

# Beantwoording

## Vragen- en reactieformulieren

# Informatiebijeenkomst

## Helperzoom en omgeving

22 november 2012

Februari 2013

**Aanpak Ring Zuid** maakt Groningen klaar voor morgen



Beantwoording van de ingediende vragen- en reactieformulieren  
op de informatiebijeenkomst voor bewoners van de Helperzoom  
en omgeving van 22 november 2012.



# Colofon

Groningen, februari 2013

Uitgegeven door Aanpak Ring Zuid  
Verlengde Meeuwerderweg 11  
9723 ZM Groningen

T 050 - 311 58 83

E [info@aanpakringzuid.nl](mailto:info@aanpakringzuid.nl)

I [www.aanpakringzuid.nl](http://www.aanpakringzuid.nl)

# **Beantwoording Vragen- en reactieformulieren**

**Informatiebijeenkomst Helperzoom en omgeving  
22 november 2012**

Februari 2013

Beantwoording van de ingediende vragen- en reactieformulieren op de informatiebijeenkomst voor bewoners van de Helperzoom en omgeving van 22 november 2012



# Inhoudsopgave

<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
Rijk, provincie en gemeente werken samen	4
De weg naar het ontwerp toe	5
Toevoeging Helperzoomtunnel	5
Waar komt de Helperzoomtunnel?	5
<b>1. Helperzoomtunnel</b>	<b>7</b>
1.1 Algemeen	7
1.2 Spoorwegovergang Esperanto	7
1.3 Locatie Helperzoomtunnel	8
1.4 Vrachtverkeer, hulpdiensten en openbaar vervoer	9
<b>2. Verkeersveiligheid en leefomgeving</b>	<b>11</b>
2.1 Algemeen	11
2.2 Inrichting straten	11
2.3 Parkeren	12
2.4 Groen	12
<b>3. Verkeersstromen- en prognoses</b>	<b>13</b>
3.1 Algemeen	13
3.2 Helpman	14
<b>4. Bereikbaarheid</b>	<b>16</b>
4.1 Algemeen	16
4.2 Tijdens de bouw	16
4.3 Fietsers	17
<b>5. Vondellaan</b>	<b>18</b>
<b>6. Geluid en lucht</b>	<b>19</b>
6.1 Geluid	19
6.2 Lucht	19
<b>7. Proces</b>	<b>21</b>
<b>8. Project</b>	<b>22</b>
8.1 Algemeen	22
8.2 Verdiepte ligging	22

# Inleiding

Op 22 november 2012 vond een informatieavond plaats over het project Aanpak Ring Zuid voor de bewoners van de Helperzoom en omgeving. De aanwezigen kregen een toelichting op het project en in het bijzonder op het plan een tunnel aan te leggen tussen de Helperzoom en het Europapark. Tijdens de avond werden veel vragen gesteld en opmerkingen gemaakt. Het verslag van deze avond is te lezen op [www.aanpakringzuid.nl](http://www.aanpakringzuid.nl).



*Afbeelding 1: Wethouder Joost van Keulen spreekt de volle zaal toe.*

Op deze avond konden bezoekers naast mondeling vragen stellen ook schriftelijk reageren. Er zijn 96 reactieformulieren en mailberichten binnengekomen. In dit rapport staan de verschillende vragen, opmerkingen en suggesties samengevat, met per thema een reactie namens de stuurgroep Aanpak Ring Zuid. Het gaat daarbij om vragen en opmerkingen die direct verband houden met het project. In verband met de privacy worden hierbij geen namen van vragenstellers genoemd, omdat er niet expliciet toestemming is gevraagd deze openbaar te maken. Daarom wordt in dit rapport naar personen verwezen in termen van “vragensteller”, “indiener” of “bewoners”.

Voordat de specifieke vragen en opmerkingen aan de orde komen, start dit rapport hieronder met een kort overzicht met achtergrondinformatie over het project en het ontwerp.

## **Rijk, provincie en gemeente werken samen**

Het project Aanpak Ring Zuid is een project van het rijk, provincie en gemeente. Het gaat om een rijksweg en daarover neemt de minister de besluiten. Maar de rijksweg gaat dwars door stedelijk

gebied, langs woonwijken, scholen en bedrijven, en is vervlochten met gemeentelijke en provinciale wegen. Daarom is besloten van de ombouw van de ringweg een gezamenlijk project te maken en vormen bestuurders van de drie overheden samen de stuurgroep Aanpak Ring Zuid.

### **De weg naar het ontwerp toe**

Het plan voor de aanpak van de zuidelijke ringweg heeft een lange geschiedenis. Al begin jaren negentig was duidelijk dat er iets moest gebeuren aan de ringweg om de stad en de regio in de toekomst bereikbaar te houden. Toen is onderzoek gestart naar hoe het verkeer op de ring beter en veiliger door zou kunnen rijden, en hoe tegelijkertijd de kwaliteit van de leefomgeving rond de ringweg zou kunnen verbeteren. In 2009 is een belangrijke mijlpaal bereikt. Nadat verschillende alternatieven waren onderzocht, besloten het rijk, de provincie en de gemeente samen de ringweg op het bestaande tracé om te bouwen. Deze oplossing – het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) – bestaat uit een ongelijkvloers Julianaplein en Vrijheidsplein en een verdiepte ligging tussen het Julianaplein en het Europaplein. De principeoplossing van het BVA is inmiddels verder uitgewerkt in een ontwerp.

### **Toevoeging Helperzoomtunnel**

Het Voorlopig Ontwerp (VO) is in september 2011 gepresenteerd. Daarna is het VO verder uitgewerkt en is er in de zomer van 2012 een Helperzoomtunnel aan toegevoegd. Eerste aanleiding hiervoor was de spoorwegovergang bij de Verlengde Lodewijkstraat/Esperantostraat. In verband met de komst van extra treinen is een gelijkvloerse kruising daar in de toekomst uit het oogpunt van veiligheid niet meer mogelijk.

Een tunnel voor autoverkeer op deze plek is voor de stuurgroep geen optie. Door de benodigde diepte en hellingen zou de tunnel te ver van de kruising weer boven de grond komen en het Sterrebos doorsnijden. Bovendien zou een tunnel hier leiden tot een sterke toename van het verkeer op de Waterloolaan.

Een nieuwe tunnel onder het spoor ter hoogte van de Helperzoom biedt een alternatief voor het sluiten van de Esperanto-spoorwegovergang. Deze verbinding is ook nodig, omdat zij essentieel is voor het openbaar vervoer (bussen), de brandweer, de ambulancedienst en de politie. In het dagelijks gebruik zal de tunnel vooral een functie hebben voor mensen die in de omgeving wonen en werken. Daarmee zal de verkeersdruk op de Waterloolaan en de Vondellaan verminderen ten opzichte van het VO zonder Helperzoomtunnel, en verspreidt het verkeer zich gelijkmatiger over de zuidelijke stadswijken. De tunnel vormt geen alternatieve route voor de zuidelijke ringweg zelf, omdat die route door het ongelijkvloers maken van het Julianaplein in de toekomst aanmerkelijk minder reistijd zal kosten.

### **Waar komt de Helperzoomtunnel?**

De plek van de Helperzoomtunnel staat nog niet vast. De projectorganisatie is bij het berekenen van de verkeersprognoses en de milieueffecten uitgegaan van de locatie Helper Brink. De stuurgroep Aanpak Ring Zuid heeft de projectorganisatie gevraagd ook de locaties Goeman Borgesiuslaan en De Savornin Lohmanlaan te onderzoeken, en daarnaast twee nieuw ingediende alternatieven te beoordelen. Het gaat om een meer zuidelijke variant die door het Wijkcomité Helpman is aangedragen en de variant “Kempkensbergtunnel”, die Arthur Kamminga in december 2012 heeft ingediend.

De oorspronkelijke planning was dat de stuurgroep in november 2012 een keuze zou maken voor de locatie. Dit keuzemoment is nu uitgesteld tot februari 2013, om de bewoners meer gelegenheid te geven mee te denken over de keuze van de varianten. De inpassing van de tunnel en een zo veilig mogelijke inrichting van de wegen en de omgeving maken deel uit van dat proces.



