

bestemmingsplan

Bestemmingsplan
Tracé Ring Zuid Groningen

versie ontwerp

Bestemmingsplan Tracé Ring Zuid Groningen

versie Ontwerp

Inhoudsopgave

Toelichting		3
Hoofdstuk 1	Inleiding	5
Hoofdstuk 2	Beleidskader	11
Hoofdstuk 3	De ruimtelijk - functionele structuur	15
Hoofdstuk 4	Randvoorwaarden / omgevingsaspecten	23
Hoofdstuk 5	Juridische toelichting	39
Hoofdstuk 6	Participatie, inspraak en overleg	43
Hoofdstuk 7	Uitvoerbaarheid / exploitatie	45

Toelichting

ontwerp

gemeente Groningen - bestemmingsplan Tracé Ring Zuid Groningen

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleidingen doel

De Zuidelijke Ringweg Groningen is een kwetsbare schakel in het landelijke hoofdwegennet, het stedelijke netwerk in de centrale zone van de stad Groningen en in het regionale wegennet.

De bereikbaarheid van stad en regio neemt af. Het wordt steeds drukker op de Zuidelijke Ringweg en er staan regelmatig files. De vermenging van het doorgaande verkeer met het lokale en regionale verkeer en de diverse toe- en afritten draagt hier aan bij. De vormgeving van het knooppunt Rijksweg 7/A28 (Julianaplein) als grotendeels gelijkvloers kruispunt met verkeerslichten heeft tot gevolg dat in de spits het verkeer hier niet zonder vertraging kan passeren. Ook ruimtelijke kwaliteit en verkeersveiligheid op en rond de Zuidelijke Ringweg staan onder druk, onder andere doordat de weg een barrière in de stad vormt, een bron is van visuele hinder en de verkeersveiligheid niet optimaal is.

De problematiek is de aanleiding geweest om onderzoeken te starten naar hoe het verkeer beter en veiliger door kan stromen. Dit heeft geleid tot het TB 'A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2'. Dit tracébesluit is vervolgens driemaal gewijzigd:

- I. tracébesluit 'A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2' (september 2014);
- II. tracébesluit (wijziging 2016);
- III. tracébesluit wijziging 2017;
- IV. tracébesluit fietstunnel Papiermolen (2019).

De Tracéwet schrijft voor dat de gemeenteraad binnen een jaar nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden een bestemmingsplan (of een beheersverordening) als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening overeenkomstig het tracébesluit vaststelt.

Hoe doel van dit bestemmingsplan is om het tracébesluit inclusief de wijzigingen (hierna: TB) vast te leggen om hiermee aan de wettelijke verplichting te voldoen. Dit bestemmingsplan heeft hiermee een conserverend karakter, waarmee geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt.

1.2 Begrenzing plangebied

Het plangebied omvat het traject van de A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen en is zo'n twaalf kilometer lang. De begrenzing van het plangebied loopt op Rijksweg 7 (A7/N7) vanaf afslag 'Hoogkerk' (km 193.2) tot en met afslag 'Westerbroek' (km 205.3) en op de A28 ten zuiden van het viaduct Van Ketwich Verschuurlaan (km 198.8) tot het Julianaplein (km 200.2).

Het plangebied omvat niet alleen de wegen zelf, maar ook de op- en afritten, eventueel direct naastgelegen (gemeentelijke) wegen, kruisingen en bijbehorende groen- en watervoorzieningen langs deze route. In volgorde van west naar oost betreffen deze:

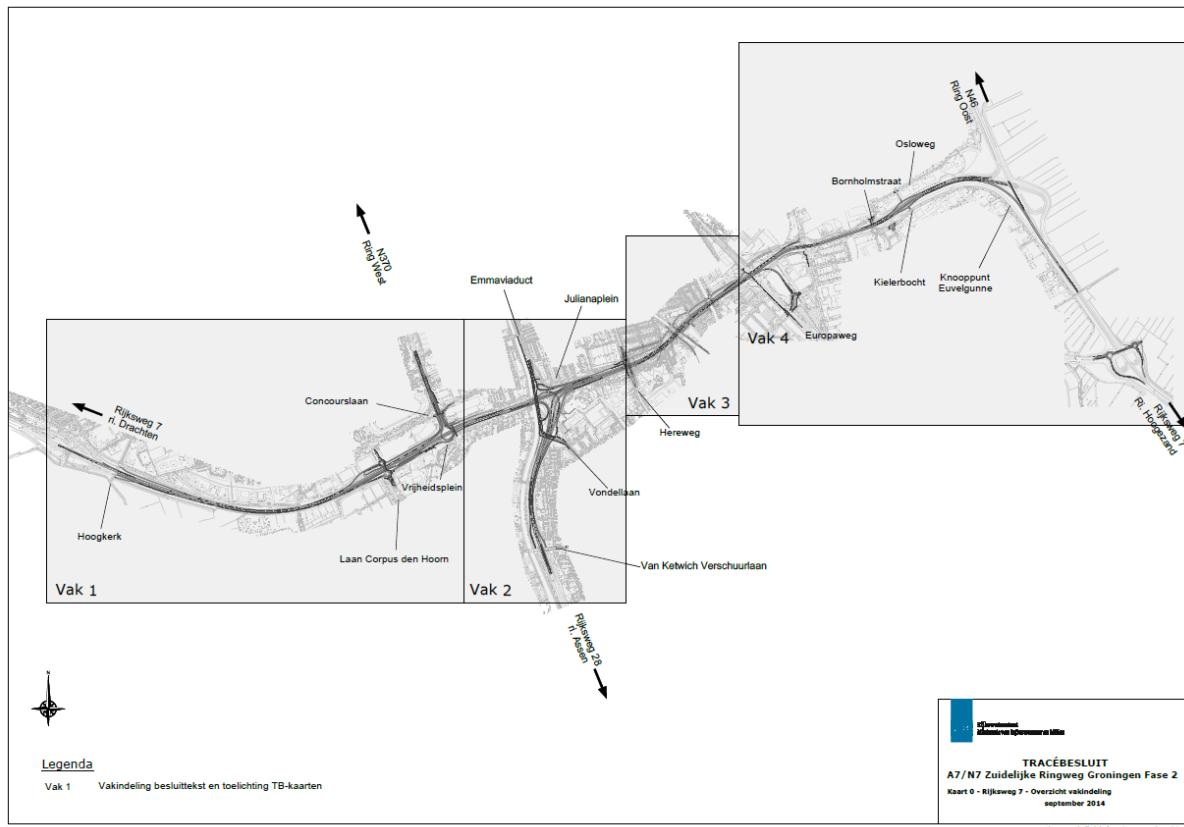
- op-/afrit 35 van de A7 nabij Hoogkerk;
- op-/afrit 36 van de N7 tussen het Stadspark en Sportpark Corpus Den Hoorn;
- het Vrijheidsplein: de kruising met de N370 met directe omgeving en het deel van de westelijke ring tussen het Gasuniegebouw en Martiniplaza;
- het Julianaplein: de kruising van de N7 en A28 met omliggende gemeentelijk wegennetwerk;
- op-/afrit 37 'Groningen-Helpman' van de ongelijkvloerse kruising van de N7 en de Hereweg;
- het Europaplein: de op-afrit 38 'Groningen-Zuidoost' van de ongelijkvloerse kruising van de N7 en de Europaweg;
- nieuwe ontsluitingen naar de bedrijventerreinen 'Driebond' en 'Eemspoort'

ontwerp

gemeente Groningen - bestemmingsplan Tracé Ring Zuid Groningen

- het zuidelijk tracé vanaf het knooppunt Euvelgunne;
- op/-afrit 39 'Westerbroek' van de ongelijkvloerse kruising van de N7 en de Europaweg.

Het TB hanteert een vakindeling voor het plangebied. In de toelichting van dit bestemmingsplan wordt aansluiting gezocht bij deze systematiek. Op onderstaande afbeelding is de vakindeling weergegeven.



1.3 Juridische context bestemmingsplan

Het onherroepelijke TB geldt als een omgevingsvergunning waarbij ten behoeve van een project van nationaal belang met toepassing van artikel 2.12, eerste lid onder 1 onder a, sub 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) van de geldende bestemmingsplannen wordt afgeweken. Het TB biedt hierdoor rechtstreeks bouwrecht op basis waarvan werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden.

Het TB werkt rechtstreeks door in het ruimtelijke beleid van de betrokken gemeente. De gemeenteraad van de betrokken gemeente is verplicht om binnen een jaar nadat het TB onherroepelijk is geworden, het bestemmingsplan in overeenstemming met het TB vast te stellen of te herzien. Zolang het bestemmingsplan niet is aangepast aan het TB, is het gemeentebestuur verplicht aan degenen die inzage verlangen in het bestemmingsplan, tevens inzage te verlenen in het vastgestelde TB.

Dit bestemmingsplan zet het TB om in een bestemmingsplan, waarbij geen nieuwe bouwrechten worden verleend. Omdat het TB (inclusief de wijzigingen) is vastgesteld tussen 2014 en 2019 kan in de toelichting van dit bestemmingsplan gerefereerd worden aan (ver)ouderde beleidsstukken en regelingen. De rechten en plichten die volgen uit het TB blijven van toepassing bij de uitvoering.

1.4 Schets problematiek

De probleemanalyse geeft aan voor welke bestaande en toekomstige knelpunten een oplossing moet worden geboden. Voor toekomstige knelpunten wordt het jaar 2030 als referentiesituatie gebruikt. De beschrijving van de probleemanalyse is gebaseerd op de analyses van de problematiek uit de verkenning en verlengde verkenning. De voor het project geldende doelstellingen worden afgeleid van deze probleemanalyse.

De problematiek van de huidige Zuidelijke Ringweg Groningen kan kortweg omschreven worden als een optelsom van stagnatie in de doorstroming van het (internationale) wegverkeer, verminderde bereikbaarheid van de regio, een negatieve impact op de ruimtelijke kwaliteit en een hoog risicocijfer (verkeersveiligheid).

Stapsgewijs bestaat de problematiek uit:

1. Bereikbaarheidsproblematiek;
2. Ruimtelijke inpassing;
3. Verkeersveiligheid.

Bereikbaarheidsproblematiek

De Zuidelijke Ringweg is op nationale schaal een belangrijke schakel tussen de Randstad en Noord-Duitsland en vervult een belangrijke functie in het regionaal en het stedelijk verkeerssysteem. De Zuidelijke Ringweg vormt de centrale schakel in het stedelijk netwerk Groningen-Assen. Dit stedelijk netwerk kent een voorspoedige economische en bevolkingsontwikkeling. De stad Groningen trekt mensen van buitenaf naar voorzieningen en arbeidsplaatsen in de stad. De hoeveelheid mensen die dagelijks de stad bezoeken zal in 2030 verder oplopen. Deze (autonome) groei heeft zijn weerslag op het gebruik van de aanwezige infrastructuur in en om de stad, in het bijzonder op de Zuidelijke Ringweg.

Kenmerkend voor de Zuidelijke Ringweg is dat ongeveer 80% van de weggebruikers in of nabij de stad moet zijn of daar vertrekt en 20% gezien kan worden als doorgaand verkeer.

De toenemende verkeersdruk zorgt ervoor dat de Zuidelijke Ringweg van de aansluiting Hoogkerk tot de aansluiting Europaweg capaciteit tekort zal komen. Problemen zullen met name gaan optreden op het Julianaplein en tussen het Julianaplein en de aansluiting Europaweg. De verkeerslichten op het Julianaplein en het grote aantal toe- en afritten zijn hier mede debet aan. Ook in de huidige situatie zorgt het Julianaplein voor filevorming en vertraging op Rijksweg 7 en de A28 voor Groningen. Gedurende de spitsuren kan het Julianaplein het verkeersaanbod niet zonder vertraging verwerken. Het gevolg is dat het verkeer, afhankelijk van variaties in de drukte, op Rijksweg 7-west altijd wel ergens ter hoogte van Hoogkerk of het Stadspark moet aansluiten in de wachtrij.

In de toekomst is het gevolg van capaciteitstekort een slechtere verkeersafwikkeling. Er zal een situatie ontstaan met congestie en verminderde doorstroming. Dit heeft negatieve gevolgen voor reistijden, betrouwbaarheid en interne (regionale/stedelijke) en externe (nationale) bereikbaarheid. Deze te voorziene effecten voor de toekomst komen de economische groei van stad en regio niet ten goede. Ook treedt vertraging op langs het onderliggend wegennet, waardoor overige kantoorlocaties, bedrijventerreinen en woongebieden minder goed, minder comfortabel en minder veilig bereikbaar worden.

Ruimtelijke inpassing

Stadswijken langs de Zuidelijke Ringweg worden sinds de aanleg ervan doorsneden, evenals het Sterrebos. Het huidige ontwerp van de Zuidelijke Ringweg doorsnijdt de stad. De weg vormt een barrière door de stad. Bij aanleg van de huidige Zuidelijke Ringweg is tevens een aantal oude waardevolle bestaande routes doorbroken. De omgeving van de Zuidelijke Ringweg wordt gekenmerkt door achterkanten (van woonblokken), doorbroken ontwerp

structuren en beperkte woonkwaliteit. Verder zorgt de Zuidelijke Ringweg voor visuele hinder, daar waar direct zicht is op de Zuidelijke Ringweg bestaat het aanzicht uit geluidsschermen, taluds en (dam)wanden.

Verkeersveiligheid

De Zuidelijke Ringweg kent in de huidige situatie een aantal kenmerken die negatief zijn voor de verkeersveiligheid; het grotendeels gelijkvloerse kruispunt Julianaplein, de relatief vele toe- en afritten en de brugopeningen (het Noord-Willemskanaal en het Winschoterdiep) die op de Rijksweg 7 die kop-staart botsingen kunnen veroorzaken. De Zuidelijke Ringweg kent dan ook een aantal 'black-spots'. Een black-spot is gedefinieerd als een locatie met zes of meer slachtofferongevallen in drie jaar. Tevens is het risicocijfer op het tracé hoger dan gemiddeld in Noord-Nederland. In combinatie met het gegeven dat de intensiteit op de Zuidelijke Ringweg zal toenemen, is de verwachting dat de verkeersveiligheid bij het niet nemen van maatregelen zal afnemen.

1.5 Huidigesituatie

Het gebied is ingericht als verkeersgebied. Dit betreffen primair (rijks)wegen met de daarbij behorende voorzieningen, kunstwerken, groen en water. Er is al begonnen met de uitvoering van het TB, dus op verschillende locaties zijn tijdelijke wegen, verkeersmaatregelen en bouwlocaties ingericht.

1.6 Crisis- en herstelwet

Het TB is opgenomen in bijlage 2 (onder E. Wegenprojecten, nr. 14) van de Crisis- en herstelwet en de procedure voor dat besluit is overeenkomstig gevoerd.

Voor het bestemmingsplan 'Tracé Ring Zuid Groningen' ligt dit anders. Het stedelijk gebied van de gemeente Groningen is in het kader van de vijfde tranche van de Regeling uitvoering Crisis- en herstelwet (inwerkingtreding 21 maart 2020; Stb. 2020, nr. 16111) toegevoegd aan het experiment van het bestemmingsplan met verbrede reikwijdte als bedoeld in artikel 7c van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet. Dit betekent dat ontwikkelingen binnen het stedelijk gebied kunnen worden voorbereid via een bestemmingsplan o.b.v. de Chw.

