

Verlag informatiebijeenkomst

| | |
|--------------------|--|
| <i>Locatie:</i> | <i>Gomarus College te Groningen</i> |
| <i>Datum:</i> | <i>9 juli 2012</i> |
| <i>Tijdstip:</i> | <i>20.00 – 22.00 uur</i> |
| <i>Deelnemers:</i> | <i>Bewoners Vondellaan en omgeving</i> |

Namens de stuurgroep Aanpak Ring Zuid is aanwezig: wethouder Frank de Vries.

Van de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid zijn aanwezig: Jos Hillen (projectdirecteur), Fokke van der Veer (manager integraal ontwerp), Jan van de Bospoort (landschapsarchitect), Jeroen Hendriks (verkeerskundig ontwerper), Henk Hoekstra (team bereikbaarheid), Jos Kalfsbeek (team OTB/MER), Luuk Hajema (omgevingsmanager), Claudia Mulder (team omgevingsmanagement) en Laura Lemke (team omgevingsmanagement – verslag).

Omgevingsmanager Hajema heet iedereen welkom. Hij geeft aan dat op vrij korte termijn is uitgenodigd, en dat het fijn is dat er zoveel, ongeveer 140 personen, aanwezig zijn. Deze informatiebijeenkomst is een vervolg op een voorgaande informatiebijeenkomst voor bewoners van de Vondellaan en omgeving. Doel van de avond is om de aanwezigen te informeren over de aanpassingen in het ontwerp en vragen daarover te beantwoorden. Specifiek zal deze avond gaan over de veranderingen in de buurt van de Vondellaan.

De heer Hajema vertelt het programma voor deze avond en geeft een terugblik op de periode vanaf het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA). Hij geeft aan dat in maart van dit jaar de verkeersberekeningen gestart zijn voor het Voorlopig Ontwerp (VO) dat eind 2011 is gepresenteerd. Dat wil zeggen: met behulp van computerberekeningen zijn prognoses (voorspellingen) gemaakt voor de verkeersaantallen in 2030, als het wegennet in Groningen is aangepast volgens dit Voorlopig Ontwerp.

Toen de verkeersberekeningen waren gemaakt werd duidelijk dat er een aantal knelpunten in het VO zat. Van het rijk heeft de projectorganisatie vervolgens twee maanden de tijd gekregen om de gesignaleerde knelpunten op te lossen en het ontwerp aan te passen. Daarna zijn weer verkeersberekeningen gemaakt van het aangepaste ontwerp.

Projectdirecteur Hillen krijgt daarna het woord en geeft een presentatie over de voorlopige uitkomsten van de verkeersberekeningen, de aanpassingen in het ontwerp, de uitwerking van de optimalisaties en het vervolg van het proces (zie voor de PowerPoint presentatie: www.aanpakringzuid.nl) Tijdens de presentatie zijn vragen gesteld en beantwoord. Deze vragen en antwoorden staan hieronder weergegeven, gerangschikt per onderwerp. Tijdens de avond zijn ook vragen gesteld over de prognoses van verkeerscijfers voor bepaalde straten. Daarom is op



www.aanpakringzuid.nl een tabel geplaatst waarin deze prognoses voor het jaar 2030 op een rijtje staan, zowel voor de situatie waarin het project wordt uitgevoerd als voor de situatie waarin het project niet wordt uitgevoerd en alles bij het oude blijft. Niet alleen voor de gevraagde straten, maar ook voor de andere wegen die een belangrijke functie hebben in de verkeersstructuur rond de zuidelijke ringweg.

Algemeen

Vraag: U praat steeds over de N7, maar bedoelt u daarmee de A7?

Antwoord: Omdat de snelheid op deze weg maximaal 70 km/u is heet het de N7 en niet de A7. We hebben het overigens wel over dezelfde weg: de zuidelijke ringweg.

Vraag: De doorstroming van de ringweg wordt volgens de verkeersprognoses verbeterd door meer rijbanen te maken. Trekt dit dan ook meer verkeer aan?

Antwoord: Als er meer rijbanen komen dan reduceert dat het aantal files, waardoor het verkeer sneller en beter doorstroomt. Dat voorkomt ook dat het verkeer uitwijkt naar andere wegen in de stad.

Vraag: Waarom wordt een deel van de zuidelijke ringweg verdiept aangelegd en waarom wordt er voor gekozen de op- en afritten bij zowel de Hereweg als bij de Oosterpoort te laten verdwijnen?