# 1. Helperzoomtunnel

## 1.1 Algemeen

Veel reacties hebben betrekking op de komst van de Helperzoomtunnel. Reden hiervoor is de vrees dat de tunnel extra verkeer zal trekken naar de zuidelijke stadswijken. Een aantal indieners geeft aan dat het leefbaar en bereikbaar houden van de stad belangrijk is, maar dat dit niet ten koste mag gaan van de zuidelijke wijken. Zij vragen af te zien van de tunnel. Verder leeft de vraag hoeveel de Helperzoomtunnel kost. Ook wijzen bewoners erop dat de gemeente eerder heeft aangegeven dat de komst van de fietstunnel bij het station Europapark zou voorkomen dat bezoekers van het voetbalstadion lopend/fietsend de wijk Helpman in trekken. Zij vragen wat de gevolgen van de Helperzoomtunnel zijn in dit verband.

### *Reactie Algemeen*

De stuurgroep en de projectorganisatie willen graag in gesprek blijven met de buurtorganisaties en de scholen om de zorgen te bespreken en waar mogelijk samen op te lossen. Het besluit over de locatie van de Helperzoomtunnel is uitgesteld, om hierover meer met de bewoners te kunnen overleggen.

Uit de verkeersprognoses voor de Helperzoomtunnel komt naar voren dat de tunnel de verbinding vormt tussen Helpman-Oost en het Europapark en van beperkte betekenis is voor autoverkeer van buiten Helpman. Verreweg het meeste verkeer vanuit Assen naar de stad of richting Hoogezand (en vice versa) zal in de nieuwe situatie de voorkeur geven aan de snellere route over de ring. Die route kost door het ongelijkvloers maken van het Julianaplein namelijk aanmerkelijk minder reistijd. Het verkeer kan zonder verkeerslichten ongehinderd doorrijden naar de afslag bij het Europaplein en vandaar naar het Europapark. De tunnel zal naar verwachting daarom niet leiden tot veel sluipverkeer door De Wijert en Helpman. Dit komt naar voren uit de berekeningen die zijn gemaakt met verkeersmodellen.

De kosten voor de Helperzoomtunnel bedragen ca. 19 miljoen euro. Dit bedrag wordt betaald uit het projectbudget.

Wat betreft het voetbalstadion werken de gemeente Groningen, de regiopolitie Groningen, het Openbaar Ministerie en FC Groningen intensief samen om de groepen supporters in beeld te krijgen. Het beleid is om supportersgroepen te scheiden. Bezoekende supporters krijgen tijdens risicowedstrijden een verplichte “auto en/of buscombinatie” opgelegd. Tijdens A-wedstrijden komen bezoekende supporters met auto's en bussen (vrij vervoer) naar parkeerterrein P4, aan het einde van de Gideonweg. Door de ligging en de afgesloten route naar het uitvak is er geen sprake van kruisende bezoekersstromen. Voor de eigen bezoekers uit de regio zijn de nabij gelegen parkeer terreinen (P1-P3, P5) en het station Europapark de aangewezen aan- en afvoerroutes. Overigens gaat paragraaf 2.3 in op vragen die specifiek over het thema parkeren zijn gesteld.

## 1.2 Spoorwegovergang Esperanto

In de eerste plaats wil een aantal mensen weten waarom het vierde spoor ter hoogte van de Esperantostaat er eigenlijk moet komen, en om wat voor extra treinen het dan gaat. Een andere veelgestelde vraag is of het mogelijk is bij de Esperanto-overgang een brug te maken in plaats van een tunnel. Ook worden de suggesties gedaan om het vierde spoor te laten beginnen bij het station

Europapark, of om de tunnel van de ringweg extra breed te maken, zodat de Esperantotunnel onder het spoor door daar in meegenomen kan worden.

Verder zijn vragenstellers benieuwd wanneer het vierde spoor wordt aangelegd, en of de gemeente garandeert dat de Esperantokruising open blijft totdat het vierde spoor wordt aangelegd. Ook leeft de vraag of er nog steeds een fietstunnel komt in het verlengde van de Waterloolaan, en zo ja, of deze dan gelijkvloers wordt.

### *Reactie Spoorwegovergang Esperanto*

De Regio investeert in verbetering van het openbaar vervoer. Dit heeft tot gevolg dat er extra treinen de spoorwegovergang Esperanto passeren. Om de veiligheid te blijven garanderen is het noodzakelijk dat de huidige spoorwegkruising wordt vervangen door een ongelijkvloerse verbinding. Noodzaak van de ongelijkvloerse verbinding is dus niet het enkele feit dat er een vierde spoor komt, maar dat het spoor drukker gebruikt wordt. Zo gaan er bijvoorbeeld extra treinen van/naar Assen rijden.

Er is gevraagd of er geen brug kan komen in plaats van een tunnel op de huidige plek van de Esperanto-overgang. Een brug over het spoor is moeilijker te realiseren dan een tunnel. Dit komt door de bovenleiding van de trein die de te overbruggen hoogte groter maken. Dit maakt de benodigde ruimte aanzienlijk groter dan bij een tunnel. Daarnaast blijft het bezwaar bestaan dat het verkeer over de Waterloolaan zal toenemen.

De viersporigheid kan niet pas beginnen bij het Europapark, omdat het gaat om treinen die vanaf de stad Groningen rijden.

Het is niet effectief om de verdiepte bak van de ringweg extra breed te maken en de Esperantotunnel daarin mee te nemen. De verdiepte bak ligt zo laag, dat de Esperantotunnel veel te steil zou worden.

Volgens de huidige planning gaat de spoorwegovergang tussen 2015 en 2020 dicht. Rijk, provincie en gemeente doen hun best de plannings van de verschillende grote projecten zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen, zodat de afsluiting van de overweg in de Esperantostraat zo min mogelijk overlast veroorzaakt. Afstemming van de verschillende projecten vindt plaats binnen het project *Groningen Bereikbaar!*, een samenwerkingsverband van de gemeente en de provincie Groningen, ProRail, Rijkswaterstaat en Groninger werkgevers.

Wat betreft de fietsverbinding zullen veel fietsers kiezen voor de nieuwe fietstunnel onder het spoor door bij het Europapark, die kort geleden is geopend. Verder is een fietstunnel onder het spoor ter plekke van de Esperantostraat één van de optimalisaties (wensen om het ontwerp nog beter te maken). Binnen het beschikbare budget is hier op dit moment geen geld voor, maar mogelijk kan de optimalisatie wel worden uitgevoerd als een aannemer hiervoor bij de aanbesteding een goede aanbieding doet.

### **1.3 Locatie Helperzoomtunnel**

Een veelgestelde vraag is waarom de nieuwe fietstunnel bij het station Europapark niet kan worden uitgebreid tot een autotunnel. Daarnaast willen meerdere mensen weten of de Helperzoomtunnel zuidelijker kan komen, bijvoorbeeld ten zuiden van Helpman (Essen). De inbrengers vinden dit veiliger en zij menen dat het voor minder overlast in de wijk zal zorgen. Verder dragen indieners de volgende suggesties aan voor alternatieven voor de Helperzoomtunnel:

- Laat de situatie naast de verzonken ringweg deels in tact en bouw de tunnel zo dicht mogelijk bij de oude overgang. Dat is wellicht jammer voor het idee van het herstel van het Sterrebos, maar het is minder erg dan de gevolgen voor de wijk.

- Spreid de verkeersdruk in Helpman door niet één Helperzoomtunnel maar meerdere Helperzoomtunnels te ontwikkelen. Bijvoorbeeld één bij de Helper Brink en één bij de Goeman Borgesiuslaan.
- Maak een afslag op de A28 ter hoogte van de Vestdijklaan, die uitkomt op een verbrede Vestdijklaan en overgaat op de Esserweg en vervolgens op de Rouaanstraat.
- Maak een tunnel ter hoogte van de benzinepomp de Helperzoom, ter hoogte van de Kempkensberg.
- Leg een ontsluitingsweg onder het spoor aan over gereserveerde grond (recht op de Duinkerkenbrug).
- Maak de aanvoerweg vanaf de Hereweg naar de tunnel via een weg in de buurt van de Bachkade (enkel voor snelverkeer).