Het bestemmingsplan ligt echter voor een klein deel niet binnen het aangewezen stedelijk gebied, waardoor het niet mogelijk is om hier gebruik van te maken. Daarnaast maakt dit bestemmingsplan geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk, waardoor experimenteren als bedoeld in de Chw niet nodig is.

1.7 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling. De verbeelding en de planregels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van onderzoeken en gemaakte keuzes) bij de bestemmingsplanregeling en licht deze vanzelfsprekend toe.

In hoofdstuk 2 is een beschrijving van de beleidskaders opgenomen. Ook wordt in dit hoofdstuk nader ingegaan op de vier TBen. In hoofdstuk 3 komt de toekomstige situatie aan de orde. Aan de diverse randvoorwaarden op het gebied van milieu- en omgeving, die zijn onderzocht in het kader van de TBen, wordt in hoofdstuk 4 aandacht besteed. In hoofdstuk 5 wordt een juridische toelichting gegeven op de bestemmingen en gebruikte aanduidingen. In hoofdstuk 6 behandelt de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan. In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de uitkomsten van het overleg

ontwerp

met de artikel 3.1.1 Bro-instanties. Daarnaast wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn betrokken en hoe zich dit verhoudt tot het gemeentelijk inspraakbeleid.

De vier TBen zijn als bijlagen bij de toelichting van dit bestemmingsplan ingevoegd.

ontwerp

gemeente Groningen - bestemmingsplan Tracé Ring Zuid Groningen

10

Hoofdstuk 2 Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 door de minister vastgesteld. Om de verantwoordelijkheden te leggen waar deze het beste passen, draagt het Rijk de ruimtelijke ordening meer over aan gemeenten en provincies. Het Rijk kiest voor een selectievere inzet van rijksbeleid op slechts 14 nationale belangen. Voor deze belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Buiten deze 14 belangen hebben decentrale overheden beleidsruimte voor het faciliteren van ontwikkelingen.

Het voorliggend plan is op de ambitiekaart 2040 hoofwegennet opgenomen in de SVIR. Voor de Ring Zuid tussen het Julianaplein en de kruising met de Europaweg (afrit 38) is de ambitie uitgesproken om deze op te waarderen naar een weg met minimaal een 2x3 rijbanen. Met het TB en aansluitend het bestemmingsplan wordt aan deze ambitie voldaan.

Besluit algemene regels ruimtelijke ordening

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) stelt niet alleen regels omtrent de 14 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, maar stelt ook regels die in ruimtelijke plannen moeten worden opgenomen. Het voorliggend plan raakt geen rijksbelangen zoals opgenomen in het Barro.

Duurzame verstedelijking

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro, artikel 3.1.6) is geregeld dat een toelichting bij een ruimtelijk plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet voorzien in duurzame verstedelijking. Het artikel is op 12 mei 2017 gewijzigd en op 1 juli 2017 in werking getreden. Voor dit plan wordt getoetst aan deze nieuwe regeling, die inhoudt dat de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling bevat. Als het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, moet er tevens gemotiveerd worden waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

In dit ruimtelijk plan is geen sprake van een stedelijke ontwikkeling, omdat het reeds onherroepelijke tracebesluit, inclusief wijzigingen, in dit bestemmingsplan vastlegt. Er worden met dit bestemmingsplan geen nieuwe stedelijke ontwikkelingen mogelijk gemaakt.

2.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie 2016-2020 en Omgevingsverordening

Op 1 juni 2016 hebben Provinciale Staten de Omgevingsvisie 2016-2020 vastgesteld. De Omgevingsvisie bevat de integrale langetermijnvisie van de provincie op de fysieke leefomgeving. Deze is in de plaats van het Provinciaal Omgevingsplan (POP) gekomen. Uit de Omgevingsvisie vloeien richtlijnen en voorschriften voort, die zijn vastgelegd in de provinciale Omgevingsverordening.

In de Omgevingsvisie heeft de provincie al het provinciale beleid dat op een of andere manier raakt aan de fysieke leefomgeving geformuleerd en geordend in vijf samenhangende thema's en elf provinciale 'belangen'. Voor de voorgenomen ontwikkeling is het thema 'ruimte' met de daar bijbehorende belangen 'ruimtelijke kwaliteit' en 'aantrekkelijk vestigingsklimaat' van belang.

Ruimtelijke kwaliteit

De provincie streeft naar een zo hoog mogelijke ruimtelijke kwaliteit. Ruimtelijke kwaliteit ontwerp

wordt bepaald door de mate waarin binnen een gebied de gebruikswaarde, de belevingswaarde en de toekomstwaarde in onderlinge verhouding geoptimaliseerd zijn. In het beleid wordt onderscheid gemaakt tussen stedelijk gebied en buitengebied. Dit plangebied ligt nagenoeg geheel in het stedelijk gebied. Hier kunnen stedelijke functies, zoals woningen, toegevoegd worden. Gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor de ruimtelijke kwaliteit binnen het stedelijk gebied. Omdat dit bestemmingsplan het TB vastlegt worden vanuit het provinciale beleid dan ook geen aanvullende eisen gesteld.

Verordening

Infrastructuur

In artikel 2.38.1 en titel 4.2 van de verordening worden regels gegeven met betrekking tot wegen. Artikel 2.38.1 stelt regels aan planologische mogelijkheden die afbreuk kunnen doen aan de mogelijkheid om wegen aan te leggen binnen aangegeven gebieden. Geen van deze gebieden ligt binnen het plangebied. Titel 4.2 is van toepassing op wegen die in beheer en onderhoud zijn bij de provincie Groningen. De wegen binnen het plangebied zijn primair een rijksweg en gemeentelijke wegen. Een zuidelijke gedeelte van de westring (N370) valt binnen het plangebied.

Erfgoed

In artikel 2.9.2 van de verordening is een rechtstreeks werkend sloopverbod opgenomen voor cultuurhistorisch waardevolle bebouwing. Totdat het bestemmingsplan 'Gebouwd Erfgoed' is vastgesteld dat cultuurhistorische panden en objecten beschermt, geldt voor alle bouwwerken, ook die niet waardevol zijn, een sloopverbod. Per sloopaanvraag moet dan deugdelijk worden onderbouwd dat vergunningverlening in overeenstemming is met het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan. In paragraaf 4.2 van deze toelichting is hierop nader ingegaan.

Conclusie

Op basis van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat het plan in overeenstemming is met de Omgevingsvisie 2016-2020 en de Omgevingsverordening van de provincie Groningen.

2.3 Gemeentelijk beleid

Omgevingsvisie The Next City

In de omgevingsvisie 'The Next City' zijn de strategische keuzes beschreven voor de toekomstige ontwikkeling van de stad. Het accent ligt op de fysieke leefomgeving. De Groningse leefkwaliteit is het samenbindende thema voor de ontwikkeling van de gemeente richting 250.000 inwoners. Er zijn 20.000 woningen nodig en er is een groei voorzien van 15.000 banen. Dat betekent een heel stevige ontwikkelopgave. De gemeente blijft vasthouden aan de compacte stad en streeft ernaar de groei voor tweederde deel op te vangen in (binnen)stedelijk gebied. De ontwikkelzones, stedelijke knooppunten en wijkcentra zijn de plekken voor verdichting. In de schaarse ruimte moet veel gebeuren. In de omgevingsvisie is aangegeven hoe een evenwicht kan worden gevonden tussen verschillende functies, belangen, wensen en de kwaliteit van de leefomgeving.

In de omgevingsvisie is de ringweg enigszins een medaille met twee zijden. Aan de ene zijde werpt het een fysieke barrière op in de stad die doorbroken moet worden door er overheen of onderdoor te gaan. Ook is het een bron voor geluidsbelasting en afname van luchtkwaliteit. Anderzijds is een goed functionerende ringweg essentieel voor de afwikkeling van het regionale en stedelijke (auto)verkeer en het (economisch) functioneren van de stad.

Bij deze grootschalige bouwprojecten staan klimaatbestendigheid en verduurzaming hoog op de agenda. Zo verdwijnen de zes rijbanen van de Zuidelijke Ringweg volledig onder de grond en ontstaat er een nieuw park op de deksels: Het Zuiderplantsoen. Daarnaast wordt het Julianaplein ongelijkvloers aangelegd, waardoor het verkeer gewoon kan doorrijden en er geen filevorming meer ontstaat door de verkeerslichten.

ontwerp

gemeente Groningen - bestemmingsplan Tracé Ring Zuid Groningen

Nota Duurzame Mobiliteit 2011 – 2020

Met het ruimtelijk beleid van de afgelopen decennia is Groningen een compacte stad gebleven. De locaties waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt, liggen dicht bij elkaar. Hierdoor zijn de afstanden tussen deze locaties kort (maximaal 5 à 7 km), waardoor ze uitstekend per fiets te bereiken zijn (circa 20-30 min). Door de verkeerscirculatie in de binnenstad is doorgaand autoverkeer dwars door de binnenstad niet mogelijk. De fiets is op veel relaties daarom sneller dan de auto.

Ook zet de gemeente in op een toekomstvast openbaar vervoersysteem. De laatste jaren is een forse groei van het aantal reizigers met het openbaar vervoer in en rondom de stad bereikt. Krachtige openbaar vervoerbundels tussen de stad en grote omliggende kernen per spoor of hoogwaardige openbaar vervoerassen (HOV-assen) zijn de afgelopen jaren versterkt en zullen de komende jaren verbeterd worden.

Het ommeland is voor een groot deel sterk autoafhankelijk. De opnamecapaciteit op diverse plaatsen in de stad is bereikt, waardoor de bereikbaarheid onder druk staat. Het vergroten van de capaciteit van de ring is daarom nodig, maar een forse uitbreiding van de capaciteit van de stedelijke wegen is niet aan de orde. In de binnenstad wordt het beleid met een beperkte ruimte voor auto's voortgezet.

ontwerp

gemeente Groningen - bestemmingsplan Tracé Ring Zuid Groningen

Hoofdstuk 3 De ruimtelijk- functionelestructuur

3.1 Ruimtelijkestructuur

De ruimtelijke kwaliteit van de nieuwe inrichting verbetert ten opzichte de oude situatie. De landschappelijke/stedelijke inpassing voor de stad Groningen als geheel verbetert en kan een bijdrage leveren aan de beleving en identiteit van de stad. Ook voor de sociale veiligheid, barrièrewerking en visuele hinder treden verbeteringen op .

Het algemene beeld over de ruimtelijke kwaliteit is dat er qua inpassing niet veel verandert in het eerste deel van het tracé (wegvak 1, vanaf viaduct Hoogkerk tot en met het Vrijheidsplein) en het laatste deel van het tracé (wegvak 4, vanaf Europaplein tot en met de aansluiting Westerbroek (op de Rijksweg 7). In wegvak 1 heeft het ontwerp ter hoogte van de aansluiting Laan Corpus den Hoorn effect op de ruimtelijke kwaliteit ter plekke, zowel aan de noord- als de zuidzijde. De gekozen ontwerpvariant komt de veiligheid en doorstroming ten goede, maar betekent lokaal een uitstraling met relatief veel steen en beton. In de verdere uitwerking en inpassing ter plaatse, wordt gestreefd naar een zo groen mogelijke aankleding.

In het middengedeelte (wegvak 2, vanaf Vrijheidsplein tot en met Julianaplein, inclusief de A28) betekent het ongelijkvloerse Julianaplein een geheel nieuwe ruimtelijke situatie, die ondanks het zoveel mogelijk beperken van het ruimtebeslag negatieve ruimtelijke effecten heeft. In het TB ontwerp is de veilige fietsverbinding aan de zuidkant van de Brailleweg (naar de Vondellaan, ongelijkvloerse kruising A28 en toe- en afritten) een verbetering voor de barrièrewerking ten opzichte van het OTB. De inpassing en vormgeving van deze fietsverbinding is in het kader van de sociale veiligheid een aandachtspunt in het vervolg. Het ruimtelijk karakter van de nieuw te realiseren verbindingsweg tussen de Brailleweg en Hereweg betekent een verslechtering wat betreft ruimtelijke kwaliteit, ook ten aanzien van visuele hinder van geluidschermen voor de bewoners aan de Maaslaan. Het ontwerp dat in het TB gerealiseerd wordt betekent een verbetering ten opzichte van het OTB ontwerp. De verbindingsweg is zo ver mogelijk van de bebouwing aan de Maaslaan en zo dicht mogelijk tegen de Rijksweg 7 ontworpen (strakke bundeling) en het wegprofiel van de Verbindingsweg is met een compact profiel ontworpen. De herconfiguratie van het onderliggend wegennet in wegvak 2 leidt tot een sterkere bundeling van verkeersstromen en dat kan als een verbetering worden gezien.

De verdiepte ligging (wegvak 3, vanaf Julianaplein tot Europaplein) brengt een grote verbetering met zich mee voor ruimtelijke kwaliteit.

De ruimtelijk economische kwaliteit heeft een geringe verbetering op lokaal niveau voor de stad Groningen. Gelet op het reeds aanwezige stedenbouwkundige programma langs het tracé wordt echter niet voorzien dat hier op grote schaal van kan worden geprofiteerd als het om uitbreiding gaat. Voor stadsvernieuwing werkt dit effect wel mee. Op een hoger schaalniveau bezien leidt Zuidelijke Ring Groningen, fase 2 (hierna: ZRGII) tot een betere doorstroming van het verkeer, wat positief is voor de bereikbaarheid rondom de stad Groningen en andere kernen in de regio. Dit straalt positief uit op de ontwikkelmogelijkheden van wonen en werken in de stad en omliggende regio.

3.2 Verkeer

Op hoofdlijnen bestaan de verkeersmaatregelen van het TB uit:

- Een (lijn)bus toe- en afrit op de Rijksweg 7 ter hoogte van Hoogkerk;
- Een ongelijkvloers Vrijheidsplein, met een ongelijkvloerse kruising Ring West (Laan 1940 – 1945) - Leonard Springerlaan, een directe aansluiting Ring West op Rijksweg 7 en aansluiting Ring West / Leonard Springerlaan op de botrotondes Laan Corpus den Hoorn;
- Een ongelijkvloers Julianaplein met een aansluiting naar het centrum/stationsgebied en

ontwerp

- de Vondellaan;
- Een verdiepte ligging met drie overkluizingen tussen Julianaplein en Europaplein;
- Een verbindingsweg tussen Brailleweg en Hereweg;
- De aansluiting Europaweg kent een toerit naar het westen en een afrit vanuit het westen bij de aansluiting Europaweg;
- Een aansluiting bij Driebond/Eemspoort op de Rijksweg 7;
- Aanpassing functionaliteit aansluiting Westerbroek (capaciteitsuitbreiding) en capaciteitsuitbreiding Europaweg.

