

Verlag informatiebijeenkomst

<i>Locatie:</i>	<i>De Oosterpoort te Groningen</i>
<i>Datum:</i>	<i>11 juli 2012</i>
<i>Tijdstip:</i>	<i>20.00 – 22.00 uur</i>
<i>Deelnemers:</i>	<i>Omwonenden Sterrebos/Esperantokruising en omgeving</i>

Namens de stuurgroep Aanpak Ring Zuid is aanwezig: wethouder Karin Dekker.

Van de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid zijn aanwezig: Jos Hillen (projectdirecteur), Fokke van der Veer (manager integraal ontwerp), Ruben Wiersma (stedenbouwkundig ontwerper), Roelof-Jan Pierik (verkeerskundig ontwerper), Alex Steenbergen (team bereikbaarheid), Richard Pool (team OTB/MER), Luuk Hajema (omgevingsmanager), Claudia Mulder (team omgevingsmanagement - verslag) en Laura Lemke (team omgevingsmanagement).

Luuk Hajema (omgevingsmanager) heet iedereen welkom. Hij introduceert wethouder Karin Dekker en projectdirecteur Jos Hillen. Dan start een presentatie met een korte terugblik door de heer Hajema, waarna de heer Hillen vervolgt met een toelichting op het project zoals dat er nu voor staat en de veranderingen die zijn doorgevoerd (zie voor de presentatie www.aanpakringzuid.nl). Tijdens de presentatie zijn vragen gesteld en beantwoord. Deze vragen en antwoorden staan hieronder weergegeven, niet in chronologische volgorde, maar 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 (naar aanleiding van sheet 19, “Belangrijkste verschillen verkeersaantallen”): Als ik alle cijfers optel, kom ik op een stijging van 30.000 motorvoertuigen op het onderliggend wegennet. Klopt dat?
Antwoord: Nee, op deze sheet staan alleen de grootste verschillen (de uitschieters). De wegen waar sprake is van kleinere stijgingen/dalingen staan niet in dit schema. Dit geeft een vertekend beeld, waardoor het lijkt alsof er veel meer verkeer op het onderliggend wegennet komt. Maar dit is niet zo. Uit de verkeersprognoses blijkt dat het project Aanpak Ring Zuid leidt tot een toename van het aantal voertuigkilometers op het hoofdwegennet en een lichte afname van het aantal voertuigkilometers op het onderliggend wegennet in de stad als geheel. Belangrijk om te vermelden is dat het hierbij gaat om verkeersprognoses voor het jaar 2030. Die vergelijken we met de prognoses



als de zuidelijke ringweg niet zou worden aangelegd en dus de huidige situatie zou worden gehandhaafd. Daarbij is het scenario van maximale economische groei gehanteerd.

Vraag: In de nota mobiliteit staat dat de doorstroming op de ringweg verbeterd kan worden door op- en afritten te schrappen. Hierbij wordt de ringweg Utrecht als voorbeeld genoemd. Maar dan moet wel het onderliggend wegennet worden opgewaardeerd, omdat het bestemmingsverkeer daar steeds meer gebruik van gaat maken. Bijvoorbeeld de route Sontweg, Griffeweg, Verbindingskanaal, waar nu al file staat. Daar komt bij dat door het toenemend verkeer het aantal overstekingen van de spoorlijnen zal toenemen. Dit betekent dat naast de Helperzoomtunnel ook de Esperantotunnel voor autoverkeer nodig is. En dat ook de andere spoorwegovergangen (Herewegviaduct) breder moeten worden.

Antwoord: De projectorganisatie neemt met belangstelling kennis van uw standpunt en zal extra aandacht besteden aan de Griffeweg. Uit de berekeningen blijkt dat op de kruisingen van de Griffeweg knelpunten kunnen ontstaan. De verwachting is dat deze met aanpassingen aan de VRI's kunnen worden opgelost. Uit de berekeningen blijkt niet dat de verkeersstroom op de Hereweg toeneemt, maar juist zal afnemen. Verder wijst de stuurgroep Aanpak Ring Zuid een Esperantotunnel voor autoverkeer af. Een autotunnel hier trekt namelijk te veel verkeer naar de Waterloolaan en is niet goed in te passen.

