

## BIJLAGE 2 – Toelichting presentatie effecten verbetering Ring Zuid met halve-aansluiting Hereweg

Onderstaande toelichting bij bijlage 1, door Arthur Kamminga:

### Algemeen:

- Het gaat hier om verschillen ten opzichte van de verkeersaantallen in het Ontwerp-TracéBesluit (OTB). Dus NIET ten opzichte van de huidige situatie. Zo zal op het noordelijke deel van de Helperzoom al sowieso een grote afname van het verkeer zijn, omdat de spoorwegovergang wordt afgesloten. De toename van 500 auto's is dus slechts een kleine toename op een grote afname. Oftewel, nog steeds een forse afname van het verkeer.
- Het gaat hier bovendien om verkeersaantallen in het jaar 2030. Deze zijn uiteraard afhankelijk van de huidige inschattingen. Indien het aantal auto's minder zal toenemen dan in de gebruikte verkeersmodellen, dan heeft dat ook gevolg voor de in de presentatie genoemde effecten.
- In tegenstelling tot wat in de presentatie wordt gesuggereerd is de halve aansluiting Hereweg NIET bedoeld om de problematiek rondom de Vondellaan op te lossen. De op- en afrit bij de Hereweg is primair bedoeld om de Rivierenbuurt (m.n. de Maaslaan) te ontlasten en sluipverkeer door De Wijert en Helpman richting de (Verlengde) Hereweg te voorkomen.
- Voor de problematiek op de Vondellaan heb ik een aparte notitie gemaakt, die ik ook heb bijgesloten. De effecten hiervan zijn nog niet in de verkeersintensiteiten verwerkt.
- Op de kaartjes is niet te zien dat als gevolg van de Kamminga-varianten op zowel de toekomstige afrit als de oprit van de A28 bij de Vondellaan ieder 3000 auto's per dag minder zullen zijn. Dit is op de kaartjes niet weergegeven omdat de op- en afrit formeel tot de hoofdstructuur hoort, die niet op de kaartjes is weergegeven. Deze afname is echter erg belangrijk voor de doorstroming op het hele gedeelte Brailleweg-Hoornsediep OZ, inclusief de kruisingen met de andere wegen.

### Varianten:

- Er zijn door het Projectbureau vier varianten met de halve aansluiting Hereweg doorgerekend met een verkeersmodel. Er zijn echter nog veel meer varianten denkbaar. Ik sluit dus niet uit dat de uiteindelijke "beste oplossing" zal bestaan uit een combinatie, dus een variant die nog niet is doorgerekend.
- Variant 1 is mét aanleg van de verbindingsweg langs de Maaslaan (maar nog slechts met 2500 ipv 10500 auto's per dag) en verder géén maatregelen voor de Vondellaan. In deze variant stijgt het verkeer op de Vondellaan met 2500 auto's. Dit lijkt erg vreemd en ik twijfel daar een beetje aan, maar het komt zo uit het verkeersmodel. De verklaring is dat verkeer uit De Wijert via de op- en afrit snel op de Hereweg richting het centrum kan rijden. Alléén deze verkeersstroom kan de oorzaak zijn van de toename, aangezien er verder geen enkele nieuwe verbinding wordt toegevoegd ten opzichte van het OTB.
- Variant 2 is nog steeds zonder maatregelen voor de Vondellaan, maar dan zónder verbindingsweg langs de Maaslaan. Het schrappen van de verbindingsweg leidt door enig sluipverkeer door de Rivierenbuurt. Overigens is 1000 extra auto's per dag in het jaar 2030 nou niet echt wereldschokkend te noemen. Even snel uitgerekend, 1000 extra auto's betekent ongeveer om één extra auto per richting per twee minuten, de nachtelijke uren niet meegerekend.
- Variant 3 is wél met de verbindingsweg, maar met een beperkte toegang tot de Vondellaan. In deze variant is de Vondellaan alléén van/naar het centrum te berijden. Vanuit/naar De Wijert kan je dan dus NIET de snelweg op. In het OTB wordt het sowieso al onmogelijk om vanaf de A28 van/naar de Vondellaan te rijden. In deze variant wordt hetzelfde trucje toegepast voor de richtingen Hoogezand en Drachten. Het beperken van de toegang tot de Vondellaan leidt logischerwijs tot een toename op de alternatieve routes: de Van Iddekingeweg en de Van Ketwich Verschuurlaan. Ook op de Laan Corpus den Hoorn is dan een plus.
- Variant 4 is hetzelfde als variant 3, maar dan zónder verbindingsweg langs de Maaslaan.

