

Onderwerp Informeren over Tracébesluit en inrichtingsplannen Aanpak Ring Zuid en omgevingsvergunning Helperzoomtunnel

Steller Jeroen Engels

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

**Niet uit voor maandag 29 september 2014; 11:30 uur**

Telefoon (050) 367 83 31 Bijlage(n) 5

Ons kenmerk 4 4619887

Datum 29-09-2014 Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Op 29 september jl. heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het Tracébesluit van de A7/N7 Zuidelijke Ringweg, fase 2 ondertekend. Daarnaast heeft ons college de inrichtingsplannen voor de Vondellaan, de Maaslaan, het Zuiderplantsoen en Helpman/Coendersborg vastgesteld en hebben wij de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel verleend. Hierbij ontvangt u de inrichtingsplannen en de ruimtelijke onderbouwing voor de aanvraag van de omgevingsvergunning, beiden ook met de nota van antwoord op de ingediende reacties en zienswijzen. Het Tracébesluit is in zijn geheel te raadplegen op [www.aanpakringzuid.nl](http://www.aanpakringzuid.nl) en via het raadsinformatiesysteem.

#### **Samenwerking Rijk, provincie en gemeente**

Na een planuitwerkingsfase van ruim 3,5 jaar zijn wij zeer verheugd over het bereiken van deze bijzondere mijlpaal in het project Aanpak Ring Zuid. In de afgelopen jaren is op intensieve wijze samengewerkt met het Rijk en de Provincie Groningen. De rijksweg A7/N7 gaat dwars door onze stad en is vervlochten met gemeentelijke en provinciale wegen. Bij de uitwerking van de plannen stonden de uitgangspunten zoals de verbetering van de doorstroming, de verkeerveiligheid, de ruimtelijke inpassing, de leefbaarheid en bereikbaarheid van de maatschappelijke en economische centra steeds centraal. In november 2009 is voor deze aanpak de basis gelegd in de bestuursovereenkomst zuidelijke ringweg fase 2. Het project is aangestuurd door een stuurgroep, waarin de drie partijen bestuurlijk zijn vertegenwoordigd.

De voorbereiding vond plaats in de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid, die eveneens vanuit de drie overheden was ingevuld. Op basis van deze integrale aanpak heeft de besluitvorming gedurende de planstudiefase plaatsgevonden en zijn de voorbereiding getroffen voor de volgende fase: de aanbesteding en de uitvoering

Uw raad en de staten zijn intensief betrokken geweest bij de uitwerking van de plannen. Op de momenten dat er keuzes moesten worden gemaakt heeft uw raad kaders en standpunten aan ons meegegeven. Wij hebben gemerkt dat bij de andere partners oog en oor was voor onze inbreng. Wij zijn verheugd te constateren dat de inbreng van alle drie partners heeft geresulteerd in een plan dat uw instemming heeft en die van het Rijk en de provincie. Graag spreken wij hierbij onze waardering uit voor de constructieve manier waarop de samenwerking met de andere twee overheden is verlopen.

#### **Wijzigingen tussen OTB en TB.**

In onze brieven van 21 mei 2014 (kenmerk 4366724) en 9 juli 2014 (4488423) hebben wij u geïnformeerd over de wijzigingen die tussen het OTB en het TB zijn doorgevoerd als gevolg van bestuurlijke keuzes, al in het OTB/MER aangekondigde verbeteringen, optimalisaties van het ontwerp en ingediende zienswijzen. Ook hebben wij aangegeven dat per milieuaspect een verschilanalyse is uitgevoerd, waarmee is onderzocht of de veranderingen leiden tot andere conclusies dan in het MER is beschreven. De verschillen zijn gerapporteerd in een aparte verschilrapportage als bijlage bij het TB.

#### *Actuele verkeerscijfers*

De geluidsmaatregelen in het TB zijn aangepast in vergelijking met de geluidsmaatregelen die voor de zomervakantie zijn gepresenteerd. Aanleiding is een nieuwe versie van het NRM verkeersmodel (volut Nederlands Regionaal Model) voor het hoofdwegenet. Het Rijk actualiseert dit model jaarlijks aan de hand van de meest actuele inzichten in de verkeersvoorspellingen en checkt ook of dit gevolgen heeft voor infrastructurele projecten in voorbereiding. In juli bleek dat dit voor het project Aanpak Ring Zuid inderdaad het geval was: op basis van deze inzichten wordt op de trajecten Hoogkerk-Julianaplein en Europaplein-Westerbroek in 2030 resp. ca. 13% en 8% meer verkeer verwacht en op de A28 ca. 9% minder ten opzichte van de eerder gepresenteerde cijfers. In het TB zijn thans – waar dat gevolgen heeft – de meest actuele cijfers verwerkt en zijn ook de daarbij passende maatregelen opgenomen. Ons college vindt deze ‘worst case’ benadering een terechte aanpassing, omdat dit een betere bescherming biedt aan de omwonenden dan het handhaven van de cijfers die gebruikt zijn voor het OTB.



