

5. Auto

Ondanks dat we vanuit leefbaarheidsoptiek soms anders zouden wensen, is autobereikbaarheid onlosmakelijk verbonden met het functioneren van stad en regio. De realiteit is dat een groot deel van het ommeland sterk autoafhankelijk is. Socio-economische factoren en de forse uitbreiding van het aantal woningen en bedrijven maken dat het eind van de groei van de automobilititeit nog niet in zicht is. De opnamecapaciteit op diverse plaatsen in de stad is bereikt, waardoor de bereikbaarheid onder druk staat. Als we niets doen halen we de ruimtelijke, economische en duurzame ambities van stad en regio niet. Het vergroten van de capaciteit van de ring is daarom nodig, maar een forse uitbreiding van de capaciteit van de stedelijke wegen is niet aan de orde. In de binnenstad wordt het beleid met een beperkte ruimte voor auto's voortgezet.

5.1 Huidige situatie ringwegen

Het grootste verkeersknelpunt van Noord-Nederland betreft de Zuidelijke Ringweg. Op dit weggedeelte zijn de verkeersproblemen het grootst ter hoogte van het Julianaplein en de aansluiting met de Europaweg. Voor veel routes naar de stad vormen deze punten een bottleneck. Daarmee staat de bereikbaarheid van de stad onder druk. Samen met het rijk en de provincie wordt aan de het Langmanmaatregelpakket gewerkt. Voorbeelden zijn extra rijstroken ter hoogte van het Julianaplein, een betere afstelling van de verkeerslichten, tunnels onder het Julianaplein door voor het verkeer tussen de A28 en het Emmaviaduct, de realisatie van bypasses langs weerszijden van de Zuidelijke Ringweg ter hoogte van de Bornholmstraat, de aanleg van het Euvelgunnetracé en het 'verlengen' van de aansluiting Vrijheidsplein tot de aansluiting Laan Corpus den Hoorn.

Eind 2006 is de aansluiting van het Hoendiep op de westelijke ringweg ongelijkvloers gemaakt. Gestart zijn de werkzaamheden om het knooppunt tussen de westelijke en noordelijke ringweg (inclusief aansluiting Reitdiep) volledig ongelijkvloers te maken evenals de aansluiting van de Bedumerweg op de noordelijke ringweg.

5.2 Huidige situatie overige wegen in de stad

Vooraf ten zuiden en oosten van de binnenstad (Hereweg, Paterswoldseweg, Europaweg, Petrus Campersingel, omgeving UMCG) zijn de knelpunten in de autobereikbaarheid dagelijks waarneembaar. Ook in de omgeving van het Martiniziekenhuis en de Laan Corpus den Hoorn is sprake van een forse verkeersstroom waardoor de doorstroming onder druk staat.

Gezien de al bestaande verkeersdruk in het zuidoosten van de stad en de verwachte toename hiervan door de ontwikkeling van de Eemskanaalzone en Meerstad wordt nieuwe infrastructuur toegevoegd. Binnenkort wordt gestart met de aanleg van de Berlagebrug en daarna wordt de realisatie van de Sontbrug opgepakt. De Berlagebrug en Sontweg vormen belangrijke schakels naar de zuidelijke en oostelijke ringweg en maken de gewenste socio-economische intensiveringen in dit gebied mogelijk. Tevens worden de Europaweg en het Damsterdiep ontlast en beschikt Meerstad over een directe aansluiting richting het Hoofdstation en de binnenstad.

In de omgeving van het Martiniziekenhuis en de Paterswoldseweg wordt momenteel druk gewerkt aan een aanpassing van de infrastructuur. Ter hoogte van de Laan Corpus den Hoorn komt een nieuwe aansluiting op de A7 met parallelle verbindingen naar het Vrijheidsplein (waardoor dit plein gereconstrueerd wordt). Ook de Laan Corpus den Hoorn zelf wordt aangepakt.

Binnen de Verbindingskanaalzone is de doorstroming bevorderd door de verkeerslichtenregelingen (Herebrug, Hoofdstation, Emmabrug) onderling te koppelen. Verder is het Hoendiep anders ingericht (fysieke scheiding rijrichtingen) waardoor de doorstroming op deze route is bevorderd.

5.3 De doorstroming komt verder onder druk te staan

De prognoses van de socio-economische ontwikkelingen en onze ambitie om woningen en bedrijven in de stad en regio bij te bouwen maken dat het einde van de groei van de automobilititeit nog niet in zicht is. De Netwerkanalyse laat zien dat de doorstromingsproblemen in en rond de stad zich sterker gaan manifesteren en er nieuwe knelpunten bijkomen.

