

# Verslag informatiebijeenkomst

*Locatie:* Parcival College te Groningen  
*Datum:* 23 februari 2012  
*Tijdstip:* 19.30 - 22.15 uur  
*Deelnemers:* Bewoners Maaslaan en omgeving

Namens de stuurgroep Aanpak Ring Zuid is aanwezig: wethouder Karin Dekker. Van de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid zijn aanwezig: Jos Hillen (projectdirecteur), Martin Biewenga, Jan van de Bospoort, Roelof-Jan Pierik, Luuk Hajema, Claudia Mulder, Bert Eillert en Laura Lemke.

De avond start met een welkomstwoord van Luuk Hajema (omgevingsmanager) en Dhr. Slob (rector Parcival College). Luuk Hajema licht toe dat vanavond in het teken staat van reacties op toegezegde acties tijdens de eerste bijeenkomst. Op 15 december 2011 was de eerste bijeenkomst over de gevolgen van de ombouw van de zuidelijke ringweg voor de Maaslaan en directe omgeving. Tijdens deze bijeenkomst hebben bewoners vragen gesteld en wensen, zorgen en suggesties uitgesproken. De volgende acties heeft de projectorganisatie tijdens de eerste bijeenkomst toegezegd:

- 1. Analyse van parkeergelegenheid in de bestaande situatie en in de toekomst;*
- 2. Analyse van de maatvoering bij de Maaslaan: afstanden moeten goed leesbaar zijn in kaarten en doorsneden;*
- 3. Analyse van het idee om beide of één van de twee rijbanen aan de zuidzijde van de Ring Zuid te leggen;*
- 4. Varianten voor de inrichting van de Maaslaan;*
- 5. Onderzoek fietsverbinding noord-zuid;*
- 6. Bereikbaarheid en parkeergelegenheid Gomarus College.*

Martin Biewenga gaat namens de projectorganisatie in op deze toezeggingen, aan de hand van een PowerPoint presentatie. Naar aanleiding van zijn presentatie worden diverse vragen gesteld en beantwoord. De belangrijkste vragen staan hieronder gerangschikt per actiepunt.

## **1. Analyse parkeergelegenheid Maaslaan**

Alle gemeentes in Nederland hebben een parkeerbeleid: per woning een aantal parkeerplaatsen. Volgens het parkeerbeleid kunnen gemeentes op basis van de gemeentelijke parkeernorm het aantal benodigde parkeerplaatsen in een wijk berekenen. Een andere manier om de situatie in kaart te brengen is het tellen van het aantal bezette parkeerplaatsen (op verschillende tijdstippen) en op basis van de bezettingsgraad de parkeerbehoefte te bepalen. In 2010 heeft de gemeente Groningen tellingen gedaan, onder andere in de omgeving van de Maaslaan (één meting in de middag en één meting in de nacht). Hieruit blijkt dat een flink aantal parkeerplaatsen niet bezet is tijdens de metingen.

In het Voorlopig Ontwerp komt er minder parkeergelegenheid in de Maaslaan door de inpassing van de verbindingsweg parallel aan de Maaslaan. Op dit moment zijn er 51 parkeerplaatsen



'schuinparkeren'. In het Voorlopig Ontwerp zijn er 27 plaatsen 'langsparkeren'. De parkeerdruk neemt hierdoor toe, maar blijft onder 70%. Volgens de gemeentelijke normen is dit een acceptabel percentage. De parkeerdruk is onacceptabel als deze boven de 85% komt.

*Vraag:* De parkeerplaatsen staan hier bijna altijd vol. Kloppen deze metingen wel?

*Antwoord:* Deze methode van meten is een gangbare manier in heel Nederland. De meting is gebaseerd op het aantal beschikbare parkeerplaatsen in de Rivierenbuurt. Het kan dus zo zijn dat in een bepaalde straat geen parkeerplaatsen beschikbaar zijn, maar elders in de buurt wel. De projectorganisatie bekijkt overigens nog of er een mogelijkheid is om extra parkeerplaatsen te maken, bijvoorbeeld langs het Noord Willemskanaal (om de hoek van de Maaslaan).