Over de mogelijke locaties zijn er verschillende meningen, afgaande op de reacties. Zo vindt een bewoner dat de tunnel niet door Klein Martijn mag gaan, omdat er dan teveel verkeer door deze woonwijk zou komen. Een andere indiener meent dat extra autoverkeer door de De Savornin Lohmanlaan geen reëel alternatief is. Ook wordt betoogd dat als er een tunnel moet komen, deze dan bij de Helper Brink aangelegd moet worden. Daar is de Helperzoom aan de oostkant onbewoond, waardoor er minder geluidsoverlast en last van fijnstof zal zijn. Bovendien is het dan niet nodig een deel van volkstuincomplex Tuinwijk af te breken. Verder merkt een indiener op dat als de overweg Esperanto wordt afgesloten en de tunnel in verlengde van Helper Brink komt, de Helperzoom richting de stad een doodlopende weg wordt.

#### *Reactie Locatie Helperzoomtunnel*

De fiets/voetgangerstunnel bij het Europapark kan niet geschikt gemaakt worden voor auto's. Aan een fietstunnel worden andere eisen gesteld dan aan een autotunnel, zowel wat betreft de helling en de doorrijhoogte als wat betreft de verkeersveiligheid. De fietstunnel bij het station Europapark loopt in een S-bocht. Dit is voor auto's niet toegestaan, omdat het zicht dan niet goed genoeg is en de verkeersveiligheid in het geding komt. In verband met de helling is het echter niet mogelijk de tunnel rechtdoor aan te leggen. Ter plekke is voor auto's ca. 150 meter nodig om de onderdoorgang te maken. Deze ruimte is daar niet beschikbaar.

Zoals ook in het begin van deze rapportage is aangegeven, zijn de locaties Helper Brink, Goeman Borgesiuslaan en De Savornin Lohmanlaan in onderzoek. De oorspronkelijke planning was dat de stuurgroep in november 2012 een keuze zou maken voor de locatie. Dit keuzemoment is nu uitgesteld tot februari 2013, om de bewoners meer gelegenheid te geven mee te denken over de keuze van de varianten. Bij deze afweging zullen de bovengenoemde ingediende suggesties voor alternatieven voor de Helperzoomtunnel en de verschillende meningen die zijn gegeven over de locatie een rol spelen.

Verder hebben het Wijkcomité Helpman en de Stichting Leefomgeving een meer zuidelijke variant van de Helperzoomtunnel voorgesteld. De stuurgroep heeft toegezegd deze variant door de projectorganisatie nader te laten beoordelen.

#### **1.4 Vrachtverkeer, hulpdiensten en openbaar vervoer**

Een terugkerende vraag is of er ook vrachtverkeer en/of bussen door de nieuwe Helperzoomtunnel mogen rijden. Hierbij geeft een aantal indieners aan dat vrachtverkeer door de tunnel niet wenselijk is, o.a. omdat dit onveilig is bij vervoer van gevaarlijke stoffen en omdat dit sluipverkeer zal veroorzaken vanaf de afrit Zuid A28. Ook is er interesse in specifieke busverbindingen, bijvoorbeeld

of het in de nieuwe situatie mogelijk is de stadsbus naar de Haydnlaan over de Beethovenlaan en de Brinklaan te laten rijden.

Verder wil een aantal indieners weten of het mogelijk is de Helperzoomtunnel niet aan te leggen, en een speciale voorziening voor alleen de hulpdiensten te treffen. Een vraag die daarop lijkt is of de tunnel ook alleen opgesteld kan worden voor hulpdiensten, bussen en fietsers.

Een algemene opmerking over vrachtverkeer is dat goederenvervoer per binnenvaart en trein 75% zal groeien tot 2050 en dat dit zal fungeren als vervanging van het vrachtverkeer (“modalshift”).

#### *Reactie Vrachtverkeer, hulpdiensten en openbaar vervoer*

De tunnel zal worden gebruikt door de hulpverleningsdiensten. Het is nog de vraag of de tunnel ook wordt opengesteld voor regulier vrachtverkeer. Dit is een punt van nader onderzoek. Dat er bussen door de nieuwe tunnel gaan rijden lijkt zeker. Daarbij zijn diverse busroutes door Helpman mogelijk. De komende tijd zullen de mogelijkheden hiervoor nader worden uitgewerkt. Dat gebeurt in overleg met het OV-bureau Groningen-Drenthe, dat het busverkeer in beide provincies coördineert. Ook bewoners zullen voor dit overleg worden uitgenodigd. Er komt dus in een later stadium meer duidelijkheid over specifieke busverbindingen.

Verder is de Helperzoomtunnel niet alleen belangrijk voor het openbaar vervoer en de hulpdiensten, maar is hij ook noodzakelijk voor autoverkeer voor mensen die in de omgeving wonen en werken.

Een Helperzoomtunnel zonder autoverkeer is voor de stuurgroep geen optie.

Wat betreft de opmerking over “modalshift”: alle prognoses wijzen op toename van het verkeer, ook voor het vervoer per vrachtauto. Voor- en natransport gaat meestal nog per vrachtauto. Daarnaast kiest veel vrachtvervoer in verband met de snelheid voor de weg. En ook als het begin en/of eindpunt niet in de buurt van het spoor of het water liggen, is vrachtverkeer over de weg nog aantrekkelijk.

## 2. Verkeersveiligheid en leefomgeving

### 2.1 Algemeen

Er zijn opmerkingen gemaakt over de verkeersveiligheid en de leefomgeving van de wijk Helpman en haar bewoners. Een indiener vreest dat de extra verkeersdruk ten koste zal gaan van de wijk, de waarde van de huizen zal dalen, het uitzicht op het park zal verdwijnen en er betaald parkeren zal komen. De grootste zorg van de mensen betreft de kinderen en de ouderen in de wijk, omdat er veel scholen en een verpleegflat aan de Helper Brink staan. Een aantal indieners vindt de situatie met het vele fiets- en schoolverkeer nu al onveilig aan de smalle Helper Brink. Als het er nog drukker wordt, vrezen zij voor verkeersongevallen. De opmerking wordt gemaakt dat een tunnel Helpman in tweeën zal breken, terwijl de kinderen nog wel heen en weer moeten naar school. Ook wordt aangegeven dat Helpman-Oost weinig ruimte heeft om grotere verkeersstromen te verwerken. Door de aanleg van een tunnel ontstaat een gevaarlijke kruising met de Helperzoom. Dit tast de woonwijkfunctie ernstig aan.

Ook over de mogelijke locatie Goeman Borgesiuslaan zijn opmerkingen gemaakt. Zo wordt onder de aandacht gebracht dat het verkeer op de Van Ketwich Verschuurlaan sinds de ontsluiting met de A28 en A7 Drachten veel drukker is geworden en dat de weg nu al als sluiproute dient. Men vreest dat het daar na de komst van een tunnel onleefbaar zal worden en dat er sprake zal zijn van veel te grote luchtvervuiling.

Een indiener die al vier jaar bij de Bloemersmatunnel voor (brom)fietsen woont, ervaart daar veel (geluids)overlast van, en vreest dat een nieuwe tunnel voor autoverkeer voor nog meer overlast (geluid en fijnstof) zal zorgen. Deze bewoner geeft tevens aan dat een deel van Tuinwijk geruimd moet worden, en dat dit ten koste gaat van natuur, milieu en de leefbaarheid voor mens en dier.

#### *Reactie Algemeen*

Bij de keuze van de tunnellocatie speelt het waarborgen van de leefbaarheid en de veiligheid in Helpman een belangrijke rol. Aan de afweging voor de locatie zullen de resultaten van verschillende onderzoeken ten grondslag liggen. Bovendien wordt de keuze niet alleen gemaakt op basis van onderzoek, maar gebeurt dit in overleg met Wijkcomité Helpman en de bewoners.

