

# Verlag informatiebijeenkomst

<i>Locatie:</i>	<i>MartiniPlaza te Groningen</i>
<i>Datum:</i>	<i>4 juli 2012</i>
<i>Tijdstip:</i>	<i>20.00 – 22.00 uur</i>
<i>Deelnemers:</i>	<i>Bewoners Maaslaan en omgeving</i>

Namens de stuurgroep Aanpak Ring Zuid is aanwezig: wethouder Karin Dekker. Naast haar zijn ook Bert Popken (directeur gemeente Groningen) en Louis Schouwstra (directeur Rijkswaterstaat Noord-Nederland) aanwezig.

Van de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid zijn aanwezig: Martin Biewenga (stedenbouwkundig ontwerper van het bureau West 8), Fokke van der Veer (manager integraal ontwerp), Jan van de Bospoort (landschapsarchitect), Jeroen Hendriks (verkeerskundig ontwerper), Henk Hoekstra (team bereikbaarheid), Theo Oenema (team OTB/MER), Luuk Hajema (omgevingsmanager), Claudia Mulder (team omgevingsmanagement) en Laura Lemke (team omgevingsmanagement – verslag).

Omgevingsmanager Luuk Hajema heet iedereen welkom. Hij geeft aan dat er op vrij korte termijn is uitgenodigd, en dat het fijn is dat er zo veel aanwezigen zijn. Deze informatiebijeenkomst is een vervolg op twee voorgaande informatiebijeenkomsten voor bewoners van de Maaslaan 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 planaanpassingen in het gebied van de Maaslaan en omgeving.

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 extra tijd gekregen om de gesignaleerde knelpunten op te lossen. Daarna zijn opnieuw verkeersberekeningen gemaakt van het aangepaste ontwerp.

De heer Biewenga krijgt daarna het woord en geeft een presentatie over de aanpassingen in het ontwerp, de uitwerking van de optimalisaties en het vervolg van het proces (zie voor de PowerPoint presentatie: [www.aanpakringzuid.nl](http://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](http://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: De vorige keer heeft u beloofd rond deze tijd de effecten voor onder andere geluid en lucht te presenteren. Komen deze effecten ook aan bod vanavond?

Antwoord: Helaas heeft de projectorganisatie een vertraging opgelopen vanwege de ontwikkeling van het aangepaste ontwerp. Vanavond presenteert de projectorganisatie de verkeersberekeningen van het aangepast ontwerp en na de zomer verwacht zij de uitslagen van de onderzoeken van onder andere geluid en luchtkwaliteit te presenteren.

Vraag: Voor welk jaartal zijn de verkeersprognoses berekend?

Antwoord: De berekeningen zijn voor het jaar 2030. Daarbij wordt uitgegaan van het meest positieve scenario qua groei van de economie, ontwikkeling woningbouw- en bedrijvenlocaties etc.

Vraag: Hoeveel verkeer wordt verwacht op de zuidelijke ringweg zelf in 2030?

Antwoord: Op dit moment rijden er op het drukste deel van de zuidelijke ringweg ongeveer 80.000 mvt/etm. De verkeersprognose voor het jaar 2030 met project wijzen uit dat er ruim 110.000 mvt/etm gaan rijden. Dit aantal is ongeveer evenveel voor het jaar 2030 zonder project.

Vraag: Waarom wordt in de sheet met het overzicht van de knelpunten naar aanleiding van de verkeersberekeningen de verbindingsweg naast de Maaslaan niet als knelpunt gesignaleerd?

Antwoord Wethouder Dekker: Deze knelpunten zijn gebaseerd op de verkeersberekeningen van het Voorlopig Ontwerp. Op de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan komt de intensiteit met het Voorlopig Ontwerp niet boven de 10.000 mvt/etm uit. Daarom wordt de Maaslaan op deze sheet niet aangeduid als knelpunt. Met het aangepaste ontwerp komt de prognose voor de nieuwe verbindingsweg uit op 11.000 mvt/etm. Dit zie ik wel als een probleem. Als deze sheet de indruk wekt dat dit niet zo is, dan zal de projectorganisatie dit aanpassen voor volgende keren.

### **Nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan**

Vraag: Eerder heeft wethouder Dekker gezegd dat 9.000 mvt/etm de limiet is op de nieuwe verbindingsweg. Een bijeenkomst daarna werd het maximaal 10.000 mvt/etm en inmiddels is het 11.000 mvt/etm. Dit is grofweg per jaar 1.000 mvt/etm meer. Mogen we er vanuit gaan dat u in 2030 18.000 mvt/etm acceptabel vindt?