Vraag: Is de verdiepte ligging wel een goede oplossing? Het ongelijkvloerse Julianaplein werpt toch ook een grote nieuwe barrière op?

Antwoord: Beide mogelijkheden hebben hun eigen voor- en nadelen. Het rijk, de provincie en de gemeente hebben deze keuze in 2009 gemaakt.

Opmerking: Maar ons wordt nooit wat gevraagd. Wij hebben niks te zeggen.

Antwoord wethouder Dekker: Het spijt me dat u dat zo ervaart. Ik kijk er anders tegenaan. Als stad, provincie en gemeente hebben wij ervoor gekozen de zuidelijke ring aan te pakken, omdat we het belangrijk vinden voor de economische ontwikkeling van de stad. Dit is gemeentebreed besloten. De ringweg is een rijksweg, dit betekent dat de minister er officieel over gaat. Maar er gebeurt niets aan de weg als de gemeente dat niet wil. Het plan komt ook steeds terug in de gemeenteraad. U kunt dus de gemeentelijke politieke partijen en de raadsleden hierover aanspreken. Verder organiseren wij deze avonden om van u te horen wat u ervan vindt. Als het kan neem ik dingen mee die mensen vragen. Zo heb ik afgelopen zaterdag op een buurtfeest in de Rivierenbuurt gezegd dat ik ga kijken of het mogelijk is een overkapping te realiseren over de verbindingsweg bij de Maaslaan. Ik heb ook gezegd dat ik niet weet of het wel technisch en financieel mogelijk is. Want het moet wel uit het budget kunnen. Maar ik vond dat die mensen daar een punt hadden. U kunt vandaag ook uw kritische kanttekeningen plaatsen of uw ideeën geven. Wij vinden het van belang van u te horen wat u ervan vindt, en daarmee proberen wij een beter plan te maken.

Vraag: U bent wethouder van financiën. Moeten we niet eerst kijken naar het budget en dan naar wat we willen? Er is geen geld voor de optimalisaties, en er is geen geld voor een overkapping van de verbindingsweg bij de Maaslaan.



Antwoord wethouder Dekker: Ik kan niet meer uitgeven dan wat we hebben. Maar het komt vaak voor dat sprake is van een fors aanbestedingsvoordeel. De optimalisaties kunnen we uitvoeren als daar geld uit beschikbaar komt. En we willen het er graag met u over hebben waar we dat geld dan aan uit gaan geven.

Vraag: Er zijn alleen bovenaanzichten van de plannen te zien, maar je ziet de hellingen niet die de auto's moeten overbruggen. Ik zou graag de zijaanzichten zien van de plannen. Dan worden de plekken duidelijk waar auto's veel gas moeten geven. Dit moet meegerekend worden in de onderzoeken naar lucht.

Antwoord: In de zuidelijke ringweg zitten hellingspercentages die voldoen aan de normen die horen bij een dergelijke weg, ook voor vrachtverkeer. Dit wordt allemaal meegenomen in de onderzoeken naar lucht en geluid. De zijaanzichten, voor zover beschikbaar, kunt u krijgen.

Helperzoomtunnel

Vraag: De route door de Helperzoomtunnel lijkt een ideale route om het Europaplein knooppunt te omzeilen. Daardoor zal het een sluiproute worden. Terwijl de ringweg toch juist de bedoeling heeft om de mensen de stad in te brengen?

Antwoord: Uit de verkeerscijfers komt niet naar voren dat de Helperzoomtunnel door sluiptverkeer gebruikt zal worden.

Vraag: Ik heb begrepen dat straks aan de Helperzoom drie onderdoorgangen liggen. Het zou kostenbesparend geweest zijn als het er maar één of twee waren geweest. Als de toekomstige Helperzoomtunnel via de Helperbrink gaat, dan moet erover nagedacht worden hoe die weg wordt aangepast. Het is een smalle weg, het Zernikecollege ligt eraan, en de Coendershof, waar mensen de weg oversteken. En er is een vervelende kruising tussen de Helperbrink en de Hereweg.

