

Verslag

Overleg: Bewoners Helpman
Locatie: Frontier, Verlengde Meeuwerderweg 11, Groningen
Datum/tijdstip: maandag 5 november 2012, 20.00-22.00 uur

Aanwezig

- Wijkcomité Helpman: Michel van den Heuvel (Verkeer en Vervoer), Henk Hindriks, Ellen Kuijpers, Jacques van Deemter.
- Stichting Leefomgeving: Kars Marnink.
- Individuele bewoners: Jeroen Dijk, Vera Jongman, Ingrid van Solkema, Wiekje Terpstra.
- Projectorganisatie: Jos Hillen (projectdirecteur), Fokke van der Veer (manager ontwerpteam), Luuk Hajema (omgevingsmanager, voorzitter), Ruben Wiersma (stedenbouwkundig ontwerper), Jos Kalfsbeek (coördinator verkeers- en milieueffectonderzoeken), Claudia Mulder (adviseur bestuurlijke informatievoorziening).

Voorstelronde

De reden van de uitnodiging voor dit gesprek is dat de projectorganisatie een toelichting wil geven op de reden waarom is gekozen voor een Helperzoomtunnel en wat de effecten zijn voor de wijk. Gestart wordt met een voorstelronde, waarbij de bewoners ook aan kunnen geven wat hun vragen en zorgen zijn.

- Henk Hindriks woont op de hoek van de Helper Brink. Samen met een groepje bewoners maakt hij zich zorgen over de Helperzoomtunnel en heeft zich daarom met dat groepje aangesloten bij het Wijkcomité Helpman. Hem werd pas twee maanden geleden duidelijk dat sprake is van een Helperzoomtunnel. Hij benadrukt dat zo'n tunnel zal zorgen voor extra verkeer in de wijk, en dat de Helper Brink hierop niet is ingericht.
- Jeroen Dijk is bewoner van de Helper Brink. Hij voelt zich slecht geïnformeerd en voor een voldongen feit gesteld. Dit vindt hij geen goed begin. Hij heeft het gevoel dat de doorstroming op het A7 als het belangrijkste wordt gezien, en dat de op/afritten van de Hereweg en de Oosterpoort daarvoor zijn opgeofferd. Hij maakt zich zorgen dat de Helper Brink niet is ingericht op de gevolgen van de Helperzoomtunnel voor het verkeer. Verder brengt hij onder de aandacht dat er een plaatje is van een mogelijke inrichting van de Helper Brink, maar dat dit het meest brede deel van de straat betreft. Hij benadrukt dat deze inrichting op het smallere deel van de Helper Brink (ter hoogte van het Zernike College) niet gaat passen.
- Vera Jongman heeft zich samen met Jeroen Dijk en Ingrid van Solkema bezig gehouden met de Helperzoomtunnel. Zij maakt zich zorgen over de scholen die dicht in de buurt zijn, en de veiligheid van schoolgaande kinderen.
- Ingrid van Solkema sluit zich aan bij wat de heer Dijk en mevrouw Jongman hebben ingebracht.



- Ellen Kuijpers is lid van de subcommissie van het Wijkcomité Helpman die is opgericht naar aanleiding van de berichtgeving over de Helperzoomtunnel. Zij vindt het verontrustend dat zij de informatie uit de krant heeft moeten halen. Er werd uitgegaan van drie opties voor de locatie, maar nu heeft ze gelezen dat de keuze al definitief is. De bewoners hebben eigen telcijfers en komen uit op 1.800 voertuigen per dag. Verder vraagt zij aandacht voor de gevolgen van het extra verkeer voor fijnstof en geluid. Ze heeft de indruk dat er nu al sprake is van veel meer sluipverkeer en dit gaat dan nog meer stijgen.
- Wiekje Terpstra is een individuele bewoner die zich zorgen maakt. Zij vraagt of de alternatieven wel voldoende zijn onderzocht en of er geen sprake is van tunnelvisie. Ze vraagt hoe het kan dat de Helperzoomtunnel zo plotseling op tafel is gekomen. Ze wil weten in hoeverre de komst van de tunnel al vastligt.
- Michel van den Heuvel is vanuit het Wijkcomité Helpman verantwoordelijk voor Verkeer en Vervoer. Hij maakt zich zorgen over de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid van de wijk. Hij stelt dat het verkeer zich verplaatst van de ringweg naar de wijk, en dat daarom als noodgreep de Helperzoomtunnel is geïntroduceerd. Dit zal extra drukte in de wijk brengen. De Helperzoomtunnel zou niet nodig zijn als er geen op- en afritten werden geschrappt.
- Kars Marnink is op verzoek van Michel van de Heuvel namens de Stichting Leefomgeving aangeschoven bij dit gesprek.
- Jacques van Deemter zit namens het Wijkcomité Helpman bij het gesprek. Hij maakt zich zorgen over het extra verkeer in de wijk ten gevolge van de Helperzoomtunnel. Hij heeft zelf verkeer geteld op de Helper Brink in drie spitsen, en hij vindt dat er geen verkeer meer bij moet komen.

