

# aanpak Ring Zuid

nota van antwoord

ontwerp inrichtingsplannen

Zuiderplantsoen

Maaslaan

Vondellaan

Helpman

september 2014

Aanpak Ring Zuid  
Nota van antwoord  
Ontwerp-Inrichtingsplannen

Zuiderplantsoen  
Maaslaan  
Vondellaan  
Helpman

29 september 2014

# INHOUD

<b>DEEL 1</b> .....	<b>4</b>
1. Inleiding en Leeswijzer .....	4
2. Waarop reageren?.....	5
2.1 Aard en aantal reacties.....	5
2.2 Beantwoording zienswijzen .....	5
2.3 Vervolg.....	5
3. Meer informatie.....	6
<b>DEEL 2 Beantwoording van de zienswijzen</b> .....	<b>7</b>
A 1 Communicatie .....	7
A 2 Ontwerp- Inrichtingsplannen .....	9
A 3 Fietsers.....	9
A 4 Verkeersdrukke .....	10
A 5 Overig.....	10
B Zuiderplantsoen .....	11
B 1 Inrichting .....	11
B 2 Esperantotunnel .....	12
C Maaslaan.....	13
C 1 Inrichting .....	13
C 2 Parkeren .....	13
C 3 Sluipverkeer.....	14
D Vondellaan.....	14
D 1 Drie varianten Vondellaan.....	15
D 2 Inrichting .....	16
D 3 Parkeerplaatsen.....	22
D 4 Fietsverbinding Vondellaan – Brailleweg.....	23
D 5 Ontsluiting .....	24
E Helpman .....	24
E 1 Veiligheid .....	24
E 2 Verkeersdrukke.....	25
E 3 Inrichting .....	26
E 4 Effectenbeoordeling .....	32
E 5 Kruispuntplateaus en uitritconstructies.....	32
E 6 Verkeersprognose Helpman en de Wijert .....	33
E 7 Bereikbaarheid en zichtbaarheid Winkelcentrum Helpman .....	34
E 8 Helperzoomtunnel.....	35
E 9 Overig .....	36
Bijlage 1 Schematisch overzicht reacties .....	38

## DEEL 1

### 1. Inleiding en Leeswijzer

Ter verbetering van de verkeersdoorstroming in en rond Groningen, de bereikbaarheid, de veiligheid, de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid van de stad, hebben het Rijk, de provincie Groningen en de gemeente Groningen een plan gemaakt voor de ombouw van de zuidelijke ringweg in Groningen.

Voor de ombouw van de zuidelijke ringweg zelf heeft het rijk een Ontwerp-Tracébesluit (OTB) opgesteld, waarin het nieuwe tracé van de ringweg en de inpassing daarvan worden beschreven.

Voor vier gebieden in de nabijheid van de ring heeft de gemeente parallel aan de uitwerking van het OTB Ontwerp-Inrichtingsplannen opgesteld. Deze gebieden vallen weliswaar buiten het (O)TB-gebied, maar als gevolg van de aanpak van de ringweg verandert hier het verkeersgebruik of de inrichting van de openbare ruimte. Het gaat daarbij om de Maaslaan, de Vondellaan, Helpman/Coendersborg en het Zuiderplantsoen, het nieuwe park dat gerealiseerd wordt op de deksels van de verdiepte ligging.

Daarnaast heeft de gemeente voor het realiseren van de Helperzoomtunnel een ontwerpbesluit voor een omgevingsvergunning gepubliceerd. Deze tunnel wordt aangelegd als vervanging van de huidige spoorwegovergang bij de Esperantostraat. Die spoorwegovergang wordt over een aantal jaren om veiligheidsredenen gesloten.

De Ontwerp-Inrichtingsplannen zijn in nauw overleg met de betrokken bewoners en andere belanghebbenden tot stand gekomen. In de plannen wordt aangegeven hoe de verschillende vormen van verkeer – auto's, fietsers en voetgangers – worden ingepast en hoe de openbare ruimte opnieuw wordt ingericht, met onder andere aandacht voor groen, bomen en parkeren.

Vanaf 30 augustus tot en met 10 oktober 2013 konden belanghebbenden en geïnteresseerden tijdens de zogenaamde zienswijzeprocedure hun mening geven over het OTB/MER met de rijksnaam A7/N7 Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2 en over de Ontwerp-Inrichtingsplannen. De inspraakperiode voor de omgevingsvergunning liep van 4 oktober tot en met 14 november 2014.

Voor u ligt de Nota van Antwoord voor de Ontwerp-Inrichtingsplannen. In deze nota geeft het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Groningen aan hoe is omgegaan met de binnengekomen zienswijzen op de Ontwerp-Inrichtingsplannen.

De zienswijzen op het OTB/MER en op het ontwerp-besluit voor de omgevingsvergunning Helperzoomtunnel zijn verwerkt in twee aparte nota's van antwoord van resp. de minister van Infrastructuur & Milieu en het college van Burgemeester en Wethouders.

#### Leeswijzer

Deze Nota van Antwoord bestaat uit twee delen. Deel I bevat een korte beschrijving van de vier Ontwerp-Inrichtingsplannen waarop tijdens de zienswijzeperiode kon worden gereageerd en een korte toelichting op de beantwoording van de zienswijzen. In deel II zijn de zienswijzen en antwoorden opgenomen, gerubriceerd aan de hand van hoofdthema's (Algemeen en de vier Ontwerp-Inrichtingsplannen) en subthema's.

In deze Nota van Antwoord komt u het begrip 'inspreker' tegen. Hiermee wordt een indiener van een zienswijze bedoeld. Het woord 'inspreker' kan betrekking hebben op zowel mannelijke als vrouwelijke personen, alsmede op bedrijven, instanties en verenigingen. In deze nota wordt naar de inspreker verwezen in de hij-vorm, ook als het gaat om een vrouwelijke inspreker.

## **2. Waarop reageren?**

De Ontwerp-Inrichtingsplannen, waarop tijdens de zienswijzeperiode kon worden gereageerd, bevatten de volgende onderwerpen:

- De inrichting van het 'Zuiderplantsoen'. Hiermee wordt het gebied bedoeld op de deksels van de verdiepte ligging: het Sterrebos e.o. (inclusief de Waterloolaan), de kantoortuin van DUO/Belastingdienst en het plantsoen tussen de Oosterpoortwijk en De Linie.
- De inrichting van de Maaslaan.
- De inrichting van de Vondellaan. Hiervoor zijn drie varianten gepresenteerd en verbeeld. Op basis van de zienswijzen wordt bij de vaststelling van dit Inrichtingsplan een keuze uit een van de varianten gemaakt.
- Het verkeersplan voor Helpman/Coendersborg. Dit plan bevat een reeks verkeersmaatregelen voor de wijk. Dit plan is nog niet op straatniveau uitgewerkt. Dat gebeurt na de vaststelling van het Inrichtingsplan.

### **2.1 Aard en aantal reacties**

Op de Ontwerp-Inrichtingsplannen zijn 94 inhoudelijk unieke reacties ingediend. Deze reacties zijn ingediend door 77 personen en 17 organisaties.

### **2.2 Beantwoording zienswijzen**

Het bevoegd gezag heeft antwoorden gegeven op de binnengekomen reacties. Deze staan in de Nota van Antwoord die voor u ligt. De insprekers krijgen hiermee antwoord op hun vragen of opmerkingen. Iedere inspreker heeft een nummer gekregen. Dit nummer is per brief toegezonden door de gemeente. In bijlage 1 van deze Nota van Antwoord treft u een schematisch overzicht aan, waarin alle reacties per thema terug zijn te vinden. Aan de hand van het toegezonden nummer én dit schema, kan elke inspreker eenvoudig de antwoorden op zijn zienswijze terugvinden.

Reacties die zijn ingediend bij de inspraak op de Ontwerp-Inrichtingsplannen, maar betrekking hebben op het OTB/MER, zijn doorgestuurd aan het Platform Participatie (voorheen: CPP) voor een verdere afhandeling in de betreffende procedure. De insprekers zijn hiervan op de hoogte gesteld.

### **2.3 Vervolg**

Mede op basis van de zienswijzen heeft het college van B&W de Inrichtingsplannen vastgesteld. De Inrichtingsplannen zijn plannen op hoofdlijnen. Na vaststelling worden ze in nauwe samenwerking met bewoners, bedrijven, scholen etc. verder uitgewerkt.

### **3. Meer informatie**

Heeft u vragen over de gevolgde procedure? Dan kunt u bellen met de gemeente Groningen, afdeling Projectmanagement, telefoon (050)-367 81 11. U kunt ook kijken op de website [www.gemeente.groningen.nl](http://www.gemeente.groningen.nl).

Heeft u vragen over het project A7/N7 Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2? Kijkt u dan op website [www.aanpakringzuid.nl](http://www.aanpakringzuid.nl). U kunt ook contact opnemen met:

Projectorganisatie Aanpak Ring Zuid  
Verlengde Meeuwerderweg 11 (ingang aan de H.L. Wichersstraat)  
9723 ZM Groningen  
Telefoon: (050) 311 58 83  
E-mail: [info@aanpakringzuid.nl](mailto:info@aanpakringzuid.nl)

## DEEL 2 Beantwoording van de zienswijzen

In dit hoofdstuk zijn alle binnengekomen zienswijzen opgenomen. Deze zijn geordend per Inrichtingsplan en subthema. Bovendien zijn de zienswijzen zo veel mogelijk geclusterd. In bijlage 1 van deze Nota van Antwoord treft u een schematisch overzicht aan, waarin alle reacties per thema terug zijn te vinden. Aan de hand van het toegezonden nummer en dit schema kan elke inspreker eenvoudig de antwoorden op zijn zienswijze terugvinden.

### A Algemeen

- A 1 Communicatie
- A 2 Ontwerp- Inrichtingsplannen
- A 3 Fietsers
- A 4 Drukke
- A 5 Overige

#### A 1 Communicatie

##### Zienswijze 37

**A 1.1 Inspreker geeft aan dat de gemeente hem niet op de hoogte heeft gebracht van het Tracébesluit en het verkeersplan voor Helpman. Hij wil in gesprek met de gemeente Groningen en de projectorganisatie om helderheid te krijgen over de plannen van Aanpak Ring Zuid.**

Naar aanleiding van deze zienswijze is een gesprek met de inspreker gevoerd en is hij geïnformeerd over de plannen.

##### Zienswijze 10

**A 1.2 Inspreker vindt het belangrijk dat er inspraak is. Er is daardoor meer duidelijkheid gekomen over de plannen van Aanpak Ring Zuid.**

Hier nemen wij met instemming kennis van.

##### Zienswijze 38

**A 1.3 Inspreker is van mening dat onjuiste gegevens zijn gecommuniceerd over de toename van verkeer in de Goeman Borgesiuslaan en dat hiermee het rechtszekerheidsbeginsel is geschaad.**

Het is onvermijdelijk dat met de doorontwikkeling van plannen wijzigingen optreden in – bijvoorbeeld – verkeerscijfers. De oorspronkelijk gepresenteerde cijfers dienen niet te worden beschouwd als vaststaande feiten, omdat de planvorming daarvoor op dat moment nog te veel in ontwikkeling was. Bij de presentatie van de cijfers is dat ook aangegeven.

De projectmedewerkers hebben op de bijeenkomsten een zo helder, eerlijk en volledig mogelijk beeld proberen te scheppen van de plannen. In het planvormingsproces is het plan op onderdelen aangepast, mede op basis van de inbreng van belanghebbenden. Dit heeft gevolgen gehad voor de effecten, maar dat houdt niet in dat er onwaarheden of verdraaiingen zijn geuit die in strijd zijn met het rechtszekerheidsbeginsel.

### Zienswijze 38

**A 1.4 Inspreker meent dat uit de communicatie blijkt dat het altijd de bedoeling is geweest de Esperantokruising te vervangen door een tunnel, terwijl dit in het begin nooit is gebleken. De inspreker is van mening dat de feiten worden verdraaid en dat de werkelijke reden voor de aanleg is dat elders (Maaslaan en Vondellaan) niet aan de wettelijke eisen kan worden voldaan.**

De Helperzoomtunnel wordt aangelegd om ervoor te zorgen dat de verbinding voor auto's, bussen en de hulpdiensten tussen de wijken Helpman/Coendersborg en de wijken Europapark, De Linie en de Oosterpoort in stand blijft. De tunnel is nodig omdat de huidige (gelijkvloerse) spoorwegovergang ter hoogte van de Esperantostraat vervalst. Er gaan daar in de toekomst extra treinen rijden, en een gelijkvloerse spoorwegovergang voldoet dan niet meer aan de veiligheidseisen.

De aanleg van de tunnel in combinatie met de ombouw van de ringweg heeft ook effecten op de verkeersstromen in de zuidelijke stadswijken. De Helperzoomtunnel biedt een alternatief voor de bewoners van Helpman-Oost en Coendersborg om via het Europapark de Europaweg en de A7 te bereiken. Zonder verbinding over het spoor zouden deze bewoners in de toekomst volledig zijn aangewezen op de aansluitingen bij de Hereweg (de verbindingsweg naast de Maaslaan), de Vondellaan en de aansluiting bij de Van Ketwich Verschuurlaan. Uit de verkeersberekeningen blijkt dat met name het verkeer op de Vondellaan dan aanzienlijk zal toenemen (bovenop de nu reeds verwachte verkeerstoenames).

In het begin was het uitgangspunt dat de tunnel op dezelfde plek zou komen waar nu de spoorwegovergang is. Uit nadere analyse kwamen we echter tot de conclusie dat dit geen wenselijke en haalbare optie is. Een tunnel op deze locatie kan leiden tot een sterke toename van het verkeer op de Waterloolaan. Daarnaast zou de tunnel door de benodigde diepte en hellingen te ver van de kruising weer boven de grond komen en het Sterrebos doorsnijden. Terwijl we hier juist het nieuwe Zuiderplantsoen willen realiseren: een groot nieuw park op de deksels van de verdiepte ligging.

Dat was aanleiding om de zoektocht te richten op een meer zuidelijke locatie. De keuze voor de locatie van de tunnel is tot stand gekomen na een uitgebreid planproces, waar diverse belanghebbenden bij zijn betrokken. Gekozen is voor de locatie in het verlengde van de Helper Brink omdat dit de meest directe verbinding is tussen de wijken. Bovendien zijn de kosten van deze variant het laagst en hoeft er geen bebouwing te worden gesloopt.