*Vraag:* Waarom vervangt u het schuinparkeren door het langsparkeren? Is het nodig om zoveel parkeerplaatsen op te offeren om meer ruimte te krijgen?

*Antwoord:* Er is inderdaad meer ruimte nodig, en het schuinparkeren neemt minder ruimte in beslag dan het langsparkeren.

*Vraag:* Wat betekent de verbindingsweg voor fietsers op de Maaslaan?

*Antwoord:* Er verandert niks voor fietsers op de Maaslaan. Zij kunnen op de huidige Maaslaan blijven fietsen, zonder dat zij iets te maken hebben met de verbindingsweg.

## **2. Analyse maatvoering Maaslaan**

Martin Biewenga laat doorsneden zien van de huidige en toekomstige situaties voor verschillende delen van de Maaslaan. Daarin zijn de afmetingen aangegeven (zie PowerPoint). Op verzoek van bewoners wordt onderzocht of de geplande verbindingsweg ook volledig aan de zuidkant kan worden geplaatst of dat een splitsvariant mogelijk is (één richting aan de noordkant, één richting aan de zuidkant).

*Vraag:* Als er dagelijks zoveel auto's over de verbindingsweg komen, is het dan nog wel veilig om daar te lopen en/of te fietsen?

*Antwoord:* Mensen kunnen op een veilige manier op de stoep lopen en op de Maaslaan fietsen. De Maaslaan is gescheiden van de verbindingsweg parallel aan de Maaslaan. Vanaf de Maaslaan kan men niet op de verbindingsweg komen.

*Vraag:* U geeft aan dat de ringweg verder van de Maaslaan komt te liggen, maar wel hoger. Kunt u vertellen hoeveel hoger?

*Antwoord:* De doorgaande weg krijgt een helling tussen de Hereweg en het Julianaplein en ligt in de toekomst een paar meter verder naar het zuiden dan nu. Bij de Hereweg komt de doorgaande weg verdiept te liggen en bij het Julianaplein een kleine vijf meter hoger dan nu. Ter hoogte van het Parcival College ligt de doorgaande weg in de toekomst net iets boven het maaiveld, maar een paar meter lager dan nu. De hoogte van de Maaslaan verandert niet, die blijft op maaiveld liggen. Ook de verbindingsweg naast de Maaslaan komt op maaiveld te liggen. De afslag naar de A28, in zuidelijke richting, gaat bij het Julianaplein onder de doorgaande weg door. Deze afbuigende weg komt bij de



Maaslaan iets onder het maaiveld te liggen, maar wel dichterbij de bebouwing dan de huidige ringweg. Deze afslag is door zijn lagere, afgeschermdeliggings niet te zien vanaf de Maaslaan.

*Vraag:* Op de plaatjes voor de toekomstige situatie zien wij geen afscherming (geluidschermen) tussen de verbindingsweg en de Maaslaan. Klopt dit?

*Antwoord:* Dit klopt. Het streven is om op de verbindingsweg een niet te groot aantal auto's te laten rijden zodat geluidschermen niet noodzakelijk zijn.

*Vraag:* Op de plaatjes laat u steeds maar een paar auto's op de verbindingsweg zien, dit is niet realistisch. Kunt u in volgende tekeningen meer auto's laten rijden?

*Antwoord:* Dit nemen wij zeker mee.

*Vraag:* Blijft de begraafplaats in de staat zoals deze nu is?

*Antwoord:* Als we uitgaan van het Voorlopig Ontwerp blijft de begraafplaats zoals hij nu is.

*Vraag:* Kan er al meer verteld worden over de verkeersprognoses voor de verbindingsweg?

*Antwoord:* Nee, deze cijfers zijn nog niet bekend. Het onderzoek hiervoor loopt momenteel en zal naar verwachting dit voorjaar klaar zijn. Als de prognoses bekend zijn, presenteren wij die aan u. Tot die tijd gaan we uit van voorlopige schattingen. Die komen voor de verbindingsweg langs de Maaslaan uit op ongeveer 9.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is vergelijkbaar met de Eikenlaan.

