

Verslag informatiebijeenkomst

Locatie: Puddingfabriek te Groningen
Datum: 7 maart 2012
Tijdstip: 19.30 - 22.00 uur
Deelnemers: Bewoners Waterloolaan/Sterrebos 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, Fokke van der Veer, Ruben Wiersma, Roelof-Jan Pierik, Luuk Hajema, Claudia Mulder en Laura Lemke.

De avond start met een welkom van Luuk Hajema, omgevingsmanager van het project Aanpak Ring Zuid. Luuk Hajema licht toe dat alle bewoners van de Waterloolaan/Sterrebos en omgeving zijn uitgenodigd. Reden is dat de ombouw van de zuidelijke ringweg leidt tot veranderingen in de omgeving van het Sterrebos. Luuk Hajema geeft aan dat we de aanwezigen, ongeveer 170 personen, onder andere willen informeren over de keuzes die gemaakt moeten worden voor het ontsluiten van de gebouwen van de Belastingdienst en de DUO. Daarnaast wordt vanavond ook in gegaan op mogelijke oplossingen voor de sluiting van de spoorwegovergang bij de Esperantoweg. Luuk Hajema benadrukt dat wat vanavond wordt getoond niet definitief is. De aanwezigen worden meegenomen in het denkproces rondom de uitwerking van het ontwerp. Het maken van keuzes en politieke besluitvorming vindt pas later plaats.

Jos Hillen, projectdirecteur van het project Aanpak Ring Zuid geeft na het welkomstwoord een schets van het planproces. Hij vertelt dat het Voorlopig Ontwerp van september 2011 een uitwerking is van het eerste ontwerp: het in 2009 vastgestelde Bestuurlijk Voorkeurs Alternatief. Hoe we het Voorlopig Ontwerp kunnen verbeteren is onderwerp van gesprek van vanavond. Jos Hillen bespreekt vervolgens de projectdoelen: 1) verbeteren doorstroming verkeer, 2) verbeteren verkeersveiligheid, 3) goede, duurzame autobereikbaarheid economische centra, 4) goede bereikbaarheid stadsdelen, 5) verbeteren kwaliteit leefomgeving en 6) bijdragen aan verbetering ruimtelijke kwaliteit.

Na Jos Hillen komt Martin Biewenga (team integraal ontwerp) aan het woord. Hij geeft een toelichting op de stand van zaken betreffende het Voorlopig Ontwerp door middel van beelden en kaarten. De presentatie van Martin Biewenga vindt u op www.aanpakringzuid.nl. Naar aanleiding van de inleidingen van Jos Hillen, Luuk Hajema en Martin Biewenga, worden diverse vragen gesteld en beantwoord. De belangrijkste vragen staan hieronder per thema gerangschikt.

Esperantokruising en mogelijke oplossingen fiets- en/of autoverbinding

Vraag: Waarom wordt er een vierde spoorlijn aangelegd en waarom mag er dan geen gelijkvloerse kruising meer zijn?



Antwoord: Overal in Nederland is er een intensivering van het OV, zo ook in Groningen. De vierde spoorlijn is nodig door de toename van het aantal treinen tussen Groningen - Hoogezand/Veendam en Groningen - Assen. Volgens de veiligheidsregels van Prorail mag er geen gelijkvloerse kruising zijn als er vier of meer sporen zijn.

Vraag: Een doelstelling van het project is om stadsdelen te verbinden. Door de aanleg van de vierde spoorlijn ontstaat er een nieuwe scheiding. Is er over nagedacht de spoorlijnen te verhogen waardoor het auto- en fietsverkeer onder het spoor door kan?

Antwoord: Daar is over nagedacht, maar deze oplossing is veel duurder en veel moeilijker in te passen, omdat het spoor dan over een grote afstand moet worden verhoogd. Dat is in de praktijk onuitvoerbaar.

