

**Verslag van: Klankbordgroepoverleg Ondertunneling Paterswoldseweg**  
Datum: maandag 28 januari 2014  
Tijd: 19.30 - 22.30 uur  
Plaats: Dienst RO/EZ, Gedempte Zuiderdiep 98, Groningen  
Aanwezig: Theo Zaal (Gemeente Groningen; voorzitter), Arjan Hiemstra (Gemeente Groningen), Daniël Koelikamp (Provincie Groningen), Anne Zwiërs (ProRail); verder zie *aanwezigheidslijst*  
Notulist: Theo Oppewal (Notuleerservice Mooi Werk)

### **1. Opening**

Theo Zaal heet de aanwezigen welkom. De agenda en verslag vorige keer is uitgereikt. In dit overleg wordt met name aandacht besteedt aan het ontwerp.

### **2. Andere agenda**

Op verzoek van Geke de Haan zal bij agendapunt 4. Mededelingen de communicatie van de gemeente met de politiek aan de orde komen. De agenda wordt verder ongewijzigd vastgesteld.

Dinsdag 11 februari 2014 vindt een aparte vergadering plaats voor voorstellen vanuit de klankbordgroep, zoals: nut en noodzaak, veiligheid, en beleid van provincie en gemeente.

### **3. Presentatie aangepast ontwerp**

Geen van de uitgewerkte ideeën is definitief. Geprobeerd is om een vertaling te maken van wat uit de klankbordgroep naar voren is gekomen en van wat schriftelijk is toegestuurd. Na vanavond zullen meerdere ontwerpen nader uitgewerkt worden met geïnteresseerden. Voorstel voor het vervolg is om de Badstratenbuurt en Laanhuizen afzonderlijk uit te werken.

#### **3a. Situatie Badstratenbuurt**

Arjan Hiemstra presenteert voor de Badstratenbuurt vier varianten.

- *Variant 1: Nieuwe verbindingsweg achter Coop t.b.v. bevoorrading Coop*

De variant houdt in: opheffen van eenrichtingsverkeer Kleine Badstraat, verwijderen groenstrook achter de Coop, en opheffen parkeerplaatsen Theodorus Niemeyerstraat. In deze variant moet het bevoorradersverkeer van Coop achteruit insteken om de weg te vervolgen. De breedte van het trottoir voor de entree van het complex boven de Coop moet nog worden berekend, het uitgangspunt is dat alles functioneel blijft; er zal 1,50 m beschikbaar moeten blijven. De parkeerplaatsen van BAT Niemeijer zijn een vaststaand gegeven. In deze variant moet een afweging worden gemaakt tussen groen en parkeren achter de Coop; beide behouden wordt lastig.

Annemarij van der Ploeg: De bewoners van de Badstratenbuurt staan niet achter deze variant.

- *Variant 2: Route Marwixkade t.b.v. vrachtverkeer Coop en autoverkeer BAT Niemeijer*

De variant houdt in: verruimen aansluiting met Eeldersingel, verbreden profiel Marwixkade naar 4,5m waarbij de bomenrij moet worden verwijderd, verwijderen middeneiland Marwixkade, herinrichten wegvak met verwijderen parkeerplaatsen en verplaatsen fietsenstalling, realiseren keervoorziening voor bevoorradersverkeer. De bomen zijn belangrijk voor het groene netwerk van de stad.

Maarten Beijen: Met het laten zien van de draaicirkel bij de Eeldersingel laat je zien dat dit een lastige oplossing is, maar de draaicirkel wordt in variant 1 in de Kleine Badstraat helemaal niet genoemd terwijl het daar veel krapper is.

Arjan Hiemstra: Ik stuur een afbeelding van de Kleine Badstraat toe met daarin de benodigde bochtstralen voor vrachtverkeer ingetekend.

Herman Hofman: In variant 1 gebruikt het vrachtverkeer dat vanuit de tunnel de Kleine Badstraat ingaat ook twee rijbanen.

Arjan Hiemstra: Dat is ook zo. De varianten moeten nog tegen elkaar worden afgewogen.

Geke de Haan: Vreemd dat jullie de knelpunten in de alternatieven wel zien, maar niet in de varianten die jullie aanvankelijk hebben bedacht.

Aäron Gudema: Hier heet de draaicirkel lastig te zijn, maar hoe noemt u de oplossing in de Kleine Badstraat?

Arjan Hiemstra: Het is allebei lastig.

Ed van der Graaf: Is er nagedacht over het bevoorraden van Coop vanuit alleen het noorden? Dan kun je gemakkelijker de Kleine Badstraat inrijden.

Theo Zaal: We zetten de afbeelding op de website.

