



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