#### *Aanvullende geluidsmaatregelen*

Als gevolg van deze geactualiseerde inzichten is in de zomer onderzoek gedaan naar de effecten hiervan op de doorstroming van het verkeer, geluidsbelasting, luchtkwaliteit en natuur. Hieruit bleek dat dit geen consequenties heeft voor de verkeersdoorstroming, luchtkwaliteit en natuur, maar wel voor geluid: de geluidsbelasting neemt toe op de drukkere wegdelen en neemt af waar het minder druk wordt. Daardoor zijn aanvullende geluidmaatregelen noodzakelijk, zodat de afspraken over geluidmaatregelen, zoals die zijn opgenomen in onze brieven van 9 juli jl. onverminderd gehandhaafd blijven. De eerder berekende geluidsbelasting op de gevels wordt nergens overschreden en hier en daar zelfs iets minder. Dat leidt tot de volgende twee aanpassingen in het maatregelenpakket:

- Tussen Hoogkerk en de verdiepte ligging (Frontier) wordt het dubbellaags ZOAB vervangen door een geluidsarmere versie (dubbellaags ZOAB/fijn).
- Tussen Europaplein en Westerbroek wordt het ZOAB vervangen door het geluidsarmere dubbellaags ZOAB.

Deze aanvullende maatregelen zijn nu opgenomen in het TB. Ook zijn de nieuwe verkeerscijfers en aanvullende geluidmaatregelen verwerkt in de geluidsnormen die met het TB worden vastgelegd. De geluidsmaatregelen op de A28, waar een afname van geluid is, zijn niet aangepast, om zo de maximale bescherming te handhaven.

Op deze wijze blijft de geluidsbelasting hetzelfde of is zelfs iets lager dan voor de zomervakantie is gepresenteerd. Dat geldt ook voor het Stadspark, de Binnenhof en de Piccardthof. Daarover had ons college met provincie en Rijk voor de zomer afspraken over gemaakt, naar aanleiding van het verdwijnen van het geluidsscherp bij het Stadspark als gevolg van de ombouw van de N7 ter plaatse.

#### **Mogelijkheid tot beroep.**

Voor wat betreft het Tracébesluit hebben belanghebbenden die op het Ontwerp-Tracébesluit zienswijzen hebben ingediend of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij daarop geen zienswijzen naar voren hebben gebracht, de mogelijkheid om binnen zes weken na de bekendmaking van het Tracébesluit beroep aan te tekenen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze rechter beslist in enige en hoogste instantie over de ingestelde beroepen.

Ook op de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel kan iedereen die een zienswijze heeft ingediend beroep indienen bij de rechtbank tot zes weken na het verlenen van de vergunning.

Nb. de start van de beroepsmogelijkheid voor het Tracébesluit vangt aan bij de ter inzage legging. De fysieke stukken zijn pas beschikbaar op donderdag 2 oktober a.s. Op deze dag vindt de publicatie in de Staatscourant plaats. Consequentie van deze procedure is dat de data van de beroepstermijnen voor het TB en de omgevingsvergunning niet gelijk lopen. In de communicatie zal extra aandacht worden geschonken aan deze verschillen in data.

De inrichtingsplannen zijn plannen die geen juridisch-planologische status hebben. Daarom is het indienen van beroep op deze plannen niet mogelijk. Zoals toegezegd zullen wij voor De Wijert tevens een verkeersplan opstellen. De inrichtingsplannen vormen de basis voor de uitwerking van het ontwerp voor het deel van het onderliggend wegennet dat buiten het Tracébesluit valt. De opdrachtnemer (aannemer) zal met de omgeving hier nadere invulling aan geven. Wij zullen u hier over op de hoogte houden. In tegenstelling tot de plannen voor de Maaslaan, Vondellaan en het Zuiderplantsoen zal het verkeersplan voor Helpman door de gemeente zelf worden uitgewerkt en valt dit buiten het hoofdbouwcontract. Dat geeft ons de ruimte om met de bewoners en scholen in gesprek te gaan over de mogelijkheden om de maatregelen versneld uit te voeren, dus voor de aanleg van de Helperzoomtunnel.

#### **Aardbevingsproblematiek.**

Het project bevindt zich voor een groot deel in het risicogebied van aardbevingen. Bij de planuitwerking zijn de kosten van het project geraamd op grond van de vigerende bouwtechnische standaardnormen. Op dit moment zijn er, in afwachting van nieuwe normen voor aardbevingsbestendig bouwen, in deze overbruggingsfase NEN-normen ontwikkeld. In dit kader hebben wij tezamen met het college van Gedeputeerde Staten nog voor de ondertekening van het TB samen met de provincie een brief aan de NAM gestuurd. Hierin adresseren wij de eventuele extra bouwkosten voor de zuidelijke ringweg en geven wij aan dat deze niet laste van het projectbudget kunnen worden gebracht (zie bijlage).

#### **Marktbenadering.**

De volgende stap in het project is de benadering van de markt. De voorbereidingen voor de aanbesteding zijn in volle gang en het startsein zal in het eerste kwartaal van volgend jaar gegeven kunnen worden. Graag bieden wij uw raad de mogelijkheid in dit kader in november een informatieve bijeenkomst hierover bij te wonen.



**Tenslotte.**

Met het Tracébesluit, de vaststelling van de gemeentelijke inrichtingsplannen en het verlenen van de omgevingsvergunning zijn wederom belangrijke stappen voorwaarts gedaan in de oplossing van de problematiek van de bereikbaarheid van de stad, de verbetering van de doorstroming en de veiligheid op de zuidelijke ringweg en een kwaliteitsimpuls voor de omgeving.

