereikbaarheid van Groningen vanuit Assen, maar op het nut en noodzaak van een ov-knooppunt met P+R voorzieningen bij De Punt. Het rapport geeft niet aan waarop de conclusie dat de oorzaak van het reistijdverlies deels ligt in de beperkte capaciteit en doorstroming op het onderliggend wegennet in de stad is gebaseerd. Uit het verkeersonderzoek in het kader van de milieueffectrapportage Aanpak Ring Zuid blijkt dit niet.

4. *Zijn er ook analyses gemaakt van de verbindingen met andere omliggende plaatsen van Groningen waaruit problemen naar voren komen die betrekking hebben op een te lage capaciteit van - en doorstroom op - het onderliggende wegennet? Zo nee, is het college voornemens deze analyse alsnog uit te voeren?*

Na het stoppen van het project Regiotram in 2012, is door de gezamenlijke overheden de regionale bereikbaarheidsstrategie ontwikkeld. Deze is beschreven in de Netwerkanalyse (vastgesteld in uw raad eind 2013) en omvat, naast de strategie, de gekozen oplossingsrichtingen en een integraal maatregelenpakket voor alle modaliteiten: auto, bus en trein, fiets, aangevuld met maatregelen op het gebied van mobiliteits- en verkeersmanagement. De regionale bereikbaarheidsstrategie geeft antwoord op de vraag: "hoe kan de bereikbaarheid van stad en regio in de toekomst worden gegarandeerd?". Omdat onze stedelijke opgave echter breder is, zijn de uitdagingen waar wij de komende jaren voor staan, vertaald in onze bereikbaarheidsagenda; beschreven in "De Bereikbare Stad" (november 2013). Het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer, wat uw raad op 16 december 2015 heeft vastgesteld, geeft hier concreet per jaarschijf uitwerking aan. Hiermee is onze investeringsagenda voor de periode 2016 – 2019 beschreven. Het meerjarenprogramma laat enerzijds zien welke projecten en activiteiten we concreet gaan uitvoeren en gaat anderzijds in op de voorbereidingen die we treffen om ook gesteld te staan voor de veranderingen en ontwikkelingen op de langere termijn.

In antwoord op de Aanpak Ring Zuid wordt een aantal knelpunten aangepakt, die de doorstroming op het onderliggende wegennet verbeteren, zoals uw raad ook gemeld ten tijde van het OTB (RO 13.3850165, 27 augustus 2013) en daarna verder uitgewerkt zijn:

- Aansluiting van de A28 bij Groningen-Zuid (Laan Corpus den Hoorn en Van Ketwich Verschuurlaan);
- Europaweg - aansluiting Westerbroek/A7 en ter hoogte van de Boumaboulevard;
- Kruispunt Europaweg – Griffeweg/ Barkmolenstraat en Griffeweg/ Meeuwderweg

Voor de volledigheid: in de realisatieovereenkomst Aanpak Ring Zuid (brief 30 oktober 2014, 4679549) hebben Rijk, gemeente en de provincie de inspanningsverplichtingen vastgelegd om maatregelen op het onderliggend wegennet te realiseren, voor het verbeteren van de bereikbaarheid tijdens de bouwfase van het project, waaronder het Sontwegtracé, het systeem van rotondes in de N372/Johan van

Zwedenlaan nabij aansluiting A7- Hoogkerk en de kruising Boerhavelaan (voor de bereikbaarheid van het Martiniziekenhuis).

4. *Is het college voornemens de doorstroming op het onderliggende wegennet de komende jaren voor de auto sterk te verbeteren? Zo ja op welke wijze? Zo nee, waarom niet?*

Met de vaststelling van het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2016-2019 op 16 december 2015 in uw raad heeft u vastgelegd wat wij de komende jaren de doorstroming op het onderliggend wegennet willen verbeteren. In het Meerjarenprogramma zijn, naast het genoemde pakket automaatregelen Netwerkanalyse, ook de andere projecten opgenomen, die bijdrage aan een verbetering voor de doorstroming op het stedelijk wegennet in de komende jaren. Zo, is de Sontbrug reeds gerealiseerd als nieuwe schakel in het netwerk, onderzoeken we de ontsluiting van de Binnenstad vanuit Oostelijke richting starten we in 2016 met de eerste verkenning naar het ongelijkvloers maken van de Westelijke Ringweg.

