

Verslag platform 5 juni 2013

Overleg:	Platform bewoners/bewonersorganisaties ARZ
Locatie:	De Puddingfabriek te Groningen
Datum:	5 juni 2013, 20.00 – 22.00 uur
Verslaglegging:	Bert Hidding (onafhankelijk)

Aanwezig

Platform bewoners: De heer Nijhuis, de heer Dijkhuis en mevrouw Lommers.

Platform bewonersorganisaties: De heer Smit (buurtoverleg Oosterpoort), mevrouw Janssen (Vereniging Milieudefensie Groningen), mevrouw Alons (bewonersorganisatie Rivierenbuurt), mevrouw Cornelissen (bewonersorganisatie Rivierenbuurt), De heer Lameris (buurtoverleg Oosterpoort), de heer Menger (Commissie zuidelijke ringweg Wijert Welzijn), de heer Marnink (Stichting Leefomgeving), de heer Glastra (Stichting Leefomgeving), de heer Van den Heuvel (Wijkcomité Helpman), de heer Hut (wijkvereniging Piccardthofplas) en de heer Jongasma (bewonersvereniging Herewegbuurt).

Overige aanwezigen: Dhr. Sauer (Helpman), mevrouw Buist (Rivierenbuurt), mevrouw Martijn (Meeuwerderbaan), de heer Sciarone (Meeuwerderbaan) en mevrouw Ten Hove (Meeuwerderbaan).

Projectorganisatie: Jos Hillen (projectdirecteur), Luuk Hajema (omgevingsmanager, voorzitter), Fokke van der Veer (manager ontwerpteam), Jan van de Bospoort (landschapsarchitect), Henk Hoekstra (adviseur Bereikbaarheid) en Laura Lemke (communicatieadviseur).

Groningen Bereikbaar: Edwin Papjes (adviseur verkeersmanagement).

Opening

Voorzitter Luuk Hajema heet iedereen welkom en bespreekt kort de bedoeling van de avond. Omdat de openbaarmaking van het Ontwerp-Trajectbesluit (OTB) is uitgesteld tot na de zomer heeft de projectorganisatie gemeend de platforms voor de zomer nog een keer bij elkaar te moeten roepen. Vanavond gaat het over twee onderwerpen: de ontwerp-inrichtingsplannen en de bereikbaarheid tijdens de bouw.

Vervolgens gaat hij in op de stand van zaken van het planproces. Op 30 augustus wordt naar verwachting het OTB gepubliceerd. Dan beginnen ook de inspraaktermijn (gemeente) en de periode van tervisielegging (Rijk) die beide zes weken (tot 11 oktober) zullen duren. Tegelijk met het OTB worden de ontwerp-inrichtingsplannen en de omgevingsvergunning Helperzoom gepresenteerd. Hiervoor gelden aparte procedures die samen op lopen met het OTB. Vervolgens wordt in het eerste kwartaal van 2014 het definitieve Tracébesluit genomen. De uitvoering staat als vanouds gepland voor de periode 2015 tot 2020.

Vragen

Dhr. Smit: Wat gaat er gebeuren met het onafhankelijk onderzoek van de GGD naar de gezondheids- en milieueffecten?



Antwoord: Dit onderzoek loopt nu, de resultaten zullen gelijk met het OTB en de milieueffectrapportage (MER) worden gepubliceerd en komen tijdens de inspraakperiode ter discussie. Het GGD-onderzoek wordt voor een deel in opdracht van de gemeente uitgevoerd als input voor de MER; voor een ander deel gaat het om onderzoek op eigen initiatief (in antwoord op een vraag van dhr. Glastra).

Dhr. Lameris vraagt naar het verband tussen het OTB en de ontwerp-inrichtingsplannen.

Antwoord: De ontwerp-inrichtingsplannen gaan over gebieden in de directe omgeving van het plangebied van Aanpak Ring Zuid waarin als gevolg van het project veranderingen optreden in de verkeerssituatie of in de fysieke omgeving. Het betreft de deksels over de ringweg, de Vondellaan, de Maaslaan en de omgeving van de Helperzoomtunnel.