### ● *Variant 3: Ventwegvariant*

De variant houdt in: tunnel meer richting BAT Niemeijer inplannen ten behoeve van een ventweg. Bevoorradersverkeer vanuit het zuiden moet achteruit insteken om de ventweg op te komen. Laden/lossen gebeurt dan vanaf de ventweg. De variant moet nog met Coop worden besproken. Bewoners zien bij deze variant ook de mogelijkheid om bevoorradersverkeer vanuit het noorden voorwaarts de ventweg op te laten rijden en te keren op het parkeerterrein van BAT Niemeijer. De heer Vaartstra geeft aan dat het parkeerterrein van BAT Niemeijer niet geschikt is voor vrachtverkeer omdat het aantal parkeervakken exact voldoende is aangezien tijdens ploegwisselingen het dubbele aantal parkeerplekken nodig is. Daniël Koelikamp merkt op dat de vrachtwagens alleen de toegangsweg naar de parkeerplaatsen hoeven te gebruiken om in te steken. De heer Vaartstra vraagt de gemeente dit uit te werken. De heer Vaartstra ziet een andere mogelijkheid, waarbij het gehele parkeerterrein kan worden gebruikt, in het realiseren van een parkeerdek of -kelder op de plek van het parkeerterrein.

Jeroen de Graaf: Wordt door het opschuiven van de tunnel grond van BAT Niemeijer aangetast en is dat bezwaarlijk voor Niemeijer?

De heer Vaartstra: Er zijn mogelijkheden om aan de voorzijde parkeerplaatsen in te leveren. De gemeente gaat dit uitwerken.

Theo Zaal: BAT Niemeijer heeft in een overleg om uitwerking van plannen gevraagd. Daarna kunnen we kijken of we tot een vergelijk kunnen komen.

Arjan Hiemstra: De ventwegvariant vraagt nog uitwerking ten aanzien van:

- voorzijde BAT Niemeijer, waarbij dit toegankelijk blijft voor brandweer en dergelijke;
- voorzijde Coop, met een veilige inrichting met duidelijke scheiding tussen Paterswoldseweg en ventweg, waarbij nader wordt bekeken of dit met bomen of met fietsenrekken moet.

Ger Lubbers: De ventwegvariant wordt een moeilijk geval met de Poolse chauffeurs. Inzet van kleinere vrachtauto's is bij Coop voorgesteld, maar ze gaan daar niet mee akkoord.

Theo Zaal: We moeten dit nader uitwerken met bewoners, BAT Niemeijer en Coop, zodat we de volgende keer een nader uitgewerkt plaatje hebben.

De heer Vaartstra: De vraag is of het hele plan gedetailleerd uitgewerkt kan worden met maatvoeringen.

Theo Zaal: Dat is onze toezegging die we doen.

Arjan Hiemstra: De ventwegvariant heeft als nadeel dat er met het vrachtverkeer van Coop en het autoverkeer van BAT Niemeijer aardig wat verkeer voor Coop langs rijdt. In combinatie met fietsers en voetgangers levert dit mogelijk problemen op, daarom is er nog een variant.

● *Variant 4: Ventwegvariant in combinatie met ontsluiting via Marwixkade*

Deze variant gaat uit van een ventweg voor het verkeer voor Coop en de jongerenhuisvesting, en een ontsluiting via Marwixkade voor het autoverkeer voor het parkeerterrein van BAT Niemeijer. De variant houdt in: verplaatsing van inrit parkeerterrein BAT Niemeijer. De vraag is of de Marwixkade bij deze variant heringericht moet worden, aangezien daar in de huidige situatie ook al tweerichtingsverkeer is. De verkeersdruk op de Eeldersingel speelt wel mee, maar gelukkig vallen de shifts van BAT Niemeijer niet tegelijk met de spitsuren (7-9 uur en 16-18 uur).

De heer Vaartstra: Behalve voor personeel in dagdienst.

Hans Siertsema: Je kunt een linksafverbod invoeren zodat je vanaf de Marwixkade alleen rechtsaf de Eeldersingel op kan, en dat het verkeer vanaf de Eeldersingel alleen met een bocht rechtsaf de mogelijkheid heeft om de Marwixkade op te komen.

Arjan Hiemstra: Ja, dat klopt.

Jeroen de Graaf: Dezelfde situatie is nu op de Paterswoldseweg, dus Paterswoldseweg of Eeldersingel maakt dan niets uit.

Arjan Hiemstra: Ja, dat klopt.

● *Voorstel voor vervolg*

- Verdere uitwerking in samenwerking met bewoners en ondernemers.
- Varianten doorrekenen in verkeersmodel, 13 februari 2014 vindt er een grootschalig verkeersonderzoek plaats, waarbij fietsers worden meegenomen.
- Afweging maken.

● *Reacties aanwezigen*

Arjen Cats: Is een algehele eenrichtingslus mogelijk, waarbij men vanaf de Paterswoldseweg de buurt insteekt en via Marwixkade de buurt verlaat? Dan heb je geen probleem meer met kruisende verkeersstromen, heb je geen extra breedte nodig en houd je ruimte over voor parkeergelegenheid en groenstroken.

Hans Siertsema: Theodorus Niemeyerstraat is ooit afgesloten om sluipverkeer te voorkomen. Taxiauto's en ander verkeer wil via die route de verkeerslichten omzeilen.

Arjen Cats: Dat moet dan worden meegenomen in het plan en worden uitgewerkt.

Theo Zaal: Ja.

Jeroen de Graaf: De gedetailleerde uitwerking met doorsneden zoals getoond voor de Marwixkade zou ik graag de volgende keer ook willen zien voor de Kleine Badstraat.