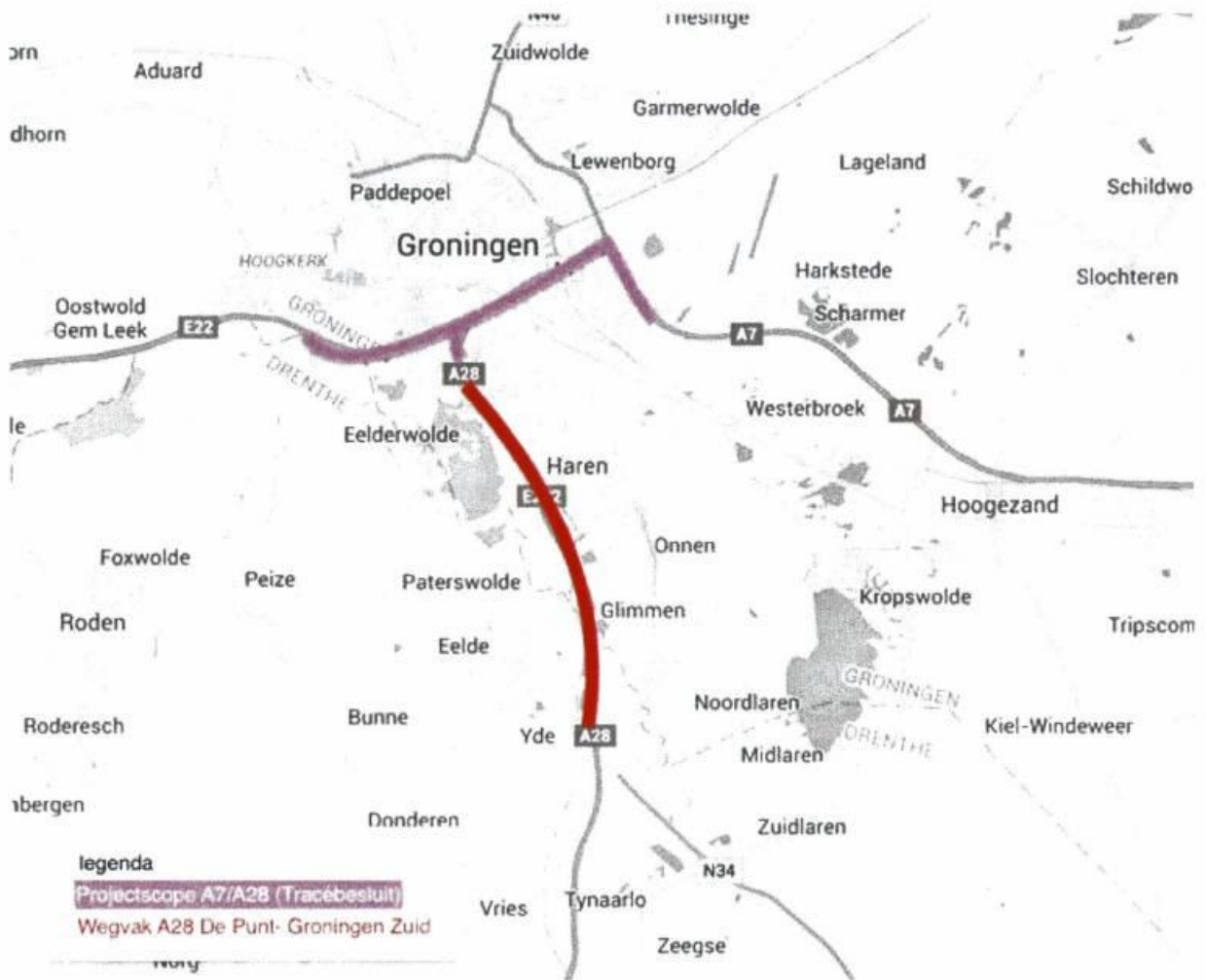
Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink





Aan het college van burgemeester en wethouders,

Groningen, 10 december 2015

Vragen ex art 42 RvO gemeenteraad inzake de doorstroming onderliggend wegennet

In het Dagblad van het Noorden van 7 jl. werd er een overzicht gegeven van verkeersmaatregelen die de doorstroming van verkeer op de A28 (Assen-Groningen) zouden moeten verbeteren. In opdracht van de provincie Drenthe heeft de Antea Group onderzoek gedaan naar de verkeersdoorstroming op de A28 en de bereikbaarheid van de stad Groningen, op basis van dit onderzoek zijn er een aantal aanbevelingen gedaan. Zo kan het voorstel voor een P+R transferium bij De Punt de verkeersdruk op de A28 verlichten en verbeteren nieuwe opritten aldaar de doorstroming op de A28.

