

# Verlag informatiebijeenkomst

*Locatie:* MartiniPlaza te Groningen  
*Datum:* 22 november 2012  
*Tijdstip:* 20.00 – 22.00 uur  
*Deelnemers:* Omwonenden Helperzoom e.o (ruim 400 aanwezigen)  
*Verlag:* Bert Hidding (onafhankelijk)

Namens de stuurgroep Aanpak Ring Zuid zijn aanwezig: wethouder Joost van Keulen van de gemeente Groningen, gedeputeerde Mark Boumans van de provincie Groningen en directeur Louis Schouwstra van Rijkswaterstaat Noord-Nederland.

Van de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid zijn aanwezig: Ruben Wiersma (stedenbouwkundig ontwerper), Jos Kalfsbeek (verkeerskundige), Luuk Hajema (omgevingsmanager). Jos Hillen (projectdirecteur) laat zich excuseren wegens ziekte.

Voorzitter Luuk Hajema heet de aanwezigen welkom. Hij introduceert wethouder Van Keulen, gedeputeerde Boumans en directeur Rijkswaterstaat Schouwstra. Wethouder Van Keulen zal een kort welkomstwoord tot de aanwezigen richten, gevolgd door presentaties door Ruben Wiersma en Jos Kalfsbeek. Daarna krijgen de aanwezigen gelegenheid om vragen te stellen.

De voorzitter benadrukt in zijn inleiding dat deze informatiebijeenkomst is bedoeld om het plan voor een spoortunnel bij de Helperzoom nader toe te lichten en te bespreken. Van de bijeenkomst wordt een verslag gemaakt dat wordt verstuurd aan allen die de presentielijst hebben ingevuld. Naast mondelinge vragen kan men ook gebruikmaken van het reactieformulier dat in de zaal verkrijgbaar is. De vragen en opmerkingen die via dit formulier binnenkomen worden voorgelegd aan de stuurgroep. Wie zijn/haar adres op het formulier achterlaat ontvangt het hiervan te verschijnen reactierapport. Het reactierapport en het verslag van deze avond kan men tevens downloaden van de website [www.aanpakringzuid.nl](http://www.aanpakringzuid.nl).

## **Welkomstwoord door wethouder Joost van Keulen**

Wethouder Van Keulen verklaart bij een fietstocht door Helpman onder de indruk te zijn geraakt door de vele posters achter de ramen, die zijn verspreid door de Stichting Leefomgeving, de Initiatiefgroep Fijnstof en Geluid en verschillende wijkverenigingen die de belangen van Helpman behartigen. Zij tonen aan dat de zorgen over de mogelijke aantasting van de leefomgeving door het project Aanpak Ring Zuid door veel wijkbewoners worden gedeeld. Verwijzend naar de in het coalitieakkoord van het nieuwe college van B. en W. uitgesproken belofte de banden tussen het stadsbestuur en de burgers aan te halen, kondigt hij aan dat de projectorganisatie in de komende maanden met de buurtorganisaties en scholen in gesprek gaat om de zorgen te bespreken en waar mogelijk samen op te lossen. Om die reden kan ook nog niet in detail worden ingegaan op de precieze locatie van de spoortunnel. De wethouder wil het besluit hierover nemen na overleg met de



omliggende wijken.

### **Inleiding door Ruben Wiersma, stedenbouwkundig ontwerper**

Stedenbouwkundige Ruben Wiersma geeft een korte schets op hoofdlijnen van het project Aanpak Ring Zuid. Door een verhoging met 4,7 meter van het Julianaplein en de aanleg van een meerlaags wegennet kan het verkeer hier straks van alle kanten ongehinderd doorstromen. De hoofdrijbaan wordt ter hoogte van het Sterrebos en de Oosterpoort verdiept en overkapt. De verbinding tussen de woongebieden aan weerszijden van de ringweg die hierdoor ontstaat, zal de stedenbouwkundige kwaliteit van het gebied aanzienlijk verbeteren (o.a. dankzij herstel van het Sterrebos). Als gevolg van de verdiepte aanleg van de hoofdrijbaan vervallen de huidige op- en afritten aan de Hereweg. Verkeer vanuit de zuidelijke wijken dat gewoonlijk deze route volgde kan over de Hereweg en een nieuwe parallelweg langs de Maaslaan de aansluiting op de A28 en A7 bereiken. Nog steeds vanaf de Hereweg dus, maar langs een andere, nieuwe route.