Procedure

De projectorganisatie heeft een presentatie voorbereid met antwoorden op de vragen die met verkeer te maken hebben. De heer Hillen beantwoordt voorafgaand aan de presentatie de volgende procedurele vragen:

- Zijn er alternatieven onderzocht?
- Wat is de status van de huidige plan?
- Hoe komt het dat pas rond de zomer iets is verteld over de Helperzoomtunnel?

Zijn er alternatieven onderzocht?

Sinds 1990 is veel gestudeerd op mogelijke aanpassingen van de zuidelijke ringweg, om de groeiende verkeersdrukke op te vangen. In 2007 is een Verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen afgerond, in 2008/2009 gevolgd door een Verlengde Verkenning, waarin zes alternatieven zijn onderzocht en besproken met bewoners en belanghebbenden. Resultaat hiervan was een compositie van elementen uit de verschillende varianten, dat leidde tot een Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA), waar het rijk, de provincie en de gemeente samen een handtekening onder hebben gezet in 2009. Het BVA bestond onder andere uit het ongelijkvloers maken van het Julianaplein en het Vrijheidsplein, en de verdiepte ligging met deksels tussen het Julianaplein en het Europaplein. Het project kent zes projectdoelen. Dit betekent dat



niet alleen naar verbetering van de doorstroming van het verkeer wordt gekeken, maar ook naar verkeersveiligheid, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid.

Het project Zuidelijke Ringweg werd opgenomen onder de Crisis- en Herstelwet, die op 31 maart 2010 van kracht werd. De wet is bedoeld om projecten met een groot effect op de werkgelegenheid of economie sneller uit te kunnen voeren. Gevolg van de wet is dat het niet nodig is om in deze fase nog meer alternatieven te onderzoeken. Overigens is een voorwaarde van de wet dat deze niet ten koste mag gaan van een zorgvuldige besluitvorming.

Wat is de status van het huidige plan?

Op dit moment werkt de projectorganisatie aan het Ontwerp Tracé Besluit (OTB). Na het uitbrengen van het OTB kan iedereen hierop reageren (zienswijzen indienen). Vervolgens neemt de minister uiterlijk voor 1 januari 2014 het Tracé Besluit (TB), met de mogelijkheid van beroep bij de Raad van State. Het OTB betreft niet het onderliggend wegennet (straten in de stadswijken). De projectorganisatie werkt parallel aan het OTB aan de inrichting van het onderliggend wegennet. Ook op deze plannen kan men nog reageren.

Het artikel in het Dagblad van het Noorden over de locatiekeuze van de Helperzoomtunnel was voorbarig. De stuurgroep moet dit besluit nog nemen. De projectorganisatie is bij het rekenen en tekenen wel uitgegaan van de locatie Helper Brink. Maar de stuurgroep wil ook de locaties Goeman Borgesiuslaan en Savornin Lohmanlaan onderzocht hebben. Deze opdracht aan de projectorganisatie is op advies van het zgn. Kwaliteitsteam, dat bestaat uit stedenbouwkundigen van het rijk, de provincie en de gemeente.

Hoe komt het dat in de zomer pas iets is verteld over de Helperzoomtunnel?

Omdat deze tunnel pas sinds de zomer van 2012 is opgenomen in het plan voor de ombouw van de zuidelijke ringweg. De heer Hillen geeft hierop een toelichting:

In september 2011 is een Voorlopig Ontwerp voor de ombouw van de zuidelijke ringweg gepresenteerd. Op basis van dit ontwerp zijn prognoses gemaakt voor het verkeer in 2030 met project en zonder project (niks doen). Uit deze berekeningen bleek in het voorjaar van 2012 dat het Voorlopig Ontwerp een aantal knelpunten kende.

- Een tunnel onder het spoor bij de Esperantostraat is moeilijk in te passen en zou te veel verkeer trekken op de Waterloolaan. In de huidige situatie is hier een gelijkvloerse spoorkruising. Deze moet in de toekomst sluiten uit het oogpunt van veiligheid, omdat er een vierde spoor bij komt.
- Er zou erg veel verkeer op de Vondellaan komen.