De stuurgroep heeft begrip voor de zorgen over de verkeersveiligheid, de scholen en de verpleegflat in de wijk. Het is een opgave voor de projectorganisatie om de straten in de wijk in te richten met speciale aandacht voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Ook dit gaat de projectorganisatie samen met de scholen, bewoners en andere betrokken partijen uitvoeren. Hierbij zal nadrukkelijk worden gekeken hoe het verkeer van en naar de tunnel een plek krijgt. Daarbij zou bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer kunnen leiden tot een evenwichtiger spreiding van het verkeer door de wijk.

### 2.2 Inrichting straten

Wat betreft de inrichting van de straten is de vraag gesteld of eenrichtingsverkeer ook een optie is om de veiligheid te bevorderen. Ook willen indieners weten of de Helper Brink wordt verbouwd, of dat de weginrichting hetzelfde blijft. En als de Helper Brink wordt aangepast, of de bewoners dan ook inzicht krijgen in de geplande wijzigingen. Een bewoner van de Brinklaan doet de suggestie om het verkeer door eenrichtingsverkeer te scheiden, er een veilige straat van te maken, die tegelijkertijd groen is en parkeermogelijkheden biedt. Verder wordt gevraagd om het fietsverkeer Helperzoom en Verlengde Lodewijkstraat volledig te scheiden van het autoverkeer.

### *Reactie Inrichting straten*

De projectorganisatie is op dit moment samen met de bewoners en de scholen aan het bekijken wat de beste plek is voor de tunnel. Daarna wordt gezamenlijk besproken hoe de inrichting van de betreffende weg(en) zo veilig mogelijk uitgevoerd kan worden. Eenrichtingsverkeer is daarbij een optie. Ook wordt dan gekeken of bestaande wegen, zoals de Helper Brink, moeten worden heringericht. Aangedragen suggesties over het zorgen voor een veilige straat, die tegelijkertijd groen is en parkeermogelijkheden biedt, en het volledig scheiden van fietsverkeer en autoverkeer aan de Helperzoom en de Verlengde Lodewijkstraat komen daarbij aan de orde.

### **2.3 Parkeren**

De vraag is gesteld of de overheid kan stimuleren dat er parkeermogelijkheden buiten de wijken komen en dat er een goede busverbinding naar de stad komt. Zo hoeven er minder auto's de stad en de wijken in. Een specifieke vraag is waar ouders van kinderen van de Groningse Schoolvereniging en de Haydyschool 's ochtends en 's middags moeten parkeren als de tunnel er komt. Verder wijst men erop dat in verband met de Helperzoomtunnel gelet moet worden op het verkeer dat tijdens voetbalwedstrijden in de Euroborg zal gaan parkeren in de wijk Helpman.

### *Reactie Parkeren*

De provincie en de gemeente stimuleren inderdaad dat automobilisten buiten de stad parkeren en met de bus naar de stad komen. Dit doen zij door de transferia (P+R) buiten de stad uit te breiden en te verbeteren.

Bij de verdere uitwerking en inpassing van de Helperzoomtunnel vormt parkeren een belangrijk aandachtspunt, inclusief ruimte voor parkeren van ouders bij de scholen. De stuurgroep geeft de opmerking over het parkerende voetbalpubliek als aandachtspunt aan de projectorganisatie mee.

### **2.4 Groen**

Veel bewoners vinden het groen in de wijk belangrijk. Een van de vragen is waarom het Sterrebos wordt gered, en het park Groenestein wordt opgeofferd. Ook wil men weten of de stuurgroep rekening houdt met het groene karakter van Helpman. Een van de vragenstellers is benieuwd of het nodig is om bomen te snoeien en wijst daarbij op het historisch besef. Een andere indiener onderstreept dit, en merkt daarbij op dat de Helper Brink ooit de mooiste straat van de stad was. Verder wordt de suggestie gegeven om de Helper Brink te ondertunnelen, zodat Groenestein uitgebreid kan worden, en de kinderen rustig over kunnen steken.

### *Reactie Groen*

De stuurgroep is zich terdege bewust van het belang van groen in de wijk en heeft bij een eventuele herinrichting goede aandacht voor het park Groenestein.

Een nieuwe tunnel moet ruimtelijk goed inpasbaar zijn en aan de vereiste milieuvoorwaarden voldoen. Dit is niet alleen de wens van de stuurgroep, maar dit is ook wettelijk zo geregeld. Op dit moment wordt daarom voor de drie mogelijke locaties o.a. onderzoek gedaan naar de gevolgen voor ecologie/groen en water. Daarnaast zijn ook zaken als ruimtelijke en stedenbouwkundige inpassing, verkeerskundige inpassing, geluid, lucht en bodem onderwerp van studie.

# 3. Verkeersstromen en -prognoses

## 3.1 Algemeen

De verkeersprognoses van de projectorganisatie betreffen het jaar 2030. Dit is nog ver weg, en de vraag leeft dan ook of deze prognoses wel betrouwbaar zijn. Een vraag in het verlengde daarvan is of de basisaanname dat het verkeer in de nieuwe situatie zonder belemmeringen over de zuidelijke ring kan rijden wel correct is. Zullen er niet altijd opstoppingen blijven, waardoor het toch aantrekkelijker wordt om door de wijken te rijden? En op grond waarvan wordt er vanuit gegaan dat automobilisten altijd de snelste en niet de kortste route nemen?

Daarnaast betwijfelt een aantal indieners of er wel iemand gebruik zal maken van de Helperzoomtunnel, als het klopt dat iedereen via de ring de snelste route naar zijn werk neemt. Want vanuit Helpman zal men dan toch of op de fiets gaan, of de snelste route via de ringweg nemen. Een andere vragensteller denkt juist dat er veel meer verkeer dan voorspeld vanuit het zuiden (Assen) naar het Europapark door de wijken en de tunnel zal gaan.

Verder wil een vragensteller weten in hoeverre rekening is gehouden met ongewijzigde of afnemende verkeersdruk op de ringweg. En of het verkeer van en naar het nieuwe NS station Europapark ook is meegenomen.

Ook leeft de vraag waarom er geen verkeerscijfers van de huidige situatie zijn. En twee algemene verkeersvragen zijn:

1. Hoe hard mogen de auto's straks over de zuidelijke ringweg rijden als de kruisingen ongelijkvloers worden?
2. Waarom vervalt de volledige aansluiting op het Europaplein?

### *Reactie Algemeen*

De projectorganisatie maakt voor de verkeersprognoses gebruik van twee verkeersmodellen. Het gaat om het Nieuw Regionaal Model (NRM) van Rijkswaterstaat en het GroningenPlus model van de gemeente en de provincie. Deze geven de best mogelijke voorspelling van toekomstige verkeersstromen. Uit deze verkeersprognoses blijkt dat de doorstroming op de zuidelijke ringweg verbetert ten opzichte van de situatie zonder project, zowel tijdens de ochtend- als de avondspits. Uit de verkeersprognoses komt ook naar voren dat de Helperzoomtunnel vooral een functie zal hebben voor mensen die in de omgeving wonen en werken. Vanuit Helpman-Oost gaat dit verkeer door de tunnel naar de binnenstad (via de Europaweg) of rijdt het door richting Hoogezand (via het knooppunt Westerbroek), en vice versa. Overigens blijkt uit de praktijk dat automobilisten eerder geneigd zijn de snelste route te nemen dan de kortste route.

In de landelijk voorgeschreven verkeersmodellen die ten grondslag liggen aan de verkeersprognoses is hoge economische groei het uitgangspunt, en daardoor sterke toename van het verkeer. Reden hiervoor is dat het ontwerp zo lang mogelijk mee moet kunnen. Bovendien ontstaat zo inzicht in de milieueffecten in 'het slechtste geval'. Eventuele maatregelen – zoals geluidsschermen - worden hierop gebaseerd. In de modellen zijn onder andere veranderingen in de ontwikkeling van de stad meegenomen, bijvoorbeeld waar in de toekomst gebouwd gaat worden en waar nieuwe bedrijventerreinen worden gerealiseerd. In het scenario is rekening gehouden met toekomstige projecten waarover besluiten zijn genomen en de financiering rond is. Dit betekent dat ook het nieuwe NS station Europapark is meegenomen.