De beschrijving van het nieuwe wegverkeerstracé vindt hierna plaats aan de hand van vier wegvakken. Aansluitend worden er aanvullende maatregelen genoemd voor langzaam verkeer.

Wegvak 1: Vanaf viaduct Hoogkerk tot en met het Vrijheidsplein

De weg ligt in wegvak 1 op een grondlichaam, met een kunstwerk ter hoogte van de botrotonde bij de Laan Corpus Den Hoorn. Een botrotonde is een langgerekte rotonde. Uiterlijk lijkt hij op twee $\frac{3}{4}$ -rotondes die met elkaar verbonden zijn.

Vanaf de toe- en afrit Hoogkerk is de bestaande vluchtstrook ingericht als lang weefvak, zodat voldoende capaciteit aanwezig is voor de afwikkeling van het uitvoegend verkeer richting Laan Corpus den Hoorn en Ring West (Laan 1940 – 1945). Een weefvak is een combinatie van een in- en uitvoegstrook, waardoor bestuurders zowel kunnen invoegen op de doorgaande hoofdrijbaan als uitvoegen vanaf diezelfde rijbaan. Naast het weefvak wordt zowel aan de noord- als zuidzijde een pechhaven aangelegd.

Ten behoeve van de overgang van autosnelweg (100 kilometer per uur) naar stadsautoweg (80 kilometer per uur) is er een geleidelijke snelheidsafbouw respectievelijk -opbouw. De afbouw van 130 kilometer per uur naar 100 kilometer per uur is in de huidige situatie al geregeld. Voor de afslag Laan Corpus den Hoorn staat vervolgens een verkeersbord met verplichte snelheid 80 kilometer per uur, zodat het verkeer ter hoogte van de Laan Corpus den Hoorn is afgeremd naar 80 kilometer per uur. Dit is nodig om op een veilige manier gebruik te kunnen maken van de weefvakken op het onderliggende wegennet, waar een snelheid van 50 kilometer per uur geldt. Vanuit oost naar west vindt op ongeveer dezelfde plekken de snelheidsopbouw van 80 naar 100 (naar 130) kilometer per uur plaats.

Op de Rijksweg 7 is aan de noordzijde (ter hoogte van km 194.4) een afrit voor busverkeer. Aan de zuidzijde is een toerit (ter hoogte van 193.9), ook voor het busverkeer. Deze toe- en afrit zorgen voor een goede ontsluiting van P&R Hoogkerk voor het busverkeer. Ten behoeve van de goede inpassing van de busafrit wordt de bestaande wal aan de noordzijde van Rijksweg 7 doorgetrokken.

De huidige afritten Laan Corpus den Hoorn met de botrotonde blijven zowel noord als zuid de aansluiting van de Laan Corpus den Hoorn op de Rijksweg 7 verzorgen, die van groot belang is voor de verbinding van het Martiniziekenhuis en de Gasunie met de Rijksweg 7. De botrotonde wordt echter ontlast doordat verkeer van de Rijksweg 7 naar de Ring West en andersom er geen gebruik meer van hoeft te maken.

Voor de zuidzijde van Rijksweg 7 – verkeer komend vanuit het westen – is er ten westen van de Laan Corpus den Hoorn een afrit die aansluit op (1) bestaande infrastructuur (Laan Corpus den Hoorn) en (2) een verbindingsweg naast Rijksweg 7. Deze verbindingsweg heeft twee rijstroken, de linker rijstrook is voor doorgaand verkeer naar de Ring West (Laan 1940 – 1945), de rechter rijstrook is voor verkeer dat bij de Leonard Springerlaan de Ring West verlaat. De maximumsnelheid op de verbindingsweg is 50 kilometer per uur.

Vanaf Laan Corpus den Hoorn is er een toerit naar Rijksweg 7. Deze toerit kruist de verbindingsweg ongelijkvloers. Verkeer vanaf Laan Corpus den Hoorn kan ook naar de verbindingsweg richting Vrijheidsplein / Ring West (Laan 1940 – 1945).

ontwerp

gemeente Groningen - bestemmingsplan Tracé Ring Zuid Groningen

De Rijksweg 7 bestaat tussen aansluiting Hoogkerk en Vrijheidsplein uit twee rijstroken en een weefvak.

Aan de noordzijde is er voor verkeer vanaf Ring West een directe toerit op Rijksweg 7. Verkeer vanaf de Leonard Springerlaan kan gebruik maken van een verbindingsweg ten noorden van de Rijksweg 7 om zo bij de botrotone Laan Corpus den Hoorn uit te komen. De maximum snelheid op de verbindingsweg is 50 kilometer per uur.

Vanaf Rijksweg 7 is er een afrit naar Laan Corpus den Hoorn en vanaf Laan Corpus den Hoorn is er een toerit naar Rijksweg 7.

De Rijksweg 7 bestaat tussen aansluiting Hoogkerk en Vrijheidsplein uit drie rijstroken. Tussen Vrijheidsplein en de aansluiting Laan Corpus den Hoorn bestaat Rijksweg 7 uit drie rijstroken en een weefvak. Aan de noordzijde bestaat de Rijksweg 7 ter hoogte van het viaduct bij de Ruskenveen uit twee rijstroken.

Het knooppunt Vrijheidsplein verbindt de Rijksweg 7 met de Ring West (Laan 1940 – 1945). Het Vrijheidsplein is een ongelijkvloers knooppunt met drie verschillende niveaus. Op het Vrijheidsplein ligt de Rijksweg 7 op het hoogste niveau. De verbindingsoog vanaf Rijksweg 7 west richting Ring West (Laan 1940 – 1945) gaat op het diepste niveau onder de Rijksweg 7 door. De verbindingsoog vanaf de Ring West (Laan 1940 – 1945) naar de Rijksweg 7 oost gaat hier tussendoor.

Het eerste deel van de Ring West (Laan 1940 – 1945) is opgehoogd om de Concourslaan/de Leonard Springerlaan ongelijkvloers te kruisen. De Leonard Springerlaan blijft op maaiveld niveau.

Wegvak 2: Vanaf Vrijheidsplein tot en met Julianaplein, inclusief A28

De weg ligt in wegvak 2 tussen het Vrijheidsplein en het Julianaplein op een dijklichaam, met een kunstwerk over de Paterswoldseweg en met een vaste brug over het Noord-Willemskanaal.

De Rijksweg 7 bevat aan de zuidzijde (van west naar oost) tussen het Vrijheidsplein en het Julianaplein eerst uit drie rijstroken en een doorgaand weefvak (met één rijstrook). Dat is het gedeelte tussen de toerit vanaf het Vrijheidsplein en de afrit richting centrum.

Ten oosten van de kruising van Rijksweg 7 met de Paterswoldseweg gaat Rijksweg 7 over in twee rijstroken (richting Rijksweg 7 oost) en een afbuigende rijstrook (richting A28/centrum).

Aan de noordzijde (van oost naar west) bestaat dit wegvak tot ongeveer ter hoogte van de kruising van Rijksweg 7 met Paterswoldseweg uit vier rijstroken. Twee stroken komen vanaf het Julianaplein (A28/Centrum) en twee vanaf de Rijksweg 7 Oost. Na de kruising met de Paterswoldseweg bestaat Rijksweg 7 uit drie rijstroken en een verbindingsweg.

Het Julianaplein is een ongelijkvloers knooppunt dat de A28 met de Rijksweg 7 aansluit. Daarnaast heeft het Julianaplein een volledige aansluiting op de stad ter hoogte van de Brailleweg/Vondellaan. Op het Julianaplein ligt de Rijksweg 7 op het hoogste niveau (hoogste punt circa 9,74 meter boven maaiveld), de aansluitingen van de A28 naar de Rijksweg 7-west en van de Rijksweg 7-Oost naar de A28 gaan beiden onder de Rijksweg 7 door, waarbij de aansluiting van de Rijksweg 7-oost naar de A28 het laagst ligt en de aansluiting van de A28 naar de Rijksweg 7-west er tussen.

De A28 ligt, vanuit het zuiden gezien, eerst op maaiveld en komt vervolgens op hoogte om met een kunstwerk over de Brailleweg/de Vondellaan heen te gaan en daar aan te sluiten op het Julianaplein. Ten zuiden van de Van Ketwich Verschuurlaan bestaat de A28 uit drie rijstroken. Na de invoeger Groningen-Zuid bestaat de A28 uit drie rijstroken en een doorlopend weefvak dat overgaat in een afrit Groningen centrum. Ter hoogte van de Van Iddekingeweg gaat de A28 over in twee maal twee rijstroken (twee voor de richting Rijksweg 7 west en twee voor Rijksweg 7 oost). Voor de snelheidsafbouw vanaf de A28

ontwerp

gemeente Groningen - bestemmingsplan Tracé Ring Zuid Groningen

naar het Julianaplein worden dezelfde afstanden aangehouden als in de huidige situatie.

De opstelstroken op de Van Ketwich Verschuurlaan worden verlengd. Dit is voor het verkeer vanaf het oosten op de Van Ketwich Verschuurlaan dat via de afrit Groningen-Zuid naar de A28 gaat. Door deze verlengde opstelstroken kan voldoende verkeer verwerkt worden. Ook worden hier door de gemeente maatregelen genomen om de verkeersregelininstallatie te optimaliseren. De parkeervakken die als gevolg van de verlengde opstelstroken verloren gaan, worden door de gemeente in overleg met de bewoners gecompenseerd.

De ontsluiting van Martiniplaza en het Mercure hotel wordt geregeld via de Leonard Springerlaan en de Paterswoldseweg.

De Hereweg krijgt een andere aansluiting op de Rijksweg 7. Op de plaats waar nu de toerit naar de Rijksweg 7 naar het westen ligt, komt namelijk een nieuwe verbindingsweg tussen de Brailleweg en Hereweg, langs de Maaslaan, ten noorden van Rijksweg 7. Deze nieuwe weg verbindt de Hereweg met het Julianaplein en daarmee ook met de Zuidelijke Ringweg en de A28. Deze verbindingsweg (met tweerichtingsverkeer) vervangt daarmee de huidige toe- en afritten bij de Hereweg. Deze verbindingsweg is vanuit Helpman zowel via de Hereweg als via de Helperzoom-/Waterloolaan te bereiken. Deze nieuwe verbindingsweg tussen de Brailleweg en Hereweg is zo ver mogelijk van de bebouwing aan de Maaslaan en zo dicht mogelijk tegen de Rijksweg 7 ontworpen (strakke bundeling met Rijksweg 7). Daarmee schuift de verbindingsweg circa vijf meter op ten opzichte van het OTB. Het wegprofiel van de Verbindingsweg is met een compact profiel ontworpen (op circa 6,60 meter).

De inpassing van het gebied Brailleweg/Emmaviaduct is ingevuld door:

- Voor de aansluiting van de verbindingsweg tussen Brailleweg en Hereweg wordt een verkeersveilige kruising gemaakt die voorkomt dat spookverkeer mogelijk is;
- Het fietspad langs het Hoornsdiep loopt door tot de Parkweg voor een goede aansluiting op de bestaande fietsstructuren;
- Een ongelijkvloerse fietsverbinding voor de route Brailleweg-Vondellaan met de A28 en toe- en afritten van de A28.

Wegvak 3: Vanaf Julianaplein tot Europaplein: verdiepte ligging

De aansluiting die er in de huidige situatie is van de Oosterpoort op Rijksweg 7 vervalt in het ontwerp als gevolg van de verdiepte ligging.

Na het Julianaplein begint de weg te dalen om onder de Hereweg en het Sterrebos door te gaan in een verdiepte ligging. Deze verdiepte ligging kent drie overkluizingen (deksels):

1. De Hereweg/het Sterrebos (lengte overkluizing circa 176 meter), halverwege het Sterrebos is er een opening in de verdiepte ligging (van minimaal circa 105 meter lengte);
2. Ter hoogte van de Kempkensberg (DUO/Belastingdienst) tot na de spoorlijn Groningen-Assen (lengte overkluizing circa 245 meter) met aansluitend een opening van minimaal circa 105 meter;
3. Tussen de Oosterpoort en De Linie: begin ter hoogte van de Verlengde Meeuwerderweg tot na het Oude Winschoterdiep (lengte overkluizing circa 240 meter).

De lengte van de overkluizingen wordt gemeten langs de buitenwand en in de buitenbocht. De lengtes van de openingen tussen de overkluizingen worden gemeten langs de buitenwand en in de binnenbocht.

De inrichting van de deksels en de aangrenzende gebieden worden in het vervolgtraject geregeld (via Gemeentelijke Inrichtingsplannen).

De verdiepte ligging kruist het Oude Winschoterdiep, waarbij de wegen langs het Oude Winschoterdiep (te weten Winschoterdiep ten westen en oosten van het Oude

ontwerp

Winschoterdiep) kunnen worden doorgetrokken zonder barrière van de Zuidelijke Ringweg, maar de waterspiegel niet.

De verdiepte ligging bestaat uit twee rijbanen. De zuidbaan bestaat uit een symmetrisch weefvak 2x2 en de noordbaan bestaat uit een asymmetrisch weefvak 1x3 naar 2x2. Er is geen parallelstructuur in de verdiepte ligging en er zijn geen in- of uitvoegbewegingen. Na het Oude Winschoterdiep stijgt de Rijksweg 7, om op tijd op hoogte te zijn om over de Europaweg heen te gaan.

Wegvak 4: Vanaf Europaplein tot en met aansluiting Westerbroek

Vanuit het westen komt de weg uit de verdiepte ligging, om op tijd boven te zijn om over het Europawegviaduct heen te gaan. Vanaf het Europaplein blijft de Rijksweg 7 tot knooppunt Euvelgunne doorlopen op de bestaande hoogte (boven het maaiveld).

De aansluiting van de Rijksweg 7 op de Europaweg/Bornholmstraat voor verkeer vanuit het westen is vormgegeven door een afrit aan de zuidzijde. De afrit gaat over de Europaweg heen, bestaat uit twee rijstroken en sluit aan op de Herningweg. De afrit splitst zich vervolgens in verschillende richtingen: naar de Europaweg (rechtsaf, met één rijstrook), naar de Bornholmstraat (linksaf met één rijstrook) en naar de kruising Europaweg / Boumaboulevard (met twee rijstroken). Hiermee ontstaat een gecombineerde aansluiting op zowel de Europaweg als de Bornholmstraat. Op de Herningweg zijn richting het westen drie opstelstroken voor verkeer naar de kruising Europaweg / Boumaboulevard. Richting het oosten (voor verkeer naar de Bornholmstraat) wordt vanaf de splitsing van de afrit zo snel mogelijk aangesloten op het huidige profiel van de Herningweg. Daarnaast worden de bushaltes rondom de aansluiting van de afrit en het kruispunt Europaweg / Boumaboulevard zodanig gesitueerd dat het busverkeer de kruising Europaweg / Boumaboulevard zo min mogelijk belast.

Voor het verkeer op de Rijksweg 7 vanuit het oosten is geen directe aansluiting op de Europaweg, P3 en de Bornholmstraat opgenomen, omdat in die richting het aandeel van het verkeer aanzienlijk lager is en er goede alternatieve routes bestaan.

