



provincie
groningen

bezoekadres: Martinikerkhof 12

Aan Provinciale Staten

postadres: Postbus 610
9700 AP
Groningen

algemeen telefoonnr.: 050 316 49 11

algemeen faxnr.: 050 316 49 33

www.provinciegroningen.nl
info@provinciegroningen.nl

GEDEPUTEERDE STATEN

Datum : 3 APR. 2013
Briefnummer : 2013-14.080/14/A.6, VV
Zaaknummer : 452629
Behandeld door : Stuij E.F.W.
Telefoonnummer : (050) 316 4509
E-mail : e.f.w.stuij@provinciegroningen.nl
Antwoord op :
Bijlagen : 4
Onderwerp : Aanpak Ring Zuid - brief aan PS besluitvorming
Helperzoomtunnel

Geachte dames en heren,

In onze brief van 28 februari jl. hebben wij uw staten het locatieonderzoek naar de Helperzoomtunnel (opgesteld door Grontmij) aangeboden en daarbij aangegeven dat het college van B&W van de gemeente Groningen op voorstel van de stuurgroep Aanpak Ring Zuid een besluit over de locatie van de tunnel zou nemen (onze brief kenmerk 2013-09483/9, VV). Op 2 april jl. heeft het college van B&W besloten dat de tunnel zal worden aangelegd in het verlengde van de Helper Brink (variant 1). Deze keuze is gebaseerd op de uitkomsten van het Grontmij onderzoek en de reacties die daarop zijn binnengekomen. De aanleg van de tunnel wordt gekoppeld aan een verkeersplan voor Helpman, dat ervoor zorgt dat de veiligheid en de leefbaarheid in de wijk in z'n algemeenheid worden verbeterd. Het besluit over de locatie van de tunnel is de basis voor de aanvraag van een omgevingsvergunning voor de aanleg van de Helperzoomtunnel medio dit jaar. In deze brief krijgt u een nadere toelichting op de keuze en een overzicht van de binnengekomen reacties. Aan het eind van de brief geven we aan welke stappen nu op de locatiekeuze volgen. Wij sturen u deze brief opdat u hetzelfde informatieniveau heeft als de raad van de gemeente Groningen. Voor de goede orde, de bijlagen waarnaar in deze brief verwezen wordt, leggen wij voor u ter inzage in de statenkast.

Waarom de Helperzoomtunnel?

Aanleiding voor het aanleggen van de Helperzoomtunnel is het opheffen van de spoorwegovergang bij de Verlengde Lodewijkstraat/Esperantostraat. In verband met de komst van extra treinen is een gelijkvloerse kruising daar in de toekomst uit het oogpunt van veiligheid niet meer mogelijk.

In eerste instantie is onderzocht of een tunnel op dezelfde plek haalbaar is. In juni 2012 is de conclusie getrokken dat dit geen wenselijke en haalbare optie is. Een tunnel kan hier leiden tot een sterke toename van het verkeer op de Waterloolaan. Daarnaast zou door de benodigde diepte en hellingen de tunnel te ver van de kruising weer boven de grond komen en het Sterrebos doorsnijden. Terwijl het college van B&W hier juist een groot nieuw park wil realiseren op de deksels van de verdiepte ligging (de combinatie van Sterrebos, kantoortuin Kempkensberg en



het plein tussen de Oosterpoort en de Linie). Daarom is gezocht naar een meer zuidelijke locatie.

Door het aanleggen van een tunnel tussen Helpman/Coendersborg en het Europapark blijven de wijken aan weerszijden van het spoor ook in de toekomst met elkaar verbonden voor autoverkeer, vrachtverkeer mag geen gebruik maken van de tunnel. De nieuwe verbinding is ook essentieel voor het openbaar vervoer (bussen), de brandweer, de ambulancedienst en de politie.

Rijk, provincie en de gemeente hebben besloten dat de aanleg van de tunnel onderdeel is van het project Aanpak Ring Zuid en daarmee ook gefinancierd wordt vanuit het projectbudget.

In het dagelijks gebruik zal de tunnel dus een functie hebben voor mensen die in deze wijken wonen en werken. De tunnel vormt geen alternatieve route dwars door Groningen Zuid - van de A28 via de Van Ketwich Verschuurlaan en Goeman Borgesuslaan en de Helperzoomtunnel naar Europapark en omgeving - omdat de route via de Zuidelijke Ringweg in de toekomst aanmerkelijk minder reistijd zal kosten door het ongelijkvloers maken van het Julianaplein. Tijdens de bouwperiode zal het verkeer niet via de Helperzoomtunnel worden geleid.

Onderzochte varianten.

