

Verlag van de bijeenkomst voor omwonenden in de Mediacentrale inzake de zuidelijke ringweg

Datum: 11 mei 2009

Aanwezig: Dhr. Bert van der Meulen (inleider), dhr. Marc Jager (lid Gedeputeerde Staten prov. Groningen), mevr. Karin Dekker (wethouder Gemeente Groningen), dhr. Peter Struik (Rijkswaterstaat), dhr. Woudstra (gespreksleider), en een aantal omwonenden en andere belangstellenden.

Notulist: Taco Brandsma, Notuleerservice Mooi Werk

Tijd: 20.00 – 22.30

*** Vragen en antwoorden nav de presentatie**

Na de inleidende presentatie van de heer Van der Meulen, en enige introducerende opmerkingen van bovengenoemden, komt de zaal aan het woord.

De heer Van der Veen, zich richtend tot de heer Struik, vraagt zich af of uitspraken inzake de handhaving van milieunormen wel zinvol zijn als je spreekt over een nog ver weg liggende toekomst, nl. de periode 2020-2050.

De heer Struik spreekt de verwachting uit dat er in technische zin vorderingen worden gemaakt. Het verkeer zal milieuvriendelijker worden. Overigens meent hij ook dat afgezien van het milieu de mobiliteit sterk zal toenemen. Het vrachtverkeer zal zich verdubbelen. De milieunormering zal zich daar op de een of andere manier bij aan moeten passen.

De heer Jan Vos beschuldigt de heer Struik ervan dat hij jukt. Er wordt een te rooskleurig beeld geschetst. Er wordt gewerkt met gemanipuleerde modellen. De noordzijde van de Wicherstraat zal verdwijnen, en de zuidzijde, wordt die niet ook gesloopt? En kijk naar de Frontier, die nog in aanbouw is. Gaat de weg daar met een boogje omheen? Ook de Frontier loopt gevaar. Er worden autowegen dwars door de stad gepland. Er is hier geen sprake van een tunnel-, maar van een kokervisie.

Mevrouw Dekker antwoordt dat hier geen sprake is van jokken. Het is moeilijk om puur objectief te zijn, dat is waar, maar de vertegenwoordigers van gemeente, provincie en Rijkswaterstaat willen het beste voor de stad. Er zijn 6 varianten, waarvan er, aldus mevrouw Dekker, in onze optiek twee realistisch zijn. Dat neemt niet weg dat alle opmerkingen meegenomen worden, ook de uwe. Het verkeer heeft de afgelopen twee jaar een te grote nadruk gehad. Nu wordt er veel meer gekeken naar de ruimtelijke inpasbaarheid. Ook leefbaarheid en toekomst wegen zwaarder mee. De te kiezen variant moet gerealiseerd worden binnen de Europese milieunormen. Het is gebleken dat bij betere doorstroming van het verkeer, en dat is bij de plannen een belangrijk aspect, de luchtkwaliteit beter wordt.

De heer Van der Meulen vult ten aanzien van de Frontier nog aan dat het deel van het gebouw dat dicht op de weg zou komen te zitten, bedoeld is voor kantoren en bedrijven. Daarvoor gelden andere normen dan voor bewoning.

Vanuit de zaal wordt gevraagd of er combinaties denkbaar zijn.

De heer Struik antwoordt dat dit zeker zo is. Wij presenteren alles, aldus de heer Struik, en uit die grote keuze kunnen elementen worden gelicht en in nieuwe combinaties ondergebracht, om zo tot optimale plannen en optimale oplossingen van problemen te komen.

De heer Jager wijst erop dat de plannen nog globaal zijn. We zitten nog vroeg in het proces. Elke planning genereert z'n eigen problemen; ga in de verschillende varianten op zoek naar oplossingen daarvoor. Kijk zo naar deze presentatie. Laat ons weten wat u vindt, hier, maar ook via de website die voor deze problematiek is geopend.

Vanuit de zaal wordt geopperd de plannen even los te zien van het geld. Als je dat doet – wat is dan de keus? Een tweede punt: stimuleer je door het aanbod niet de vraag? Als je op verkeersgebied uitgebreide voorzieningen schept, haal je hier dan juist geen verkeer naartoe?

