

Verslag platformbijeenkomst

<i>Locatie:</i>	<i>MartiniPlaza te Groningen</i>
<i>Datum:</i>	<i>5 juli 2012</i>
<i>Tijdstip:</i>	<i>20.00 – 22.00 uur</i>
<i>Deelnemers:</i>	<i>Platform bewoners, bewonersorganisaties, bedrijven en weggebruikers</i>

Aanwezig:

Platform Bewoners: mevrouw H. Welp, de heer T. Dijkhuis, de heer H. de Vries, de heer F. Nijhuis, mevrouw A. Lommers, de heer D. Klapwijk.

Platform Bewonersorganisaties: de heer C. Smit (Buurtoverleg Oosterpoort), de heer R. Delfani (bewonersorganisatie Wijers Welzijn), mevrouw T. Janssen (Vereniging Milieudefensie Groningen), de heer T. Sprenger (Buurtoverleg Oosterpoort), de heer R. de Boer (Buurtoverleg Oosterpoort), de heer F. Menger (Werkgroep Zuidelijke Ringweg), mevrouw A. van der Graaf (Werkgroep Zuidelijke Ringweg).

Platform Bedrijven: de heer A. Ypey (GCC), de heer H. Zweep (VBZO), de heer G. Sanders (VBZO), de heer P. Koehorst (DUO), de heer F. Bos (UMCG), de heer W. de Jong (Noorderpoortcollege/ Euroborgplatform), de heer H. Bouma (Noorderpoortcollege/ Euroborgplatform), de heer D. Koning (Martiniplaza), de heer B. Boersma (Taskforce Mobiliteitsmanagement), de heer R. Boekholt (Stichting RK Kerkhof), mevrouw E. Bonnema (MVGGM).

Platform Weggebruikers: de heer H. Miedema (Fietsersbond), de heer F. Aakster (OV Bureau Groningen-Drenthe), de heer A. Verbree (WMO-platform Groningen), de heer A. Dees (Longfonds, voorheen Astmafonds), mevrouw E. Beens (Longfonds, voorheen Astmafonds), de heer T. Zondag (Brandweer Stad en Regio Groningen), de heer E. Neef (ANWB), de heer B. van Zanten (Kamer van Koophandel).

Projectorganisatie: Jos Hillen (projectdirecteur), Luuk Hajema (omgevingsmanager), Fokke van der Veer, Roelof Jan Pierik, Jan van de Bospoort, Jeroen Veltman, Jos Kalfsbeek, Laura Lemke, Claudia Mulder.

Luuk Hajema heet iedereen welkom. Hij geeft aan dat op vrij korte termijn is uitgenodigd, en dat het fijn is dat er zo veel aanwezigen zijn. Gisteren was er een informatieavond voor de bewoners van de Maaslaan en omgeving, en er volgen nog drie informatiebijeenkomsten voor de bewoners van de Vondellaan en omgeving, het Sterrebos/Waterloolaan en omgeving en de Helperzoom en omgeving.

Doel van deze avond is om de platforms te informeren over aanpassingen in het ontwerp en vragen daarover te beantwoorden. Na de zomer gaan we hier uitgebreider met de platforms over praten in afzonderlijke bijeenkomsten. Vragen die de projectorganisatie aan de platforms wil stellen zijn wat de beste plek is voor de Helperzoomtunnel en wat de meest gewenste verbeteringen aan het



ontwerp zijn (de optimalisaties). Daarnaast zien veel mensen de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan als een knelpunt vanwege het aantal auto's dat hier overheen zal gaan. We zoeken mogelijkheden om het ontwerp op dat punt te verbeteren.

Projectdirecteur Jos Hillen geeft vanavond de presentatie. Verder zijn de volgende mensen van de projectorganisatie aanwezig: Roelof Jan Pierik (verkeerskundige uit het ontwerpteam), Jeroen Veltman (team bereikbaarheid), Fokke van der Veer (manager ontwerpteam), Jan van de Bospoort (ontwerpteam), Jos Kalfsbeek (team OTB/MER), Laura Lemke (team omgevingsmanagement) en Claudia Mulder (team omgevingsmanagement, verzorgt het verslag).

Vervolgens licht projectdirecteur Jos Hillen toe waarom deze bijeenkomst later is dan aangekondigd. In maart van dit jaar zijn de verkeersberekeningen gestart van het Voorlopig Ontwerp (VO). Toen de verkeersberekeningen waren gemaakt werd duidelijk dat er een aantal knelpunten in het VO zat. Van het rijk heeft de projectorganisatie vervolgens twee maanden de tijd gekregen om de gesignaleerde knelpunten op te lossen en het ontwerp aan te passen. Het rijk hecht belang aan een geslaagd project en kijkt niet alleen naar de doorstroming van het verkeer, maar ook naar de samenhang met het onderliggend wegennet en de kwaliteit van de omgeving.

