

Verslag platform bedrijven

Overleg: Platform bedrijven Aanpak Ring Zuid
Locatie: De Puddingfabriek te Groningen
Datum: 31 oktober 2012, 20.00 – 22.00 uur

Aanwezig

Bedrijvenplatform: Tim Adema (VBZO), Rieks Boekholt (Stichting RK Kerkhof), Freek de Bos (UMCG), Wijbren de Jong (Noorderpoort/Euroborg Platform), Douwe Koning (Martiniplaza), Jan Willem Lobeek (VNO/NCW Noord), Gert Sanders (VBZO), Robert Schasfoort (EVO), Dennis van der Veen (Aprisco), Helmer Zweep (VBZO).

Afgemeld met kennisgeving: Inge Bouwman (Gasunie), Hans Maat (Belastingdienst).

Projectorganisatie: Jos Hillen (projectdirecteur), Luuk Hajema (omgevingsmanager, voorzitter), Fokke van der Veer (manager ontwerpteam), Roelof Jan Pierik (verkeerskundig ontwerper), Ruben Wiersma (stedenbouwkundig ontwerper), Claudia Mulder (team omgevingsmanagement).

Overige aanwezigen: Marten Pothof (Gemeente Groningen).

Opening

De heer Hajema licht toe dat er vanavond twee agendapunten op het programma staan: de optimalisaties en de verkeersprognoses, in het bijzonder voor Helpman.

De heer Lobeek heeft vernomen dat door vertraging in de geluidsonderzoeken er in de totale planning een vertraging zal optreden van een half jaar.

Antwoord: Met ingang van 1 juli 2012 is voor rijkswegen een nieuwe wetgeving voor geluid ingegaan (SWUNG). De omschakeling van de oude naar de nieuwe methodiek om effecten voor geluid te berekenen kost inderdaad meer tijd dan gedacht. De projectorganisatie heeft aan het ministerie gevraagd welk effect dit heeft op de projectplanning en is in afwachting van een reactie.

Optimalisaties

De heer Hillen licht toe dat voor de drie optimalisaties geen geld is op dit moment. Het is nog onzeker in hoeverre één of meerdere optimalisaties voor het beschikbare geld kunnen worden uitgevoerd. Dat hangt mede af van de biedingen die deelnemers bij de aanbesteding zullen doen. Daarom wordt in het programma van eisen voor de aanbesteding een prioritering van de optimalisaties opgenomen. De stuurgroep wil bij het bepalen van die prioritering ook de overwegingen van de platforms betrekken. De leden van het platform bedrijven kunnen vanavond hun overwegingen kenbaar maken. Het verslag daarvan wordt aan de stuurgroep voorgelegd.



De heer Hillen merkt op dat de optimalisatie Oude Winschoterdiep alleen tegelijk met de ombouw uitgevoerd kan worden. De Esperanto fiets/voetgangerstunnel kan later gemaakt worden, hoewel het goedkoper is om het tegelijk met de ombouw te doen. De volledige aansluiting van de ring op de Europaweg kan ook later nog worden aangelegd, omdat het ontwerp voorziet in de randvoorwaarden hiervoor. Vervolgens geeft de heer Wiersma een ontwerptechnische toelichting op de optimalisaties (zie PowerPoint presentatie).

Optimalisatie volledige aansluiting Europaweg

De heer Van der Veen (spreekt ook namens Ikea) begrijpt dat wordt gekeken naar wat in de toekomst mogelijk is, maar vindt dat ook gekeken moet worden naar wat ten opzichte van de huidige situatie wordt gewijzigd. Aprisco en Ikea zullen de op- en afritten bij de Europaweg die worden afgesloten schromelijk missen. Daarom gaat de voorkeur uit naar optimalisatie 3, de hele aansluiting Europaweg. De heer De Bos (UMCG) sluit zich hierbij aan.

De heer Van der Veen vraagt of het mogelijk is een 'driekwart' variant te maken, zodat de extra miljoenen voor de aanleg van een derde strook aan de zuidzijde niet nodig zijn.

Antwoord: Rijkswaterstaat is er niet happig op om driekwart aansluitingen aan te leggen, omdat dit voor de weggebruiker onlogisch is.

De heer Lobeek voegt toe wat de redenering van Rijkswaterstaat is: als weggebruiker wil je dezelfde weg terug nemen die je ook op de heenweg hebt genomen. De heer Van der Veen wijst erop dat de "halve" aansluiting ook niet logisch is.

Antwoord: Als de bedrijven de driekwart aansluiting schriftelijk aankaarten bij de stuurgroep, kan de projectorganisatie deze variant vervolgens onderzoeken.