Annemarij van der Ploeg: De Kleine Badstraat hoeft niet onderzocht te worden.

Theo Zaal: We hebben toegezegd dat we u dat laten zien. Het wordt van tevoren op de website gezet en dan kunnen we het daar dan over hebben.

Lies Hoexum: Ik kan me niet voorstellen dat u zo met het publiek omgaat. Het wordt zo nadrukkelijk gevoeld dat jullie eerste voorstel heel slecht valt. Jullie wekken de suggestie dat bij die variant over de problemen heen wordt gekeken en dat in het alternatief de moeilijke zaken helemaal worden uitvergroot. Door deze presentatie op die manier te doen, wekken jullie zo verschrikkelijk de indruk dat jullie voor de eerste varianten gaan.

Theo Zaal: Als dat het geval is, kunnen we alleen maar zeggen dat dat niet onze intentie is. We hebben geprobeerd om een aantal voorstellen die uit de vorige vergadering naar voren kwamen hier te presenteren met voor- en nadelen.

Annemarij van der Ploeg: Is er een planning? Wanneer komen jullie met de uitgewerkte varianten?

Daniël Koelikamp: De stuurgroep ESGL heeft op 2 februari 2014 overleg. In de stuurgroep leggen we een voorstel voor om het zo breed mee te nemen dat beide varianten daar nog in passen. In de stuurgroep wordt afgesproken dat het ruimtebeslag zo in kaart wordt gebracht dat beide varianten erin passen: de variant met de ventweg en de variant die in eerste instantie als voorkeursvariant is gepresenteerd. De Marwixkade-variant zit er ook in, alleen daar verandert qua ruimtebeslag niet direct iets binnen het besluit van de stuurgroep, ten aanzien van wat je binnen een planologische procedure moet meenemen. In de stuurgroep worden vier varianten voorgelegd. De stuurgroep bepaalt welke variant de voorkeursvariant wordt en welk ruimtebeslag opgenomen wordt in de planologische procedure. Wat uiteindelijk de voorkeursvariant wordt, gaan we verder met jullie verder uitwerken. Het voorstel daaruit gaat naar de gemeenteraad. Ons idee is nu dat wij alleen gaan voorstellen dat het ruimtebeslag zo moet worden opgenomen dat alle varianten daarin nog mogelijk zijn. Wij spreken daarin niet een voorkeur uit.

Alje Stalman: Ik wil nog een variant aandragen waarbij voor het spoor alles wordt afgesloten voor het autoverkeer, en waarbij er dan alleen een of twee tunnels voor fietsers en voetgangers komen. Het autoverkeer kan over de rondweg rijden, bij MartiniPlaza langs.

Daniël Koelikamp: Dit moet terugkomen in het overleg van 11 februari 2014. Dan komt er ook een veiligheidsspecialist van ProRail mee om uit te leggen hoe het zit met overwegveiligheid.

Maarten Beijen: Wie is verantwoordelijke voor de veiligheid van de stad? U heeft ProRail als scope, maar de veiligheid komt als issue keihard terug in de buurt. Veiligheid is een belangrijk punt, maar dat zie ik niet terug in uw voorstellen.

Theo Zaal: Verantwoordelijke is de gemeente. Het zal in het raadsvoorstel naar voren moeten komen. Met de presentatie hebben we de verkeerskundige mogelijkheden aangegeven. Het punt van veiligheid is bij de ene variant beter gewaarborgd dan bij de andere.

Anoniem: Het gaat om de inpasbaarheid in de leefbaarheid van alle buurten.

Theo Zaal: Ja.

Arjan Hiemstra: De varianten worden niet alleen beoordeeld op doorstroming aan de hand van het verkeersmodel, maar ook verkeersveiligheid is een onderwerp dat gescoord moet worden per variant.

Maarten Beijen: Ik vind het vreemd dat ik hier als buurtbewoner mijn eigen belang dien, logischerwijs, maar ik verwacht dat de gemeente mijn belang als bewoner dient. Ik woon hier en betaal belasting en heb hier rechten. Ik proef hier dat u de veiligheid van de buurtbewoners maar een wat lastig verhaal vindt. Ik vind dat onprettig.

Theo Zaal: Laten we kijken of u bij de uitwerking nog steeds dat gevoel heeft. Onze ervaring is niet dat ProRail alleen kijkt naar de veiligheid omtrent de tunnel. We zien het als onze gemeenschappelijke uitdaging om alle aspecten van veiligheid te waarborgen.

Maarten Beijen: Ik ben niet overtuigd.

Nanda Hofman: In de varianten zie ik niets terugkomen over voetgangers en fietsverkeer. Is er nog plek voor fietspaden?

Arjan Hiemstra: Vanwege de snelheidsbeperking in verblijfsgebieden van 30 km/u heb je daar nooit aparte voorzieningen voor fietsers. Het ligt hier iets anders omdat bepaalde

hoofdfietsroutes door de buurt lopen. Voor de route van het station door de Kleine Badstraat is een nieuwe route opgenomen over de tunnelbak heen. De gedachte is dat het doorgaande fietsverkeer niet meer door de wijk gaat. De fietsers die vanaf het station naar het zuiden gaan, moeten een lusje maken.

