

Aan:

- projectorganisatie Aanpak Ring Zuid (t.a.v. Luuk Hajema)
- wethouder Joost van Keulen
- fractievoorzitters Gemeenteraad Groningen, leden raadscommissie Beheer en Verkeer
- Dagblad van het Noorden

Groningen, 23 maart 2013,

Geachte dames en heren,

De projectorganisatie Aanpak Ring Zuid heeft het Wijkcomité Helpman verzocht om een reactie te geven op het door Grontmij uitgebrachte onderzoeksrapport. Hierbij voldoet het Wijkcomité Helpman aan dit verzoek.

Het rapport gaat in op de locatiekeuze voor een Helperzoomtunnel en bevat daarnaast een verkeersplan¹ voor Helpman waarin aanpassingen worden voorgesteld in en rond de Helper Brink, De Savornin Lohmanlaan en de Goeman Borgesiuslaan.

Aan de voorgenomen Helperzoomtunnel en het verkeersplan ligt de aanpak van de Zuidelijke Ringweg ten grondslag. Het Wijkcomité verwerpt de aanpak van de Zuidelijke Ringweg zoals deze thans voorligt, omdat dit plan in de basis niet deugt. Ter onderbouwing daarvan geldt het volgende.

Opdracht niet nagekomen

In 2009 is het Bestuurlijk Voorkeurs Alternatief (BVA) overeengekomen tussen Gemeente, Provincie en Rijk. Dit BVA, dat is vastgelegd in een bestuursovereenkomst, voorzag expliciet in een verdiepte ligging van de Zuidelijke Ringweg met daarbij een parallelstructuur². Uit de rapportages die ten grondslag lagen aan het BVA volgt dat de parallelstructuur diende voor verkeer van en naar de wijken. In het door de projectorganisatie gepresenteerde "definitieve ontwerp" voor de nieuwe Zuidelijke Ringweg ontbreekt deze parallelstructuur volledig.

Het is voor het Wijkcomité gissen naar de reden van het laten vervallen van deze parallelstructuur. Wellicht was het technisch niet haalbaar, of paste het niet binnen het budget. Ons inziens had de projectorganisatie de opdracht daarom moeten teruggeven onder constatering dat het niet realiseerbaar was. Dit is niet gebeurd.

Thans moet dan ook geconstateerd worden dat de projectorganisatie een ontwerp heeft opgeleverd dat in de basis al niet voldoet aan de van te voren overeengekomen randvoorwaarden. De hoofdrijbaan zonder op- en afritten wordt wel aangelegd, maar de parallelbaan niet.

¹ Rapport Grontmij, bijlage 1

² Zie BVA en Bestuursovereenkomst, in de bijlagen

Onacceptabele consequenties, van stadsring naar doorgaande weg

Door op dit punt de opdracht niet te beëindigen maar in plaats daarvan door te gaan met dit - in de basis gebrekkige- ontwerp ontstaat voor de Zuidelijke stadswijken een probleem. Doordat de hoofdrijbaan geen op- en afritten heeft bij de Hereweg en bij de Oosterpoort moet het verkeer dat voorheen van deze op- en afritten gebruik maakte nu gebruik maken van verder weg gelegen op- en afritten en derhalve méér afstand door de wijken afleggen.

Dit blijkt zonneklaar uit de door de projectorganisatie zelf verstrekte cijfers. Het Wijkcomité heeft vanuit diverse kanten vernomen dat de wethouder beweert dat de ombouw van de Zuidelijke Ringweg niet tot sluipverkeer door de wijk leidt, maar deze bewering vindt geen steun in de cijfers. Integendeel, zij vindt haar weerlegging in de cijfers.

De projectorganisatie heeft zelf diverse setjes cijfers verstrekt. Één setje betreft de referentiecijfers, namelijk de verkeersaantallen in 2030 in de situatie waarin de ringweg zo wordt gelaten als hij nu is. Het andere setje cijfers zijn de verkeersaantallen in 2030 in de situatie waarin de ringweg conform ontwerp wordt omgebouwd. Aangezien tussen de setjes cijfers aanzienlijke verschillen bestaan kan niet anders geconcludeerd worden dan dat het extra verkeer auto's betreffen die in de huidige situatie op de ringweg rijden en in de nieuwe situatie door de wijk!

De ombouw van de Zuidelijke Ringweg leidt dus aantoonbaar tot een verplaatsing van verkeer van de ring naar de wijk³.

Een Zuidelijke Ringweg die wordt uitgevoerd als enkel een hoofdrijbaan met aanzienlijk minder op- en afritten kan niet anders worden gezien dan als een stuk rijksweg-A7 dwars door de stad. De huidige stadsring wordt dus opgeofferd voor de belangen van het verkeer dat de stad Groningen wil *passeren*. En de bewoners van Helpman (evenals de andere Zuidelijke wijken zoals de Wijert en de Rivierenbuurt) moeten hiervoor de prijs betalen in de vorm van aanzienlijk meer verkeer door hun wijk. Hier speelt wellicht een belang van het Rijk (Rijkswaterstaat), maar het kan niet het belang zijn van de Gemeente!