Dan geeft de heer Hillen een presentatie over de aanpassingen in het ontwerp, de uitwerking van de optimalisaties en het vervolg van het proces (zie voor de presentatie www.aanpakringzuid.nl). Tijdens de presentatie zijn vragen gesteld en beantwoord. Deze vragen en antwoorden staan hieronder weergegeven, gerangschikt per onderwerp. Tijdens de avond zijn ook vragen gesteld over de prognoses van verkeerscijfers voor bepaalde straten. Daarom is op www.aanpakringzuid.nl een tabel geplaatst waarin deze prognoses voor het jaar 2030 op een rijtje staan, zowel voor de situatie waarin het project wordt uitgevoerd als voor de situatie waarin het project niet wordt uitgevoerd en alles bij het oude blijft. Niet alleen voor de gevraagde straten, maar ook voor de andere wegen die een belangrijke functie hebben in de verkeersstructuur rond de zuidelijke ringweg.

Nieuwe Helperzoomtunnel

Vraag: Zijn de verschillende varianten voor de ligging van de nieuwe Helperzoomtunnel meegenomen in de verkeersmodellen en betekent de Helperzoomtunnel geen achteruitgang voor de logische verkeersstromen?

Antwoord: Ja, de verschillende varianten zijn meegenomen en er blijken tussen deze varianten geen grote verschillen te zitten in de gevolgen voor het verkeer. Duidelijk wordt dat de Helperzoomtunnel zorgt voor een betere verdeling van het verkeer over het onderliggend wegennet. De combinatie van de Helperzoomtunnel en het verwijderen van de aansluiting van de Vondellaan op de A28 zorgt ervoor dat de verkeersintensiteit op de Vondellaan met ongeveer 6.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) naar beneden gaat ten opzichte van het Voorlopig Ontwerp van eind 2011. Daarin was geen Helperzoomtunnel opgenomen, en juist wel een aansluiting van de Vondellaan op de A28. De komende tijd maken we de afweging welke van de drie varianten voor de ligging van de Helperzoomtunnel het beste is.



Opmerking: U zou de rekening voor de Helperzoomtunnel bij Prorail moeten neerleggen, want die is verantwoordelijk voor het sluiten van de overgang.

Antwoord: Het gaat in beide gevallen om geld van de rijksoverheid. Dus uiteindelijk komt de rekening altijd bij het rijk terecht.

Knooppunt Vondellaan

Vraag: Zijn de wegen op het knooppunt Vondellaan allemaal ongelijkvloers?

Antwoord: Nee, alle wegen kruisen hier gelijkvloers. De A28 gaat over het knooppunt heen.

Vraag: De aansluiting van de Vondellaan op de A28 weg valt weg. Betekent dit dat er geen aansluitingen op de A28 over blijven? Want dat zou een mooie gelegenheid zijn om hier het knelpunt voor de fietsers (kruisende verkeersbewegingen) op te lossen.

Antwoord: Er blijven wel aansluitingen over bij het knooppunt Vondellaan. Je kunt nog van het hoofdwegennet naar het stationsgebied en de binnenstad en andersom. Dat maakt het knooppunt juist zo waardevol. Een van de doelstellingen van het project is om deze twee belangrijke gebieden (dynamo's) bereikbaar te houden.

Vraag: Hoeveel verkeer gaat er straks over de Vondellaan?

Antwoord: De voorspelling voor het aangepaste ontwerp is ongeveer 10.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm) in 2030. Dit is minder dan met het Voorlopig Ontwerp van eind 2011 (16.500 mvt/etm), maar wel veel meer dan er nu overheen rijden.

Vraag: Blijven alle busverbindingen van nu bestaan?

Antwoord: Ja, daar gaan wij wel van uit. Hoe het OV precies wordt ingepast gebeurt in overleg met het OV-bureau. Overigens kunnen busroutes en dienstregelingen in de loop van de tijd altijd veranderen, ook los van het project Aanpak Ring Zuid.

Vraag: Het wordt voor de scholen in de buurt van de Vondellaan wel heel druk. Alleen op het Gomarus College zitten al 3.500 leerlingen. De verkeersveiligheid voor kinderen komt in gevaar. Gaat het verkeer daar 80 km/u rijden?