De heer Jager geeft toe dat je, als geld geen rol speelt, mooiere dingen kunt doen. Maar geld speelt wel een rol, dat is de kwestie. Ten aanzien van het tweede punt: daarvan vindt de heer Jager dat de vragensteller deels gelijk heeft. Door betere voorzieningen kun je inderdaad gebruikers aantrekken. Hier is sprake van een dilemma. Hij wijst op het transferium in Haren. Dat is zo'n succes, dat er alweer gedacht wordt over meer parkeervoorzieningen. De heer Jager wil er in dit verband op wijzen, dat niet alleen het particuliere verkeer voorwerp van aandacht is. Ook het openbaar vervoer is momenteel een megaproject waarbij het om een bedrag gaat van 700 miljoen euro. Beide projecten hangen samen en moeten samen een optimale oplossing bieden.

Mevrouw Dekker zegt dat elke variant minnen en plussen heeft. Een volledige ondertunneling zou een paar miljard kosten. Je kunt plannen niet los zien van geld. Je moet reeel blijven, ook in wat je ten slotte voorlegt aan minister Eurlings die hierover moet beslissen. Vraag jezelf bij het afwegen van mogelijkheden vooral af: is het een verbetering of verslechtering? Afgezien van het verkeer, besluit mevrouw Dekker, dient er aandacht te zijn voor ruimtelijke inpassing en een minimale barrierewerking.

De heer Stienesen wijst erop dat er in Maastricht tunnelplannen zijn die veel minder geld kosten.

Mevrouw Dekker antwoordt dat de kosten van een eventuele Groningse tunnel wegens de noodzakelijke aansluitingen veel hoger uitvallen. We zijn in gesprek met calculators en stedenbouwkundigen, en eigenlijk is de conclusie dat we het met 624 miljoen euro moeten doen.

De heer Van Gelder, wonend aan de Maaslaan, vraagt hoe hoog de wegen komen te liggen. En hij wil weten of er bij het Julianaplein niet ondertunneld kan worden.

De heer Van der Meulen wijst op de maquettes, die ook de bestaande gebouwen te zien geven. Alles is op schaal gemaakt, zodat een blik op een maquette een referentie kan geven. Het ondertunnelen van verkeersknooppunten is een denkbeeld dat zeker overweging verdient, aldus de heer Van der Meulen.

De heer Wilkens wijst op de grote bedragen die vrij gekomen zijn wegens het niet-doorgaan van de Zuiderzeelijn.

De heer Jager antwoordt dat de 2,1 miljard euro waar op bedoeld wordt, wordt verdeeld over verschillende provincies en projecten, en niet alleen aan de stad ten goede komt.

De heer Maat wijst op de uitspraak van de heer Struik dat de milieunormering zich aanpast bij de verkeersdruk. Hij vindt dit de omgekeerde wereld. Hij vraagt mevrouw Dekker of het advies van het kwaliteitsteam inmiddels klaar is.

Mevrouw Dekker antwoordt dat dit advies er nu nog niet is. Wel is het de bedoeling dat het meegenomen wordt als er - in juli - definitief voor een variant gekozen wordt.

De heer Maat wil weten of de burgers op dat advies ook nog kunnen reageren.

Mevrouw Dekker antwoordt dat dit inderdaad zo is. De heer Struik wil nog ingaan op de milieunormering. Volgens hem zijn de Europese regels zo ambitieus, dat projecten dreigen te stikken. Het komt er op aan, creativiteit te ontwikkelen en de techniek daarbij een grote rol te laten spelen. Op die grondslag kun je toewerken naar toekomstige situaties.

De heer Maat merkt op, dat Nederland in milieuopzicht niet bepaald voorop loopt. Straks ligt hier een drukke weg die een grote hoeveelheid fijnstof uitstoot, wat bijzonder schadelijk is. Het is van groot belang de normen in dat opzicht heel scherp te hanteren.

De heer Struik geeft toe, dat het een lastige kwestie is die de heer Maat aanroert. Maar we moeten onszelf ook niet tekort doen. We moeten oplossingen nastreven die een verbetering te zien geven ten opzichte van de huidige situatie. Dat is de opgave.

De heer Lameris geeft aan dat er op 21 april op is geweest dat de geplande ringweg in 2050 midden in de stad zal liggen. Onder de naam "Groningaren" is toen een alternatief naar voren gebracht. Plannen uit 2002, vervolgt de heer Lameris, inzake het openbaar vervoer zijn op dit moment nog niet echt aangepakt.