Echter, in het rapport geven de onderzoekers ook een aantal kanttekeningen betreffende het onderliggende wegennet in de stad Groningen. Zo blijkt dat automobilisten van en naar Groningen geconfronteerd blijven met een behoorlijk reistijdverlies. Naast de problemen op de A28 zelf, wijt het rapport van Antea dit aan een beperkte capaciteit en doorstroming op het onderliggend wegennet in de stad.¹

Het CDA maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van de stad Groningen met de auto en maakt zich zorgen over het gebrek aan een integrale benadering van het verkeersvraagstuk in Groningen. Het oplossen van verkeersknelpunten leidt vaak tot een optimale situatie voor fiets of OV, maar gaat vaak ten koste van de positie van de auto. En dat terwijl de auto nog altijd het primaire vervoersmiddel is voor mensen om de stad te bereiken. Veel verkeersmaatregelen zorgen voor een waterbedeffect; wanneer bepaalde straten ontoegankelijk, of autoluw worden gemaakt, verplaatst het autoverkeer zich naar andere wegen, waar de drukte toeneemt en de doorstroming af.

In het verleden heeft het CDA al zorgen geuit over de effecten van de Aanpak Ring Zuid voor het onderliggende wegennet, onder andere door het verwijderen van op- en afritten. Dit veroorzaakt grote verschuivingen op het onderliggende wegennet. Helaas is het CDA er niet in geslaagd een meerderheid te vinden voor eventuele aanpassing van het plan.

In opdracht van de Provincie Drenthe heeft de Antea Group een analyse gemaakt van nut en noodzaak van een P+R voorziening bij de Punt.² In dit rapport staan ook een aantal opmerkingen en conclusies over de verkeersdoorstromingen in en om Groningen. Het CDA heeft een aantal vragen aan het college over de volgende onderdelen van de analyse van de Antea Group:

In de situatie, inclusief realisatie van de Zuidelijke Ring Groningen is sprake van iets meer congestie dan zonder realisatie. Dit houdt verband met de capaciteit van de toeritten op de A28 nabij Groningen, die door verschuivingen op het onderliggend wegennet zwaarder onder druk staan. Uit berekeningen blijkt dat de deur-tot-deur reistijd in de ochtend- en avondspits gemiddeld 20-30% langer

¹ Drs. T. Artz & ing. D. Hollemans, *Een OV-knooppunt met P+R voorziening bij De Punt; een analyse van nut en noodzaak*, in opdracht van Provincie Drenthe, (september 2015), p. 20.

² Drs. T. Artz & ing. D. Hollemans, *Een OV-knooppunt met P+R voorziening bij De Punt; een analyse van nut en noodzaak*, in opdracht van Provincie Drenthe, (september 2015)

*is dan buiten de spits. Ook buiten de spits loopt het autoverkeer vertraging op.*³

Verder in de conclusie:

*Automobilisten van en naar Groningen blijven geconfronteerd met een behoorlijk reistijdverlies. De aanpak van de Zuidelijke Ringweg geeft daarvoor geen afdoende oplossing. De oorzaak van het reistijdverlies is enerzijds de beperkte capaciteit en doorstroming op het onderliggend wegennet in de stad en de beperkte capaciteit op de A28 tussen De Punt en Groningen Zuid en anderzijds de verwachte groei van het autoverkeer.*⁴

Uiteindelijk gaat het rapport met name in op nut en noodzaak van een P+R bij De Punt en doet het voorstellen voor het verbeteren van op en afritten van de A28 bij Haren en Glimmen/de Punt.

Op basis van de bovenstaande citaten uit het rapport heeft het CDA de volgende vragen aan het college:

1. Kent het college de inhoud van het rapport: "Een OV-knooppunt met P+R-voorziening bij De Punt Een analyse van nut en noodzaak"?
2. Een belangrijke conclusie van de analyse is dat de capaciteit en doorstroming op het onderliggende wegennet in Groningen te beperkt is waardoor zelfs met de ombouw van de Zuidelijke Ringweg de reistijd van en naar Assen niet verbetert. Onderschrijft het college deze conclusie? Zo nee, waarom niet?
3. Het onderzoek gedaan door de Antea Group was enkel gericht op de bereikbaarheid van Groningen vanuit Assen. Is op dit moment inzichtelijk welke delen van het onderliggende wegennet op dit moment de veroorzaker zijn van dit forse verlies van reistijd (los van de aan de A28 zelf gerelateerde oorzaken)? Zo ja, om welke onderdelen van het onderliggende wegennet gaat het dan?
4. Zijn er ook analyses gemaakt van de verbindingen met andere omliggende plaatsen van Groningen waaruit problemen naar voren komen die betrekking hebben op een te lage capaciteit van - en doorstroom op - het onderliggende wegennet? Zo nee, is het college voornemens deze analyse alsnog uit te voeren?
5. Is het college voornemens de doorstroming op het onderliggende wegennet de komende jaren voor de auto sterk te verbeteren? Zo ja op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

Namens de fractie van het CDA,

Herman Pieter Ubbens

³ Artz & Hollemans, *Een OV-knooppunt met P+R voorziening bij De Punt*, (2015), p. 9

⁴ Ibidem, p. 20