Het Europaplein kent een calamiteiten toerit voor de hulpdiensten, deze is gesitueerd vanaf de Europaweg naar de zuidbaan van Rijksweg 7.

De zuidelijke rijbaan van de Rijksweg 7 loopt na de Europaweg door met twee rijstroken.

Aan de noordzijde van de Rijksweg 7 is er vanaf de rotonde op de Bornholmstraat een toerit op de Rijksweg 7 in westelijke richting.

Dat betekent dat de Lübeckweg geen functie meer heeft als toe- en afrit van Rijksweg 7. De Lübeckweg vervalt als doorgaande route, maar verzorgt als niet doorgaande weg vanaf de Europaweg de ontsluiting van de panden aan de Lübeckweg. Ook het fietspad naast de Lübeckweg blijft bestaan.

Vanuit het oosten (ongelijkvloerse knooppunt Euvelgunne) komen vier rijstroken samen op de noordbaan van de Rijksweg 7 (twee vanaf de Oostelijke Ringweg en twee vanaf de Rijksweg 7). Eén rijstrook buigt af als een afrit richting Driebond/Eemspoort. De overige drie rijstroken gaan samen met de rijstrook van de toerit vanaf de Europaweg en gaan zo de verdiepte ligging in (vier rijstroken in totaal).

Bij de bedrijventerreinen Driebond en Eemspoort wordt een volledige aansluiting Driebond/Eemspoort op de Rijksweg 7 gerealiseerd.

De Europaweg heeft vanaf de aansluiting Westerbroek tot en met de aansluiting op Rijksweg 7 twee maal twee rijstroken. De Europaweg sluit in oostelijke richting aan op een toe- en afrit op Rijksweg 7.

Voor de snelheidsafbouw vanuit het oosten zorgt knooppunt Euvelgunne voor een natuurlijke snelheidsafbouw vanaf de Rijksweg 7 en de Ring Oost. Het verkeer op het knooppunt heeft een lage snelheid, daarna vindt snelheidsopbouw naar 80 kilometer per

ontwerp

uur plaats op of direct na het knooppunt.

Bijkomende maatregelen

Naast de hierboven beschreven maatregelen aan het hoofdwegennet, worden de volgende maatregelen voor fietsers, voetgangers en het onderliggend wegennet genomen:

- Een ongelijkvloerse fietsvoorziening voor het kruisen van de A28 en de toe- en afritten van de A28 ter hoogte van de Brailleweg;
- Ter hoogte van het Fongerspad en de Papiermolen wordt een voetgangersbrug gerealiseerd. Hiervoor is een zoekgebied vastgesteld, zodat een optimale inpassing in de omgeving bereikt kan worden;
- Bij de Europaweg wordt aan de zuidzijde een aansluiting op de P+R-locatie P3 gerealiseerd;
- Fietsverbinding langs Europaweg met een ongelijkvloerse kruising met Rijksweg 7 en doortrekken van het fietspad tot en met Boumaboulevard, inclusief aansluiting met Boumaboulevard;
- Bij de nieuwe aansluiting Driebond/Eemspoort worden twee rotondes aangepast.

3.3 Openbare ruimte

Er zijn compenserende maatregelen voorzien voor bomen en houtopstand. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen maatregelen in het kader van de gemeentelijke Algemeen Plaatselijke Verordening Groningen (APVG) en Wet Natuurbescherming (Wnb) compensatie. De APVG geldt voor bomen binnen de bebouwde kom en de Wnb voor bomen buiten de bebouwde kom. In dit TB wordt de bomencompensatie voor beide geregeld. Aanvullende maatregelen die nodig zijn voor de gemeentelijke kapvergunning, bijvoorbeeld ten aanzien van het behoud van de monumentale status van bomen, worden niet in dit TB geregeld. Het doel is om de bomen- en houtopstand binnen het plangebied zoveel mogelijk in stand te houden.

In lijn met de BEA wordt onderscheid gemaakt tussen bomen binnen en buiten ontwerp.

Door de aanleg van het ontwerp verdwijnen er binnen het ontwerp (het talud van de weg) maximaal 838 bomen (waarvan - inclusief in houtopstand - 102 monumentaal en 135 potentieel monumentaal) en circa 76.244 m² houtopstanden. In artikel 8 van de besluittekst is geborgd dat deze aantallen gecompenseerd kunnen worden.

Deze aantallen zijn worst-case hoeveelheden. Er wordt naar gestreefd om bij de daadwerkelijke realisatie van de plannen zoveel mogelijk bomen te behouden. Bijvoorbeeld voor de volgende locaties zijn er mogelijkheden om bomen binnen ontwerp te sparen ten opzichte van de geïnventariseerde aantallen:

- Gebied bij Papiermolen bij afrit vanaf de A28 naar Rijksweg 7 oost;
- Het zoekgebied voor de voetgangersbrug bij de Papiermolen;
- Ten westen van de A28 langs het Noord-Willemskanaal;
- Ten noordoosten van het Europaplein Lübeckweg;
- (Delen van) het onderliggend wegennet binnen de TB grens: Van Ketwich Verschuurlaan, Waterloolaan, Hereweg, Leonard Springerlaan, Winschoterdiep/Europaweg en Laan van de Vrede.

Het daadwerkelijk aantal te verdwijnen en compenseren hangt af van de wijze van uitvoering door de aannemer. De aannemer zal als eis meekrijgen zoveel mogelijk bomen te sparen. De bomen en houtopstanden die tijdens de realisatie daadwerkelijk moeten verdwijnen worden in het kader van de APVG één op één gecompenseerd. Twee houtopstanden dienen in het kader van de Boswet gecompenseerd te worden. De

ontwerp

zoekgebieden voor compensatie van bomen en houtopstanden binnen het plangebied bieden in totaal ruimte voor 1.664 bomen en 96.000 m² houtopstanden. Dit is voldoende ruimte voor compensatie van de kap van bomen en houtopstanden voor de realisatie van het ontwerp.

In het gebied buiten het ontwerp (maar binnen de TB-grens) staan 418 bomen en 67.484 m² aan houtopstand. Hiervan staat nog niet vast of kap nodig is. Indien kap nodig is, vindt hiervoor compensatie plaats, zoveel mogelijk ter plekke.

ontwerp

gemeente Groningen - bestemmingsplan Tracé Ring Zuid Groningen

22

Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden / omgevingsaspecten

Dit hoofdstuk gaat in op de wijze waarop bij het maken van het bestemmingsplan / het planvormingstraject rekening is gehouden met de omgeving. Aan de hand van de verschillende omgevingsaspecten is aangegeven hoe de in het plangebied voorkomende functies op elkaar zijn afgestemd om overlast en ongewenste effecten op de omgeving te voorkomen.

4.1 Archeologie & Cultuurhistorie

4.1.1 Archeologie

Per 1 juli 2016 is de Monumentenwet 1998 vervallen. Een deel van de wet is op deze datum overgegaan naar de Erfgoedwet. Het deel dat betrekking heeft op de besluitvorming in de fysieke leefomgeving gaat over naar de Omgevingswet, wanneer deze in werking treedt. Dit geldt ook voor de verordeningen, bestemmingsplannen, vergunningen en ontheffingen op het gebied van archeologie. De kern van de Erfgoedwet is dat de archeologische resten in de bodem ongeroerd blijven. Als dat niet mogelijk is, is onderzoek en het veiligstellen van de resten een vereiste. Bijvoorbeeld in de vorm van een opgraving.

Vooruitlopend op de datum van ingang van de Omgevingswet zijn deze artikelen te vinden in het Overgangsrecht in de Erfgoedwet, waar ze ongewijzigd van toepassing blijven zolang de Omgevingswet nog niet van kracht is.

De actuele archeologische waarden binnen het plangebied zijn geïnventariseerd en in het ontwerp bestemmingsplan ingevoegd. Dit geldt ook voor de regels en verbeelding waarmee de aanwezige, respectievelijk verwachte archeologische waarden worden beschermen.

4.1.2 Cultuurhistorie

Het beleid ten aanzien van het cultureel erfgoed en in het bijzonder de wettelijke bescherming van Rijks- en gemeente monumenten en beschermde stads- en dorpsgezichten is geregeld in de Erfgoedwet (voorheen: Monumentenwet 1998). Deze wet is het belangrijkste instrument voor de bescherming van het cultuurhistorisch erfgoed in Nederland.

Daarnaast heeft de gemeente Groningen het bestemmingsplan 'Gebouwd Erfgoed' in voorbereiding. Dit bestemmingsplan regelt één onderwerp: vastlegging, behoud en instandhouding van karakteristieke- en beeldondersteunende objecten binnen de grenzen van de voormalige gemeente Groningen. Deze karakteristieke en beeldondersteunende waarden vallen niet onder de bescherming van de Erfgoedwet en worden derhalve in een bestemmingsplan vastgelegd.

Cultuurhistorisch waardevolle gebieden

- Stadspark: bij het Stadspark nemen extra rijstroken (af- en toeritten naast de Ring West (Laan 1940 – 1945)) extra ruimtebeslag in, waardoor een beperkt deel van het gemeentelijke monument verdwijnt. De Ring West (Laan 1940 – 1945) raakt het Stadspark in de referentiesituatie ook al. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt er naar gestreefd extra ruimtebeslag op het Stadspark zoveel mogelijk te beperken;
- Papiermolen: bij de Papiermolen leidt het ontwerp tot beperkt ruimtebeslag, in een deel van het monument dat geen belangrijke cultuurhistorische waarde heeft;
- Sterrebos: Door de verdiepte ligging met overkluizingen leidt het project ertoe dat het ontwerp

Sterrebos weer aangeheeld wordt. De oppervlakte bos neemt substantieel toe, en het nu nog geïsoleerd gelegen noordelijke gedeelte gaat weer integraal deel uitmaken van het Sterrebos. De overkluizing op de verdiepte ligging is daarmee een belangrijke maatregel op het gebied van cultuurhistorie;

- Beschermd stadsgezicht Oosterpoort Oost: Voor Oosterpoort Oost is sprake van positieve effecten omdat de Rijksweg 7 hier verdiept wordt aangelegd, waardoor de kwaliteiten van het stadsgezicht beter zichtbaar en beleefbaar worden;
- Voor de overige cultuurhistorisch waardevolle gebieden in het studiegebied (De Wijert Noord, de Zuiderbegraafplaats en de Rooms-Katholieke begraafplaats) treedt geen verandering op.

Cultuurhistorisch waardevolle structuren

- Oude Winschoterdiep: het Oude Winschoterdiep wordt met de verdiepte ligging gekruist waardoor op deze plek de lijnstructuur wordt doorbroken. Hiermee wordt de cultuurhistorische waarde van het Oude Winschoterdiep aangetast;
- Helperdiepje: het Helperdiepje moet deels worden gedempt. Het gaat om een beperkt stukje. Hierdoor wordt de cultuurhistorische waarde in geringe mate aangetast;
- De Hereweg: deze wordt als gevolg van de verdiepte ligging met overkluizingen weer als historische lijnstructuur op maaiveld hersteld;
- Voormalige Oosterweg: deze wordt als gevolg van de verdiepte ligging met overkluizingen weer als historische lijnstructuur op maaiveld hersteld.

De inrichting van de drie overkluizingen valt buiten het plangebied van dit TB. De gemeente legt dit via inrichtingsplannen vast.

Gebouwde monumenten

Geen van de gebouwde monumenten in het gebied moeten verdwijnen als gevolg van ZRGII. Twee gebouwde monumenten staan dicht op het nieuwe tracé, te weten de Theekoepel in het Sterrebos en de Badmeesterswoning bij de Papiermolen. Ter hoogte van de Badmeesterswoning ligt de Rijksweg 7 op maaiveld om hierna te gaan dalen ten behoeve van de verdiepte ligging. De ligging op maaiveld niveau is een verbetering ten opzichte van de referentiesituatie waar een talud langs de Badmeesterswoning loopt. De negatieve effecten voor dit Rijksmonument worden zo veel mogelijk beperkt door aandacht te besteden aan de inpassing ervan, met name tussen de woning en de weg. De cultuurhistorische waarde van de Badmeesterswoning wordt niet aangetast. Er zal een vergunning verleend moeten worden door de gemeente vanwege de aantasting van het perceeloppervlak van het Papiermolen terrein.

Gebouwd Erfgoed

In het voorontwerp bestemmingsplan 'Gebouwd Erfgoed' is één bouwwerk opgenomen als beeldondersteunend object. Dit betreft de brug over het Noord-Willemskanaal (direct ten westen van het Julianaplein). Deze brug wordt als onderdeel van het TB echter gesloopt. De aanduiding wordt in het ontwerp bestemmingsplan 'Gebouwd Erfgoed' verwijderd.

4.2 Ecologie

De maatregelen van ZRGII hebben gevolgen voor dier- en plantensoorten en hun leefomgeving, waaronder bomen. In deze paragraaf wordt ingegaan op de gevolgen/maatregelen om de effecten te mitigeren of te compenseren die in het TB worden genomen. Het gaat daarbij om effecten op:

- Beschermd gebied (Natura 2000-gebieden, Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en beschermd natuurmonumenten);
- Beschermd soorten (flora en fauna);

ontwerp

gemeente Groningen - bestemmingsplan Tracé Ring Zuid Groningen

- Bomen.

Voor de uitgebreide toelichting wordt verwezen naar de onderzoeken in de bijlagen bij dit bestemmingsplan.

4.2.1 Gebieden

Natura 2000-gebieden

In het plangebied van de 'A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2' liggen geen Natura 2000-gebieden. In de nabijheid van de Zuidelijke Ringweg liggen twee Natura-2000 gebieden, te weten de gebieden Leekstermeergebied (900 meter) en Zuidlaardermeergebied (1.800 meter).

In het natuuronderzoek is onderzoek gedaan naar de criteria vernietiging, verstoring door geluid, verstoring door verlichting, versnippering/barrièrewerking, verzuring en vermesting (stikstofdepositie) en grondwaterverandering voor de beschreven Natura 2000-gebieden.

Uit deze effectanalyse voor de Natura 2000-gebieden blijkt dat er geen significant negatieve effecten op instandhoudingsdoelstellingen van het Zuidlaardermeergebied en het Leekstermeergebied optreden. Dat betekent dat er geen passende beoordeling nodig is voor de Natura 2000-gebieden.

Ecologische Hoofdstructuur (EHS)

Het plangebied van ZRGII ligt niet binnen de begrenzing van de EHS. Het dichtstbijzijnde EHS-gebied ligt langs de Rijksweg 7 ter hoogte van de afslag 35 Hoogkerk op circa 550 meter van het plangebied (in de provincie Drenthe). Verder liggen er nog twee EHS-gebieden nabij het plangebied: een zandwinplas (op circa 420 meter van het plangebied, aan de oostzijde) en de oeverlanden van het Zuidlaardermeer (op 1.800 meter).

In het natuuronderzoek is onderzoek gedaan naar de criteria vernietiging, verstoring door geluid, verstoring door verlichting, versnippering/barrièrewerking, verzuring en vermesting (stikstofdepositie) en grondwaterverandering voor de beschreven EHS-gebieden. Enkel ten aanzien van geluid en stikstofdepositie treden effecten op.