De heer Struik antwoordt dat het nog een toer is geweest de minister ervan te overtuigen dat hier inderdaad knelpunten liggen, die je met zowel een ringweg als verbeterd openbaar vervoer op kunt lossen.

De heer Lameris wil weten waarom er niet meer wordt ingezet op openbaar vervoer en grotere transferia.

Mevrouw Dekker antwoordt er op die gebieden al het een en ander wordt gedaan. Ze wijst op de regionaal, het pompen van 700 miljoen in het openbaar vervoer, het investeren in grotere transferia. Het idee "Groningaren" is een punt van gesprek. We moeten niet alleen denken in termen van oost-west maar ook de lijn zuiden-centrum erin betrekken. Wezenlijk is dat de stad goed bereikbaar is, of je nu voor een weg buitenom kiest of voor een ringweg dwars door de stad.

Na de pauze stipt de heer Wilkens het hoogteverschil aan, als bij de Julianaflat gekozen zou worden voor de tunnelvariant. Dit vraagt veel meer energieverbruik van het verkeer en veroorzaakt des te meer vervuiling.

De heer Van der Meulen antwoordt dat bij de varianten alles in zijn algemeenheid is bekeken en berekend. Hij geeft aan dat het hellingpercentage, 4 a 5 % bij de tunnel van het Julianaplein, inderdaad hoog is; dit genereert ook meer geluidhinder; het zit nog wel binnen de in ons land geldende richtlijnen.

De heer Wilkens zegt dat mevrouw Dekker voor de tunnelvariant is. maar als de milieueffecten gunstiger zouden blijken te zijn bij een weg op palen, wat is dan de opvatting van de gemeente?

Mevrouw Dekker antwoordt dat de gemeente momenteel twee voorkeursvarianten heeft. Het is de bedoeling dat de komende tijd alles op een rij wordt gezet; alle ideeën, opvattingen, kritiek worden verzameld en verwerkt. Ten slotte komt de stuurgroep dan met een eensgezinde mening. Ook het aandachtspunt van de heer Wilkens wordt meegenomen. Ze roept de omwonenden en anderen op, zich vooral te uiten.

De heer Klopstra, wonend aan de Wicherstraat, vraagt zich af waarom er niet een veel ruimere ringweg in beeld is die de lijn Peizerweg-Meerweg-A28-A7-Hoogezand beschrijft. De ruimte is er, en binnen die ruimte is in de toekomst plaats voor nieuwe wijken.

De heer Jager antwoordt dat een dergelijk plan veel te duur zou worden. Dat geldt is er niet. De heer Struik vult aan dat 4 van de 5 auto's op de ringweg wél naar de stad moeten. Ook bij een wijde boog houd je die drukte.

De heer Klopstra zegt hierop, dat al die auto's toch niet in het centrum hoeven te zijn; ze hebben bijvoorbeeld ook bedrijven aan de rand als bestemming. Hij pleit ervoor om met het oog op de toekomst verder te kijken dan nu gebeurt.

Mevrouw Dekker zegt dat de heer Klopstra een wezenlijk discussiepunt aanroert. Wat wil je? Door de stad of eromheen? En hoe is de situatie dan in 2040? Duurzaamheid en inpasbaarheid zijn van groot belang. En de vraag of het financieel haalbaar is.

Vanuit de zaal wordt nog gezegd dat leefbaarheid centraal moet staan in visie-ontwikkeling. De 50.000 mensen die werken in de stad, moeten gebruik kunnen maken van openbaar vervoer. De anderen moeten om de stad heen.

De heer Kees Smit heeft vraagtekens bij de verrichte metingen. Bij de Europaweg zijn verschillende soorten metingen verricht, en het is de vraag welke wel en welke niet betrouwbaar zijn. Europa gaat de normen ten aanzien van fijnstof aanscherpen, waardoor veel bouwaanvragen worden afgeblazen op dit moment. Kennelijk, stelt de heer Smit, gaat het om iets belangrijks. Tenslotte vraagt hij zich af waarom er bij het Julianaplein eigenlijk geen meetpunt is geweest.

