

Verslag platform bewonersorganisaties

Overleg: Platform bewonersorganisaties Aanpak Ring Zuid
Locatie: De Puddingfabriek te Groningen
Datum: 7 november 2012, 20.00 – 22.00 uur

Aanwezig

Bewonersorganisaties: de heer S. Boersma (Stichting Leefomgeving), mevrouw M. Brummelhuis (Wijkcommissie Wijert), de heer F. Dijkens (Wijkcommissie Wijert), de heer E. Glastra (wijkbewoner), de heer R. Harkema (Wijkraad Grunobuurt), de heer H. Hovingh (Buurtvereniging Rivierenbuurt), mevrouw E. Kuijpers (Wijkcomité Helpman), mevrouw R. Lameris (Buurtoverleg Oosterpoort), mevrouw A. Lommers (platform individuele bewoners), de heer Marsman (Wijkcomité Helpman), mevrouw K. Oldert (wijkraad Grunobuurt), mevrouw Ong (Wijkcomité Helpman), de heer C. Smit (Buurtoverleg Oosterpoort), mevrouw T. Janssen (Vereniging Milieudefensie Groningen), de heer B. Terpstra (wijkraad Grunobuurt), de heer/mevrouw H. Veenstra (wijkbewoner), de heer J.R. Vos (Buurtoverleg Oosterpoort).

Projectorganisatie: Jos Hillen (projectdirecteur), Luuk Hajema (omgevingsmanager, voorzitter), Fokke van der Veer (manager ontwerpteam), Jos Kalfsbeek (coördinator verkeersprognoses), Jan van de Bospoort (stedenbouwkundig ontwerper), Claudia Mulder (team omgevingsmanagement).

N.B. Omdat tijdens de vergadering niet altijd duidelijk is wat de naam was van de vragensteller, staan in dit verslag wel de gestelde vragen en de gemaakte opmerkingen, maar niet van wie deze afkomstig zijn.

Opening

De heer Hajema licht toe dat er vanavond twee agendapunten op het programma staan: de optimalisaties en de verkeersprognoses, in het bijzonder voor Helpman. Hij introduceert de nieuwe wethouder van verkeer van de gemeente Groningen Joost van Keulen. Hij is hier aanwezig op uitnodiging van Wijkcomité Helpman.

De heer Van Keulen heet iedereen welkom. Hij geeft aan dat hij nog niet helemaal op de hoogte is van wat er speelt. Hij is aanwezig om te luisteren naar wat de bewonersorganisaties te zeggen hebben. Het nieuwe college vindt het project Aanpak Ring Zuid van groot belang. Het college wil met name goed kijken naar de effecten op het onderliggend wegennet en hoe die effecten zo goed mogelijk gemanaged kunnen worden. Dit staat ook in het coalitieprogramma. De wethouder hoopt in het vervolg van dit proces samen met de bewoners naar een zo goed mogelijke oplossing voor de stad te kunnen gaan.

Mededelingen

- **Bereikbaarheid**: De Stichting Leefomgeving heeft gevraagd bereikbaarheid op de agenda van vanavond te zetten. Op dit moment heeft de projectorganisatie daar echter geen nieuws over te melden. In januari is de uitkomst van een analyse beschikbaar, waarin wordt gekeken naar de afstemming die



nodig is tussen verschillende grote projecten om hinder tijdens de bouwfases zoveel mogelijk te voorkomen. De projectorganisatie zal deze analyse aan de platforms voorleggen.

- **Planning:** De projectorganisatie streeft ernaar dat het Ontwerp Tracébesluit/MER eind dit jaar genomen kan worden. De planning staat echter onder druk en het kan zijn dat het OTB/MER later komt. Het Tracébesluit staat nog wel steeds gepland voor eind 2013. Als meer bekend is over de planning zal de projectorganisatie de platforms hierover informeren.
- **Informatiebijeenkomst:** Op 22 november vindt een informatiebijeenkomst plaats over de Helperzoomtunnel voor bewoners van de Helperzoom en omgeving en andere belangstellenden. Bewoners van Helpman krijgen een uitnodiging in de bus en er komt een advertentie in de Gezinsbode.
- **Stuurgroep:** Met de installatie van een nieuw college van B&W van de gemeente Groningen is de samenstelling van de stuurgroep ook veranderd. Naast wethouder van Keulen zal waarschijnlijk wethouder van ruimtelijke ordening Roeland van der Schaaf in de stuurgroep plaatsnemen.