Antwoord: Het verdwijnen van deze afritten is een rechtstreeks gevolg van de keuze voor een verdiepte ligging. De verdiepte ligging komt tussen de Hereweg en het Oude Winschoterdiep. Daarmee wordt in dit deel van de stad de barrière van de ringweg weggenomen. De Herewegbuurt, het Sterrebos en Helpman worden daardoor weer met elkaar verbonden. Ook de Oosterpoort, De Linie en het Europapark worden met elkaar verbonden. Rijk, provincie en gemeente vinden dit een belangrijke kwaliteitsverbetering voor de stad.

Vraag: U noemt herhaaldelijk een toename van verkeer, maar in de media lees ik dat het fileverkeer met 30% afneemt. Hoe kan dat?

Antwoord: Doordat de capaciteit van de wegen in het land zijn uitgebreid zijn er momenteel minder files in Nederland. Maar het verkeer groeit de komende jaren. Als de capaciteit van de zuidelijke ringweg niet wordt verhoogd, ontstaan hier files en vertragingen en wordt de doorstroming en de bereikbaarheid van de stad belemmerd.

Vraag: Wij hebben het gevoel dat het er voor de bewoners van de omliggende wijken van de zuidelijke ringweg niet beter op wordt. Voor wie is dit project eigenlijk bedoeld?

Antwoord wethouder De Vries: In de huidige situatie functioneert de zuidelijke ringweg niet goed als doorgaande route. Ook de bereikbaarheid van de stad zelf komt in het gedrang als we de zuidelijke ringweg niet aanpakken. De stad Groningen blijft groeien, in 2020 heeft de stad er naar verwachting meer dan 15.000 mensen bij. Naast de groei van het aantal inwoners, groeit de werkgelegenheid in de stad. De zuidelijke ringweg moet geschikt worden gemaakt voor het toenemende gebruik.

Opmerking: Wij hebben eerder signalen gehoord dat de binnenstad autoluw moet worden gemaakt.



Deze stelling wordt vandaag tegengesproken door te zeggen dat de stad beter bereikbaar moet worden.

Reactie wethouder De Vries: Ik heb aangegeven dat de stad groeit qua aantal inwoners en werkgelegenheid en dat de wegen daarop moeten worden aangepast. Ik heb niet beweerd dat al deze auto's de binnenstad in moeten.

Vraag: Wat biedt dit project aan de bewoners van Groningen zuid?

Antwoord wethouder De Vries: Dezelfde vraag kan gesteld worden voor bewoners van Groningen west, noord of oost, maar het is niet primair een project voor individuele bewoners. Het is een project voor de gehele regio om de groei van de stad te faciliteren. De aanpak van de zuidelijke leidt tot een kleine verlichting van het verkeer op het onderliggende wegennet.

Vraag: Stappen wethouder De Vries en Dekker in de toekomst af van dieselbussen?

Antwoord wethouder De Vries: Elke bijdrage voor reductie van roetuitstoot is welkom. Wij vinden het een goed idee om hier heel serieus naar te kijken. We nemen het mee bij de volgende aanbesteding van het busvervoer.

Vondellaan en Van Ketwich Verschuurlaan

Vraag: Wat wordt in de nieuwe situatie de verkeersbelasting op de Van Ketwich Verschuurlaan?

Antwoord: Voor de Van Ketwich Verschuurlaan is de prognose dat de verkeersdrukke in 2030 met project hetzelfde is als de verkeersdrukke zonder project. Dit komt voor een deel doordat er bij de Vondellaan een nieuwe aansluiting bij komt, waarlangs het verkeer ook de ringweg op kan.

Vraag: Hoe zit het met de verkeersbelasting op de Vondellaan nu en straks?

Antwoord: De voorspelling voor het aangepaste ontwerp is ongeveer 10.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) in 2030. Dit is minder dan met het Voorlopig Ontwerp van eind 2011 (16.500 mvt/etm), maar wel veel meer dan nu.

Vraag: Waar blijft het verkeer dat niet over de Vondellaan en de Van Ketwich Verschuurlaan rijdt?

Antwoord: In het overzicht zijn de grootste wijzigingen in de verkeersstromen aangegeven. De grootste toename in Groningen zuid zit op de Vondellaan en de verbindingsweg naast de Maaslaan. Het overige verkeer verspreidt zich over de rest van het gebied, maar dat leidt daar niet tot hele grote toenames.

Vraag: Het is onduidelijk of de Van Ketwich Verschuurlaan wel of geen extra verkeer krijgt en waar dit verkeer vandaan komt. Kan dat nogmaals worden uitgelegd?

