

# Verslag platform 4 juni 2013

Overleg:	Platform bedrijven/weggebruikers Aanpak Ring Zuid
Locatie:	De Puddingfabriek te Groningen
Datum:	4 juni 2013, 20.00 – 22.15 uur
Verslaglegging:	Bert Hidding (onafhankelijk)

## **Aanwezig**

Platform bedrijven: Piet Koehorst (DUO), Robert Schasfoort (EVO), Inge Bouwman (Gasunie), A. Ypey (GCC), Douwe Koning (MartiniPlaza), Esther Bonnema (MVGM), Rieks Boekholt (Stichting RK Kerkhof), Rik Gengler (Suikerunie), Freek de Bos (UMCG), Gert Sanders (VBZO) en Tim Adema (VBZO).  
Platform weggebruikers: Foppe Nieuwenhuis (Fietsersbond), Frank Aakster (OV-bureau) en Femme Dijkstra (Rover).

Projectorganisatie: Jos Hillen (projectdirecteur), Luuk Hajema (omgevingsmanager), Fokke van der Veer (manager ontwerpteam), Jan van de Bospoort (landschapsarchitect), Henk Hoekstra (adviseur Bereikbaarheid), Sanne Heesterbeek (communicatieadviseur) en Laura Lemke (communicatieadviseur).

Groningen Bereikbaar: Edwin Papjes (adviseur verkeersmanagement).

## **Opening**

Twee onderwerpen staan deze avond op het programma, vertelt voorzitter Luuk Hajema in zijn inleiding: de bereikbaarheid van de stad en regio tijdens de ombouw van de ringweg en de stand van zaken bij de ontwerp-inrichtingsplannen voor deelgebieden. Om de stad tijdens de bouw bereikbaar te houden werkt de projectorganisatie nauw samen met Groningen Bereikbaar. Dit is een samenwerkingsverband van beheerders van wegen en infrastructuur in de provincie Groningen, met daarin verenigd Rijkswaterstaat, de provincie Groningen, de gemeente Groningen en Prorail. Het bedrijfsleven is in het samenwerkingsverband vertegenwoordigd door het VNO-NCW.

Verder worden de platforms bijgepraat over de stand van zaken van de ontwerp-inrichtingsplannen die worden gemaakt voor vier gebieden die buiten het projectgebied vallen maar worden heringericht in verband met veranderingen in de verkeerssituatie of de terreingesteldheid. De ontwerp-inrichtingsplannen zullen gelijktijdig met het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) worden gepresenteerd en in de inspraak gaan. Volgens de huidige planning gebeurt dit vanaf 1 september aanstaande.

Het definitieve Tracébesluit zal naar verwachting in het eerste kwartaal van 2014 worden genomen. De uitvoering van de ombouw is nog steeds gepland tussen 2015 en 2020.

## **Inleiding door Henk Hoekstra over de bereikbaarheid tijdens de bouw**

Henk Hoekstra geeft in zijn inleiding uitleg over hoe de bereikbaarheidsproblematiek tijdens de bouw wordt aangepakt. Hinder voor het verkeer zal tijdens de werkzaamheden onvermijdelijk zijn. Niettemin is het in het belang van de economie van de stad dat het verkeer te allen tijde kan



doorstromen, benadrukt hij. Tevens moet worden voorkomen dat zich sluiproutes door de wijken vormen en dat er oponthoud ontstaat voor de hulpverleningsdiensten, politie en het openbaar vervoer. Ook fietsverbindingen (als alternatief voor de auto) moeten zo veel mogelijk in takt blijven. Tijdens de hele uitvoeringsperiode (van 2015 tot 2020) blijft de zuidelijke ringweg open met twee rijstroken per rijrichting. Niettemin zullen tijdens de werkzaamheden maatregelen nodig zijn om hinder voor het verkeer te beperken. Daarbij geldt als richtlijn dat de reistijd met niet meer dan tien minuten mag oplopen (met als referentie de situatie in 2015).

Bij de voorbereiding van deze maatregelen maakt het bereikbaarheidsteam gebruik van de minder-hinderaanpak van RWS. Hierbij gaat men er van uit dat bij wegwerkzaamheden de hinder voor het verkeer op twee manieren kan worden verminderd: door een aangepaste manier van werken en door de verkeersstroom te beperken.