De heer De Bos vindt dat er rekening gehouden moet worden met dat patiënten/bezoekers van het UMCG niet ontspannen in de auto zitten, omdat ze nerveus zijn en op tijd staan. Daarom moet de weg naar het UMCG zo simpel mogelijk zijn.

Antwoord: Bij een halve aansluiting zijn er drie routes naar de binnenstad en het UMCG (zie PowerPoint presentatie).

De heer De Bos geeft als reactie daarop aan, dat voor het UMCG met name de verbinding via de parallelle route geen logische route is. Daarom pleit hij nogmaals voor een rechtstreekse aansluiting op de Europaweg.

De heer Van der Veen wijst erop dat Ikea nu al veel bezoekers trekt en dat als de plannen van Aprisco zijn uitgevoerd daar nog veel meer bij komen. Hij vreest dat de halve aansluiting echt een verkeerskundig probleem gaat worden. Het zal ook de investeringen bij het Damsterdiep teniet doen, omdat het voor verkeer onlogisch wordt die kant te gebruiken.

Antwoord: Het hele verkeerssysteem is beoordeeld op de gevolgen voor de doorstroming. Uit de analyse



komt de conclusie naar voren dat het systeem functioneert. De volledige aansluiting verbetert de logica van de routes, maar zou zoveel extra verkeer trekken, dat er een zuidelijke rijbaan bij moet.

De heer Lobeek vraagt wat de normen zijn voor het functioneren van het verkeerssysteem.

Antwoord: De maximale tijd waarin een verkeerslicht zijn 'rondje' maakt mag maximaal 2 minuten zijn.

De heer De Bos vraagt of de hulpdiensten ook in de verkeersmodellen zijn meegenomen (ambulances die door het verkeer moeten), en of de situatie dan ook nog acceptabel is.

Antwoord: Ja, dit wordt meegenomen in de berekeningen. Bovendien komt er een 'hele' aansluiting exclusief voor de hulpdiensten.

De heer Adema maakt zich zorgen dat het verkeer gaat vastlopen op de Europaweg, en dat dit zal terugslaan op de ringweg. Hij vraagt of de kans op deze conflicten aan de orde is. Daarnaast maakt de VBZO zich zorgen over de aansluiting van de afrit op de Europaweg. Wat wordt dat voor soort kruising en wat betekent het voor de aansluiting op de Bornholmstraat? De VBZO wil een duurzame oplossing voor de ontsluiting van heel zuidoost.

Antwoord: De uitwerking van het ontwerp gaat in een aantal stappen. De projectorganisatie heeft nu doorgerekend wat het ontwerp voor verkeer genereert. Met de gedetailleerde uitwerking van de afrit is de projectorganisatie nu nog bezig. Dan zal blijken of het voor de afwikkeling nodig is om bijvoorbeeld een rijstrook erbij te maken. Maar op basis van de uitgevoerde verkeersprognoses weet de projectorganisatie dat de afrit Europaweg zo ingericht kan worden dat het verkeerssysteem goed functioneert.

De heer Adema wijst erop dat zowel het Noorderpoort- als het Alfacollege daar een nieuwe locatie gaat openen. Wat als dit betekent dat de halve aansluiting voor de verkeersveiligheid niet de beste optie is?

Antwoord: Dit neemt de projectorganisatie allemaal mee bij de uitwerking. Verkeersveiligheid heeft met name te maken met de manier van inrichten, o.a. fiets- en voetgangersoversteken, bushaltes enz.

De heer Lobeek vraagt of er ook rekening wordt gehouden met grote vrachtauto's.

Antwoord: Ja.

De heer Adema vraagt of in deze fase van de uitwerking wel een goede beslissing genomen kan worden over de halve/volledige aansluiting.

Antwoord: Het ontwerp is getoetst door het rijk en de conclusie is dat het verkeerssysteem met een halve aansluiting functioneert. Het signaal over de zorg voor verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers pakken we op in de uitwerking en daar komt de projectorganisatie op terug.

De heer Adema geeft aan dat de VBZO niet tegen het ontwerp is, maar wil weten of er nog speelruimte zit in de uitwerking.

Antwoord: De projectorganisatie zal de uitwerking van de afrit Europaweg agenderen voor het volgende platform.

De heer Schasfoort vraagt wat er gebeurt als er een calamiteit is, en of er dan nog voldoende alternatieven zijn voor goederenvervoer met grote vrachtauto's. EVO maakt zich hier zorgen over.