Inleiding door Jan van de Bospoort over de ontwerp-inrichtingsplannen

Landschapsarchitect Jan van de Bospoort benadrukt aan het begin van zijn inleiding dat het OTB en de ontwerp-inrichtingsplannen formeel verschillende procedures doorlopen (de inrichting van de omgeving buiten het projectgebied van Aanpak Ring Zuid is alleen een zaak van de gemeente) maar de projectorganisatie behandelt beide inhoudelijk als een samenhangend project.

De ontwerp-inrichtingsplannen voor de vier gebieden die hier worden besproken zijn tot stand gekomen na uitvoerige gesprekken met bewoners en bewonersorganisaties en zijn dus bij de meeste aanwezigen al bekend. Onderstaande tekst is een korte samenvatting van de presentatie.

Het Zuiderplantsoen

Het Zuiderplantsoen moet de naam worden van het parkachtige gebied dat ontstaat door de inrichting van de deksels over de ringweg. De deksels verbinden verschillende groene delen die nu nog verspreid liggen waaronder het Sterrebos (inclusief het vergeten gedeelte aan de Waterloolaan), de openbare tuin rond het gebouw van de DUO/Belastingdienst en de Zuiderbegraafplaats. Door ze in samenhang in te richten kan een park ontstaan met de allure van het Zuiderplantsoen dat hier ooit lag. Daar komt nog bij de groene ruimte tussen De Linie en de Oosterpoort op de oostelijke overkapping van de ringweg. Een fiets/voetgangerstunnel onder het spoor (één van de drie 'optimalisaties' in het ontwerp) zou de samenhang met dit plantsoen nog kunnen versterken maar hierover valt later nog een besluit. Hetzelfde geldt voor de bevaarbaarheid van het Winschoterdiep dat ook is opgenomen als optimalisatie.

Het straatprofiel van de Waterloolaan blijft in het ontwerp-inrichtingsplan grotendeels ongewijzigd. Parkeren langs de weg wordt moeilijker maar per saldo zal het aantal parkeerplaatsen gelijk blijven.

Vragen

Dhr. De Vries: Is er al een voorkeursrangorde gemaakt in de drie optimalisaties?

Antwoord: Nee, dat gaat gebeuren voorafgaand aan de aanbesteding.

Opmerking dhr. Sauer: Het klinkt als een prachtig verhaal maar nuchter beschouwd verandert er haast niks.



Dhr. Jongsma vreest bomenkap in het groene gebiedje langs de Waterloolaan ten behoeve van de aanleg van een fietspad aldaar.

Antwoord: Het fietspad komt te liggen op de plek van het huidige talud van de ringweg. Het talud wordt afgebroken en dat gaat alleen ten koste van de begroeiing uit de jaren zestig.

De Vondellaan

De nieuwe zuidelijke ringweg (met inbegrip van het vernieuwde Julianaplein) is ontworpen om in de komende vijftig jaar de groei van het autoverkeer in dit deel van de stad te kunnen opvangen. Ondanks de verwachte verkeerstoename op de grote wegen zal het autoverkeer in de omliggende wijken grosso modo niet toenemen. Wel treden er verschillen op binnen de wijken. Als gevolg van de 'aantakking' op de A28 (en indirect de A7) zal op de Vondellaan het verkeer zelfs toenemen tot 10.000 autobewegingen per etmaal. Voor de Vondellaan, ooit ontworpen als hoofdverbinding in de wijk, is dit niet onoverkomelijk. De verkeersdruk in de toekomst is vergelijkbaar met die van de Eikenlaan, druk maar niet onbewoonbaar. Wel moet de straat opnieuw worden ingericht om alle weggebruikers een veilige verkeerssituatie te kunnen bieden. Voor de herinrichting zijn in overleg met de bewoners drie varianten ontworpen waaruit nog een keuze moet worden gemaakt. Voor het zuidelijk deel van de Vondellaan is een ingrijpende herinrichting niet aan de orde omdat de verkeerstoename hier beperkt blijft.