Vraag: Op dit moment is de bouw van het station Europapark in volle gang. Waarom is er niet besloten de onderdoorgang voor fietsers ook geschikt te maken voor auto's?

Antwoord: Een fietsonderdoorgang is hier inpasbaar, maar een auto onderdoorgang is niet te realiseren, vooral niet aan de kant van de Helperzoom. Dit heeft te maken met helling- en dalingspercentages waar een onderdoorgang aan moet voldoen.

Vraag: Waar ligt precies de eventuele optie voor een auto onderdoorgang ter vervanging van de Esperantokruising autoverbinding?

Antwoord: Aan de zuidkant van de vijver en ten noorden van de volkstuintjes/schooltuintjes aan de Helperzoom. Wethouder Karin Dekker maakt duidelijk dat de optie van een mogelijke zuidelijke autoverbinding pas sinds een paar weken op tafel ligt. Dit idee heeft nog geen enkele status en er zijn nog geen beslissingen over genomen. Het gaat dan met name ook om de financiering, aangezien de optie op dit moment niet onder de scope (het bereik) van het project valt. Zij denkt dat de kans dat deze autoverbinding binnen enkele jaren wordt gerealiseerd niet erg groot is.

Vraag: Hoe moet het autoverkeer van de Helperzoom straks richting Oosterpoort als de Esperantokruising dicht gaat en de eventuele autoverbinding niet doorgaat?

Antwoord: Het verkeer kan dan niet meer via de Helperzoom, maar via de Hereweg naar de Oosterpoort.

Vraag: Hoeveel zal de eventuele auto onderdoorgang kosten?

Antwoord: Naar schatting zo'n 25 miljoen euro, maar dat is een hele grove schatting, want dit is nog niet onderzocht.

Opmerking: Door de autoverbinding bij de Esperantokruising te verwijderen wordt de Linie bijna een geïsoleerde woonwijk. Hoe verklaren jullie dat?

Antwoord: In de nieuwe situatie vormt de Linie – door het maken van een deksel tussen beide wijken – één geheel met de Oosterpoortwijk. Net als de Oosterpoortwijk heeft de Linie straks een verbinding met de Europaweg, via de Boumaboulevard en via de Meeuwerderweg/Griffestraat. Vanuit daar is er een aansluiting met de A7.



Opmerking: Als de autoverbinding bij de Esperantokruising verval, maken wij ons zorgen over de ontsluiting van de Oosterpoort. Vooral tijdens de spitsuren is het in de huidige situatie al druk; met name bij de Griffestraat. Hoe gaat dat straks worden?

Antwoord: Uit het verkeersonderzoek moet blijken hoe druk het hier straks gaat worden. Dat onderzoek wachten we nu eerst af.

Vraag: Waar gaat al het verkeer langs dat nu bij het Oude Winschoterdiep afslaat om de ringweg af en op te gaan?

Antwoord: Het vervallen van de aansluiting bij het Oude Winschoterdiep is een rechtstreeks gevolg van de verdiepte ligging. Omdat de A7 hier verdiept wordt aangelegd verdwijnt deze aansluiting. Dat geldt ook voor de op- en afritten bij de Hereweg. Een gevolg van de verdiepte ligging is dat de aansluitingen op de A7 anders geregeld moeten worden: aan de oostzijde via het Europaplein en aan de westzijde via het Julianaplein.

Vraag: Wanneer de Esperantokruising verval, hoe gaat het dan met busverbindingen lijn 5 en 8?

Antwoord: Dat is nog niet bepaald. Hier doet de projectorganisatie nog nader onderzoek naar, samen met het OV-bureau, dat in opdracht van de provincie en de gemeente het busvervoer organiseert.

Ontsluiting DUO/Belastingdienst

Vraag: Hoe gaat de Waterloolaan er in de toekomst uitzien, wordt dit een tweerichtingsweg?