De Grontmij heeft vier varianten voor de locatie van de Helperzoomtunnel onderzocht:

- Variant 1: in het verlengde van de Helper Brink;
- Variant 2: in het verlengde van de De Savornin Lohmanlaan;
- Variant 3: in het verlengde van de Goeman Borgesuslaan;
- Variant 4: ten zuiden van de Vestdijklaan/Esserweg. Deze variant is ingebracht door het wijkcomité Helpman.

De analyse van de Grontmij is gebaseerd op criteria die in overleg met het wijkcomité Helpman en de stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen zijn samengesteld. Naast bovenstaande varianten heeft stadje Arthur Kamminga een alternatief ingediend voor de Esperantotunnel, de zogenaamde Kempkensbergtunnel. Deze suggestie is afzonderlijk door de projectorganisatie onderzocht.

Uw staten en de raad hebben op 28 februari jl. het onderzoek van Grontmij en de analyse van de Kempkensbergtunnel ontvangen. Tegelijkertijd is aan de bewonersorganisaties, scholen en andere belanghebbenden gevraagd om richting de Stuurgroep op deze stukken te reageren, zodat deze reacties meegenomen konden worden in de besluitvorming hierover.

Uitgangspunt: veiligheid en leefbaarheid.

Een belangrijk aspect bij de afweging van de tunnelvarianten zijn de effecten van de verkeersstromen door de wijk, met name door Helpman/Coendersborg. Grontmij is bij het in beeld brengen van de verkeersintensiteiten in eerste instantie uitgegaan van de huidige rijrichtingen en de huidige straatinrichting in deze wijken. Dat zou betekenen dat het op een aantal kwetsbare punten – bijvoorbeeld daar waar veel scholen zijn – drukker zou worden.

Het college van B&W en de partners vertegenwoordigd in de stuurgroep Aanpak Ring Zuid vinden dit een onwenselijke situatie.

De projectorganisatie heeft daarom parallel aan het Grontmijonderzoek een voorstel uitgewerkt voor een samenhangend pakket van verkeersmaatregelen dat doorgaand verkeer ontmoedigt, bijdraagt aan de leefbaarheid en de

verkeersveiligheid in de wijk, en tegelijkertijd de bestemmingen in de wijk bereikbaar houdt. Het maatregelenpakket is opgenomen in de bijlage van het rapport van Grontmij.

In het maatregelenpakket wordt een groot deel van Helpman/Coendersborg 30 km/uur gebied. Ook wordt de verkeerscirculatie gewijzigd. Op de Helper Brink wordt aan de beide uiteinden eenrichtingsverkeer ingevoerd (in tegengestelde richtingen). Daarnaast komen hier oversteekplaatsen waar de weg wordt versmald en verhoogd, waardoor auto's nog meer moeten afremmen. Door het treffen van deze verkeersmaatregelen zal door de Helper Brink minder verkeer gaan rijden, namelijk een aantal dat vergelijkbaar is met de referentiesituatie (1.000-3.000 mvt/etm) of lager. De hoeveelheid verkeer in de Helperzoomtunnel is vergelijkbaar met de te verwachten hoeveelheid verkeer op de Esperantokruising in 2030 (als die zou blijven bestaan).

- Door de verkeersmaatregelen in de Helper Brink zullen de verkeersstromen in de wijk verschuiven. De noordzijde van de Helperzoom wordt rustiger en op de zuidzijde van de Helperzoom (ten zuiden van de Helper Brink) blijft het ongeveer gelijk ten opzichte van de referentiesituatie (2.500-5.000 mvt/etm). Het verkeer vanaf de Helperzoom zal zich anders verdelen.
- Op de De Savornin Lohmanlaan zal het autogebruik toenemen. Volgens een eerste schatting zullen hier in de toekomst 2.500 - 4.000 mvt/etm rijden, ten opzichte van 1.000-2.000 mvt/etm in de referentiesituatie. Voorstel is om ook in de De Savornin Lohmanlaan een 30 km/uur regime in te voeren, zodat de verkeersveiligheid hier wordt gewaarborgd.
- In de Goeman Borgesiuslaan neemt het verkeer door de verschuiving van de verkeersstromen toe. Naar verwachting zullen hier in de toekomst rond de 3.000 - 4.500 mvt/etm rijden, ten opzichte van 1.000 - 2.500 mvt/etm in de referentiesituatie. Net als nu blijft de Goeman Borgesiuslaan een wijkontsluitingsweg. De Goeman Borgesiuslaan heeft de capaciteit en het profiel om de toename op te vangen. Wel worden hier maatregelen voorgesteld om de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers te waarborgen en de snelheid te remmen.