Al in de ontwerpfase is rekening gehouden met een manier van werken die het verkeer zo weinig mogelijk belemmert. Vervolgens wordt bij de aanbesteding de aannemer ook nog eens uitgedaagd om met slimme oplossingen te komen voor een optimale doorstroming. Vanaf 2015 wordt begonnen met de uitvoering van de decentrale delen van het tracé, waaronder het Vrijheidsplein, onderdelen van het Julianaplein en de aftakkingen aan de oostzijde. Wanneer na 1,5 á 2 jaar het gedeelte tussen het Julianaplein en het Europaplein aan bod komt, is het systeem aan de randen dus al op orde. Tegen die tijd is ook de noordelijke ringweg geoptimaliseerd en kan deze als omleidingsroute worden ingezet.

Om tijdens de uitvoering de verbinding van de zuidelijke ringweg te behouden is in het ontwerp het nieuwe tracé iets naar het zuiden verlegd. Hierdoor kunnen tijdens de bouw van de 'zuidbak' de bestaande wegen blijven liggen. Door het plaatsen van een damwand wordt het hoogteverschil tussen het huidige talud en de verdiepte ligging van het nieuwe wegdek overwonnen. Vervolgens wordt al het verkeer (vier rijbanen) door de zuidbak geleid en wordt de 'noordbak' aangelegd op de plek van de huidige rijbanen.

Voor de bereikbaarheid in de stad moeten de verbindingen die het tracé doorsnijden gedurende de werkzaamheden zoveel mogelijk gehandhaafd blijven. Dit zal echter niet, of niet steeds, mogelijk zijn. Bij de Hereweg krijgt het autoverkeer tijdelijk de beschikking over twee rijstroken (zijn er nu vier) waarbij de hulpverleningsdiensten en de bus voorrang krijgen. De Esperantokruising vervalt zodra Prorail begint met de verbreding van het spoor. Tegen die tijd zal de Helperzoomtunnel de opgeheven verbinding vervangen.

Voor de fietsers gelden vergelijkbare beperkingen. Opgeheven of periodiek gestremd zijn de verbindingen bij het Vrijheidsplein en de fietstunnel bij de Papiermolen. Voor de fietstunnel wordt als vervanging een voetbrug gebouwd waarvoor fietsers moeten afstappen. De fietsverbinding van de Helperzoom naar de binnenstad via het station Europapark blijft de hele periode in takt. Of de fietsverbinding aan de westzijde van het spoor gehandhaafd kan blijven is onzeker.



Nadat men in de planning het dagelijks verkeer zoveel mogelijk buiten schot heeft gehouden, moeten mobiliteits- en verkeersmanagement de resterende pieken in de verkeersstroom opvangen. Ondanks het handhaven van vier rijstroken en de reistijdverlenging van tien minuten, zal de capaciteit van de zuidelijke ringweg onvoldoende zijn om het verkeersaanbod te kunnen verwerken. Naar verwachting zal op spitsmomenten de capaciteit met ten hoogste 15 procent worden overschreden.

Om deze pieken naar beneden te brengen zal een deel van de automobilisten òf een andere route, òf een andere reistijd, òf een ander vervoermiddel moeten kiezen. Om de automobilist in deze gedragsverandering te faciliteren is het in de eerste plaats noodzakelijk dat er alternatieven beschikbaar zijn. Als alternatieve routes komen onder meer de noordelijke ring en de oude A7 in aanmerking. Door verbeteringen aan de infrastructuur van de transferia wordt getracht het autoverkeer en het openbaar vervoer met elkaar te verbinden. Ook de hov-as van Hoogkerk naar het Centraal Station komt op termijn als alternatief vervoer in beeld.

Met nieuwe vormen van informatieoverdracht (informatiepanelen langs de weg, internet) kan men de automobilist tijdig op alternatieven wijzen. Verder zullen, wanneer de hindernissen zich eenmaal laten voelen, automobilisten ook zelf op zoek gaan naar oplossingen die passen bij hun eigen situatie. Dan kan ook de fiets zich aandienen als alternatief.

De voorspelling is dat de gecombineerde effecten van verkeers- en mobiliteitsmanagement, nieuwe vormen van communicatie en spontane ontwikkelingen het overaanbod van verkeer op de zuidelijke ringweg tot nihil kan terugbrengen. Met het model dat we hanteren zitten we minimaal op de tienminutengrens, besluit de heer Hoekstra zijn inleiding, er zal sprake zijn van hinder voor het verkeer maar het blijft beheersbaar.

## Vragen

Dhr. F. de Bos (UMCG): Waarop zijn de verwachtingen van het verkleinen van de verkeersstroom eigenlijk gebaseerd? Zijn de percentages 'hard' genoeg om betrouwbaar te zijn?