Antwoord: De projectorganisatie gaat alle drie mogelijkheden onderzoeken: Helperbrink, Savornin Lohmanlaan en Goeman Borgesiuslaan. Met het project Aanpak Ring Zuid en de Helperzoomtunnel ter hoogte van de Helperbrink komen er in het jaar 2030 ongeveer twee keer zoveel motorvoertuigen per etmaal over de Helperbrink dan dat er nu rijden. Dit is een verandering waar de projectorganisatie goed naar moet kijken. Als het de Helperbrink wordt, dan denkt de projectorganisatie dat het profiel en de breedte van de weg dit aan kan. Om de verkeersveiligheid te vergroten zouden er aparte fietsstroken langs de weg kunnen komen. De inrichting van de weg zal in overleg met de bewoners verder worden uitgewerkt.

Oosterpoort/Linie/Meeuwen

Vraag: Ik woon in de Oosterpoort. Kunt u meer vertellen over de bereikbaarheid van de Oosterpoort?

Antwoord: De ontsluiting van dit gebied op het hoofdwegennet vindt, na uitvoering van het project, plaats via de Griffeweg op de Europaweg en via de Boumaboulevard op de Europaweg. Voor de verbinding van de Oosterpoort naar de Boumaboulevard zijn er twee routes: via de Verlengde Lodewijkstraat (langs de Frontier) en via het oude Winschoterdiep. Beide verbindingen bestaan ook nu al en blijven in de toekomst bestaan.

Vraag: De Griffeweg staat nu al vaak vol. Ook de Verlengde Lodewijkstraat gaat echt een probleem



worden.

Antwoord: De Griffeweg staat op het lijstje van wegen buiten het eigenlijke projectgebied, waar maatregelen nodig zijn vanwege de effecten van het project. Het gaat daarbij met name om aanpassingen aan de VRI's (verkeersregelininstallaties).

Antwoord Karin Dekker: Het klopt dat het anders wordt voor u. Ik begrijp dat u dit ingewikkeld vindt. Maar dit is geen reden om het plan niet door te laten gaan. U zult moeten wennen aan de nieuwe situatie, en uw gedrag moeten aanpassen, maar u kunt nog steeds op de ringweg komen. We doen dit niet alleen om verkeerskundige redenen. We zijn ook bezig met het verbeteren van de leefkwaliteit. Ik vind het een verbetering dat we twee wijken met elkaar kunnen verbinden en het Sterrebos kunnen herstellen in oude vorm.

Vraag: De knelpunten op de ringweg zelf zijn volgens uw berekeningen verholpen, maar wij als gebruikers van de ringweg staan voor gesloten op en afritten. Mensen uit De Meeuwen, De Oosterpoort moeten via andere wegen op de ringweg te komen. De Griffeweg is nu al overdag vaak dichtgeslibt. De Stadgers krijgen er een probleem bij. Dekfels zijn mooi, maar dan ben ik nog niet op de ringweg. Hoe wilt u deze knelpunten oplossen? Heeft u gemeten hoeveel auto's er dagelijks van deze opritten en afritten aanrijden?

Antwoord: In totaal maken er nu ongeveer 30.000 motorvoertuigen per etmaal gebruik van de op- en afritten Hereweg en Oosterpoort.

Opmerking: Ik woon aan de Verlengde Lodewijkstraat. Ik rij nu de ring op via de Waterloolaan en de Hereweg. Straks moet ik via de Boumaboulevard. Dit betekent dat de belasting voor de wijken eromheen alleen maar groter wordt. Doordat er afslagen afvallen, gaan de auto's verder de wijk in.

Antwoord: Uit de verkeerscijfers blijkt dat met het ontwerp het verkeer op het onderliggend wegennet in zijn totaliteit niet toeneemt. Wel is het zo dat over de ene straat meer verkeer komt, en over de andere straat minder. De afritten Hereweg en Oosterpoort verdwijnen. Maar in 2009 hebben het rijk, de provincie en de gemeente besloten niet alleen de verkeersafwikkeling belangrijk te vinden, maar ook ruimtelijke kwaliteit. Dit betekent dat voor een verdiepte ligging is gekozen tussen het Julianaplein en het Europaplein. Het is technisch onmogelijk om vanuit de verdiepte ligging de afritten bij de Hereweg en de Oosterpoort te handhaven. De twee nieuwe aansluitpunten op de ringweg liggen straks bij het Julianaplein en het Europaplein.