Wij kijken met vertrouwen naar de start van de aanbesteding en de uitvoeringsfase van het project. Daarbij vinden wij het onverminderd van belang u actief in dit proces te blijven betrekken. Wij gaan bij de bespreking van de realisatieovereenkomst in november met u hierover in gesprek.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the bottom.

de burgemeester,  
dr. R.L. (Ruud) Vreeman

A smaller, more fluid handwritten signature in black ink, starting with a circular flourish and ending with a long horizontal stroke.

de secretaris,  
drs. P.J.L.M. (Peter) Teesink

**Bijlagen**

1. Inrichtingsplannen Zuiderplantsoen, Maaslaan, Vondellaan en Helpman
2. Nota van Antwoord Ontwerp inrichtingsplannen Zuiderplantsoen, Maaslaan, Vondellaan en Helpman
3. Ruimtelijke onderbouwing aanvraag omgevingsvergunning Helperzoomtunnel
4. Nota van Antwoord omgevingsvergunning Helperzoomtunnel
5. Brief aan NAM inzake aardbevingsrisico's

# aanpak Ring Zuid inrichtingsplannen

Zuiderplantsoen

Maaslaan

Vondellaan

Helpman

september 2014





# INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING</b>	<b>5</b>
AANLEIDING PROJECT	7
DOEL VAN HET DOCUMENT	7
LEESWIJZER	7
<b>2. ZUIDERPLANTSOEN</b>	<b>9</b>
CONTEXT VAN HET ZUIDERPLANTSOEN	11
HISTORIE VAN HET ZUIDERPLANTSOEN	13
HET GROENE GEBIED	15
HET ZUIDERPLANTSOEN IS TERUG!	17
BOSRAND EN OPEN VELD	23
NIEUW GEBRUIK VAN HET ZUIDERPLANTSOEN	25
ECOLOGISCHE ZONES	27
WATERLOOLAAN	29
VERKEERSSISTEEM	31
FIETS- EN WANDELROUTES	33
POORTEN NAAR HET ZUIDERPLANTSOEN	35
STERREN IN HET BOS	37
HEREWEG IN ERE HERSTELD	39
BUURTPARK DE LINIE/ OOSTERPOORT	41
OPTIMALISATIE VERBINDING	45
<b>3. MAASLAAN</b>	<b>49</b>
TOELICHTING	51
BEPLANTING	57
<b>4. VONDELLAAN</b>	<b>59</b>
TOELICHTING	61
BEPLANTING	69
<b>5. HELPMAN</b>	<b>73</b>
INLEIDING	73
NIEUWE VERKEERSSTRUCTUUR	73
TOELICHTING VERKEERSMAATREGELEN	75
BRONVERMELDING	79





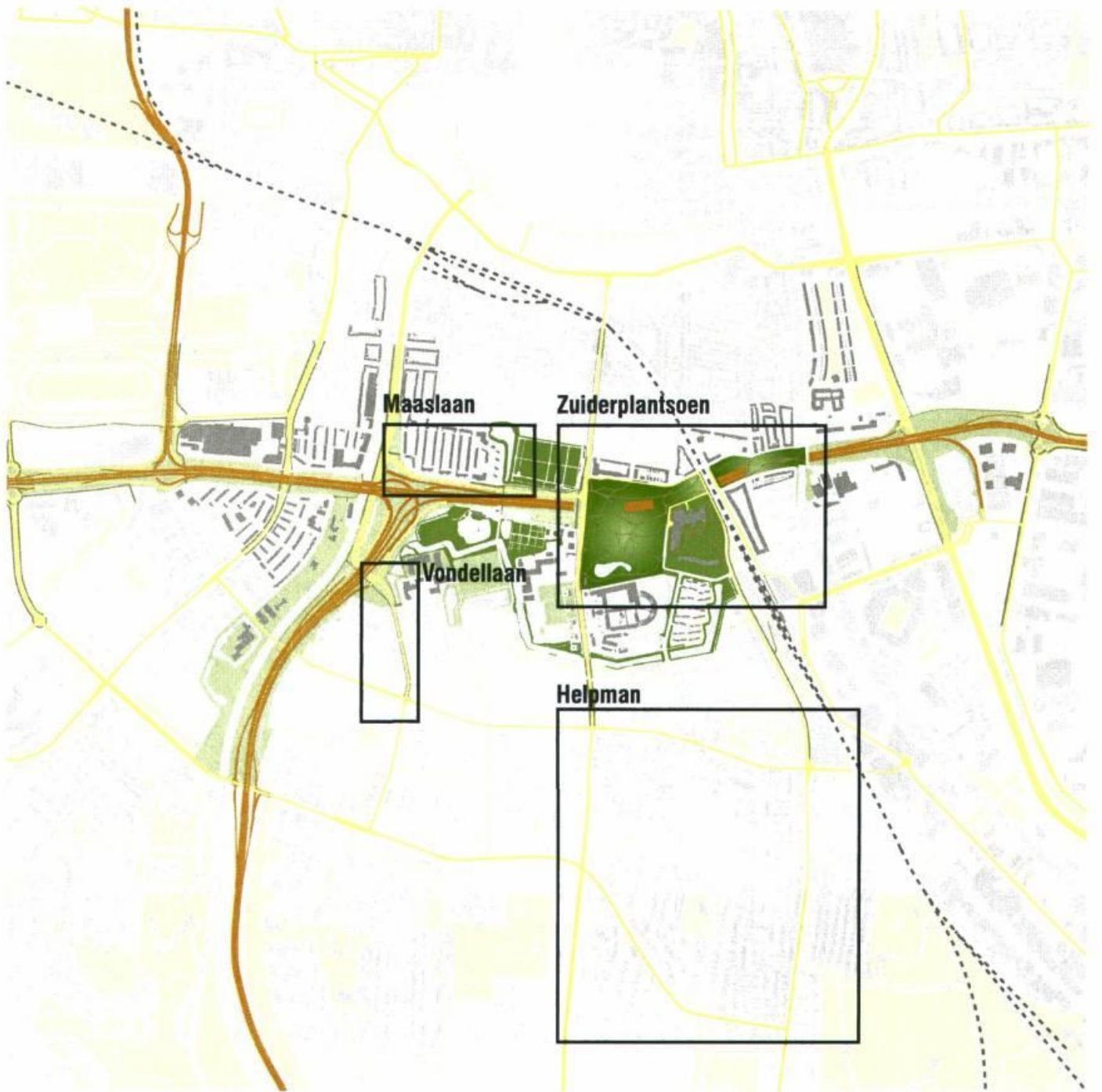
Bestaande situatie A7 tussen Oosterpoort en De Linie; bron: Dronemedia