Antwoord (Wethouder Dekker): Ik heb eerder aangegeven dat ik een probleem heb als de verkeerscijfers uitwijzen dat het meer dan 10.000 mvt/etm is. Dit betekent dan ook dat ik nu een probleem heb. Op dit moment studeert de projectorganisatie hard op mogelijke maatregelen om het aantal motorvoertuigen per etmaal verder naar beneden te krijgen.



Ieder project heeft positieve en negatieve effecten en er is helaas geen enkel plan of maatregel met alleen maar positieve effecten. De afgelopen tijd hebben we het ontwerp uitgewerkt en aangepast en de komende tijd proberen we ook zoveel mogelijk aan het plan te sleutelen zodat de negatieve effecten steeds minder worden. Ik geef toe dat de ombouw van de zuidelijke ringweg niet voor alle plekken positief is. Onze gedeelde analyse is dan ook dat de huidige verkeersprognose voor de verbindingsweg naast de Maaslaan teveel is en dat deze naar beneden moet worden gebracht. Een maatregel zou bijvoorbeeld kunnen zijn de linksaffer vanuit de Parkweg richting de verbindingsweg naast de Maaslaan eruit te halen.

Opmerking: De betrouwbaarheid van de politiek staat wat ons betreft nu op de agenda. Wij hebben het gevoel dat als we weer drie maanden verder zijn we nog dichterbij met onze rug tegen de muur aan komen te staan. Ons gevoel: De Maaslaan is het afvoerputje van de zuidelijke ringweg.

Reactie: De opmerking staat genoteerd. De projectorganisatie probeert zo veel mogelijk als volgt te werken: ontwerpen verder uitwerken en daarnaast de milieuberekeningen uitvoeren. Als uit deze milieuberekeningen knelpunten naar voren komen, dan gaat de projectorganisatie opnieuw aan de slag om zoveel mogelijk knelpunten op te lossen.

Vraag: Wethouder Dekker geeft aan dat er in de stad meer straten zijn waar ongeveer 11.000 mvt/etm voorbij komen. Kunt u voorbeelden geven?

Antwoord: Voorbeelden van vergelijkbare straten met een intensiteit tussen de 10.000 en 12.000 zijn de Eikenlaan tussen Dierenriemstraat en Elzenlaan (11300 mvt/etm), de Emingaheerd tussen de Beneluxweg en Framahaerd (10300 mvt/etm), JC Kapteynlaan tussen Korreweg en Oosterhamrik (10700 mvt/etm), Paterswoldseweg tussen Laan Corpus den Hoorn en Wichmannstraat (10200 mvt/etm) en de Zonnelaan tussen Plataanlaan en Eikenlaan (10400 mvt/etm).

Vraag: In de artist impressions zien wij veel bomen tussen de huidige Maaslaan en de nieuwe verbindingsweg. Komen deze daadwerkelijk in de nieuwe situatie?

Antwoord: Wat de projectorganisatie betreft wel. Maar daar wil zij het graag nog met u over hebben, want er ligt nog geen concreet inrichtingsplan. Dat inrichtingsplan gaat de projectorganisatie uitwerken in overleg met omwonenden.

Vraag: Blijven de bomen die op het huidige talud staan bestaan?

Antwoord: Het huidige talud verdwijnt, maar er komt wel een nieuw talud in het nieuwe snelweg ontwerp. Ook het nieuwe talud wordt aangekleed met groen en bomen. Hoe dat er precies uit gaat zien is nu nog niet bekend. Als er nieuw groen is aangeplant dan duurt het uiteraard een aantal jaar voor het nieuwe groen is volgroeid.

Vraag: In de artist impressions van de verbindingsweg naast de Maaslaan staan alleen gewone auto's ingetekend, terwijl er ook een aandeel vrachtverkeer langskomt. Is dit aandeel ook bekend?

Antwoord: Het aandeel vrachtverkeer is berekend. Over de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan is het aandeel vrachttransport 4-5%. Uiteraard is ook dit getal een voorspelling.



Vraag: Is het mogelijk om vanaf de Waterloolaan een verbindingsweg schuin over het deksel te maken naar knooppunt Julianaplein (langs de zuidkant van de ringweg)? De verbindingsweg naast de Maaslaan zoals die nu is ingetekend kan dan verdwijnen.