Uit deze effectanalyse voor de EHS blijkt er als gevolg van verstoring door geluid sprake is van extra verstoord oppervlakte binnen de EHS, bij enkele EHS-gebieden rondom het Leekstermeergebied. De toename aan verstoord oppervlakte leidt tot een beperkt verlies aan kwaliteit van deze EHS-gebieden voor geluidgevoelige weide- er moerasvogels. Ten aanzien van stikstofdepositie vindt een beperkte toename plaats op het EHS weidegebied ten westen/zuidwesten van afrit Hoogkerk. Dit betreft een beperkte toename in een gebied dat niet gevoelig is voor stikstof.

Van vernietiging van EHS-gebied als gevolg van het project is geen sprake, er is geen EHS-gebied binnen de project grenzen. Het beleid van de provincies Groningen en Drenthe heeft geen regels over de externe werking op de EHS, zoals geluidsverstoring of stikstof.

Beschermde natuurmonumenten

In het plangebied en de mogelijke invloedssfeer van het project liggen geen Beschermde natuurmonumenten. Het dichtstbijzijnde Beschermde natuurmonument is het Elzenbroek op 7,5 kilometer afstand van het plangebied. Gelet op deze grote afstand kunnen effecten op het gebied op voorhand worden uitgesloten. Er treden als gevolg van het project geen effecten op de wezenlijke kenmerken van een gebied aangewezen als Beschermde natuurmonument. De Natuurbeschermingswet staat voor wat betreft beschermende natuurmonumenten de uitvoerbaarheid van het TB niet in de weg.

ontwerp

4.2.2 Flora en fauna

Er worden een tweetal algemene maatregelen genomen. Ten eerste wordt bij het uitvoeren van de wegwerkzaamheden gewerkt met de natuurkalender zodat rekening kan worden gehouden met de broedseizoenen. Ten tweede wordt de verlichting aangelegd volgens de normen van het 'Handboek dynamische verlichting autosnelwegen (Rijkswaterstaat 2006)' en door gebruik te maken van afscherpende armaturen, zodat de beschermde soorten zo weinig mogelijk last hebben van de verlichting.

Flora maatregelen

Voor flora worden de volgende mitigerende maatregelen genomen:

- De rietorchis (langs de bermsloot ter hoogte van het Gasuniegebouw), het Ruig klokje (ter hoogte van de rotondes bij de Bornholmstraat, Gotenburgweg en Lübeckweg) en de Daslook (noordelijk en zuidelijk deel Sterrebos en Papiermolenlaan): het ontzien van de planten danwel de aanwezige exemplaren uit steken en verplaatsen naar een geschikte biotoop in de directe omgeving;
- Bij de keuze van de locatie van materiaal- of gronddepots wordt rekening gehouden met leefgebieden van soorten en/of groeiplaatsen van beschermde of bijzonder plantensoorten. Depots worden daarnaast niet in natuurgebieden zoals het Sterrebos en het Stadspark aangelegd.

Fauna maatregelen - vleermuizen

Voor vleermuizen worden de volgende soorten maatregelen genomen: waarborgen vliegroutes, voorkomen verstoring door verlichting, mitigeren verblijfplaatsen H.L. Wichersstraat en behouden grondwaterpeil Sterrebos.

- Waarborgen vliegroutes: voor vleermuizen geldt dat de functionaliteit van vliegroutes gewaarborgd dient te blijven om te voorkomen dat verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet (artikel 11) worden overtreden. Deze vliegroutes worden gewaarborgd door behoud van bomenrijen die aansluiten op bruggen en viaducten. Wanneer dit niet mogelijk is, worden voldoende grote en functionele bomen opnieuw aangeplant. Indien tijdelijk geen bomen aangeplant kunnen worden in het actieve seizoen voor vleermuizen, worden in overleg met een deskundige schermen geplaatst die door vleermuizen als vliegroute gebruikt kunnen worden;
- Voorkomen verstoring door verlichting: ter hoogte van nieuwe of aangepaste viaducten, tunnels en bruggen wordt verstoring van vleermuizen in de aanlegfase voorkomen door niet met lichtbronnen te werken tussen zonsondergang en zonsopkomst in de periode waarin vleermuizen actief zijn (maart-november). Verstoring van vleermuizen in de gebruiksfase wordt voorkomen door onder viaducten, tunnels en bruggen vleermuisvriendelijke verlichting (batlamp) aan te brengen. Invulling van deze maatregelen vindt plaats in overleg met deskundigen;
- Mitigeren verblijfplaatsen H.L. Wichersstraat: voorafgaand aan het amoveren van de woningen aan de H.L. Wichersstraat worden vleermuiskasten in de directe omgeving aangebracht. Ook worden de woningen onder begeleiding van een vleermuisdeskundige ongeschikt gemaakt voor vleermuizen en begint het amoveren van de woningen pas als de vleermuizen zijn verdwenen. Zo wordt de gunstige staat van instandhouding van de gewone dwergvleermuizen gewaarborgd;
- Grondwaterpeil Sterrebos: Zowel tijdens de aanlegfase als de gebruiksfase wordt het grondwaterpeil in het Sterrebos op een zodanig niveau behouden dat effecten op bomen (afsterven van bomen) voorkomen wordt, zodat in het Sterrebos voorkomende soorten vleermuizen beschermd worden.

Fauna maatregelen – overige soorten

ontwerp

gemeente Groningen - bestemmingsplan Tracé Ring Zuid Groningen

Naast maatregelen voor vleermuizen worden mitigerende maatregelen genomen voor de Huismus, de Kleine Modderkruiper en broedende vogels.

- Huismus: voorafgaand aan het amoveren van de woningen aan de H.L. Wichersstraat worden huismussenkasten/vogelvides in de directe omgeving aangebracht en het amoveren van de gebouwen vindt buiten het broedseizoen van de huismus plaats. Op deze manier wordt de gunstige staat van instandhouding van de huismus gewaarborgd;
- De Kleine Modderkruiper: bij het dempen van watergangen waar de kleine modderkruiper leeft, worden de dieren gevangen en overgezet naar andere watergangen in de directe omgeving. Bij het verbreden of vergraven van watergangen waarin de kleine modderkruiper leeft, worden eventueel aanwezige exemplaren verjaagd naar delen van de watergang waarin geen werkzaamheden plaatsvinden;
- Broedseizoen vogels: werkzaamheden aan of in de buurt van bosschages, bomen en ruigtes worden uitgevoerd buiten het broedseizoen van vogels of deze elementen worden voorafgaand aan het broedseizoen ongeschikt gemaakt voor vogels om te broeden, zodat ze tijdens de uitvoering van de werkzaamheden niet (meer) aanwezig zijn. Dit laatste geldt niet ten aanzien van jaarrond beschermd vogelsoorten. Hier wordt invulling aan gegeven door te werken met de natuurkalender (generieke compensatiemaatregel);
- Heikikker: de heikikker leeft nabij het knooppunt Westerbroek. De heikikker wordt meegenomen in de ontheffing Flora- en faunawet. Voor de heikikker worden mitigerende maatregelen genomen door de dieren weg te vangen en over te zetten naar resterend geschikt leefgebied in de directe omgeving en het verbod om te werken in de voor de heikikker meest kwetsbare periode(n);
- Daarnaast geldt voor het grondwaterpeil van het Sterrebos hetzelfde als hierboven bij vleermuizen is opgenomen ook voor de jaarrond beschermd vogels (blauwe reiger).

Voor meer details over deze maatregelen, wordt verwezen naar het Achtergrondrapport Natuur en de Verschillenrapportage milieueffecten (bijlage 2 (MER bijlage H)). Zoals in deze rapportages beschreven is er in een aantal gevallen sprake van een 'resteffect' en daarmee van een formele verplichting om een ontheffing aan te vragen voor de Flora- en faunawet. Het gaat in ieder geval om de demping van sloten (kleine modderkruiper), sloop aan de H.L. Wichersstraat (vleermuizen en huismus) en vernietiging groeiplaatsen rietorchis en Ruig klokje.

4.2.3 Bomen

Er zijn compenserende maatregelen voorzien voor bomen en houtopstand. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen maatregelen in het kader van de gemeentelijke Algemeen Plaatselijke Verordening Groningen (APVG) en Boswet compensatie. De APVG geldt voor bomen binnen de bebouwde kom en de Boswet voor bomen buiten de bebouwde kom. In dit TB wordt de bomencompensatie voor beide geregeld. Aanvullende maatregelen die nodig zijn voor de gemeentelijke kapvergunning, bijvoorbeeld ten aanzien van het behoud van de monumentale status van bomen, worden niet in dit TB geregeld. Het doel is om de bomen- en houtopstand binnen het plangebied zoveel mogelijk in stand te houden.

In lijn met de BEA wordt onderscheid gemaakt tussen bomen binnen en buiten ontwerp.

Door de aanleg van het ontwerp verdwijnen er binnen het ontwerp (het talud van de weg) maximaal 838 bomen (waarvan - inclusief in houtopstand - 102 monumentaal en 135 potentieel monumentaal) en circa 76.244 m² houtopstanden. In artikel 8 van de besluittekst is geborgd dat deze aantallen gecompenseerd kunnen worden.

Deze aantallen zijn worst-case hoeveelheden. Er wordt naar gestreefd om bij de daadwerkelijke realisatie van de plannen zoveel mogelijk bomen te behouden. . Bijvoorbeeld voor de volgende locaties zijn er mogelijkheden om bomen binnen ontwerp te sparen ten opzichte van de geïnventariseerde aantallen:

- Gebied bij Papiermolen bij afrit vanaf de A28 naar Rijksweg 7 oost;

ontwerp

- Het zoekgebied voor de voetgangersburg bij de Papiermolen;
- Ten westen van de A28 langs het Noord-Willemskanaal;
- Ten noordoosten van het Europaplein Lübeckweg;
- (Delen van) het onderliggend wegennet binnen de TB grens: Van Ketwich Verschuurlaan, Waterloolaan, Hereweg, Leonard Springerlaan, Winschoterdiep/Europaweg en Laan van de Vrede.

Het daadwerkelijk aantal te verdwijnen en compenseren hangt af van de wijze van uitvoering door de aannemer. De aannemer heeft als eis meegekregen binnen het TB om zoveel mogelijk bomen te sparen. De bomen en houtopstanden die tijdens de realisatie daadwerkelijk moeten verdwijnen worden in het kader van de APVG één op één gecompenseerd. Twee houtopstanden dienen in het kader van de Boswet gecompenseerd te worden. De zoekgebieden voor compensatie van bomen en houtopstanden binnen het plangebied bieden in totaal ruimte voor 1.664 bomen en 96.000 m² houtopstanden. Dit is voldoende ruimte voor compensatie van de kap van bomen en houtopstanden voor de realisatie van het ontwerp.

In het gebied buiten het ontwerp (maar binnen de TB-grens) staan 418 bomen en 67.484 m² aan houtopstand. Hiervan staat nog niet vast of kap nodig is. Indien kap nodig is, vindt hiervoor compensatie plaats, zoveel mogelijk ter plekke.

4.3 Water

Voor het TB is een Watertoetsprocedure worden doorlopen. De Watertoets is een procesinstrument waarmee ruimtelijke plannen en besluiten kunnen worden getoetst op waterhuishoudkundige aspecten. In overleg met de betrokken waterbeheerders worden voor het project relevante wateraspecten uitgewerkt. In het geval van dit project zijn dat waterkwantiteit (grondwater en oppervlaktewater) en waterkwaliteit (oppervlaktewater).

De Watertoets is in overleg met de waterbeheerders uitgevoerd. Hierbij waren de waterschappen Hunze en Aa's en Noorderzijlvest en de gemeente Groningen als waterbeheerders betrokken. Er heeft afstemming plaatsgevonden over de te hanteren uitgangspunten voor het ontwerp van de weg en de maatregelen die worden genomen om de waterhuishoudkundige situatie te beschermen.

In MER bijlage 7 (bijlage 4 van dit bestemmingsplan) is Deelrapport water opgenomen. Er is onderzoek gedaan naar:

- De effecten op grondwater (waterkwantiteit);
- De effecten op oppervlaktewater (waterkwantiteit en waterkwaliteit).

Grondwater

Uit het onderzoek komt naar voren dat uitvoering van ZRGII kan leiden tot effecten op het grondwater, door tijdelijke of permanente veranderingen van de grondwatersituatie. Op een aantal plekken komt het tracé dieper in de grond te liggen dan in de referentiesituatie, te weten bij de knooppunten Vrijheidsplein en Julianaplein en de verdiepte ligging. Stromingen in het grondwater kunnen anders verlopen doordat obstakels in de bodem worden aangebracht. Ook kunnen de uitgevoerde vergravingen en het aanbrengen van extra verhard oppervlak leiden tot wijziging van de kwel- en infiltratiesituatie. Kwel is opwellen van grondwater uit de bodem, infiltratie is het intrekken van water in de bodem. Zowel tijdelijke als permanente grondwatereffecten kunnen gevolgen hebben voor de omgeving (bebouwing, natuur, bomen). In het natuuronderzoek komt naar voren dat het grondwaterpeil van het Sterrebos belangrijk is in verband met de effecten op bomen (afsterven van bomen), zodat de in het Sterrebos voorkomende soorten (vleermuizen en jaarrond beschermde vogels (blauwe reiger)) beschermd worden.

Om deze negatieve effecten voor het grondwater zoveel mogelijk te voorkomen, wordt ontwerp

conform de eisen van de waterschappen en de gemeente de weg zo aangelegd dat de gevolgen voor het grondwater en daarmee de invloed op de fysieke omgeving niet negatief zijn. Dat betekent dat de effecten op de grondwaterstanden en grondwaterstroming zodanig beheerst worden dat er voor bomen, natuur, infrastructuur en woningen geen negatieve gevolgen zijn. Dit geldt zowel tijdens de bouwfase als in de gebruiksfase. Op welke wijze negatieve grondwatereffecten vermeden worden, hangt van de door de aannemer gekozen uitvoeringswijze af. Mogelijke opties hiervoor zijn retourbemaling, bouwen 'in den natte' en grondwater overhevelen. Het MER-onderzoek en het MER achtergrondrapport gaan hier ook verder op in.

Oppervlaktewater

De ZRGII kent beperkte effecten op het oppervlaktewater. Voor een nadere motivatie voor de benodigde watercompensatie wordt verwezen naar de Verschillenrapportage milieueffecten (bijlage 2 (TB, bijlage H)).

Ten eerste vindt als gevolg van het project demping van oppervlaktewater plaats (vijvers en sloten, circa 28.800 m²). Ten tweede is er een toename van het verharde oppervlak. Deze toename moet gecompenseerd worden door nieuw oppervlaktewater (circa 2.000 m²). Beide effecten worden volledig gecompenseerd door waterberging. Deze waterberging vindt plaats door middel van nieuwe vijvers aan de zuidkant van het Helperdiep, waterberging aan de noord- en zuidzijde van knooppunt Euvelgunne, een verbrede sloot bij de Europaweg, een vijver bij knooppunt Westerbroek en bermsloten aan de westzijde van het tracé. Ook worden sloten hersteld op diverse plaatsen langs het tracé.