Er wordt wel gerefereerd aan het Sterrebos als extra argument voor de huidige plannen. Het Wijkcomité is echter van mening dat dit argument van onwaarde is. Toen de huidige ringweg is aangelegd is reeds de onomkeerbare keuze gemaakt om het Sterrebos te doorsnijden. Dat herstel je niet door een groenstrook aan te leggen op de "deksels". Ons inziens wordt dit een stukje aangelegde natuur (een *contradictio in terminis*) dat niets te maken heeft met het bestaande en oorspronkelijke Sterrebos. De discussie over de vraag hoe hoog de bomen op de deksels wel of niet kunnen worden, is wat ons betreft daarom een non-discussie. Zelfs al zouden de bomen wat hoger kunnen worden, dan weegt het stukje aangelegde natuur niet op tegen de grote verkeerstoename in een woonwijk met alle (milieu)overlast en toegenomen onveiligheid van dien.

³ Zie ook het Rapport Grontmij, pag. 16, waar op diverse punten in de wijk de wijziging in verkeersaantallen wordt weergegeven. Let wel: dit gaat uit van de varianten zónder het additionele verkeersplan; in dit verkeersplan worden de cijfers voor Helper Brink, De Savornin Lohmanlaan en Goeman Borgesiuslaan anders, zie hieronder.

Het Grontmij-rapport

Een Helperzoomtunnel en het voorgestelde verkeersplan bieden geen oplossing voor de hierboven genoemde problemen. De extra verkeersdruk op de wijk blijft, zij wordt alleen uitgesmeerd. Voor de Helper Brink biedt het verkeersplan wellicht soelaas, maar De Savornin Lohmanlaan en de Goeman Borgesiuslaan worden elk 2 tot 3 keer drukker dan in de referentiesituatie⁴. Deze twee straten zijn slechts twee voorbeelden. Als je kijkt naar de "kleurenkaart" die de Stichting Leefomgeving op haar website heeft staan (die uitsluitend gebaseerd is op de cijfers van de projectorganisatie!) zie je dat bijna overal in de wijk de verkeersdruk bij ombouw van de ringweg toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie. Uitzondering is dan weer de Hereweg, die wordt rustiger terwijl juist aan deze straat bijna geen mensen wonen en deze straat juist is ingericht op het verwerken van grote verkeersstromen!

Het zal dan ook geen verbazing wekken dat de plannen niet kunnen rekenen op draagvlak onder de inwoners. Wij hebben uit bronnen vernomen dat door de projectorganisatie en bestuurders in het Stadhuis wordt beweerd dat de kritiek op de plannen niet breed wordt gedragen. Het Wijkcomité volstaat in dezen met te verwijzen naar de massaal ingevulde enquête waarover het Wijkcomité u vorig jaar heeft bericht⁵, naar de enorme opkomst in november vorig jaar in MartiniPlaza en 20 maart jl. wéér een enorme opkomst van boze bewoners in het Zernike College aan de Helper Brink⁶.

Er worden ook nog altijd nieuwe ideeën aangedragen door derden die de moeite van het onderzoeken waard zijn, en die een pas op de plaats ten aanzien van de besluitvorming rechtvaardigen⁷. In dit kader wijs ik nog op het mogelijk permanent worden van de Crisis- en Herstelwet, waarover de Eerste Kamer op 26 maart a.s. zal stemmen.

Resumerend is het Wijkcomité van oordeel dat de voorgestelde aanpak voor de Zuidelijke Ringweg wellicht een probleem voor het doorgaande A7-verkeer oplost, maar een ander levensgroot probleem in de woonwijken in het leven roept. Deze problemen worden niet opgelost met een Helperzoomtunnel en een verkeersplan. Deze maatregelen nemen de pijn in de wijk niet weg, maar verdelen deze slechts over nog meer mensen. Naar ons idee moet een nieuwe Zuidelijke Ringweg voor alle huidige gebruikers iets toevoegen, in plaats van een groot deel van de gebruikers niet meer te bedienen en ze een woonwijk in te drijven.

Daarom zegt het Wijkcomité: terug naar de tekentafel!

⁴ Rapport Grontmij, pag. 52

⁵ Uitkomsten onder andere: 92% vindt het een slecht idee de op en afritten bij Helpman te laten vervallen; 78% is tegen een Helperzoomtunnel.

⁶ Zie diverse artikelen uit het Dagblad van het Noorden in de bijlagen.

⁷ Bijvoorbeeld: een doorgaande route ten Noorden van de stad, waarbij het doorgaande verkeer 130 kan blijven rijden, of een variant waarbij een Helperzoomtunnel ontsloten zou worden via de Noordelijke Helperzoom, het DUO gebouw, en de Kempkersbergweg naar de Verlengde Hereweg.

Tot nadere toelichting ben ik altijd bereid.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. van den Heuvel', written over a horizontal line.

mr. M. (Michel) van den Heuvel

Bestuurslid Wijkcomité Helpman