

VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 42 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

2013 – Nr. 23.

VRAGEN van de ChristenUnie van mevrouw I.M. Jongman-Mollema en de heer M. Verhoef betreffende Zuidelijke Ringweg.
(Binnengekomen: 22 maart 2013.)

Het college beantwoordt de vragen als volgt:

Groningen, 2 april 2013.

Voordat wij afzonderlijk op uw vragen ingaan, hecht ons college eraan de beantwoording in te leiden. Als samenwerkende overheden zetten wij (Rijk, provincie en gemeente) ons in om - in de stroom van beelden, meningen en interpretaties - inwoners, organisaties en ondernemers zo volledig en feitelijk mogelijk te informeren over de plannen rondom de aanpak van de Zuidelijke Ringweg. Dit doen wij door het organiseren van informatiebijeenkomsten, platforms en werksessies en via individuele gesprekken, brochures en de website www.aanpakkringzuid.nl. Ook zijn wij waar mogelijk aanwezig op bijeenkomsten die door de wijkorganisaties zelf worden georganiseerd. De informatie die hier door de wijkorganisaties wordt verstrekt kan soms tot misverstanden leiden. Wij hebben helaas geconstateerd dat dit ook bij de bijeenkomst van het wijkcomité Helpman op 20 maart jl. is gebeurd.

Uw vragen bieden ons college de mogelijkheid die misverstanden weg te nemen. Bovendien benadrukken uw vragen de opgave om continue aandacht voor een heldere en eenduidige informatievoorziening te houden. Ook in de komende periode zullen wij hier de grootst mogelijke aandacht aan geven.

1. *Wat wordt de snelheid in km per uur op de nieuwe Zuidelijke Ringweg?*
De maximum snelheid op de Zuidelijke Ringweg wordt in de nieuwe situatie 80 km/u.

2. *Kunnen er bomen geplant worden op de deksels? Zo ja, wat is de omvang van de bomen? Zo nee, waarom niet en wat kan wel aangeplant worden?*

Ja. De constructie van de deksels biedt ruimte voor 1,5 meter grond. Dit is voldoende voor elke boomsoort om tot een volwaardige boom uit te groeien. Overigens is het niet de bedoeling om het hele gebied vol te planten met bomen. Wij willen in het grote park dat hier wordt gerealiseerd (een combinatie van het Sterrebos, de kantoortuin Kempkensberg en het plein tussen de Oosterpoort en De Linie) een afwisseling van bos, planten en open ruimten creëren. Over de inrichting van het park en de deksels zijn we in gesprek met de omwonenden.

3. *Waarom wordt de Helperzoomtunnel aangelegd, terwijl daar eerder nooit sprake van was?*

Aanleiding voor het aanleggen van de Helperzoomtunnel is het opheffen van 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.

In eerste instantie hebben wij onderzocht of een tunnel op dezelfde plek haalbaar is. In juni 2012 zijn we tot de conclusie gekomen dat dit geen haalbare optie is. Door de benodigde diepte en hellingen zou de tunnel te ver van de kruising weer boven de grond komen en het Sterrebos doorsnijden. Terwijl wij hier juist een groot nieuw park willen realiseren op de deksels van de verdiepte ligging. Bovendien zou een tunnel hier leiden tot een sterke toename van het verkeer op de Waterloolaan. Daarom hebben wij gezocht naar een meer zuidelijke locatie.

Door het aanleggen van een tunnel tussen Helpman/Coendersborg en het Europapark, Oosterpoort en De Linie blijven de wijken aan weerszijden van het spoor ook in de toekomst met elkaar verbonden voor autoverkeer. Deze verbinding is ook essentieel voor het openbaar vervoer (bussen), de brandweer, de ambulancedienst en de politie. Vrachtverkeer mag geen gebruik maken van de tunnel. De tunnel wordt niet ingezet als omleidingsroute tijdens de bouwperiode. Rijk, provincie en de gemeente hebben besloten dat de aanleg van de tunnel onderdeel is van het project Aanpak Ring Zuid en daarmee ook dat de aanleg gefinancierd wordt vanuit het projectbudget. (Zie ook bij vraag 8).