## Conclusies

Mijn conclusie is dat er een vijfde variant moet worden onderzocht. Van de huidige vier varianten is variant 1 op zich goed, maar er moeten dan wel aanvullende maatregelen worden genomen voor de Vondellaan. Gedacht kan worden aan het beperken van de toegang. Maar dan niet zoals in variant 3 vanuit ALLE richtingen, maar vanuit slechts één richting. Bijvoorbeeld door verkeer vanuit de richting Hoogezand alleen toe te staan richting Centrum, niet richting Vondellaan. De druk op de Vondellaan wordt verminderd, terwijl de toename op wegen als de Laan Corpus den Hoorn wordt voorkomen. De effecten van deze vijfde variant zijn echter nog niet met het verkeersmodel onderzocht.

Het is wat mij betreft wenselijk dat de Raad beslist welke variant uiteindelijk wordt gekozen, of dat de Raad er voor kiest om géén verbeteringen aan te brengen. Het moet naar mijn idee niet zo zijn dat de wethouder in zijn eentje bepaalt wat er gaat gebeuren en dat de hele politiek dat vervolgens moet volgen. Zoals gezegd zijn er meer varianten mogelijk; het Projectbureau heeft deze 4 varianten uitgekozen omdat hierbij de effecten van de verschillende elementen duidelijk worden.

Als het aan demissionair wethouder Joost van Keulen ligt wordt het ontwerp NIET verbeterd en wijst hij op 25 april 2014 in de Stuurgroep Aanpak Ring Zuid alle varianten af, zo heeft hij mij één maand voor de verkiezingen expliciet laten weten. Ik vind dit niet te verkopen aan de omwonenden van de Zuidelijke Ringweg: met de halve-aansluiting Hereweg is het mogelijk om voor zeer weinig geld een belangrijke verbetering in het ontwerp aan te brengen die de overlast verminderd en de tegelijkertijd de bereikbaarheid vergroot. Dit zou voor iedere politicus die enigszins begaan is met de burgers rondom de ringweg en de bereikbaarheid moeten gelden als een "offer you can't refuse".

Het argument van Joost van Keulen was letterlijk "er is een toename op de Vondellaan, dus het is geen oplossing". Dat is dus feitelijk niet waar en derhalve géén geloofwaardig argument. Het totaalbeeld van de halve-aansluiting Hereweg is juist een grote verkeersafname in de wijken, een betere ontsluiting van het Stationsgebied, Binnenstad-Zuid en de omgeving Hereweg en een betere algemene bereikbaarheid. Overigens heeft Van Keulen al maanden geleden (in november 2013) tegen diverse mensen gezegd dat "de Kamminga-variant zou worden afgewezen". Op dat moment was er überhaupt nog niks over effecten bekend, laat staan dat dát een reden kon zijn. Ik twijfel daarom aan de zuiverheid van zijn afwijzing en wat de werkelijke reden daarvoor is. In ieder geval strookt het niet met de "nieuwe bestuurscultuur" zoals deze door vele partijen wordt voorgestaan.

Volgens mij is het aan de Raad als volksvertegenwoordiging en niet aan de wethouder om dit soort belangrijke politieke besluiten te nemen. Er werd na de val van het College in najaar 2012 gezegd dat de bestuurscultuur zou veranderen, dat niet alles in het Stadhuis zou worden besloten en dat Raad en burgers vroegtijdig bij de plannen betrokken zouden worden. Ik ben op zich erg te spreken over de aanpak en attitude van het Projectbureau, die regelmatig met mij hebben gesproken en serieus mijn voorstellen hebben onderzocht. Gaandeweg meende ik daar ook steeds meer enthousiasme te bespeuren. Derhalve de complimenten voor het Projectbureau. De aanpak en houding van de verantwoordelijk wethouder vind ik echter onbegrijpelijk en betreuenswaardig. Ik moet nu weer "vechten" voor mijn plan, terwijl er zo'n breed draagvlak voor is. Dat zou niet moeten. Ik hoop dat de verkiezingen en de huidige Collegevorming voor het stadsbestuur (Raad+College) aanleiding zijn om herhaling hiervan te voorkomen.

Ik ben benieuwd naar de reacties van de politieke partijen en nodig hen uit om samen te kijken (en hopelijk ook samen met het Projectbureau) naar wat de beste oplossingen zijn!

Arthur Kamminga

2 april 2014