Mevrouw Dekker vindt dat de vragen van de heer Smit het beste met deskundigen besproken kunnen worden. Het zou goed zijn zo'n gesprek te arrangeren. De heer Struik vult aan dat het uitgangspunt hoe dan ook is: het optimaal voldoen aan de huidige normering.

Vanuit de zaal wordt gezegd dat het, gelet op de huidige economische crisis en de demografische ontwikkeling (vergrijzing), zeer de vraag is of het verkeer wel zo hard toe zal nemen als steeds wordt beweerd.

De heer Struik meent dat de crisis van tijdelijke aard is en dat de verkeersdruk in de toekomst toch weer toe zal nemen.

De heer Van der Veen zegt dat volgens een berekening van de RIVM in 2005 de mobiliteit tot 2020 met 40% zal stijgen. Het aantal forensen, deels mensen die uit de stad naar het platteland verhuisden, zal sterk toenemen. Dit zal een grote weerslag hebben op de stad; de vervuiling van het milieu zal erdoor verergeren, waardoor nog meer mensen die hier werken buiten de stad zullen gaan wonen; gevolg: nog meer verkeer en nog meer vervuiling. De enige oplossing om deze spiraal te doorbreken, is het werken aan de verbetering van het milieu in de stad. Verder zegt de heer Van der Veen dat, als men deze problematiek voorlegt aan de Raad van State, men kan rekenen op een gewillig oor.

De Actiegroep Tunnelvariant vindt dat in ieder geval het Julianaplein moet worden ondertunneld.

Een van de aanwezigen heeft een vraag over de procedure. Hij heeft in een eerdere fase een alternatief voorstel ingediend met als titel "Haringen", in plaats van "Groningaren." Wat gebeurt daar eigenlijk mee?

De heer Struik antwoordt dat dit voorstel deel uitmaakt van de zuidelijke varianten. Uit die verschillende mogelijkheden wordt een voorkeursalternatief gedestilleerd. Hij acht het daarbij overigens niet uitgesloten dat er twee oplossingen aan de minister worden voorgelegd.

De heer Glastra, wonend aan de Parkweg, wijst erop dat erover gedacht wordt het Julianaplein 18 meter hoog te maken. De weg zal daarmee boven de Julianaflat uitkomen. Zo'n concentratie van op elkaar gestapelde wegen vindt hij verwerpelijk. Het is een fout die vroeger veel gemaakt werd. Spreid het, is zijn devies. Trek het uit elkaar. En ga om de stad heen.

Mevrouw Roelofs werpt de vraag op of bij de plannen wel is gedacht aan de bereikbaarheid van de ziekenhuizen. Elke seconde telt bij een ernstig ongeval.

Mevrouw Dekker antwoordt dat de controle hierop in handen ligt van de burgemeester. Zij geeft de verzekering dat de aanrijtijden in de nieuwe plannen niet zullen verslechteren. De bereikbaarheid van de ziekenhuizen is een belangrijk aandachtspunt voor de bij het beleid betrokkenen.

Vanuit de zaal wordt gevraagd of er aan de exploitatiekant geen geld in het vat zit om de tunnel van te bekostigen.

De heer Struik antwoordt dat dit erg tegenvalt. Er is studie naar gedaan, en de uitkomst is dat er op meer dan 50 miljoen euro niet mag worden gerekend. Dat is bij lange na niet genoeg.

Ook komt de vraag op, of er iets gedaan wordt om mensen die slachtoffer worden van de plannen tegemoet te komen. Je kunt daarbij denken aan het aanbrengen van speelvoorzieningen in een bepaalde buurt.

De heer Struik antwoordt dat daar een budget voor is. Ook mensen die noodgedwongen moeten verhuizen kunnen aankloppen voor financiële steun .

Vanuit de zaal wordt gevraagd of het realistisch is om met name kwetsbare gebieden te ondertunnelen.

Mevrouw Dekker wijst nogmaals op het beschikbare budget dat hoe dan ook beperkingen oplegt. Ze wil eventuele ondertunneling van kwetsbare gebieden daarnaast relateren aan de vraag hoe noodzakelijk het behoud van dergelijke gebieden wordt geacht.

Een volgende vraag is of de kosten beperking geluidhinder nog bovenop de planning komen, of daarin al zijn meegenomen.

De heer Struik antwoordt dat deze kosten al in de raming zitten.