Ten derde betekent de aanleg van de verdiepte ligging en daarmee het afsluiten van het Oude Winschoterdiep een beperkt negatief effect voor de waterkwaliteit in het Oude Winschoterdiep. Het gebrek aan doorstroming van het Oude Winschoterdiep betekent een achteruitgang van de waterkwaliteit. Er vindt geen doorspoeling meer plaats en er ontstaan twee doodlopende einden. Dit negatieve effect wordt gecompenseerd door een doorstromingsvoorziening bij het Oude Winschoterdiep die de waterkwaliteit handhaaft.

De twee waterschappen en de gemeente Groningen hebben via de Watertoets ingestemd met de in het TB voorgestelde maatregelen.

4.4 Milieu

4.4.1 M.e.r.-beoordeling

Voor de planstudie ZRGII is in de OTB fase een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het MER is opgesteld om het milieu een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming van dit TB. Mede op basis van deze informatie komt de besluitvorming tot stand. De wettelijke basis voor de m.e.r. procedure is de Wet milieubeheer. Voor ZRGII is de procedure gestart met een aanvangsbeslissing die door de minister van Verkeer en Waterstaat in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (thans: de minister van Infrastructuur en Milieu) in 2009 is genomen (zie bijlage A bij deze Toelichting).

Het project ZRGII is opgenomen in bijlage 2 van de Crisis en Herstelwet. Dit betekent ondermeer dat in het MER alleen de effecten van het project ZRGII (voorkeursalternatief) worden vergeleken met de huidige situatie van de Zuidelijke Ringweg Groningen inclusief de autonome ontwikkelen tot 2030. Bovendien is het niet meer verplicht de Commissie m.e.r. te raadplegen of een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) op te stellen. Overigens is volgens de Wet milieubeheer het opstellen van MMA ook niet verplicht.

Ten opzichte van het OTB zijn in dit TB wijzigingen in het ontwerp en de maatregelen doorgevoerd. Hoofdstuk 12 geeft een overzicht van deze wijzigingen. Aan de hand van

ontwerp

deze ontwerpwijzigingen is per thema opnieuw onderzoek gedaan naar de effecten. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in de Verschillenrapportage milieueffecten (bijlage H). In deze rapportage wordt geconcludeerd dat voor twee onderdelen de MER beoordeling verandert.

Ten eerste verandert de beoordeling voor het onderdeel verkeer, gebruik van het onderliggend wegennet (OWN). Uit de verkeersanalyse van het TB ontwerp blijkt dat de doorstroming verbetert ten opzichte van de referentiesituatie, alle in het MER genoemde knelpunten zijn opgelost danwel verlicht. Vanwege het oplossen van deze knelpunten zorgt het TB ontwerp voor een betere doorstroming op het onderliggend wegennet dan eerder in het OTB/MER het geval was. In het MER was het criterium 'daling/stijging aantal wegvakken/kruispunten onderliggend wegennet met weinig/geen restcapaciteit ten opzichte van referentiesituatie' nog als neutraal beoordeeld (0). Op basis van de wijzigingen die in het TB zijn doorgevoerd, verandert deze score in een positief effect (+).

Ten tweede wijzigt de beoordeling van het criterium bomen bij het onderdeel natuur. Doordat het ontwerp ten opzichte van de OTB fase gewijzigd en verruimd is, en tevens de plangrens is verruimd, is het aantal (mogelijk) te kappen bomen en de oppervlakte (mogelijk) te kappen houtopstanden groter dan voorzien in de OTB-fase. De toename in aantallen is vrij substantieel. Er is daarom een nieuwe MER-score toegekend: deze komt uit op negatief tot zeer negatief (- tot - -). In hoofdstuk 7 wordt nader ingegaan op de wijze waarop hiermee wordt omgegaan. In ieder geval worden alle te kappen bomen gecompenseerd (zie paragraaf 7.5.2).

Voor de overige thema's zijn de MER scores onveranderd. In deze toelichting worden in de hierop volgende thema hoofdstukken de definitieve resultaten gepresenteerd.

4.4.1.1 Onderzochte alternatieven in het MER

In het MER zijn twee alternatieven onderzocht:

- ZRGII;
- De referentiesituatie.

ZRGII

Het voorkeursalternatief betreft de situatie wanneer de ZRGII gerealiseerd is. Op hoofdlijnen bestaan de maatregelen uit:

- Een (lijn)bus toe- en afrit op de Rijksweg 7 ter hoogte van Hoogkerk;
- Een ongelijkvloers Vrijheidsplein, met een ongelijkvloerse kruising Ring West (Laan 1940 – 1945) - Leonard Springerlaan, een directe aansluiting Ring West op Rijksweg 7 en aansluiting Ring West / Leonard Springerlaan op de botrotondes op Laan Corpus den Hoorn;
- Een ongelijkvloers Julianaplein met een aansluiting naar het centrum/stationsgebied en de Vondellaan;
- Een verdiepte ligging met drie overkluizingen tussen Julianaplein en Europaplein;
- Een verbindingsweg tussen Brailleweg en Hereweg;
- De aansluiting Europaweg kent een toerit naar het westen en een afrit vanuit het westen bij de aansluiting Europaweg;
- Een aansluiting bij Driebond/Eemspoort op de Rijksweg 7;
- Aanpassing functionaliteit (capaciteitsuitbreiding) aansluiting Westerbroek en capaciteitsuitbreiding Europaweg.

Referentiesituatie

Het referentiealternatief (ook wel nul-alternatief genoemd) is de huidige situatie van de Zuidelijke Ringweg Groningen inclusief autonome ontwikkelingen tot 2030. De referentiesituatie 2030 biedt geen oplossing voor de gestelde problematiek, maar maakt het mogelijk om ZRGII te onderzoeken en zichtbaar te maken hoe bijgedragen wordt aan

ontwerp

de oplossing van de problematiek en tegemoet wordt gekomen aan de randvoorwaarden die aan de Zuidelijke Ringweg zijn gesteld.

De referentiesituatie kan kortweg worden omschreven als de situatie waarin er geen project uitgevoerd zou worden. De huidige situatie kenmerkt zich door een Zuidelijke Ringweg met diverse toe- en afritten en met verkeerslichten op het Julianaplein, die een belemmering (discontinuïteit) vormen voor het doorgaande verkeer. Dit blijft zo, ondanks de realisatie van fase 1 (ook wel Langman I-maatregelen genoemd).

Voor de referentiesituatie is het uitgangspunt dat het wegennet van 2030 hetzelfde is als de huidige situatie, uitgebreid met de uitvoeringsprojecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (categorie 0 en 1), alsmede vastgestelde uitbreidingsplannen van het regionale wegennet.

Dit zijn:

De aanpassing van de aansluiting Laan Corpus Den Hoorn/Groningen West. Hierbij is de Laan Corpus Den Hoorn aangesloten op de Zuidelijke Ringweg. De Laan van de Vrijheid is - in tegenstelling tot in het basisjaar - niet meer direct aangesloten op de Zuidelijke Ringweg;

- Zuidelijke Ringweg Groningen fase 1;
- Realisatie van de Sontbrug;
- Realisatie van de Berlagebrug;
- Realisatie ongelijkvloerse kruisingen Ring Oost;
- Aanpak Ring West en Noord;
- Verbreding N33;
- Ombouw Knooppunt Joure;
- Aanleg Haak om Leeuwarden (N31);
- Reconstructie N31 Harlingen;
- Reconstructie Knooppunt Drachten;
- Reconstructie N381;
- Aanleg 'Centrale As';
- Reconstructie N361.

Ook wordt rekening gehouden met de plannen op het spoor, die zich vertalen in een nieuwe dienstregeling. Deze dienstregeling is opgenomen in de modellen. Relevante spoorprojecten zijn station Groningen Europapark, spoorlijn Groningen-Veendam en viersporigheid in Groningen.

Daarnaast wordt rekening gehouden met ruimtelijke en economische ontwikkelingen. De algemene uitgangspunten hiervoor zijn afkomstig uit het Global Economy scenario (GE) van de 'Welvaart en Leefomgeving' (WLO) studie van

4.4.1.2 Uitkomsten van het MER

Het MER gaat uitgebreid in op de effecten die optreden als gevolg van ZRGII. In dit hoofdstuk wordt voor de verschillende thema's ingegaan op deze effecten, en de maatregelen die genomen worden. Voor de thema's verkeer, verkeersveiligheid, externe veiligheid en ruimtelijke kwaliteit zijn de effecten positief.

Doorstromingen bereikbaarheid

ZRGII draagt bij aan deze geambieerde verbeterde bereikbaarheid. De verkeersprognoses tonen dat gemiddeld genomen zowel op het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet de verliestijd per gereden kilometer als gevolg van het project daalt ten opzichte van de referentiesituatie 2030. Dit heeft onder meer als gevolg, dat de economisch belangrijke zones van Groningen (dynamo's) sneller en beter bereikbaar worden gemaakt. Een effect van het project is dat het verkeer op het onderliggend

ontwerp

gemeente Groningen - bestemmingsplan Tracé Ring Zuid Groningen

wegennet anders verdeeld zal gaan worden. Op sommige plekken wordt het drukker, op andere delen juist rustiger. Met het oplossen van enkele knelpunten uit het OTB, levert het TB een positieve bijdrage aan de doorstroming op het onderliggend wegennet.

Ook verbetert de doorstroming op de Zuidelijke Ringweg. Het ongelijkvloers maken van het Vrijheidsplein en Julianaplein dragen hier aan bij. Ook de snelheidsverhoging van 70 naar 80 kilometer per uur draagt bij aan een betere doorstroming. Een belangrijk gevolg is dat ZRGII een positief effect heeft op de reistijd, voertuigen zijn sneller op hun bestemming. In combinatie met de reistijdwinst en betere doorstroming op de Zuidelijke Ringweg levert dat een impuls aan de bereikbaarheid op. Zeker als in de toekomst meer verkeer gebruik gaat maken van de Zuidelijke Ringweg.

Veiligheid

Het ontwerp van ZRGII, de inrichtingsmaatregelen en alle verkeersveiligheidsmaatregelen samen leveren een verbetering op voor de verkeersveiligheid van de Zuidelijke Ringweg.

Het onderzoek laat zien dat het risicocijfer van het project ten opzichte van de referentiesituatie neutraal is. Tezamen met een kwalitatieve analyse van het wegontwerp en de verdere maatregelen die worden genomen ter bevordering van de verkeersveiligheid leidt dit tot een positieve beoordeling voor verkeersveiligheid. De verhoogde veiligheid is mede te verklaren vanuit ongelijkvloerse en daarmee veiligere knooppunten Juliana- en Vrijheidsplein, veilige oplossing tussen Vrijheidsplein en Laan Corpus den Hoorn, ongelijkvloerse fietskruising langs de Brailleweg/Vondellaan met de toe- en afritten van de A28, minder weefbewegingen en minder toe- en afritten. De ZRGII kenmerkt zich door een stedelijke rondweg met een maximumsnelheid van 80 kilometer per uur. Door ontwerpkeuzes, inrichting en inpassing van de weg en verkeersveiligheidsmaatregelen wordt de weggebruiker geholpen veilig gebruik te maken van de weg. Deze maatregelen worden in paragraaf 5.4.3 besproken. Deze maatregelen strekken zich uit van een Motorway Traffic Management systeem voor het gehele tracé tot extra veiligheidsmaatregelen voor de verdiepte ligging. Deze maatregelen zorgen er mede voor dat er straks veiliger gebruik gemaakt kan worden van de Zuidelijke Ringweg Groningen.

Voor het onderliggend wegennet binnen het plangebied van het project worden een passend ontwerp en inrichting bewerkstelligd om te zorgen voor een veiligheidsniveau dat past bij de functie van de betreffende weg. Daarnaast is er aandacht voor het onderliggend wegennet buiten het plangebied dat een veranderende veiligheidssituatie krijgt.

Uit de berekeningen voor externe veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen) volgt dat de ZRGII voldoet aan de normen. Het groepsrisico daalt in ZRGII ten opzichte van de referentiesituatie, wat een verbetering betekent. Het overkluizen van de verdiepte ligging heeft tevens voor de omgeving een positief effect ten aanzien van de externe veiligheid.

Ruimtelijke kwaliteit

Een belangrijk onderdeel van het project is het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit. Hier wordt invulling aan gegeven door een verdiepte ligging met drie overkluizingen, een compacter ontwerp, een grotere bundeling van verkeersstromen en een goede inpassing van de weg. Door een aanpassing van bestaand tracé wordt invulling gegeven aan het compacte stad beleid van de gemeente Groningen en de verstedelijkingsdoelen uit het RSP. De ruimtelijke kwaliteit van het ontwerp verbetert ten opzichte de referentiesituatie 2030. De landschappelijke/stedelijke inpassing voor de stad Groningen als geheel verbetert en kan een bijdrage leveren aan de beleving en identiteit van de stad. Voor de sociale veiligheid, barrièrewerking en visuele hinder treden verbeteringen op. Ook is er een positief effect op enkele cultuurhistorische gebieden en structuren; het Sterrebos, het beschermd stadsgezicht Oosterpoort Oost, de Hereweg en de voormalige Oosterweg. Het tegelijk met dit Tracébesluit gepubliceerde Inpassingsplan geeft de visie van het project

ontwerp

weer ten aanzien van de inpassing van de weg in de omgeving.

Voor de stad als geheel verbetert de ruimtelijke kwaliteit als gevolg van ZRGII. Dit draagt mede bij aan de leefkwaliteit van de stad in relatie tot de Zuidelijke Ringweg.

Er zijn ook enkele locaties waar de ruimtelijke kwaliteit een aandachtspunt is; het ongelijkvloerse Julianaplein, de nieuw te realiseren verbindingsweg tussen de Brailleweg en Hereweg en de herconfiguratie van het onderliggend wegennet met toenemende intensiteiten op sommige wegen. Het zorgen voor de juiste milieumaatregelen, maatregelen ten aanzien van verkeersveiligheid en een goede ruimtelijk-visuele inpassing van deze locaties zijn aandachtspunten in het verder uitwerken van dit Tracébesluit richting de (voorbereiding van de) realisatie.

Luchtkwaliteit, geluid en natuur

Een ander onderdeel van leefbaarheid zijn de thema's luchtkwaliteit, geluid en natuur. Voor al deze thema's wordt, al dan niet na het nemen van de in dit Tracébesluit beschreven mitigerende en compenserende maatregelen, voldaan aan de wettelijke normen.

Voor luchtkwaliteit wordt zowel in de referentiesituatie als in de projectsituatie voldaan aan de normen. Er zijn geen extra maatregelen nodig.

Voor geluid worden diverse maatregelen getroffen zowel aan de bron (geluidreducerend asfalt) als overdrachtsmaatregelen in de vorm van geluidschermen. Met deze maatregelen is voldaan aan de wettelijke geluidsnormen. Na het treffen van deze maatregelen verbetert de geluidssituatie in de bebouwde omgeving. De ondervonden hinder neemt af. Het geluidsbelaste oppervlak blijft gelijk. Voor bepaalde woningen komt, ondanks de geluidmaatregelen, de verwachte geluidbelasting toch boven de wettelijke norm. Deze woningen komen in aanmerking voor een binnenwaarde onderzoek (hogere waarden en/of objecten geluidbelasting op de gevel hoger dan Lden GPP).