Daniël Koelikamp: Dit is een veilige oplossing, want op dit moment moeten fietsers de Paterswoldseweg oversteken om naar het zuiden te gaan. Die kruising met het verkeer ben je dan kwijt.

Lies Hoexum: Ik wil graag de toegezegde onderzoeksgetallen over de veiligheid op grond waarvan jullie beweren dat het veilig is, maar ik heb nog niets gezien.

Theo Zaal: Onderzoek vindt plaats en we verwachten dat in de loop van de tijd ook de resultaten in het verkeersmodel zijn gezet. Voor alle vormen van verkeer zie je dan de verkeersbewegingen. Je ziet dan hoeveel verkeer waar naar toe gaat en uit welke straten komt, en wat het betekent voor andere gebieden.

Maarten Beijen: Dan is alles tot nu toe gebaseerd op aannames?

Theo Zaal: Dat is onderwerp van discussie voor 11 februari 2014.

Anne Zwiers: De cijfers staan inmiddels op de website. We laten bij punt 4. Mededelingen zien hoe je ze kunt vinden.

Arjen Cats: De gepresenteerde varianten zijn op basis van de brede tunnelvariant?

Theo Zaal en Arjan Hiemstra: Klopt.

Arjen Cats: De 8 meter vrije ruimte bij Coop kan dus nog meer worden in geval van de smalle tunnelvariant?

Arjan Hiemstra: Ja.

Arjen Cats: Ik neem aan dat jullie ook dat uitwerken?

Arjan Hiemstra: Ik kan alle varianten uitwerken.

Arjen Cats: Als u dat niet zou doen, dan lijkt het alsof u de niet optimale variant gaat uitwerken. Dat zou ik raar vinden.

Theo Zaal: Als je kijkt naar veiligheid vooral voor fietsers, dan is de brede tunnelvariant het meest veilig omdat je dan niet de Paterswoldseweg hoeft over te steken.

Arjen Cats: Het is niet de bedoeling dat u voor ons gaat beslissen over wat u denkt dat de beste variant is. U vraagt aan ons om mee te denken over wat de beste variant is. Het lijkt erop alsof u op basis van een aantal door ons niet te controleren criteria al voor ons een aantal beslissingen neemt en een aantal plannen niet uitwerkt. Ik stel uw motieven niet ter discussie, maar het is alleen dat het niet transparant is. Het is mij totaal ondoorzichtig hoe ik een bijdrage kan leveren als u van tevoren een aantal zaken al buiten schot laat zonder mij daarover te informeren.

Arjan Hiemstra: In de smalle tunnelvariant is het voor vrachtverkeer van de Coop vrij onmogelijk om de drukke fietsstroom te kruisen.

Arjen Cats: Alles heeft zijn plussen en minnen en dit kun je pas beoordelen als je ze naast elkaar ziet. Er is een beperkt aantal plannen en er is geen overzichtje van de plussen en minnen en de knelpunten. De kritiek was dat we van de eerste varianten alleen maar plussen hebben gezien en van de laatste varianten vooral redenen waarom ze niet zouden kunnen. Ik wil bij elke variant de plussen en de minnen zien.

Theo Zaal: Dat is op zich prima. Maar als jullie een aantal varianten kunnen uitsluiten, dan scheelt ons dat veel tijd want er is een beperking in tijd.

Arjen Cats: We zijn al sinds november hierover bezig, wat meer dan voldoende tijd zou moeten zijn. Ik zou liever overgeïnformeerd willen worden en dan alle scenario's transparant open en eerlijk zien met criteria waarom iets is afgeschoten.

### **3b. Situatie 2e ontsluiting Laanhuizen**

Arjan Hiemstra presenteert voor ontsluiting Laanhuizen drie opties.

- *Optie 1: Ontsluiting via Koeriersterweg, Hoornsediep, Stephensonstraat*

Arjan Hiemstra presenteert beelden van de Grunobuurt uit het stedenbouwkundig plan.

Peter Stuit: Dit gaat uit van het voorlopig ontwerp uit 2006; het definitief ontwerp uit 2009 is alweer anders. Het doodlopende straatje is er niet meer.

- *Optie 2: Ontsluiting met doorsteek door groenstrook Paterswoldseweg*

Deze ontsluiting houdt in: verbreden rijbaan ten behoeve van tweerichtingsverkeer op de parallelweg, kappen van circa 15 beeldbepalende bomen, en bepalen kruispuntvorm.

Louis Postma: Het verkeer vanuit Laanhuizen gaat de parallelweg gebruiken om naar de Paterswoldseweg te komen, daarom graag serieus kijken naar drukte en snelheid van het verkeer.

Arjan Hiemstra: Ja, is goed.

Herman Hofman: Als je de bomen verwijdert, waar blijft dan ons groen?

Nanda Hofman: Door de tunnel en de zogenaamde drukte zal er hard worden gereden op de Paterswoldseweg, hoe maak je dan de oversteek?