Ook voor de fietsers gaat de situatie in dit gebied ingrijpend veranderen. Het fietspad in twee richtingen langs het Noord-Willemskanaal wordt de belangrijkste fietsverbinding vanaf de stad naar Groningen-Zuid. Voor de huidige fietstunnel bij de Papiermolenlaan is straks geen plek meer. Deze wordt vervangen door een voetgangersbrug met de mogelijkheid de fiets aan de hand te nemen. Wordt bij de inrichting van de Vondellaan gekozen voor de derde variant (met fietspad in twee richtingen aan de westzijde) dan kan het fietspad bij de Brailleweg direct worden aangesloten op de hoofdfietsroute.

Vragen

Opmerking dhr. Marnink: De verwachtingen over de verkeerstoename in de wijken kloppen niet. De uitspraak dat het verkeer in de zuidelijke wijken niet toeneemt is onwaar.

Dhr. Jongsma merkt op dat de gepresenteerde fotomontages van de heringerichte Vondellaan een rustiger beeld insinueren dan de toekomstige werkelijkheid met 10.000 autobewegingen per dag.

Antwoord: De foto's geven het werkelijke verkeersbeeld bij 10.000 voertuigbewegingen per dag. Dit verkeersbeeld is vergelijkbaar met de Eikenlaan op een gemiddeld tijdstip overdag.

Dhr. Sauer noemt het 'heel bijzonder' dat de Vondellaan zowel voor het autoverkeer als voor het fietsverkeer als hoofdroute wordt gebruikt. Een vergelijking met de Eikenlaan gaat volgens hem niet op. De Eikenlaan heeft twee ruim bemeten fietspaden aan weerszijden van de weg en desondanks levert dat op drukke momenten gevaarlijke situaties op.

Antwoord: Bij de meeste hoofdverbindingswegen in de stad gaan het autoverkeer en fietsverkeer samen en dat is over het algemeen goed te doen. In Groningen wordt voor een fietspad in twee



richtingen een breedte van 3,5 meter aangehouden, een norm die ook in de Vondellaan zal gelden bij een soortgelijk fietspad.

De Maaslaan

Bij de Maaslaan gaat het vooral over het vinden van een bevredigend antwoord op de impact van de ringweg en de verbindingsweg op de Maaslaan zelf. In het ontwerp-inrichtingsplan blijft het huidige profiel van een rustige woonstraat in grote lijnen gehandhaafd. De grootste veranderingen zijn de inrichting van de groenstrook en de geluidswering die de straat moet afschermen van het verkeerslawaaï van de A7 en de verbindingsweg. Daarin zijn varianten mogelijk zowel ten aanzien van de breedte van de groenstrook en de hoogte en plaatsing van het geluidsscherm, al of niet in combinatie met gevelisolatie. Over de juiste keuze gaat de projectorganisatie nog met de bewoners in gesprek. Zoals overal waar nodig langs het traject wordt voor de geluidswering gebruik gemaakt van wanden met beplanting.

Vragen

Dhr. Marnink: Hoeveel geluidsschermen in de stad hebben beplanting?

Antwoord: Er zijn verscheidene voorbeelden te noemen zoals de westelijke ringweg bij het Stadspark, en de A28 ter hoogte van de Piccardthof.

Dhr. Marnink: Bij een informatiebijeenkomst voor De Wijert zou toegezegd zijn dat de bewoners zelf een kleur voor de geluidsschermen kunnen kiezen.

Antwoord: We gaan uit van de Hedera, een wintergroene plant. Deze kan gemixt worden met andere planten zoals de Wilde Wingerd. Er zijn dus verschillende mogelijkheden.

Dhr. Menger merkt op dat er van het Julianaplein in de verschillende versies van het ontwerp nooit een 3D-presentatie is gemaakt die de bewoners een goed beeld geeft van hoe het Julianaplein eruit komt te zien. Hij eist voorafgaand aan de presentatie van het OTB dat die 3D-presentatie er komt.

Antwoord Jos Hillen: Bij het voorstel dat in de inspraak gaat worden de vereiste platte kaarten gevoegd van het hoofdwegennet. Additioneel laten we ook de platen zien waar u om vraagt. Deze worden nu gemaakt en zijn bij de aanvang van de inspraak beschikbaar. Tijdens de inspraakperiode staan de kaarten ter discussie en kan men er met zienswijzen op reageren.