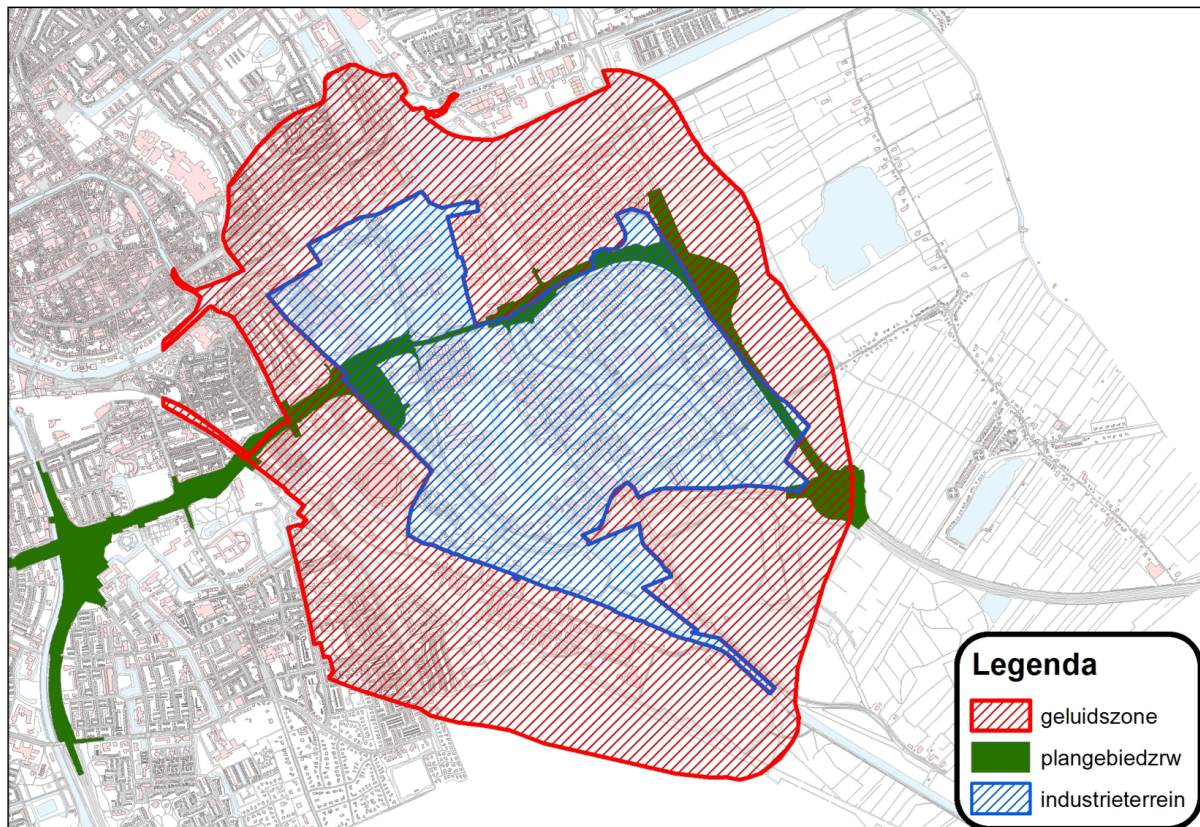
Voor natuur betekent een grote ingreep als de ombouw van de Zuidelijke Ringweg Groningen dat er in eerste instantie negatieve effecten te verwachten zijn. Beschermd soorten (flora en fauna) en bomen worden verstoord. Door middel van mitigerende en compenserende maatregelen wordt echter gezorgd dat alle soorten en boomsoorten in stand blijven. Hiermee wordt voldaan aan de wettelijke natuur eisen.

Zorg voor een goede uitvoering

De ombouw van de Zuidelijke Ringweg is een complex en grootschalig project dat tijdelijke hinder zal veroorzaken tijdens de uitvoering. In voorbereiding op en tijdens de aanlegfase wordt de hinder voor omwonenden en weggebruikers zoveel mogelijk beperkt. Helemaal geen hinder tijdens de bouw is niet reëel, maar de hinder zoveel mogelijk beperken tot een acceptabel niveau wel.

4.4.2 Zonering bedrijventerrein

Het oosterlijk deel van het bestemmingsplan ligt de geluidszone van het industrieterrein Groningen-zuidoost en voor een deel binnen de grenzen van het gezoneerd industrieterrein Groningen-zuidoost.



Op deze afbeelding staat de huidige contour van de maximale grenswaarde voor industrielawaai (55 dB(A)). Binnen deze contour, die gedeeltelijk over het plangebied heen ligt, zijn geen geluidsgevoelige objecten mogelijk, tenzij de gevels waar de 55 dB(A)-grens wordt overschreden als dove gevel worden uitgevoerd. Binnen het bestemmingsplan worden echter geen geluidsgevoelige objecten mogelijk gemaakt, waardoor deze zoneringen geen belemmeringen geven voor dit bestemmingsplan.

In hoofdstuk 5 wordt de juridische context van deze zoneringen gegeven.

4.4.3 Geluid (industrie, spoor en weg)

Voor geluid waren op het moment van het TB de volgende regelingen van toepassing:

- Wet milieubeheer, hoofdstuk 11 (hoofdwegenet);
- Wet geluidhinder (onderliggend wegennet);
- Besluit geluid milieubeheer en Regeling geluid milieubeheer (onder meer het doelmatigheidscriterium);
- Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (rekenregels voor het akoestisch onderzoek).

Daarnaast is sprake van vaste jurisprudentie (rechterlijke uitspraken) waarmee rekening gehouden moet worden bij de uitvoering van een akoestisch onderzoek.

De Wet milieubeheer, hoofdstuk 11 is van toepassing op het hoofdwegenet (Rijkswegen) binnen het plangebied. Deze wet is in 2012 in werking getreden en vervangt voor het hoofdwegenet de Wet geluidhinder. De Wet geluidhinder is nog wel van toepassing op het onderliggend wegennet binnen het plangebied.

Het TB bevat de resultaten van een akoestisch onderzoek en een aanduiding van de te treffen geluidreducerende maatregelen. Ook bevat het:

- Nieuwe en verplaatste referentiepunten en nieuwe en gewijzigde geluidproductieplafonds (bijlage 1 bij TB);
- Vastgestelde hogere waarden (bijlage 2 bij TB))

Voor het TB 'A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2' is een akoestisch onderzoek ontwerp

uitgevoerd. Dit akoestisch onderzoek inclusief bijlagen is opgenomen in bijlage 2 (als bijlage D van het TB). Ook voor de wijzigingen in 2016, 2017 en 2019 zijn hernieuwde onderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn uitgevoerd voor de:

- maatregelen voor het hoofdwegennet binnen plangebied;
- maatregelen voor het onderliggend wegennet binnen plangebied;
- cumulatie-effecten;
- effecten voor wegen buiten het plangebied.

Op basis van de uitgevoerde onderzoeken kan geconcludeerd worden dat er verschillende maatregelen benodigd zijn. De maatregelen bestaan uit:

- het aanbrengen van wegdekken aangeduid waar geluidreducerend asfalt van een bepaald type wordt gerealiseerd (of geluidreducerend asfalt dat ten minste dezelfde geluidreducerende eigenschappen heeft);
- het plaatsen van geluidschermen over een bepaalde lengte met een (indien benodigd) voorgeschreven hoogte, waarbij de geluidschermen worden absorberend uitgevoerd;
- het vaststellen van hogere waarde bij geluidgevoelige objecten, indien de vorige twee maatregelen niet afdoende zijn.

Jaarlijks monitort Rijkswaterstaat of de geluidproductie binnen de geldende geluidproductieplafond is gebleven. Bij (dreigende) overschrijding moet een maatregelen onderzoek worden ingesteld.

4.4.4 Luchtkwaliteit

Bij het ontwerp TB ZRGII is onderzoek verricht naar de effecten van aanpassing van de Rijksweg 7 op de luchtkwaliteit. De resultaten van dit onderzoek zijn neergelegd in bijlage 5 (deel II MER: bijlage 4).

In dit onderzoek wordt het effect op de luchtkwaliteit in beeld gebracht voor de volgende jaren:

- Huidige situatie: 2014;
- Referentiesituatie: 2021, 2030;
- ZRGII na realisatie: 2021, 2030.

Het toetsjaar is het eerste jaar na openstelling van de weg, 2021. Het zichtjaar is 2030. De grootte van het studiegebied is bepaald conform het gestelde in artikel 17, eerste lid van de Tracéwet. In het onderstaande figuur zijn het studiegebied en de wegvakken die in het onderzoek zijn betrokken weergegeven.



Voor het berekenen van de verkeersbijdrage maakt het STACKS+ rekenmodel gebruik van verkeersgegevens, wegkenmerken en omgevingskenmerken. De gegevens met betrekking tot de verkeersintensiteiten en congestiefactoren voor het hoofdwegennet zijn afkomstig uit het NRM verkeersmodel. Voor het onderliggend wegennet is gebruik gemaakt van gegevens afkomstig uit het GroningenPlus model.

Geconcludeerd kan worden gesteld dat, in zowel de huidige situatie, de referentiesituatie als de projectsituatie langs het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet geen sprake van overschrijding is van de normen voor NO₂ en PM₁₀. Voor alle beschouwde jaren en situaties wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer (artikel 5.16, eerste lid onder a). Er zijn dan ook geen mitigerende en/of compenserende maatregelen nodig.

4.4.5 Externe Veiligheid (transport, bedrijven/instellingen en buisleidingen)

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Het externe veiligheidsbeleid voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is vastgelegd in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Er is uitgegaan van de meest recente versie van deze circulaire. Rijkswaterstaat heeft deze richtlijnen vertaald in het Kader Externe veiligheid ten behoeve van planstudies.

Voor het aspect externe veiligheid worden twee criteria onderscheiden: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Het PR is de kans per jaar dat een persoon die permanent en onbeschermd zou verblijven in de directe omgeving van een inrichting of transportroute overlijdt als gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen in die inrichting of op die route. Het GR is de kans per jaar per kilometer transportroute dat een groep van 10 of meer personen in het invloedsgebied van een transportroute komt te overlijden als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen op die route. Het GR is een indicatie van de mogelijke maatschappelijke impact van een ongeval.

Voor het TB kan worden geconcludeerd dat voor het aspect externe veiligheid geen normen worden overschreden. Tevens neemt het groepsrisico af, waardoor geen verantwoording van het groepsrisico nodig is. Ook het plaatsgebonden risico toont een

ontwerp

beter beeld in de omgebouwde Zuidelijke Ringweg. De ombouw naar een volwaardige snelweg met ongelijkvloerse kruisingen zorgt voor deze verbeteringen. De verdiepte ligging brengt geen extra externe veiligheidsrisico met zich mee.

4.4.6 Bodem

In het kader van de Wbb (Wet bodembescherming) is voor het TB bodemonderzoek verricht. Er is onderzoek gedaan naar de bodemkundige opbouw (aardkundige waarde) en naar de bodemkwaliteit. Hieronder worden de resultaten van het onderzoek beschreven. Voorts wordt verwezen naar het Achtergrondrapport Bodem (bijlage 4 (MER bijlage 8)). Ook wordt verwezen naar de Verschillenrapportage milieueffecten (bijlage 2 (TB bijlage H)).

Bodemopbouw

De bodemopbouw ter plaatse van het hoger gelegen middendeel van het plangebied (de Hondsrug) bestaat vanaf maaiveld uit een opeenvolging van (lemig) dekzand, een (zandige) keileemlaag met daaronder een groot watervoerend pakket van fijne zanden, onderbroken door kleilaag. De bodemopbouw ter plaatse van de lager gelegen 'flanken' bestaat vanaf maaiveld uit een opeenvolging van een Holocene deklaag met daaronder een groot watervoerend pakket. De Hondsrug is een duidelijk herkenbaar geologisch profiel in het gebied met een profiel van een hoger gelegen rug en lager gelegen voormalige beekdal. De ligging van de huidige Zuidelijke Ringweg, op een talud, heeft de zichtbaarheid en beleefbaarheid van de Hondsrug doen afnemen.

Bij realisatie van ZRGII wordt de Hondsrug doorsneden door de oost-west liggende verdiepte ligging. Deze bodemingreep leidt tot een lokale aantasting van de fysieke aardkundige waarde van de Hondsrug (weggraven oorspronkelijke bodemprofiel). Hierbij moet worden aangetekend dat de Hondsrug doorloopt tot aan Emmen, zodat op de schaal van de hele Hondsrug de aantasting beperkt is. Aan de andere kant wordt het bestaande talud waarop de Rijksweg 7 ligt verwijderd. Hierdoor kan de beleving van de Hondsrug enigszins verbeteren; het verschil tussen hoog en laag wordt weer beter waarneembaar. De aantasting van de Hondsrug als aardkundige waarde valt niet te voorkomen of te verzachten.

Bodemkwaliteit

Uit het bodemonderzoek komen diverse locaties naar voren waar mogelijk bodemingrepen ten behoeve van de aanleg van het project plaatsvinden en waar een bodem- of grondwaterverontreiniging speelt. Bekende plekken van bodemverontreiniging die met het tracé mogelijk geraakt gaan worden:

- Het aanpassen van de taluds ter hoogte van Corpus den Hoorn en ter hoogte van Driebond-Eemspoort waar bekende verdachte locaties van bodemverontreinigingen zijn die gangbaar zijn voor wegbermen/wegtaluds;
- Verontreinigingen bij bedrijventerrein Driebond op een locatie waar aanpassingen aan het onderliggende wegennet zijn voorzien.

Er is geen directe aanleiding om aan te nemen dat er op deze locaties sprake is van "gevallen van ernstige bodemverontreiniging" (als bedoeld in de Wet bodembescherming). Alle locaties met bekende of de mogelijkheid van bodemverontreiniging zijn opgenomen in het Achtergrondrapport Bodem. In aanvulling op dit Achtergrondrapport is in de TB fase additioneel onderzoek gedaan naar de effecten van het TB ontwerp. Hieruit kwam naar voren dat bij locatie 25 (Osloweg 123 op bedrijventerrein Driebond) bij de werkzaamheden rekening moet worden gehouden met eventueel aanwezige (rest)verontreiniging. In het TB ontwerp is een nieuwe waterpartij voorzien op korte afstand ten zuiden van locatie

ontwerp

25.

Bij het uitvoeren van de werkzaamheden wordt specifiek rekening gehouden met de in het Achtergrondrapport Bodem en hierboven additioneel genoemde locaties van (mogelijke) bodemvervuiling. Ook bij bodemingrepen op andere delen van het tracé bestaat de mogelijkheid dat verontreinigde grond en (in het geval van grondwaterbemaling) verontreinigd grondwater vrijkomt.