An aerial photograph of a multi-lane highway interchange in an urban setting. The highway curves through a landscape of trees with autumn foliage and various city buildings. A large white truck is visible on the highway. The sky is clear and blue. The text '1. INLEIDING' is overlaid in white, bold, sans-serif font in the lower-middle part of the image.

# 1. INLEIDING





**Positie inrichtingsplannen in het plangebied Aanpak Ring Zuid**

## AANLEIDING PROJECT

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.

## VIER INRICHTINGSPLANNEN

Voor de ombouw van de zuidelijke ringweg heeft het rijk een Tracébesluit opgesteld (TB zuidelijke ringweg, fase 2). Daarin wordt het tracé van de ringweg en de inpassing daarvan beschreven.

Voor vier gebieden in de nabijheid van de ring heeft de gemeente parallel aan de uitwerking van het TB inrichtingsplannen opgesteld. Het gaat om het 'Zuiderplantsoen', de Maaslaan, de Vondellaan en Helpman.

Deze gebieden vallen weliswaar buiten het TB-gebied, maar als gevolg van het project Aanpak Ring Zuid verandert hier het verkeersgebruik of de inrichting van de openbare ruimte. Daarom heeft de gemeente hiervoor inrichtingsplannen opgesteld waarin wordt aangegeven hoe de verschillende vormen van verkeer (auto's, fietsers, voetgangers) worden ingepast en hoe de openbare ruimte wordt ingericht (groen, bomen, parkeren, etc.).

De inrichtingsplannen zijn plannen op hoofdlijnen en worden na de vaststelling verder uitgewerkt in overleg met belanghebbenden (bewoners, scholen, bedrijven, etc.).

De vaststelling van de inrichtingsplannen is - anders dan bij het TB - een bevoegdheid van de gemeente. Het college van B en W stelt de inrichtingsplannen vast. Dat gebeurt parallel aan de vaststelling van het TB. Daarmee wordt de samenhang met het TB/MER zichtbaar gemaakt.

In dit document wordt op een aantal plaatsen vermeld " = optimalisatie". Het gaat in dat geval om een onderdeel van het plan dat alleen gerealiseerd kan worden als er extra budget beschikbaar komt (bijvoorbeeld door een gunstige aanbesteding).