*Vraag:* Wethouder Karin Dekker heeft de vorige keer gezegd dat meer dan 10.000 auto's per dag over de verbindingsweg niet acceptabel is. Wat gaat er gebeuren als dit wel uit de cijfers komt?

*Antwoord Wethouder Karin Dekker:* Als de prognose uitkomt op meer dan 10.000 auto's dan is dat inderdaad een probleem, wat we dan moeten oplossen. Voordat we uitspraken doen over eventuele oplossingen wachten we eerst de definitieve prognose af.

### **3. Analyse varianten verbindingswegen**

Martin Biewenga licht toe dat er in het Voorlopig Ontwerp tussen het Julianaplein en de Europaweg geen aansluitingen op de ringweg zijn. Dit komt door de verdiepte ligging van de snelweg, onder de drie deksels, waardoor het onmogelijk is in dit deel van de ring aansluitingen te maken. Dit betekent onder meer dat bij de Hereweg geen aansluitingen kunnen worden gemaakt. De aansluiting op de ring zit straks bij het Julianaplein (knooppunt Vondellaan). Om vanaf de Hereweg bij het Julianaplein (knooppunt Vondellaan) te komen is een verbindingsweg tussen de Hereweg en het Julianaplein noodzakelijk. De projectorganisatie doet onderzoek naar de verschillende varianten voor de verbindingsweg: de noordvariant, met de verbindingsweg aan de noordkant van de ringweg, de zuidvariant met de verbindingsweg aan de zuidkant van de ringweg en de splitsvariant met één richting aan de noordkant en één richting aan de zuidkant. De noordvariant is de variant zoals in het Voorlopig Ontwerp gepresenteerd is.



*Vraag:* Waarom moet de ringweg onder de grond, dat wordt een flinke helling. Wij zitten dan in die lucht met al die uitlaatgassen. Hoe zit dat?

*Antwoord:* De verdiepte (ondergrondse) ligging tussen de Hereweg en het Oude Winschoterdiep maakt het mogelijk de weg hier veel beter in te passen dan nu het geval is. Daarmee willen rijk, provincie en gemeente de leefbaarheid en het verblijfsklimaat verbeteren. Op dit moment lopen er onderzoeken naar de verwachte milieueffecten van de ombouw. Daar hoort ook onderzoek naar de luchtkwaliteit bij.

*Vraag:* Ik heb wethouder Karin Dekker horen zeggen dat de Maaslaan gesloopt moet worden. Hoe denkt u daar nu over?

*Antwoord wethouder Karin Dekker:* Dat heb ik niet gezegd. Tijdens de vorige bijeenkomst heeft een bewoner wel gesuggereerd woningen te slopen. Ik heb hierop geantwoord dat ik dit niet wenselijk vind.

#### **4. Varianten voor inrichting Maaslaan**

Martin Biewenga legt aan de hand van doorsneden (inclusief maatvoering) de varianten voor de inrichting van de Maaslaan uit. In deze doorsneden zijn ook de verschillende varianten voor de aanleg van de verbindingsweg meegenomen (noordvariant, splitsvariant en zuidvariant). De laatste twee varianten leveren veel aandachts- en knelpunten op.

*Vraag:* Uit hoeveel stroken bestaat de verbindingsweg?

*Antwoord:* De verbindingsweg tussen het Julianaplein en de Hereweg bestaat uit twee rijstroken.

*Vraag:* Is de status van de Papiermolen als Rijksmonument belangrijker dan de mensen die aan de Maaslaan wonen?

*Antwoord:* Het gaat erom een oplossing te vinden die zo goed mogelijk werkt en zo goed mogelijk wordt ingepast in de stad en zo weinig mogelijk hinder veroorzaakt. De gevolgen voor de Papiermolen worden meegewogen en afgezet tegen andere effecten.

*Vraag:* In de presentatie is alleen de splitsvariant verder uitgewerkt. Hoe zit het dan met de zuidvariant?