Verontreinigde grond zal volgens de geldende regels ofwel worden afgevoerd ofwel worden toegepast op een locatie met een vergelijkbare bodemkwaliteit. Vanuit oogpunt van duurzaamheid is hergebruik in hetzelfde werk wenselijk (geen nieuwe grondstoffenwinning nodig, beperking transportafstanden). Door deze maatregelen verbetert de kwaliteit van de grond ter plaatse. Eventueel aangetroffen verontreinigd grondwater zal worden afgevoerd en gezuiverd. Op die manier wordt gezorgd dat ZRGII geen nadelige effecten heeft voor de bodemkwaliteit.

Naast het volgen van de geldende regels voor bodemafvoer, zijn geen mitigerende of compenserende maatregelen nodig voor bodemkwaliteit.

4.5 Kabels, leidingen en straalpaden

In het plangebied bevinden zich de volgende kabels en leidingen die als dubbelbestemming op de verbeelding en in de regels zijn opgenomen of bevinden zich geen ruimtelijk relevante leidingen:

- een hogedrukgasleiding van de Gasunie met een diameter van 6 inch en een ontwerpdruk van 40 bar. In de externe veiligheidsstudie voor dit bestemmingsplan is het effect van deze leiding op zijn omgeving beschreven. Aangezien het aantal mensen dat binnen het invloedsgebied van deze leiding verblijft, gering is en door vaststelling van het bestemmingsplan niet wordt verhoogd, is een nadere uitwerking van het veiligheidsrisico niet aan de orde.
- Een bovengrondse hoogspanningsverbinding van TenneT van 110 kV (Vierverlaten - Hunze). De verbinding heeft een indicatieve zone van 2 x 50 meter. Omdat binnen deze zone geen nieuwe gevoelige functies kunnen worden gerealiseerd, kan op de verbeelding volstaan worden met opname van de zakelijk rechtstrook. Deze meet voor deze verbinding 2 x 25 meter. Binnen deze zone mag alleen gebouwd worden ten behoeve van de verbinding, of anders uitsluitend na toestemming van de leidingbeheerder.

In het geval dat deze leidingen in de wegzone van de Zuidelijke Ringweg of andere aan te passen wegen liggen, moeten ze veelal worden verlegd of vervangen. De nieuwe locatie wordt in overleg met de beheerders van deze kabels en leidingen in de voorbereiding op de bouw van de weg vastgesteld. Dit wordt geregeld via vergunningen van het bevoegd gezag, de gemeente. De effecten van de verleggingen worden meegenomen in deze vergunningsprocedures.

Het uitgangspunt is dat de weg en de kabels en leidingen elkaar niet in het functioneren belemmeren. Onderhoud en vervanging van kabels en leidingen moeten zoveel mogelijk worden uitgevoerd zonder dat hierbij het wegverkeer wordt gehinderd. Kabels en leidingen van derden worden zoveel mogelijk buiten de wegzone gelegd. Kruisende kabels en leidingen worden zoveel mogelijk gebundeld onder het tracé door gevoerd. Voor ZRGII zijn samen met de netwerkbeheerders verleggingsplannen opgesteld. Een beperkt deel van de kabels en leidingen wordt vooraf verlegd. Het gaat om die kabels en leidingen die door de netwerkeigenaren zelf verlegd worden (de zogenaamde categorie 1 kabels en leidingen).

Hoofdstuk 5 Juridischetoelichting

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan Tracé Ring Zuid Groningen voorziet in een actueel en adequaat juridisch kader voor beheer en ontwikkeling van het plangebied. Het is een plan op basis van artikel 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro). Daarmee kunnen met direct recht omgevingsvergunningen worden verleend. De gekozen bestemmingen en de daarbij behorende regels geven helder aan welke functies op welke plaats zijn toegestaan.

Om de nodige flexibiliteit te waarborgen zijn tevens afwijkingsbevoegdheden opgenomen.

Dit bestemmingsplan is gemaakt conform SVBP2012 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012) en het standaardbestemmingsplan van de gemeente Groningen. Daarin zijn de regels gestandaardiseerd. De bestemmingsregels zijn opgemaakt in een vaste indeling en bevatten in principe voor elke bestemming achtereenvolgens: een bestemmingsomschrijving, bouwregels, nadere eisen, afwijken van de bouwregels, specifieke gebruiksregels, afwijken van de gebruiksregels, en waar nodig een vergunningenstelsel voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden.

Het bestemmingsplan is digitaal gemaakt. De digitale verbeelding is variabel in schaal doordat kan worden in- en uitgezoomd, en bezit een meetfunctie. Het digitale plan is raadpleegbaar via het internet (gemeente.groningen.nl/projecten-en-bestemmingsplannen of www.ruimtelijkeplannen.nl). Daar zijn de digitale bestanden ook te downloaden.

Ook zal een papieren (analoge) verbeelding ter beschikking worden gesteld. Deze verbeelding is getekend conform de PRABPK 2012 (Praktijkrichtlijn Analoge Bestemmingsplankaart). De verbeelding geeft in samenhang met de regels de bouw- en gebruiksmogelijkheden van de gronden binnen het plangebied aan.

5.2 Geldende bestemmingsplannen en overige regelingen

In het plangebied vigeren momenteel de onderstaande bestemmingsplannen. Deze worden gedeeltelijk door het voorliggend bestemmingsplan vervangen.

Nr.	Bestemmingsplan	Vastgesteld/onherroepelijk	Goedgekeurd door gedeputeerde staten
562	Hoogkerk-Zuid 2016	29 maart 2017	
504	Kranenburg Stadspark	26 juni 2013	
458	Corpus Den Hoorn	21 mei 2009	
457	La Liberté	23 april 2009	
582	Oud Zuid	24 juni 2010	
592	Openbaar Vaarwater 2019	9 september 2019	
455	De Wijert	24 april 2010	
449	Kempkensberg – Engelse Kamp e.o.	14 september 2009	
480	Oosterpoort	29 mei 2013	
527	Europapark	25 september 2013	
442	Openbaar Vaarwater	14 februari 2010	

ontwerp

390	De Brink / De Meeuwen	17 augustus 1999
521	Sontweggebied-Damsterdiep	26 juni 2013
516	Bedrijventerrein Zuidoost	26 juni 2013
465	Bedrijventerrein Driebond	9 september 2011
444	Herziening Eemspoort -Hunzezoon	31 maart 2010

Naast de bovenstaande bestemmingsplannen geldt voor het plangebied momenteel een aantal aanvullende bestemmingsplan, die (nagenoeg) betrekking hebben op het gehele projectgebied:

Nr.	Bestemmingsplan	Vastgesteld
558	Herziening Bestemmingsregels Wonen	19 april 2017
591	Herziening Bestemmingsregels Wonen 2	1 april 2020
557	Facetherziening Parkeren	8 juni 2016

5.3 Toelichting op de artikelen

Inleidenderegels

De artikelen 1 tot en met 3 bevatten achtereenvolgens de in het plan gebruikte begrippen en hun definitie, de wijze waarop moet worden gemeten en de manier van omgaan met uitmetingsverschillen.

Bestemmingsregels

Artikel 4 Groen

De bestemming Groen omvat de hoofdgroenstructuur in het plangebied. De als zodanig aangeduide gronden zijn onder andere bestemd voor groenvoorzieningen, het parklandschap van het Zuiderplantsoen bermen en beplantingen, recreatieve voorzieningen, wegen, fiets- en voetpaden.

Artikel 5 Verkeer

De bestemming Verkeer omvat de hoofdverkeersstructuur in het plangebied. Het gaat hier om de N7, de A28 en bijbehorende aansluitingen op het provinciale en gemeentelijke verkeersnetwerk

Binnen de bestemming zijn verder onder meer toegestaan bruggen ten behoeve van kruisend wegverkeer, kunstwerken en spoorwegverkeer en andere voorzieningen ten behoeve van de verschillende vormen van verkeer, de waterhuishouding en waterstaatsdoeleinden, zoals sluis- en brugwachtershuisjes.

In deze bestemming zijn tevens nutsvoorzieningen geregeld die de vergunningvrije maatvoering (15 m² en 3 meter bouwhoogte) te boven gaan.

Artikel 6 Water

De bestemming Water omvat de waterstructuur in het plangebied. De met deze bestemming aangewezen gronden zijn in de eerste plaats bestemd voor water, waterhuishouding, waterstaatsdoeleinden, waterberging en scheepvaartverkeer.

Daarnaast is er in het Winschoterdiep twee keer een aanduiding voor woonschepen

ontwerp

opgenomen. Dit betreffen twee bestaande locaties waar deze woonschepen al jaren liggen. Bij deze woonschepen zijn ook de bestaande bijbehorende voorzieningen toegestaan (ook binnen de aansluitende bestemmingen).

Dubbelbestemmingen

Artikelen 7 tot en met 12 bevatten dubbelbestemmingen die als aanvulling op de enkelbestemmingen doorwerken. Artikel 7 voorziet in een regeling voor het gebruik en de bescherming van de bestaande gasleidingen in het gebied. Artikel 8 beschermt de hoogspanningsleiding in het oosten van het plangebied (industrieterrein Euvelgunne). Artikel 9 is van toepassing op de ondergrondse 110kV-kabelverbinding tussen de Hunze en Bloemsingel. Artikel 10 is van toepassing op de verschillende waterkeringen langs de kanalen die door het plangebied lopen. De artikel 11 is van toepassing op de archeologische dubbelbestemming.

Algemene regels

Artikel 12

Dit artikel bevat de anti-dubbeltelregel. De redactie is conform artikel 3.2.4 van het Besluit ruimtelijke ordening. Deze bepaling is ervoor om te voorkomen dat dezelfde grond meer dan eens betrokken wordt bij de toets van de aanvraag om een omgevingsvergunning en daarmee meer gebouwd kan worden dan is toegestaan.

Artikel 13 Algemene aanduidingsregels

Artikel 13 regelt dat bij activiteiten rekening moet worden gehouden met de geluidzone industrieterrein, gezoneerd industrieterrein, hoogspanningsverbindingen en plasbrandaandachtsgebieden.

Artikel 14 Algemene bouwregels

14.1 Parkeren

In dit artikel is geregeld dat in een omgevingsvergunning voor bouwen of verbouwen in het plangebied moet worden voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor de beoogde functie. Het toetsingskader dat hierbij wordt gehanteerd zijn de Beleidsregels Parkeernormen van de gemeente Groningen die op het moment van aanvragen van de vergunning gelden. De verwijzing naar deze beleidsregels is toegestaan op grond van artikel 3.1.2 tweede lid onder a. van het Besluit ruimtelijke ordening. In principe dient op eigen terrein in de parkeerbehoefte te worden voorzien. Voor gevallen waarin dit door bijzondere omstandigheden redelijkerwijs niet kan worden gerealiseerd, of wanneer elders aan de parkeerbehoefte kan worden voldaan, kunnen burgemeester en wethouders gebruik maken van de opgenomen afwijkingsmogelijkheid.

14.2 Ruimte tussen bouwwerken

De bepalingen omtrent dit onderwerp zijn overgenomen uit de inmiddels uit de Woningwet geschrapte stedenbouwkundige bepalingen van de (in dit geval) Groninger Bouwverordening.

Artikel 15 Algemene gebruiksregels

Dit artikel bevat de gebruiksregels die op alle bestemmingen van toepassing zijn. In het voorliggend bestemmingsplan zijn geen seksinrichtingen toegestaan. Reden is, dat de burgemeester en het college van burgemeester en wethouders, de raad gehoord, hebben besloten seksinrichtingen te concentreren in één concentratiegebied binnen de Diepenring. Daarbuiten wordt vestiging van prostitutie-inrichtingen tegengegaan. Het gemeentelijk beleid heeft onder meer ten doel om het woon- en leefklimaat te beschermen. De strijdigheid met de woonfunctie ontstaat door de ruimtelijke uitstraling door bijvoorbeeld aanstootgevende of storende uiterlijke kentekenen, en/of door de mogelijke verkeers- en parkeeroverlast.

Artikel 16 Algemene afwijkingsregels

Dit artikel bevat een afwijkingsbevoegdheid, die op alle bestemmingen in het plangebied ontwerp

van toepassing zijn. Bedoeling van de bepaling is om relatief kleine afwijkingen van het bestemmingsplan toe te staan, zowel qua omvang als qua functie.

Artikel 17 Voorrangsregels

Artikel 17 regelt de voorrang tussen de diverse dubbelbepalingen in het plangebied.

Overgangs- en slotbepalingen

Artikel 18

Dit artikel regelt het overgangsrecht. De redactie is conform de artikelen 3.2.1 en 3.2.2 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Artikel 19

Dit artikel bevat de zogenaamde slotregel, die bedoeld is voor een eenduidige vastlegging van de naam van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 6 Participatie, inspraak en overleg

6.1 Inspraak

Dit bestemmingsplan betreft een uitvoering van een wettelijke verplichting (Tracéwet), waarbij het besluit van de minister wordt overgenomen en waarbij geen nieuwe ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. De Algemene inspraakverordening Groningen 2005 (hierna: AIVG) stelt dat geen inspraak wordt verleend, indien er sprake is van uitvoering van hogere regelgeving waarbij het bestuursorgaan nauwelijks of geen beleidsvrijheid heeft (art. 2, lid 4, sub b.). Aan deze voorwaarde van het AIVG wordt voldaan.

6.2 Overleg

In het kader van het vooroverleg is het plan toegezonden aan de vaste overlegpartners. Vanuit de Provincie en Waterschappen zijn geen opmerkingen gemaakt. Tennet heeft verzocht tot het opnemen van de twee ondergrondse 110kV-leidingen die onder het viaduct Beneluxweg/Europaweg liggen. Gasunie heeft verzocht om een voorrangsregeling in de regels voor de dubbelbestemming Leiding - Gas. Aan beide verzoeken is tegemoet gekomen.

6.3 Zienswijzen

Op grond van artikel 13 lid 11 van de Tracéwet stelt de gemeenteraad binnen een jaar nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden een bestemmingsplan of een beheersverordening als bedoeld in de Wet ruimtelijke ordening overeenkomstig het tracébesluit vast. Voor zover een ontwerp van een bestemmingsplan zijn grondslag vindt in het tracébesluit kunnen zienswijzen geen betrekking hebben op dat deel van het ontwerpplan.

ontwerp

gemeente Groningen - bestemmingsplan Tracé Ring Zuid Groningen

Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid / exploitatie

Onderzoek naar de economische uitvoerbaarheid van bestemmingsplannen heeft in het algemeen betrekking op nieuwe ontwikkelingen waarvoor bestemmingsveranderingen nodig zijn en die door de gemeente worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan Tracé Ring Zuid Groningen heeft grotendeels betrekking op een reeds bebouwd deel infrastructuur van de gemeente. Voor het project zijn in 2017 een aantal woningen gesloopt. Het bestemmingsplan maakt geen nieuwbouw van woningen of andere hoofdgebouwen mogelijk. Er is dus geen sprake van een bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.12 Wet ruimtelijk ordening. Dit betekent dat er geen exploitatieplan vastgesteld hoeft te worden.

Gemeente Groningen

Gedempte Zuiderdiep 98
Postbus 7081
9701 JB Groningen
050 367 81 11