

Verslag platform weggebruikers

Overleg: Platform weggebruikers Aanpak Ring Zuid
Locatie: De Puddingfabriek te Groningen
Datum: 30 oktober 2012, 20.00 – 22.00 uur

Aanwezig

Weggebruikersplatform: Dhr. Van Zanten (Kamer van Koophandel), Dhr. Ubels (TLN), dhr. Neef (ANWB), dhr. Nieuwenhuis (Fietzersbond), dhr. Verbree (WMO-platform) en dhr. Dijkstra (Rover)

Projectorganisatie: Jos Hillen (projectdirecteur), Luuk Hajema (omgevingsmanager, voorzitter), Fokke van der Veer (manager ontwerpteam), Roelof-Jan Pierik (verkeerskundig adviseur), Ruben Wiersma (landschapsarchitect), Edwin Papjes (adviseur Bereikbaarheid), Jos Kalfsbeek (adviseur OTB/MER), Claudia Mulder (bestuurlijke informatievoorziening), Laura Lemke (communicatieadviseur, verslag)

Opening

Luuk Hajema heet iedereen van harte welkom en neemt de agenda door. De belangrijkste punten op de agenda zijn de optimalisaties en de verkeersprognoses. Luuk Hajema benadrukt daarnaast dat de 'kleurenkaart' met verkeersprognoses inmiddels klaar is en aan de wand hangt. De kleurenkaart is een toezegging van wethouder Dekker om de vergelijkingen van verkeersprognoses 2030 tussen de situatie zonder project Aanpak Ring Zuid en de situatie met project Aanpak Ring Zuid in beeld te brengen.

Optimalisaties

Jos Hillen 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 aan de aanbesteding 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 Ruben Wiersma een ontwerptechnische toelichting op de optimalisaties (zie PowerPoint presentatie).

De heer Nieuwenhuis vraagt of de verschillende varianten van de Esperanto fietstunnel kunnen worden toegelicht.

Reactie: De sobere fietstunnel variant houdt in dat er een soort betonnen bak wordt geplaatst waar het fietsverkeer door gaat. De vallei variant houdt in dat de fietstunnel op een mooiere, maar vooral ook sociaal veiligere manier wordt ingepast. Qua route dus geen verschil, maar qua ruimtelijke en sociaal veilige inpassing wel. Als er een betonnen bak wordt geplaatst – sobere variant – dan verdwijnen de fietsers en voetgangers op een gegeven moment uit het zicht van andere weggebruikers. Als er een geleidelijke



overgang in het landschap wordt gemaakt – vallei variant – blijven de fietsers en voetgangers zichtbaar. De vallei variant is in die optiek dus sociaal veiliger, maar tegelijkertijd ook duurder.

De heer Dijkstra vraagt de nut en noodzaak van twee fietstunnels – fietstunnel Europapark en eventuele fietstunnel Esperanto – op nog geen 150 meter van elkaar vandaan.

Reactie: De fietstunnel bij het Europapark is meer een noord-zuid verbinding (wegens de richting van de tunnel) en geen oost-west verbinding. Wanneer de mensen van oost naar west willen en gebruik maken van de fietstunnel bij het Europapark, dan moeten ze een stuk omfietsen. Daarnaast krijgt het Sterrebos gebied een functie als een soort stadspark (zo groot als het Noorderplantsoen). Het succes van zo'n park wordt minder zodra er geen goede fietsverbinding is. Overigens moet deze Esperantoverbinding ook fungeren als goede voetgangersverbinding.

De heer Dijkstra vraagt of er voor de optimalisatie van het Oude Winschoterdiep beroep kan worden gedaan op de Eems Dollard Regio gelden (EDR).

Antwoord: Het Oude Winschoterdiep is een lokale gemeente route en behoort niet tot de hoofdvaarroutes. Maar het is zeker het onderzoeken waard of deze route valt onder recreatievaart en wat de mogelijkheden zijn wat betreft de EDR gelden. De projectorganisatie gaat dit uitzoeken.

De heer Nieuwenhuis vraagt voor welke klassen vaartuigen het Oude Winschoterdiep met 80cm diepte bevaarbaar is. Antwoord: Met 80cm vaardiepte is het Oude Winschoterdiep bevaarbaar voor de kleine pleziervaart, dus voor lokaal recreatief gebruik. Er moet gedacht worden aan sloepen en kano's. Het precieze type vaarklasse gaat de projectorganisatie uitzoeken.

De heer Ubels vraagt of het mogelijk is alleen de op- en afritten te realiseren voor de hele aansluiting, zonder een extra rijstrook toe te voegen aan de zuidelijke ringweg.