Antwoord: Nee, de maximum snelheid blijft 50 km/u op de Vondellaan en wordt beslist geen 80. Er zijn meer vergelijkbare wegen in Groningen met deze verkeersintensiteiten. De straat zal wel worden aangepast, zodat de situatie verkeersveilig blijft. Dat gebeurt in overleg met de omwonenden.

Opmerking: Veel leerlingen zitten vanuit het zuiden gezien rechts (oostelijk) van de Vondellaan, en die steken in de pauzes de Vondellaan over, omdat veel voorzieningen aan de linkerkant (westkant) zitten. De op/afrit Vondellaan is 18 jaar geleden juist weggehaald om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Antwoord: Er zijn al een aantal ideeën ontwikkeld voor veilige fietsroutes. Uw signaal over het oversteken van scholieren noteren wij als belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de inrichting van de Vondellaan.



Vraag: Wat verandert er eigenlijk aan de Vondellaan?

Antwoord: De indeling wordt anders om de weg ook in de toekomst veilig te maken. Hier is nog geen uitgewerkt plan voor. Dat gaan we de komende maanden maken. Daarbij gaan we zeker extra kijken naar de veiligheid van de fietsroutes en de oversteekplaatsen in de buurt van de scholen.

Opmerking: Ik daag u uit om na de vakantie een maand lang in de spits via de Vondellaan naar de Frontier te rijden, de overstekende scholieren te tellen en ook per bushalte in en uitstappende passagiers te tellen. Het is belangrijk deze gegevens goed in beeld te brengen.

Antwoord: We zeggen toe dat de gegevens die we kunnen achterhalen bij het maken van een plan voor de inrichting van de Vondellaan gaan betrekken.

Nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan

Vraag: Op de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan komen 11.000 mvt/etm, maar het totale verkeersbeeld voor de bewoners van de Maaslaan wordt door de hoofdroute (ringweg) bepaald. Wat is de totale intensiteit op de ringweg zelf?

Antwoord: Op dit moment rijden er op het drukste deel van de zuidelijke ringweg ongeveer 80.000 mvt/etm. De verkeersprognose voor het jaar 2030 zonder project wijzen uit dat er ruim 110.000 mvt/etm gaan rijden. Dit aantal is ongeveer evenveel voor het jaar 2030 met project.

Opmerking: Ik wil aandacht vragen voor het gemeenschappelijk effect van de ringweg en de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan voor de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting. Dit betekent dat er structureel iets gedaan moet worden. Bijvoorbeeld de Waterloolaan eenrichtingsverkeer maken (waardoor de verkeersdruk op de verbindingsweg langs de Maaslaan wellicht afneemt), een diepere ligging van de verbindingsweg of geluidsschermen. Er zijn misschien wel vergelijkbare wegen in de stad, maar er is nergens een straat waar ook nog eens een rijksweg naast loopt.

Antwoord: Dit is een terechte opmerking. De berekeningen voor de verwachte geluidsbelasting lopen op dit moment. De geluidsproductie van de ringweg en de verbindingsweg naast de Maaslaan worden bij elkaar opgeteld. Het project moet voldoen aan de normen van de wet.

Vraag: Klopt het dat de splits- en de zuidvariant voor de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan niet kunnen vanwege de verkeersveiligheid? En dat de Papiermolen daar niks mee te maken heeft?

Antwoord: De verkeersveiligheid is doorslaggevend. De verkeersknoop bij de Vondellaan zou te ingewikkeld en te gevaarlijk worden als hier ook nog een verbindingsweg met de Hereweg op zou moeten worden aangesloten. De aanwezigheid van de Papiermolen is een bijkomend argument, maar op zichzelf niet doorslaggevend.

Ontsluiting DUO/Belastingdienst en Waterloolaan

Vraag: Is er op de Waterloolaan straks ook een fietsverbinding?

Antwoord: Ja. Hoe de fietsers precies worden ingepast wordt in overleg met de bewoners van de Waterloolaan nader uitgewerkt.



Vraag: De bereikbaarheid van DUO/Belastingdienst gaat er op vooruit. Hoe kan dat, terwijl er juist een op en afrit af gaat?