Het project Aanpak Ring Zuid verzamelt geen telcijfers of huidige verkeersaantallen. Voor het ontwerp en de milieuonderzoeken is de toekomstige situatie van belang, en de toe- en afname als gevolg van het project. Wel is het zo dat de wegbeheerders (gemeente, provincie en rijk) verkeersaantallen tellen op hun hoofdroutes. Deze cijfers (tot 2010 of 2011) worden openbaar beschikbaar gesteld door de wegbeheerders:

- [www.verkeersmonitor.nl](http://www.verkeersmonitor.nl) voor de telcijfers op hoofdroutes van de gemeente en de provincie.
- [www.rijkswaterstaat.nl/kenniscentrum/efficiënt\\_onderhoud/maandelijkse\\_telpuntrapportages](http://www.rijkswaterstaat.nl/kenniscentrum/efficiënt_onderhoud/maandelijkse_telpuntrapportages) voor de telcijfers op de rijkswegen, waaronder de A7.

De antwoorden op de twee algemene verkeersvragen zijn:

1. Op de zuidelijke ringweg wordt de maximumsnelheid 80 km per uur. Op de oostelijke en westelijke ringweg blijft de maximumsnelheid 70 km per uur. De zuidelijke ringweg is een rijksweg (N7), en de oostelijke en westelijke ringweg zijn van de provincie.
2. In het huidige plan krijgt het Europaplein een zogeheten halve aansluiting waarin de op- en afritten in de richting Drachten gehandhaafd worden. De op- en afritten richting Euvelgunne vervallen. Verkeer vanuit de richting Hoogezand kan straks vanaf het knooppunt Westerbroek en de oude N7 de Europaweg oprijden en vice versa. Na de aanleg van de Sontbrug kan het verkeer uit de richting Hoogezand ook vanaf de oostelijke ringweg de stad in- en uitrijden. Speciaal voor de hulpdiensten op de N7 komt er een calamiteitenafrit naar de Europaweg vanuit oostelijke richting en een calamiteitenoprit in oostelijke richting. De calamiteitenaansluiting aan de zuidzijde is nodig om de zuidbaan van de N7 voor hulpverleningsdienst beter bereikbaar te maken. Dit geldt zowel voor brandweer, ambulance als politie in beide richtingen, dus eventueel ook tegen de stroom in. De calamiteitenafrit aan de noordzijde is vooral een wens van de politie, zodat zij bij een spoedopdracht sneller de noordbaan van de N7 kunnen verlaten. Ruimtelijk is een reservering vastgelegd om in de toekomst een volledige aansluiting mogelijk te maken in het geval dat de verkeersintensiteiten dit noodzakelijk maken. Binnen het beschikbare budget is hier nu geen geld voor gereserveerd, maar het is wel een optimalisatie (wens om het ontwerp nog beter te maken) die zal worden bekeken als sprake is van een meevallende aanbesteding.

### 3.2 Helpman

Uit opmerkingen komt de veronderstelling naar voren dat het plan voor de zuidelijke ringweg het verkeer terug de wijken in stuurt en dat de Helperzoomtunnel ervoor zorgt dat de vier omliggende wijken onveilig worden.

Daarnaast vraagt men hoeveel verkeer er op dit moment rijdt op de Helper Brink, de De Savornin Lohmanlaan en de Goeman Borgesiuslaan, en wat de te verwachten verkeersaantallen zijn voor deze straten. Daarbij geeft een indiener aan dat hij ruim 1.800 auto's heeft geteld die rond 7.45 uur over het kruispunt Helper Brink-Coendersweg rijden.

Ook is meerdere malen de suggestie gegeven om in contact te treden met navigatie providers zoals TomTom, en overeen te komen de wijkroutes niet op te nemen in het systeem.

Verder zijn de volgende specifieke vragen gesteld:

1. Hoe veranderen de verkeersstromen bij de kruising Van Iddekingeweg – Hereweg?
2. Wat zijn de verkeerscijfers van de verkeersafslag zuid -> Van Ketwich Verschuurlaan -> Hereweg nu en in de nieuwe situatie?



3. Waarom wordt er vanuit gegaan dat verkeer vanuit afslag Groningen-zuid via de Van Iddekingeweg de wijk Helpman inrijdt in plaats van via de Van Ketwich Verschuurlaan en de Goeman Borgesiuslaan?
4. Hoe kom je in de nieuwe situatie vanuit de Oosterpoort met de auto naar de Brederoschool in de Wijert (binnen 30 minuten)?

### *Reactie Helpman*

Na de uitvoering van het project neemt het verkeer volgens de berekeningen op de stadswegen licht af en op de ringweg licht toe, vergeleken met de situatie zonder project. De verdeling van het verkeer over de stadswegen verandert. Zo krijgt met name de Vondellaan meer verkeer te verwerken, omdat daar een nieuwe aansluiting op de ringweg gerealiseerd wordt. Afhankelijk van de keuze voor de locatie van de Helperzoomtunnel zal ook daar een verkeerstoename plaatsvinden.

De plek van de Helperzoomtunnel staat nog niet vast. De projectorganisatie is bij het berekenen van de verkeersprognoses en de milieueffecten voor het Ontwerp-Tracébesluit uitgegaan van de locatie Helper Brink. Voor een tunnel ter hoogte van de De Savornin Lohmanlaan en de Goeman Borgesiuslaan zijn nog geen prognoses gemaakt. Dit maakt onderdeel uit van de onderzoeken naar de alternatieven.

Volgens een ruwe schatting rijden er nu over de drukste delen van de Helper Brink zo'n 3.000 auto's per dag. Als de tunnel in het verlengde van de Helper Brink komt te liggen zullen dat er 5.500 in het jaar 2030 zijn, in het geval er geen verkeersmaatregelen in de wijk worden genomen. Zonder aanleg van een tunnel zijn dat er in het jaar 2030 op het drukste punt (ter hoogte van de Verlengde Hereweg) 3.000 en op het rustigste punt (ter hoogte van de Helperzoom) 1.000.

Wat betreft de suggestie om in contact te treden met navigatie providers zullen in overleg met samenwerkingsorganisatie *Groningen Bereikbaar!* de mogelijkheden hiertoe worden onderzocht.

Voor wat betreft de specifieke vragen de volgende antwoorden:

1. De hoeveelheid verkeer op en van de Van Iddekingeweg neemt toe met 7.000 motorvoertuigen per etmaal zonder project naar 8.000 motorvoertuigen per etmaal met project. Op de Verlengde Hereweg neemt dit juist af van 11.500 motorvoertuigen per etmaal zonder project naar 9.500 motorvoertuigen per etmaal met project.
2. Het project Aanpak Ring Zuid verzamelt zoals gezegd in bovenstaande reactie geen telcijfers van de huidige situatie, maar kan alleen aangeven hoe de situatie is in 2030 met en zonder project. De hoeveelheid verkeer op de Van Ketwich Verschuurlaan (ter hoogte van de A28) is dan 11.500 motorvoertuigen per etmaal zonder project, en 11.500 met project. Ten oosten van de Vondellaan is dat respectievelijk 5.000 zonder project en 5.500 met project.
3. Als het om het voorbeeld van de route via de ring of door Groningen Zuid gaat, dan is het voorbeeld voor de route via de Van Iddekingeweg gekozen, omdat het de meest directe route naar de Helperzoomtunnel is. De genoemde route is ook mogelijk, maar zal in essentie hetzelfde beeld opleveren.
4. De twee meest voor de hand liggende route zijn of via de Griffeweg – Europaweg - N7 - A28 - A28 afslag Groningen Zuid, of via Zuiderpark – Hereweg – nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan – A28 – A28 afslag Groningen Zuid.