## LEESWIJZER

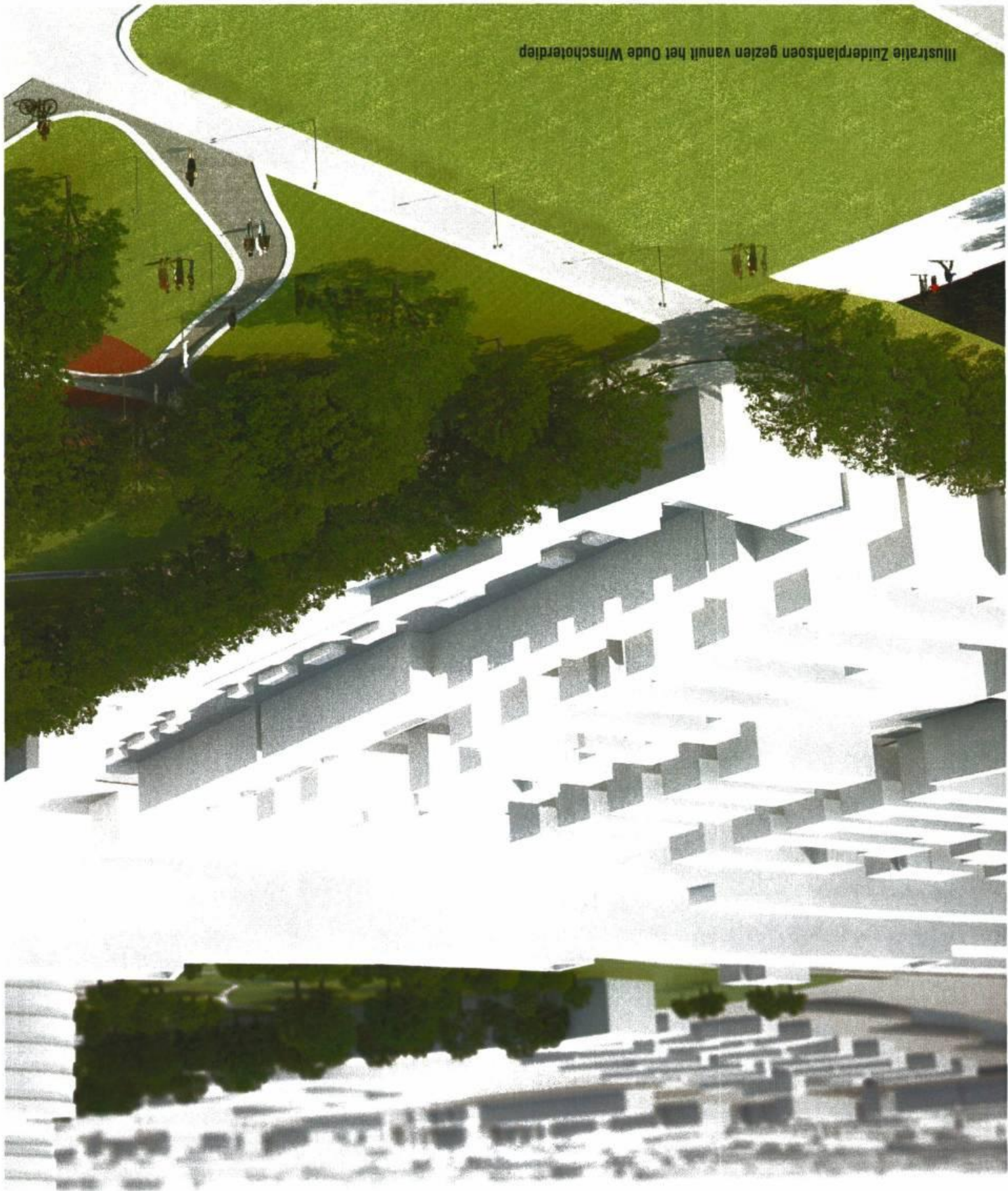
In hoofdstuk 2 wordt de inrichting van het "Zuiderplantsoen" toegelicht. Hiermee wordt het gebied van het Sterrebos, de kantoorruimte van DUO/ Belastingdienst en het plantsoen tussen de Oosterpoortwijk en De Linie bedoeld. Ook de inrichting van de Waterloolaan en de inpassing van de (optionele) Esperanto fiets- en voetgangerstunnel zijn hierin meegenomen.

Hoofdstuk 3 laat het inrichtingsplan voor de **Maaslaan** zien en hoofdstuk 4 het inrichtingsplan voor de **Vondellaan**.


Tot slot geeft hoofdstuk 5 het inrichtingsplan voor **Helpman** weer. Dit inrichtingsplan is een verkeersplan met een samenhangend pakket aan verkeersmaatregelen voor de wijk. De verkeersmaatregelen in dit plan zijn nog niet op straatniveau uitgewerkt. Dat gebeurt na vaststelling van het verkeersplan.



Illustratie Zuidplantsoen gezien vanuit het Oude Wijnshoterdiep





An architectural rendering of a city plan, showing a network of white buildings and green spaces. A prominent feature is a winding path labeled 'fietstunnel = optimalisatie' (bicycle tunnel = optimization). The path starts near a large green field with trees and a red area, possibly a sports field, and winds through the city blocks. The buildings are rendered in a clean, white, blocky style. The overall scene is bright and clear, suggesting a sunny day.