4. *Wat is het doel c.q. de functie van de Helperzoomtunnel?*

Zie 3. In het dagelijks gebruik zal de tunnel vooral een functie hebben voor mensen die in deze wijken wonen en werken. De tunnel vormt geen alternatieve route dwars door Groningen Zuid - van de A28 via de Van Ketwich Verschuurlaan en Goeman Borgesiuslaan en de Helperzoomtunnel naar Europapark en omgeving - omdat de route via de Zuidelijke Ringweg in de toekomst aanmerkelijk minder reistijd zal kosten door het ongelijkvloers maken van het Julianaplein. De modelberekeningen bevestigen dit.

5. *Waarom wordt een deel van de Zuidelijke Ring verdiept aangelegd?*

De Zuidelijke Ringweg vormt nu een grote fysieke barrière tussen de wijken in dit deel van de stad.

Door het verdiept aanleggen van de ringweg en de drie "deksels" worden de buurten aan weerszijden van de ringweg beter met elkaar verbonden en ontstaat er nieuwe hoogwaardige openbare ruimte bovenop de ringweg. Het noordelijke en zuidelijke deel van het Sterrebos worden zo opnieuw met elkaar verbonden. Daarnaast wordt er op de plek waar nu het ringwegviaduct tussen de Oosterpoort en De Linie ligt een nieuw buurtpark en/of buurtplein gemaakt. Door ook de nieuwe kantoortuin van DUO en Belastingdienst in het plan op te nemen, ontstaat een groot aaneengesloten park bovenop de ringweg.

6. *Waarom is de in het Bestuurlijk Voorkeursalternatief opgenomen parallelstructuur verdwenen in de huidige plannen?*

De in het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) opgenomen parallelstructuur leidde tot veel verkeer en daarmee tot veel overlast in de aan de ringweg grenzende woonwijken. Bovendien leidde deze structuur tot lange routes voor het verkeer dat de

belangrijke economische functies in de stad als bestemming heeft. Deze parallelstructuur was daarmee niet in overeenstemming met een tweetal essentiële doelstellingen van het project, namelijk het vergroten van de bereikbaarheid van de stad en het verhogen van de leefbaarheid. Daarom hebben wij bij de nadere uitwerking van het BVA-2009 het plan zodanig kunnen aanpassen dat de parallelstructuur grotendeels kon vervallen omdat door het uitgekende wegontwerp van de A7 het bestemmingsverkeer van de ringweg zelf gebruik kan maken. Dat is ruim 80% van het verkeer op de ringweg. Aan deze aanpassing hebben wij destijds ruime aandacht geschonken, onder andere door middel van een grote informatiebijeenkomst in de Oosterpoort en het verspreiden van een informatiekraant.

7. *Wat zijn de juiste getallen over de nieuwe verkeersintensiteit (aantal vervoersbewegingen per uur gerekend over 24 uur) voor de aan de ring liggende wijken?*

De juiste getallen zijn vermeld op de zogenaamde kleurenkaart die te vinden is op de website van het project www.aanpakringzuid.nl. U heeft deze kleurenkaart ontvangen als bijlage op onze brief van 14 december 2012 (RO 13.3404192), als antwoord op de motie "Effecten Zuidelijke Ringweg". Deze getallen zijn gebaseerd op de modelberekeningen, die voor dit soort grote infrastructurele projecten gebruikelijk zijn. Voor de verkeerscijfers wordt een spreidingsmarge van 20-30% gehanteerd.