### Zienswijze 64

**A 1.5 Inspreker vindt dat het onduidelijk is welke effecten in de bouwfase optreden.**

De ombouw van de zuidelijke ringweg en de uitvoering van de Inrichtingsplannen worden aanbesteed, waarbij gekozen is voor de aanbestedingsstrategie Design & Construct. Dit betekent dat er grote vrijheid is voor de aannemer ten aanzien van de bouwfaserings-, -methodiek-, -planning- en -logistiek. De projectorganisatie heeft onderzocht of de plannen maakbaar en uitvoerbaar zijn, maar het is aan de gegadigde marktpartijen om op basis van het ontwerp en de contracteisen de beste aanpak voor de uitvoering van het project te ontwikkelen. Dit doet de aannemer op basis van de contracteisen die wij daarbij meegeven en volgens de eisen van de geldende wet- en regelgeving, waaronder de Algemeen Plaatselijke Verordening Groningen en de Beleidsregels Bouwhinder 2013 van de gemeente Groningen. De projectorganisatie en de aannemer zullen ruim voor de start van het project over de uitvoering hiervan in contract treden met de betrokken buurten.



## A 2 Ontwerp- Inrichtingsplannen

### Zienswijze 50, 64

**A 2.1 Inspreker merkt op dat een Inrichtingsplan voor de Goeman Borgesiuslaan en de zuidelijke Helperzoom ontbreekt. In tegenstelling tot de Maaslaan en de Vondellaan wordt niet verder ingegaan op waar bomen moeten worden gekapt, waar nieuwe fietspaden moeten worden aangelegd en op welke plaatsen parkeerplaatsen verdwijnen. Een andere inspreker vraagt waarom alleen het deel Vondellaan tot aan de Van Iddekingeweg in de plannen is betrokken. Terwijl het volgens de inspreker duidelijk is dat ook andere woonstraten in de directe omgeving te maken krijgen met toename van verkeer, en die zijn daar niet op ingericht.**

Het verkeersplan Helpman/Coendersborg is een plan op hoofdlijnen. Voor de Goeman Borgesiuslaan zijn daarbij maatregelen voorgesteld om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten. Die maatregelen kunnen op verschillende manier worden vormgegeven en zijn daarom nog niet op straatniveau uitgewerkt. Dat gebeurt in overleg met de belanghebbenden in de wijk (bewoners, scholen, bedrijven etc.). Op die manier kan 'maatwerk' worden geleverd. Dat geldt ook voor de Helperzoom.

Wat betreft de Vondellaan is de opmerking dat alleen in het gedeelte tot aan de Van Iddekingeweg maatregelen worden getroffen, niet juist. In het Ontwerp-Inrichtingsplan worden ook maatregelen voorgesteld voor het gedeelte tussen de Van Iddekingeweg en de Van Ketwich Verschuurlaan. Om de veiligheid en de oversteekbaarheid te vergroten, worden voor dit gedeelte de volgende maatregelen voorgesteld: een oversteek (met vluchtheuvel) ter hoogte van de P.C. Hooftlaan en vrijliggende fietspaden direct ten zuiden van de rotonde met de Van Iddekingeweg.

Voor de woonstraten in de directe omgeving van de Vondellaan geldt dat de verkeersintensiteiten in deze woonstraten niet of nauwelijks toenemen. Bovendien zijn de straten in De Wijert, afgezien van straten als de Vondellaan, de Van Iddekingeweg en de Van Ketwich Verschuurlaan bijna allemaal 30 km/uur-straten. Dat blijft ook in de toekomst zo. Daarmee wordt doorgaand verkeer in deze straten ontmoedigd, want die straten zijn daar inderdaad niet voor bedoeld en ook niet op ingericht.

### Zienswijze 64

**A 2.2 Inspreker merkt op dat niet in kaart is gebracht hoe de verschillende Inrichtingsplannen elkaar beïnvloeden. Inspreker vraagt of de Inrichtingsplannen voor Helpman leiden tot een verkeerstoename in de Vondellaan.**

Voor het project Aanpak Ring Zuid zijn verkeersprognoses opgesteld. Daarbij is rekening gehouden met de effecten van het Ontwerp-Inrichtingsplan Helpman/Coendersborg. De effecten van dit plan op de Vondellaan zijn dus meegenomen.

## A 3 Fietsers

### Zienswijze 24

**A 3.1 Inspreker vindt dat geen rekening is gehouden met fietsers in de planvorming.**

In de Inrichtingsplannen wordt aangegeven hoe de verschillende vormen van verkeer worden ingepast en hoe de openbare ruimte opnieuw wordt ingericht. Daarbij is juist ook veel aandacht besteed aan de fietsers, bijvoorbeeld in de drie varianten voor de Vondellaan: variant A met extra brede fietsstroken, variant B met vrijliggende fietspaden aan weerszijden van de weg en variant C met een vrijliggend tweerichtingsfietspad.

Ook bij het Zuiderplantsoen (dit gebied wordt een nieuw groot park met volop ruimte voor de fietser), de Maaslaan (deze straat blijft een 30 km/uur-woonstraat) en Helpman/Coendersborg (deze wijk wordt voor het overgrote deel 30 km/uur-gebied) wordt nadrukkelijk aandacht geschonken aan de fietser.

#### **A 4 Verkeersdrukte**

##### **Zienswijze 6, 10**

##### ***A 4.1 Insprekers zijn niet tevreden over de plannen en vinden dat het plan zorgt voor meer drukte.***

Het project Aanpak Ring Zuid leidt overall gezien – projectbreed – niet tot meer verkeer in de wijken. Als gevolg van het project komt er gemiddeld zelfs iets minder verkeer op de stadswegen. Er vindt wel een verschuiving van verkeersstromen plaats. Op sommige plekken wordt het drukker en op sommige plekken wordt het rustiger.

De Inrichtingsplannen zijn ontwikkeld voor die gebieden waar als gevolg van de aanpak van de ringweg het verkeersgebruik of de inrichting van de openbare ruimte verandert. De plannen hebben als doel de veranderingen op een goede en veilige manier in de omgeving in te passen. Voor Helpman bijvoorbeeld zorgt een plan met verkeersmaatregelen ervoor dat het verkeer zich evenwichtig over de wijk verspreidt, waarbij kwetsbare straten (met veel scholen) worden ontzien.

De Ontwerp-Inrichtingsplannen zijn in nauw overleg met bewoners en andere belanghebbenden opgesteld.

#### **A 5 Overig**

##### **Zienswijze 38**

##### ***A 5.1 Inspreker is van mening dat het plan wettelijk niet haalbaar is en dat het door kunstgrepen steeds wordt doorgedrukt. Daarbij geldt volgens de inspreker dat de wijk die het hardst schreeuwt, zijn zin krijgt.***

De plannen voor het project Aanpak Ring Zuid zijn in de afgelopen jaren stap voor stap uitgewerkt. Tijdens dit planproces is onder meer via speciaal daarvoor ingerichte overlegplatforms, bewonersbijeenkomsten, nieuwsbrieven en de website ruime bekendheid gegeven aan de plannen. Daarbij is periodiek gelegenheid geboden om op de (concept-)plannen te reageren. Met de inspraakprocedure voor het OTB en de Ontwerp-Inrichtingsplannen is – als sluitstuk van de periode van vooroverleg en informatie-uitwisseling – de mogelijkheid geboden om een officiële zienswijze in te dienen. Hierdoor kon een zo compleet mogelijk beeld worden gevormd van de betrokken belangen en konden deze worden meegenomen in het project. Daarmee is in onze ogen een zorgvuldig planproces gevolgd.

Het proces dat vooraf is gegaan aan het Tracébesluit, voldoet aan de daarvoor geldende wettelijke kaders. De planstudie is conform de bepalingen van de Algemene wet bestuursrecht, de Tracéwet en de Crisis- en herstelwet vormgegeven. In december 2010 en december 2011 zijn kennisgevingen gepubliceerd tot voornemen van het opstellen van het project-MER. Het Ontwerp-Tracébesluit en het Milieueffectrapport (OTB/MER) hebben conform deze bepalingen zes weken ter inzage gelegen. In de Nota van Antwoord die daarbij is opgesteld, worden de ingediende zienswijzen gemotiveerd van antwoord voorzien door de minister, als onderdeel van het te nemen Tracébesluit.

## Zienswijze 91

### **A 5.2 Inspreker vraagt of de Inrichtingsplannen voor Helpman, Maaslaan en Vondellaan een verbeterde verkeersveiligheid opleveren.**

Het Inrichtingsplan voor Helpman/Coendersborg bestaat uit een verkeersplan, dat een samenhangend pakket verkeersmaatregelen bevat. De verkeerscirculatie in de wijk wordt met het verkeersplan zodanig gewijzigd, dat autoverkeer in de meest kwetsbare gebieden – met name daar waar de scholen zijn geconcentreerd – wordt ontmoedigd. Bovendien wordt het overgrote deel van Helpman/Coendersborg 30 km/uur-gebied. Ook worden in diverse straten maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten. Naar onze opvatting is de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de wijk met het verkeersplan goed gewaarborgd.

In de Vondellaan neemt het verkeer toe, omdat hier een nieuwe aansluiting komt op de ringweg. Met een herinrichting van de Vondellaan wordt de toename van het verkeer op een veilige manier ingepast. Daarbij worden maatregelen getroffen die enerzijds zorgen voor een veilige doorstroming van het verkeer (zowel auto's, openbaar vervoer als fietsers) en anderzijds de oversteekbaarheid voor de langzame verkeersdeelnemers garanderen. Alle drie varianten voor de herinrichting uit het Ontwerp-Inrichtingsplan beantwoorden aan dat doel. Het Inrichtingsplan voor de Maaslaan betreft de herinrichting van de huidige Maaslaan en een deel van het Hoornsediëp. Er gaat als gevolg van de plannen niet meer verkeer door deze straten. De Maaslaan blijft een 30 km/uur-woonstraat. Omdat naast de Maaslaan een nieuwe verbinding van de ringweg met de Hereweg komt, wordt de straat wel anders ingericht. De belangrijkste verandering daarbij is een andere inrichting van de parkeerplaatsen.

## B Zuiderplantsoen

B 1 Inrichting

B 2 Esperantotunnel

**B 1 Inrichting**

### Zienswijze 4

#### **B 1.1 Inspreker is blij met de plannen voor het Zuiderplantsoen. Het is een mooi en samenhangend geheel. Hij pleit voor een uitbreiding van het Sterrebos. Dit houdt in dat Zuiderplantsoen volwaardig aangeplant wordt met bomen.**

De constructie van de deksels biedt ruimte voor 1,5 meter grond. Dit is voldoende voor (nagenoeg) alle boomsoorten om tot een volwaardige boom uit te groeien. Overigens is het niet de bedoeling dat het nieuwe Zuiderplantsoen alleen maar wordt beplant met bomen. Bedoeling is om een afwisseling te creëren tussen open en gesloten parkdelen. Dat biedt niet alleen ruimte voor een variatie in gebruik van het park, maar ook voor een afwisseling in flora en fauna.

### Zienswijze 25, 26

#### **B 1.2 Insprekers zien graag een gedetailleerde uitwerking van het voetpad vanaf het Gomarus College over de ringweg via het Zuiderplantsoen. Volgens de insprekers is uit de tekeningen nu niet duidelijk op te maken waar het voetpad start en wat de hellingshoek is.**

De voetgangersroute vanaf het Gomarus College loopt over de Papiermolenlaan en die situatie verandert niet door de plannen. Voetgangers kunnen bij de Hereweg de weg oversteken richting het nieuwe Zuiderplantsoen.

De nieuwe wandelroutes door het park zijn in hoofdlijnen aangegeven. Nadere detaillering volgt bij de verdere uitwerking van het Inrichtingsplan voor het Zuiderplantsoen.

#### Zienswijze 91

**B 1.3 Inspreker vindt dat de plannen voor de inrichting van het Zuiderplantsoen en de fietsroutes in het Sterrebos niet concreet genoeg zijn uitgewerkt.**

Het Inrichtingsplan voor het Zuiderplantsoen is een plan op hoofdlijnen. Daarmee willen we de ruimte bieden om het plan in overleg met de bewoners verder in detail uit te werken. Dat geldt ook voor de verdere detaillering van de fietsroutes.

#### Zienswijze 91

**B 1.4 Inspreker vindt dat het invoeren van tweerichtingsverkeer op de Waterloolaan leidt tot een zeer onveilige situatie. Volgens de inspreker is deze wijziging in de plandocumenten op geen enkele wijze onderbouwd.**

Door het verdiept aanleggen van de ringweg verandert de situatie in de Waterloolaan. Op de plek van de verdiepte ligging wordt het nieuwe 'Zuiderplantsoen' gerealiseerd en de Waterloolaan komt aan dat nieuwe plantsoen te liggen.

Ook de verkeersontsluiting in dit gebied verandert, omdat de weg Kempkensberg in de nieuwe situatie vervalst. Als gevolg van de plannen neemt de verkeersintensiteit op de Waterloolaan toe. De Waterloolaan blijft echter een 30 km/uur- straat en ook het noordelijk deel van de Helperzoom – waar de Waterloolaan op aansluit – krijgt een 30 km/uur-regime. Verkeer dat niet in de wijk hoeft te zijn, wordt daardoor ontmoedigd. Daarmee wordt ook de verkeersveiligheid geborgd.

Dit deel van de wijk moet wel goed bereikbaar zijn voor verkeer dat in de wijk moet zijn. Om die reden wordt in de Waterloolaan tweerichtingsverkeer ingevoerd. De Waterloolaan behoudt het bestaande wegprofiel en wordt aansluitend op de sfeer van het nieuwe Zuiderplantsoen ingericht.

#### Zienswijze 52

**B 1.5 Inspreker stelt voor om de groene omzoming van het ecologisch wandelpad Helperlinie langs de nieuwbouw van Forensisch Psychiatrisch Centrum Dr. S. Van Mesdag in kwaliteit te verhogen en dit mee te nemen bij het Inrichtingsplan Zuiderplantsoen.**

Dit gebied valt buiten het plangebied van het Zuiderplantsoen en is daarom niet in het Inrichtingsplan opgenomen.

## B 2 Esperantotunnel

#### Zienswijze 15, 16, 17, 19, 69

**B 2.1 Insprekers spreken de wens uit om een Esperantotunnel aan te leggen: een fietsverbinding tussen de Helperzoom en de Esperantoweg, op de plek van de huidige spoorovergang. De fietstunnel voorkomt dat fietsers om moeten rijden. Volgens één inspreker kan het Zuiderplantsoen alleen gepresenteerd worden als een bos met eeuwenoude bomen als er een fietsverbinding is tussen de twee plantsoenen aan beide zijden van het spoor.**

De plannen voor de ringweg en de omgeving moeten passen binnen het beschikbare budget. De Esperantotunnel voor fietsers is vanuit het project niet strikt noodzakelijk en past niet in de begroting. Omdat het wel een uitdrukkelijke wens is om deze verbinding te realiseren, is deze benoemd als een van de drie aanvullende wensen (optimalisaties), die wellicht uitgevoerd kunnen worden als de aanbesteding goedkoper uitvalt.