fietstunnel =  
optimalisatie

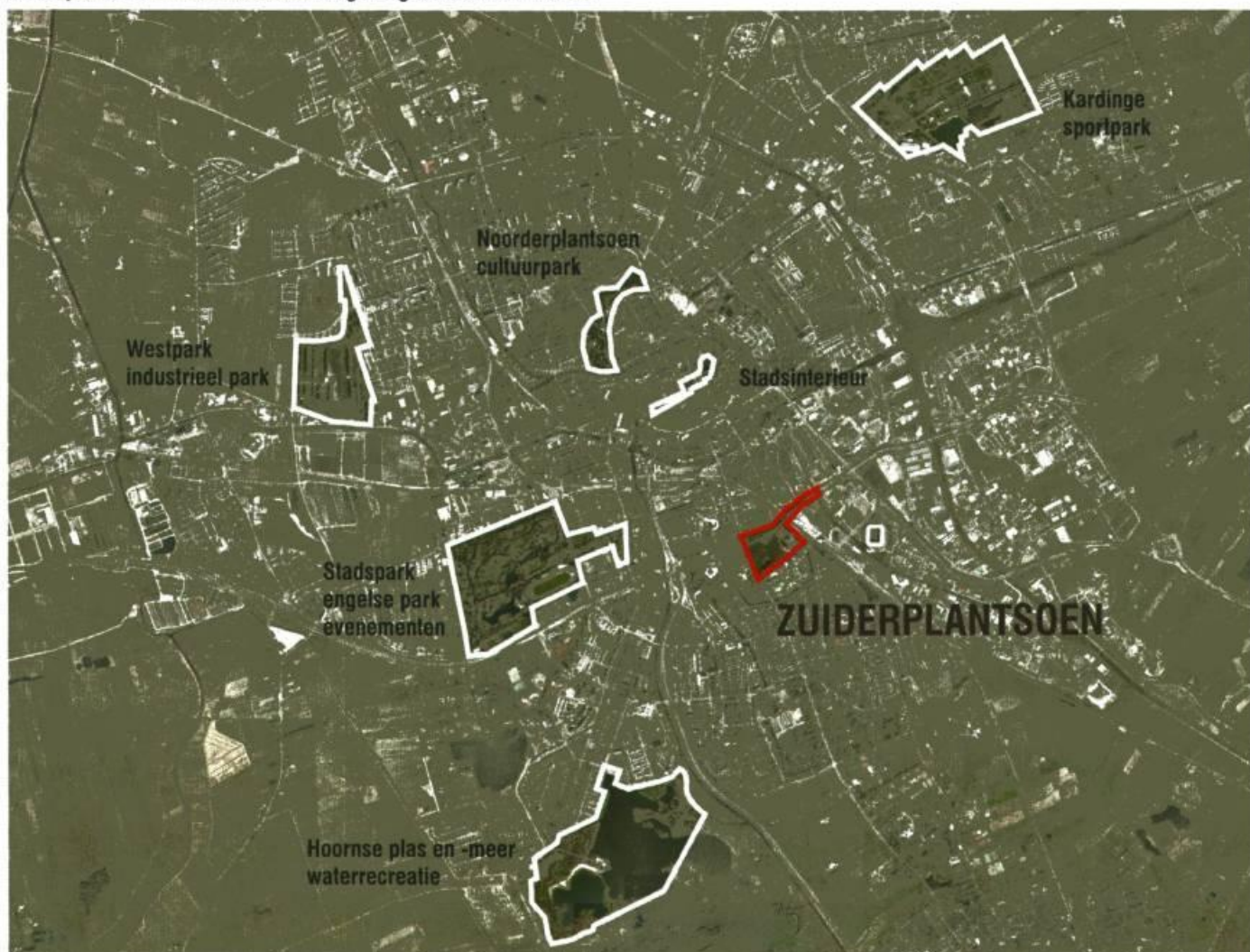
## 2. ZUIDERPLANTSOEN





Verdiepte ligging in het centrum van het plangebied Aanpak Ring Zuid

Zuiderplantsoen in relatie tot andere groengebieden van de stad







Vrijkomende ruimte bij de verdiepte ligging

## CONTEXT VAN HET ZUIDERPLANTSOEN

Één van de doelstellingen van het project Aanpak Ring Zuid is het beter inpassen van de 'snelweg in de stad'. Het project moet een oplossing bieden voor een betere en veilige doorstroming van het verkeer en zorgen voor een goede, toekomstvaste bereikbaarheid voor bedrijven en bewoners van de regio Groningen. Een goede ruimtelijke inpassing en het verbeteren van de leefbaarheid zijn daarbij uitgangspunt.

Stadsdelen langs de zuidelijke ringweg worden sinds de aanleg ervan doorsneden, evenals het Sterrebos: de zuidelijke ringweg doorsnijdt de stad en vormt een barrière in de stad. Bij aanleg van de huidige zuidelijke ringweg is tevens een aantal oude waardevolle, bestaande routes doorbroken en het Sterrebos is verknipt. De omgeving van de zuidelijke ringweg wordt verder gekenmerkt door achterkanten (van woonblokken), doorbroken structuren en een 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, parkeren onder een viaduct en (dam)wanden.

Het project is erop gericht hiervoor een oplossing te bieden. Dit door de barrièrewerking tussen noord en zuid te verkleinen, lange (historische) lijnen te verbinden en te versterken, de leefbaarheid direct langs de weg zo groot mogelijk te maken en de kwaliteit van de stedelijke openbare ruimte in het zuidelijke stadsdeel te vergroten.

Door de ringweg verdiept aan te leggen met daar bovenop drie "deksels" ontstaat de kans het 'Zuidplantsoen' terug te geven aan de stad.

Het beleid van de gemeente Groningen is erop gericht een zo divers mogelijk aanbod aan stadsparken in de stad te bieden: Noorderplantsoen, Stadspark, Kardinges, Hoornsemeer en Westpark. Thematisering van de parken is vastgelegd in de gemeentelijke structuurvisie "Groene Pepers, een ruime keuze in parkmilieu's".

Het Zuidplantsoen wordt het nieuwe grote park in het zuiden van de stad.