Antwoord: DUO/Belastingdienst kent volgens het huidige VO twee ontsluitingsmanieren:

- 1) Via de Waterloolaan naar de Verlengde Hereweg. Verkeer dat via het knooppunt Julianaplein de ringweg op wil, kan gebruikmaken van de verbindingsweg naast de Maaslaan.
- 2) Via de Helperzoom naar het zuiden. Via de nieuwe tunnel bij de Helperzoom kan het verkeer vervolgens naar de Europaweg rijden en dan de ringweg op. Via de Helperzoom kan men ook verschillende routes naar de Verlengde Hereweg nemen, en van daaruit verder.

Vraag: Kun je van de Waterloolaan op de verbindingsweg naast de Maaslaan komen?

Antwoord: Ja, via de Verlengde Hereweg.

Vraag: Ik begrijp niet waarom voor ontsluiting van DUO/Belastingdienst via de Waterloolaan is gekozen. In het verleden is de Waterloolaan juist eenrichtingsverkeer geworden in verband met de verkeersveiligheid. Er moeten kinderen oversteken om naar Helpman te gaan. Een mooi Sterrebos moet niet ten koste gaan van veiligheid, en de veiligheid mag ook niet in het gedrang komen door de ontsluiting van DUO/Belastingdienst. Ons is als bewoners beloofd dat verkeer voor DUO/Belastingdienst nooit langs de Waterloolaan zou komen.

Antwoord: Voor de Waterloolaan scheelt het een stuk dat de keuze is gemaakt om geen Esperantotunnel voor autoverkeer te maken. Als er niets zou gebeuren (geen project aanpak Ring Zuid) rijden er volgens de prognoses ongeveer 1.500 mvt/etm meer over de Waterloolaan dan met het project. Op basis van de verwachte verkeeraantallen gaat de projectorganisatie in overleg met de buurt een plan maken om de Waterloolaan veilig in te richten.

De heer Koehorst van DUO voegt toe: De toegang is zoals aangegeven vanaf twee kanten, vanuit Helperzoom en Waterloolaan. Er kunnen in totaal 675 auto's in de parkeergarage. Het gaat dus niet om hele grote verkeersstromen van en naar de parkeergarage.

Oosterpoort

Vraag: De op-/afrit Oosterpoort vervalst. Wat is daar de oplossing voor?

Antwoord: De ontsluiting van dit gebied op het hoofdwegennet vindt plaats via de Griffeweg op de Europaweg en via de Boumaboulevard op de Europaweg. Voor de verbinding van de Oosterpoort naar de Boumaboulevard zijn er twee routes: via de Verlengde Meeuwerderweg (langs de Frontier) en via het oude Winschoterdiep. Beide verbindingen, die er nu ook al zijn, blijven in de toekomst bestaan.

Opmerking: Maar de route via de Griffeweg is nu al een struikelblok.

Antwoord: Ja, dat is bekend. De Griffeweg staat ook op het lijstje van wegen buiten het eigenlijke projectgebied, waar maatregelen nodig zijn vanwege de effecten van het project. Het gaat daarbij met name om aanpassingen aan de VRI's (verkeersregelinstanties).

Vraag: Aan de linkerkant van het Oude Winschoterdiep loopt een weg die is afgesloten met paaltjes. Gaat die straks open?



Antwoord: Volgens het huidige ontwerp is het niet de bedoeling dat die paaltjes weg gaan.

Knelpunten buiten de projectgrens

Opmerking: De Leonard Springerlaan en de Concourslaan worden aangepakt. Het verkeer dat daar normaliter langs zou gaan neemt de volgende meest logische afslag: de Peizerweg. Die moet ook op het lijstje van knelpunten buiten de projectgrens.

Antwoord: Het lijstje met knelpunten is tot stand gekomen op basis van verkeersberekeningen en op basis van de kennis die nu beschikbaar is. De Peizerweg is daarbij niet als knelpunt naar voren gekomen.

Optimalisaties

Vraag: Een hele aansluiting van de Europaweg op de ringweg (optimalisatie) gaat meer verkeer trekken. Waar komt dat verkeer vandaan?

Antwoord: Bij een zogenaamde halve aansluiting neemt men alternatieve routes. Bij een zogenaamde hele aansluiting trekt er weer verkeer naar de A7. Het gevolg is dat je niet meer genoeg hebt aan twee rijstroken en de aanleg van een derde rijstrook in oostelijke richting nodig is. Dat veroorzaakt een extra kostenpost van 20 miljoen.

Vraag: Heeft u er kijk op hoe aannemers aankijken tegen de uitvoering van de optimalisaties?