Arjan Hiemstra: Daar zullen verkeerslichten moeten komen. Het moet nog worden doorgerekend, het gaat nu om de fysieke inpassing. Het is om inzichtelijk te maken wat het betekent voor het groen en het wonen.

Theo Zaal: Het is een van de opties die uit het vorige klankbordgroepoverleg naar voren kwam.

Louis Postma: Ik mis de variant waarbij je zowel over de tunnelbak heen rijdt richting de nieuwbouw, als ook de aansluiting op de Stephensonstraat realiseert. Je bent dan af van de gedwongen verdubbeling van de parallelweg. Je moet beide doen.

Arjan Hiemstra: Ja, dat zou ook kunnen.

- *Optie 3: Ontsluiting door oude aansluiting open te stellen*

Deze optie komt voort uit het vorige klankbordgroepoverleg.

Arjan Hiemstra: Een van de redenen voor afsluiting was het tegengaan van sluipverkeer.

Lies Hoexum: Je haalt dingen erbij die geen rol spelen. De afsluiting was vanwege de busbaan en had niet te maken met sluipverkeer.

Arjan Hiemstra: Waar de bus de Koeriersterweg op rijdt is een gevaarlijk punt. Vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen zijn wij er geen voorstander van om deze verbinding weer open te stellen. Bij openstelling van de Koeriersterweg zou het alleen maar gevaarlijker worden. Er gebeuren nu relatief veel ongevallen - de situatie is wel verbeterd sinds er allerlei signaleringen zijn bijgeplaatst.

Lies Hoexum: Jullie gaan wat doen aan de overweg Paterswoldseweg en dat is in het kader van veiligheid onbegrijpelijk. Aan de Paterswoldseweg gebeuren namelijk minder ongelukken dan op deze kruising met busbaan en op de overweg Peizerweg tezamen. De vorige keer werd gesuggereerd dat onderzoek bewijst dat dat niet zo is, maar de meeste ongelukken zitten juist op de busbaan en bij de overweg Peizerweg.

Ger Lubbers: Op de Paterswoldseweg is het ter hoogte van Coop hartstikke druk met vrachtauto's en kriskras-overstekende voetgangers ondanks een zebepad, maar er gebeuren nooit ongelukken. Ik maak me meer zorgen over voetgangers met rollators, kinderwagens en scootmobielen.

Annemarij van der Ploeg: Bij de Peizerweg is weinig verkeer waardoor mensen al gauw het risico nemen door over te steken zonder uit te kijken. Bij veel verkeer wordt je juist oplettend gemaakt. Er zijn wel signaleringsborden die aangeven dat er een bus komt, maar

heel vaak rijdt er een auto met een noodgang doorheen waarbij die signalering dan niet altijd afgaat.

Theo Zaal: 11 februari stellen we dit uitgebreid aan de orde.

● *Voorstel voor vervolg*

- Verdere uitwerking in samenwerking met bewoners.
- Varianten doorrekenen in verkeersmodel.
- Afweging maken.

● *Reacties aanwezigen*

Anoniem: Voor de afsluiting van de Koeriersterweg was er veel sluipverkeer.

Lies Hoexum: Dat is niet waar. Ik woon daar. Het verschil is dat al het personeel nu door de wijk heen moeten terwijl ze anders direct vanaf de ringweg direct daar heen konden.

Maarten Beijen: De afsluiting is er nu een aantal jaren. Wat zijn de effecten daarvan?

Theo Zaal: De metingen zijn verricht. We zoeken de cijfers op en zetten ze op de website. Ze staan ook op de website van Laanhuizen.

Maarten Beijen: Bedankt voor de presentatie, maar ik heb geen voorkeursvariant. Linksom of rechtsom worden we afgesneden: je moet altijd via een bocht over de Peizerweg of door de Grunobuurt de stad in. Ik vind dat een onprettig idee. Verbazend vind ik dat de keuze voor de Paterswoldseweg nog ter discussie komt, maar pak de Peizerweg eens goed aan en haal daar je veiligheid uit. Laat de Paterswoldseweg zoals deze is, want daar gebeuren kennelijk niet zo veel ongelukken. Hoewel je allemaal gigantische oppervlaktes hebt met industrieel gebruik, wordt feitelijk alle pijn in de buurten gelegd.

De heer Vaartstra: Wij staan open voor alle mogelijkheden.

Maarten Beijen: Waarom wordt niet overwogen om het Nelf-terrein in te richten als parkeerterrein ten bate van bijvoorbeeld BAT Niemeijer? Ik vind dat echt heel erg.

Peter Stuit: De Grunobuurt heeft ook een variant ingediend, maar die zie ik niet terug. Waarom ga je niet de noordkant van de Grunobuurt verder ontwikkelen? Waarom het hele Nelf-terrein niet gebruiken voor de pijn die door de tunnel nu wordt neergelegd, zowel voor de ontsluiting van Laanhuizen als het parkeren van BAT Niemeijer en eventueel Coop.

Theo Zaal: Klopt. 11 februari geven we aan waarom dat niet een keuze kan zijn.

Peter Stuit: 11 februari gaat het over de noodzaak van de tunnel, terwijl in onze variant de tunnel wel aanwezig is.