Antwoord: Uit de verkeersberekeningen blijkt dat er op de Van Ketwich Verschuurlaan geen sprake is van een grote toename. Het verkeer dat op deze laan rijdt is ondermeer verkeer dat gebruikt maakt van de aansluiting Groningen Zuid (op de A28). Dat is in de huidige situatie ook al zo.

Vraag: De kruising Van Ketwich Verschuurlaan/Verlengde Hereweg is nu al erg druk. Hoe wordt dat in de toekomst opgelost?



Antwoord: De verkeersprognoses wijzen uit dat in 2030 de capaciteit voldoende is om geen problemen te krijgen op deze kruising. De verkeersaantallen passen bij de capaciteit van de kruising.

Vraag: De route van de Van Ketwich Verschuurlaan, via de Verlengde Hereweg naar de Helperzoomtunnel kruist de voetgangersovergang bij het winkelcentrum Helperplein. Dit wordt dan toch een zeer onveilig punt?

Antwoord: Uit de verkeersberekeningen blijkt dat het verkeer op dit punt niet zal toenemen. De projectorganisatie voorziet bij het Helperplein dan ook geen problemen.

Helperzoomtunnel

Vraag: Er wordt aangegeven dat er tussen de 10.000 en 12.000 mvt/etm door de Helperzoomtunnel gaat, waar komt dit verkeer vandaan?

Antwoord: Dit is voornamelijk verkeer uit het oostelijk deel van Groningen Zuid dat naar de Europaweg rijdt, om vandaar op de ringweg te komen en vice versa. Ook gaat het om verkeer dat nu gebruik maakt van de Esperantospoorwegovergang. De Helperzoomtunnel vervangt deze spoorwegovergang.

Vraag: Hoe verwacht u dat het verkeer gaat rijden vanaf de A28 naar de nieuw te realiseren Helperzoomtunnel?

Antwoord: Vanaf de A28 kan het verkeer de afslag Van Ketwich Verschuurlaan nemen en vervolgens via de Verlengde Hereweg naar de Helperzoomtunnel rijden. Alleen is de Helperzoomtunnel niet zozeer een bestemming. Modellen wijzen uit dat er niet veel verkeer vanaf de A28 deze route neemt om naar bijv. Winschoten te gaan. Verkeer vanaf de A28 richting bijv. Winschoten zal via het Julianaplein de zuidelijke ringweg op gaan, want dat is een veel snellere route.

Waterloolaan en Sterrebos

Vraag: Hoe worden straks het fietsen en het parkeren geregeld aan de Waterloolaan als het een tweerichtingsweg wordt?

Antwoord: Het streven is het wegprofiel van de Waterloolaan zo veel mogelijk intact te laten. De weg is breed genoeg. Hoe de inrichting van de Waterloolaan er inclusief fietsers en parkeren precies uit komt te zien gaat de projectorganisatie na de zomer uittekenen samen met bewoners van de Waterloolaan en omgeving.

Vraag: Waarom zijn de kantoorgebouwen van de DUO en de Belastingdienst bij het Sterrebos gebouwd?

Antwoord wethouder De Vries: Deze plek is gekozen om de werkgelegenheid in de stad te behouden. Het kantoorcomplex staat vrijwel op dezelfde plek als waar het stond. Deze plek is gekozen met de gedachte de meeste mensen met het openbaar vervoer of met de fiets te laten komen. Het station Europapark ligt op loopafstand. Daarnaast is het hele gebouw zo ontworpen dat het Sterrebos er op vooruit gaat.

Vraag: Wij krijgen het gevoel dat het herstel van het Sterrebos hoge prioriteit heeft. Klopt dat?



Antwoord wethouder De Vries: Het herstel van het Sterrebos is niet het belangrijkste motief voor de gehele operatie. Het is een combinatie van factoren: verbetering van de verkeersdoorstroming, verbetering van de bereikbaarheid, verbetering van de leefkwaliteit.

Nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan

Vraag: Tijdens de bijeenkomst voor bewoners van de Maaslaan heeft wethouder Dekker uitgesproken dat 11.000 mvt/etm niet aanvaardbaar is. Nu wordt aangegeven dat het wel aanvaardbaar en inpasbaar is. Hoe kan dit?

Antwoord: Er is een verschil tussen bestuurlijk aanvaardbaar en technisch aanvaardbaar. De projectorganisatie en het kwaliteitsteam zijn van mening dat een aantal van 11.000 mvt/etm hier goed inpasbaar is. Het is een weg die naast de huidige Maaslaan ligt, alleen door auto's wordt gebruikt en ook niet overgestoken hoeft te worden. De weg ligt los van de huidige Maaslaan. Er is geen verbinding met de huidige Maaslaan.