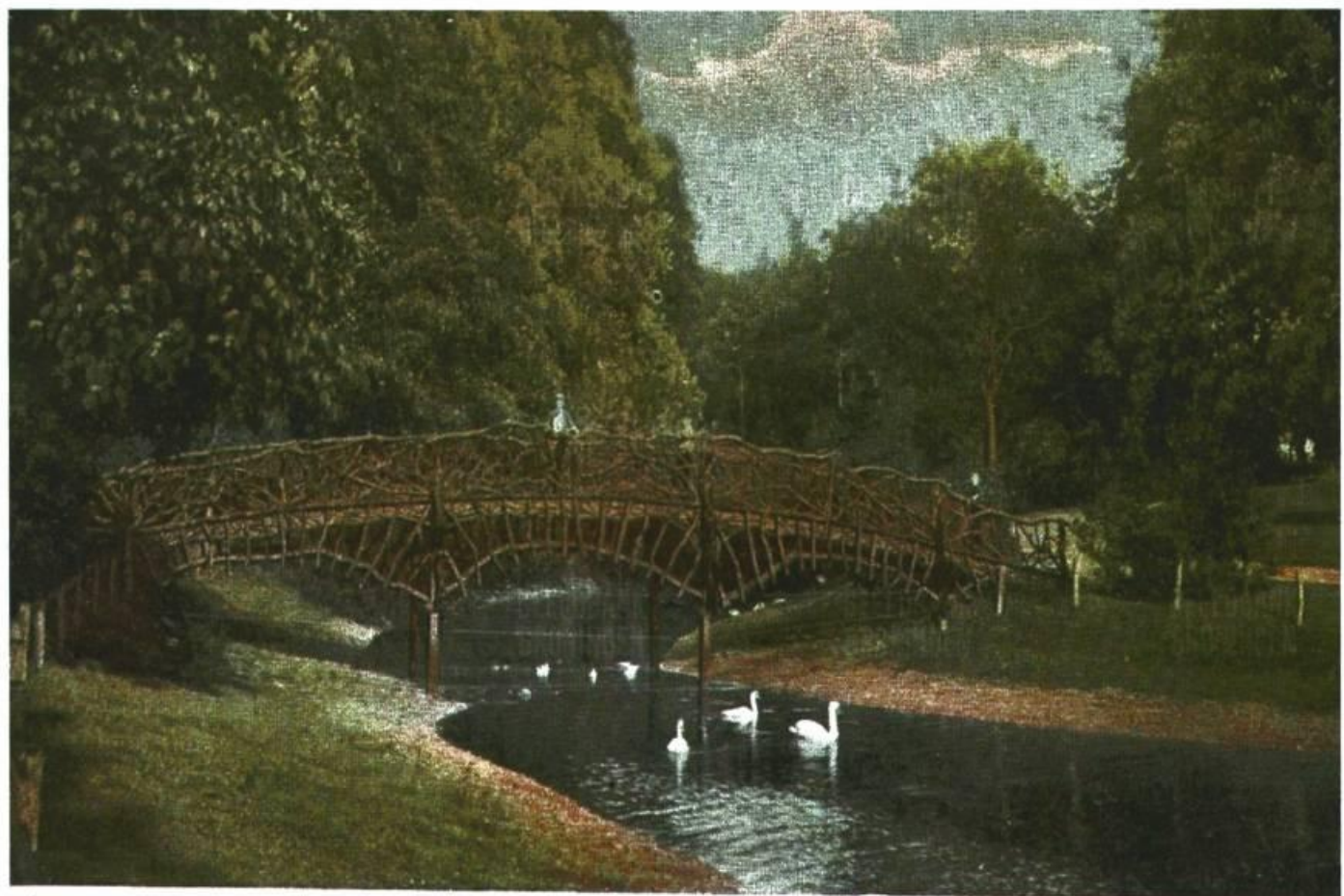




Sterrebos - Zeuner 1785



Sterrebos 1765 - 1882 - formele aanleg;  
topografische militaire kaart 1853

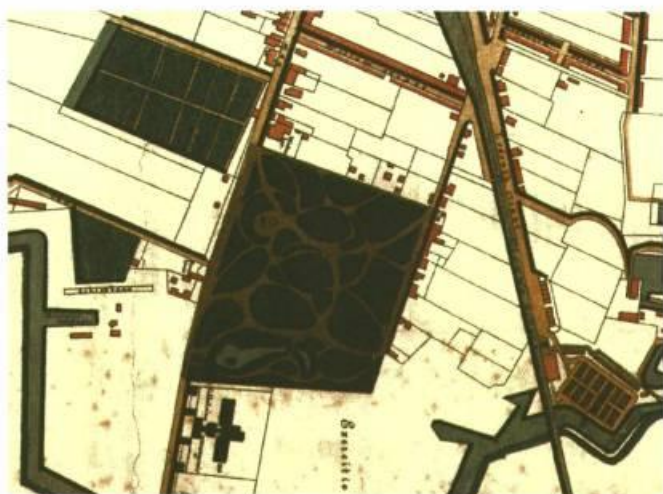


GRONINGEN

Zuiderplantsoen. Zwanenvijver

Historische foto Zuiderplantsoen





Zuidplantsoen 1887 - landschappelijke aanleg door Zocher

## HISTORIE VAN HET ZUIDERPLANTSOEN

Begin vorige eeuw lag hier de tegenhanger van het Noorderplantsoen, waar nu alleen nog een klein deel van het Sterrebos resteert.

Het Sterrebos was het eerste openbare wandelpark van de stad Groningen. Het stamt uit 1765 en is door de stadshovenier Becker in de toen modieuze formele stijl ontworpen. Met de Vestingwet van 1874 verloren de verdedigingswallen hun functie. Met grote gevolgen voor de besloten stad Groningen. De noordelijke dwingers werden vanaf 1877 heringericht tot het Noorderplantsoen, en aan de zuidzijde werd rond 1882 het Sterrebos aan de zuidkant in landschappelijke stijl uitgebreid door landschapsarchitect Zocher. Dat er verband werd gelegd met het nieuwe Noorderplantsoen, blijkt onder andere uit de nieuwe naam waaronder het Sterrebos bekend werd: na de herinrichting wordt het vergrote park ook wel Zuidplantsoen genoemd.