De genoemde verkeersaantallen zijn gebaseerd op eerste schattingen (op basis van 'expert judgement'). Deze worden nog aan de hand van modelberekeningen verder aangescherpt en waar nodig aangepast. Immers, het voorstel voor verkeersmaatregelen dat er nu ligt, is nog niet definitief. De projectorganisatie wil dit samen met belanghebbenden in de wijk (bewoners, scholen etc.) verder uitwerken.

Uitkomst onderzoek Grontmij.

Op basis van het verkeersmaatregelenpakket heeft Grontmij in haar rapport de vier varianten opnieuw met elkaar vergeleken. Voor een volledige beoordeling van de varianten verwijzen wij naar het Grontmijrapport. In hoofdlijnen leidt het rapport voor de stuurgroep Aanpak Ring Zuid en het college van B&W tot de volgende conclusies:

- Omdat het pakket verkeersmaatregelen wordt uitgevoerd onafhankelijk van de vraag waar de tunnel komt, wordt met alle vier varianten een leefbare en verkeersveilige situatie in de wijk Helpman/Coendersborg gewaarborgd.
- Dit betekent dat verkeersveiligheid geen onderscheidend criterium meer is. Daardoor worden de andere criteria die in het onderzoek zijn meegenomen onderscheidend in de locatiekeuze.

- Naast natuur, landschap en inpassing zijn daarbij vooral ook de kosten van belang en de vraag welke locatie de meest directe verbinding vormt tussen Helpman/Coendersborg en het Europapark, de Oosterpoort en De Linie. Variant 1 vormt de meest directe verbinding tussen deze wijken.
- Variant 1 is qua kosten aanzienlijk goedkoper dan de varianten 2, 3 en 4 en kan eenvoudig worden ingepast zonder grote fysieke ingrepen, zoals sloop van bebouwing.
- De bouwkosten van variant 1 en 2 zijn ongeveer gelijk, maar bij variant 2 moet een relatief groot aantal woningen worden verworven en gesloopt. Dat brengt veel extra kosten met zich mee.
- Bij variant 3 moet het spoor twee keer worden gekruist. Dit leidt tot veel extra kosten; ongeveer anderhalf keer zoveel bouwkosten als bij variant 1 en 2. Bovendien moeten ook hier woningen worden aangekocht en gesloopt.
- Variant 4 beantwoordt niet aan het doel om Helpman/Coendersborg met Europapark/Oosterpoort te verbinden. Er is volgens de Grontmij sprake van een soort rondweg. Variant 4 is verreweg de duurste variant. Dit komt onder andere door het maken van nieuwe aansluitingen bij de A28 en de Hereweg en het feit dat ook hier het spoor twee keer moet worden gekruist. De bouwkosten zijn volgens een globale inschatting ongeveer 3 tot 5 keer zo hoog als bij variant 1 en 2. Daar komen nog de kosten van de verwerving van een aantal woningen en veel grond bij.

Uitkomst analyse Kempkensbergtunnel.

Graag spreken wij onze waardering uit voor het initiatief en de creatieve blik van de heer Kamminga. Deze variant is onderzocht door de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid. Uit deze analyse blijkt dat de Kempkensbergtunnel om technische, stedenbouwkundige en financiële redenen niet haalbaar en niet wenselijk is. Deze bevindingen zijn met de heer Kamminga besproken. Voor de beoordeling van deze variant en de reactie van de heer Kamminga hierop, verwijzen wij u naar de volledige analyse in de bijlage.

Binnengekomen reacties.

Naar aanleiding van zorgen en opmerkingen van omwonenden eind vorig jaar is aan het wijkcomité Helpman, de scholen in Helpman en andere belanghebbenden de gelegenheid gegeven op het rapport en de bevindingen te reageren. Hierop zijn diverse reacties binnengekomen. Naast steunbetuigingen voor variant 1 zijn er ook een aantal kritische reacties. Daarnaast worden er suggesties gedaan voor de verdere uitwerking.

Op hoofdlijnen gaat het om de volgende inbreng. Een uitgebreidere samenvatting, op alfabetische volgorde, is opgenomen in de bijlage.

- De adviescommissie Verkeer en Vervoer van de gemeente Groningen heeft advies uitgebracht over de plaats en de inrichting van de Helperzoomtunnel, op verzoek van het college van B&W eind 2012. De voorkeur van de AV&V gaat uit naar variant 1, waarbij de commissie aangeeft dat de nodige zorg besteed moet worden aan de toeleiding naar de tunnel en de aansluitingen erop.
- De heer B. Broos heeft een alternatieve route voor het verkeer van de Hereweg naar de Helperzoomtunnel ingediend, die via het Noordelijk deel van de Helperzoom en de Engelse Kamp naar de Helper Linie leidt.
- De heer A. Kamminga pleit ervoor nog eens goed na te denken over zijn Kempkensbergvariant.
- De heer B. Kamminga vraagt aandacht voor het eenrichtingsverkeer in de Beethovenlaan en de toelevering aan de Poesz en het benzine/garagebedrijf (gevaarlijke stoffen).