Het verkeer op de wegen in de zuidelijke stadswijken was dus onevenredig verdeeld. Er was een extra alternatief nodig voor het verkeer van en naar Helpman. De projectorganisatie is op zoek gegaan naar oplossingen, en toen bleek dat een Helperzoomtunnel zorgt voor een betere verdeling van het wijkverkeer. Deze oplossing is op 29 juni 2012 voor het eerst gepresenteerd. Tijdens een informatieavond op 17 juli is dit plan toegelicht. Alle bewoners van de Helperzoom en omgeving zijn hiervoor uitgenodigd.



Mevrouw Kuijpers vraagt waarom in de vorige fase niet is gekozen voor de zuidtangent.

De heer Hillen antwoordt dat deze zuidtangent geen oplossing biedt voor het probleem van de zuidelijke ringweg. Er moet namelijk niet alleen een oplossing worden gevonden voor de doorstroming van het doorgaande verkeer, maar ook voor de bereikbaarheid van de stad. Dit spreekt des te meer als je realiseert dat slechts 20% van het verkeer op de ringweg doorgaand verkeer is. De rest – 80 % - is verkeer dat in de stad moet zijn. De zuidtangent biedt onvoldoende mogelijkheden om die problematiek op te lossen.

Verkeersafwikkeling

Jos Kalfsbeek geeft in een presentatie een toelichting op het verkeerssysteem, in het bijzonder op de afwikkeling in Helpman en rond de Helperzoomtunnel (zie eerder toegestuurde PowerPoint presentatie). Naar aanleiding daarvan stellen de aanwezigen vragen en maken zij opmerkingen. Deze staan hieronder per thema weergegeven.

Plan algemeen

Opmerking: Het plan is alleen een verbetering voor 20% doorgaand verkeer die op de ringweg zit.

Antwoord: Ook voor de 80% bestemmingsverkeer is het winst, omdat zij in de toekomst op de ring net als de 20% doorgaand verkeer hun route op de ringweg sneller af kunnen leggen.

Opmerking: Het uitgangspunt om te bouwen op het bestaande tracé leidt altijd tot extra belasting van het onderliggend wegennet. Daarom zou de projectorganisatie terug moeten naar de tekentafel en een kosten-batenanalyse moeten maken, om zo te komen tot een andere oplossing.

Antwoord: De projectorganisatie heeft de opdracht van het rijk, de provincie en de gemeente om het Bestuurlijk Voorkeursalternatief uit 2009 uit te werken tot een Tracé Besluit. Teruggaan naar de tekentafel is daarmee geen optie. Het nieuwe college van Burgemeester en Wethouders heeft in het coalitieprogramma staan dat het door wil gaan met de aanpak van de Zuidelijke Ringweg zoals gepland. Wel wil het college de effecten nog eens goed tegen het licht houden, met name waar het gaat om de consequenties voor het onderliggend wegennet en de leefkwaliteit in de wijken.

Overigens vindt er géén toename van verkeer plaats op het onderliggend wegennet ten gevolge van het project. Er vindt wel een herverdeling van verkeer plaats, waarbij het op bepaalde punten rustiger wordt en op bepaalde punten drukker.

Vierde variant voor de locatie Helperzoomtunnel

De bewoners dragen een vierde variant aan voor de locatie van de Helperzoomtunnel: nog zuidelijker onder de Essen. Deze is minder zuidelijk dan de vroegere zuidtangent. Men is van mening dat het waardevol zou zijn ook deze variant door te rekenen. Afsproken wordt dat de heer Marnink een nadere omschrijving van deze variant aan de projectorganisatie zal verstrekken.



Toezegging: De heer Hillen zal de variant voorleggen aan de stuurgroep met de vraag of de projectorganisatie deze variant ook technisch mag analyseren.

Verkeersprognoses Helper Brink

Vraag: Wat zijn de verkeersprognoses voor de Helper Brink? Antwoord:

- Westelijk deel van de Helper Brink (vanaf Hereweg) in 2030: met project 5.500 motorvoertuigen per etmaal, zonder project 3.000 motorvoertuigen per etmaal.
- Oostelijk deel van de Helper Brink in 2030: met project 5.000 motorvoertuigen per etmaal, zonder project 1.000 motorvoertuigen per etmaal.

Er zijn de laatste jaren geen tellingen gedaan van het aantal motorvoertuigen per etmaal op de Helper Brink. Er zijn in het verleden wel tellingen gedaan op de Helper Brink, maar die zijn niet representatief. Er werd toen gewerkt aan wegen in de buurt en het Vrijheidsplein had toen nog een aansluiting in oostelijke richting. Daardoor was het toen drukker op de Helper Brink. De projectorganisatie bekijkt of er mogelijkheden zijn actuele telcijfers te verkrijgen.