Dhr. Menger reageert met een herhaling van zijn eis dat de 3D-afbeeldingen (of artist impressions) al ruim voor de inspraak worden gepubliceerd. Alleen dan krijgen publiek en politiek een accuraat beeld van wat de stad te wachten staat, meent hij. (Verschillende aanwezigen ondersteunen de inbreng van de heer Menger)

Dhr. Marnink merkt op dat bewoners al anderhalf jaar tevergeefs vragen om deze tekeningen.

Dhr. E. Glastra verwijt de projectorganisatie dat deze niet open is over de grote veranderingen rondom het Julianaplein. De houding van de projectorganisatie wakkert volgens hem het wantrouwen van de bewoners aan.

Dhr. Hut vraagt wat het verschil is tussen hoge en lage geluidsschermen.

Antwoord: De keuze voor een laag scherm kan ingegeven zijn door de wens om het zicht niet volledig



te belemmeren. In dat geval wordt de geluidsbelasting op de gevel hoger, wat men kan compenseren door gevelisolatie.

Dhr. Lameris waarschuwt dat de bewoners goed moeten worden geïnformeerd over de effecten van alternatieve geluidswering, immers de woningen hebben ook balkons die niet apart kunnen worden afgeschermd.

Antwoord Luuk Hajema: Welke maatregelen precies genomen moeten worden wordt pas duidelijk bij de presentatie van de MER. Daarin staat welke woningen een te hoge geluidsbelasting hebben. De bewoners van deze woningen krijgen op 30 augustus persoonlijk een brief hierover. Dit geldt ook voor de Waterloolaan en de Lekstraat (naar aanleiding van een vraag).

Dhr. Dijkhuis: Waarom zijn in het gepresenteerde beeld twee groenstroken opgenomen, houdt dit verband met de ecologische structuur?

Antwoord: Dat is enkel gedaan om de automobilist een beter uitzicht te bieden. We willen zo mogelijk voorkomen dat deze tussen twee 'muren' door moet rijden. Maar het laatste woord is aan de bewoners.

Aanvulling Jos Hillen: We spelen met variaties in de hoogte van de geluidsschermen in combinatie met ontheffingsmogelijkheden, maar altijd binnen de wettelijke normen. We gaan samen met de bewoners en het kwaliteitsteam van architecten van de gemeente en de provincie en de Rijksadviseur op zoek naar de beste oplossing.

Helperzoomtunnel

In verband met de tijd gaat Jan van de Bospoort nog kort in op het inrichtingsplan voor Helpman. De Helperzoomtunnel moet de Esperantokruising vervangen die met de ombouw van de ringweg en de verbreding van het spoor gaat verdwijnen. De huidige plek voor de tunnel, in het verlengde van de Helper Brink, is na een brede afweging gekozen uit vier alternatieven. Om te voorkomen dat de tunnel verkeer aantrekt dat niet in de wijk thuishoort, heeft het projectbureau in overleg met de bewoners, scholen en bewonersorganisaties een verkeersplan gemaakt dat verkeer door de wijk sterk ontmoedigt. Automobilisten die van de Vondellaan naar de Helperzoomtunnel willen rijden wordt dit praktisch onmogelijk gemaakt. Dankzij het verkeersplan wordt de verkeersveiligheidssituatie voor de scholen aan en rond de Helper Brink aanzienlijk verbeterd.

Vragen

Dhr. Sauer vraagt welk effect de Helperzoomtunnel op het verkeer in de Goeman Borgesiuslaan zal hebben.

Antwoord: Straks kan men over de Goeman Borgesiuslaan en Helperzoom naar de tunnel rijden. Maar de Goeman Borgesiuslaan krijgt uitsluitend een verbindingsfunctie voor het wijkverkeer. Om verkeer van elders te ontmoedigen worden maatregelen genomen die de straat een '30km-achtig' karakter geven, zonder dat het busverkeer wordt gehinderd. Hierover is de projectorganisatie in gesprek met de bewoners.

Aanvulling dhr. F. van der Veer (projectorganisatie Aanpak Ring Zuid): Het verkeersplan is zeer recent gemaakt zodat we nu nog niets weten over de effecten op het verkeer. In de komende tijd willen we in overleg met de scholen en bewoners ons buigen over circulatie- en inrichtingsmaatregelen. Daarna wordt het plan doorgerekend op de verwachte verkeersbewegingen. Deze cijfers zullen zowel in het kader van de presentatie van het ontwerp-inrichtingsplan als de omgevingsvergunning worden gepresenteerd na 30 augustus.