*Antwoord:* Op basis van ervaringen met andere projecten weten we dat onze schattingen reëel zijn. Verder zijn er nog gunstige ontwikkelingen die niet zijn ingeboekt. Zoals de Taskforce Mobiliteitsmanagement waarin de gemeente samen met het bedrijfsleven onderzoekt hoe het woon-werkverkeer tijdens de spitsuren kan worden verminderd. De afspraken die hierover zijn gemaakt kunnen de verkeersdruk verder verminderen. Ook lopende projecten (bijvoorbeeld OV-plus) kunnen op termijn bijdragen aan minder autoverkeer. Onze inschatting van de verkeersreductie is dus conservatief.

Dhr. A. Ypey (GCC) stelt voor bij de bouw van de 'noordbak' nogmaals een damwand te slaan waardoor een deel van de huidige ringweg in gebruik kan blijven als verbinding.

*Antwoord:* Het is de vraag of dat technisch mogelijk is, maar de aannemer dagen we uit om voorstellen voor dit soort verbeteringen te doen.

Dhr. F. de Bos (UMCG): Houdt u de hulpverleningsdiensten en het openbaar vervoer net zo goed op



de hoogte als ons?

*Antwoord:* Inderdaad, met de hulpverleningsdiensten hebben we driewekelijks overleg over de beschikbaarheid van de routes, waarbij de veiligheid een extra aandachtspunt is.

*Vraag:* Hoe gaat de fietsoversteek bij het Vrijheidsplein er uitzien?

*Antwoord:* Die wordt ongelijkvloers aangelegd dus conflictvrij met het bouwverkeer.

Dhr. F. Dijkstra (Rover) wijst op het belang van de instandhouding van de noord-zuid verbindingen voor de fiets. Hij maakt zich zorgen over de kwaliteit van de fietsverbinding bij de Vondellaan in de bouwperiode.

*Antwoord:* We onderkennen het belang van deze fietsverbinding. Tijdens de bouw zal de fietsroute over de Vondellaan en Brailleweg steeds open zijn.

Dhr. F. Dijkstra (Rover) vraagt zich af of de ov-verbindingen tussen de zuidelijke stadswijken en de binnenstad voldoende zijn gegarandeerd.

*Antwoord:* De belangrijkste passage bij de Hereweg zal te allen tijde tijdens de bouw open blijven. Weliswaar met een halvering van het aantal rijbanen, maar een voorrangsregeling moet voorkomen dat bussen en de hulpverleningsdiensten worden opgehouden. Voor bussen zal hier het oponthoud maximaal 1 tot 2 minuten bedragen.

Dhr. G. Sanders (VBZO) stelt voor het verkeer tussen Assen en Drachten tijdens de bouw om te leiden via de Laan Corpus den Hoorn.

*Antwoord:* De capaciteit van deze route is beperkt, bovendien zijn de maatregelen er juist op gericht overlast van doorgaand verkeer in de wijken te voorkomen.

### **Inleiding door Edwin Papjes over Groningen Bereikbaar**

Vervolgens geeft Edwin Papjes, medewerker van Groningen Bereikbaar, uitleg over de activiteiten van zijn organisatie in kader van de Aanpak Ring Zuid. Aanleiding is de bezorgdheid bij het bedrijfsleven dat de veelheid van infrastructurele projecten in de stad voor de bedrijven onoverkomelijke problemen zal opleveren bij de bevoorrading en de bereikbaarheid voor medewerkers en klanten. Een inventarisatie leverde een lijst op met 150 projecten, vertelt hij, waarbij nu en in de komende jaren delen van de stad op de schop worden genomen. Om te voorkomen dat deze projecten elkaar in de weg gaan zitten en de stad onbereikbaar maken, hebben de gezamenlijke wegbeheerders, Rijkswaterstaat, de provincie Groningen, de gemeente Groningen en Prorail zich verenigd in Groningen Bereikbaar, met het doel te komen tot een projectoverstijgende regie. Uniek voor Nederland is dat ook het bedrijfsleven in het samenwerkingsverband is vertegenwoordigd.