# 4. Bereikbaarheid

## 4.1 Algemeen

De verwachting leeft dat grote werkgevers nabij de op- en afritten die komen te vervallen (Oosterpoort en Hereweg) straks niet goed meer te bereiken zijn, waardoor het verkeer de wijken in zal rijden. Een Helperzoomtunnel is volgens een van de indieners de slechtst denkbare oplossing voor dit probleem. Een andere indiener doet de suggestie om na te gaan waar de arbeidsplaatsen zijn voor mensen van buitenaf, en op basis daarvan te bepalen waar afritten van de ring nodig zijn. Verder wordt gevraagd of het zware vracht- en bevoorradersverkeer uit de binnenstad wordt gedwongen een route over de ringweg te kiezen en niet door de wijken heen. Een andere vraag is hoe je verkeer afdwingt op de ring te blijven tot ze in de buurt van hun arbeidsplek zijn. Daarnaast doet een indiener de suggestie om grote werkgevers te verplichten in gezamenlijkheid pendelbussen in te zetten vanaf transferia (ook de gemeentelijke sociale dienst), en dit te koppelen aan een verbod om vanaf een bepaald aantal kilometers buiten de stad met de auto naar Groningen te komen.

### *Reactie algemeen*

In 2009 hebben het rijk, de provincie en de gemeente gekozen voor ombouw van de zuidelijke ringweg op het bestaande tracé, met een ongelijkvloers Julianaplein en een verdiepte ligging tussen het Julianaplein en het Europaplein. Deze uitgangspunten hebben geleid tot het uitgewerkte ontwerp, waarin de op- en afritten Oosterpoort en Hereweg zijn vervallen. Er blijft wel een aansluiting van de Hereweg op de ringweg, via een nieuwe verbindingsweg langs de Maaslaan. Verder komt er een nieuwe aansluiting op de A7 bij de Vondellaan en blijft de afslag Zuid van de A28 bij de Van Ketwich Verschuurlaan bestaan. Uit de verkeersprognoses blijkt dat de doorstroming op de stadswegen na uitvoering van het project gegarandeerd blijft en dat de verandering in de verkeersstromen geen problemen oplevert voor de bereikbaarheid van de stadsdelen en de economische centra. Het is daarmee ook niet aan de orde om op basis van de locatie van arbeidsplekken te gaan bepalen waar op- en afritten moeten komen. In het kader van *Groningen Bereikbaar!* worden al vóór de ombouw van de ringweg maatregelen getroffen om het (vracht)verkeer aan te moedigen de meest optimale route naar hun bestemming – bijvoorbeeld hun arbeidsplek - te kiezen, en dus niet door de wijken te rijden. Onder meer door meer elektronische borden te plaatsen en door verkeerslichten beter in te stellen, met behulp van cameratoezicht. Verder zijn overheden en bedrijfsleven in de regio Groningen-Assen sinds juni 2010 samen aan de slag om het autogebruik in de spitsperiode terug te dringen. Dit gebeurt in een veel breder kader dan het project Aanpak Ring Zuid, namelijk in het kader van het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio en de stad in zijn algemeenheid. Hiervoor is een programma “Mobiliteitsmanagement” opgezet. Daarbij stimuleren werkgevers hun werknemers op verschillende manieren om alternatieven voor de auto te gebruiken. Bijvoorbeeld de fiets, het openbaar vervoer, P+R of telewerken. Overleg over het inzetten van pendelbussen en beleid naar personeel over autogebruik maakt hier onderdeel van uit.

## 4.2 Tijdens de bouw

Een veelgestelde vraag is hoe lang de ombouw van de zuidelijke ringweg gaat duren. Verder is een indiener benieuwd naar de (extra) drukte op het lokale wegennet tijdens de ombouw van de zuidelijke ringweg. Ook willen indieners weten hoe het verkeer wordt omgeleid tijdens de aanleg van

de verdiepte ligging van de ringweg.

Meerdere mensen zijn geïnteresseerd of de verkeersdrukke in de straten van Helpman toeneemt tijdens de ombouw van de ringweg en de aanleg van de Helperzoomtunnel. Verder is men benieuwd hoe de verkeersstromen tijdens de bouwperiode door Helpman gaan lopen. Ook leeft de vraag of er verkeersprognoses beschikbaar zijn voor Helpman tijdens de ombouw. Tot slot benadrukken indieners dat er aandacht moet zijn voor de gevolgen in Helpman tijdens de bouwperiode. Zij vragen welke maatregelen er getroffen worden om de leefbaarheid te garanderen en chaos te voorkomen.

#### *Reactie tijdens de bouw*

De ombouw van de zuidelijke ringweg zal naar verwachting vijf jaar in beslag nemen, van 2015 - 2019. De werkzaamheden vinden niet gedurende de hele bouwperiode overal tegelijkertijd plaats. In principe wordt gestart aan de buitenkanten van het traject. Zo kan de rest van de ring Groningen vervolgens fungeren als omleidingsroute. Daarnaast blijven op het middendeel van het traject (verdiepte ligging) de hele periode 2x2 rijstroken beschikbaar voor het wegverkeer. En door realisatie van de nieuwe Noordzeebrug en de Sontbrug vóór de start van de ombouw van de zuidelijke ringweg kunnen andere wegen meer verkeer verwerken.

Tijdens de bouw zal sprake van hinder zijn. De projectorganisatie doet er alles aan om de overlast tot het uiterste minimum te beperken. Dat gebeurt in nauw overleg met werkgevers, het OV-Bureau Groningen-Drenthe en organisaties van vervoerders, weggebruikers en bewoners. Hierbij is het nationale Minder Hinder Plan van Rijkswaterstaat een belangrijke leidraad voor de aanpak.

De projectorganisatie stelt met samenwerkingsorganisatie *Groningen Bereikbaar!* een bereikbaarheidsplan op voor de bouwperiode. Dit gebeurt onder andere op basis van verkeersprognoses. In het plan staan maatregelen zoals omleidingsroutes, extra inzet van P+R en openbaar vervoer en de fasering van de werkzaamheden. Het plan moet ervoor zorgen dat er zo min mogelijk extra files en ongewenst sluipverkeer ontstaan, en dat het verkeersveilig is. Als dit plan klaar is, wordt dit besproken met de platforms voor bewonersorganisaties, bewoners, bedrijven en weggebruikers. Zaken zoals verkeersdrukke tijdens de ombouw op het lokale wegennet, omleiding van het verkeer, verkeersstromen en verkeersprognoses komen hierbij aan de orde.

Terecht is opgemerkt dat de realisatie van het project overlast voor omwonenden kan veroorzaken, zoals geluid, trillingen, tijdelijke omleggingen en bouwverkeer. De aannemer wordt verplicht om een leefbaarheidsplan met maatregelen voor de bouwperiode op te stellen, zo nodig per wijk. Dit plan moet de aannemer ook met de betrokken omwonenden bespreken.

### **4.3 Fietsers**

Men wil weten wat er tijdens de bouwperiode voor fietsers gaat veranderen. Ook wordt gevraagd of fietsers tijdens de ombouw dezelfde routes kunnen blijven fietsen of dat er alternatieve routes komen.

#### *Reactie Fietsers*

Tijdens de ombouw zullen er inderdaad periodes zijn dat fietsers in een bepaald gebied via een vervangende route moeten rijden. Als een hoofdfietsroute tijdelijk komt te vervallen, wordt gezorgd voor een vervangende route. Hierbij zal de extra tijd die het omrijden in beslag neemt tot een minimum worden beperkt.

## 5. Vondellaan

De uitvoering van het plan zal voor de bewoners van de Vondellaan veranderingen tot gevolg hebben. Een indiener geeft aan dat op een bijeenkomst voor bewoners van de Vondellaan is verteld dat de Vondellaan geen aansluiting krijgt op de ring, en vraagt of dit klopt. Ook willen indieners weten waar de enorme stijging van het verkeer op de Vondellaan vandaan komt. Een andere vraag is hoe deze extreme toename van verkeer wordt opgevangen en wordt verantwoord, en welke maatregelen worden genomen om de verkeersstromen te beperken en het autoverkeer te verminderen. Een vragensteller geeft aan dat de Helperzoomtunnel er zou komen om de Vondellaan te ontzien en vraagt of er bij de keuze van de locatie rekening wordt gehouden met welke optie voor de Vondellaan het meest gunstig is. Een specifieke vraag is welke ontwikkelingen zorgen voor de toename van 1.500 verkeersbewegingen aan de Van Schendelstraat (nr. 99 naar 98 op de kleurenkaart).