Een bijzonder aandachtspunt vormt de spoorwegovergang bij de Esperantostaat. In verband met verbreding van de spoorbaan (tot vier sporen) en het toenemend treinverkeer is een gelijkvloerse kruising in de toekomst niet meer toegestaan. Ondertunneling is voor de stuurgroep geen optie, aangezien een tunnel op deze plaats moeilijk inpasbaar is en tevens zou leiden tot een zeer sterke toename van autoverkeer over de Waterloolaan. Een nieuwe spoortunnel ter hoogte van de Helperzoom moet hiervoor een alternatief bieden.

### **Inleiding door Jos Kalfsbeek, verkeerskundige**

Verkeerskundige Jos Kalfsbeek gaat in op de nieuwe verkeersverbindingen die de beoogde spoortunnel mogelijk maakt. De verbinding tussen Helpman en het Europapark en de Oosterpoort is essentieel voor het openbaar vervoer, de hulpverleningsdiensten en de politie. In het dagelijks gebruik zal de tunnel echter vooral een functie hebben voor mensen die in de omgeving wonen en werken. Komende vanuit Helpman kan het verkeer door de tunnel de binnenstad bereiken (via de Europaweg) of doorrijden richting Hoogezand (via het knooppunt Westerbroek), en vice versa. Deze routes zullen tevens de verkeersdruk op de Waterloolaan en de Vondellaan verminderen.

De drie mogelijke locaties voor de tunnel die in de komende maanden worden onderzocht, liggen in het verlengde van respectievelijk de Helperbrink, de Savornin Lohmanlaan en de Goeman Borgesuslaan. Twee alternatieven die door wijkbewoners zijn aangedragen, te weten een combinatie van de Esperantotunnel en Helperzoomtunnel en een ontsluiting vanaf de Esserweg naar de oude N7, zullen bij het onderzoek worden betrokken. Kalfsbeek stelt dat een tunnel bij de Helperzoom niet zal leiden tot veel sluipverkeer door De Wijert en Helpman. Hij baseert zich daarbij op computervoorspellingen. Het overgrote deel van het verkeer van Assen naar de stad of richting Hoogezand en vice versa zal de voorkeur geven aan de route over de ring waar het ongehinderd kan doorstromen, boven een route met verkeerslichten en rotondes door de wijken, die veel meer reistijd kost.

### **Vragen en opmerkingen vanuit de zaal**



*Vraag:* Kan het spoor bij de Esperantokruising niet onder de weg door worden gelegd?

*Antwoord Jos Kalfsbeek:* Waarschijnlijk wordt de helling van het spoor tussen de kruising en het nabijgelegen station Europapark dat op maaiveldniveau ligt dan te groot.

*Vraag:* Kan bij de Esperantokruising, in plaats van een tunnel, niet een viaduct over het spoor worden aangelegd?

*Antwoord Ruben Wiersma:* Een viaduct over het spoor is moeilijker te realiseren dan een tunnel. In het geval van een viaduct moet een grotere hoogte worden overbrugd in verband met de bovenkabels van de trein. Het ruimtebeslag zal daardoor, met name in de richting van de Oosterpoort, aanzienlijk groter worden dan bij een tunnel. Vergelijkingen met de Herewegviaduct en de Berlagebrug (opmerking uit de zaal) gaan niet op. De Herewegbrug is verouderd en voldoet niet aan de huidige maatstaven, de hellingshoek van de Berlagebrug is voor fietsverkeer eigenlijk te groot. Bij het in stand houden van de verbinding bij de Esperantostraat blijft het bezwaar bestaan dat het verkeer over de Waterloolaan buitenproportioneel zal toenemen.

*Opmerking:* Het knelpunt bij de Esperantokruising vloeit voort uit het gebrekkige ontwerp van het hele plan voor Ring Zuid. Dat leidt er toe dat meer lokaal verkeer door de wijken wordt gestuurd. Door meer op- en afritten toe te staan kun je dit probleem eenvoudig oplossen en is de tunnel bij de Helperzoom helemaal niet nodig. Gelet op de grote aantallen fietsers die 's ochtends gebruikmaken van de Helperzoom is het vragen om slachtoffers als je daar 'een snelweg' van maakt.