Antwoord: De projectorganisatie heeft tijdens het platform toegezegd dit na te gaan. Dit is inmiddels



gebeurd en het antwoordt luidt als volgt: Er wordt capaciteit aan de N7 toegevoegd. De overlast als gevolg van incidenten wordt hierdoor minder. Daarnaast maken de ongelijkvloerse kruisingen (Vrijheidsplein, Julianaplein) het stelsel van ringwegen (zuid/west/noord/oost) flexibeler en beter als alternatief inzetbaar bij incidenten. Over de afhandeling van incidenten (inclusief omrijroutes) in de nieuwe situatie worden afspraken gemaakt met de hulpdiensten.

Optimalisatie Oude Winschoterdiep

De heer Lobeek vraagt welk type bootjes door het Oude Winschoterdiep met 80 cm water kunnen varen. Antwoord: Sloepen, kano's en misschien kleine open zeilbootjes. De heer Lobeek concludeert dat 90% van de bootjes die in de stad liggen daar dus niet doorheen kan varen.

De heer Zweep vindt de kosten voor het behoud van het water in het Oude Winschoterdiep in verhouding met het resultaat heel hoog. De heer Lobeek voegt toe dat de gedachte vanuit visueel oogpunt aardig is, maar dat de functionaliteit voor een investering van 19 miljoen erg beperkt is.

De heer Zweep vindt dat deze optimalisatie geschrapt kan worden van het wensenlijstje.

De heer Van der Veen vindt het in deze economische tijden geen haalbare optimalisatie.

De heer Sanders vermoedt dat er technieken bestaan om deze optimalisatie in een later stadium alsnog uit te voeren.

Optimalisatie Esperanto fiets/voetgangerstunnel

De heer Lobeek wijst erop dat een deel van de klandizie van ondernemers in De Oosterpoort bij DUO/Belastingdienst werkt. Als er geen tunneltje komt, dan wordt deze economische verbinding doorsneden. Dit effect moet meegenomen worden in de overwegingen.

De heer Adema merkt op dat de oplossing van het probleem van het sluiten van de gelijkvloerse Esperanto kruising niet betaald moet worden door Aanpak Ring Zuid maar door ProRail.

Antwoord: De beide organisaties worden door één minister aangestuurd. Voor de minister is het dus 'vestzak, broekzak'.

Het besluit van de minister is dat de onderdoorgang voor auto's als gevolg van het verbreden van het spoor (de Helperzoomtunnel) uit het projectbudget van de zuidelijke ringweg wordt gefinancierd.

Optimalisaties algemeen

De heer Lobeek doet de suggestie om twee sobere optimalisatievarianten uit te voeren, in plaats van één luxe variant.

Verkeersprognoses

De heer Pierik geeft een toelichting op het verkeerssysteem, in het bijzonder de afwikkeling in Helpman en rond de Helperzoomtunnel (zie PowerPoint presentatie). Tijdens en na afloop zijn de volgende vragen gesteld/opmerkingen gemaakt.



De heer Lobeek vraagt waarom het verkeer vanaf de A28 de stad in – bij het Emmaviaduct – afneemt.

Antwoord: Het is geen extreme afname. Andere routes de stad in – bijvoorbeeld via westelijke Ringweg/Hoendiep – worden aantrekkelijker omdat het Vrijheidsplein ongelijkvloers wordt. De keuze van het verkeer voor de route naar de binnenstad hangt af van de vraag in welk deel van de binnenstad de bestemming ligt.

De heer Lobeek vraagt of er een touringcar of vrachtauto door de Helperzoomtunnel kan.

Antwoord: De tunnel krijgt de volledige functionaliteit. Bussen en hulpdiensten (ook de brandweer) moeten er doorheen kunnen. Of er ook normale vrachtauto's doorheen mogen is nog punt van studie.

De heer Van der Veen vraagt of het mogelijk is om in een sheet met pijltjes te laten zien of de druk op de Europaweg ook toeneemt door het verdwijnen van de op/afritten Hereweg/Oosterpoort.

Antwoord: Ja.

De heer Sanders vraagt of het afgelasten van de RegioTram invloed heeft op de verkeersprognoses.

Antwoord: Dit moet de projectorganisatie inderdaad gaan uitrekenen. Het is de verwachting dat dit geen grote verschillen gaat opleveren.

De heer Sanders vraagt of we data over verkeersbewegingen van Tomtom gebruiken.

Antwoord: Nee, deze zijn niet bruikbaar omdat die niets zeggen over de hoeveelheid verkeer.

Rondvraag

De heer Sanders vraagt of al iets te zeggen is over de bereikbaarheid tijdens de bouw.

Antwoord: De projectorganisatie kan hier januari/februari meer over vertellen.