Antwoord: Dat is nog niet bekend. Dit heeft ondermeer te maken met de keuze voor de ontsluiting van DUO/Belastingdienst. De projectorganisatie bestudeert hiervoor de verschillende mogelijkheden. Wanneer er voor wordt gekozen DUO/Belastingdienst via de Waterloolaan te ontsluiten wordt dit waarschijnlijk een weg met tweerichtingsverkeer. Wat dat betekent voor de inrichting van de Waterloolaan hangt sterk af van de verwachte aantallen auto's. Wanneer voor de parkway optie wordt gekozen (nieuwe weg door het Sterrebos), hoeft er weinig te veranderen aan de Waterloolaan, want dan gaat het verkeer door het Sterrebos. Daarnaast hangt de inrichting van de Waterloolaan af van het al dan niet realiseren van een onderdoorgang voor auto's bij de Esperantokruising, die is medebepalend voor de aantallen auto's die hier gaan rijden.

Opmerking: Er wordt veel aandacht besteed aan de ontsluiting van DUO en te weinig aan bewoners en winkeliers. Bij de Esperantokruising moet voor bewoners en winkeliers een onderdoorgang blijven. Daarnaast moet de ontsluiting van de DUO/Belastingdienst niet via de Waterloolaan plaatsvinden. Dit komt niet ten goede aan de leefbaarheid in de buurt.

Reactie: Het is een grote puzzel om alle belangen en wensen van de verschillende doelgroepen te verwerken in een goed ontwerp. De leefbaarheid in de buurt is daarbij zeker een belangrijk aandachtspunt.

Onderzoeken (verkeer/geluid/risico's)

Vraag: Hoeveel auto's worden er verwacht op de Waterloolaan?

Antwoord: Dat is nog niet bekend. Het onderzoek hiervoor loopt momenteel en zal naar verwachting



dit voorjaar klaar zijn. De cijfers zijn ook afhankelijk van welke keuzes er worden gemaakt voor de ontsluiting van DUO/Belastingdienst en voor de Esperantokruising.

Vraag: We hebben gelezen dat de projectorganisatie de GGD heeft ingeschakeld met het oog op de gezondheidseffecten van het project. Hoe zit dat precies en welke metingen worden als waarheid gezien?

Antwoord: De projectorganisatie doet wat de wet voorschrijft. De MER wetgeving schrijft geen gezondheidsonderzoek voor, en dus laat de projectorganisatie dat niet uitvoeren. Maar de gemeente Groningen heeft aangegeven zelf een gezondheid onderzoek te willen laten uitvoeren door de GGD.

Vraag: Is er kans op verzakkingen door de ombouw van de zuidelijke ringweg? Wat zijn bijvoorbeeld de risico's op verzakking bij de Meeuwerderbaan?

Antwoord: Een belangrijk onderdeel van het project is de risicobeheersing. Verzakkingen, scheuren en bodemsamenstellingen worden meegenomen in de onderzoeken, onder meer door huizen en gebouwen te inspecteren voor, tijdens en na afloop van de werkzaamheden.

Verbindingsweg Maaslaan

Vraag: Bewoners van de Rivierenbuurt vragen de projectorganisatie om de verbindingsweg langs de Maaslaan te verplaatsen naar de zuidkant van de ringweg, langs de Papiermolen. Wordt hier naar gekeken?

Antwoord: Tijdens de bijeenkomst voor bewoners van de Maaslaan en omgeving (23 februari 2012) is hier uitgebreid op gereageerd. Op verzoek van de aanwezigen op die bijeenkomst wordt onderzocht of de geplande verbindingsweg ook volledig aan de zuidkant kan worden geplaatst of dat een splitsvariant mogelijk is. Dat wil zeggen één richting aan de noordkant, één richting aan de zuidkant. Op dit moment kan gezegd worden dat beide varianten een extra belasting vormen voor de Vondellaan. Daarnaast is een zuidelijke verbindingsweg lastig in te passen bij de Papiermolen. Tussen het Parcival College en de Papiermolen is maar beperkt ruimte.