Antwoord: Deze optie komt overeen met de zuidvariant zoals in de presentatie van Martin Biewenga is toegelicht. Bij deze variant wordt, net als bij de onderzochte splitsvariant, de verkeersknoop bij de Vondellaan te ingewikkeld en te gevaarlijk. De aanwezigheid van de Papiermolen is een bijkomend argument, maar op zichzelf niet doorslaggevend.

Toevoeging Wethouder Dekker: Bij elke keuze waar we voor staan worden meerdere elementen meegewogen. Bepaalde elementen hebben effect op de leefomgeving, anderen weer op geluid en luchtkwaliteit. Daarnaast hebben we ook te maken met de eisen en regels van Rijkswaterstaat ten aanzien van de verkeersveiligheid en deze zijn in dit geval doorslaggevend. Het is mijn taak om niet alleen aan uw woongenot te denken, maar ook aan de verkeersveiligheid.

Vraag: Is het een optie om het zwembad en het Gomarus College te slopen?

Antwoord Wethouder Dekker: Alles is mogelijk, maar dat zal ik niet steunen. Daarnaast lost dit de onveilige situatie bij de Vondellaan knoop niet op en kan de verbindingsweg nog steeds niet worden verlegd naar het zuiden.

### **Ontsluiting DUO/Belastingdienst en Waterloolaan**

Vraag: Hoe worden straks het fietsverkeer en het parkeren ingepast in de Waterloolaan als het een tweerichtingsweg wordt?

Antwoord: Het streven is het bestaande wegprofiel van de Waterloolaan zo veel mogelijk intact te houden. Hoe de inrichting van de Waterloolaan er precies uit komt te zien gaat de projectorganisatie na de zomer uitwerken samen met bewoners van de Waterloolaan en omgeving.

Vraag: De ontsluiting van DUO/Belastingdienst trekt veel extra verkeer over de Waterloolaan. Kan de ontsluiting van DUO/Belastingdienst naast de Waterloolaan ook via de zuidkant plaatsvinden?

Antwoord: Ja, er zijn twee ontsluitingsmanieren: 1) Via de Waterloolaan naar de Verlengde Hereweg. Verkeer dat via het knooppunt Julianaplein de ringweg op wil, kan gebruikmaken van de verbindingsweg naast de Maaslaan. 2) Via de Helperzoom naar het zuiden. Via de nieuwe tunnel bij de Helperzoom kan het verkeer vervolgens naar de Europaweg rijden en dan de ringweg op. Het verkeer van DUO/Belastingdienst levert overigens niet veel extra verkeer op, aangezien beleid van beide kantoren is dat zoveel mogelijk werknemers met de fiets of het openbaar vervoer komt. In totaal kunnen er 675 auto's parkeren in de parkeergarage van DUO/Belastingdienst.

### **Fiets- en voetgangersverbindingen**

Vraag: Blijft de fietstunnel ter hoogte van de Merwedestraat bestaan?

Antwoord: De huidige fietstunnel ter hoogte van de Merwedestraat komt te vervallen. Het streven is om daarvoor in de plaats een loopverbinding met mogelijkheid van een fietsgoot of iets dergelijk over de ringweg heen aan te leggen (ter hoogte van de Lekstraat). Deze verbinding is erg lastig in te passen in verband met hellingspercentages, waar rekening mee moet worden gehouden. Op dit



moment onderzoekt de projectorganisaties de mogelijkheden en kijkt ze naar de verdere uitwerking van deze verbinding.

Vraag: Wordt er bij deze verbinding ook rekening gehouden met minder validen?

Antwoord: Zover is de uitwerking van het plan nog niet gevorderd, maar dit aandachtspunt zal worden betrokken bij de verdere uitwerking.

Vraag: Hoe zit het met de inrij in mijn woonkamer als de brug ter hoogte van de Lekstraat wordt gerealiseerd, want dan komt hij vlak naast mijn achtertuin/huis?

Antwoord: De projectorganisatie bekijkt nog hoe een brug kan worden ingepast. Uw punt is duidelijk en wordt betrokken bij de verdere uitwerking.

Vraag: Hoe zit het met de fietsbrug over het Noord-Willemskanaal aan de westzijde van de Rivierenbuurt?

Antwoord: Volgens het huidige plan blijft deze fietsverbinding bestaan.

Vraag: Welke fietsverbindingen blijven er over tussen de Wijert en de binnenstad?

Antwoord: In elk geval twee: de bestaande fietsroute langs de Hereweg en een nieuwe langs het Noord Willemskanaal/ Hoornsediep. Een mogelijke derde verbinding is een nieuwe brug, waarover hiervoor is gesproken. Dit wordt zoals aangegeven een voetgangersbrug, met wellicht de mogelijkheid fietsen aan de hand mee te nemen.