Vraag: Betekent dit niet dat de verkeersdruk op de Verlengde Lodewijkstraat omhoog gaat? Iedereen rijdt daar nu al te hard en er gebeuren veel ongelukken. De sociale dienst wordt daar gebouwd, er is nog meer braakliggend terrein, de verkeersdruk zal alleen maar toenemen. Er is geen fietspad, het is een levensgevaarlijke situatie. Wat gaat daar aan gebeuren?

Antwoord: Uit de verkeersprognoses blijkt dat er weinig verschil is in verkeer in de Verlengde Lodewijkstraat tussen de situatie in 2030 met project Aanpak Ring Zuid inclusief Helperzoomtunnel en de situatie in 2030 zonder project, dus zonder aanpassingen aan de zuidelijke ring.

Vraag: Ik heb een oplossing voor het verkeer vanuit de Meeuwen. Er is een veel snellere verbinding te realiseren vanuit De Meeuwen, namelijk via het Oude Winschoterdiep en langs de kantoren van Menzis en de Haan Advocaten richting Boumaboulevard.



Antwoord: De projectorganisatie gaat onderzoeken of hier aanpassingen nodig zijn.

Vraag: Ik woon in De Linie. Dat er een nieuwe spoorwegverbinding tussen oost en west nodig is, heeft niet zozeer te maken met het project Aanpak Ring Zuid, maar met het vervallen van de Esperanto spoorwegovergang, doordat er een vierde spoor bijkomt en de overgang wordt afgesloten. Mogelijk is de nieuwe Helperzoomtunnel al eerder noodzakelijk. Wat is de planning van deze tunnel?

Antwoord: Het is de planning dat de Helperzoomtunnel als een van de eerste onderdelen wordt uitgevoerd.

Vraag: Er wordt steeds gesproken over een vierde spoor. Ik heb begrepen dat ProRail die eis al lang heeft laten varen. Als er een Helperzoomtunnel zou komen ter hoogte van de Helperbrink, zou dit betekenen dat het volkstuintencomplex moet verdwijnen.

Antwoord: Het volkstuintencomplex hoeft bij de variant ter hoogte van De Helperbrink niet te verdwijnen, maar komt wel aan de orde bij de variant Savornin Lohmanlaan. De drie varianten die worden onderzocht hebben allemaal voor- en nadelen, en die gaat de projectorganisatie op een rij zetten. Dit najaar zal hierover meer bekend zijn.

Aanvulling Karin Dekker: Voor zover bekend bij de gemeente en projectorganisatie ligt de eis van ProRail er nog steeds.

Herewegbuurt

Vraag: Ik spreek namens de Herewegbuurt. Wij hebben gekeken naar de plannen en de volgende drie standpunten ingenomen.

- 1) We zijn blij met de deksels. Maar wij eisen dat op in de open gaten afzuigers komen om de vervuilde lucht af te voeren.
- 2) We eisen dat er een hoogwaardige verbinding tussen de Herewegbuurt en de Oosterpoort blijft, voor bus, auto's en fietsers. We zouden de sluiting van de spoorovergang bij ProRail ter discussie moeten stellen. Het vierde spoor is helemaal niet nodig.
- 3) De Waterloolaan mag niet op deze manier extra belast worden. Er zal ook sprake zijn van sluipverkeer. Er moet een andere oplossing voor komen, wellicht een parkway.

Antwoord: Het is technisch mogelijk om in de open gaten van de drie deksels de lucht af te zuigen. Maar de projectorganisatie houdt het rijksbeleid aan, dat voorschrijft dat dat dit alleen gebeurt als de uitkomsten van de onderzoeken naar luchtkwaliteit boven de wettelijke normen komen. Er wordt nu eerst onderzocht of dit het geval is.