## Zienswijze 69

***B 2.2 Inspreker vraagt of de verkeersdruk op de spoorwegovergang bij de Esperantostraat groot blijft als deze zou blijven bestaan na realisatie van de plannen. Zo ja, dan vreest de inspreker dat de verkeersdrukte zich verplaatst naar Helpman. Hij vraagt zich af hoe deze verkeersdruk wordt tegengegaan.***

De verwachte verkeersintensiteit in de Helperzoomtunnel is volgens de verkeersprognoses vergelijkbaar met de intensiteit op de Esperantokruising (in de referentiesituatie; dat is de situatie zonder project). Door de bouw van de tunnel komt de verbinding over het spoor op een andere plek te liggen. Daardoor verschuiven de verkeersstromen. Om te voorkomen dat deze verschuiving leidt tot een onwenselijke situatie wat betreft verkeersveiligheid en leefbaarheid, is aan de uitvoering van de Helperzoomtunnel een verkeersplan gekoppeld. De verkeerscirculatie in de wijk wordt met het verkeersplan zodanig gewijzigd, dat het autoverkeer in de meest kwetsbare gebieden – met name daar waar de scholen zijn geconcentreerd – wordt ontmoedigd. Bovendien wordt het overgrote deel van Helpman/Coendersborg 30 km/uur- gebied. Ook worden in diverse straten maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten. Daarmee is naar onze mening de veiligheid op een goede manier geborgd.

## C Maaslaan

C.1 Inrichting

C.2 Parkeren

C.3 Sluipverkeer

### C 1 Inrichting

#### Zienswijze 90

***C 1.1 Inspreker vraagt waar in de nieuwe situatie de speelplek voor kinderen aan de Maaslaan gesitueerd wordt.***

De locatie van de speelplek wordt bij de verdere uitwerking van het plan in overleg met de bewoners bepaald.

### C 2 Parkeren

#### Zienswijze 35/43, 93

***C 2.1 Insprekers willen graag inzage in de cijfers over de parkeerbehoefte en de voorgenomen parkeervoorzieningen in en om de Maaslaan. Men vindt dat de toename van 15 parkeerplaatsen onvoldoende is om in de parkeerbehoefte te voorzien. Een van de insprekers wil graag dat de parkeerbalans en alles wat daarmee samenhangt, nader wordt onderzocht en gespecificeerd.***

Het Inrichtingsplan Maaslaan betreft de herinrichting van de huidige Maaslaan en een deel van het Hoornsdediep. Hier verandert de situatie als gevolg van de aanleg van de zuidelijke ringweg. In de overige straten verandert de situatie niet.

Bij de herinrichting van de Maaslaan en het daarop aansluitende deel van het Hoornsdediep is wat betreft het te realiseren aantal parkeerplaatsen niet gekeken naar cijfers van de parkeerbehoefte, maar naar het aantal parkeerplaatsen dat nu feitelijk aanwezig is.

Uitgangspunt is dat minimaal het huidige aantal parkeerplaatsen terug moet komen. Het Ontwerp-Inrichtingsplan voldoet aan dat uitgangspunt, want er komen in totaal 120 parkeerplaatsen en dat is 15 meer dan in de huidige situatie (105).

### **C 3 Sluipverkeer**

#### **Zienswijze 35/43**

##### ***C 3.1 Inspreker vreest dat de Maaslaan en omliggende straten gebruikt gaan worden als sluiproute voor doorgaand verkeer van en naar de binnenstad en andere aangelegen locaties.***

Er gaat als gevolg van de plannen niet meer verkeer door de Maaslaan. De Maaslaan blijft een 30 km/uur-woonstraat. Omdat naast de Maaslaan een nieuwe verbinding van de ringweg met de Hereweg komt, wordt de straat wel anders ingericht (zoals een andere inrichting van de parkeerplaatsen).

De plannen voor aanpassing van de zuidelijke ringweg zijn bedoeld om meer verkeer te trekken naar het hoofdwegennet. Dit voorkomt dat doorgaand verkeer gebruik maakt van wegen door de wijken. Verkeer zoekt – net als water – de weg van de minste weerstand. De aanpak van de zuidelijke ringweg leidt tot een betere doorstroming op de A7/N7 en daarmee tot meer verkeer op het hoofdwegennet.

Dit blijkt ook uit de verkeersprognoses. In de projectsituatie (situatie met project in 2030) maakt meer verkeer gebruik van de zuidelijke ringweg dan in de huidige situatie en de referentiesituatie (situatie zonder project in 2030). Het aantal voertuigkilometers op het onderliggend wegennet zal ten opzichte van de referentiesituatie licht dalen. Tabel 2.5 en 2.6 in de verschillenrapportage milieueffecten OTB-TB tonen de verhouding voertuigkilometers hoofdwegennet versus onderliggend wegennet. In tabel 2.6 is onderscheid gemaakt tussen het onderliggend wegennet dat onderdeel is van de ringstructuur (ring oost, west en Europaweg) en het onderliggend wegennet overig, zodat te zien is op welke delen van het onderliggend wegennet het verkeer met name verwacht wordt te rijden.

In het geval van een incident of andere 'opstopping' op het hoofdwegennet, zorgt een systeem van dynamisch verkeersmanagement ervoor dat het verkeer gestuurd kan worden. Op die manier kan het verkeer over van te voren bepaalde routes ('overstroomgebieden') gestuurd worden. Dit dynamisch verkeersmanagementsysteem is integraal onderdeel van de plannen. Tijdens de uitvoering van het project wordt in het kader van Groningen Bereikbaar ook een systeem van Incident Management ingevoerd, zodat op een adequate wijze op incidenten tijdens de uitvoering kan worden gereageerd.

### **D Vondellaan**

D 1 Drie varianten Vondellaan

D 2 Inrichting

D 3 Parkeerplaatsen

D 4 Fietsverbinding Vondellaan Brailleweg

D 5 Ontsluiting

## D 1 Drie varianten Vondellaan

### Zienswijze 4, 12

#### **D 1.1 Insprekers (twee) geven de voorkeur aan variant A: extra brede fietsstroken met groene middenberm.**

Bij het vooroverleg over de plannen en tijdens de zienswijzenperiode zijn verschillende reacties binnen gekomen. Aan de hand daarvan hebben wij gekozen voor de variant met aan weerszijden vrijliggende fietspaden (variant B). Deze variant wordt vanuit de optiek van verkeersveiligheid als meest veilig ervaren.

### Zienswijze 1, 3, 6, 8, 9, 10, 11, 16, 28, 74, 93

#### **D 1.2 Insprekers (elf) geven de voorkeur aan variant B: aan weerszijden vrijliggende fietspaden. Zij geven aan dat variant B veiliger is voor fietsers. Twee insprekers vinden dat de voetpaden breed genoeg moeten blijven, aangezien veel voetgangers de Vondellaan passeren. Eén inspreker geeft aan dat er meer bomen geplaatst moeten worden bij deze variant.**

Gezien de reacties die we tijdens het vooroverleg en tijdens de zienswijzenperiode hebben ontvangen, hebben we inderdaad gekozen voor de variant met aan weerszijden vrijliggende fietspaden (variant B). Deze variant wordt als de meest veilige ervaren. De voetpaden blijven breed genoeg voor voetgangers om elkaar gemakkelijk te kunnen passeren. De vraag of er nog meer bomen kunnen worden geplant, zal bij de nadere uitwerking moeten worden beantwoord. Die wens moet worden afgewogen tegen de wens om zo veel mogelijk parkeerplaatsen in de straat te handhaven.

### Zienswijze 20, 23, 25, 26, 57,75

#### **D 1.3 Insprekers (zes) geven de voorkeur aan variant C: een vrijliggend en tweerichtingsfietspad aan de westzijde van de Vondellaan. Als voornaamste argumenten voor variant C worden genoemd:**

- **Fietsers op het pad én verkeer uit de zijstraten weten dat er tegenliggers van beide zijden kunnen aankomen.**
- **Het aantal kruisende zijwegen is kleiner dan bij twee vrijliggende fietspaden aan beide zijden. Hierdoor zal het verkeer uit zijstraten de fietsers minder snel over het hoofd zien.**
- **Het fietspad is breder en laat dus meer ruimte voor het passeren dan variant B.**
- **De fietsers die zich al aan de 'goede kant' van hun vervolgroute bevinden, hoeven bij de aansluitingen aan de noord- en zuidzijden de weg niet over te steken.**

In de uiteindelijke afweging hebben wij aan de hand van de reacties die we tijdens het vooroverleg en tijdens de zienswijzenperiode hebben ontvangen, gekozen voor de variant met aan weerszijden vrijliggende fietspaden (variant B). Deze variant wordt als de meest veilige ervaren.

We zijn het met deze insprekers eens dat het niet wenselijk is als fietsers steeds moeten oversteken. Daarom hebben we het plan voor de inrichting van de Vondellaan nog iets aangepast. In het meest noordelijke deel van de Vondellaan, direct na de Van Lenneplaan, is het fietspad aan de westzijde nu een tweerichtingenfietspad geworden. Fietsverkeer dat vanuit de Van Lenneplaan naar het noorden wil, bijvoorbeeld richting binnenstad, hoeft dan niet twee keer de Vondellaan over te steken, maar kan aan de westzijde van de Vondellaan blijven fietsen.

### Zienswijze 64, 72, 35/43

***D 1.4 Insprekers vinden dat een keuze uit de drie varianten een keuze is uit drie kwaden en dat geen enkele variant de te verwachten problemen zal oplossen. Men vindt dat met de huidige kennis niet is aan te geven welke de minst slechte is, omdat de voor- en nadelen niet in kaart gebracht zijn en geen effectbeoordeling is uitgevoerd. De insprekers brengen onder de aandacht dat de Vondellaan fysiek niet is ingericht op het aantal verwachte motorvoertuigen, omdat de weg te smal is. Zij wijzen erop dat er circa zeven scholen aan de Vondellaan liggen en pleiten voor heroverweging van de verkeersveiligheid.***

De toename van het verkeer op de Vondellaan is het gevolg van de nieuwe aansluiting van de Vondellaan op het hoofdwegennet. De keuze daarvoor en de effecten daarvan zijn beschreven en beargumenteerd in het OTB/MER. Daarbij is aangegeven welke maatregelen worden getroffen om aan de wettelijke eisen (zoals lucht en geluid) te voldoen.

De te verwachten hoeveelheid verkeer in de Vondellaan is niet ongebruikelijk voor dit soort wegen in de stad. Hoewel het breedteprofiel van de straat voldoende ruimte biedt, is de huidige Vondellaan daar nu echter niet op ingericht.

Naar onze opvatting is met een herinrichting van de Vondellaan de toename van het verkeer op een veilige manier in te passen. Er worden maatregelen getroffen die enerzijds zorgen voor een veilige doorstroming van het verkeer (zowel auto's als fietsers) en anderzijds de oversteekbaarheid voor de langzame verkeersdeelnemers garanderen. Het Ontwerp-Inrichtingsplan bevat drie varianten die alle drie aan dat doel beantwoorden. Aan de hand van de reacties hebben wij gekozen voor variant B, met aan weerszijden van de Vondellaan vrijliggende fietspaden.

### Zienswijze 94

***D 1.5 Inspreker is voor de realisatie van vrijliggende fietspaden bij de Vondellaan. Of dat aan beide zijden moet zijn of een tweerichtingenfietspad aan één kant, is in dit stadium volgens de inspreker niet goed te beoordelen. Het lijkt inspreker het meest logisch een tweerichtingenfietspad aan te leggen aan de westzijde, bij de kruising met de op-afritten van de A28.***

Wij hebben inderdaad gekozen voor variant B, met aan weerszijden van de Vondellaan vrijliggende fietspaden. Daarbij hebben we nog een kleine aanpassing gedaan. In het meest noordelijke deel van de Vondellaan, direct na de Van Lenneplan, wordt het fietspad aan de westzijde een tweerichtingenfietspad. Fietsverkeer dat vanuit de Van Lenneplan naar het noorden wil, hoeft dan niet twee keer de Vondellaan over te steken, maar kan aan de westzijde van de Vondellaan blijven fietsen.

## D 2 Inrichting

### Zienswijze: 25, 26

***D 2.1 Insprekers vragen of op de Vondellaan nog andere maatregelen getroffen worden dan de voorgestelde varianten A t/m C, die het huidige comfort van de leefbaarheid in stand houden.***

Naast de herinrichting van de Vondellaan wordt in deze straat ook zogenaamd stil asfalt aangelegd. Stil asfalt zorgt voor een minder grote geluidbelasting.

### Zienswijze: 25, 26, 33

***D 2.2 Insprekers vragen of de rotonde ter hoogte van de Iddekingeweg / Vondellaan gehandhaafd blijft. Zij vinden de wijze waarop de rotonde nu is ingericht, onveilig. Ook vragen zij waar en hoeveel stoplichten er in totaal komen vanaf de Vondellaan/ Van Ketwich Verschuurlaan tot aan de binnenstad (Emmapplein). Wordt dit met een groene zone***



***ingeregeld? De insprekers vragen welke maatregelen worden genomen om te voorkomen dat de Vondellaan een ideale route wordt naar de binnenstad. Zij vinden het belangrijk dat het leefklimaat aan de Vondellaan behouden blijft.***

De kruising Vondellaan/Van Iddekingeweg blijft een rotonde. Wel hebben we met het oog op het bevorderen van de veiligheid van de fietsers, het plan iets aangepast. De fietsstroken die nu op de rotonde liggen, worden gewijzigd in vrijliggende fietspaden.

Wat betreft de verkeersregelininstallaties die de automobilisten tegenkomen op weg naar de binnenstad: er komen nieuwe verkeerslichten bij de oversteek voor voetgangers en fietsers bij het Gomarus College, vervolgens twee bij de op- en afritten van de A7/A28 en één bij de kruising met de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan. De verkeerslichten worden zo op elkaar afgestemd dat er een 'groene golf' ontstaat, zodat er zo weinig mogelijk opstoppingen ontstaan.

De Vondellaan blijft net als nu een route naar de binnenstad vanuit De Wijert. De toename van het verkeer wordt veroorzaakt door het feit dat er bij de Vondellaan in de nieuwe situatie ook een aansluiting op de ringweg komt. Om de toename van het verkeer op een veilige manier in te passen, is het Inrichtingsplan voor de Vondellaan opgesteld.

**Zienswijze 8, 9**

***D 2.3 Insprekers vragen waar de verkeerslichten op de Vondellaan geplaatst worden.***

De verkeerslichten in de Vondellaan komen bij de voetgangers-/fietsersoversteek bij het Gomarus College.

**Zienswijze 78**

***D 2.4 Inspreker merkt op dat bij de nieuwe inrichting van de Vondellaan één rijbaan wordt gerealiseerd per rijrichting. Niet alleen auto's, maar ook het openbaar vervoer gaat gebruik maken van deze weg. Hoe wordt er voor gezorgd dat men op een vlotte manier het centrum kan bereiken?***

De inrichting van de Vondellaan moet enerzijds voldoen aan een vlotte doorstroming, met name voor auto's en openbaar vervoer, en anderzijds de veiligheid en de oversteekbaarheid voor de langzame verkeersdeelnemers garanderen. Met het Inrichtingsplan dat voor de Vondellaan is opgesteld, wordt aan beide voorwaarden voldaan.