*Reactie wethouder Van Keulen:* Ik begrijp de zorgen die ten aanzien van de veiligheid van de Helperzoom leven. We gaan proberen in de komende maanden in overleg met de bewoners die zorgen weg te nemen. De realisatie van de tunnel mag niet ten koste gaan van de veiligheid en de leefbaarheid in het gebied, dit geldt trouwens voor het hele plan.

*Vraag:* Er wordt bij het station Europapark al een tunnel onder het spoor aangelegd. Hoe zit het daarmee?

*Antwoord Ruben Wiersma:* Deze gecombineerde voetgangers- en fietstunnel wordt momenteel aangelegd en biedt fietsers vanaf de Helperzoom een directe verbinding met de stad zonder het spoor te hoeven oversteken. Deze tunnel is niet geschikt voor auto's: dat heeft te maken met doorrijhoogte, breedte, hellingspercentages en bochten.

*Vraag:* Bij de toelichting van het plan wordt steeds uitgegaan van een tunnel in het verlengde van de Helperbrink. Waarom krijg ik geen toelichting bij de andere twee opties?

*Antwoord wethouder Van Keulen:* Toen ik aantrad als wethouder heb ik dezelfde vraag voorgelegd aan de projectorganisatie. Naar aanleiding daarvan is besloten om de tweede en derde optie nog eens nadrukkelijk in de afweging te betrekken en dit tevens te doen in overleg met de buurt- en wijkorganisaties. Daardoor is het besluit over de tunnellocatie met twee maanden uitgesteld.

*Vraag:* Waarom worden we nu pas geconfronteerd met de afsluiting van de spoorwegovergang en de aanleg van een spoortunnel bij de Helperzoom? Als de projectorganisatie de complexiteit van het vraagstuk van de zuidelijke ringweg beter had ingeschat had zij eerder met een adequate oplossing kunnen komen.



*Reactie gedeputeerde Boumans:* Het bereikbaar houden van de stad is een bestuurlijke opgave waarover al jaren vanuit verschillende invalshoeken wordt nagedacht. Verbetering van de doorstroming van de zuidelijke ringweg is daarin een belangrijke drager. In de zomer is een vraagstuk ontstaan dat op dat moment niet te voorzien was, dat samenhang met het bijeenbrengen van de uitkomsten van het Rijksverkeersmodel en die van het gemeentelijk verkeersmodel. De verkeersstromen die daaruit naar voren kwamen hebben geleid tot de puzzel die we nu samen met u proberen op te lossen.

*Opmerking:* Het projectbureau stelt dat de spoortunnel vooral een functie zal hebben voor de bewoners van Helpman. Ik vrees echter dat de tunnel in de eerste plaats gebruikt zal worden door het toenemende woonwerkverkeer naar de kantoren van DUO en SOZAWE. Door de tunnel zullen de verkeersstromen in de wijk verder toenemen.

*Antwoord Jos Kalfsbeek:* Wie vanuit de richting Drachten, Assen of Hoogezand naar de DUO of het Europapark wil kan verschillende routes nemen. De routes over de ringweg zijn in veruit de meeste gevallen sneller dan routes binnendoor, via de Helperzoomtunnel.

*Reactie gedeputeerde Boumans:* Belangrijk is te constateren dat er geen sprake is van een verschuiving van de verkeersstromen van de ringweg naar het onderliggende wegennet. De veranderingen in de verkeersstromen vinden binnen de wijken plaats en daar liggen dus ook de pijnpunten. Daar ligt mijns inziens de opgave voor de komende tijd, om samen met u te kijken hoe we dat op een adequate manier kunnen oplossen.

*Vraag lid buurtoverleg Oosterpoort, De Meeuwen en De Linie:* Met de openstelling van de voetgangers- en fietstunnel bij station Europapark krijgt de Verlengde Lodewijkstraat een flinke toename van fietsverkeer te verwerken. Dat zie ik in uw verkeersmodel niet terug. Kunt u de verkeersbewegingen langs de Verlengde Lodewijkstraat in uw berekeningen opnemen?