Een eerste gedachte om de T-structuur te ontlasten is om de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen juist niet te

concentreren rond T-structuur maar verspreid over de regio. Berekeningen in de Netwerkanalyse laten zien dat een dergelijke ruimtelijke spreiding geen soelaas biedt. Het regionale wegennet is namelijk zodanig opgebouwd dat er nog altijd veel verplaatsingen gebruikmaken van de T-structuur.

5.4 Maatwerk voor ringwegen en stedelijke wegen

Om de economische ambities van de regio met de stad als spin in het web waar te maken, is de bereikbaarheid per auto van doorslaggevend belang. We willen er alles aan doen om deze bereikbaarheid optimaal te houden. Daarentegen heeft de sterke groei van het autogebruik een keerzijde die ons terughoudend maakt in het steeds maar voldoen aan de vraag naar automobilititeit. Grote stromen autoverkeer leiden veelal tot luchtvervuiling, geluidsoverlast, visuele hinder, barrièrewerking e.d. Daarnaast moeten in de stad veel functies tot hun recht komen binnen een beperkte ruimte. Dit maakt dat er een grens is aan de ruimte in de stad om meer verkeer toe te laten. Om deze problematiek het hoofd te bieden, is maatwerk nodig. Daarom is onze inzet voor de wegen in de (bestaande) stad anders dan dat wij op de ringwegen voor ogen hebben.

5.5 Onze ambitie voor de ringwegen

Om onze ambities waar te maken is het van cruciaal belang dat de stad en de regio goed bereikbaar zijn. Om deze bereikbaarheid te waarborgen moet het verkeer op de ringwegen zo goed mogelijk doorstromen. Stroomt het verkeer vlot door op de ringweg, dan blijft het verkeer zolang mogelijk rijden op de ringweg. Daarmee zorgt een goed functionerende ring ervoor dat de druk op het onderliggend wegennet beperkt wordt. De capaciteitsuitbreiding moet natuurlijk voldoen aan wettelijke normen qua geluidsbelasting en luchtkwaliteit en daar waar nodig worden mitigerende maatregelen getroffen

De Langmanmaatregelen op de Zuidelijke Ringweg bieden weliswaar verlichting van de knelpunten, maar bieden geen oplossing voor de lange termijn. De noodzakelijke bereikbaarheidskwaliteit op lange termijn wordt niet gehaald zonder de capaciteit van de Zuidelijke Ringweg verder te vergroten. Daarom wordt samen met de regio ingezet op een traject om tot een toekomstvaste oplossing voor de Zuidelijke Ringweg te komen. De Zuidelijke Ringweg moet daarvoor in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat worden opgenomen. Hiervoor is een planstudie noodzakelijk. Bij de planstudie zetten wij in op inpassing met respect voor de directe omgeving en aandacht voor de consequenties op gebied van leefbaarheid.

De omgeving van de A7 manifesteert zich steeds meer als een ontwikkelingszone (Kempkensberg, Europapark, Laan Corpus Den Hoorn). Bij een verdere intensivering is de verwerkingscapaciteit van de onderliggende wegen bereikt. Verdere intensivering van ruimtelijke functies rond de weg is alleen mogelijk als de verkeersstructuur in dit gebied meegroeit. De oplossingen voor de A7 en de aanpassingen aan de verkeersstructuur worden dan ook samen met de ruimtelijke ontwikkelingen in de A7 zone beschouwd.

Binnenkort start de provincie in samenspraak met ons een studie waarin het ongelijkvloers maken van de oostelijke ringweg centraal staat. Voor de periode 2010-2014 ligt er een principe afspraak om samen met de provincie te blijven sparen voor het geheel ongelijkvloers maken van de (oostelijke) ring.

Op lange termijn wordt in de westelijke ringweg ook de aansluiting met de Siersteenlaan/ Pleiadenlaan ongelijkvloers gemaakt. Ditzelfde geldt voor de aansluiting met de Friesestraatweg en het sportpark Vinkhuizen in combinatie met het opheffen van de bestaande aansluiting met de Metaallaan.

5.6 Onze ambitie voor de overige wegen in de stad

Bij een stad die én groeit én leefbaar wil zijn, kan het autoverkeer in de stad niet altijd ongehinderd doorstromen. Nadrukkelijk wordt de capaciteit van lokale wegen niet steeds substantieel vergroot. Dat kan ook niet want de fysieke en milieukundige ruimte daarvoor ontbreekt. Vooral de luchtkwaliteit en de geluidsoverlast zijn hierbij maatgevend. De gevolgen van infrastructurele aanpassingen moeten dan voldoen aan wettelijke milieunormen en grenswaarden. Maar op veel plekken in de stad kan of willen we ook geen uitbreiding vanuit de ruimtelijke kwaliteit die we voor staan.