In eerdere informatiebijeenkomsten heeft wethouder Dekker aangegeven dat de gemeente Groningen een probleem heeft met meer dan 10.000 mvt/etm. Ze heeft daarom aangegeven goed te willen onderzoeken of er mogelijke maatregelen zijn om het aantal mvt/etm verder naar beneden te krijgen. De projectorganisatie werkt dit de komende tijd verder uit.

Vraag: Is het mogelijk de nieuwe verbindingsweg te laten vervallen, zodat het verkeer een andere route neemt (bijvoorbeeld via het Emmaviaduct)?

Antwoord: Dat is in theorie mogelijk maar in de praktijk ongewenst. Het zou leiden tot een sterke toename van het verkeer in de Rivierenbuurt, dwars door de woonwijken (Parkweg) of via de Stationsweg. Dit is qua capaciteit van deze wegen niet (goed) inpasbaar.

Overigens is ook een zuid- en splitsvariant voor de nieuwe verbindingsweg onderzocht. Beide zijn niet haalbaar, omdat de verkeersknoop bij de Vondellaan dan te ingewikkeld en te gevaarlijk wordt. Daarnaast is de aanwezigheid van de Papiermolen een bijkomend argument, maar op zichzelf niet doorslaggevend.

Scholen

Vraag: Het Gomarus College staat in de huidige situatie al dicht bij de snelweg, nu komt de snelweg nog dichterbij. Dit kan toch niet?

Antwoord: Het inpassen van het vernieuwde Julianaplein en het knooppunt bij de Vondellaan is lastig, omdat hier weinig ruimte is. Maar het is wel mogelijk, op voorwaarde dat wordt voldaan aan alle wettelijke normen.

Verkeersmodellen

Vraag: Houden de modellen voor het berekenen van verkeersprognoses rekening met wijzigingen in bijv. de economische groei?

Antwoord: In de modellen worden onder andere veranderingen in de ontwikkeling van de stad meegenomen, bijvoorbeeld waar er in de toekomst gebouwd gaat worden en waar nieuwe vestigingen van bedrijven zijn voorzien. Daarnaast wordt gerekend met een maximale groei van de economie. Het zijn inderdaad prognoses. Maar deze voorspellingen zijn de beste manier om iets te



kunnen zeggen over ontwikkelingen in de toekomst. Bij dit soort projecten wordt altijd met voorspellingen gewerkt.

Vraag: Wat wordt er precies bedoeld met verkeersstromen? Is dat woon-werkverkeer of ook ander verkeer?

Antwoord: Het gaat om alle motorvoertuigen die ergens worden verwacht. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen woon-werkverkeer en ander verkeer. Voor de verkeersberekeningen worden twee modellen gebruikt. Het NRM (Nieuw Regionaal Model) van het rijk wordt gebruikt om de verkeersstromen op de rijkswegen te berekenen. Het zogenaamde GroningenPlus model wordt vooral gebruikt voor het berekenen van het verkeer op de lokale wegen, het zogenoemde onderliggend wegennet.

Fijnstof

Vraag: Hoe staat het met de fijnstof problematiek?

Antwoord wethouder De Vries: Als we dit project niet uitvoeren dan loopt in de toekomst het verkeer nog meer vast en kan de fijnstof problematiek verergeren. De verwachting is dat het verkeer straks beter doorstroomt, door minder stilstaand en optrekkend verkeer. Dit is gunstig voor de luchtkwaliteit.

Vraag: Wanneer worden de uitslagen van de MER onderzoeken verwacht?

Antwoord: Na de zomer verwacht de projectorganisatie de uitslagen van de onderzoeken van onder andere geluid en luchtkwaliteit te presenteren.

Vraag: Als uit geluid- en luchtkwaliteit onderzoeken blijkt dat de hoeveelheid verkeersstromen over o.a. de Vondellaan onverantwoord is, wat gebeurt er dan?

Antwoord: Als de geldende Nederlandse en Europese normen voor geluid en luchtkwaliteit worden overschreden moeten er aanpassingen worden doorgevoerd om de knelpunten op te lossen.

Opmerking: U geeft aan dat u zich houdt aan wetten en regels, maar u moet ook naar de praktijk kijken. Onlangs hebben wij een brief plus een zakje fijnstof naar de wethouder gestuurd en daar wordt niks mee gedaan. Wij willen dat wordt gemeten.