Tot slot stelt een indiener dat de huizen aan de Vondellaan in waarde zullen dalen en vraagt hoe de bewoners hierin worden gecompenseerd.

### *Reactie Vondellaan*

De Vondellaan krijgt in het ontwerp dat er nu ligt wel een aansluiting op de zuidelijke ringweg (A7). De bewoners kunnen via de Vondellaan niet de A28 op, deze kunnen zij - net als nu - bereiken via de aansluiting bij de Van Ketwich Verschuurlaan.

De stijging van het verkeer op de Vondellaan komt door de nieuwe aansluiting op de ring die daar wordt gerealiseerd. Deze aansluiting is nodig, omdat de op- en afritten Hereweg en Oosterpoort komen te vervallen. Er is sprake van een forse toename van verkeer op de Vondellaan. Het is mogelijk ook met dit aantal een veilige weg van de Vondellaan te maken. Dit standpunt is gebaseerd op de mening van deskundigen hierover en ook op ervaringen met andere wegen in de stad. Het is wel nodig de Vondellaan opnieuw in te richten, met extra aandacht voor de veiligheid van de voetgangers en de fietsers. De projectorganisatie stelt hierin overleg met de bewonersorganisaties, scholen en andere belanghebbenden een plan voor op.

De toename aan de Van Schendelstraat wordt veroorzaakt door de aansluiting ter hoogte van de Vondellaan.

Een van de criteria bij de keuze voor de locatie van de Helperzoomtunnel is het effect van de locatie op het verkeer en de verandering in verkeersaantallen en de afwikkeling van het verkeer. Dit geldt niet alleen voor het verkeer op de Vondellaan, maar ook voor andere betrokken straten, zoals de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan, de Helper Brink, de Goeman Borgesiuslaan en de De Savornin Lohmanlaan.

Tot slot een antwoord op de vraag over compensatie. Mocht het zo zijn dat de veranderingen voor bepaalde bewoners een achteruitgang inhouden die onevenredig groot is, dan kunnen zij in aanmerking komen voor een schadevergoeding. Dit is wettelijk geregeld.

# 6. Geluid en lucht

## 6.1 Geluid

Een indiener wil weten welke wijken/straten worden meegenomen in de MER van de ringweg. Een andere vraag is welke maatregelen tegen geluidsoverlast in het plan zijn opgenomen. Hij stelt dat dit nodig zal zijn doordat de maximumsnelheid op de ring stijgt van 70 naar 80 km/u en de weg bij het Julianaplein ook fysiek omhoog gaat. In dit kader geven verschillende vragenstellers suggesties: overkapping van het deel tussen het Julianaplein en het begin van de verdiepte ligging, geluiddempende schermen vanaf de oprit Groningen Zuid richting Julianaplein en snelheidsbeperkende maatregelen zoals voldoende flitspalen. Verder vraagt iemand of het gehele traject tussen het Vrijheidsplein en het Europaplein wordt bestraat met fluisterasfalt. Ook stelt men de vraag of de projectorganisatie de huizen/flats in de omgeving van de nieuwe Helperzoomtunnel ook gaat isoleren. Deze huizen dateren uit de jaren 60 en zijn niet gebouwd op toename van verkeersstromen en de stijgende geluidsoverlast.

### *Reactie Geluid*

Welke wijken/straten worden meegenomen in de MER verschilt per onderzoek. Dit zal in de MER nader beschreven staan.

Om de geluidseffecten te bepalen, wordt voor het Milieu Effect Rapport (MER) een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Op basis van de resultaten van dit onderzoek worden indien nodig geluidswerende maatregelen genomen en/of worden geluidswerende voorzieningen aangelegd. Welke maatregelen dit zijn, is nu nog niet te zeggen. Dit is afhankelijk van de grootte van het knelpunt en de situatie ter plaatse. Er is dus nu ook nog geen specifieke reactie te geven op de aangedragen suggesties zoals de overkapping, de geluiddempende schermen, de snelheidsbeperkende maatregelen en het fluisterasfalt.

Het besluit over de nieuwe Helperzoomtunnel maakt geen onderdeel uit van het Ontwerp-Tracébesluit (OTB). Voor de aanleg is een omgevingsvergunning vereist, af te geven door de gemeente. Dit betekent onder andere dat op basis van onderzoek aangetoond moet worden dat de tunnel ruimtelijk inpasbaar is en aan de vereiste milieuvoorwaarden voldoet. Hieronder valt ook onderzoek naar verandering in de geluidsbelasting door het wegverkeer, waaruit zal blijken of aanvullende maatregelen nodig zijn. Pas daarna kan de vraag beantwoord worden of het nodig is om huizen/flats in de omgeving van de nieuwe Helperzoomtunnel te isoleren.

## 6.2 Lucht

Een indiener vraagt hoe het zit met de neerslag van fijnstof in de omliggende wijken van de zuidelijke ringweg. Een andere vraag is of er maatregelen worden getroffen tegen de uitlaatgassen van de auto's op de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan en/of op de ring ter hoogte van de Maaslaan. Dit is met name van belang als er opstoppingen ontstaan.

Verder wordt gesteld dat de verkeersstroom langs de Sontweg en de Trompsingel groter wordt, en dat de Radesingel daar ook last van krijgt. Gevraagd wordt of daar ook metingen worden gedaan. Een indiener stelt dat in een voorgaande bijeenkomst is toegezegd dat er een commissie fijnstof ingesteld zou worden en onderzoek zou doen. De vraag is wat de uitkomst van dit onderzoek is en wie de commissieleden zijn.

### *Reactie lucht*

De invloed van het project Aanpak Ring Zuid op de luchtkwaliteit wordt in het MER goed onderzocht. Hierbij wordt ook het effect van de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan meegenomen. Verder blijkt uit de verkeersprognoses dat het verkeer op de Radesingel in het jaar 2030 met en zonder project hetzelfde blijft.

De toezegging om een commissie fijnstof in te stellen die onderzoek gaat doen is de stuurgroep niet bekend. Wellicht wordt hier bedoeld op de uitvoering van een gezondheidseffectscreening (GES) door de GGD. De gemeente heeft de GGD hiervoor opdracht gegeven. Een GES brengt de mogelijke gevolgen van het project op de volksgezondheid in beeld.

## 7. Proces

Gevraagd wordt waarom het huidige plan zo anders is dan de maquette die is getoond in de Oosterpoort (*september 2011, red.*). Ook willen indieners weten wie de beslissing neemt over de locatie van de tunnel. Verder is er belangstelling voor eenzelfde soort bijeenkomst over de verandering van de fietsverbindingen tijdens en na de ombouw van de zuidelijke ringweg. En een indiener vraagt om spreektijd voor Kars Marnink van de Stichting Leefomgeving, zodat hij iets over de bezwaren van de stichting kan vertellen. Een andere indiener vindt dat mensen van de gemeente de plannen moeten toelichten.

### *Reactie Proces*

De totstandkoming van het huidige ontwerp is een proces van jaren geweest. Nadat verschillende alternatieven zijn onderzocht, besloten het rijk, de provincie en de gemeente in 2009 samen de ringweg op het bestaande tracé om te bouwen. Deze oplossing – het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) – bestaat uit een ongelijkvloers Julianaplein en Vrijheidsplein en een verdiepte ligging tussen het Julianaplein en het Europaplein. Het BVA is vervolgens verder uitgewerkt. In september 2011 presenteerde de stuurgroep het Voorlopig Ontwerp. Op basis van dit ontwerp zijn berekeningen uitgevoerd voor het verkeer in 2030 met het project en zonder het project. Uit deze berekeningen kwam in het voorjaar van 2012 een aantal knelpunten naar voren. Op basis daarvan is het ontwerp aangepast en verder uitgewerkt. In juli 2012 is dit verbeterde ontwerp gepresenteerd. Het wijkt af van het Voorlopig Ontwerp op de volgende punten:

Op het hoofdwegennet:

- Extra rijstrook bij de oprit naar de ringweg bij de Europaweg in westelijke richting.
- Iets andere inrichting van het wegvak tussen het Vrijheidsplein en de Laan Corpus den Hoorn.