Dhr. Marnink is teleurgesteld dat de projectorganisatie niet meer kan laten zien over het ontwerp van de auto- en fietsverbindingen door de Helperzoomtunnel.

Antwoord: Hieraan wordt nog gewerkt, het afgeronde ontwerp-inrichtingsplan wordt gelijk met het OTB gepresenteerd.

Inleiding door Henk Hoekstra over Bereikbaarheid

Vervolgens komt aan het woord Henk Hoekstra. Hij gaat in op de bereikbaarheidsvragen die samenhangen met de uitvoering. Technisch gezien zou de ombouw van de zuidelijke ringweg binnen twee jaar kunnen worden voltooid maar dit zou ten koste gaan van de bereikbaarheid van de stad en schadelijke gevolgen hebben voor de economie van de stad. Om de stad bereikbaar te houden blijft daarom gedurende de hele bouwperiode de zuidelijke ring beschikbaar voor het autoverkeer met twee rijstroken in beide richtingen.

Uitgangspunt bij de planning is dat het regionale wegennet in takt blijft en dat de bedrijven in de stad en in de omliggende wijken goed bereikbaar blijven, waarbij de extra reistijd niet verder mag oplopen dan tien minuten (met als referentie de situatie in 2015). Daarnaast is het van belang dat de hulpverleningsdiensten vrije doorgang houden en dat het openbaar vervoer en het fietsverkeer zo weinig mogelijk hinder ondervinden (belangrijk als alternatief voor de auto). Tot slot moet worden voorkomen dat er sluiproutes door de wijken ontstaan.

Om de doorstroming van het verkeer zo goed mogelijk te verzekeren zijn het ontwerp en de planning hierop aangepast. De heer Hoekstra legt uitvoerig uit welke implicaties het behoud van auto-, ov-, en fietsverbindingen heeft gehad voor het ontwerp en de fasering van de bouw. Veel aandacht is daarbij uitgegaan naar de doorgangen bij o.a. de Hereweg en Vondellaan. De ligging van de nieuwe zuidelijke ringweg is in het ontwerp zelfs enigszins naar het zuiden verlegd om de huidige rijbanen in de eerste twee jaar van de bouw te kunnen blijven gebruiken. Deze en andere beperkingen stellen bijzondere eisen aan de aannemer, die bij de aanbesteding ook nog eens wordt uitgedaagd om zelf slimme oplossingen aan te dragen voor de bereikbaarheidsvragen tijdens de bouw.

Maar zelfs bij een perfecte planning en organisatie zal hinder voor het verkeer niet zijn te vermijden. Op drukke momenten (zoals tijdens de spits) zal de capaciteit van de ring niet voldoende zijn om al het autoverkeer te kunnen verwerken. De heer Hoekstra schat in dat het overaanbod aan voertuigen kan oplopen tot 15 procent. Om die situatie te voorkomen worden maatregelen genomen die moeten leiden tot een gedragsverandering bij de automobilist. Daarbij valt onder meer te denken aan alternatieve routes (omleidingen), andere vervoersvormen (stimuleren van openbaar vervoer en



fiets), het stimuleren van andere reistijden (woon-werkverkeer), het inzetten van slimme verkeersinformatiesystemen en algemene publieksvoorlichting.

Wat betreft de fasering van de bouw zal in de eerste twee jaar de nadruk liggen op de decentrale delen van het ontwerp: het Vrijheidsplein, de aansluiting met de Vondellaan en de oostelijke verbindingen met de Gotenburgstraat en Bornholmstraat. Dan wordt ook de 'zuidbak' gebouwd. Na voltooiing van de 'randen' wordt in de volgende fase de uitvoering van de 'noordbak' en het Julianaplein onder handen genomen. Vanaf dat moment is de noordelijke ringweg optimaal geschikt voor gebruik als omleidingsroute.

De heer Hoekstra concludeert dat met de combinatie van 'slim bouwen' en maatregelen die het gedrag van de weggebruikers kunnen bijsturen men in staat zal zijn om de hinder voor het verkeer tot de afgesproken tien minuten reistijdverlenging te beperken. Er zal tot 2020 altijd hinder zijn maar we weten dat we het beheersbaar kunnen houden, besluit hij.