Vraag: Is het mogelijk om de ringweg ter hoogte van de Maaslaan meer richting het noorden te leggen, dichterbij de woningen, en dan de verbindingswegen aan de zuidkant te plaatsen?

Antwoord: Dit hebben wij onderzocht. Dit betekent dat er een knik in de zuidelijke ringweg komt. Dat komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Daarnaast geldt wat bij het antwoord op de vorige vraag is gesteld: dit betekent een extra belasting voor de Vondellaan.

Oude Winschoterdiep

Vraag: Het Oude Winschoterdiep is een doorlopende waterweg. Deze kan toch niet zomaar worden gedempt?

Antwoord: In het milieueffectrapport zullen de gevolgen van demping voor de waterhuishouding in kaart worden gebracht. Op basis daarvan worden goede afwegingen gemaakt. Wethouder Karin Dekker voegt toe dat de gemeente het van groot belang vindt om het Oude Winschoterdiep te handhaven. Dit is één van de optimalisaties waar zij zich als bestuur dus sterk voor zal maken.



Algemeen

Vraag: Veranderen de snelheden op de ringweg bij het nieuwe ontwerp?

Antwoord: Tussen het Vrijheidsplein en Euvelgunne wordt de maximumsnelheid 80 km/u. Bij op- en afritten wordt de maximumsnelheid 50 km/u. Tussen Hoogkerk en Vrijheidsplein wordt de maximumsnelheid 100km/u. De maximumsnelheid van 80 km/u op de ringweg is uitzonderlijk voor dit soort wegen. Als het aan het rijk had gelegen moest dat 100 km/u zijn.

Vraag: Wordt de maximale snelheid van 80km/u in de toekomst niet verhoogd?

Antwoord: Nee, dat valt niet te verwachten, want de weg wordt ontworpen op een maximum snelheid van 80km/u en is niet geschikt voor een maximum snelheid van 100 km/u.

Opmerking: Op alle plaatjes van de nieuwe situatie staan overal zo weinig auto's, dit geeft geen realistisch beeld van de werkelijkheid.

Reacties: Deze opmerking nemen wij mee voor volgende presentaties.

Opmerking: Één van de ambities van het project is om het Sterrebos te herstellen. Stel dat je die ontsluitingswegen voor DUO/Belastingdienst gaat aanleggen, dan moeten toch ook weer oude bomen gekapt worden?

Reactie: Dat is een van de punten die worden meegewogen bij het maken van een definitieve keuze op deze plek.

Vraag: Als er meer rijbanen op de A7 komen, hoe staat het dan met de bomen in het Sterrebos? Kunnen de bomen aan beide zijden dan wel blijven staan?

Antwoord: In de huidige situatie zijn er behalve vier rijbanen ook taluds (dijklichamen) en op- en afritten langs de weg. In de nieuwe situatie komt de weg, met acht rijbanen, in een verdiepte ligging. De verdiepte ligging heeft rechte wanden en neemt daardoor minder ruimte in beslag. Dus hoewel de capaciteit van de weg groter is, neemt de weg minder ruimte in beslag. Een deel van de bomen heeft een monumentale status. We zijn op dit moment aan het kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat zoveel mogelijk bomen aan het noordelijke en zuidelijke gedeelte blijven staan.

Vraag: In hoeverre zijn de deksels op de verdiepte ligging zeker?

Antwoord: Wethouder Karin Dekker legt uit dat de drie deksel voor de gemeente Groningen van het grootste belang zijn. Een weg zonder deksels is voor de gemeente niet aanvaardbaar.

Afspraken:

- **In het voorjaar komt de projectorganisatie terug bij de bewoners van de Waterloolaan/Sterrebos en omgeving.**
- **Het verslag wordt aan alle aanwezigen gestuurd (mits zij hun e-mailadres of huisadres duidelijk leesbaar hebben opgeschreven)**
- **De PowerPoint presentatie wordt op de website geplaatst.**