Op het onderliggend wegennet:

- Geen aansluiting meer van de Vondellaan op de A28.
- Aanleg van een Helperzoomtunnel.

Over de locatie van de Helperzoomtunnel neemt de stuurgroep Aanpak Ring Zuid de beslissing. De stuurgroep bespreekt de resultaten van het locatieonderzoek eind februari.

De projectorganisatie zal in de platforms en de sessies met de bewonersorganisaties over de ontwerp-inrichtingsplannen speciale aandacht besteden aan de fietsverbindingen.

De Stichting Leefomgeving krijgt op elke bijeenkomst de gelegenheid om het woord te voeren.

Daarnaast heeft de stichting een eigen website, waarop hun standpunten te lezen zijn:

[www.zuidelijkeringweg.nl](http://www.zuidelijkeringweg.nl). Verder is de stichting lid van het platform bewonersorganisaties van het project Aanpak Ring Zuid en voert de projectorganisatie regelmatig ook langs andere wegen het gesprek met de stichting.

Tot slot is het project Aanpak Ring Zuid een project van het rijk, provincie en gemeente. De projectorganisatie bestaat uit medewerkers van alle drie de overheden, die ook allemaal het project kunnen toelichten.

# 8. Project

## 8.1 Algemeen

Een aantal vragen staat in het teken van het project in zijn algemeenheid. Een van de indieners stelt dat het project niet moet doorgaan. Het kost veel geld, het duurt jaren en de verkeersprognoses zijn onjuist, omdat er geen rekening wordt gehouden met de economische recessie.

Een ander geluid is dat een ringweg buiten de stedelijke bebouwing moet worden aangelegd. Dit gebeurt in alle grote steden in binnen- en buitenland. Dit plan kost veel geld en moet binnen 30 jaar zeker worden aangepast. Meerdere indieners stellen in het verlengde hiervan de vraag waarom de ringweg niet alsnog kan worden aangelegd tussen Groningen en Haren (zuidtangent). Ook wil men weten of de hele ringweg niet kan worden ondertunneld. Een andere vraag is of het niet mogelijk is een verdiepte ringweg voor doorgaand verkeer te maken en lokale wegen met op- en afritten er overheen.

Een indiener twijfelt eraan of dit plan wel de goede oplossing is. Hij vindt de zuidelijke ringweg geen ringweg, maar de belangrijkste toegangsweg tot Groningen en ziet het afsluiten van de twee op- en afritten als de oorzaak van alle problemen. Anderen doen de suggestie om een time out te nemen, terug te gaan naar de tekentafel, een pas op de plaats te maken en eerst na te denken over een goede oplossing.

Een heel andere vraag is waarom er niet is geïnvesteerd in openbaar vervoer (light rail en P+R rondom de stad) om zo de stad bereikbaar te houden. Nog een ander geluid is de vraag of er eigenlijk wel een probleem is. Bij een grote stad met ambitie horen opstoppingen in het verkeer.

Automobilisten wennen hieraan, of gaan meer de P+R gebruiken. Een suggestie die hier haaks op staat is om een totaalplan te maken voor al het verkeer in de hele stad, zoals Hausmann in Parijs.

## 8.2 Verdiepte ligging

Andere vragen en suggesties over het project betreffen specifiek de verdiepte ligging. De rode draad hierin is dat de op- en afritten Hereweg en Oosterpoort gehandhaafd moeten blijven, en de Helperzoomtunnel uit het project wordt geschrapt. Dit kan door het verdiepte deel te schrappen, maar de vraag wordt ook gesteld of het mogelijk is de verdiepte bak zodanig aan te passen dat in elk geval de op- en afrit op de Hereweg kan blijven bestaan. Meerdere mensen doen de suggestie de ringweg te verbreden naar 2x3 rijstroken, zodat de op- en afritten kunnen blijven. Een indiener geeft aan dat de ruimte bij de Maaslaan daarvoor wel is en dat de H.L. Wichersstraat al wordt afgebroken, en dat waar weinig ruimte is de ringweg op palen kan worden gezet. Ook vraagt een indiener of de projectorganisatie de mogelijkheid wil onderzoeken het verkeer vanuit het zuiden op de Hereweg te houden door ook een oprit naar het oosten te maken vanaf de Hereweg. Dit zou de Helperzoomtunnel overbodig maken.

Als onderliggend argument voor het handhaven van de op- en afritten wordt aangevoerd dat 80% van het verkeer bestemmingsverkeer is, dat juist de stad in moet. Anderen noemen de volgende voordelen van het handhaven van de op- en afritten: minder kilometers, minder omrijden en daardoor milieuvriendelijker en minder energieverbruik, minder verkeersdruk, verlaging van de kosten en minder weerstand tegen het plan. Deze insteek wordt ondersteund door een indiener die adviseert opnieuw naar de mogelijkheden te kijken om gemakkelijker de ring op en af te rijden. Deze persoon is van mening dat de ontsluiting van de Kempkensberg, de Linie en het Europapark onder de maat zijn, waardoor mensen alternatieve routes door de wijken zullen zoeken.



### *Reactie Algemeen en Verdiepte ligging*

De stuurgroep begrijpt dat er nog steeds breed wordt meegedacht en -gesproken over het project. Voor de stuurgroep staat het project Aanpak Ring Zuid echter niet ter discussie. Het plan voor de zuidelijke ringweg heeft een lange geschiedenis. Er heeft een intensief onderzoekstraject en zorgvuldige afweging van allerlei alternatieven plaatsgevonden. Hierbij zijn onder andere een tunnel op het bestaande tracé, een weg op palen, een weg met een parallelstructuur en drie zuidelijke varianten nadrukkelijk beschouwd. Uiteindelijk hebben het rijk, de provincie en de gemeente samen gekozen voor het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA), waarbij de ringweg op het bestaande tracé wordt omgebouwd. De afspraken over deze oplossing zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst die het rijk, de provincie en de gemeente op 10 november 2009 hebben ondertekend.

De keuze voor het BVA is niet alleen uit het oogpunt van bereikbaarheid gemaakt, maar juist ook uit het oogpunt van verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving. De verdiepte ligging zorgt voor minder overlast voor de omwonenden op het gebied van geluid, lucht en uitzicht. En de deksels maken het mogelijk het Sterrebos weer tot één geheel te maken en wijken weer aan elkaar te verbinden. Veel stadsbewoners zullen daarvan profiteren. Een heroverweging van het project is dan ook niet aan de orde. Dit betekent ook dat de bovenstaande suggestie om de verdiepte ligging te schrappen niet aan de orde is. De mogelijkheid om de op- en afrit Hereweg met verdiepte bak toch te handhaven of vanaf de Hereweg een andere oprit te maken is zorgvuldig onderzocht, maar dit blijkt niet uitvoerbaar te zijn. Voor verbreding naar 2x3 rijstroken is wellicht wel ruimte, maar de hellingen in de verdiepte bak zijn niet geschikt om te kunnen aansluiten op de Hereweg.

De stuurgroep heeft alle begrip voor de zorgen van mensen uit de wijk Helpman over de verkeersveiligheid en de leefomgeving. Daarom neemt de stuurgroep tot eind februari de tijd om de effecten op het onderliggende wegennet te beoordelen en, waar nodig, knelpunten daarin samen met bewoners en andere belanghebbende partijen zoveel mogelijk weg te nemen.

Tot slot een antwoord op de vraag waarom niet is geïnvesteerd in openbaar vervoer om de stad bereikbaar te houden. Het project Aanpak Ring Zuid is een van de vele projecten in het kader van het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio en de stad. Andere projecten betreffen het verbeteren van het openbaar vervoer, het verbeteren van fietsverbindingen en het uitbreiden van P+R en transferia.

**Aanpak Ring Zuid** maakt Groningen klaar voor morgen