Optimalisaties

De heer Hillen licht toe dat op dit moment geen geld beschikbaar is voor de drie optimalisaties. Het is nog onzeker in hoeverre één of meerdere optimalisaties voor het beschikbare geld kunnen worden uitgevoerd. Dat hangt mede af van de biedingen die deelnemers bij de aanbesteding zullen doen. Daarom wordt in het programma van eisen voor de aanbesteding een prioritering van de optimalisaties opgenomen. De stuurgroep wil bij het bepalen van deze prioritering ook de overwegingen van de platforms betrekken. De leden van het platform bewonersorganisaties kunnen vanavond hun overwegingen kenbaar maken. Het verslag daarvan wordt aan de stuurgroep voorgelegd.

Vraag: Maar de gemeenten en de provincie hebben in de commissies al een standpunt ingenomen over hun voorkeur.

Antwoord: De stuurgroep gaat verder dan de meningsvorming in de commissies, en wil ook de inbreng van de platforms meenemen.

Opmerking: Wij willen als bewoners met de politiek praten over onze opvatting dat we dit geen goed plan vinden. Daarom hebben we de wethouder uitgenodigd. Het plan is geen oplossing voor het probleem. Er wordt maar één projectdoel gehaald, namelijk doorstroming van het verkeer. Ook de Helperzoomtunnel veroorzaakt een onleefbare situatie in de stad.

Antwoord wethouder Van Keulen: Voor mij staat het project Zuidelijke Ringweg niet ter discussie. Het college gaat hiermee door en wil geen alternatieven ontwikkelen. Ik begrijp uw zorgen, en ik benadruk nogmaals dat het college samen met de bewoners in de buurt goed wil bekijken hoe we negatieve effecten in de wijk kunnen aanpakken.

De heer Hajema stelt vervolgens voor om de agendapunten om te draaien, en te beginnen met de presentatie over verkeersprognoses en de effecten in de stad.



Verkeersprognoses

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

Plan algemeen

Opmerking: Op dit moment zijn er bij het Julianaplein twee onderdoorgangen richting binnenstad. Iedereen kan doorrijden. Met het ontwerp dat er nu ligt wordt een nieuw knelpunt gecreëerd. De doorstroming in de stad is ondergeschikt gemaakt aan de doorstroming op de ringweg. Dat blijkt ook uit het schrappen van de op- en afritten bij de Hereweg en de Oosterpoort.

Antwoord: De huidige op/afritten Hereweg verdwijnen, maar daar komt een nieuwe aansluiting van de Hereweg op de ringweg voor terug. Namelijk via de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan. De op/afrit Oosterpoort verdwijnt wel volledig.

Opmerking: Er is nu geen probleem op de Vondellaan. En de Hereweg is juist ingericht op veel verkeer. Met dit ontwerp wordt juist een probleem gecreëerd.

Antwoord: Er komt niet meer verkeer op het onderliggend wegennet (de stadswegen), maar juist iets minder. En het wordt anders verdeeld, waarbij het op bepaalde plekken meer wordt en op bepaalde plekken minder.

Opmerking: Ik noem dit plan het verplaatsen van een probleem. We krijgen mooie groene plaatjes te zien. Maar we zien niet dat het Julianaplein vijf meter de lucht in gaat en dat er evenveel asfalt komt te liggen als bij het Prins Clausplein. Bovendien verdwijnen er fietsverbindingen.

Antwoord: Het rijk, de provincie en de gemeente hebben in 2009 gekozen voor dit concept. Overigens is het Julianaplein heel compact, het is geen asfaltplateau.

Vraag: Kan de politiek dit niet heroverwegen?

Antwoord: Dat laat de projectorganisatie aan de politiek over. De projectorganisatie voert de genomen beslissing uit.

Vraag: Om hoeveel auto's gaat het elke dag op het Julianaplein nu en over 20 jaar?

Antwoord: Nu ongeveer 80.000 motorvoertuigen per etmaal. En over 20 jaar 100.000 á 110.000.

Vraag: Dus straks wordt al het verkeer door de wijken heen gestuurd vanwege 20.000 auto's, terwijl de weg nu prima functioneert. De verdiepte ligging veroorzaakt alleen maar problemen.

Antwoord: Het project leidt zoals gezegd niet tot meer verkeer in de wijken. Wat betreft de verdiepte ligging doet u de discussie die al gevoerd is en waarover een bestuurlijk besluit is genomen, overnieuw. Alle varianten zijn onderzocht, er is discussie geweest, en dat heeft uiteindelijk geleid tot dit plan. De keuze voor de verdiepte ligging is gemaakt om de doorsnijding van Groningen, door de ringweg, op te heffen. Dit is een politieke afweging geweest.