*Antwoord voorzitter:* De projectorganisatie neemt kennis van dit verzoek en komt hierop terug.

*Vraag:* Welke verbeteringen worden aangebracht bij de aansluiting van het Europaplein om te voorkomen dat dit een verkeersknelpunt blijft, want in dat geval zal het verkeer toch weer de wijken gaan opzoeken.

*Antwoord Jos Kalfsbeek:* Het Europaplein krijgt een zogeheten halve aansluiting waarin de op- en afritten in de richting Drachten gehandhaafd blijven. De op- en afritten richting Euvelgunne vervallen. Verkeer vanuit de richting Hoogezand kan straks vanaf het knooppunt Westerbroek en de oude N7 de Europaweg oprijden en vice versa. Na de aanleg van de Sontbrug kan het verkeer uit de richting Hoogezand ook vanaf de oostelijke ringweg de stad in- en uitrijden.

*Vraag (C. Smit namens buurtoverleg Oosterpoort):* De realisering van Ring Zuid zadelt de omliggende wijken op met verschillende nadelen: opgeheven op- en afritten, afgesneden fietsroutes, een afdamming van het Winschoterdiep. Met als klap op de vuurpijl een spoortunnel bij de Helperzoom. De bewoners hebben er weinig vertrouwen in dat het nog te verschijnen MER-rapport tot een verbetering zal leiden. Is het niet beter om een ´time out´ in te lassen om het hele plan nog eens fundamenteel te beoordelen en eventueel af te blazen?



*Reactie wethouder Van Keulen:* Een time out voor het hele project zit er niet in. We hebben een time out genomen ten aanzien van de keuze van de tunnellocatie Helperzoom. We nemen ook de tijd om de effecten op het onderliggende wegennet te beoordelen en, waar nodig, knelpunten daarin samen met u te verzachten.

*Vraag (C. Smit namens buurtoverleg Oosterpoort):* Kunt u het onafhankelijk onderzoek van de GGD toelichten?

*Antwoord Jos Kalfsbeek:* Voor de Ring Zuid worden een aantal milieu-effectonderzoeken uitgevoerd waarin diverse omgevingsaspecten zijn opgenomen waaronder natuur, milieu, veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, etcetera. Het (onafhankelijke) onderzoek van de GGD is een aanvulling hierop. In het GGD-onderzoek wordt aan de hand van de uitkomsten van de milieueffectrapportage (MER) onderzocht wat de effecten zijn op de gezondheid van omwonenden. Dat onderzoek komt na het verschijnen van de MER, naar verwachting voorjaar 2013.

*Vraag:* Kan het besluit over de tunnellocatie pas worden genomen na het verschijnen van de MER?

*Antwoord Jos Kalfsbeek:* Het milieu-effectonderzoek beperkt zich tot de effecten van de ringweg. Voor de Helperzoomtunnel laat de gemeente apart onderzoek doen naar de effecten van de verschillende opties alvorens tot een keuze te komen. Daarbij wordt onder meer gekeken naar de gevolgen voor de verkeersstromen, verkeersveiligheid, bereikbaarheid voor ambulance, brandweer en politie, bereikbaarheid voor bussen, inrichting van de wegen, gevolgen voor natuur en milieu, en de kosten.

*Reactie wethouder Van Keulen:* Bij de keuze van de tunnellocatie staat één maatstaf voorop: hoe zorgen we dat de leefbaarheid in Helpman niet vermindert maar zo mogelijk juist beter wordt. Aan die afweging liggen verschillende onderzoeken ten grondslag, maar geen MER. Bovendien wordt de keuze niet gemaakt enkel op basis van onderzoek maar zal dit gebeuren samen met u.

*Vraag:* Volgens de stichting Leefbaarheid zou het RIVM op grond van fijnstofconcentratie in de lucht langs de Helperbrink een negatief advies hebben uitgebracht over nieuwbouw bij de Haydyschool. Bij een tunnel bij de Helperbrink zal dit alleen maar erger worden. Hoe denkt u dit te verhelpen?

*Antwoord wethouder Van Keulen:* We voeren overleg met de scholen over de effecten van het plan voor de ringweg, we zullen dit aspect daarin zeker meenemen. U hoort daar dus nog van.