De opdracht van Groningen Bereikbaar is om de bereikbaarheid beheersbaar te houden door afzonderlijke projecten goed te plannen, waarbij gebruik wordt gemaakt van gecoördineerde inzet van verkeersmaatregelen en eenduidige communicatie. Men wil niet alleen obstructie voorkomen maar ook de mogelijkheid aangrijpen dat projecten elkaar versterken. Een voorbeeld: Het gebruik



van de noordelijke ringweg als omleidingsroute bij de uitvoering van Aanpak Ring Zuid werkt optimaal indien de projecten aldaar (ongelijkvloers maken van de oostelijke ringweg, aanleg Noordzeebrug) zijn afgerond.

Om een overkoepelende regie mogelijk te maken worden alle grote projecten met hun tijdsplanning in een model (de 'bereikbaarheidsthermometer') opgenomen en worden de verkeerseffecten van moment tot moment berekend. Zodra het model op enig moment aangeeft dat de reistijd van de weggebruikers met meer dan de aanvaardbare vertraging (tien minuten) toeneemt, kan de planning van een of meerdere projecten worden aangepast. Inmiddels zijn alle projecten die in de planning van de deelnemende wegbeheerders staan, geïnventariseerd en in het model opgenomen. Op grond van het model zijn verschillende projecten in de stad (aanleg busbaan Europaweg, Sontweg, Noordzeebrug) met voorrang gestart om de randvoorwaarden voor de ombouw van de zuidelijke ringweg te verbeteren. Het model biedt ook inzicht in de perioden met een verhoogde verkeersdruk, wanneer aanvullende verkeersmaatregelen nodig zijn om te voorkomen dat het verkeer vastloopt.

Voor de omleiding van het verkeer zal in de eerste plaats gebruik worden gemaakt van de ringweg. Daarnaast wordt onderzocht welke wegen in het stedelijk netwerk als omleidingsroute in aanmerking komen en welke maatregelen nodig zijn om ze daarvoor geschikt te maken. Dat vereist veel studie en intensief overleg met bedrijven, organisaties en omwonenden.

Om het de automobilist gemakkelijker te maken te kiezen voor ander vervoer of andere reistijden (mobiliteitsmanagement) is samenwerking met het bedrijfsleven onontbeerlijk. Bedrijven (ook scholen) kunnen bijdragen door hun werknemers (of studenten) alternatieven te bieden voor hun dagelijkse gang naar het werk of hun studie. Ook bij de communicatie met de weggebruiker liggen mogelijkheden. Een belangrijk instrument zijn de panelen met verkeersinformatie langs de toegangswegen. Verder is een app in ontwikkeling die aanvullende informatie en reisadviezen geeft.

Om de automobilist te helpen de snelste en veiligste route naar zijn bestemming te kiezen (verkeersmanagement) worden nieuwe technische middelen ingezet. Voor het parkeren wordt een informatiesysteem ontwikkeld dat de bezoeker thuis en onderweg informeert over de beschikbare parkeerruimte in parkeergarages en P+R-voorzieningen. Ten behoeve van de doorstroming van het verkeer op drukke routes worden slimme verkeerslichtinstallaties aangebracht die met elkaar kunnen communiceren en worden aangestuurd door een verkeerscentrale. De ontwikkeling van deze innovaties is in feite al in volle gang getuige de informatiepanelen die nu al langs onder andere de A7 en A28 staan.

Tot slot vindt Groningen Bereikbaar het belangrijk de Groninger bevolking in het algemeen te informeren over wat er op de wegen gaande is. Binnenkort verschijnt de eerste editie van de Bereikbaarheidskrant. Rijkswaterstaat, de gemeente en de provincie hebben besloten hun weg- en verkeersinformatie te bundelen op een gezamenlijke website ([www.groningenbereikbaar.nl](http://www.groningenbereikbaar.nl)). Deze informatie staat ook ter beschikking van het publiek. Ook serviceproviders van gps-systemen kunnen van deze informatie gebruikmaken.



## Vragen

Dhr. T. Adema (VBZO): Kan de financiering van de projecten een belemmering vormen voor een gecoördineerde planning?

*Antwoord:* De financiering op zichzelf niet, wel kunnen subsidieaanvragen en de besteding van subsidies gekoppeld zijn aan bepaalde termijnen die de planning bemoeilijken.

Dhr. A. Ypey (GCC): Heb je voldoende machtsmiddelen om af te dwingen dat projectuitvoerders zich houden aan een extern opgelegde planning?

*Antwoord:* De wegbeheerders zijn het bevoegd gezag, zij hebben het laatste woord. Zij hebben onderling afspraken gemaakt die ook in mandaten voor Groningen Bereikbaar zijn vastgelegd.