*Antwoord:* We hebben de zuidvariant op dezelfde manier uitgewerkt en onderzocht als de splitsvariant. Deze zuidvariant leidt tot een groot probleem op de Vondellaan. Daar ontstaat een ingewikkelde en drukke verkeersknoop.

*Vraag:* Kun je vanuit de richting Assen in de nieuwe situatie direct op de Maaslaan komen?

*Antwoord:* Vanuit de richting Assen is er in het Voorlopig Ontwerp geen directe verbinding naar de Maaslaan. Dit is in de huidige situatie ook niet het geval.

*Vraag:* Wat zijn de toekomstplannen voor de Hereweg? Kan dit ook gevolgen hebben voor de hoeveelheid auto's op de verbindingsweg langs de Maaslaan?

*Antwoord:* Op dit moment bestaat het plan om de Hereweg ter hoogte van de Herewegbrug af te



sluiten (i.v.m. de komst van de tram), zodat het autoverkeer daar niet meer de binnenstad in kan rijden. Auto's kunnen dus gewoon blijven rijden over de rest van de Hereweg, tot aan de Hereweg brug. Wij gaan bekijken of we de plannen voor de Hereweg kunnen meenemen in de berekening van de verkeersprognoses die we laten opstellen. Wij komen hier nog op terug.

## **5. Onderzoek fietsverbinding noord-zuid**

Martin Biewenga licht toe dat in het Voorlopig Ontwerp twee fietsverbindingen van noord naar zuid verdwijnen. De fietsverbinding bij de Hereweg blijft gewoon bestaan en ook komt er een nieuwe fietsverbinding aan de westzijde (langs het Noord Willemskanaal). Daarnaast wordt nu onderzoek gedaan naar een vervangende fietsverbinding ter hoogte van de Papiermolen. Het is een lastige kwestie in verband met helling- en dalingspercentages waar de fietsverbinding aan moet voldoen. Op dit moment wordt de haalbaarheid onderzocht. Wethouder Karin Dekker belooft niet dat deze vervangende fietsverbinding er komt, gezien de vele haken en ogen die er aan vast zitten. Deze fietsverbinding moet van goede kwaliteit zijn en goed kunnen worden ingepast.

*Vraag:* Als deze fietsverbinding er komt, door welke straat gaat deze?

*Antwoord:* Dat zijn we nog aan het onderzoeken.

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

*Antwoord:* Deze fietsverbinding blijft gewoon bestaan. Er komt een verkeersregelininstallatie om op een veilige en goede manier de Brailleweg te kruisen.

*Vraag:* Hoe kun je straks met de fiets vanuit De Rivierenbuurt naar het winkelcentrum de Wijert?

*Antwoord:* In de nieuwe situatie kunt u in ieder geval op twee manieren bij het winkelcentrum komen. Mogelijkheid één is via de Hereweg en mogelijkheid twee is langs het Noord-Willemskanaal en de Vondellaan. Op dit moment onderzoeken wij of een derde mogelijkheid inpasbaar is.

*Vraag:* Op het plaatje van de mogelijke derde fietsverbinding komt deze precies voor onze deur aan de Lekstraat langs. Vindt u dat acceptabel?

*Antwoord:* Zoals gezegd zijn we de mogelijkheden aan het bestuderen. Dit plaatje is alleen bedoeld om een voorbeeld te geven van een dergelijke fietsbrug. Mocht de fietsverbinding er komen, dan wordt goed overwogen op welke plek deze komt.

*Vraag:* U geeft aan dat een fietsverbinding wordt onderzocht, maar blijft er sowieso een loopverbinding bestaan?

*Antwoord:* Dit is onderdeel van het onderzoek naar de fietsverbinding, dus ook daar komen we op terug.

*Vraag:* Is hier überhaupt wel een fietstunnel of -brug nodig? Zijn er wel genoeg fietsers en voetgangers die hier gebruik van maken?

*Antwoord:* Gezien de hoeveelheid scholen in de omgeving en de grote aantallen kinderen die per



fiets naar school gaan vinden wij een fietsbrug of – tunnel wenselijk. Mits dat op een goede manier kan, zoals wethouder Karin Dekkers hiervoor heeft aangegeven.