*Vraag:* U doet uitspraken over verkeersstromen over de ring en de omliggende wegen. Hebt u daar ook cijfers bij?

*Antwoord Jos Kalfsbeek:* De cijfers over de verkeersbewegingen zijn de uitkomst van het verkeerskundig rekenmodel. Zij staan aangegeven op de 'kleurenkaart' die in de foyer is opgehangen. Deze is ook via de website [www.aanpakringzuid.nl](http://www.aanpakringzuid.nl) te downloaden.

*Vraag:* Kunt u garanderen dat de Helperzoomtunnel niet leidt tot een grotere parkeerdruk in Helpman (denk aan periodes rond voetbalwedstrijden)? We hebben gratis parkeren en dat willen we graag zo houden.



*Antwoord wethouder Van Keulen:* Dit is een belangrijk aandachtspunt waar we over gaan nadenken. Ik steun uw intentie om betaald parkeren in Helpman te voorkomen, we gaan dit oplossen.

*Opmerking:* De aanpak Ring Zuid is niet de juiste oplossing voor de verkeersafwikkeling voor de komende tachtig jaar. Een Ringweg hoort niet in de stad. Ondanks de cosmetische aanpassingen (de verdiepte ligging) blijft het een stedenbouwkundig onding. Zie ervan af, beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

*Reactie gedeputeerde Boumans:* In 2009 is een onderbouwde keuze gemaakt voor het plan dat er nu ligt, die discussie gaan we niet nog een keer overdoen. Dat neemt niet weg dat uw zorgen reëel zijn. De stuurgroep wil daarom in samenspraak met u de knelpunten aanpakken en op die manier uw zorgen hierover wegnemen.

*Opmerking:* De Ring Zuid wordt aangelegd voor de 20% van de huidige weggebruikers die langs de stad rijden. Voor de overige 80% (de mensen die dagelijks naar hun werk in de stad rijden) biedt dit plan geen oplossing. Het college en de raad hebben de morele plicht gehoor te geven aan de 40 duizend mensen die aan weerszijden van de ringweg wonen die dit plan weer op de politieke agenda willen zetten.

*Reactie wethouder Van Keulen:* Ik wil de komende maanden de aandacht richten op de situatie in omliggende wijken Helpman, De Wijert, de Rivierenbuurt, de Oosterpoort en De Linie. Die discussie moeten we niet laten vertroebelen door een discussie die in 2009 is afgesloten.

*Opmerking:* Dank voor de heldere presentaties maar niettemin zijn mijn zorgen vanavond alleen maar groter geworden. Ik vrees dat de Helperzoomtunnel meer verkeer aantrekt, daar is ie immers ook voor bedoeld.

*Jos Kalfsbeek:* De Helperzoomtunnel is in de eerste plaats bedoeld om de Esperantokruising te vervangen. Daarmee kunnen we tevens garanderen dat er een verbinding blijft gehandhaafd tussen Helpman en het Europapark voor hulpdiensten, politie en het openbaar vervoer.

*Opmerking:* Helpman is rijk aan scholen. De bewoners in de wijk zijn bang dat er ongelukken komen door het toenemende verkeer. Wij willen niet dat onze zorgen worden weggenomen maar dat de gemeente met echte oplossingen komt.

*Reactie wethouder Van Keulen:* We hebben hier vanavond niet een oplossing voor handen, dus vrees ik dat ik uw zorgen niet kan wegnemen. Ik hoop oprecht dat u daar over een half jaar anders over denkt.

*Opmerking:* De Ring Zuid is mijns inziens een goede oplossing die bijdraagt aan een betere spreiding van het verkeer in de stad. Dankzij een spoortunnel zal de Helperzoom eerder rustiger dan drukker worden. Wel stel ik voor vrachtverkeer uit de tunnel te weren.

*Reactie wethouder Van Keulen:* We nemen uw voorstel mee in onze uitwerking.

*Vraag:* Met hoeveel auto's zal het verkeer op de Helperbrink toenemen indien de Helperzoomtunnel



daar wordt uitgevoerd? Als het inderdaad gaat om 5500 auto's per dag dan vrees ik dat de straat dat niet aan kan.