Dhr. R. Schasfoort (EVO): Vindt er ook monitoring en regie plaats tijdens het proces zelf zodat kan worden ingegrepen bij onverwachte gebeurtenissen of calamiteiten?

*Antwoord:* We zijn al volop bezig met monitoren, bijvoorbeeld bij het gebruik van de informatiepanelen langs onder andere de A7 en A28. Door te monitoren leren we wat we goed en fout doen. Binnen de organisatie is tevens een bereikbaarheidsregisseur aangesteld, die kunt u bellen als het ergens niet naar behoren loopt.

Dhr. F. de Bos (UMCG) wijst op de nadelige effecten van het invoeren van betaald parkeren op P+R-terreinen (zie de P+R-voorziening bij de Euroborg). Kan Groningen Bereikbaar de besluitvorming over betaalde of gratis P+R-voorzieningen?

*Antwoord:* Uw zorgpunt is terecht, beprijzing van P+R-voorzieningen is niet in het model opgenomen. In principe kunnen wij politieke besluiten hierover niet beïnvloeden. Aan de andere kant zien we dat er veel aandacht is voor uitbreiding van P+R. Verheugend, want het is een zeer effectief concept.

Dhr. F. de Bos (UMCG) merkt op dat bij de communicatiemiddelen de 'social media' (Twitter, Facebook) ontbreken. Waarom?

*Antwoord:* Een goede suggestie. Indien er behoefte bij het publiek bestaat om via de sociale media te communiceren zullen we daar werk van maken.

*Antwoord Luuk Hajema:* Sinds kort is de website [www.groningenbereikbaar.nl](http://www.groningenbereikbaar.nl) in de lucht met daarop actuele informatie over de werkzaamheden en omleidingen. Via de website maakt Groningen Bereikbaar gebruik van Twitter, vooral door het retweeten van berichten. Daarnaast is een 'widget' in de maak voor grote instellingen als UNCG, Hanzehogeschool en MartiniPlaza, waarmee zij op hun eigen website route-informatie kunnen aanbieden voor hun bezoekers. Deze wordt vanaf juli a.s. operationeel.

Dhr. F. Dijkstra (Rover): In hoeverre wordt er via de gebruikte communicatiekanalen verwezen naar het openbaar vervoer als alternatief?

*Antwoord Luuk Hajema:* Op de website [www.groningenbereikbaar.nl](http://www.groningenbereikbaar.nl) wordt nadrukkelijk ook verwezen naar alternatieve vormen van vervoer.

### **Inleiding door Jan van de Bospoort over de vier ontwerp-inrichtingsplannen**

Tot slot geeft landschapsarchitect Jan van de Bospoort een korte inleiding over de ontwerp-inrichtingsplannen die zijn gemaakt voor vier gebieden die buiten het projectgebied vallen maar als gevolg van een veranderde verkeerssituatie of functieverandering worden heringericht. Het gaat om het Zuiderplantsoen, de Vondellaan, de Maaslaan en Helpman.

De verdiepte ligging met overkappingen van de nieuwe Ring Zuid scheidt de mogelijkheid om verschillende groene stukken die nu in het gebied verspreid liggen of nog worden aangelegd, te verbinden tot een parkachtige openbare ruimte met een allure die vergelijkbaar is met het Zuiderplantsoen dat hier ooit heeft gelegen. Het nieuwe Zuiderplantsoen komt dus terug en is samengesteld uit het huidige Sterrebos (met inbegrip van het restant aan de Waterloolaan), de groen ingerichte deksels boven de ringweg (zowel ter hoogte van het Sterrebos als tussen De Linie en de Oosterpoort, de openbare tuin rond het gebouw van de DUO/Belastingdienst en de Zuiderbegraafplaats. Afhankelijk van de financiële ruimte die overblijft na de aanbesteding zal nog een besluit vallen over mogelijke 'optimalisaties' bij de inrichting (waaronder een fietsverbinding onder het spoor en instandhouding van de waterverbinding in het Winschoterdiep).

Zoals bekend zal na voltooiing van het project het verkeer in de Vondellaan flink toenemen. Bij de aanleg van De Wijert was de Vondellaan ooit bedoeld als entree van de wijk, met een ruim profiel en aan weerszijden flats. Er zijn vergelijkbare wegen in de stad die veel verkeer te verwerken krijgen (bijvoorbeeld de Eikenlaan). De verkeersstroom is in de Vondellaan technisch dan ook goed inpasbaar. Voor de herinrichting zijn drie varianten ontwikkeld die al eens aan de bewoners zijn gepresenteerd: een straat met brede middenberm en fietsstroken, een straat zonder middenstrook maar met vrijliggende fietspaden, en een straat met één vrijliggend fietspad met twee rijrichtingen. Alle varianten zijn ontworpen met het doel een goede en veilige doorstroming van het auto- en fietsverkeer mogelijk te maken en aan voetgangers veilige oversteekmogelijkheden te bieden. De derde variant maakt het mogelijk het fietspad aan te sluiten op de hoofdfietsroute langs het Noord-Willemskanaal.

