

## 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. 29.

VRAGEN van de Stadspartij van de heer A.W. Maat betreffende de Zuidelijke Ringweg.  
(Binnengekomen: 8 april 2013.)

Het college beantwoordt de vragen als volgt:

Groningen, 23 april 2013.

- 1. Waarom blijft de aansluiting van de Hereweg op de ringweg niet gehandhaafd? Het verdwijnen van de aansluiting levert meer verkeer in de wijken op. We zijn er ons van bewust dat dit mogelijk ten koste gaat van (een deel van) de deksel bij het Sterrebos.*

De aansluiting van de Hereweg op de ringweg blijft. De op- en afritten zoals die er nu liggen verdwijnen weliswaar, 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 tweerichtings-verkeer) vervangt daarmee de huidige op- en afritten bij de Hereweg. De verbindingsweg is vanuit Helpman zowel via de Hereweg als via de Helperzoom/Waterloolaan te bereiken.

Verder trekt het plan voor de ombouw juist meer verkeer naar de ringweg en zorgt voor iets minder verkeer in de wijken. De plannen leiden wel tot verschuivingen van verkeersstromen. In sommige straten wordt het drukker en in andere straten wordt het rustiger. Hiervoor verwijzen wij naar de zogenaamde kleurenkaart die is te vinden op [www.aanpakringzuid.nl](http://www.aanpakringzuid.nl). Daarbij merken wij op dat de effecten van de verkeersmaatregelen voor Helpman hier nog niet zijn verwerkt, in afwachting van de afronding van het ontwerp inrichtingsplan<sup>1</sup>.

Bij de uitwerking van het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) zijn wij tot de conclusie gekomen dat de nieuwe aansluitingen op de ringweg via de verbindingsweg Hereweg-Julianaplein en via de Vondellaan het meest bijdragen aan de doelen die wij als gezamenlijke partners bij het BVA hebben gesteld: een betere doorstroming op het tracé en op het onderliggende wegennet, een betere bereikbaarheid, een betere inpassing en meer veilig. Om deze doelen te realiseren wordt de ringweg verdiept aangelegd tussen de Hereweg en het Europaplein. Met het verdiept aanleggen van dit deel van de ringweg kan hier een groot nieuw park voor de zuidelijke stadswijken worden gerealiseerd: de combinatie van het Sterrebos, de kantoortuin van DUO en

---

<sup>1</sup> Op pagina 52 van het rapport "Multi Criteria Analyse Locatiekeuze Helperzoomtunnel "vindt u de verwachte verkeersaantallen bij invoering van de conceptmaatregelen in Helpman.

een nieuw plein tussen de Oosterpoort en de Linie. Het doorsnijden van dit gebied met een op- of afrit komt – nog afgezien van de technische problemen – niet overeen met de doelstellingen die we bij het BVA hebben vastgesteld.

2. *Johan Klamer, bewoner van de Herewegbuurt, heeft een alternatief bedacht, waarbij op- en afritten geheel aan de oostkant van de Hereweg liggen. Is het college bereid hier naar te kijken en het als volwaardig alternatief in de stuurgroep en projectgroep in te brengen?*

Ons college waardeert elk initiatief en heeft dan ook de projectorganisatie ARZ gevraagd de heer Klamer uit te nodigen om zijn alternatief toe te lichten. Dit gesprek heeft inmiddels plaatsgevonden. Op- en afritten bieden te weinig ruimte voor een veilige aansluiting op de A7 richting Drachten, vanwege onvoldoende lengte voor de benodigde weefvakken. Daarnaast doorsnijden de afritten het toekomstige park op de deksel (zie ook vraag 1).

3. *Waarom wordt de aansluiting van de Paterswoldseweg op ringweg niet hersteld? De verdeelfunctie van de ringweg komt daarmee nog meer tot zijn recht.*

Om de knelpunten bij het Julianaplein en het Vrijheidsplein op te lossen, worden beide pleinen in het ontwerp ongelijkvloers gemaakt. Op het gedeelte tussen het Julianaplein en het Vrijheidsplein moet het verkeer ruimte hebben om in- en uit te voegen. Deze ruimte is beperkt, en het is niet mogelijk om binnen deze ruimte ook nog de Paterswoldseweg op een veilige manier aan te sluiten op de ringweg.