Antwoord: Door een hele aansluiting op de Europaweg te realiseren wordt de ring aantrekkelijker. Het verkeer zal zich daardoor verplaatsen naar de A7. De modellen laten zien dat die extra rijstrook nodig is om het verkeer op de ring goed door te laten stromen.

De heer Dijkstra vraagt wat de effecten zijn van de hele aansluiting op de doorstroming van het verkeer en het verkeer op omliggende wegen.

Antwoord: Bij de halve aansluiting is de doorstroming van het verkeer goed, maar is het verkeer verdeeld omdat er goede alternatieve routes zijn. Bij de uitvoering van een hele aansluiting worden de alternatieve routes minder aantrekkelijk, omdat het over de A7 sneller gaat. Om de doorstroming goed te laten lopen is dus die extra rijstrook nodig. Het is niet noodzakelijk de hele aansluiting te realiseren om een doorstroming probleem op te lossen. Overigens worden tijdens de bouw de zandlichamen voor de extra op- en afritten in oostelijke richting al gerealiseerd. Indien de optimalisatie voor de hele aansluiting niet direct wordt gerealiseerd, kan dit in een later stadium dus alsnog.



De heer Verbree vraagt hoe het knooppunt bij de Europaweg eruit komt te zien voor de hulpdiensten. Antwoord: In het geval van de halve aansluiting heeft het reguliere verkeer alleen op- en afritten in westelijke richting. Voor de hulpdiensten wordt onderzocht of er ook een (calamiteiten)op- en afrit in oostelijke richting kan worden gerealiseerd. Deze worden alleen toegankelijk voor de hulpdiensten.

De heer Ubels vraagt of de bedrijventerreinen Eemspoort en Driebond in de toekomst goed bereikbaar zijn. Antwoord: In de huidige plannen zit een volledige aansluiting bij Eemspoort/Driebond. Deze bedrijventerreinen worden dus volledig bediend met op- en afritten in alle richtingen.

Overwegingen optimalisaties

De heer Van Zanten is van mening dat de optie van een volledige aansluiting op de Europaweg de functionaliteit van de weg verhoogt en daarmee de doorstroming van het verkeer. Voor de Kamer van Koophandel is deze optie van toegevoegde waarde. Het bevaarbaar maken van het Oude Winschoterdiep voor recreatievaart minder, aangezien 80cm vaardiepte nog steeds erg beperkt is. Voorstel is om de extra op- en afritten bij het Europaweg te realiseren als optimalisatie – zonder de extra rijstrook – en het budget te combineren met de sociaal veilige variant van de Esperanto fietstunnel.

De heer Neef geeft aan dat wanneer de hele aansluiting in een later stadium kan worden gerealiseerd deze optimalisatie niet als hoogst op de prioriteitenlijst staat. Daarom pleit de ANWB ervoor het Oude Winschoterdiep bevaarbaar te maken (80cm) voor recreatievaart vanwege de toegevoegde waarde voor de omliggende woonwijken om met een sloep de stad in te varen. De heer Neef geeft aan dat de Esperanto fiets- en voetgangerstunnel binnen het project moet vallen, aangezien de spoorwegovergang dicht moet. Rangorde van de ANWB: sociaal veilige fiets- en voetgangerstunnel bij de Esperantostraat, het bevaarbaar maken (80cm) van het Oude Winschoterdiep en als laatst de hele aansluiting Europaweg.

De heer Ubels geeft als rangorde het volgende aan: allereerst de hele aansluiting op de Europaweg, daarna het bevaarbaar maken van het Oude Winschoterdiep en als laatst de sociaal veilige variant van de Esperanto fiets- en voetgangerstunnel, met als kanttekening dat deze tunnel eigenlijk binnen het project hoort te vallen.

De heer Dijkstra geeft voorkeur aan het bevaarbaar maken van het Oude Winschoterdiep (80cm), daarna de Esperanto fiets- en voetgangerstunnel en als laatst de hele aansluiting Europaweg. De heer Dijkstra verwacht dat de hele aansluiting meer verkeer trekt.

De heer Verbree geeft de voorkeur aan de sociaal veilige variant van de Esperanto fiets- en voetgangers. Daarnaast vindt hij het bevaarbaar maken van het Oude Winschoterdiep een pré wanneer er bijvoorbeeld een huizenproject aan het Oude Winschoterdiep wordt gerealiseerd.