**Zienswijze 18, 68**

***D 2.5 Insprekers vragen of ter hoogte van de P.C. Hooftlaan een vluchtheuvel komt. Zij zijn van mening dat een vluchtheuvel het verkeer zal dwingen een lagere snelheid aan te houden op de Vondellaan, waardoor de situatie veiliger wordt.***

Hier komt inderdaad een oversteek met een vluchtheuvel.

**Zienswijze 92**

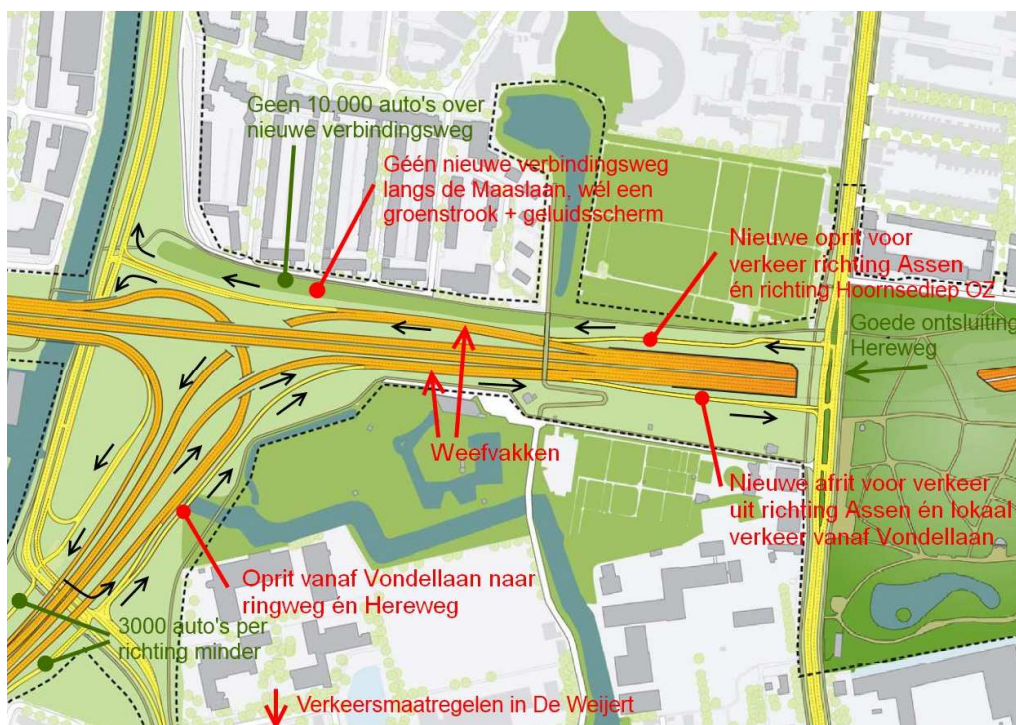
***D 2.6 Inspreker merkt op dat het Vondelpad in de nieuwe situatie geen aansluiting meer heeft op de Vondellaan. Volgens de inspreker bestaat de weg op het terrein van het ROC Menso Alting en het Gomarus College die nu aansluiting biedt op de Vondellaan, dan niet meer.***

Het Vondelpad eindigt nu inderdaad op de Vondellaan. In de nieuwe situatie krijgt het Vondelpad via een nieuwe verbinding een aansluiting op de H. Roland Holststraat. Vandaar kan het verkeer doorrijden naar de Vondellaan.

**Zienswijze 28**

***D 2.7 Inspreker betuigt adhesie aan de plannen van stadje Arthur Kamminga (zie afbeelding). Het voorstel om vanaf de verbindingbogen A28-N7 een op- en afrit te maken naar de Hereweg neemt een deel van de bezwaren van de schoolgroep t.a.v. de Vondellaan***

weg, omdat de verkeersstoe name dan beduidend minder is. Het plan van Kamminga om het stuk Vondellaan tussen de op- en afritten af te sluiten voor auto's, lijkt voor de inspreker in alle opzichten grote winst.



In het ontwerp is een aansluiting van de Hereweg op de ringweg gerealiseerd via een nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan. De verbindingsweg is vanuit Helpman zowel via de Hereweg als via de Helperzoom/Waterloolaan te bereiken. Door het deels verdiept aanleggen van de zuidelijke ringweg is een directe aansluiting vanaf de Hereweg op de hoofdrijbaan van de zuidelijke ringweg in westelijke richting technisch niet meer mogelijk.

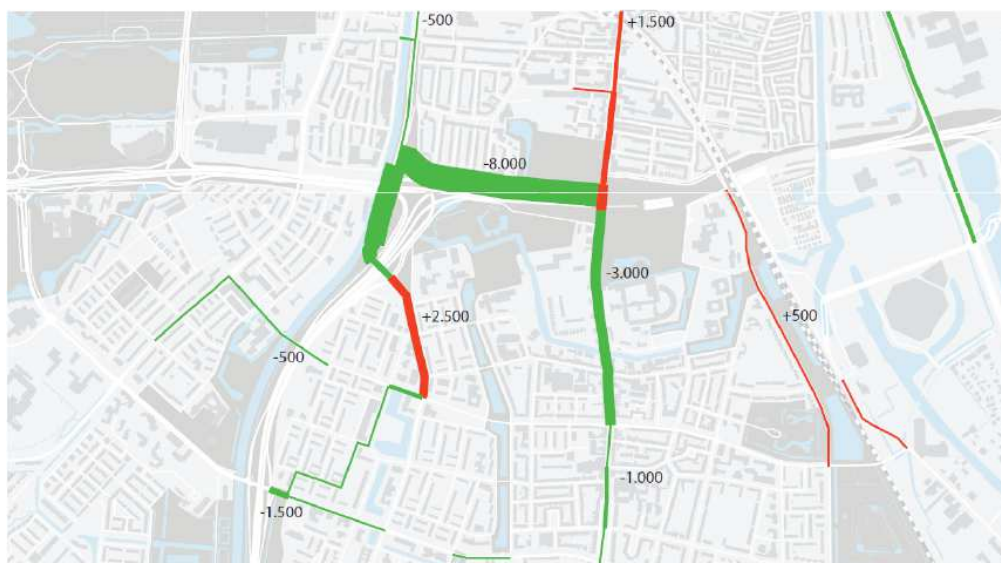
Deze zienswijze bevat een voorstel om bij de Hereweg één oprit en één afrit te maken tussen de A28 en de Hereweg. Deze sluiten niet aan op de hoofdrijbaan van de zuidelijke ringweg, maar op de verbindingsbogen tussen de A28 en de zuidelijke ringweg.

De projectorganisatie heeft de afgelopen periode uitgebreid onderzoek gedaan naar vier uitwerkingen van deze variant en de uitkomsten van dit onderzoek besproken met dhr. Kamminga. De vier varianten zijn:

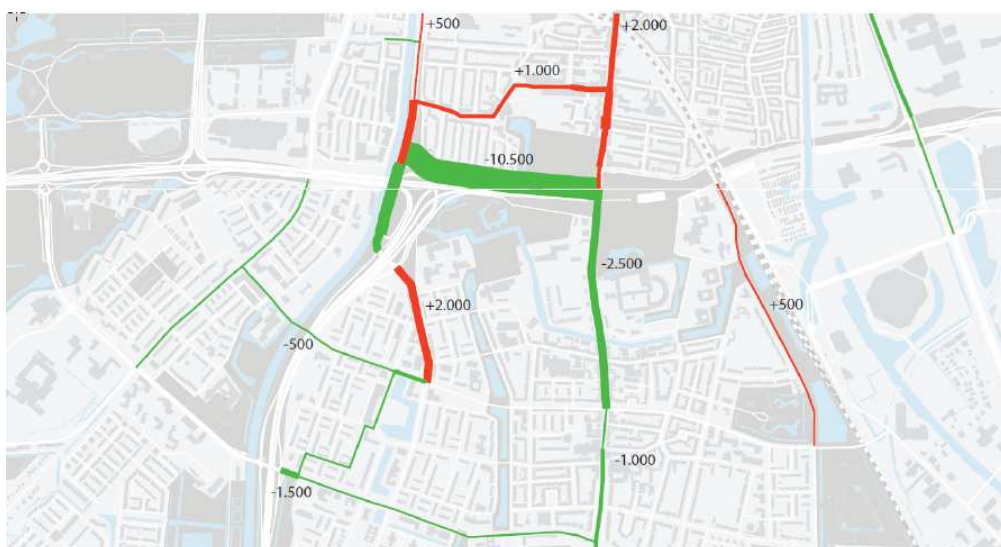
- Variant 1: Halve aansluiting Hereweg – A28 met volledige verbindingsweg naast de Maaslaan.
- Variant 2: Halve aansluiting Hereweg – A28 zonder verbindingsweg naast de Maaslaan.
- Variant 3: Halve aansluiting Hereweg – A28 met volledige verbindingsweg naast de Maaslaan en daarbij geen uitwisseling van verkeer tussen Vondellaan en de A28 en N7.
- Variant 4: Halve aansluiting Hereweg – A28 zonder verbindingsweg naast de Maaslaan en daarbij een volledige knip in de Vondellaan voor autoverkeer (niet voor bussen).

De eerste conclusie is dat de op- en afrit technisch 'maakbaar' zijn en het verkeer van de A28 een directere en snellere verbinding met Groningen-Zuid en het centrum van de Hereweg bieden. Maar deze bestemmingen zijn via de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan ook vanuit alle richtingen bereikbaar. Verder blijkt dat de extra kosten voor de uitvoering van deze varianten naar schatting 6 tot 8 miljoen euro bedragen.

De varianten maken de nieuwe verbindingsweg langs de Maaslaan niet overbodig, omdat deze noodzakelijk blijft voor verkeer uit de richting Drachten en Hoogezand.



*Variant 1: meer verkeer N7/Vondellaan/Hereweg Noord, minder op verbindingsweg en Hereweg Zuid*



*Variant 2: meer verkeer N7/Vondellaan/Hereweg Noord, minder op verbindingsweg en Hereweg Zuid*

Van de vier alternatieven hebben de varianten 1 en 2 een onacceptabele consequentie: aanzienlijk meer verkeer bovenop de toename van verkeer in de Vondellaan. Het aantal verkeersbewegingen zou dan op het drukste deel toenemen tot 13.500 motorvoertuigen per etmaal, ten opzichte van 3.500 zonder project. Met de andere inrichting van de Vondellaan zijn de verwachte 11.500 voertuigen goed op te vangen, maar daarmee is de grens wel bereikt.

Bij variant 2 verschuift een deel van de verkeersbewegingen naar de Rivierenbuurt. Het verwijderen van de verbindingsweg bij variant 2 (en ook bij 4), betekent ook dat het verkeer op de zuidelijke ringweg vanuit Drachten en vanuit Hoogezand geen directe aansluiting meer heeft op de Hereweg. Verkeer vanuit Drachten en Hoogezand kan het centrum dan alleen nog via het Emmaviaduct en de Europaweg bereiken, en heeft daarmee een ingang minder dan nu het geval is. De Hereweg is bij het laten vervallen van de nieuwe verbindingsweg voor het verkeer vanaf de zuidelijke ringweg alleen bereikbaar door 'rondjes' te rijden op de

weefvakken tussen de Brailleweg en de Hereweg. Het Julianaplein en de aansluiting Vondellaan/Centrum worden hierdoor erg gevoelig voor verstoringen, die snel tot terugslag op de zuidelijke ringweg kunnen leiden. Gezien de centrale verdeelfunctie van het Julianaplein is dit niet wenselijk.



*Variant 3: meer verkeer N7/omgeving Corpus/Hereweg Noord/Van Ketwich Verschuurlaan/Helperzoomtunnel, minder op verbindingsweg/Vondellaan/Hereweg Zuid*



*Variant 4: meer verkeer N7/ omgeving Corpus/Hereweg Noord/Van Ketwich Verschuurlaan/Helperzoomtunnel, minder op verbindingsweg/Vondellaan/Hereweg Zuid*

Varianten 3 en 4 leveren naast een gedeeltelijke aansluiting op de ring (A28) voor de Hereweg ook een ontlasting voor de Vondellaan op. Dit maakt deze varianten tot interessante alternatieven. Het (gedeeltelijk) afsluiten van de Vondellaan, zoals bij variant 3, leidt weliswaar tot minder verkeer op de Vondellaan, maar zorgt voor meer verkeer in gebieden die juist niet extra belast moeten worden.

Al met al zijn de nadelen groter dan de voordelen:

- Met het Inrichtingsplan Helpman/Coendersborg zijn de verkeersstromen zo geleid dat de verkeersdruk acceptabel is vanuit het oogpunt van veiligheid en leefbaarheid. Beide varianten van de Hereweg-aansluiting trekken meer verkeer aan door Helpman richting de Helperzoomtunnel. Hetzelfde geldt voor de consequenties van de vierde variant voor de Rivierenbuurt.
- De verbeterde bereikbaarheid van de omgeving Martinizekenhuis als gevolg van een directere aansluiting op de zuidelijke ringweg wordt tenietgedaan door een extra belasting vanwege het (gedeeltelijk) afsluiten van de Vondellaan.
- De varianten 3 en 4 leiden tot meer verkeersbewegingen in De Wijert, tegenover de afname op de Vondellaan.
- Het verschuiven van de verkeersbewegingen op de belangrijke zuid-westroute van de Van Ketwich Verschuurlaan-A28-Laan Corpus den Hoorn vraagt om ingrijpende aanpassingen rondom de aansluiting A28.
- De route A28 Noord van en naar de Van Ketwich Verschuurlaan wordt in geval variant 3 en 4 de in- en uitvalroute van en naar Groningen-Zuid omdat de Vondellaan vervalt. Dit zorgt voor meer verkeer en vraagt om capaciteitsuitbreiding van de westelijke afrit A28 (vanaf Julianaplein), de kruising aan de westzijde van het wegviaduct en de doorgang onder het viaduct. Gevolg hiervan is dat de beweegbare brug naar het westen moet worden verschoven of dat ruimte moet worden gemaakt om de A28 naar het oosten op te schuiven, inclusief het wegviaduct. Dit is gezien de consequenties voor de omgeving en de hoge investeringskosten, niet wenselijk.
- Bij variant 3 verliest de Vondellaan de afrit vanaf de A28 en de directe aansluiting op de zuidelijke ringweg, waarmee er minder mogelijkheden zijn om de wijken en voorzieningen te bereiken. Dit maakt het verkeerssysteem minder flexibel en minder robuust. Bij variant 4 is ook de route naar de binnenstad niet mogelijk. Uit verkeerskundig onderzoek blijkt dat de vier onderzoeksvarianten deels aan de gestelde doelen voldoen, maar dat zij op andere plekken op het onderliggend wegennet meer verkeer veroorzaken. Deze consequenties zijn onacceptabel of wegen onvoldoende op tegen het beperkte voordeel om de vanaf de Hereweg de A28 te bereiken. Immers: de verbindingsweg biedt een aansluiting naar de A28 én de zuidelijke ringweg.  
Gelet op met name de verkeerskundige overwegingen is besloten de variant niet nader uit te werken en niet op te nemen in het Tracébesluit.