Autoverkeer dat toch de stad inrijdt op de drukke routes en momenten van de dag doet er gewoonweg langer over. Het alternatief dat we bieden is een ringweg waarop het verkeer vlot doorstroomt met strategisch gelegen

P+R-voorzieningen die zijn ontsloten door comfortabel, frequent en snel openbaar vervoer. In onze visie liggen de P+R-voorzieningen direct tegen de ringweg aan zodat het automobilisten zonder zoeken en kort na het verlaten van de ringweg kunnen parkeren. Ook hoogwaardig openbaar vervoer vanuit de regio (Kolibri) maakt het mogelijk om snel in de stad te komen.

Om de tijdsspanne van overbelasting van de drukke stedelijke wegen te beperken, willen we wel het maximale halen uit de bestaande wegen. Daarom worden alle mogelijkheden benut om de doorstroming te bevorderen door het optimaliseren, het beter afstellen en het onderling koppelen van verkeerslichtenregelingen. In dit kader komt ook meer en meer de nadruk te liggen op het sturen van verkeersstromen, een verdere uitbouw van parkeerbewegwijzeringssystemen, slimme infrastructurele aanpassingen en het spreiden van het verkeer over de dag (en van de week).

De Diepenring willen we herinrichten zodat het aantrekkelijk wordt om te vertoeven langs het water. Bij de planvorming hieromtrent betrekken we ook de twee parallel lopende wegen, de Oostersingel en de Petrus Campersingel. Een mogelijke gedachtegang is om het niet centrum gerelateerd autoverkeer te concentreren op de Petrus Campersingel, het openbaar vervoer op de Oostersingel en het fietsverkeer en het centrumgerelateerd verkeer op de Diepenring. De consequenties hiervan gaan we nader onderzoeken.

Daar waar grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen gepland zijn, zijn er ook mogelijkheden om de infrastructuur uit te breiden en te verdichten. Dit is ook nodig omdat de bereikbaarheid vaak een essentiële voorwaarde is om een locatie tot ontwikkeling te brengen. Op twee locaties in de stad gaat dit plaatsvinden. Het Oosterhamriktracé en de Berlagebrug en de Sontbrug in Zuidoost.

Met de komst van het Euvelgunnetracé krijgt de Europaweg een lagere functie dan autosnelweg. Om het bedrijventerrein Eemspoort en Eemspoort Zuid te ontsluiten ligt er de wens voor een nieuwe aansluiting op de Europaweg. De andere functie van de Europaweg maakt dat deze aansluiting gelijkvloers kan worden uitgevoerd.

Projecten Auto infrastructuur	2007	2008	2009	2010	2011 <
Westelijke ringweg / Noordelijke Ringweg / Reitdiep	■ ■ ■ ■	■ ■			
Noordelijke Ringweg / Bedumerweg / Noordzeebrug	□ □ □ □	■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■	
Afritten A7 Hoogkerk / kluifrotondes	□ □ ■ ■	■			
Groene Golf Oostelijke ringweg	□ ■ ■				
Euvelgunnetracé en aansluiting Driebondsweg	■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■			
Aanpassingen Julianaplein	■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■			
Aansluiting A7 / Laan Corpus den Hoorn / Vrijheidsplein	■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■			
Opwaarderen Oostelijke Ringweg (aandeel gemeente)			□ □	□ □ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■
Berlagebrug	□ □ □ □	■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■		
Sontbrug				□ □ □ □	□ □ □ □
Afmaken Noordzuid route		□ □ ■ ■ ■ ■	■ ■		
Aansluiting Westpoort op A7	■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■			
Ontsluiting Martiniziekenhuis	■ ■ ■ ■ ■ ■				
Noordelijke Verkeersontsluiting Westpoort				□ □ □ □	■ ■ ■ ■ ■ ■
Afronden opwaarderen Westelijke Ringweg					□ □ □ □
Verkeersstructuur Europapark	□ □ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■			
Verkeersstructuur Zernike	■ ■ ■ ■ ■ ■				
Verkeersstructuur Damsterdiep (i.r.t. parkeergarage)	□ □ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■		
Autoluw Steentilstraat			□ □ □ □	■ ■	
Herinrichting Diepenring			□ □ □ □	□ □ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■
Doorstroming Van Ketwich Verschuur/Laan Corpus den Hoorn	□ □ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■			
Studies / verkenningen Auto infrastructuur	2007	2008	2009	2010	2011 <
Studie opwaarderen Oostelijke Ringweg	■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■			
Studie toekomstige verkeerssituatie Zuidoost	■ ■				
MIT Tracéstudie Zuidelijke Ringweg	□ □ □ □	■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■ ■ ■	■ ■	
Onderzoeken vervroegd inzetten OHT als aanrijroute		■ ■ ■ ■ ■ ■			