## **6. Bereikbaarheid & parkeergelegenheid Gomarus College**

Martin Biewenga vertelt dat op dit moment bekeken wordt op welke plekken extra parkeergelegenheid komt voor het Gomarus College, ter vervanging van de parkeerplaatsen die worden weggehaald. Over de bereikbaarheid voor langzaam verkeer (fietsers en lopers) en auto's kunnen nog geen uitspraken worden gedaan. De projectorganisatie voert gesprekken met de verschillende scholen in de omgeving, waaronder het Gomarus College, het Parcival College en het Noorderpoort College.

### **Tafelrondes**

Na het plenaire gedeelte van de avond gingen de aanwezigen in drie groepen uiteen om vragen te stellen aan projectmedewerkers. Met behulp van kaart- en beeldmateriaal zijn deze groepjes aan de slag gegaan. Naar afloop van deze sessies zijn de volgende vragen geformuleerd:

- 1. Waarom moet de zuidelijke ringweg langs het bestaande tracé komen en waarom niet langs het zuiden van de stad?*
- 2. Waarom kan de verbindingsweg ook niet ondertunneld worden, net als de snelweg?*
- 3. Hoe zit met factoren als leefbaarheid, lucht en geluid?*
- 4. In de huidige situatie zijn er veel taxi's die op de Maaslaan staan te wachten, vaak op mensen met een rollator. Gaat er in de nieuwe situatie dan geen file ontstaan op de Maaslaan?*
- 5. In de huidige situatie is er een afslag bij de Rivierenbuurt (Rivierenhof). Kan deze afslag in de toekomstige situatie blijven bestaan (dit willen wij graag)?*
- 6. Als de Papiermolen geen Rijksmonument was geworden in 2011, was de situatie dan heel anders geweest? Is er nog een mogelijkheid dat deze status komt te vervallen?*
- 7. Wordt de fietsverbinding van de Rivierenbuurt naar de Vondellaan een verbinding met of zonder verkeerslichten?*
- 8. Hoe gaat de nieuwe situatie eruit zien voor de busverbindingen? Komen er haltes te vervallen of blijven alle haltes in de buurt bestaan?*
- 9. Hoe kunnen wij vanuit het hart van de Rivierenbuurt op de A28 komen en andersom?*
- 10. Welke factoren spelen mee om de beslissende keuze te maken tussen de verschillende varianten (noord, splits of zuid) en wie neemt deze beslissing?*



11. *Wat is de verdere procedure van het project, wanneer komt er bijvoorbeeld een definitief ontwerp?*

12. *U heeft een aantal doorsneden laten zien ter hoogte van de Maaslaan. Kunt u ons ook enkele doorsneden laten zien ter hoogte van de Lekstraat?*

13. *Wanneer is de inspraakprocedure van de varianten en hoe gaat dit in zijn werk?*

14. *Aan welke normen moet de verbindingsweg voldoen?*

15. *Is het mogelijk om met witte lijnen de parkeerplekken in de nieuwe situatie te markeren in plaats van blinde parkeerplekken?*

De avond wordt afgesloten met het maken van een nieuwe afspraak. Daarnaast worden aanwezigen erop gewezen dat zij de kaarten die gebruikt zijn tijdens de tafelsessie mogen meenemen.

**Afspraken:**

- **In het voorjaar (april/mei) komt de projectorganisatie terug bij de bewoners van de Maaslaan en omgeving (voordat het Definitieve Ontwerp gepresenteerd wordt).**
- **Op verzoek worden de antwoorden op bovenstaande vragen voorafgaand aan de volgende bijeenkomst gegeven. Op deze manier kunnen aanwezigen zich beter voorbereiden.**
- **Het verslag wordt aan alle aanwezigen gestuurd (mits zij hun e-mailadres en/of huisadres leesbaar hebben opgeschreven).**
- **De PowerPoint presentatie wordt op de website geplaatst.**