*Antwoord Jos Kalfsbeek:* Volgens een ruwe schatting rijden er nu zo'n 3000 auto's per dag over de drukste delen van de Helperbrink. Als de tunnel in het verlengde van de Helperbrink komt te liggen zullen dat in de toekomst 5500 zijn. Bij de uitwerking van het plan zullen we nadrukkelijk kijken hoe het verkeer van en naar de tunnel een plek krijgt, bijvoorbeeld door een andere inrichting of door eenrichtingsverkeer. Dat kan leiden tot een evenwichtiger spreiding van het verkeer door de wijk.

*Opmerking:* De inleiders schetsen een bedrieglijk beeld dat de tunnel bedoeld is voor de bewoners om te voorkomen dat Helpman ten opzichte van de naburige wijken geïsoleerd raakt. De tunnel is in feite bedoeld voor het werkverkeer uit de richting Assen naar de kantoren van DUO en SOZAWÉ. Automobilisten die naar het DUO en het Europapark moeten, nemen straks massaal de afslag Groningen Zuid.

*Antwoord Jos Kalfsbeek:* De tunnel vormt de verbinding tussen Helpman en het Europapark en heeft geen functie voor autoverkeer van buiten Helpman. Verkeer uit de richting Assen kan ongehinderd doorrijden naar de afslag bij het Europaplein en vandaar naar het Europapark. Deze route is aanzienlijk comfortabeler en sneller dan de route door de wijken met zijn stoplichten en rotondes.

*Vraag (bewoner Vondellaan):* Momenteel rijden er 1800 auto's door de Vondellaan, dat worden er naar verluidt 12000. Klopt dit?

*Antwoord Jos Kalfsbeek:* Volgens de verkeerstellingen gaat het inderdaad om 1800 auto's in de huidige situatie. Als het project doorgaat zal het aantal auto's in 2030 zijn toegenomen tot 11500.

*Reactie uit de zaal:* Dat is onvoorstelbaar, dit zal leiden tot een onleefbare situatie in de Vondellaan.

*De voorzitter:* Uw reactie is begrijpelijk maar deze avond is bedoeld voor Helpman; over de situatie aan de Vondellaan zullen we met de bewoners van De Wijert nog apart spreken.

*Vraag:* Wat gaan de gedeputeerde en de wethouder ondernemen om de resterende gelden uit het budget voor de hogesnelheidslijn door het Rijk uitgekeerd te krijgen en wat mogen we verwachten aan flankerend beleid van het Rijk om het wegennet in en rond de stad te ontlasten?

*Antwoord gedeputeerde Boumans:* Deze vraag gaat over een bijkomstige kwestie, ik ben bereid de discussie hierover met vragensteller na afloop aan de koffietafel voort te zetten.

*Opmerking (voorzitter wijkcomité Helpman):* Uit een eigen enquête blijkt dat 90% van de bewoners van Helpman ons standpunt steunt dat een spoortunnel niet de juiste oplossing is voor problemen die het gevolg zijn van een slecht plan voor de ringweg. De wethouder zegt ons te willen meenemen in de plannen, maar wij zijn in een fuik gezwommen en nu rest ons enkel nog de keuze tussen drie opties voor een tunnel. Een tunnel in het verlengde van de Helperbrink is onaanvaardbaar met in de buurt verscheidene scholen en een verzorgingshuis. We denken dat een viaduct over de Esperantokruising technisch goed te realiseren is.

*Reactie wethouder Van Keulen:* Het besluit voor het plan zoals het er nu ligt is al in 2009 genomen en daar zullen we niet op terugkomen. De projectorganisatie heeft al een afspraak gemaakt met het wijkcomité dus over uw overige zorgen komen we nog uitgebreid te spreken.



### **Vervolg en afsluiting**

Wethouder Van Keulen legt aan het slot van de avond uit wat er in de komende maanden gaat gebeuren. Deze avond was het startpunt van een reeks gesprekken met de wijkorganisaties en de scholen over de uitwerking van de plannen. In februari 2013 valt het besluit over de tunnellocatie, gevolgd door de herinrichtingsplannen voor de wijken in april. De wethouder dankt alle aanwezigen voor hun komst en wenst iedereen een goede voortzetting van de avond.