Aanvulling wethouder Dekker: Als bestuurder zeg ik toe dat we dit gaan uitzoeken. Daar kan uitkomen dat dit alleen gebeurt als de normen worden overschreden. Maar zover ben ik nog niet, ik wil me er eerst in verdiepen en de plussen en minnen ervan in beeld hebben. De kosten spelen ook een rol. Ik zeg toe dat hier in oktober een antwoord op zal zijn.

Vervolg antwoord: De bestuurders van het Rijk, de provincie en de gemeente hebben ingestemd met het plan zoals dit nu is gepresenteerd. Dit wordt verwerkt in het Ontwerp Tracé Besluit van de minister (december 2012). Hierop kunt u zienswijzen indienen. Tussen het Ontwerp Tracé Besluit en het definitieve besluit van de minister (Tracé Besluit zomer 2013) gaat de projectorganisatie



onderzoeken óf en op welke wijze zienswijzen kunnen worden verwerkt in het plan.

Vraag: Wat heeft dit plan voor gevolgen voor de verkeersintensiteit op de Hereweg? En het Herewegviaduct is ook aan vervanging toe.

Antwoord: Het verkeer op de Hereweg zal afnemen, met name aan de zuidkant van de zuidelijke ringweg.

Antwoord wethouder Dekker: De gemeente is bezig met het project Herewegviaduct. Uiterlijk in het jaar 2015 is onderhoud aan het viaduct nodig. Dit heeft te maken met eisen van ProRail, dat een grotere doorrij hoogte eist voor het treinverkeer. Dit levert problemen op met de aansluiting en is ook niet fijn voor fietsers. Dat wordt nog een puzzel. Onder andere de Rivierenbuurt heeft gevraagd om ook eens aan verlaging van het spoor te denken. Dit gaan we allemaal doen. Daarnaast zijn we bezig met de tram. Dit zal betekenen dat u dan vanaf de Stationsweg/Zuiderpark niet meer met de auto naar het Hereplein kunt.

Waterloolaan

Vraag: Ik woon al lang aan de Waterloolaan. Ik weet dat het vroeger tweerichtingsverkeer was, en dat was onveilig. In overleg met de gemeente is het toen eenrichtingsverkeer geworden. Hoe kan het dat tweerichtingsverkeer nu wel weer kan?

Antwoord wethouder Dekker: Het lastige bij zo'n groot project is dat we het doen voor het grote geheel, de bereikbaarheid van deze stad, het UMCG bijvoorbeeld. Ik zou heel graag iedereen uit de auto krijgen, maar dat gaat niet lukken, dus we moeten iets doen aan de bereikbaarheid. Het plan heeft effecten op de stad. Op een aantal onderdelen levert het plussen op, maar op een aantal plekken ook minnen. De Maaslaan is een min. In het oorspronkelijke plan was op de Waterloolaan sprake van een toename van 20.000 motorvoertuigen per etmaal. Twee jaar geleden was dat een van de minpunten. De afgelopen tijd heeft de projectorganisatie zich ingezet om dat te minimaliseren en dat is gelukt tot ruim 3.000. Ik kan me goed voorstellen dat dit in uw beleving een verslechtering is. U krijgt meer verkeer voor uw deur dan u gewend was. U kunt mij dan ook vragen het goed in te richten, en ook of eenrichtingsverkeer mogelijk is.

Vraag: Als buurt hadden wij voor de ontsluiting van DUO/Belastingdienst voorkeur voor de parkway in plaats van voor de Waterloolaan. Wij willen ook graag het Sterrebos weer aan elkaar. Maar voor onze wijk is het een verslechtering. Kinderen in de buurt gaan in Helpman naar school en moeten een drukke weg over.

Antwoord wethouder Dekker: Er zijn veel wegen in Groningen waar veel meer verkeersbewegingen zijn dan straks op de Waterloolaan. Daar moeten ook kinderen overheen naar school. Ik begrijp dat dit voor u een grote verandering is. Ik realiseer me ook dat ik het als wethouder niet iedereen naar de zin kan maken. Ik probeer alles aan elkaar te verbinden en het algemeen belang te denken.

Vervolg

De heer Hajema sluit de avond af met de oproep om opmerkingen via de site aan de projectorganisatie toe te sturen. In het najaar organiseert de projectorganisatie een vervolgvond.