Vragen:

Dhr. Hut wijst op vrachtverkeer richting Duitsland dat langs Groningen rijdt om tol op de Duitse snelwegen te ontlopen. Kan Den Haag hier niet tegen optreden?

Antwoord: Het allergrootste deel van het verkeer over de ring heeft de stad of de regio als bestemming. Doorgaand verkeer naar Duitsland is verwaarloosbaar.

Dhr. Glastra: Wordt de Laan Corpus Den Hoorn ook een omleidingsroute voor de verbinding van de A7 en A28?

Antwoord: De Laan Corpus Den Hoorn wordt niet ingezet als omleidingsroute tussen de A7 en A28 aangezien in het bijzonder in de spijtstijden de verkeersdruk van het bestemmingsverkeer in de wijken (o.a. Martiniziekenhuis) al hoog zal zijn. Het zal echter niet helemaal te voorkomen zijn dat autoverkeer van deze route gebruik gaat maken.

Dhr. Menger merkt op dat de Laan Corpus Den Hoorn bij RWS te boek staat als uitwijkroute in noodgevallen. Hij vreest dat deze noodgevallen zich regelmatig zullen voordoen tijdens de ombouw van het Julianaplein.

Antwoord: Tijdens de bouw is de verbinding tussen de A28 en A7 steeds beschikbaar. Mogelijk wordt de route Laan Corpus Den Hoorn incidenteel ingezet bij uitzonderlijke drukte maar voor langere periodes is dat niet nodig. Het grootste knelpunt hier is de slechte bereikbaarheid van het Martiniziekenhuis.

Dhr. Lameris spreekt zijn bewondering uit voor het technisch vernuft dat de ontwerpers aan de dag hebben gelegd bij de planning van de aanleg van het verdiepte traject van de ringweg.

Dhr. Marnink: Wat wordt de capaciteit van de ringweg tijdens de bouw in vergelijking met de huidige capaciteit?

Antwoord: Onze schatting is gebaseerd op een berekening voor de komende 30 jaar bij een normale



economische ontwikkeling. Dan komen we op een capaciteitstekort van 15 procent in vergelijking met de situatie in 2015. In verband met de laagconjunctuur kun je er nu al op rekenen dat deze cijfers in de praktijk niet zullen worden gehaald.

Dhr. Dijkhuis: Wat gaat er gebeuren met de oude A7 en de Gideonbrug?

Antwoord: De oude A7 blijft in ieder geval tot 2020 bestaan in zijn huidige vorm en is gedurende de bouw beschikbaar als omleidingsroute voor verkeer vanaf Hoogezand.

Dhr. Menger merkt op dat het brede voetpad dat van het Gomarus College naar de stad leidt ontbreekt in de situatieschets tijdens de bouw. Van deze verbinding wordt dagelijks druk gebruik gemaakt door scholieren. Hij stelt voor een alternatieve route voor voetgangers aan te leggen langs het Noord-Willemskanaal.

Antwoord: De aandacht hier is vooral uitgegaan naar de instandhouding van de fietsroute. Mochten ook veel voetgangers van de verbinding gebruikmaken dan is het inderdaad wenselijk dat er een aparte voorziening komt. We nemen uw suggestie mee.

Dhr. Marnink stelt voor het geld dat wordt ingezet voor de omleiding van het verkeer tijdens de bouw, structureel te investeren in de verbetering van de huidige verkeersafwikkeling. Dan is de ombouw van de zuidelijke ringweg niet nodig.

Sluiting

Voorzitter Luuk Hajema constateert dat de tijd het niet toelaat om het woord te geven aan de derde spreker van de avond, Edwin Papjes van Groningen Bereikbaar over de samenhang van het project Aanpak Ring Zuid met andere infrastructurele projecten in de stad. De heer Hajema zegt toe de platforms nogmaals bijeen te roepen.

Op verzoek van de aanwezigen zullen de digitale bestanden van de presentaties via de website van Aanpak Ring Zuid beschikbaar zijn. De heer Hajema dankt de aanwezigen en sluit de bijeenkomst.