Opmerking: Ik vraag aan de politiek om het plan te heroverwegen.

Antwoord wethouder: Ik ben hier om te luisteren naar wat er leeft in de wijken, en niet om het plan ter discussie te stellen.

Vraag: Zijn de kaarten met verspreiding van de verkeersaantallen over de dag te verkrijgen? Vooral over de ringweg zelf (N7).

Antwoord: De projectorganisatie zal dit uitzoeken.

Vondellaan

Vraag: Waarom liggen er rotondes in het verlengde van de Vondellaan?

Antwoord: De inrichting van het kruispunt bij de Vondellaan wordt nog uitgewerkt. Het is nog niet duidelijk of hier stoplichten komen of rotondes. Op basis van de verkeersprognoses is het wel de verwachting dat het kruispunt zodanig ingericht kan worden dat er geen knelpunten ontstaan in de doorstroming van het verkeer.

Verder worden het Julianaplein en het Vrijheidsplein straks ongelijkvloers, waardoor de doorstroming op de ring soepeler zal verlopen. Daarom zal het verkeer straks ook langs andere wegen dan de aansluiting bij de Vondellaan het centrum in rijden, bijvoorbeeld over de westelijke ring en het Hoendiep.

Helperzoomtunnel/Esperantokruising

Vraag: In de eerste presentatie van het ontwerp was helemaal geen sprake van een Helperzoomtunnel. Ik begrijp niet waarom een tunnel ter hoogte van de Esperantostraat niet kan. Is wel goed bekeken of het echt niet anders kan? Bijvoorbeeld door de verdiepte ligging te verlengen of te verbreden, zodat er een weg langs kan waarover het verkeer van wijk tot wijk kan rijden.

Antwoord: Dit is eerder bekeken. Maar die route bleek veel meer verkeer aan te trekken dan was voorzien, o.a. tienduizend motorvoertuigen per etmaal over de Waterloolaan. Zoveel verkeer op die plek is niet gewenst. Bovendien was een tunnel op die plek moeilijk in te passen, vanwege de hellingen van de Hondsrug. Dat zou veel ruimte vragen, omdat een extra lange tunnelmond nodig is.

Vraag: Waarom kan er van de nieuwe fietstunnel naar het Europapark geen autotunnel gemaakt worden?

Antwoord: Dit is niet mogelijk vanwege de helling en de afmetingen van deze tunnel. Voor een fiets kan het net, maar voor de auto past het niet.

Vraag: Waarom kan het spoor bij de Esperantokruising niet omhoog?

Antwoord: Dit zou technisch mogelijk zijn. Maar door de hellingen van de Hondsrug zou dit een enorme impact hebben op het ruimtebeslag en zo'n oplossing zou erg duur zijn.

Vraag: Hoe weet je dat de Helperzoomtunnel inderdaad zal zorgen voor een betere verdeling over de wegen?

Antwoord: Voor de verkeersprognoses maakt de projectorganisatie gebruik van verkeersmodellen. Die



geven de best mogelijke voorspelling van toekomstige verkeersstromen. In de verkeersmodellen zit onder andere het aantal mensen dat in het gebied woont, het autobezit van die mensen en het aantal mensen dat bijvoorbeeld bij bedrijven in het Europapark werkt.

Vraag: Gaat de projectorganisatie er vanuit dat de Esperanto spoorwegovergang in 2030 wordt gesloten?

Antwoord: De sluiting van de overgang staat gepland vóór 2020.

Vraag: Uit de cijfers op de kaart met verkeersprognoses blijkt dat in de situatie 2030 zonder project is uitgegaan van een Esperantokruising die nog open is. Waarom?

Antwoord: Uitgangspunt in het verkeersmodel voor de situatie zonder project in 2030 is dat er een overgang blijft bestaan, ook in een situatie zonder het project Aanpak Ring Zuid.

Vraag: Kan er niet op beide plaatsen een tunnel komen om het verkeer te verdelen: een Esperantotunnel en een Helperzoomtunnel. Is daar al naar gekeken?

Antwoord: Daar is nog niet naar gekeken. Wethouder Van Keulen zegt toe dit alsnog te laten bestuderen en hierop terug te komen, nadat het is voorgelegd aan de stuurgroep. Het is wel zo dat de aanleg van een tunnel ter hoogte van de Esperantostraat ten koste gaat van het Sterrebos. Door de helling is daar veel extra ruimte nodig voor een tunnel, zoals hiervoor is uiteengezet.

Opmerking: Dat is dan een prijs die de bevolking moet betalen. Dat zou aan de omgeving gevraagd moeten worden. Misschien kunnen we ook toe met minder bomen en meer ruimte voor auto's, als we daar andere buurten mee kunnen helpen.

