

Verlag

Overleg: Vervolg platform bewoners Aanpak Ring Zuid
Locatie: Projectbureau Aanpak Ring Zuid te Groningen
Datum: 16 april 2012, 20.00 – 22.00 uur

Aanwezig

Bewonersplatform: Mw. Welp, dhr. Dijkhuis, dhr. De Vries, dhr. Nijhuis en mw. Lommers.

Projectorganisatie: Luuk Hajema (omgevingsmanager, voorzitter), Fokke van der Veer (manager ontwerpteam), Roelof Jan Pierik (verkeerskundig ontwerper), Laura Lemke (team omgevingsmanagement).

Verder aanwezig: Mw. Van Driel, dhr. Boersma, dhr. Marnink en dhr. Glastra.

Opening

De heer Hajema vertelt dat deze bijeenkomst een vervolg is op de bijeenkomst van 21 maart 2012. Tijdens de bijeenkomst van 21 maart is besloten vandaag meer in discussie te gaan over de gepresenteerde zaken. Een lijst van onderwerpen is opgesteld:

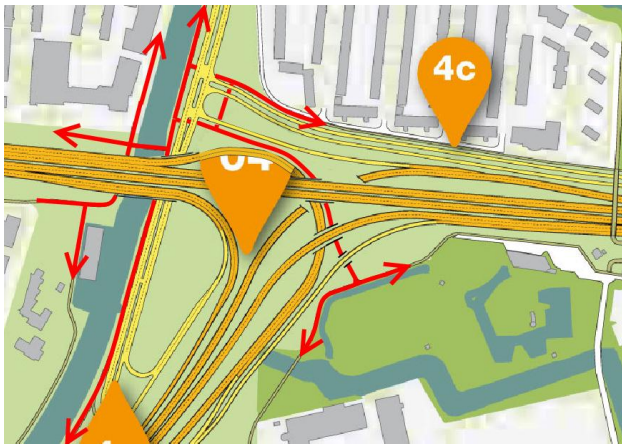
1. Varianten verbindingsweg tussen Hereweg en Julianaplein;
2. Knooppunt Vondellaan en de daarbij behorende varianten;
3. Esperantokruising met problematiek Sterrebos/Ontsluiting DUO-Belastingdienst/ Waterloolaan;
4. Fietsverbindingen/langzaam verkeer over het algemeen en specifiek Vondellaan (veiligheid);
5. Leefbaarheid wijken.

Daarnaast hebben zowel de heer Nijhuis en de heer De Vries een e-mail gestuurd met voorstellen.

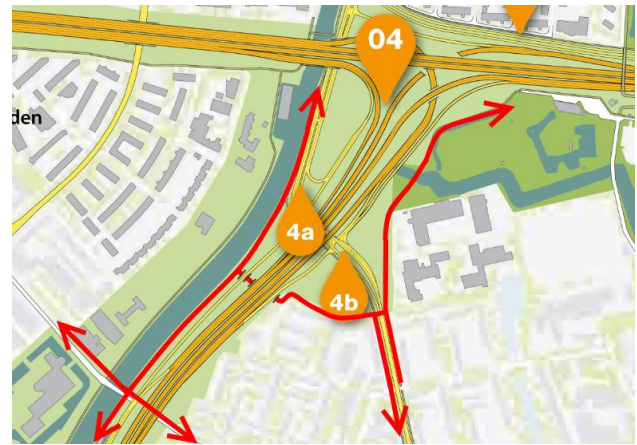
Voorstel de heer Nijhuis

De heer Nijhuis stelt voor om het langzame verkeer door de drukke verkeersknoop van het Julianaplein te leiden, via tunnels. Voorstel A is om een fiets- en voetpad aan te leggen ten noorden en oosten van de verbindingdboog A28/Assen -> A7/Drachten. Voorstel B is om ten zuiden van de aansluiting A28/Vondellaan een fietstunnel onder de A28 te realiseren. In voorstel B wordt het fietsverkeer ook om de aansluiting bij het Julianaplein heen geleid, maar nu aan de zuidzijde. De heer Nijhuis heeft beide voorstellen ook uitgewerkt in beeld:





Voorstel A



Voorstel B

De heer Pierik en de heer Van der Veer geven aan dat de projectorganisatie bezig is met een nadere uitwerking van de fietsstructuur bij het knooppunt Julianaplein en Vondellaan. Beide suggesties van de heer Nijhuis worden daarbij ook meegenomen. Het creëren van goede fietsverbindingen in dit deel van het tracé is bijzonder ingewikkeld. Verkeersveiligheid en sociale veiligheid zijn hierbij belangrijk aandachtspunten.