Reactie wethouder De Vries: Wij als gemeente vragen de projectorganisatie om zich te houden aan de wet- en regelgeving. Natuurlijk maak ook ik me zorgen over het milieu door de uitstoot van het autoverkeer. Maar ik constateer ook dat wij allemaal zelf uit vrije wil gebruik maken van auto's. Als we niks doen aan de zuidelijke ringweg dan wordt de situatie in de stad erger. Met de ombouw van de ringweg plus andere maatregelen als realisatie van P&R locaties en afspraken met werkgevers om het openbaar vervoer te bevorderen proberen we verslechtering tegen te gaan.

Vraag: Er is inzicht in de huidige en toekomstige verkeerscijfers, is het ook mogelijk inzicht te krijgen in de huidige metingen van de luchtkwaliteit?

Antwoord: Luchtkwaliteit wordt door middel van uniforme standaard rekenmethoden berekend en niet gemeten. Dit is de gebruikelijke werkwijze bij het aanpassen en/of aanleggen van rijkswegen.



Met betrekking tot de zuidelijke ringweg zal niet van deze werkwijze worden afgeweken. Daarnaast zijn er bureaus, waaronder het RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu) die metingen uitvoeren. Het RIVM voert metingen van de luchtkwaliteit uit bij de Europaweg.

Toevoeging wethouder De Vries: De metingen van het RIVM zijn openbaar, dus ik stel voor dat we in oktober de luchtberekeningen naast de luchtmetingen van het RIVM leggen¹.

Vraag: Er zijn veel (schoolgaande) kinderen in De Wijert en zij zijn extra gevoelig voor o.a. fijnstof. Speelt de samenstelling van een wijk een rol bij de berekeningen?

Antwoord: Bij luchtkwaliteit berekeningen wordt gekeken naar scholen en andere openbare gebouwen in de omgeving, maar er wordt geen onderscheid gemaakt in bevolkingssamenstelling van de buurt.

Parkeerplekken

Vraag: U haalt een groot deel van de parkeerplaatsen weg. Dit veroorzaakt zoekverkeer in de wijk en komt de veiligheid niet ten goede. Kunt u ons garanderen dat deze parkeerplaatsen worden gecompenseerd?

Antwoord: Met de gepresenteerde beelden geeft de projectorganisatie een impressie van hoe de Vondellaan heringericht kan worden. De verdere uitwerking hiervan wordt in goed overleg met bewoners van de Vondellaan gedaan. De projectorganisatie streeft ernaar zoveel mogelijk parkeerplaatsen terug te brengen, in overleg met bewoners. Maar er kan niet beloofd worden dat alle parkeerplaatsen behouden kunnen blijven.

Bereikbaarheid tijdens de bouw

Vraag: In 2015 beginnen jullie met bouwen en dit duurt ongeveer vijf jaar. Wordt alles dan afgesloten?

Antwoord: Het plan is om eerst te beginnen met de buitenkanten: het Vrijheidsplein en het Europaplein. Op het moment dat het werk daar klaar is, is het hart van de ringweg aan de beurt, o.a. rondom het Julianaplein. Het verkeer ondervindt daar zeker enige hinder van, maar een deel ervan kan dan beschikken over alternatieve routes, via o.a. de oostelijke en westelijke ringweg. Waarschijnlijk wordt de verdiepte bak zo aangelegd dat de huidige ringweg eerst gewoon in gebruik kan blijven. De helft van de verdiepte bak ligt namelijk ten zuiden van de huidige ringweg. Als de zuidelijke helft van de verdiepte bak klaar is kan die in gebruik worden genomen. Die biedt ruimte aan 2x2 rijbanen, net als de huidige ringweg. Daarna volgt de aanleg van het noordelijke deel van de verdiepte ligging.

Communicatie

Vraag: Zijn de verantwoordelijke mensen zoals het gemeentebestuur en de projectorganisatie bereid om een communicatiekanaal te openen voor kritiek op het project?

Antwoord wethouder De Vries: Ja, dat is mogelijk. We moeten samen goed bekijken hoe dit kan worden uitgevoerd.

¹ Deze metingen zijn in te zien via: <http://www.lml.rivm.nl/data/histo/937-168.html>



Vraag: Wordt de website van het project aangepast met de materialen zoals vanavond gepresenteerd?

Antwoord: Ja, zowel de presentatie als het verslag is binnenkort op de website te vinden.

Vervolg

De projectorganisatie nodigt de bewoners van de Vondellaan en omgeving in het najaar uit voor een nieuwe informatiebijeenkomst.