Naast de Maaslaan komt, parallel aan de ringweg, een verbindingsweg te liggen die de huidige oprit vanaf de Hereweg vervangt. Dit vereist een aanpassing van het huidige profiel van de Maaslaan en geluidswerende maatregelen tegen het verkeerslawaaai. Belangrijk is dat de huidige parkeerruimte en de aanblik van het groen blijven gehandhaafd. De inrichting van de groenstrook en de wijze van geluidswering kunnen op verschillende manieren worden uitgevoerd. Hierover vindt nog overleg met de bewoners plaats.

Onlangs heeft het college van B&W uit vier varianten (inclusief het voorstel van de Stichting Leefomgeving) besloten tot de aanleg van een tunnel onder het spoor in het verlengde van de Helperzoom. De tunnel dient ter vervanging van de Esperantokruising en is tevens onontbeerlijk voor de hulpverleningsdiensten en het openbaar vervoer. Om verkeersoverlast op en rond de Helperzoom geen kans te geven is in overleg met bewoners en scholen voor de wijk een verkeersplan gemaakt. Het plan maakt doorgaand autoverkeer door de wijk in de toekomst onmogelijk. Rondom de scholen



in het gebied wordt zodoende de verkeersveiligheid aanzienlijk vergroot.

### **Vragen**

Dhr. F. Nieuwenhuis (Fietzersbond): Is bekend wanneer de Hereweg(spoor)viaduct wordt aangepakt?

*Antwoord Edwin Papjes:* Voor Groningen Bereikbaar is het in het kader van de bereikbaarheid een interessante vraag of de Herewegviaduct gelijk met de kruising van de Hereweg en de zuidelijke ringweg kan worden aangepakt. In het samenwerkingsverband wordt hierover met Prorail gepraat maar het viaduct staat nog niet in de planning. Wel is het aannemelijk dat de viaduct binnen nu en enkele jaren onder handen wordt genomen.

Dhr. F. de Bos (UMCG): Wat is de derde optimalisatie en wat is de status van de optimalisaties?

*Antwoord Luuk Hajema:* De derde optimalisatie is de volledige aansluiting van het Europaplein. Voor alle drie optimalisaties geldt dat er nog over moet worden besloten. Bovendien kunnen de gesprekken die nog worden gevoerd met bedrijven en organisaties nieuwe optimalisaties opleveren. Na de zomer verwachten we meer duidelijkheid te kunnen geven.

*Antwoord Jos Hillen:* We brengen nog een rangorde aan in de wenselijkheid van de optimalisaties aangezien deze worden opgenomen in de aanbesteding. Maar het kan best zo zijn dat in de inspraakperiode wensen en zienswijzen worden ingebracht die ons op andere gedachten brengen. We willen bij de aanbesteding een uitgekiend moment kiezen om de markt duidelijk te maken welke optimalisatie het grootste gewicht in de schaal legt.

Dhr. R. Boekholt (St. RK Kerkhof) wijst op het flauw aflopend talud in het ontwerp ter hoogte van het Rooms-katholieke kerkhof. Daarvoor zullen 300 bomen moeten verdwijnen, tegelijk zal het verkeerslawaaï op het kerkhof aanzienlijk toenemen, vreest hij.

*Antwoord Jan van de Bospoort:* Het flauwe talud was bedoeld om de overgang naar de ondertunneling voor de automobilist minder abrupt te maken. Gelet op de reacties die we hebben gekregen willen we in de uitwerking proberen hetzelfde effect met een steiler talud te bereiken. We vinden het belangrijk dat mensen tijdens uitvaarten geen geluidhinder ervaren.

### **Sluiting**

Luuk Hajema rondt de discussie af met een oproep om gebruik te maken van de inspraakperiode om alsnog wensen en ideeën in te brengen. De inspraakperiode is gepland tussen 1 september en 11 oktober met het voorbehoud dat het laatste woord is aan de minister. Hij dankt de aanwezigen voor hun bijdrage en sluit de bijeenkomst.