### Zienswijze 67

#### ***D 2.8 Inspreker vraagt of het fietspad bij de Vondellaan tussen de Van Ketwich Verschuurlaan en de Van Iddekingeweg vrijliggend wordt.***

Omdat de toename van het verkeer in dit deel van de Vondellaan veel minder is dan in het noordelijke deel, worden hier minder ingrijpende maatregelen getroffen. Ter hoogte van de P.C. Hooftlaan komt een oversteek met vluchtheuvel. Bij de bushalte vlakbij de rotonde bij de Van Iddekingeweg komen vrijliggende fietspaden. In de rest van dit deel van de Vondellaan blijft de situatie zoals die nu is – een rijbaan met aanliggende fietsstroken - gehandhaafd.

### Zienswijze 78

**D 2.9 Inspreker vindt dat voorzieningen langs de Vondellaan, zoals scholen en winkels, onbereikbaar worden.**

De Vondellaan wordt zo ingericht dat het verkeer goed doorstroomt en de straat veilig is voor fietsers en voetgangers. Er komen vrijliggende fietspaden en veilige oversteekplaatsen voor voetgangers. Daardoor blijven de scholen en winkels goed en veilig bereikbaar.

### Zienswijze 6, 10

**D 2.10 Insprekers vragen of de voetbalkooi aan de Vondellaan verplaatst kan worden naar het Hendrik de Vriesplantsoen. Dit is volgens de insprekers veiliger en zij hebben de intentie om daar een Cruyff Court te realiseren.**

Ook na de herinrichting van de Vondellaan is er voldoende ruimte om de voetbalkooi op de huidige locatie in te passen. Of verplaatsing van de kooi naar een nieuwe locatie een betere optie is, kan bij de nadere uitwerking in overleg met de belanghebbenden verder worden onderzocht.

## D 3 Parkeerplaatsen

### Zienswijze 3, 5, 6, 8, 9, 10, 25, 26, 64

**D 3.1 Insprekers vinden dat te veel parkeerplaatsen verdwijnen, terwijl er in de huidige situatie al te weinig parkeerplaatsen aanwezig zijn. Eén inspreker geeft aan dat het wenselijk is om gratis te kunnen parkeren in de hele wijk. Andere insprekers vragen of parkeerplaatsen die mogelijk verdwijnen, elders worden gerealiseerd. Worden bewoners hierbij betrokken?**

De parkeerplaatsen die vanwege de herinrichting van de Vondellaan verdwijnen, worden gecompenseerd op een nieuw parkeerterrein direct naast het Gomarus College, haaks op de Henriëtte Roland Holststraat. Dit parkeerterrein is in het her Inrichtingsplan opgenomen. In het overgrote deel van de wijk is het parkeren gratis.

### Zienswijze 35/43

**D 3.2 Inspreker verzoekt inzicht te geven in de cijfers van de parkeerbehoefte en de voorgenomen parkeervoorzieningen in en om de Vondellaan.**

Bij de herinrichting van zowel de Maaslaan als de Vondellaan is wat betreft het aantal te realiseren parkeerplaatsen niet gekeken naar cijfers over de parkeerbehoefte, maar naar het aantal parkeerplaatsen dat nu feitelijk aanwezig is. Uitgangspunt is dat het huidige aantal minimaal terug moet komen. In beide Inrichtingsplannen is daarin voorzien.

### Zienswijze 64

**D 3.3 Inspreker merkt op dat de Inrichtingsplannen duidelijk maken dat een aantal parkeerplaatsen zal verdwijnen waarvoor compensatie moet worden gezocht. Compensatie dient volgens de inspreker vooraf te zijn verzekerd.**

De parkeerplaatsen die door de herinrichting verdwijnen, worden inderdaad gecompenseerd. In het Inrichtingsplan Maaslaan wordt het haaks parkeren vervangen door langsparkeren in de Maaslaan en het daarop aansluitende deel van het Hoornsediep. Uitgangspunt is dat minimaal het huidige aantal terug moet komen. Het Ontwerp-Inrichtingsplan Maaslaan voldoet aan dat uitgangspunt, want er komen in totaal 120 parkeerplaatsen en dat is 15 meer dan in de huidige situatie (105).

De parkeerplaatsen die vanwege de herinrichting van de Vondellaan verdwijnen, worden gecompenseerd op een nieuw parkeerterrein direct naast het Gomarus College, haaks op de Henriëtte Roland Holststraat. Dit parkeerterrein is in het her Inrichtingsplan opgenomen. Het

aantal parkeerplaatsen op dit parkeerterrein is gelijk aan het aantal dat door de herinrichting van de Vondellaan verdwijnt.

### Zienswijze 23

***D 3.4 Inspreker pleit voor het behouden van parkeerplaatsen in de H. Roland Holststraat. Ook verzoekt inspreker de ingang van de parkeerplaats bij de Vondellaan niet via de H. Roland Holststraat te laten verlopen.***

Uitgangspunt in de plannen is dat het huidige aantal parkeerplaatsen na de herinrichting gehandhaafd blijft. Parkeerplaatsen die verdwijnen, worden gecompenseerd op een nieuw parkeerterrein direct naast het Gomarus College, haaks op de Henriëtte Roland Holststraat. De aansluiting van dat parkeerterrein gaat via de Henriëtte Roland Holstraat, omdat dat de meest verkeersveilige oplossing is.

### Zienswijze 28

***D 3.5 Inspreker noemt het onacceptabel dat de parkeerplaatsen die aan de Vondellaan verdwijnen, worden gecompenseerd aan het Vondelpad. De schoolcampus van het Gomarus College verwordt daarmee tot een P+R-terrein. Uit het oogpunt van veiligheid en luchtkwaliteit is het beter om de parkeerruimte elders te realiseren. Inspreker noemt hiervoor verschillende opties (parkeren boven de vijvers die aangelegd worden naast de school, het verplaatsen van een deel van de vijver naar het Vondelpad om parkeerruimte te creëren buiten het Vondelpad, parkeren langs de zijkant van de school met insteekhavens, en parkeren onder de nieuw te bouwen sportzaal aan de H.R. Holststraat). Als parkeergelegenheid boven of in plaats van de vijver komt, kan dit ingepast worden in de omgeving door het plaatsen van bomen en/of een groen dak.***

De parkeerplaatsen die in de Vondellaan vanwege de herinrichting van deze straat verdwijnen, zijn bedoeld voor de bewoners van de Vondellaan. Daarom moeten deze op een zo kort mogelijke afstand van de woningen terugkomen. Om die reden is gekozen voor de aanleg van een nieuw parkeerterrein dicht bij de woningen aan de Vondellaan. Het parkeerterrein komt te liggen aan het Vondelpad naast het Gomarus College en is verbonden met de Vondellaan via de Henriëtte Roland Holststraat.

De opties die inspreker noemt als alternatief voor deze oplossing zijn erg kostbaar en vallen ook om die reden af.

## D 4 Fietsverbinding Vondellaan – Brailleweg

### Zienswijze 16, 25, 26

***D 4.1 Insprekers hebben vragen over het verdiepte fietspad Vondellaan-Brailleweg. Eén inspreker is voor de aanleg hiervan. Andere insprekers merken op dat er geen uitgewerkt plan is voor deze fietsverbinding. Daarnaast vragen zij of voldoende rekening is gehouden met de veiligheid voor weggebruikers op dit punt.***

Deze fietsroute langs het Noord-Willemskanaal is onder andere belangrijk voor scholieren. Dit fietspad wordt verdiept aangelegd. Fietsers hoeven de op- en afritten van de A28 daardoor niet over te steken en kunnen veilig doorfietsen.

In het Ontwerp-Tracébesluit staat nog dat deze fietsverbinding ter hoogte van de Vondellaan twee nieuwe kruisingen met verkeerslichten krijgt. De Stuurgroep ARZ vindt dit niet wenselijk en heeft inmiddels besloten dit fietspad verdiept aan te leggen. Dit is beter voor de veiligheid en het maakt de route sneller. Deze aanpassing is opgenomen in het Tracébesluit.

## D 5 Ontsluiting

### Zienswijze 25,26

***D 5.1 Insprekers vragen of de ontsluiting van de nieuwe afrit naar de Vondellaan op de ringweg echt cruciaal is in het ontwerp. Zij zijn benieuwd of er ook een andere oplossing mogelijk is.***

De aansluiting van de Vondellaan op de zuidelijke ringweg (de A7) is een van de nieuwe aansluitingen op de ring. Deze aansluitingen zijn noodzakelijk om het verkeer vanaf de ringweg op een goede en vlotte manier naar de zuidelijke stadswijken te leiden, en vice versa. In het zuidelijke stadsdeel zijn in de nieuwe situatie meerdere aansluitingen, zodat het verkeer wordt gespreid en niet op één plek wordt geconcentreerd. De aansluiting bij de Van Ketwich Verschuurlaan op de A28 (de weg Groningen/Assen) blijft gehandhaafd. Ook de Hereweg behoudt een goede aansluiting met zowel de A28 als de A7. Er komt namelijk een nieuwe verbindingsweg tussen de Hereweg en het Julianaplein. Vandaar kan het verkeer naar zowel de A28 als de A7.

Deze combinatie van aansluitingen zorgt voor een goede bereikbaarheid van het zuidelijke stadsdeel van en naar de A7 en A28.

## E Helpman

E 1 Veiligheid

E 2 Verkeersdrukke

E 3 Inrichting

E 4 Effectenbeoordeling

E 5 Kruispunt plateaus en Uitritconstructies

E 6 Verkeersprognose Helpman en de Wijert

E 7 Bereikbaarheid en zichtbaarheid Winkelcentrum Helpman

E 8 Helperzoomtunnel

E 9 Overig

### E 1 Veiligheid

#### Zienswijze 21

***E 1.1 Inspreker maakt zich zorgen over de veiligheid voor scholieren en werknemers van het Zernike College aan de Helper Brink, omdat deze straat drukker wordt. Volgens de inspreker is het zebrapad op de kruising Van Iddekingeweg / Hora Siccamasingel in de huidige situatie erg onveilig, en zal in de nieuwe situatie de veiligheid voor de scholieren nog verder verslechteren.***

Voor de Helper Brink worden in het Inrichtingsplan Helpman/Coendersborg een aantal verkeersmaatregelen voorgesteld die de veiligheid moeten waarborgen. De Helper Brink wordt een 30 km/uur-gebied. Aan de beide uiteinden wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd, wat het doorgaand verkeer ontmoedigt. Ook worden maatregelen getroffen om het oversteken veilig te maken.

Op de Van Iddekingeweg is de verkeerstoename – zoals blijkt uit de verkeersprognoses – relatief beperkt. Daarom zijn hier geen extra maatregelen voorzien.



#### Zienswijze 44, 50

***E 1.2 Insprekers maken zich zorgen over de veiligheid in de wijk Helpman. Zij vrezen dat de toename van verkeer op de De Savornin Lohmanlaan en de Goeman Borgesiuslaan leidt tot een onveilige situatie voor weggebruikers. Ze hebben twijfels over de voorgestelde maatregelen en zien graag dat extra veiligheidsmaatregelen worden getroffen op de De Savornin Lohmanlaan.***

Het verkeer op de De Savornin Lohmanlaan en de Goeman Borgesiuslaan neemt inderdaad toe. De toename is echter naar onze opvatting niet zodanig dat het verkeer niet op een veilige manier kan worden ingepast. De De Savornin Lohmanlaan wordt 30 km/uur-gebied en op zowel de Goeman Borgesiuslaan als de De Savornin Lohmanlaan worden maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid te vergroten. De keuze van de maatregelen is maatwerk. Daarom worden deze samen met de bewoners verder uitgewerkt.

#### Zienswijze 50

***E 1.3 Volgens de inspreker ontbreken suggesties in het verkeersplan Helpman om de twee verzamelwegen/ontsluitingswegen veiliger te maken.***

Omdat er verschillende manieren zijn om de wegen veiliger te maken, is in het verkeersplan aangegeven dat de te treffen maatregelen in overleg met de bewoners verder worden uitgewerkt. Daarom is op de kaart van het verkeersplan de term 'maatwerk' gehanteerd.

#### Zienswijze 88

***E 1.4 Inspreker vindt de kruising van de Goeman Borgesiuslaan met de Verlengde Hereweg onveilig. Het kruispunt is door de geparkeerde auto's onoverzichtelijk voor weggebruikers. Bij een toename van verkeer in de nieuwe situatie is dit onverantwoord.***

Dit kruispunt is nu door middel van verkeerslichten geregeld en dat blijft in de toekomst zo. Ook het straatparkeren blijft gehandhaafd. Verbreding van het wegprofiel zou namelijk kunnen uitnodigen tot sneller rijden en dat willen we hier voorkomen. Samen met de bewoners gaan we kijken of op dit kruispunt nog aanvullende maatregelen nodig zijn om te benadrukken dat het verkeer vanaf de Verlengde Hereweg hier een woonwijk inrijdt.

## E 2 Verkeersdrukte

#### Zienswijze 69

***E 2.1 Inspreker wenst dat de Hereweg en de Verlengde Hereweg autoarmer worden. De inspreker vindt een drukke weg midden in een woonwijk niet prettig en niet passen in het winkelgebied van Helpman.***

Volgens de verkeersprognoses wordt het bij de uitvoering van het project Aanpak Ring Zuid rustiger op de Hereweg en de Verlengde Hereweg. Daarmee wordt voldaan aan de wens van de inspreker.

#### Zienswijze 19,21

***E 2.2 Insprekers maken zich zorgen over toenemend verkeer op de Van Iddekingeweg. Het wordt volgens hen drukker op de route Van Iddekingeweg naar de Hereweg en van de Van Iddekingeweg naar de Helper Brink, waardoor de veiligheid voor senioren en kinderen verslechtert. Eén inspreker stelt voor de stoplichten op de Van Iddekingeweg/Hereweg niet altijd te laten reguleren door bussen om voor betere doorstroming te zorgen. Daarnaast pleit de inspreker ervoor dat aparte fietsstoplichten worden gerealiseerd en voor slechtweerstoplichten voor fietsers.***

Op de Van Iddekingeweg is de verkeerstoename – zoals blijkt uit de verkeersprognoses – relatief beperkt. Daarom zijn hier in het kader van het project Aanpak Ring Zuid geen extra maatregelen voorzien.