8. *Kunt u het antwoord op vraag 7 nader specificeren en onderbouwen voor de Savornin Lohmanlaan, de Goeman Borgesiuslaan, de Helperzoom en de Van Ketwich Verschuurlaan?*

Door het verkeersplan voor Helpman/Coendersborg veranderen de verkeersaantallen ten opzichte van de kleurenkaart. De maatregelen hebben vooral gevolgen voor de verkeersaantallen in de wijk zelf. Dit geldt in het bijzonder voor de Helper Brink, de Helperzoom, de De Savornin Lohmanlaan en de Goeman Borgesiuslaan. De aantallen in het Grontmij rapport zijn gebaseerd op eerste schattingen (op basis van expert judgement). Deze worden nog aan de hand van modelberekeningen verder aangescherpt.

Door het treffen van het voorgestelde verkeersmaatregelenpakket zal door de Helper Brink minder verkeer gaan rijden, namelijk een aantal dat vergelijkbaar is met de referentiesituatie (1.000-3.000 mvt/etm) of lager. Door de verkeersmaatregelen in de Helper Brink zullen de verkeersstromen in de wijk verschuiven.

- De noordzijde van de Helperzoom wordt rustiger en op de zuidzijde van de Helperzoom (ten zuiden van de Helper Brink) blijft het ongeveer gelijk ten opzichte van de referentiesituatie (2.500-5.000 mvt/etm). Het verkeer vanaf de Helperzoom zal zich anders verdelen.
- Op de De Savornin Lohmanlaan zal het autogebruik toenemen. Volgens een eerste schatting zullen hier in de toekomst 2.500-4.000 mvt/etm rijden, ten opzichte van 1.000-2.000 mvt/etm in de referentiesituatie. Voorstel is om ook in de De Savornin Lohmanlaan een 30 km/uur regime in te voeren, zodat de verkeersveiligheid hier wordt gewaarborgd.
- In de Goeman Borgesiuslaan neemt het verkeer door de verschuiving van de verkeersstromen ook toe. Naar verwachting zullen hier in de toekomst rond de 3.000-4.500 mvt/etm rijden, ten opzichte van 1.000-2.500 mvt/etm in de referentiesituatie. Net als nu blijft de Goeman Borgesiuslaan een wijkontsluitingsweg. De Goeman Borgesiuslaan heeft de capaciteit en het profiel

om de toename op te vangen. Wel worden hier maatregelen voorgesteld om de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers te waarborgen en de snelheid te remmen.

9. *Vormen de Helperzoom, de Goeman Borgesiuslaan en de Van Ketwich Verschuurlaan niet feitelijk een nieuwe ringweg dwars door de zuidelijke stadswijken? Zo ja, waarom kiest u daarvoor? Zo nee, waarom niet?*

Nee. De route dwars door de zuidelijke wijken is geen reëel alternatief, vanwege de vele belemmeringen die u als weggebruiker op deze route tegenkomt in de vorm van verkeerslichten, lagere snelheid, oversteekplaatsen, kruisingen, etc. De route via de ringweg zal door het ongelijkvloerse Julianaplein in de toekomst aanmerkelijk minder reistijd kosten.

10. *Waarom is gekozen voor een aanpak van de Zuidelijke Ring op het huidige tracé als er slechts een probleem is voor 20% van het verkeer (het doorgaande verkeer) terwijl de overige 80% van het verkeer (bestemmingsverkeer) geen gebruik maakt van de Zuidelijke Ring en afgewenteld wordt op de stadswegen?*

De veronderstelling dat de ringweg wordt aangepakt omdat er een probleem is voor 20% van het verkeer is onjuist. Het meeste verkeer dat van de ringweg gebruik maakt, ongeveer 80%, is juist verkeer dat een bestemming heeft in de stad, daar maken de bewoners ook onderdeel van uit. Om ervoor te zorgen dat dit bestemmingsverkeer op een goede en snelle manier van de ringweg gebruik maakt en niet op de wijken wordt afgewenteld is ervoor gekozen om het bestaande tracé om te bouwen. Een ringweg aan de zuidkant van de stad zal vanwege de grote afstand ten opzichte van de belangrijke economische functies (binnenstad, UMCG, Martini Trade Park/Gasunie, Kranenburg, Europapark/Kempkensberg en Eemspoort/Driebond) in de stad geen oplossing bieden voor het bestemmingsverkeer.