- De Fietzersbond afdeling Groningen spreekt voorkeur uit voor variant 1, en geeft daarbij een aantal suggesties voor het waarborgen van de veiligheid van de fietsers.
- De hulpdiensten (politie, brandweer, Regionale Ambulancevoorziening) onderschrijven de conclusies in het Grontmij rapport en ondersteunen de voorkeur voor variant 1.
- De scholen in Helpman (Tamarisk, Zernike College, Haydonschool, GSV) geven aan dat zij er onder voorwaarde van de uitvoering van de verkeersmaatregelen op vertrouwen dat de verkeersveiligheid van de leerlingen wordt gewaarborgd, ongeacht de plaats van de Helperzoomtunnel. Zij doen daarom verder geen uitspraak over de locatie, want dat is dan voor hun niet meer relevant.
- Mevrouw C. Vrieling vraagt aandacht voor de Kinderwerktuin aan het Helperpad, omdat zij vreest dat variant 1 grote gevolgen zal hebben voor deze tuin.
- Het wijkcomité Helpman stelt het totale project Aanpak Ring Zuid ter discussie. Zij geven aan dat met de aanpak op het bestaande tracé de verkeerde keuze is gemaakt. De Helperzoomtunnel en het voorgestelde verkeersplan is in hun ogen geen oplossing voor de verkeersproblematiek. Zij vinden dat de Aanpak Ring Zuid zoals die nu wordt voorgesteld moet worden heroverwogen.

Op basis van het Grontmij rapport en de reacties die daarop zijn binnengekomen komen de stuurgroep Aanpak Ring Zuid en het college van B&W tot de conclusie dat variant 1 in combinatie met het verkeersplan dat voor Helpman is opgesteld de beste keuze is. De suggesties die zijn gedaan voor de verdere uitwerking worden meegenomen in het vervoltraject. De afwijzende reactie van het wijkcomité Helpman op het totale project Aanpak Ring Zuid onderschrijft dat de informatievoorziening en dialoog over het nut en de noodzaak van de Zuidelijke Ringweg de komende periode de allergrootste aandacht verdient. De stuurgroep heeft dan ook besloten om extra te investeren in een heldere en eenduidige informatievoorziening.

Vervolg traject.

Het verkeersmaatregelenpakket wordt (als ontwerp-inrichtingsplan voor Helpman) samen met de andere ontwerp/inrichtingsplannen tegelijkertijd met het OTB/MER ter visie gelegd voor de officiële inspraakprocedure. Het is de verwachting dat dit nog voor de zomerperiode gebeurt. Daarna wordt het verkeersmaatregelenpakket samen met bewoners, scholen en andere belanghebbenden in de wijk verder uitgewerkt.

Daarbij wordt onderzocht of een deel van de verkeersmaatregelen vooruitlopend op de aanleg van de tunnel kan worden gerealiseerd.

Voor de aanleg van de Helperzoomtunnel zelf wordt een omgevingsvergunning voorbereid. De ontwerp-vergunning zal naar verwachting in juni 2013 worden gepubliceerd en daarbij kunnen zienswijzen worden ingediend, eventueel gevolgd door een beroepsperiode. De aanleg van de tunnel alsook de maatregelen voortvloeiende uit de ontwerp inrichtingsplan worden bekostigd vanuit het projectbudget voor de Aanpak Ring Zuid en vragen geen aanvullende financiering van de gemeente.

Het college van B&W is het bevoegd gezag voor zowel het ontwerp-inrichtingsplan als de omgevingsvergunning. Vanzelfsprekend krijgt de raad de gelegenheid om wensen en bedenkingen te uiten en wil het college van B&W de reactie van de

raad betrekken bij de besluitvorming over het ontwerp/inrichtingsplan en de omgevingsvergunning.

Als daar aanleiding toe is houden wij uw staten op de hoogte van dit proces. Ook over het OTB-MER, wat de bevoegdheid is van de minister, zullen wij u binnenkort nog nader informeren.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zijn te allen tijde bereid met u nader van gedachten te wisselen over de Zuidelijke Ringweg.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:

 , voorzitter.

 , secretaris.

Bijlagen:

Nr.	Titel	Bijgevoegd	Ter inzage in de Statenkast
1a	Rapport locatie Helperzoomtunnel (Grontmij)		X
1b	Analyse Kempkensbergtunnel		X
2	Samenvatting reacties		X
3a/b	Advies Adviescie V&V Helperzoomtunnel		X
4a/h	Reacties op rapport Grontmij		X