De heer Nieuwenhuis geeft namens de Fietzersbond de voorkeur aan de Esperanto fiets- en voetgangerstunnel in de sociaal veilige uitvoering, over de andere optimalisaties heeft de heer Nieuwenhuis geen mening.

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 Van Zanten vraagt of de problematiek op de zuidelijke ringweg door de aanpassingen verplaatst wordt naar het onderliggend wegennet.

Antwoord: De problematiek op de ring wordt door de aanpassingen opgelost en niet verplaatst naar het onderliggend wegennet. Door het verplaatsen van verschillende aansluitingen op de ring – zoals verdwijnen van de op- en afritten van de Hereweg naar de verbindingsweg naast de Maaslaan – veranderen wel de verkeersbewegingen op het onderliggend wegennet. Het verkeer op het onderliggend wegennet neemt per saldo licht af en wordt anders verdeeld.

De heer Dijkstra vraagt waar de stijging van het verkeer op de Vondellaan vandaan komt.

Antwoord: De stijging komt vooral omdat de aansluiting op de ringweg bij de Hereweg wijzigt. Er komt een nieuw knooppunt bij de Vondellaan/Brailleweg. Sommige gebieden, waaronder de Hereweg, krijgen minder verkeer; andere meer, waaronder de Vondellaan. In de toekomst rijdt het verkeer vanuit de Wijert via dit knooppunt naar de binnenstad en richting Hoogezand en dat zorgt voor een toename van het verkeer op de Vondellaan.

De heer Dijkstra vraagt wat het verschil is tussen de kleurenkaart met verkeersprognoses en de dia met de dikke en dunne belijningen met als middelpunt de Helperzoomtunnel.

Antwoord: De kleurenkaart laat zien hoeveel auto's er op het wegennet rijden volgens de prognoses in 2030. Op deze kleurenkaart is een vergelijking gemaakt tussen de verkeersprognoses in 2030 zonder project en met project. De dia met de dikke en dunne belijningen met als middelpunt de Helperzoomtunnel laat zien waar het verkeer vandaan komt dat door de tunnel gaat.

De heer Dijkstra geeft aan dat er op dit moment goede OV-verbindingen zijn in de zuidelijke wijken van Groningen. Hij vraagt hoe de OV-verbindingen er in de toekomst uit gaan zien.

Antwoord: Op dit moment overlegt de projectorganisatie met het OV-bureau om te kijken of bepaalde routes moeten worden aangepast als gevolg van het project Aanpak Ring Zuid. Er wordt gekeken welke rol de Helperzoomtunnel hierin kan spelen.

Toezegging: de projectorganisatie brengt de belangrijkste OV-routes in kaart en laat zien hoe deze routes in de toekomst er uit zouden kunnen komen te zien.



De heer Verbree geeft aan dat er veel scholen in de buurt van de Helper Brink staan en vraagt aandacht voor de veiligheid.

Reactie: Allereerst is de locatie van de Helperzoomtunnel nog niet vastgesteld. De aansluiting op de Helper Brink is één van de drie mogelijkheden. Als de Helper Brink als locatie wordt gekozen gaat de projectorganisatie kijken of de bestaande wegen moeten worden heringericht zodat het ook in de toekomst veilig blijft. Deze plannen gaat de projectorganisatie niet alleen met de platforms bespreken, maar ook met omwonenden en scholen in de buurt. Veiligheid is een belangrijk thema.

De heer Verbree vraagt hoe breed de Helperzoomtunnel wordt.

Antwoord: De tunnel gaat bestaan uit twee rijstroken met aan beide kanten een fiets- en voetpad.

De heer van Zanten geeft aan dat hij eerder een opmerking heeft gemaakt over een rechtstreekse toerit vanaf het Vrijheidsplein richting Leonard Springerlaan. Hij vraagt of dit mogelijk is.

Antwoord: Helaas is een rechtstreekse toerit onmogelijk, dus in dit gedeelte van het ontwerp zijn geen veranderingen opgetreden. Het verkeer op de A7 vanuit het oosten rijdt via de botrotone bij de Laan Corpus den Hoorn naar de Leonard Springerlaan.

De heer Nieuwenhuis vraagt hoe de toekomstige fietsverbinding langs het Noord Willemskanaal er uit gaat zien en hoe de situatie bij de Parkbrug gaat worden.

Antwoord: De fietsbrug vanaf de linkerkant van het NW-kanaal richting de Brailleweg blijft in principe bestaan, maar het kan zijn dat hij enkele meters moet worden verplaatst. De situatie bij de Parkbrug, blijft, zoals het er nu naar uitziet, ongewijzigd.