4. *Is het college het met ons eens dat (het noordelijke deel van) de Vondellaan te veel verkeer krijgt te verwerken met de aansluiting van de A28?*

(Het noordelijke deel) van de Vondellaan krijgt veel meer verkeer te verwerken, vergeleken met de huidige situatie. Ons college begrijpt de vragen en zorgen die er leven onder bewoners over de toename. De afgelopen periode zijn verschillende alternatieven voor herinrichting van de Vondellaan onderzocht, de bewoners waren uitgenodigd om hierbij aan te sluiten. Het resultaat van de verkenning laat zien dat met een goede inrichting van het wegprofiel het extra verkeer op een veilige wijze is in te passen.

Dit ontwerp-inrichtingsplan gaat binnenkort samen met de andere ontwerp-inrichtingsplannen en tegelijk met het OTB/MER de inspraak in. De intensiteit in de nieuwe situatie is overigens vergelijkbaar met straten elders in de stad, zoals de Eikenlaan in Selwerd, waar een groot aantal voorzieningen aan zijn gelegen.

Voor alle duidelijkheid: de Vondellaan is in het ontwerp niet op de A28 aangesloten.

5. *Is het college het met ons eens dat de aansluitingen, genoemd in de punten 3 en 4 een flinke ontlasting opleveren voor de Vondellaan?*

De aansluiting op de Vondellaan is een weloverwogen keuze en biedt een goede oplossing voor de aanpak van de Zuidelijke Ringweg (zie antwoorden op vraag 1, 2 en 3).

6. *Is het college het met ons eens dat de Helperzoomtunnel enkel dient om de spoorwegovergang bij de Esperantolaan te vervangen?*

Ja, de aanleiding om de Helperzoomtunnel aan te leggen is de sluiting van de spoorwegovergang bij de Esperantostraat. Deze overgang is de verbinding tussen Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoort. Wij vinden dat die verbinding er ook in de toekomst moet zijn. Daar biedt de Helperzoomtunnel een oplossing voor. Vrachtverkeer mag geen gebruik maken van de tunnel. De Helperzoomtunnel wordt niet ingezet als omleidingsroute tijdens de bouwperiode.

7. *Is het dan niet beter de tunnel los te zien van de ringweg? (ook al wordt hij uit dezelfde gelden gefinancierd als de ombouw van de ringweg.)*

Op deze vraag past een genuanceerd antwoord. De Helperzoomtunnel wordt aangelegd ter vervanging van de Esperanto-spoorwegovergang. Ook zonder de aanpak van de Zuidelijke Ringweg zou een alternatieve (ondertunnelde) verbinding wenselijk zijn. Maar, vanwege de aanpak van de Zuidelijke Ringweg herverdeelt het verkeer zich in de zuidelijke wijken, mede vanwege op- en afritten die veranderen. Op sommige plekken wordt het drukker, op andere plekken neemt het verkeer af. Zonder verbinding over het spoor zijn de bewoners van Helpman Oost en Coendersborg in de toekomst volledig aangewezen op de route via de Hereweg, de nieuwe aansluitingen bij de verbindingsweg Hereweg-Julianplein en de Vondellaan, en de bestaande aansluiting bij de Van Ketwich Verschuurlaan. Uit de verkeersberekeningen blijkt dat het verkeer op de Vondellaan dan aanzienlijk zal toenemen, bovenop de nu verwachte verkeersaantallen. 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 direct met elkaar verbonden voor autoverkeer, en hoeft het bestemmingsverkeer tussen deze wijken niet om te rijden via de ring.

8. *Is het daarom niet wenselijk om de nieuwe verkeerssituatie, die ontstaat door de Helperzoomtunnel, zo in te richten dat er niet meer verkeer door Helpman-oost rijdt dan nu?*

Ja. Daarvoor is, zoals aangegeven in onze brief van 4 april jl. (RO 13.3612823), een pakket verkeersmaatregelen opgesteld voor Helpman/Coendersborg, dat zorgt voor een leefbare en verkeersveilige situatie.