Voorstel de heer De Vries

De heer De Vries stelt voor de eventuele noord/zuid fiets- en voetgangersbrug ter hoogte van de Merwedestraat (bij de Papiermolen) meer richting het oosten te leggen. Hij verwacht dat de helling daar meer aanvaardbaar is en daardoor de fietsbrug makkelijk te realiseren.

De heer Pierik geeft aan dat de locatie bij de Merwedestraat is gekozen vanwege de gewenste fijnmazigheid van de noord/zuid fietsverbindingen. Als de verbinding meer richting het oosten wordt geschoven, komt deze heel dicht bij de Hereweg te liggen. Daar komt al een fietsverbinding en dan is het dus de vraag wat deze extra verbinding zal toevoegen.

Verder vindt de heer de Vries dat de projectorganisatie de optie van de verbinding moet doorgeven aan de aannemer en niet de aannemer moet laten bepalen of er wel/geen brug komt. De heer Van der Veer geeft aan dat hier sprake is van een misverstand. De projectorganisatie werkt de komende tijd een programma van eisen uit voor de aannemer. Een eventuele fiets- en voetgangersbrug kan hierbij als eis worden meegenomen. Hoe deze brug precies gerealiseerd wordt kan dan worden overgelaten aan de aannemer.

Een tweede voorstel van de heer De Vries gaat over routes voor langzaam verkeer bij aansluiting Julianaplein. Hij geeft dezelfde suggestie als de heer Nijhuis om het langzame verkeer om de drukke aansluitingen te leiden. De heer Van der Veer antwoordt dat dit voorstel wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van het ontwerp.

De heer De Vries gaat in zijn brief ook in op onderzoekgegevens. De heer Hajema geeft aan dat de heer De Vries hierop nog een (schriftelijke) reactie krijgt. De heer Pierik geeft al wel antwoord op de vraag



of verschillende scenario's worden meegenomen in de verkeersberekeningen. De heer Pierik geeft aan dat dit inderdaad het geval is.

De heer Marnink vraagt hoe fiets- en voetgangersverbindingen worden uitgewerkt in het OTB-MER, in hoeveel detail. De heer Van der Veer geeft aan dat de projectorganisatie dit gaat uitzoeken en terugkoppelt in de vervolgbijeenkomsten van de platforms.

De heer Glastra geeft aan dat volgens hem de leefbaarheid voor bewoners rondom de zuidelijke ringweg verdwijnt en dat dit niet overeenkomt met de doelstellingen van het project Aanpak Ring Zuid. Hij pleit voor een nieuwe ringweg tussen Groningen en Haren. De heer Hajema antwoordt dat dit idee eerder is besproken, maar in 2009 besloten is de ringweg om te bouwen op dezelfde plek als de huidige zuidelijke ringweg. De projectorganisatie werkt alleen het plan daarvoor uit.

Varianten verbindingsweg tussen Hereweg en Julianaplein

De heer Pierik licht toe dat er in het Voorlopig Ontwerp tussen het Julianaplein en de Europaweg geen aansluitingen meer op de ringweg zijn (de huidige aansluitingen bij de Hereweg en het oude Winschoterdiep verdwijnen). Dit komt door de verdiepte ligging van de snelweg, waardoor het onmogelijk is in dit deel van de ring aansluitingen te maken. Om vanaf de Hereweg bij het Julianaplein (knooppunt Vondellaan) te komen is een verbindingsweg noodzakelijk. In het Voorlopig Ontwerp is gekozen voor een verbindingsweg met twee rijrichtingen aan de noordkant van de ringweg (langs de huidige Maaslaan). Op dit moment doet de projectorganisatie onderzoek naar twee andere varianten voor de verbindingsweg:

- 1) zuidvariant: met de verbindingsweg met twee rijrichtingen aan de zuidkant van de ringweg;
- 2) splitsvariant: met één rijrichting aan de noordkant en één rijrichting aan de zuidkant van de ringweg.

De heer Nijhuis vraagt zich af of de splitsvariant en de daarbij behorende t-splitsingen bij de Hereweg niet een lastig knooppunt wordt. De heer Pierik antwoordt dat de aansluiting bij de Hereweg inderdaad lastiger wordt.

De heer Marnink vraagt of de splitsvariant gecombineerd kan worden met de ontsluiting van DUO/Belastingdienst. De heer Van der Veer geeft aan dat de ontsluitingsweg van DUO/Belastingdienst los staat van de verbindingsweg. De ontsluitingsweg van DUO/Belastingdienst is alleen maar bedoeld om een aansluiting te krijgen op de Hereweg. Het verkeer kan vervolgens verschillende kanten op. Het kan via de Hereweg naar het noorden of zuiden. Verkeer dat naar het Julianaplein moet – om daar op de A7/A28 te komen – moet gebruik maken van de nieuwe verbindingsweg tussen de Hereweg en Julianaplein.