11. *Wat is het gevolg van de plannen in de gemeente Assen voor de aansluiting van de N33 op de A7 voor de verkeersintensiteit op de Zuidelijke Ringweg?*

In de verkeersberekeningen wordt reeds uitgegaan van de aanleg van de N33, en zijn er dus geen gevolgen voor de planuitwerking van de Zuidelijke Ringweg.

12. *In hoeverre word je, als je vanuit Assen de binnenstad van Groningen inrijdt, belemmerd door verkeerslichten?*

Vanuit Assen neemt het verkeer richting binnenstad de afrit naar het knooppunt Vondellaan. Vervolgens krijgt het verkeer te maken met één verkeersregeling, waarbij drie verkeerslichten aan elkaar zijn gekoppeld. Omdat het gaat om één verkeersregeling hoeft men hier maximaal één keer te stoppen (groene golf).

13. *Via welke route(s) geraak je vanuit de wijk Helpman op de Zuidelijke Ringweg? Hiervoor zijn verschillende mogelijkheden. De belangrijkste zijn:*

Drachten/Ring West (A7):

- Via de Verlengde Hereweg en de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan.
- Via de Helperzoom, de Waterloolaan, de Hereweg en de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan.
- Via de Van Iddekingeweg en de Vondellaan.

Assen (A28):

- Via de Verlengde Hereweg, de Van Ketwich Verschuurlaan en de A28.
- Via de Verlengde Hereweg, de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan.

Hoogezand:

- Via de Helperzoomtunnel, de Bouma Boulevard en de Europaweg.

14. Is er gekozen voor het verwijderen van de op- en afrit aan de Hereweg? Zo ja, waarom hebt u gekozen voor het verwijderen? Zo nee, hoe ziet de nieuwe verkeerssituatie er dan uit?

De op- en afritten zoals die er nu liggen verdwijnen. Maar daar komt een nieuwe op- en afrit voor terug. Op de plaats waar nu de oprit naar het westen ligt komt namelijk een nieuwe verbindingsweg die de Hereweg met het Julianaplein en daarmee ook met de Zuidelijke Ringweg en de A28 verbindt. Deze verbindingsweg (met tweerichtingsverkeer) vervangt daarmee de huidige op- en afritten bij de Hereweg. Deze verbindingsweg is vanuit Helpman zowel via de Hereweg als via de Helperzoom-/Waterloolaan te bereiken.

15. Is er (afhankelijk van het antwoord op vraag 14) een verband tussen de aansluiting van de Hereweg op de Zuidelijke Ring en de Helperzoomtunnel?

Nee. De Helperzoomtunnel wordt aangelegd als vervanging van de spoorweg-overgang ter hoogte van de Esperantostraat en is niet aan het ontwerp toegevoegd omdat de op- en afritten bij de Hereweg wijzigen.

16. Waarom heeft de Hereweg veel minder verkeer te verwerken en de straten elders in Helpman meer?

Omdat de aansluiting bij de Hereweg verandert en er bij de Vondellaan een nieuwe aansluiting wordt toegevoegd zal het verkeer zich in de toekomst verdelen over de drie aansluitingen op de ring: de Van Ketwich Verschuurlaan, de Vondellaan en de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan. Dit betekent dat het minder druk wordt op de Hereweg. Het verkeer in Helpman neemt niet toe, maar de verkeersstromen gaan anders lopen (zie antwoord bij vraag 8).