#### Zienswijze 29, 73, 81

***E 2.3 Volgens de inspreker wordt de De Savornin Lohmanlaan drukker in de nieuwe situatie. Eén inspreker geeft aan dat het maken van een 30 km-zone geen oplossing is voor de verkeersonveiligheid, de extra uitlaatgassen en de extra geluidsoverlast die wordt veroorzaakt door de toename van het autoverkeer. Een andere inspreker merkt op dat de toename van verkeer gevolgen zal hebben voor de beschermde diersoorten die in de omgeving van de Savornin Lohmanlaan leven. Zoals de Erinaceus Europaeus (egel), Sciurus vulgaris (eekhoorn) en vleermuizen.***

De veronderstelling dat het in de De Savornin Lohmanlaan drie tot vier keer drukker wordt, is niet juist. Dat blijkt uit de verkeersprognoses. Het verkeer neemt inderdaad toe, maar niet zodanig dat het verkeer niet goed kan worden ingepast. Met de invoering van een 30 km/uur-regime en het treffen van maatregelen om de oversteekbaarheid te vergroten, kunnen de nadelige effecten van de verkeerstoename in onze ogen voldoende worden gecompenseerd. Dat geldt voor de effecten voor geluid en lucht en ook voor de gevolgen voor beschermde diersoorten.

#### Zienswijze 50, 79

***E 2.4 Insprekers vinden dat de Helperzoom en de Helper Brink te druk worden. Dit past volgens één inspreker niet bij het karakter van de woonwijk.***

Het Inrichtingsplan voor Helpman bestaat uit een verkeersplan met een samenhangend pakket verkeersmaatregelen dat gericht is op een leefbare en veilige wijk. De verkeerscirculatie in de wijk wordt met het verkeersplan zodanig gewijzigd dat autoverkeer in de meest kwetsbare gebieden – met name daar waar de scholen zijn geconcentreerd – wordt ontmoedigd. Bovendien wordt het overgrote deel van Helpman/Coendersborg 30 km/uur-gebied. Ook worden in diverse straten maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten. Naar onze opvatting is de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de wijk met het verkeersplan goed gewaarborgd.

### E 3 Inrichting

#### Zienswijze 4

***E 3.1 Inspreker maakt zich zorgen over het behouden van het groene, besloten en historische karakter van de wijk Helpman.***

De belangrijkste maatregelen die met het verkeersplan worden getroffen, zijn wijzigingen in de verkeerscirculatie, het verruimen van het 30 km/uur-gebied en het treffen van maatwerkmaatregelen om de oversteekbaarheid te vergroten. Deze maatregelen gaan niet gepaard met grote ingrepen in het groen en de ruimtelijke structuur van de wijk.

#### Zienswijze 81

***E 3.2 Inspreker stelt de volgende aanvullingen voor op het plan voor Helpman, om het verkeer te beperken en de veiligheid te houden zoals die nu is:***

- ***Op de kruising met de Verlengde Hereweg eenrichtingsverkeer, zodat verkeer wel de De Savornin Lohmanlaan in kan, maar niet er uit. Dit verkeer kan de wijk verlaten via de Helper Brink.***
- ***De voorgestelde 30 km/uur-grens en verboden voor vrachtverkeer.***

- ***De eveneens voorgestelde verkeersdrempels zijn goed, maar moeten scherp en hoog genoeg zijn om het verkeer ook daadwerkelijk te dwingen af te remmen.***
- ***Aanleg van fietspaden.***

De De Savornin Lohmanlaan moet in onze optiek tweerichtingsverkeer behouden met het oog op een goede bereikbaarheid van de wijk. Verder moet het 30 km/uur-gebied naar onze mening ook bereikbaar blijven voor vrachtverkeer, omdat het gaat om bestemmingsverkeer. In een 30 km/uur-gebied is het niet gebruikelijk aparte fietspaden aan te leggen. Ook in Helpman wordt daar niet voor gekozen. De veiligheid voor fietsers en voetgangers wordt op een andere manier geborgd, zoals door het aanbrengen van inritconstructies bij het inrijden van het 30 km/uur-gebied en kruispuntverhogingen of verkeersdrempels in het 30 km/uur-gebied zelf. Die maatregelen kunnen op verschillende manier worden vorm gegeven. Dat gebeurt in overleg met de belanghebbenden in de wijk (bewoners, scholen en bedrijven).

### Zienswijze 2

***E 3.3 Inspreker merkt op dat in de Helper Brink een knip wordt toegepast. De inspreker is van mening dat deze knip ook toegepast moet worden in de De Savornin Lohmanlaan.***

In het verkeersplan is er niet voor gekozen een knip aan te brengen in de De Savornin Lohmanlaan. De weg blijft over de volle lengte tweerichtingsverkeer, zodat de aanwezige centrumvoorzieningen – waaronder de supermarkt – goed bereikbaar blijven. Om de veiligheid te waarborgen, wordt hier wel een 30 km/uur-regime ingevoerd. Op deze wijze worden de nadelige effecten van de verkeerstoename in onze ogen voldoende gecompenseerd.

### Zienswijze 69

***E 3.4 Inspreker merkt op dat veel kleine kinderen naar school gaan aan de Helper Brink. Die hebben volgens de inspreker belang bij een rustig straatbeeld, evenals bewoners van verpleegtehuis Coendershof.***

Deze opmerking is terecht. Daarom wordt de Helper Brink een 30 km/uur-gebied en aan de beide uiteinden van de straat wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd. Dat ontmoedigt het doorgaand verkeer. Ook worden maatregelen getroffen om het oversteken veilig te maken.

### Zienswijze 83

***E 3.5 Inspreker vindt dat de Helper Brink een 30 km/uur-zone moet worden. Daarnaast pleit de inspreker voor het invoeren van eenrichtingsverkeer aan beide uiteinden van deze straat.***

De Helper Brink wordt inderdaad een 30 km/uur- gebied en aan de beide uiteinden van de straat wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd.

### Zienswijze 7, 22, 81

***E 3.6 Insprekers vinden dat de Helperzoom een 30 km/uur-zone moet worden om de veiligheid te waarborgen voor verschillende weggebruikers, zoals schoolgaande kinderen, senioren en fietsers. Een van de insprekers vindt dat een 30 km/uur-zone op deze straat toegepast moet worden in verband met geluidsoverlast.***

In het verkeersplan Helpman/Coendersborg wordt het overgrote deel van Helpman/Coendersborg 30km/uur-gebied. Het zuidelijke deel van de Helperzoom (het deel ten zuiden van de Helper Brink) en de Goeman Borgesiuslaan vormen daarop een uitzondering . Deze twee straten zijn in het verkeersplan aangeduid als ‘verzamelwegen’. Deze wegen ‘verzamen’ het verkeer uit de wijk en ‘brengen’ dit naar de twee gebiedsontsluitingswegen van de wijk: de Hereweg/Verlengde Hereweg en de Duinkerkenstraat. Gelet op de functie van ‘verzamelweg’, behouden deze straten hun maximumsnelheid van 50 km/uur en zijn ze geen onderdeel van het 30 km/uur-gebied.

Wel worden hier vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid maatregelen getroffen om de overstekbaarheid voor fietsers en voetgangers te waarborgen. Deze maatregelen worden nader uitgewerkt in overleg met de bewoners.

#### Zienswijze 7

***E 3.7 Inspreker stelt voor om een verbinding te maken van de Helperzoom naar de Verlengde Hereweg via de Engelse Kamp. Dit ter ontlasting van de zuidelijke helft van de Helperzoom.***

Dit voorstel wijzen wij af. De mogelijke voordelen, zoals ontlasting van het zuidelijke deel van de Helperzoom, wegen niet op tegen de nadelen. Het is een grote ingreep, waarvoor de fysieke ruimte ontbreekt.

#### Zienswijze 52

***E 3.8 Inspreker stelt voor om – als uitvoering van de voorgenomen definitieve afsluiting van de Engelse Kamp voor autoverkeer (ter hoogte van het Helperdiep) – de dam over het Helperdiep (tussen Coendersweg en Engelse Kamp) te vervangen door een lichte brug. Volgens de inspreker wordt zo de ecologische verbinding verbeterd en wordt het fraaie open zicht op het Helperdiep hersteld.***

De Engelse Kamp (ter hoogte van het Helperdiep) blijft volgens het verkeersplan inderdaad afgesloten voor autoverkeer. Maar de uitvoering van die maatregel in de vorm van een brug die de huidige dam vervangt (om daarmee de ecologische verbinding te verbeteren en het open zicht op het Helperdiep te herstellen) is een kostbare ingreep en niet realiseerbaar binnen de financiële kaders van het verkeersplan.

#### Zienswijze 52

***E 3.9 Inspreker stelt voor het oostelijke deel van de Helperlinie uitsluitend in te richten voor voetgangers en fietsers. Er zou geen gemotoriseerd vervoer moeten worden toegelaten over deze passage, zeker niet als alternatieve verbinding naar de Helperzoom. De verbinding voor hulpdiensten, die over het grondgebied van Forensisch Psychiatrisch Centrum Dr. S. van Mesdag loopt, vormt volgens de inspreker daarop een terechte uitzondering. Omdat deze verbinding niet helemaal doorloopt tot het wegdek van de Engels Kamp, zal deze verbinding daarop moeten worden aangepast.***

De opvatting om op deze route geen gemotoriseerd verkeer toe te laten – conform de huidige situatie – delen wij en is daarom ook niet in de plannen opgenomen. De hulpdiensten op deze route vormen daarop inderdaad een uitzondering. Hiervoor hoeft de verbinding niet te worden aangepast, omdat deze daarvoor voldoende op is ingericht.

#### Zienswijze 83

***E 3.10 Inspreker vindt dat de trajectkruising met de Helperzoom een doorsnijding is van de groene long, die voor allerlei dieren belangrijk is.***

De Helperzoom is onderdeel van de stedelijke ecologische structuur (SES). Als die wordt doorsneden, moeten waar nodig compenserende maatregelen worden getroffen, bijvoorbeeld compensatie van bomen en houtopstanden, watercompensatie en faunapassages. Bij de realisatie van de Helperzoomtunnel is sprake van een doorsnijding van het SES-gebied. Voor de realisatie van de tunnel is een omgevingsvergunning aangevraagd. In de Ruimtelijke Onderbouwing die hoort bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning, is aangegeven hoe de groen- en watercompensatie wordt ingevuld. Daarmee voldoet de aanleg van de tunnel aan de bepalingen uit het natuurbeschermingsrecht.

### Zienswijze 76

**E 3.11 Inspreker vermoedt dat de vijver aan de Helperzoom niet meer gebruikt zal worden als recreatievijver, doordat de verkeersdrukke op dit punt toeneemt. De inspreker denkt dat ouders hun kinderen niet willen blootstellen aan het verkeer rondom deze vijver.**

Bij de aanleg van de Helperzoomtunnel wordt rekening gehouden met een goede oversteekbaarheid voor voetgangers en veiligheid voor fietsers. De vijver kan daardoor ook in de toekomst als recreatievijver worden gebruikt.

### Zienswijze 83

**E 3.12 Inspreker vindt dat op de kruising met de Helperzoom een zo klein mogelijke rotonde aangelegd dient te worden. Daarnaast wenst de inspreker een aanvulling van het groen op deze locatie.**

Voor de aansluiting van de Helperzoomtunnel op de Helperzoom gelden twee uitgangspunten:

1. de aansluiting moet verkeersveilig zijn;
2. de te kiezen oplossing moet ruimtelijk goed inpasbaar zijn.

In de Ruimtelijke Onderbouwing voor de omgevingsvergunning Helperzoomtunnel is een kruising opgenomen die volgens ons voldoende veiligheid biedt voor fietsers en overige weggebruikers (zie Ruimtelijke Onderbouwing Helperzoomtunnel, hoofdstuk 3.2). Een rotonde, die veilig is en voor voldoende doorstroming zorgt, komt door het benodigde ruimtebeslag onvoldoende tegemoet aan de eis van ruimtelijke inpasbaarheid. Daarom kiezen wij voor de oplossing die in de omgevingsvergunning is opgenomen. De weg vanuit de tunnel sluit volgens dit ontwerp aan op de Helperzoom, waarbij de weg vanuit de tunnel en de Helperzoom in zuidelijke richting de voorrangsweg vormen. De Helper Brink en de Helperzoom in noordelijke richting sluiten hierop aan door middel van een inritconstructie, zodat duidelijk is dat die straten tot het 30 km/uur-gebied behoren. Fietsers die vanuit het zuiden komen, krijgen op het kruispunt een oversteekplaats, zodat ze veilig kunnen oversteken richting de Helperzoom noordzijde en de Helper Brink.

In het ontwerp voor de tunnel wordt ook rekening gehouden met groen- en watercompensatie.

Overigens vindt momenteel een studie plaats naar een verbetering van de fietsroute tussen Haren en Groningen. De ideeën gaan in de richting van een herprofilering van de Helperzoom, waarbij aan de westzijde van de Helperzoom een vrijliggend fietspad wordt aangelegd met tweerichtingsverkeer voor fietsers en waarbij de fietsstrook aan de oostzijde wordt opgeheven. Deze maatregel valt echter buiten de scope van het project Helperzoomtunnel en besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden. Mocht dit plan doorgang vinden, dan verandert ook de kruising Helper Brink / Helperzoom.

### Zienswijze 27, 30, 31, 38, 69, 84

**E 3.13 Meerdere insprekers vinden dat de Goeman Borgesuslaan een 30 km/uur-zone moet worden.**

In het verkeersplan Helpman/Coendersborg is gekozen voor de volgende verkeersstructuur (zie ook de kaart bij het verkeersplan).

De hoofdwegen aan de westzijde van de wijk – de Hereweg/Verlengde Herweg – en aan de oostzijde van de wijk – de Duinkerkenstraat – zijn de twee ‘gebiedsontsluitingswegen’. Vanaf die twee hoofdwegen wordt de wijk ontsloten. Daarom wordt daarvoor de term ‘gebiedsontsluitingsweg’ gehanteerd. Op die twee hoofdwegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Het gebied daartussen – de woonwijk Helpman/Coendersborg – wordt voor het overgrote deel 30 km/uur-gebied.

Een uitzondering op het 30 km/uur-regime in Helpman/Coendersborg vormen de Goeman Borgesiuslaan en het zuidelijk deel van de Helperzoom (het deel ten zuiden van de Helper Brink). Deze twee straten zijn in het verkeersplan aangeduid als 'verzamelwegen'. Deze wegen 'verzamelen' het verkeer uit de wijk en 'brengen' dit naar de twee gebiedsontsluitingswegen van de wijk: de Hereweg/Verlengde Hereweg en de Duinkerkenstraat. Gelet op de functie van 'verzamelweg', behouden deze straten hun 50 km/uur-regime en gaan ze geen onderdeel uitmaken van het 30 km/uur-gebied. Wel worden hier vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te waarborgen. Deze maatregelen worden nader uitgewerkt in overleg met de bewoners.