Lies Hoexum: De beslissing dat er een tunnel komt is dus genomen. Waarom wordt dit niet bekend gemaakt?

Theo Zaal: Het besluit voor een tunnel voor alle verkeer is genomen. De brieven aan de gemeenteraad staan op de website, evenals de brieven van GS aan de Provinciale Staten. Voor het terugdraaien van het besluit moet u naar de politiek.

Annemarij van der Ploeg: Is de bezwaartermijn al verstreken?

Theo Zaal: Ja.

Daniël Koelikamp: Van de variant die door de Grunobuurt is ingebracht willen we een aantal delen nader uitwerken in twee groepen: een groep met mensen van de Badstratenbuurt en belanghebbenden, en een groep met mensen van Grunobuurt en Laanhuizen. Eventueel kunnen dan voor het uitwerken ook nog andere varianten worden meegenomen. Dit staat los van de discussie over waarom er een tunnel komt voor alle verkeer.

Ger Lubbers: Ik vind het jammer dat je niet te veel kunt inspreken. Ik neem het op voor de buurt. Een fantastische wijk die je verknalt door een tunnel.

Anoniem: Ik wil 11 februari horen waarom het niet mogelijk is om een trein door een tunnel te laten gaan, beargumenteerd met hellingpercentages.

Ebel Glastra: Vanuit de Rivierenbuurt is het voorstel om het spoor vanaf Esperanto (kruising Oosterpoort) te laten zakken, onder de Heerewegviaduct door, langs een verlaagd perron op het station, en onder Hoornsediep, Paterswoldseweg en Peizerweg door. Het plan kwam er niet in. Mijn voorstel is om met buurten bij elkaar te komen om met andere plannen te komen. (applaus) Jullie plannen worden niet uitgewerkt. Dit is een plateau om je hart te luchten, zodat ze kunnen zeggen dat er is gesproken met de bevolking. Ben je er bewust van, want onze ervaring is dat je ondergeschoffeld wordt.

Jessica Mulder: Wat voor gevolgen heeft dit plan voor de parkeergelegenheden? Aan de parallelweg is de parkeerdruk zo hoog dat ik een box in de Onderduikersstraat heb moeten nemen. Om het betalen van parkeergeld te vermijden is daar nu ook hoge parkeerdruk.

Theo Zaal: De uitwerking moet nog plaatsvinden. We hebben nog niet precies gekeken hoeveel parkeerplaatsen er zijn en hoeveel er terugkomen.

Jessica Mulder: Ik vind het belangrijk dat bij de uitwerking ook de gevolgen van de realisatie worden meegewogen zoals verzakkingen van huizen, en de gevolgen van zwaar verkeer door de Kleine Badhuisstraat. Ik vraag me af of dit goed wordt onderzocht. Het lijkt me verstandig dat er bouwkundig onderzoek wordt gedaan door een onafhankelijke, onpartijdige instantie.

De heer Bakker: Grontmij heeft in opdracht van ProRail een eerste schetsontwerp gemaakt. Voor het trillingsvrij of -arm maken, zullen funderingselementen worden aangebracht. Het intrillen van damwanden en scheuren van de woningen is een element dat wij zeker meenemen. Ten aanzien van de gedempte rivier hebben we grondonderzoek gedaan, de putten hebben we in het zicht, maar eerst willen we weten waar de tunnel komt te liggen voordat we deze aangeven. Het is een aandachtspunt.

#### **4. Mededelingen**

##### *Digitale projectpagina*

Theo Zaal meldt dat op de website gemeente.groningen.nl projectpagina's staan met veel documenten. Je kunt dit vinden op de pagina onder de wijknaam in het tabblad 'Wijken'. Geke de Haan merkt op dat er op de website van de Badstratenbuurt meer informatie staat: [www.badstratenbuurt.nl](http://www.badstratenbuurt.nl)

#### **5. Ingekomen**

- *Verslag klankbordgroepoverleg 13 januari 2014*

-

- *Stuk 1: Opmerkingen en alternatief voor ondertunneling Paterswoldseweg variant Grunobuurt*

Theo Zaal: Dit wordt nader uitgewerkt.

- *Stuk 2: Alleen fiets-/voetgangerstunnel*

Theo Zaal: Dit wordt nader uitgewerkt.

- *Stuk 3: Alternatief moet voldoen aan 4 criteria*

Theo Zaal: De vier criteria, afkomstig van de Badstraten, worden meegenomen in het vervolg.

- *Stuk 4: Mar. Hoekstra: Rode lamp gaat branden als spoorbomen omhoog staan*



Anne Zwiars: Bij overwegen staat hierom 'Wacht tot het rode licht gedoofd is'. 11 februari wordt informatie gegeven over waarom het op deze manier is geregeld en hoe dat zo komt.

## **6. W.v.t.t.k.**

Roel Harkema (n.a.v. verslag 13/1/2014, pg. 3, al. 4 en pg. 8, al. 2): Welk antwoord over het afstemmen van het sluiten van spoorbomen is juist: is het niet mogelijk of is er geen geld voor?