Mevrouw Lommers vraagt of het mogelijk is om bij de zuidvariant de verbindingsweg parallel te laten lopen aan de ringweg, dus verder van de begraafplaats af. De heer Pierik en de heer Hajema antwoorden dat dit eventueel mogelijk is, maar dat gaat dan wel ten kosten van de bomen die daar staan. Bij de zuidvariant en de splitsvariant is geluidsoverlast voor de begraafplaats overigens een nadrukkelijk aandachtspunt is.

De heer Pierik geeft verder aan dat de zuidvariant en de splitsvariant de knoop bij de Vondellaan ingewikkelder en onveiliger maken.



De heer Dijkhuis en Boersma vragen of het knooppunt bij de Vondellaan verbeterd kan worden als de Papiermolenlocatie gebruikt zou mogen worden. De heer Van der Veer en de heer Pierik geven aan te verwachten dat dit geen vereenvoudiging betekent voor het knooppunt bij de Vondellaan. Daarnaast achten zij het gebruik van de Papiermolenlocatie niet als reële optie.

Knooppunt Vondellaan en de daarbij behorende varianten

Voor de doorstroming van het verkeer bij het knooppunt Vondellaan heeft de projectorganisatie meerdere varianten bedacht. Een knooppunt met verkeerslichten, een botrotone of een ovonde. De heer Pierik legt alle varianten uit door middel van tekeningen (zie PowerPointpresentatie). Mevrouw Lommers vraagt zich af of het optrekken en afremmen van auto's bij dit knooppunt niet heel ongezond is voor omwonenden. De heer Glastra voegt toe dat de leefbaarheid van de wijken rondom het knooppunt Vondellaan volgens hem volledig verdwijnt. De heer Hajema antwoordt dat de projectorganisatie op dit moment onderzoek doet naar het verwachte aantal auto's in 2030. Als deze voorspellingen er zijn kunnen we laten berekenen wat daarvan de gevolgen zijn voor o.a. de luchtkwaliteit en geluid. De uitkomsten komen in het MER-rapport te staan en wijzen uit of de luchtkwaliteit onder de normen blijft.

Esperantokruising/Ontsluiting DUO-Belastingdienst/ Waterloolaan

De heer Van der Veer licht de problematiek rondom de Esperantokruising toe. De ontsluiting van DUO/Belastingdienst is daarbij ook een belangrijk onderwerp. Tijdens de vorige platformvergadering is de heer van der Veer hier al uitgebreid op ingegaan (zie PowerPointpresentatie). De heer Van der Veer licht de verschillende opties – naar aanleiding van de vragen – nogmaals toe. Er is nog geen keuze gemaakt. Dat gaat de komende periode gebeuren, nadat de verkeersberekeningen beschikbaar zijn.

De heer Boersma geeft aan dat hij de eventueel te realiseren autodoorgang bij de Helperzoom fundamenteel vindt en dat dit volgens hem een oplossing kan zijn voor verschillende knelpunten. De heer Van der Veer antwoordt dat de eventueel te realiseren autodoorgang inderdaad effect heeft op verkeerstromen in dit gebied. Of de onderdoorgang inderdaad tot een oplossing van de knelpunten kan leiden zal met de verkeersberekeningen duidelijk worden.

Mevrouw Lommers benadrukt dat zij veel waarde hecht aan het Sterrebos, en dan met name de oude bomen. Zij vraagt zich af hoe belangrijk deze bomen zijn in het proces. De heer Van der Veer geeft aan dat de projectorganisatie er alles aan doet om de bomen in het Sterrebos te sparen.

Onderzoeken en planning

De heer Marnink vraagt hoe de verdere planning van het project is. Daarnaast vraagt hij wanneer de onderzoekscijfers worden verwacht. De heer Hajema licht toe dat het project enige vertraging heeft opgelopen. De verkeerscijfers komen naar alle waarschijnlijkheid eind juni in de stuurgroep Aanpak Ring Zuid. Daarna gaan de verkeerscijfers naar verwachting naar de gemeenteraad en Provinciale Staten en worden de cijfers openbaar. In het derde kwartaal 2012 wordt het Ontwerp Tracébesluit verwacht en in het



derde/vierde kwartaal 2012 kan worden ingesproken. In het tweede kwartaal van 2013 wordt het Tracébesluit verwacht en aansluitend is de mogelijkheid tot beroep bij Raad van State.

Algemeen

De heer Glastra vraagt de projectorganisatie na te denken over duurzaamheid. Hij doelt hier niet op recycling van oude materialen, maar op de duurzame bouw van bijv. tunnels en wegen. Een voorbeeld is om buizen in het wegdek te maken die door (zon)licht water verwarmen voor het zwembad De Papiermolen.

Afsluiting en volgende vergadering

De volgende vergadering vindt in juni 2012 plaats. Hiervoor wordt nog een datum geprikt.

