

Verslag platform bewoners

Overleg: Platform bewoners Aanpak Ring Zuid
Locatie: De Puddingfabriek te Groningen
Datum: 6 november 2012, 20.00 – 22.00 uur

Aanwezig

Leden platform: Hillie Welp, Ineke van Driel, Dick Klapwijk, Thies Dijkhuis, Fred Nijhuis en Michiel Hillen
Projectorganisatie: Luuk Hajema (omgevingsmanager, voorzitter), Fokke van der Veer (manager ontwerpteam), Roelof-Jan Pierik (verkeerskundig adviseur), Alex Steenbergen (adviseur Bereikbaarheid), Jos Kalfsbeek (adviseur OTB/MER), Claudia Mulder (bestuurlijke informatievoorziening), Laura Lemke (communicatieadviseur, verslag)

Opening

Luuk Hajema heet iedereen van harte welkom en licht toe dat er vanavond twee agendapunten op het programma staan: de optimalisaties en de verkeersprognoses, in het bijzonder voor Helpman. Harmen de Vries heeft een mail gestuurd aan de projectorganisatie en Luuk Hajema licht deze mail kort toe. Alex Steenbergen geeft aan dat naar verwachting in januari de uitkomsten van de analyse naar de effecten van alle verkeerprojecten in Groningen beschikbaar zijn. In de analyse wordt gekeken naar de afstemming die nodig is tussen verschillende grote projecten om hinder tijdens de bouwfases zoveel mogelijk te voorkomen. De analyse wordt uitgevoerd in samenwerking met Groningen Bereikbaar.

De heer Klapwijk vraagt of bedrijven op de hoogte zijn dat ze straks vijf jaar lang niet bereikbaar zijn. Antwoord: In het kader van Groningen Bereikbaar, met daarin onder meer VNO-NCW Noord, wordt de bereikbaarheid van onder andere bedrijven onderzocht. De analyse laat zien wat er gebeurt als er in de stad wordt gebouwd. Als er knelpunten zijn dan worden er extra maatregelen genomen (omleiden, werk anders organiseren etc.) om de consequenties draagbaar te maken. Deze gehele kwestie wordt ook besproken in het bedrijvenplatform.

Optimalisaties

Luuk Hajema introduceert de optimalisaties waarover vandaag gepraat wordt. Hij legt uit dat het ontwerp op dit moment drie mogelijke optimalisaties omvat. De uitvoering van één of meerdere optimalisaties hangt af van de biedingen van de deelnemers en een eventueel aanbestedingsvoordeel. Doel van deze avond is de overwegingen van de verschillende partijen betreffende de optimalisaties aan te horen. Deze overwegingen worden meegenomen naar de stuurgroep die vervolgens de rangorde gaat bepalen. Vervolgens geeft Fokke van der Veer een ontwerptechnische toelichting op de optimalisaties (zie PowerPoint presentatie).



De heer Nijnuis vraagt of de gemeenteraad een beslissing neemt over de optimalisaties.

Antwoord: In dit project neemt de gemeenteraad geen besluiten. Maar hij kan de stuurgroep wel advies geven over bepaalde zaken. De raadscommissie heeft zich voor de zomervakantie al een keer uitgesproken over de optimalisaties. De meeste fracties stelden de Esperantofietstunnel op één, de volledige aansluiting Europaweg op twee en het bevaarbaar en zichtbaar maken van het Oude Winschoterdiep op drie.

De heer Nijnuis vraagt hoe diep het water van het Oude Winschoterdiep is als optimalisatie.

Antwoord: 10 cm om het water alleen zichtbaar te maken, of 80 cm om het water zichtbaar en bevaarbaar te maken voor kleine boten (met name sloepen en kano's).

De heer Dijkhuis vraagt of de Bergenweg in de nieuwe situatie blijft bestaan.

Antwoord: De Bergenweg blijft in de nieuwe situatie niet bestaan. Er komt daar een nieuwe verbindingsweg als aansluiting op het transferium. Er komen daar opstelstroken en een VRI om het daar te laten doorstromen. Daarnaast komt er een volledige aansluiting bij de bedrijventerreinen Driebond/Eemspoort.

De heer Nijnuis vraagt of er verkeersmodellen gemaakt zijn van de volledige aansluiting Europaweg.

Antwoord: De modellen laten zien dat bij een volledige aansluiting er meer verkeer op de zuidbaan terecht komt en minder verkeer op bijvoorbeeld de oude A7 (alternatieve route bij halve aansluiting). De doorstroming is in beide gevallen goed, mits een extra rijstrook op de zuidbaan wordt gerealiseerd. Daarop volgend vraagt de heer Nijnuis of het mogelijk is alleen de op- en afritten te realiseren voor de hele aansluiting, zonder een extra rijstrook toe te voegen.

Antwoord: Door een hele aansluiting op de Europaweg te realiseren wordt de ring aantrekkelijker. Het verkeer zal zich daardoor verplaatsen naar de A7. Daarom is de extra rijstrook nodig.

De heer Dijkhuis vraagt wat er gebeurt als de aanbesteding tegenvalt.

Antwoord: In de loop van de komende maanden wordt de raming steeds beter in beeld gebracht. Op een gegeven moment is die vrij nauwkeurig te bepalen. Uiteindelijk komt er een "plafondprijs", het budget dat maximaal beschikbaar is en waar aannemers met hun bieding onder moeten blijven. Gebeurt dat niet, dan zijn biedingen ongeldig. Op deze manier kan overschrijding van het budget worden voorkomen.