Anne Zwiars: Ik bedoel hier niet de afweging van een beveiligingssysteem versus een tunnel. Het gaat erom dat je het beveiligingssysteem van ProRail zal moeten aanpassen.

Roel Harkema (n.a.v. verslag 13/1/2014, pg. 8, pt 12, al. 2): In het verslag stond voor vanavond het Willem Lodewijk Gymnasium als overleglocatie. Ik was daar dus voor niets, wat erg vervelend is. Voortaan moeten er duidelijke afspraken zijn over waar het overleg is.

Roel Harkema (n.a.v. verslag 13/1/2014, algemeen): Als de tunnel van overheidswege wettelijk verplicht is, dan wil ik dat graag ter tafel zien.

Ed van der Graaf: De relatie tussen busbaan en tunnel moet nog eens voor het voetlicht komen. Het gaat namelijk niet alleen om de spoorweg.

Maarten Beijen: In het verslag van 13 januari wordt gesproken over gedeeltelijke tunnelvarianten zoals alleen een fietstunnel of alleen een busbaantunnel. Hier wordt helemaal niet meer over gesproken.

Maarten Beijen: 11 februari wil ik zien hoe groot de problemen zijn, en of het personeelsdiscipline problemen zijn. Het kan namelijk niet zo zijn dat een stel labbekakkige machinisten mij een tunnel in de wijk opdringen.

Anne Zwiars: Ja.

Maarten Beijen: Hoe is de klachtenprocedure voor deze klankbordgroep? Als we niet tevreden zijn over de klankbordgroep, de resultaten of de manier waarop het gaat.

Theo Zaal: Dan kunt u een brief schrijven aan het college.

Maarten Beijen (n.a.v. verslag 13/1/2014, pg. 3, al. 2): "... verhoogt de kans op onveiligheid op de overweg met 25%." Die 25% is kolder en wil ik uit het verslag hebben.

Anne Zwiars: Dat is akkoord.

Maarten Beijen: Waar komt de financiering van het project vandaan?

Daniël Koelikamp: Een deel komt uit het Regiospecifiek Pakket (RSP), een deel uit het provinciale Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT), en er is kans op subsidie vanuit het ministerie van Infrastructuur en Milieu uit het potje Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO). Er komt geen subsidie uit Brussel. De HOV-as is een van de redenen dat de tunnel er moet komen, maar de financiering zelf wordt niet met geld vanuit de HOV-as betaald. De financiering van de extra trein komt volledig uit het RSP.

Geke de Haan (n.a.v. verslag 13/1/2014, algemeen): Een actielijst bij zo'n lang verslag is zeer relevant.

Arjen Cats: Tijdens de vorige vergadering is afgesproken dat er een actielijst in het verslag zou komen. De toezeggingen zijn over het algemeen behoorlijk vrijblijvend: nergens staan datums of tijden bij of wie het oppakt en per welke datum informatie wordt verstrekt. Ik spreek u daar als projectgroep op aan. Ik zie graag dat jullie na de vergadering een concrete actielijst maken met data en verantwoordelijken. In punt 5 van het verslag staat dat opmerkingen en antwoorden aan het verslag worden toegevoegd; dit zie ik ook niet terug.

Annemarij van der Ploeg: Is er een reden voor?

Theo Zaal: De notulist noteert wat gezegd wordt.

Nanda Hofman: In de vorige vergadering zijn vragen gesteld waarop in deze vergadering antwoorden gegeven zouden worden, maar die antwoorden zijn er nog steeds niet. De tijd tikt door.

Theo Zaal: We hebben geprobeerd om de vragen die er waren in de presentaties zo goed mogelijk te beantwoorden.

Jessica Mulder: Er zijn specifieke vragen gesteld en daar hoort een specifiek antwoord op. Het antwoord wordt dus vooruitgeschoven, uitgesteld of afgesteld. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om aan te geven dat antwoorden worden uitgesteld.

Theo Zaal: Als u zegt dat de antwoorden op de vragen niet voldoende in de presentatie naar voren zijn gekomen, dan zou ik graag in een van de volgende overleggen, voor Badstratenbuurt of Laanhuizen/Grunobuurt, met u een voor een willen bespreken.

Nanda Hofman: De vragen zouden zwart op wit in het verslag beantwoord worden.

Arjen Cats: Het is een punt voor de voorzitter en de projectleider, zij moeten notulen gebruiken om de voortgang van zijn projecten te bewaken. Ik vind dit uitermate inconstrucief en verbaas me daar over. Bij deze het verzoek of je een actielijst zou willen maken uit het verslag en alles daarop zou willen doorgraven en dat schriftelijk zou willen delen.

Theo Zaal: Dat is toegezegd.

Geke de Haan: 7 februari is een datum waarop we bij B&W of de verantwoordelijke wethouder kunnen aangeven dat er toezeggingen zijn gedaan die niet zijn nagekomen.

Daniël Koelikamp: In het overleg op 7 februari 2014 wordt alleen het ruimtebeslag vastgelegd, waarbij alle mogelijke varianten nog een optie zijn. Een ruimtebesluit betreft de ruimte die nodig is om een project te realiseren. De gemeenteraad kan dan zelfs nog zeggen geen tunnel te willen wanneer jullie met zijn allen naar de politiek stappen.