Inrichting Helper Brink

Opmerkingen:

- De Vondellaan is ingericht op veel meer verkeer, de Helper Brink niet.
- Park Groenestein is een rijksmonument. De herinrichting van de Helper Brink mag niet ten koste gaan van park Groenestein.
- Er zijn vier scholen in de buurt. Dit betekent bijna 2.000 kinderen per dag die heen en terug gaan, in groepen van misschien wel 50 tegelijk.
- Houd er rekening mee dat de Haydyschool een uitgang krijgt op de Helper Brink.
- Houd rekening met het verpleeghuis.
- Kijk of eenrichtingsverkeer op de Helper Brink het verkeer beter kan verdelen.
- Kijk of bewegwijzering kan helpen het verkeer beter te verdelen.
- Houd rekening met het OV.

Antwoord: Vanzelfsprekend zal de projectorganisatie ervoor zorgen dat de herinrichting niet ten koste gaat van park Groenestein. En inderdaad is bij het Zernikecollege de ruimte heel krap. Graag gaat de projectorganisatie samen met de scholen en de bewoners bekijken hoe de inrichting zo veilig mogelijk uitgevoerd kan worden, onder andere door goed te kijken naar de oversteekbaarheid. Ook kan gekeken worden naar de mogelijkheden van eenrichtingsverkeer in (delen van) de Helper Brink.

Bij het zoeken naar oplossingen moet de projectorganisatie eerst goed in beeld brengen wat er allemaal langs de weg is, en hoe de straat functioneert. Ook het OV zal hierbij worden betrokken.

Het is geen onmogelijke opgave om – als voor de Helper Brink als locatie wordt gekozen – de straat veilig en leefbaar te herinrichten.



Opmerking: De inrichting van de weg zou meegenomen moeten worden in de overwegingen voor de locatiekeuze. Er moet van tevoren duidelijk zijn dat het in de praktijk mogelijk is. Dus niet eerst zonder inbreng van de bewoners de variant kiezen en daarna pas samen met de bewoners aan de slag met de inrichting van de weg.

Antwoord: Zouden de bewoners bereid zijn om te proberen er samen met de projectorganisatie uit te komen als de volgorde wordt omgedraaid? Dus wachten met het kiezen van de locatie en eerst samen met de bewoners de keuze van de varianten te bespreken en de mogelijkheden voor de inpassing en inrichting onderdeel uit te laten maken van het keuzeproces. Waarbij ook de vierde ingediende variant in de afweging wordt beschouwd.

De bewoners reageren hier positief op.

Toezegging: De heer Hillen zal dit voorstel nog in november aan de stuurgroep voorleggen. De aanwezigen worden daarna uitgenodigd voor een vervolgesprek, niet eerder dan in december.

Bereikbaarheid tijdens de bouw

Vraag: Hoe zit het met de bereikbaarheid tijdens de bouw?

Antwoord: De bouw zal vijf jaar in beslag nemen, maar er wordt niet op het hele traject tegelijk gewerkt. De werkzaamheden starten aan de buitenkant van het traject, zodat vervolgens de rest van de ring kan fungeren als omleidingsroute. Daarnaast blijven op het middendeel van het traject altijd 2x2 rijstroken open. De projectorganisatie is bezig om ervoor te zorgen dat de extra belasting van de Helper Brink tijdens de bouwfase niet meer wordt dan op het moment dat het project klaar is. Een en ander wordt nog gedetailleerd uitgewerkt in een bereikbaarheidsplan, dat met de bewoners zal worden besproken.

TOEZEGGINGEN OP EEN RIJ

- De heer Hillen zal de variant met een meer zuidelijke ligging van de tunnel voorleggen aan de stuurgroep met de vraag of de projectorganisatie deze variant ook technisch mag analyseren. De heer Marnink verstrekt daartoe een nadere omschrijving van de variant aan de projectorganisatie.
- De heer Hillen legt het volgende voorstel in november aan de stuurgroep voor: wachten met het kiezen van de locatie en eerst samen met de bewoners de keuze van de varianten te bespreken en de mogelijkheden voor de inpassing en inrichting onderdeel uit te laten maken van het keuzeproces. Daarbij ook de vierde ingediende variant in de afweging te beschouwen.
- De aanwezigen worden daarna uitgenodigd voor een vervolgesprek, niet eerder dan in december.