Antwoord: De optimalisaties worden een onderdeel van de aanbesteding. De projectorganisatie is al begonnen met de voorbereiding van de aanbesteding. De stuurgroep Aanpak Ring Zuid heeft gekozen voor een zogenaamde Design & Construct contract. Daarbij is de aannemer niet alleen verantwoordelijk voor de bouw (construct), maar ook voor de voltooiing van het ontwerp (design), op grond van een programma van eisen. De aannemer krijgt te maken met een taakstellend budget: een maximaal geldbedrag dat hij mag besteden. Dit betekent dat hij de gelegenheid krijgt om aan te duiden wat hij binnen dat bedrag meer kan doen, aan bijvoorbeeld duurzaamheid, de bereikbaarheid tijdens de bouw en ook de optimalisaties.

Algemeen

Opmerking: Ik betwijfel of de verkeersmodellen wel de werkelijkheid weergeven.

Antwoord: Verkeersmodellen geven een indicatie/schatting. Het is de beste mogelijkheid die er is om in de toekomst te kijken. Als blijkt dat er onverwacht toch problemen ontstaan, dan is het altijd mogelijk om aanvullende verkeersmaatregelen te nemen.

Vraag: Waarom komt er minder verkeer op de Hereweg en de Helperzoom (noord)? Wat is het effect van het ontwerp op de bereikbaarheid van cruciale punten?

Antwoord: Het ontwerp heeft onder andere door het vervallen van de op- en afritten bij de Hereweg een verschuiving van verkeersstromen tot gevolg. Dat leidt bijvoorbeeld tot afname verkeer op Hereweg. Ook het vervallen van de Esperanto overgang heeft gevolgen, namelijk afname van het verkeer op de Helperzoom (noord).

Het ontwerp heeft ondermeer als effect dat de bereikbaarheid van het stationsgebied en de binnenstad erop vooruit gaan, door de afname van het verkeer op de Hereweg en het Parkwegviaduct/Emmaviaduct.

Opmerking: Er zijn plannen dat het Stationsgebied een soort supertransferium moet worden. Dit betekent dat de verbindingsweg naast de Maaslaan en de Vondellaan veel drukker worden, en dat de verkeersaantallen tot wel 30% hoger kunnen uitvallen. De herontwikkeling van het Stationsgebied moet gefaseerd meegenomen worden.

Antwoord: Alle ontwikkelingen in het gebied die bijdragen aan meer/minder verkeer en die zijn vastgelegd in gemeentelijk of provinciaal beleid zijn meegenomen in het model. Dat geldt ook voor het Stationsgebied.

Vraag: De Hereweg is nu ingericht op grote verkeersstromen. De Vondellaan moet daarop nog worden ingericht. Dat kost veel geld. Waarom wordt in deze slechte economische tijden vastgehouden aan uitbreiding van het Sterrebos. Ziet u geen mogelijkheden zonder deksels op veel goedkopere wijze het groen van de stad te vergroten? Zodat het wegennet van nu in tact kan blijven.

Antwoord: De projectorganisatie heeft de opdracht het besluit uit te voeren dat bestuurders van het rijk, de provincie en de gemeente hebben genomen in 2009 (het Bestuurlijk Voorkeursalternatief), dat na een zorgvuldige afweging van vele jaren tot stand is gekomen. Het ontwerp helemaal omgooien is een gepasseerd station.

Vraag: Ook een genomen besluit kan een verkeerd besluit zijn. Ik vraag me af of er koste wat kost door moet worden gegaan op de ingeslagen weg en of de juiste dingen wel worden afgewogen.

Antwoord: Het bijstellen en aanscherpen van een ontwerp op basis van uitkomsten van verkeersberekeningen en de kijk van deskundigen is een normaal onderdeel van het ontwerpproces. Het ontwerp dat er nu ligt voldoet volgens de stuurgroep voor een zeer groot deel aan de zes vastgestelde projectdoelen. Per saldo neemt het verkeer op het onderliggend wegennet met het project ook nog iets af. Dit aangepaste ontwerp vormt het uitgangspunt voor het Ontwerp Tracébesluit. Na de zomer wil de projectorganisatie het ontwerp samen met de platforms uitgebreid bespreken, om te zien welke verbeteringen nog mogelijk zijn en om de mening van de platforms te horen over de optimalisaties en over de beste plek voor de Helperzoomtunnel.

Vraag: Komt het aangepaste ontwerp ook in de gemeenteraad en de provinciale staten?

Antwoord: Ja, op 5 september in de statencommissie en op 12 september in de raadscommissie.

Tot slot van de avond geeft Luuk Hajema aan dat de projectorganisatie de platforms zal uitnodigen voor aparte bijeenkomsten in de loop van september.