Speciaal punt van aandacht bij de fietsverbinding langs het Noord Willemskanaal/ Hoornsediep is de kruising van het fietspad met de op- en afritten van de A28. De projectorganisatie onderzoekt of die fietsverbinding onder deze op- en afrit door kan lopen, zodat hier geen sprake meer is van kruisende verkeersbewegingen. De projectorganisatie bekijkt of dit technisch en financieel haalbaar is.

Vraag: U geeft nu de verschillende fietsverbindingen aan, maar hoe komen voetgangers straks van het station bij het Gomarus College?

Antwoord: Voetgangers kunnen gebruik maken van dezelfde routes als de fietsers.

Vraag: Hoe kunnen fietsers over de Parkweg het Parkwegviaduct en het Emmaviaduct passeren in oost-westrichting?

Antwoord: Net zo als nu. Behalve als de gemeente besluit het Parkwegviaduct af te breken en de weg tot aan de voet van het Emmawegviaduct op maaiveld te brengen. Dan komt bij de Parkweg een gelijkvloerse fietskruising, met verkeerslichten. Overigens zijn hier nu ook verkeerslichten.

### **Onderzoeken: geluid en luchtkwaliteit**

Vraag: Als blijkt dat uit geluid- en luchtkwaliteit onderzoeken komt dat het onverantwoord is dat de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan wordt gerealiseerd, 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. De projectorganisatie verwacht de berekeningen in het najaar en zal ze dan bekendmaken.



Vraag: Wordt er rekening gehouden met de cumulatieve effecten: zowel de effecten van de verbindingsweg naast de Maaslaan als de rijksweg daarnaast?

Antwoord: Ja, er wordt rekening gehouden met de cumulatieve effecten. Als er geluidsberekeningen van de rijksweg wordt gemaakt, worden de berekeningen van het onderliggend wegennet ook meegenomen. Andersom is dit ook het geval.

Vraag: U weet dat er ontheffing kan worden aangevraagd en dat de norm van 50 decibel omhoog kan naar 65 decibel. Gaat deze ontheffing ook plaatsvinden?

Antwoord: Waarschijnlijk doelt u op de zogenaamde hogere waarden zoals vastgesteld in de Wet Geluidshinder. Omdat de geluidsonderzoeken nog niet zijn afgerond is het nog niet bekend of en waar de hogere waarden worden vastgesteld. Overigens gelden deze eventuele hogere waarden alleen voor het onderliggend wegennet.

Vraag: Wat houdt de nieuwe wet voor geluidshinder SWUNG in?

Antwoord: De nieuwe wetgeving (SWUNG) is eenvoudiger. Daarnaast heeft de nieuwe wet ook betrekking op geluidsbelasting die toeneemt op bestaande wegen waar steeds meer autoverkeer komt, en biedt bescherming voor de mensen die in de omgeving van dergelijke wegen wonen. De oude wetgeving stelde geen grenzen aan geleidelijke toename van geluid. Die onderzocht de geluidseffecten alleen bij aanleg van een nieuwe rijksweg of bij een verandering aan een bestaande rijksweg. De wet heeft de volgende veranderingen tot gevolg:

- Het geluid langs ALLE rijkswegen wordt jaarlijks onderzocht, niet alleen nieuwe of aangepaste wegen;
- Deze monitoring vindt plaats aan de hand van zgn. nieuwe geluidproductieplafonds (GPP's). Aan weerszijden van alle wegen worden referentiepunten (onderzoekspunten) vastgelegd, en per punt wordt een geluidsproductieplafond (maximaal toegestane geluidsbelasting) vastgesteld;
- In het onderzoek wordt per punt berekend of het GPP wordt overschreden. Als dit zo is, dan moet de wegbeheerder nader onderzoek doen rondom dit punt. Als daaruit blijkt dat het geluid boven de norm uitkomt, moet de wegbeheerder maatregelen nemen.

De wet wordt in fasen aangepast. Fase 1 van SWUNG is alleen van toepassing op de rijkswegen. Voor provinciale en gemeentelijke wegen blijft de huidige wet Geluidshinder voorlopig van toepassing. De zuidelijke ringweg is een rijksweg. SWUNG is daarom van toepassing voor deze weg.

### **Optimalisaties**

Opmerking: Stop meer geld in oplossingen voor de (nieuwe verbindingsweg naast) Maaslaan in plaats van het wel/niet zien van het water bij het Oude Winschoterdiep.

### **Vervolg**

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