Overwegingen optimalisaties

De heer Dijkhuis geeft aan geen voorstander te zijn van de volledige aansluiting van de Europaweg, maar een voorstander voor verspreiding van het verkeer over verschillende wegen (zoals het kaartje met de alternatieve routes). Hij stelt voor een extra optimalisatie toe te voegen, net als de heer De Vries: een oplossing voor bij de verbindingsweg naast de Maaslaan. Deze optimalisatie is voor hem nummer één, daarna komt de fiets- en voetgangerstunnel bij de Esperantokruising. Wat betreft de optimalisatie van het Oude Winschoterdiep moet volgens de heer Dijkhuis het water sowieso zichtbaar blijven voor het aanblik



en de beleving en de stedelijke allure.

De heer Klapwijk is van mening dat er aandacht moet worden besteed aan de (sociale) veiligheid van de fiets- en voetgangerstunnel bij de Esperantokruising, anders is het de vraag of het verstandig is om een tunnel aan te leggen. De heer Klapwijk is van mening dat het raar is dat er een goede fiets- en voetgangersverbinding wordt ingeleverd voor een goede doorstroming van het verkeer.

Voor de heer Hillen staat de fiets- en voetgangerstunnel op nummer één, mits het een sociaal veilige variant is. Hij ziet graag in een volgende bijeenkomst een technische intekening van een dergelijke tunnel terug. De heer Hillen plaatst als kanttekening dat de tunnel eigenlijk in het project hoort te zitten en niet als extra wens moet worden beschouwd, net als het Oude Winschoterdiep. Volgens de heer Hillen zijn beide normale elementen die in het project horen.

De heer Nijhuis is ook van mening dat dat de fiets- en voetgangerstunnel in het projectbudget hoort, omdat het een essentiële verbinding is tussen de wijken. De tunnel moet volgens hem zo sociaal veilig mogelijk worden ingepast. Daarnaast doet de heer Nijhuis de suggestie om niet een halve of een hele aansluiting Europaweg te realiseren, maar een drie kwart. In dit geval hoeft er geen derde rijstrook te worden aangebracht aan de zuidzijde. Zijn rangorde is: een sociaal veilige tunnel op één, daarna het oude Winschoterdiep bevaarbaar maken en dan pas een drie kwart of hele aansluiting.

Mevrouw Welp wil ook graag een Esperanto fiets- en voetgangerstunnel, maar heeft daarbij een duidelijke voorkeur voor een sociaal veilige variant aangezien er in die buurt al veel dingen zijn voorgevallen. Wat betreft het Oude Winschoterdiep vindt ze het jammer als het stuk water niet meer toegankelijk is in de toekomst, dit vindt zij wel wenselijk.

Verkeersprognoses en Helpman

Jos Kalfsbeek vertelt de nut en noodzaak van het project Aanpak Ring Zuid en de oplossing voor de (toekomstige) problemen op de zuidelijke ringweg. Hij loopt hierbij de knooppunten van het plangebied langs.

De heer Klapwijk vraagt hoe de stad wordt ontsloten.

Antwoord: De stad wordt straks via verschillende routes aangesloten op de ring. In de nieuwe situatie is het vanaf Drachten en de A28 logisch om de westkant van het centrum via de westelijke ringweg te bereiken. Vanaf de A7 en de A28 naar het stationsgebied gaat het verkeer via het Julianaknooppunt en voor het bereiken van de oostkant van het centrum via de Europaweg en de Bornholmstraat.

De heer Hillen vraagt wat in de nieuwe situatie de functie van de Waterloolaan is.

Antwoord: De hoofdfunctie van de Waterloolaan is de ontsluiting van DUO/Belastingdienst en de



ontsluiting van de woonwijk Herewegbuurt. Overigens kan het verkeer van DUO/Belastingdienst richting Hoogezand – bij realisatie van de Helperzoomtunnel – ook via de Helperzoom en de Helperzoomtunnel.

De heer Hillen vraagt hoe de Oosterpoortbuurt in de toekomst wordt ontsloten.

Antwoord: De Oosterpoortbuurt wordt ontsloten via de Boumaboulevard en de Griffeweg. De Griffeweg is een belangrijke weg en zal dat ook in de toekomst zijn. De projectorganisatie erkent de Griffeweg als toekomstig knelpunt en de vraag is wat het project gaat doen met deze kruising. Wellicht moeten de VRI's hier worden aangepast om voor een goede doorstroming te zorgen. Dit wordt nader onderzocht en hierover wordt in een later stadium een beslissing genomen. De vraag daarbij is: hoeveel erger wordt het probleem door de aanpak van de zuidelijke ringweg en hoe gaan we die oplossen.

De heer Klapwijk vraagt of je in de toekomst vanaf het Emmaviaduct bij het knooppunt Vondellaan richting Assen kan komen.

Antwoord: Ja.

Naar aanleiding van het plaatje met de herkomst van het verkeer door de Helperzoomtunnel vraagt de heer Hillen of hetzelfde plaatje beschikbaar is voor de andere varianten van de locaties van de Helperzoomtunnel.

Antwoord: Nee, die zijn niet beschikbaar, maar hoe zuidelijker de tunnel, hoe meer verkeer er komt op de Vondellaan, de Waterloolaan en de verbindingsweg naast de Maaslaan. Een tunnel die verder naar zuiden ligt trekt zelf minder verkeer.

Aan het einde van de avond wordt een laatste vraag gesteld over de besluitvorming van de Helperzoomtunnel. De stuurgroep heeft zich uitgesproken voor deze tunnel. De minister stemt hiermee in. De precieze locatie wordt in een later stadium vastgesteld, in principe in november maar het is mogelijk dat dit besluit pas later wordt genomen. Op 22 november is er een informatiebijeenkomst voor bewoners van de Helperzoom en omgeving en in december/januari komt er een vervolgssessie over de verdere uitwerking van de plannen rondom de inpassing van de Helperzoomtunnel.