De heer Allersma wil weten of ook de kosten van de gezondheidszorg zijn meegewogen in het geheel. En: wat wordt er eigenlijk met het begrip leefbaarheid bedoeld? Argumenten in de sfeer van: 'auto's worden schoner', en 'bij doorstroming is er minder luchtvervuiling' overtuigen hem niet, omdat ze voor alle varianten opgaan; ze zijn oneigenlijk.

De heer Struik antwoordt dat de kosten gezondheidszorg niet zijn gekapitaliseerd. Ten aanzien van de leefbaarheid is er in elk geval naar gestreefd de problematiek zichtbaar te maken, bij bijvoorbeeld door middel van de macquettes. Mevrouw Dekker vult aan dat leefbaarheid ook te maken heeft met inpasbaarheid. Het kwaliteitsteam moet dit in kaart brengen. Sommige zaken, zoals geluid en effecten op het milieu, kun je in ieder geval meten.

De heer Allersma benadrukt dat ook kwaliteiten als aangenaam wonen en een goede gezondheid geld kosten. De RIVM heeft daarover ook het een en ander gezegd.

De heer Nooijen uit Beyum stelt dat er op dit moment een recessie is. Het betreft hier een project dat heel veel geld kost. Waar halen we dat vandaan? Draait de belastingbetaler er voor op?

Mevrouw Dekker zegt nogmaals dat er voor dit project een bepaalde som geld bestaat, nl meer dan 600 miljoen euro. De heer Jager proeft in de vraag de vrees voor kosten die uitgaan boven het budget; dat zie je vaker gebeuren bij megaprojecten. Het uitgangspunt en richtsnoer moet zijn: het basisbedrag dat mevrouw Dekker noemde. Wat hoger uitpakt, kan niet doorgaan. Garanties zijn er echter niet. De gang van zaken kritisch volgen is in ieder geval van belang.

Een bewoonster van de Oosterpoort vindt van alle varianten die op palen nog het meest verwerpelijk. Daarmee creëer je een hoogst onaangename omgevingsvorm. Ze wil hoe dan ook dat er geen weg wordt aangelegd door de stad. Haar mening over toenemende verkeersfaciliteiten geeft ze weer met een bondige vergelijking: hoe meer kasten in huis, hoe meer rotzooi je hebt.

Een andere vragensteller wil weten wat voor gevolgen de tunnelvariant in financieel opzicht voor de burger zou hebben.

De heer Struik antwoordt dat de tunnelvariant ongeveer 1,2 miljard zou kosten. Dat is een grofweg een verdubbeling van het gegeven budget. Er moet dus 600 miljoen extra door de burgers worden opgebracht. Mevrouw Dekker vult aan dat alleen al de rente over dit bedrag een verdubbeling van de OZB zou vergen.

Vanuit de zaal wordt behalve het idee van een tolweg ook nog geopperd om de Maaststrichter variant nader te bestuderen.

De heer Van der Meulen antwoordt dat er contact is geweest met Maastricht. De oplossing van die stad is echter niet op Groningen toe te passen. De integratie van knooppunten binnen het geheel maakt de kosten veel hoger. Voorts heeft Maastricht een laag risicoprofiel gehanteerd. Maar hier in Groningen zijn die risico's er juist wel in verwerkt.

Een bewoner van De Linie, de heer Veenstra, geeft aan dat zijn mooie wijk deels wordt ingesloten door het spoor en deels door de ringweg. Dit bemoeilijkt de bereikbaarheid. Hoe kom je vanuit De Linie in Helpman?

Mevrouw Dekker antwoordt: met de fiets.

Een andere vragensteller refereert nog aan een gemeentelijke toezegging dat een van haar ambtenaren, de heer Willem de Boer, onderzoek zou verrichten naar het aanleggen van meetpunten aan de zuidelijke ringweg. Ook wordt er vanuit de zaal gezegd dat het een goede oplossing zou kunnen zijn om variant 6 toe te passen, maar dan niet als tunnel, maar als weg op maaiveldhoogte.

De heer Jager besluit om 22.30 uur de avond met de toezegging dat alle opmerkingen van deze avond verwerkt zullen worden. Dat geldt ook voor wat er via de website aan suggesties en kritiek binnenkomt, en wat de volgende avonden aan informatie opleveren. Begin juli zullen stuurgroep en kwaliteitsteam op bezoek gaan bij de minister.