Jessica Mulder: Welke besluiten zijn nu allemaal al genomen waar geen bezwaar of beroep tegen gedaan kan worden?

Theo Zaal: Het besluit dat er een tunnel komt is al genomen.

Daniël Koelikamp: Zoals de vorige keer is toegelicht is daartegen nog steeds bezwaar en beroep mogelijk. Er komt nog een formele procedure: de tracéwetprocedure.

Jessica Mulder: Dan wil ik dat graag nog nader toegelicht hebben, want ik wil graag daar mijn mening over geven. Kan voor de volgende vergadering duidelijk worden gemaakt welke besluiten al genomen zijn waartegen geen beroep of bezwaar meer mogelijk is? En wanneer deze besluiten zijn genomen?

Theo Zaal: We hebben toegezegd dat we dat op de website zullen zetten.

Maarten Beijen: Het is vreemd dat de Badstratenbuurt meer informatie op haar website heeft dan de gemeente. U heeft uw eigen agenda en vertegenwoordigt in ieder geval niet mij. U heeft uw eigen project en wil daar een succes van maken. Ik ben op dit moment niet erg gelukkig met de klankbordgroep. Ik verwacht dat u bij ons inzoomt en een volgende keer een meer proactieve houding aanneemt. Wij als bewoners hebben straks last van uw project.

Theo Zaal: Ik vind het jammer dat u dat zo ziet. Het is in elk geval voor mij niet zo. Wij als gemeente Groningen vinden dat we de belangen van de bewoners voor het voetlicht moeten brengen. Wij als ambtenaren zullen dat ook naar het college en de raad moeten brengen. Daar zullen we heel integer mee omgaan.

Geke de Haan: Acht van de tien fracties zijn bij ons geweest en die zijn allemaal verbaasd en verontrust. Ze voelen zich niet geïnformeerd.

Jessica Mulder: Is er al iemand die een stichting heeft opgericht tegen het hele gebeuren?

Geke de Haan: Buurtinitiatieftunnel.nl

Ebel Glastra: Je staat met een stichting juridisch sterker. Maar ook moeten de buurten samenwerken.

Geke de Haan: Kun je nog iets zeggen over de gesprekken met de PvdA?

Theo Zaal: Vorige week heb ik besproken wat jullie zorgen waren en heb ik aangegeven dat dit overleg zou plaatsvinden en wat er besproken zou worden. Zij hebben dat aangehoord en zijn daarna vertrokken. Ik heb een telefoongesprek gehad met de fractievoorzitter van het CDA, waarbij ongeveer hetzelfde aan de orde is gekomen.

Geke de Haan: Heb je ook van hen gehoord dat ze van ons meer informatie hebben gekregen die ze hebben gemist in de informatie die tot nu toe naar de gemeenteraad is gegaan?

Theo Zaal: Nee, dat heb ik niet van hen gehoord. Het is natuurlijk moeilijk opereren ten aanzien van wanneer wie te informeren. We zijn nog wel van plan om een presentatie te geven voor alle raadsleden.

Peter Stuit: Vorige week woensdag heeft de raadscommissie aangekondigd om met de bewoners om tafel te gaan.

Ebel Glastra: Dat moet je samen doen: met bewoners, raadsleden en ambtenaren. Anders horen de raadsleden twee verschillende verhalen en dan geloven ze hun ambtenaren eerder.

## **7. Vervolgafspraken**

Theo Zaal: We hebben een aantal opties getoond en proberen deze voor zover dat mogelijk is uit te werken. We willen dan met u om tafel om te bespreken wat uw mening daarover is en ook andere ideeën kunnen worden ingebracht.

Annemarij van der Ploeg: We delen hier alvast mee dat we niet in het overleg voor de Badstratenbuurt gaan zitten om de herinrichting te gaan bespreken bij varianten 1 en 2, maar we willen wel meedenken over varianten 3 en 4. Als u dat wilt meenemen en organiseren, dan komen we weer bijeen.

Theo Zaal: Dat is prima.

## **8. Evaluatie overleg**

Herman Hofman: Weinig informatief. Het was een herhaling van de vorige vergadering. Ik ben niet tevreden over de gang van zaken.

Theo Siderius: Ik vond de presentaties wel informatief. We missen nog wat informatie uit de vorige discussies, maar dit voegt wel behoorlijk wat toe.

Hans Siertsema: Sluit ik me bij aan.

Arjen Cats: Ik vond de output vrij laag. De informatie verstrekken is goed, maar dit hadden we in november/december ook meteen al kunnen doen. Als je zo'n plan onderzoekt, dan moet je dit soort dingen al ruimschoots gedaan hebben. Dus ik vond de avond wel goed, maar matig qua hoeveelheid.

## **9. Sluiting**

Theo Zaal bedankt allen voor de aanwezigheid. Omdat aanwezigen inmiddels vertrekken meldt Theo Zaal nog met een voorstel te komen voor het volgende overleg, rekening houdend met de wensen voor een maandag en bij voorkeur eerder dan 4 maart.