Zienswijze 50, 61, 84, 85, 86, 87

***E 3.14 Insprekers vinden dat de Goeman Borgesiuslaan, gezien het profiel en de ligging, niet geschikt is om een toenemende verkeersstroom op te nemen, ondanks de aanpassingen. Een inspreker vindt dat de Goeman Borgesiuslaan een ontsluitingsweg wordt en niet een 'verzamelweg', zoals de straat in de plandocumenten genoemd wordt. Een andere inspreker vreest dat de laan ingrijpend gewijzigd en wellicht zelfs verbreed zal worden. Dit leidt volgens de insprekers tot aantasting van een van de mooiste lanen van de wijk Helpman. Een inspreker zou het betreuren als er bomen gekapt moeten worden omwille van verkeer. Daarnaast vraagt men welke maatregelen de gemeente neemt om de verkeersstroom op en rond de Goeman Borgesiuslaan beperkt te houden.***

Op de Goeman Borgesiuslaan zal de verkeersintensiteit met circa 2.000 motorvoertuigen toenemen (ten opzichte van de referentiesituatie; dat is de situatie zonder project). De Goeman Borgesiuslaan is qua weginrichting en wegprofiel geschikt om deze toename op te vangen. De weg wordt daarom ook niet verbreed en er hoeven ook geen bomen te worden gekapt. Wel wordt in het verkeersplan Helpman/Coendersborg een aantal aanvullende maatregelen voor de Goeman Borgesiuslaan voorgesteld om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten.

Zienswijze 31

***E 3.15 Inspreker vindt dat er stil asfalt aangelegd moet worden op de Goeman Borgesiuslaan.***

Op de Goeman Borgesiuslaan komt – op het deel waar dat nu nog ontbreekt – inderdaad stil asfalt. De Goeman Borgesiuslaan heeft in de nieuwe situatie dus over de gehele lengte stil asfalt.

Zienswijze 45

***E 3.16 Inspreker stelt dat de herinrichting van Helpman zorgt voor extra verkeer op de Beethovenlaan, wat zal zorgen voor ernstige geluidhinder en uitstoot van fijn stof en CO2. Daarom vindt de inspreker een heroverweging van het Inrichtingsplan Helpman nodig, waarbij maatregelen getroffen moeten worden die de verkeerstoenames in de wijk zo veel mogelijk voorkomen.***

Volgens de verkeersprognoses neemt het verkeer in de Beethovenlaan toe met circa 700 à 800 motorvoertuigen per etmaal. Naar onze mening leidt dit niet tot een onaanvaardbare situatie. De Beethovenlaan wordt onderdeel van het 30 km/uur-gebied, waardoor de veiligheid en de leefbaarheid hier voldoende worden gewaarborgd.

Zienswijze 25, 26

***E 3.17 Insprekers vragen of het verkeer in de Van Ketwich Verschuurlaan toeneemt. Daarnaast vragen zij of deze straat in zijn huidige vorm blijft bestaan, inclusief de groenstrook tussen de Vestdijklaan en de Queridolaan.***

Het verkeer op de Van Ketwich Verschuurlaan neemt volgens de verkeersprognoses toe met circa 1.500 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van de referentiesituatie (de situatie zonder project). Wij zien hierin geen reden om de straat opnieuw in te richten. Bij de aansluiting van de Van Ketwich Verschuurlaan op de A28 wordt de weg wel aangepast. Om een goede doorstroming van het verkeer richting Assen te waarborgen, wordt de opstelstrook voor linksafslaand verkeer hier verlengd.

#### Zienswijze 22

***E 3.18 Inspreker pleit voor het behoud van de Helperzoom-noord (de weg langs DUO, door het beoogde plantsoen) als tweede 'verzamelweg'. Dan is er één verbindingsweg naar het noorden en één verbindingsweg naar het zuiden.***

Een van de belangrijke onderdelen van het plan Aanpak Ring Zuid is het wegnemen van de huidige barrière van de ring. De ringweg wordt in dit deel van de stad verdiept aangelegd en daarbovenop komt een groot nieuw park: het Zuiderplantsoen. Het gebied rondom DUO/Belastingdienst is daar een essentieel onderdeel van. Het handhaven van de weg langs DUO/Belastingdienst zou het nieuwe park doorsnijden en dat strookt niet met onze ambities voor het nieuwe Zuiderplantsoen.

Overigens behoudt Helpman een noordelijke ontsluiting via de Waterloolaan, die tweerichtingsverkeer krijgt.

#### Zienswijze 80, 83

***E 3.19 Inspreker merkt op dat in de plandocumenten niets gezegd wordt over de gevolgen voor de inrichting van het Groenesteinpark. Een andere inspreker vindt dat eikenbomen van het Groenesteinpark een wezenlijk onderdeel uitmaken van het park en moeten blijven.***

De herinrichting van de Helper Brink – als onderdeel van het verkeersplan Helpman/Coendersborg – tast het Groenesteinpark niet aan.

De Helper Brink behoudt zijn huidige profiel en wordt onderdeel van het 30 km/uur-gebied. In overleg met de bewoners en andere belanghebbenden (zoals de scholen) worden de 30 km/uur-maatregelen voor de Helper Brink verder uitgewerkt. Daarbij gaat het met name om inritconstructies bij de ingang van de straat en kruispuntverhogingen (of drempels).

#### Zienswijze 14

***E 3.20 Inspreker vindt dat de eerste 100 meter van de Chopinlaan (vanaf De Savornin Lohmanlaan) tweerichtingsverkeer moet blijven.***

Dit gedeelte van de Chopinlaan blijft inderdaad tweerichtingsverkeer.

#### Zienswijze 56

***E 3.21 Inspreker stelt voor om nog een extra parkeerplaats aan de Verlengde Hereweg te blokkeren om automobilisten die afslaan op de Helper Oostsingel een beter zicht te geven op aankomend fietsverkeer.***

Deze suggestie wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van het plan.

#### Zienswijze 56

***E 3.22 Inspreker is blij met de invoering van eenrichtingsverkeer in de Helper Oostsingel. Hiermee komt volgens de inspreker een einde aan veel verkeersstagnatie en onveiligheid. Voor de verkeersveiligheid is ook de rijrichting van belang. Deze is volgens de inspreker terecht van west naar oost geprojecteerd.***

Hier nemen wij met instemming kennis van.

### Zienswijze 56

#### ***E 3.23 Inspreker stelt voor om eenrichtingsverkeer (van noord naar zuid) in te voeren in de Brinklaan.***

Bij de verdere uitwerking van het verkeersplan zullen wij deze suggestie meenemen. Daarbij worden de bewoners van de betreffende straten betrokken, zodat we kunnen beoordelen of deze maatregel op draagvlak kan rekenen.

### Zienswijze 56

#### ***E 3.24 Inspreker stelt voor eenrichtingsverkeer in te voeren ter hoogte van de lus Wagnersingel en Bachkade en de richting ingaand bij de Wagnersingel en uitgaand bij de Bachkade.***

Bij de verdere uitwerking van het verkeersplan zullen wij deze suggestie meenemen. Daarbij worden de bewoners van de betreffende straten betrokken, zodat we kunnen beoordelen of deze maatregel op draagvlak kan rekenen.

### Zienswijze 7

#### ***E 3.25 Inspreker vindt dat de Bloemersmaborgtunnel alleen opengesteld moet worden voor fietsverkeer. Overig verkeer dient volgens de inspreker gebruik te maken van de Helperzoomtunnel in verband met geluidsoverlast.***

De Bloemersmaborgtunnel is inderdaad alleen maar bestemd voor fietsverkeer. De Helperzoomtunnel is bestemd voor autoverkeer (met uitzondering van vrachtverkeer), openbaar vervoer, hulpdiensten en fietsers/voetgangers.

## E 4 Effectenbeoordeling

### Zienswijze 64

#### ***E 4.1 Inspreker vindt dat een effectenbeoordeling voor de Inrichtingsplannen uitgevoerd moet worden. Volgens de inspreker is het onduidelijk wat de gevolgen zullen zijn voor de verkeersintensiteiten in deze wijk en wat dit voor effecten heeft op de verkeersveiligheid en het woon- en leefklimaat. Omdat de effecten niet zijn beschreven, is het onmogelijk om een mening te geven.***

In de verkeersprognoses die zijn opgesteld voor het project Aanpak Ring Zuid, zijn ook prognoses opgesteld voor de wijk Helpman/Coendersborg. Daarbij is rekening gehouden met het verkeersplan. Het verkeersplan is gekoppeld aan de aanleg van de Helperzoomtunnel. In de Ruimtelijke Onderbouwing voor de omgevingsvergunning Helperzoomtunnel zijn de effecten van de voorgestelde verkeersmaatregelen in beeld gebracht, onder meer de effecten op lucht en geluid.

## E 5 Kruispuntplateaus en uitritconstructies

### Zienswijze 24

#### ***E 5.1 Inspreker geeft aan dat in het Ontwerp-Inrichtingsplan gesproken wordt over 'kruispuntplateaus en uitritconstructies' (zie bladzijde 86). Deze staan echter niet opgenomen in het bijbehorende kaartje op dezelfde bladzijde. Zo is het plan volgens de inspreker niet te beoordelen.***

De betreffende maatregelen zijn op het kaartje van het verkeersplan aangeduid als 'verkeersplateau' respectievelijk 'maatwerk'. Voor beide maatregelen geldt dat ze in overleg met bewoners verder worden uitgewerkt, zodat in gezamenlijk overleg kan worden bepaald hoe dit het meest effectief kan worden vormgegeven.



### Zienswijze 37, 46/47

**E 5.2 Insprekers vinden dat de beschikbare parkeergelegenheid en bereikbaarheid van supermarkt Poiesz ten koste gaat van de ingetekende verkeersplateaus. Inspreker verzoekt de plateaus zo te verplaatsen, dat dit niet ten koste gaat van parkeergelegenheid voor de winkels en evenmin ten koste zal gaan van de bereikbaarheid van de winkelruimte en laad- en losverkeer.**

De situering en de vormgeving van de verkeersplateaus zal in overleg met Poiesz en de vertegenwoordigers van de supermarkt verder worden uitgewerkt. Uitgangspunt daarbij is dat de huidige parkeercapaciteit bij het winkelcentrum gehandhaafd blijft en de inrichting ook niet ten koste gaat van de bereikbaarheid voor laad- en losverkeer.

### Zienswijze 50, 67

**E 5.3 Een van de insprekers vindt dat verkeersplateaus de veiligheid van fietsers en voetgangers onvoldoende garanderen. De twee geplande uitritconstructies zullen op de Helperzoom nauwelijks het rijgedrag van automobilisten beïnvloeden. De inspreker verwacht dat de groei van het verkeer tot een bijzonder gevaarlijke situatie op de hoek Helperzoom-Goeman Borgesiuslaan leidt. Een andere inspreker vindt dat het aanbrengen van kruispuntplateaus geen meerwaarde heeft. Hij meent dat bij deze plateaus eerst geremd en daarna weer opgetrokken moet worden, waardoor het verkeer onrustiger wordt. Bovendien neemt de geluidshinder toe.**

Verkeersplateaus, inritconstructies en maatregelen die de oversteekbaarheid vergroten, kunnen op verschillende manieren worden vormgegeven. Daarom is ervoor gekozen dit in het verkeersplan niet helemaal uit te werken, maar dat in het vervolgtraject te doen. Dat gebeurt in overleg met de bewoners, zodat maatwerk kan worden geleverd en er rekening kan worden gehouden met de verschillende wensen en eisen. Ook de scholen in de wijk worden daarbij betrokken.

## E 6 Verkeersprognose Helpman en de Wijert

### Zienswijze 27, 31

**E 6.1 Insprekers stellen voor een verkeersprognose op te stellen op basis van een noordelijke ontsluiting van Helpman. De effecten van deze ontsluiting op de verkeersstromen in Helpman en in De Wijert (Vondellaan) zouden volgens hen berekend moeten worden.**

Helpman behoudt in de nieuwe situatie een noordelijke ontsluiting: de Waterloolaan. In de verkeersprognoses is hier rekening mee gehouden.

### Zienswijze 38, 77, 78, 82, 89

**E 6.2 Insprekers vinden dat het Inrichtingsplan voor Helpman leidt tot een toename van de verkeersdruk in De Wijert. Dit zorgt volgens de insprekers voor een verslechtering van de verkeersveiligheid in deze wijk.**

Het Inrichtingsplan voor Helpman leidt niet tot extra verkeersstromen door De Wijert, zo blijkt uit de verkeersprognoses die voor het project zijn opgesteld. Hierin is rekening gehouden met de uitvoering van het verkeersplan Helpman/Coendersborg.

## E 7 Bereikbaarheid en zichtbaarheid Winkelcentrum Helpman

### Zienswijze 37

**E 7.1 Inspreker vindt dat het voor de bewoners van de wijk Helpman lastiger wordt om op een zo efficiënt mogelijke wijze naar de Poiesz Supermarkt te rijden. Dit zorgt volgens de inspreker voor omzetsdaling, zowel tijdens de bouw als daarna.**

Het winkelcentrum blijft ook in de toekomst goed bereikbaar. De De Savornin Lohmanlaan blijft namelijk een weg met tweerichtingsverkeer. Ook de aanrijroutes vanaf de (Verlengde) Hereweg en vanaf de Helperzoom veranderen niet. Wel veranderen de rijroutes in de omliggende woonstraten van het winkelcentrum, met name om het gebied rondom de Helper Brink, waar veel scholen zijn gevestigd, te ontlasten. Dat leidt weliswaar tot een verschuiving van verkeersstromen in dat deel van de wijk, maar niet tot een slechtere bereikbaarheid van de supermarkt.

### Zienswijze 46, 47

**E 7.2 Volgens de inspreker wordt in de nieuwe situatie doorgaand verkeer in de De Savornin Lohmanlaan ontmoedigd. Hij noemt een goede bereikbaarheid en zichtbaarheid van groot belang voor een gezonde exploitatie van het winkelcentrum aan deze straat. Naar het oordeel van de inspreker wordt het winkelcentrum onevenredig door deze verkeersmaatregelen getroffen. De inspreker verzoekt om de De Savornin Lohmanlaan toegankelijk te houden voor doorgaand verkeer en wijst er daarnaast op dat hij goede bewegwijzering op de Verlengde Hereweg en op de nieuwe 'verzamelweg' essentieel vindt.**

Voor onze reactie op deze zienswijze verwijzen we naar reactie E 7.1. Als aanvulling daarop merken we op dat er geen aanleiding is om maatregelen te treffen in het kader van de bewegwijzering, aangezien de aan- en afvoerroutes vanaf de Verlengde Hereweg niet wijzigen.