Vraag: Welk effect heeft een volledige aansluiting van de Europaweg op de ring op de Helperzoomtunnel?

Maakt die de tunnel misschien overbodig?

Antwoord: De optimalisatie bij de Europaweg zal de tunnel niet overbodig maken en de verkeersaantallen zullen hetzelfde blijven. De voornaamste functie van de Helperzoomtunnel is namelijk om het bestemmingsverkeer van en naar de wijken in het zuiden van de stad beter te verdelen (zie de PowerPoint presentatie).

Vraag: Gaat het verkeer van de Linie naar Assen allemaal door de Helperzoomtunnel?

Antwoord: Nee, die zullen gebruik maken van de oprit Europaweg, want de route via de A7 gaat veel sneller (onder meer omdat het Julianplein ongelijkvloers wordt). En in de richting Hoogezand nemen zij de route via de oude A7 (Europaweg).

Vraag: Als je nu gaat kijken bij de op- en afrit bij de Hereweg gaat daar een continue stroom de wijk in en uit. Als straks de op/afrit van de Hereweg eruit gaat, dan moet dat verkeer toch ergens heen en dat zal kiezen voor de Helperzoomtunnel.

Antwoord: Nee, de huidige op- en afritten bij de Hereweg verdwijnen weliswaar, maar daar komt een nieuwe aansluiting bij de Hereweg voor terug. De nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan verbindt de Hereweg met de ringweg. Een groot deel van het verkeer dat nu vanuit Drachten of Hoogezand de afrit



Hereweg neemt, zal in de nieuwe situatie via de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan de stad in- en uitgaan.

Vraag: Het probleem is dat het verkeer door de zuidelijke stadswijken moet. Zou een tunnel meer naar het zuiden geen oplossing zijn?

Antwoord: Hoe verder je naar het zuiden gaat, hoe minder verkeer er door de tunnel gaat. Voor automobilisten is het dan te ver om, en dan kiezen ze toch weer voor een andere route; met name de route via de Vondellaan wordt dan drukker. In een gesprek met wijkcomité Helpman op 5 november 2012 heeft de projectorganisatie wel toegezegd een vierde meer zuidelijke variant aan de stuurgroep voor te leggen. De stuurgroep beslist vervolgens of en hoe deze variant deel uitmaakt van de variantenkeuze.

Helper Brink

Opmerking: Ik wil de nieuwe wethouder uitnodigen om een keer om half vier op de Helper Brink te komen kijken. De school komt dan uit, en het lijkt op dat moment alsof er nu al een tunnel is.

Antwoord wethouder Van Keulen: Daar ga ik graag op in.

Vraag: Aan de Helper Brink zijn veel scholen. Het extra verkeer door de Helperzoomtunnel zal gevaarlijk zijn voor de schoolkinderen.

Antwoord: De zorgen over de veiligheid en de scholen in de wijk zijn begrijpelijk. De inrichting van de straten in de wijk met speciale aandacht voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid is een opgave voor de projectorganisatie, die zij graag samen met de scholen, bewoners en andere betrokken partijen willen gaan uitvoeren. Veiligheid staat daarbij voorop.

Vraag: Staat de wethouder ook open om hierbij naar verschillende oplossingen te kijken? Bijvoorbeeld naar de mogelijkheid van eenrichtingsverkeer op de Helper Brink?

Antwoord wethouder: Dat is precies de reden waarom ik hier ben, en dit is ook de reden waarom dit in ons coalitieprogramma staat. We willen er graag samen met de bewoners uit komen. Op voorhand sluit ik geen enkele optie uit. Dus ook niet eenrichtingsverkeer op de Helper Brink.

Vraag: Wij willen ook graag dat u komt om handtekeningen van de wijk in ontvangst te nemen.

Wethouder: Natuurlijk wil ik dat. Er is mij deze avond veel duidelijk geworden. Ik hoop dat we elkaar kunnen blijven ontmoeten in kleinere en grotere comités. Ik ben altijd bereid door te praten over de zorgen die u heeft. Ik wil proberen zoveel mogelijk in gezamenlijkheid tot een oplossing te komen. Ik ben in elk geval op de informatiebijeenkomst op 22 november.

N.B. Tijdens deze platformavond is het agendapunt over de optimalisaties wegens het verloop van de avond niet meer aan de orde gekomen. De stuurgroep nodigt de bewonersorganisaties uit hun mening over de prioritering van de optimalisaties schriftelijk bij de projectorganisatie in te dienen, uiterlijk 15 januari 2013.