9. *Is het college het met ons eens dat de Laan Corpus de Hoorn (te) veel verkeer moet verwerken wat met de nieuwe ringweg niet wordt ondervangen? Hetzelfde in iets minder mate geldt voor de Van Ketwich Verschuurlaan.*

Het project heeft niet of nauwelijks effect op de Laan Corpus den Hoorn. Ook op de Van Ketwich Verschuurlaan heeft het project niet of nauwelijks effect. Wij verwijzen u hiervoor naar de kleurenkaart genoemd bij vraag 1. Wel wordt voor de aansluiting van de Van Ketwich Verschuurlaan op de A28 onderzocht of aanpassingen nodig zijn bij de verkeerslichten op deze kruising.

10. *Welke maatregelen heeft het college in gedachten om deze ongewenste situatie te verhelpen?*

Zie antwoord 9.

11. *In verband met de bouw zal veel verkeer 'over de noord' gaan c.q. worden gestuurd. Is het daarom niet wenselijk ook het westelijke deel van de ring voor de ombouw van de zuidelijke ringweg geheel kruisingsvrij te maken?*

De provincie heeft samen met de gemeente een zeer omvangrijk project gepland om het westelijke deel van de ring ongelijkvloers te maken. De uitvoering van dit project vindt echter niet plaats voor 2020. De projectorganisatie houdt hier rekening mee bij het uitwerken van de bereikbaarheid tijdens de bouwperiode van de Zuidelijke Ringweg. Vanuit Groningen Bereikbaar! worden maatregelen aan de Verkeerregel Installaties (VRI's) op de Westelijke Ring genomen. Tevens wordt vanuit het project Aanpak Ring Zuid onderzocht of extra maatregelen op de westelijke ringweg nodig zijn.

12. *Is het mogelijk hiervoor gelden bestemd voor de ombouw te gebruiken, nu de aanbesteding mogelijk lager uitvalt dan het beschikbare bedrag?*

Nee. Het Rijk, de provincie en de gemeente hebben afspraken gemaakt over het omgaan met meevallers in de aanbesteding. Deze afspraken betreffen niet de uitvoering van het project om de westelijke ringweg ongelijkvloers te maken. Gezien het antwoord op vraag 11 zien wij hier geen aanleiding toe.

13. *Vanuit bewoners is altijd aangedrongen op meetpunten voor luchtkwaliteit en geluid rond het huidige Julianaplein. Het meetpunt van de RIVM bij de Europaweg wordt niet als maatgevend ervaren. Dergelijke meetpunten zijn altijd geweigerd. Is het college met ons van mening dat daardoor veel wantrouwen is ontstaan, dat gemakkelijk had kunnen worden voorkomen?*

Nee, wat ons college betreft zijn wij hier altijd duidelijk over geweest. Wij hebben aangegeven dat wij de overweging begrijpen, maar dat wij de afweging willen maken bij de oplevering van het Milieu Effect Rapport (MER). Deze verwachten wij nog voor de zomer.

14. *Is het college met ons van mening dat dergelijke meetpunten een zogenaamde nulmeting opleveren, zodat de toekomstige situatie ermee kan worden vergeleken?*

Nee, niet bij voorbaat. Het meten van luchtkwaliteit en het berekenen hiervan komt in Nederland beide voor. Om plannen en beleid te maken voor de komende jaren zijn berekeningen noodzakelijk. De toekomstige luchtkwaliteit kan immers niet vanuit het nu worden gemeten. Ook is een rekenmodel geschikter om op meerdere locaties de luchtkwaliteit te bepalen.

Luchtkwaliteitberekeningen worden uitgevoerd met standaardrekenmethoden of andere goedgekeurde reken- en windtunnelmethoden. Dit is vastgelegd in de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit. Meten en rekenen hebben wel een sterke relatie met

elkaar. Zo zijn rekenmethoden mede gebaseerd op metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (LML) van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne (RIVM). Dit instituut is in Nederland verantwoordelijk voor het permanent meten van schadelijke stoffen in de buitenlucht. In Groningen staan twee RIVM meetstations die deze stoffen meten (Nijensteinheerd/Beijum en Europaweg/Binnenstad-Oost).

Zoals vermeld bij vraag 14 komen wij hier bij uw raad op terug.

15. *Is het college bereid te bewerkstelligen dat er alsnog (voor de ombouw begint) meetpunten worden geplaatst?*

Zie antwoord 13.