17. Waarom is er in de wijk Helpman sprake van een soort verkeers-circulatieplan?

Grontmij is bij het in beeld brengen van de verkeersintensiteiten als gevolg van de aanleg van de Helperzoomtunnel in eerste instantie uitgegaan van de huidige rijrichtingen en de huidige straatinrichting in deze wijken. Dat heeft tot gevolg dat bij ongewijzigd beleid op een aantal kwetsbare punten - bijvoorbeeld daar waar veel scholen zijn - extra verkeer door de wijk zal gaan.

Wij vinden dit een onwenselijke situatie. De projectorganisatie heeft daarom parallel aan het Grontmijonderzoek een voorstel uitgewerkt voor een samenhangend pakket van verkeersmaatregelen, dat bijdraagt aan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de wijk, en tegelijkertijd de bestemmingen in de wijk bereikbaar houdt.

18. Wat is uw kwalificatie op gebied van veiligheid en bereikbaarheid voor de wijk Helpman?

Met het maatregelenpakket dat voor Helpman is opgesteld is naar onze opvatting de leefbaarheid en veiligheid in de wijk Helpman/Coendersborg in z'n algemeenheid verbeterd.

19. *Hoe draagt de aanpak van de Ring Zuid bij aan de bereikbaarheid van de grote en kleine economische functies c.q. werkgevers in deze stad? Wat is uw kwalificatie hiervan?*

Zoals hierboven aangegeven is 80% van het verkeer dat gebruik maakt van de Zuidelijke Ringweg verkeer dat een bestemming heeft in de stad. Op de ring zijn dan ook op verschillende punten maatregelen voorzien om de bereikbaarheid van de grote en kleine economische functies in de stad te verbeteren en voor de toekomst te waarborgen. Van west naar oost zijn daarbij onder meer de volgende ingrepen voorzien:

- Bij de botrotondes Corpus den Hoorn worden de op- en afritten zodanig gewijzigd dat de doorstroming op die rotondes wordt verbeterd en dat is belangrijk voor de bereikbaarheid van onder andere de Gasunie, Martiniplaza en Martini ziekenhuis.
- De aansluiting van de A7 op de Westelijke Ringweg bij het Vrijheidsplein en de kruising met de Leonard Springerlaan worden volledig ongelijkvloers gemaakt. Dat draagt bij aan een betere bereikbaarheid van de westkant van de binnenstad.
- Het Julianaplein wordt volledig ongelijkvloers en er wordt een directe aansluiting gemaakt met de binnenstad en het stationsgebied.
- Bij het Europaplein worden twee hele grote verkeersstromen uit elkaar getrokken, te weten verkeer van en naar de oostkant van de binnenstad en het UMCG en verkeer van en naar de Bornholmstraat met onder andere Ikea.
- De bedrijfsterreinen bij Driebond en Eemspoort - één van de grootste concentraties van bedrijfsterreinen in Noord Nederland - krijgen een volledige aansluiting op de Zuidelijke Ringweg.

20. *Hoe komen werknemers van DUO met de auto van en naar hun werk?*

Er zijn twee mogelijkheden vanaf DUO naar de Zuidelijke Ringweg voor de volgende richtingen:

- Richting Drachten (A7): Via de Waterloolaan, de Hereweg en de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan.
- Richting Assen (A28): Via de Waterloolaan, de Hereweg en de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan of via de Hereweg en de Van Ketwich Verschuurlaan.
- Richting Hoogezand (A7): Via de Helperzoom, de Helperzoomtunnel, de Bouma Boulevard en de Europaweg.

21. *Waarom is het deel van de Zuidelijke Ringweg tussen Vrijheidsplein en Europaplein niet als tunnel uitgevoerd?*

Bij een tunnel kunnen geen afslagen worden gemaakt ten behoeve van de bereikbaarheid van de economische functies in de stad. En daar is de aanpak van de zuidelijke ring nu juist voor een heel groot deel voor bedoeld. Ook kunnen bij een tunnel geen aansluitingen worden gemaakt voor het verkeer dat van en naar de wijken moet. Tenslotte, een tunnel tussen het Vrijheidsplein en het Europaplein brengt een te grote investering met zich mee.