### Zienswijze 37, 46, 47

**E 7.3 Insprekers wijzen erop dat de Poiesz supermarkt bevoorrad wordt via de Beethovenlaan. Door het instellen van eenrichtingverkeer in deze straat, kan bevoorradersverkeer in de nieuwe situatie niet meer terugrijden naar Savornin Lohmanlaan. Het vrachtverkeer moet dwars door de achterliggende woonwijk, langs de scholen aan de Helperbrink, om uiteindelijk via de Helperzoom of de Verlengde Hereweg de wijk te kunnen verlaten. Deze situatie is volgens de insprekers ongewenst. Insprekers verzoeken om toe te staan dat het bevoorradersverkeer van het winkelcentrum in beide richtingen van de Beethovenlaan gebruik mag blijven maken.**

Het Inrichtingsplan wordt naar aanleiding van deze zienswijze aangepast: in het zuidelijke deel van de Beethovenlaan (tot de Schubertlaan) blijft het tweerichtingsverkeer gehandhaafd. Het winkelcentrum blijft daardoor ook voor de bevoorrading goed bereikbaar. Dat geldt ook voor het in de Beethovenlaan gevestigde Garagebedrijf Traas.

### Zienswijze 13

**E 7.4 Inspreker wil graag dat er een avondregeling komt voor betaald parkeren aan de straatzijde van Garagebedrijf Traas. Daarnaast vindt de inspreker dat er alleenrecht moet gelden voor parkeerplaatsen voor het garagebedrijf (Schutterspad). Ook zou de inspreker een aantal parkeerplaatsen aan de Schubertlaan (zuidzijde) toegewezen willen krijgen.**

In de wijk geldt geen betaaldparkeerregime en er is naar onze opvatting ook geen aanleiding om dat nu in te voeren. Het reserveren van openbare parkeerplaatsen voor particulier gebruik wijzen wij af, omdat dit niet strookt met het uitgangspunt dat parkeerplaatsen op straat voor iedereen beschikbaar moeten zijn.

## E 8 Helperzoomtunnel

### Zienswijze 24

**E 8.1 Inspreker vindt dat de consequenties voor de fietsersstroom door de aanleg van de Helperzoomtunnel in kaart gebracht moeten worden. De inspreker oppert de suggestie om een apart fietspad over de autotunnel aan te leggen, zodat de twee verkeersstromen elkaar niet kruisen.**

Het aanleggen van een fietspad over de tunnel is hier ruimtelijk niet in te passen. Zo'n oplossing leidt namelijk ofwel tot een hoge fietsbrug, ofwel tot een diepere autotunnel. Beide opties hebben te grote gevolgen voor de directe omgeving. Om die reden wordt deze suggestie als niet realistisch beschouwd.

In de Ruimtelijke Onderbouwing voor de omgevingsvergunning Helperzoomtunnel is een kruising opgenomen die volgens ons voldoende veiligheid biedt voor fietsers en overige weggebruikers (zie Ruimtelijke Onderbouwing Helperzoomtunnel, hoofdstuk 3.2).

Overigens vindt momenteel een studie plaats naar een verbetering van de fietsroute tussen Haren en Groningen. De ideeën gaan in de richting van een herprofilering van de Helperzoom, waarbij aan de westzijde van de Helperzoom een vrijliggend fietspad wordt aangelegd met tweerichtingsverkeer voor fietsers en waarbij de fietsstrook aan de oostzijde wordt opgeheven. Deze maatregel valt echter buiten de scope van het project Helperzoomtunnel en besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden. Mocht dit plan doorgang vinden, dan verandert ook de kruising Helper Brink / Helperzoom.

### Zienswijze 45

**E 8.2 Inspreker vindt dat de Helperzoomtunnel geen structurele oplossing biedt voor de te verwachten verkeerstoename in de wijken, en verwacht dat de veiligheid in de wijk verslechtert.**

Volgens de prognoses gaan er in 2030 ongeveer 8.600 auto's per dag door de Helperzoomtunnel. Dit is ongeveer hetzelfde aantal dat in 2030 over de Esperantokruising zou gaan, als die open zou blijven. De aanleg van de Helperzoomtunnel leidt volgens de prognoses niet tot meer verkeer door de wijk. Wel gaan de verkeersstromen in de wijk anders lopen. Zonder extra maatregelen zou dit verkeer terecht komen op kwetsbare punten in de wijk, zoals de omgeving van scholen rond de Helper Brink. Om dit te voorkomen, is voor de wijken Helpman/Coendersborg een verkeersplan opgesteld. Hierin worden voorstellen gedaan voor maatregelen zoals eenrichtingsverkeer, 30 km/uur-zones en veilige oversteekplekken. Dit plan ontmoedigt doorgaand verkeer, draagt bij aan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van de wijk en houdt bestemmingen in de wijk bereikbaar.

### Zienswijze 38

**E 8.3 Inspreker zegt dat op een bijeenkomst van Aanpak Ring Zuid is aangegeven dat de Helperzoomtunnel aansluit op de 'oude A7', richting Hoogezand. De inspreker is tegen deze aansluiting en vindt dat de Helperzoomtunnel alleen als verbinding tussen de wijken moet gelden.**

Uit de verkeersberekeningen blijkt dat de Helperzoomtunnel amper verkeer zal trekken dat een bestemming ver buiten de wijken langs het spoor heeft. Doordat de verkeerslichten op het Julianaplein verdwijnen, is de zuidelijke ringweg zelf straks een veel snellere route van west naar oost en andersom. Op de oost-westroute door de zuidelijke stadswijken worden de auto's bovendien belemmerd door 30 km/uur-zones, verkeerslichten en oversteekplaatsen.

### Zienswijze 69

***E 8.4 Inspreker stelt voor de Helperzoomtunnel niet alleen onder het spoor aan te leggen, maar ook onder de Helperzoom, zodat men veilig kan oversteken.***

Een oplossing waarbij de tunnel onder de Helperzoom doorgaat, heeft – nog afgezien van de kostenconsequenties – qua ruimtelijke inpassing te grote gevolgen voor de directe omgeving. Om die reden wordt die variant als niet realistisch beschouwd.

## E 9 Overig

### Zienswijze 38

***E 9.1 Inspreker merkt op dat de verkeercijfers voor de Goeman Borgesiuslaan op de kaart met verkeersprognose niet stroken met de aantallen die genoemd worden op pagina 52 in de Multi Criteria Analyse van Grontmij (2013). De inspreker vraagt hoe het verschil tussen 4.500 motorvoertuigen per werkdag en 2.500 voertuigen per werkdag te verklaren is.***

In het rapport van Grontmij (Multi Criteria Analyse locatie Helperzoomtunnel) van februari 2013 is op basis van de toen beschikbare gegevens geconcludeerd dat naar verwachting 3.000 tot 4.500 motorvoertuigen per werkdag gebruik zullen maken van de Goeman Borgesiuslaan. Naderhand zijn de maatregelen in Helpman/Coendersborg op een paar kleine punten gewijzigd en is er een fijnere rekenslag gehanteerd bij het opstellen van de verkeersprognoses. Dat leidde tot een aanpassing van de prognoses en die zijn gepresenteerd in augustus 2013. Volgens die prognoses komt het aantal motorvoertuigen dat naar verwachting gebruik zal maken van de Goeman Borgesiuslaan, uit op 2.500 tot 4.500 motorvoertuigen per werkdag.

Verkeersprognoses worden opgesteld met behulp van verkeersmodellen. Die modellen worden regelmatig geactualiseerd en daardoor kunnen de prognoses wijzigen. De meest recente actualisatie van het verkeersmodel dat bij de berekeningen is gehanteerd, was in het najaar van 2013. Volgens de prognoses met het meest actuele verkeersmodel is de verwachte verkeersintensiteit op de Goeman Borgesiuslaan 2.900 tot 4.500 motorvoertuigen per werkdag. Ten opzichte van de in februari 2013 en augustus 2013 gepresenteerde cijfers is er geen sprake van grote verschillen.

### Zienswijze 21

***E 9.2 Volgens de inspreker zal vaker een file ontstaan op het kruispunt tussen de Van Iddekingeweg en de Helper Brink, waardoor meer uitstoot van fijn stof optreedt.***

Volgens de prognoses neemt het verkeer op dit deel de Van Iddekingeweg enigszins toe. Maar daar staat een afname van het verkeer op de Helper Brink en de Verlengde Hereweg tegenover. Wij voorzien hier daarom geen problemen voor de doorstroming van het verkeer en dus ook geen toename van de uitstoot van fijn stof. Omdat de verkeerstromen hier anders gaan lopen, wordt de verkeersregelininstallatie op dit kruispunt overigens aangepast.

### Zienswijze 81

***E 9.3 Inspreker vindt dat er geen duidelijkheid is over de kosten van de inrichting van het stratenplan in Helpman. Daarnaast vraagt de inspreker wie verantwoordelijk is voor het betalen van deze kosten.***

Voor de gebieden waar als gevolg van de zuidelijke ringweg veranderingen optreden in verkeersgebruik of inrichting van de openbare ruimte, zijn vier Inrichtingsplannen opgesteld. De uitvoering van deze plannen is opgenomen in de raming van het project Aanpak Ring Zuid.

Zienswijze 25, 26

***E 9.10 Insprekers vragen of onderzoek wordt verricht naar sluipverkeer vanaf de Verlengde Hereweg via de Jullensstraat, en vanaf de Van Iddekingeweg naar de Hora Siccamasingel de wijk in. Zij vragen of maatregelen worden getroffen om dit te voorkomen.***

Voor het project Aanpak Ring Zuid zijn verkeersprognoses opgesteld voor het jaar 2030. Daarbij is inzichtelijk gemaakt in welke straten als gevolg van het project veranderingen optreden (vergeleken met de situatie waarbij het project niet zou worden uitgevoerd). Dit is in beeld gebracht op de kaart Verkeersintensiteiten, waar veranderingen van 500 motorvoertuigen per etmaal of meer, in kleur zijn weergegeven. Groen betekent een afname van meer dan 500; rood een toename van meer dan 500. In de Jullensstraat en de Hora Siccamasingel wordt volgens de verkeersprognoses geen toename van het verkeer verwacht.

## Bijlage 1 Schematisch overzicht reacties

Dit schema geeft een overzicht van alle ingediende zienswijzen. Elke zienswijze heeft een nummer gekregen (toegekend door gemeente Groningen). Per zienswijze is aangegeven wie deze heeft ingediend (een particulier of een organisatie). De codes in de vakjes verwijzen naar de reactie en het antwoord.

Zienswijze	Indiener	Algemeen	Zuiderplantsoen	Maaslaan	Vondellaan	Helpman
01	Particulier				D 1.2	
02	Particulier					E 3.3
03	Particulier				D 1.2, D 3.1	
04	Particulier		B 1.1		D 1.1	E 3.1
05	Particulier				D 3.1	
06	Particulier	A 4.1			D 1.2, D 2.10, D 3.1	
07	Particulier					E 3.6, E 3.7, E 3.25
08	Particulier				D 1.2, D 2.3, D 3.1,	
09	Particulier				D 1.2, D 3.1, D 2.3	
10	Particulier	A 1.2, A 4.1			D 1.2, D 2.10, D 3.1	
11	Particulier				D 1.2	
12	Particulier				D 1.1	
13	Particulier					E 7.4
14	Particulier					E 3.20
15	Particulier		B 2.1			
16	Particulier		B 2.1		D 1.2, D 4.1	
17	Particulier		B 2.1			
18	Particulier				D 2.5	
19	Particulier		B 2.1			E 2.2
20	Particulier				D 1.3	
21	Particulier					E 1.1, E 2.2, E 9.2
22	Particulier					E 3.6, E 3.18
23	Particulier				D 1.3, D 3.4	
24	Particulier	A 3.1				E 5.1
25	Particulier		B 1.2		D 1.3, D 2.1, D 2.2 D 3.1, D 4.1, D 5.1	E 3.17, E 9.10
26	Particulier		B 1.2		D 1.3, D 2.1, D 2.2, D 4.1, D 5.1,	E 3.17, E 9.10
27	Particulier					E 3.13, E 6.1
28	Gereformeerde Scholen Groep			D 1.2, D 2.7, D 3.5		E 8.1
29	Particulier					E 2.3
30	Parcival College					E 3.13
31	Particulier					E 3.13, E 3.15, E 6.1
32	Particulier	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord OTB/MER				
33	Particulier				D 2.2	

34	Buurtoverleg Oosterpoort	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
35	Patrimonium			C 2.1, C 3.1	D 3.2, D 1.4	
36	Particulier	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
37	Poiesz	A 1.1				E 5.2, E 7.1, E 7.3
38	Particulier	A 1.3, A 1.4, A 5.1				E 3.13, E 6.2, E 9.1
39	Stichting Lefier	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
40	Fietsersbond	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
41	Particulier	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
42	Vrienden van de stad Groningen	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
43	Patrimonium			C 2.1, C 3.1	D 3.2, D 1.4	
44	Particulier					E 1.2
45	Particulier					E 3.16, E 8.2
46	De Hoge Dennen B.V.					E 5.2, E 7.2, E 7.3
47	De Hoge Dennen B.V.					E 5.2, E 7.2, E 7.3
48	Particulier	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
49	Particulier	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
50	Particulier	A 2.1				E 1.2, E 1.3, E 2.4, E 3.14, E 5.3
51	Vereniging Avi Fauna Groningen	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
52	VVE De Helperdwinger		B 1.5			E 3.8, E 3.9
53	Particulier	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
54	Vogelbescherming Nederland	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
55	Particulier	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
56	VVE Helperdwinger					E 3.21, E 3.22, E 3.23, E 3.24
57	Particulier				D 1.3	
58	Particulier	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
59	Longfonds	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
60	Stichting Wijkraad Grunobuurt	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
61	Particulier					E 3.14
62	Particulier	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
63	Particulier	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
64	Stichting Lefier	A 1.5, A 2.1 A 2.2			D 1.4, D 3.1, D 3.3	E 4.1
65	Stichting Lefier	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
66	TCNSIG	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
67	Particulier				D 2.8	E 5.3
68	Particulier				D 2.5	

69	Particulier		B 2.1, B 2.2			E 2.1, E 3.4, E 3.13, E 8.4
70	De Hoge Dennen B.V.	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
71	Golfslagadvies	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
72	Particulier				D 1.4	
73	Particulier					E 2.3
74	Particulier				D 1.2	
75	Particulier				D 1.3	
76	Particulier					E 3.11
77	Particulier					E 6.2
78	Particulier				D 2.4, D 2.9	E 6.2
79	Particulier					E 2.4
80	Particulier					E 3.19
81	Particulier					E 2.3, E 3.2, E 3.6, E 6.2, E 9.3
82	Particulier					E 2.6
83	Particulier					E 3.5, E 3.10, E 3.12, E 3.19
84	Particulier					E 3.13, E 3.14
85	Particulier					E 3.14
86	Particulier					E 3.14
87	Particulier					E 3.14
88	Particulier					E 1.4
89	Particulier					E 6.2
90	Particulier			C 1.1		
91	Particulier	A 5.2	B 1.3, B 1.4			
92	Particulier				D 2.6	
93	Particulier			C 2.1	D 1.2	
94	Fietsersbond				D 1.5	



[gemeente.groningen.nl](http://gemeente.groningen.nl)  
[www.aanpakringzuid.nl](http://www.aanpakringzuid.nl)