Kenmerkend voor de landschapsstijl is de inpassing van bouwwerken als ontwerpmiddel. Priëlen, bruggen, monumenten worden in een optimale zichtlijn geplaatst. Ook Zocher voorzag zijn ontwerp van verschillende bouwwerken.

In de jaren '30 van de vorige eeuw wordt aan architect Berlage gevraagd een uitbreidingsplan voor de stad op te stellen. In dit plan wordt een zuidelijke ringweg opgenomen om de voorspelde verkeerstoename in goede banen te leiden. De zuidelijke ringweg wordt hierin dwars door het Sterrebos gepland, en deze wordt in de jaren '60 daadwerkelijk aangelegd. Ruimer en veel breder dan Berlage in de jaren '30 had voorzien.

Met de geplande aanpak voor de zuidelijke ringweg, waarbij een groot deel van de ringweg verdiept wordt aangelegd, kan het park zijn allure terugkrijgen.

Een 'Zuidplantsoen', met daarin een weer samenhangend Sterrebos, samen met de tuin van DUO/ Belastingdienst en een nieuw plantsoen tussen de Oosterpoortbuurt en De Linie. Een 'Zuidplantsoen' dat alle omliggende buurten met elkaar verbindt en nieuwe verblijfs- en recreatiemogelijkheden biedt voor het gehele zuidelijke stadsdeel. Met een vergelijkbare kwaliteit en impact als het Noorderplantsoen nu.



Historische foto Zuidplantsoen





NU: Onderdelen van "het park" doorsneden door infrastructuur



Luchtfoto huidige situatie. Begraafplaats en Sterrebos doorsneden door A7; bron: Dronemedia



## HET GROENE GEBIED - DOORSNEDEN DOOR INFRASTRUCTUUR



Op- en afrit A7 in het Sterrebos



Spoorkruising Esperantostraat



Hereweg



Oosterpoort - Oude Winschoterdiep



De Linie - Oude Winschoterdiep

Het gebied wordt nu sterk gedomineerd door de zuidelijke ringweg. Ruimtelijk, door zijn enorme impact, die versterkt wordt door de hoge ligging grotendeels gebouwd op een dijklichaam. Hierdoor ligt woonwijk De Linie vanuit de stad gezien letterlijk 'aan de andere kant' van de zuidelijke ringweg. En het stuk bos langs de Waterloolaan ligt geamputeerd van het Sterrebos aan de stadszijde van de ringweg.

Ook in gebruik wordt het gebied gedomineerd door de zuidelijke ringweg doordat de ringweg hier een barrière vormt in de noord-zuidrelaties. Alleen waar een viaduct in de ring opgenomen is, kan deze barrière genomen worden. En ook daar is duidelijk sprake van discontinuïteit. Zoals bij de Hereweg, met zijn brede op- en afritten van de ringweg. Deze weg is hier amper als historische structuurlijn te herkennen.

Wat betreft milieu is de ringweg vooral door het geluidsniveau dominant. Juist ook op die plaatsen, die vanuit de wetgeving geen geluidsgevoelige objecten kent, maar waar het verkeerslawaai wel als storend ervaren wordt: zoals het Sterrebos, de begraafplaatsen en de oevers van het Winschoterdiep.

Ruimtelijk, functioneel en wat betreft milieu wordt het gebied door de ringweg gevoelig doorsneden, waardoor de potentie die met name de groene buitenruimte hier zou kunnen hebben voor de stad, onvoldoende kan worden benut.





Zuiderplantsoen: één groot park voor Groningen Zuid



Illustratie nieuwe situatie, gezien vanuit de Zuiderbegraafplaats



## HET ZUIDERPLANTSOEN IS WEER TERUG!

Door het verdiept aanleggen van de zuidelijke ringweg kan de Hereweg zijn historische allure als invalsroute vanuit het zuiden van de stad weer terugkrijgen. Immers, het viaduct dat er nu overheen ligt, komt te vervallen. En het Sterrebos wordt weer één geheel, doordat het noordelijke en zuidelijke deel van het bos opnieuw met elkaar verbonden worden. Een Hereweg met statige panden en groene plekken. Op de plek waar nu de ringweg tussen de bomen ligt ontstaat straks een ruimte die samen met de dichte delen van het Sterrebos een kwaliteitsslag voor zowel de ecologie als het gebruik oplevert.

Door de nieuwe kantoortuin van DUO en Belastingdienst aan de Kempkensberg in samenhang met het herstel van het Sterrebos op te nemen in het plan, ontstaat een nog veel groter aaneengesloten plantsoen bovenop de ringweg. Ook het plantsoen tussen de Oosterpoortbuurt en De Linie vormt een onderdeel van het nieuwe Zuiderplantsoen.

**Het Zuiderplantsoen staat daarmee opnieuw op de kaart.**



Onderdeel van het Zuiderplantsoen: Tuin DUO (Lodewijk Baljon landschapsarchitecten)



Onderdeel van het Zuiderplantsoen: bestaand gedeelte Sterrebos





RIVIERENBUURT

HEREWEGBUURT

fietsstunnel =  
optimalisatie

Plankaart Zuiderplantsoen



OOSTERPOORT

DE LINIE

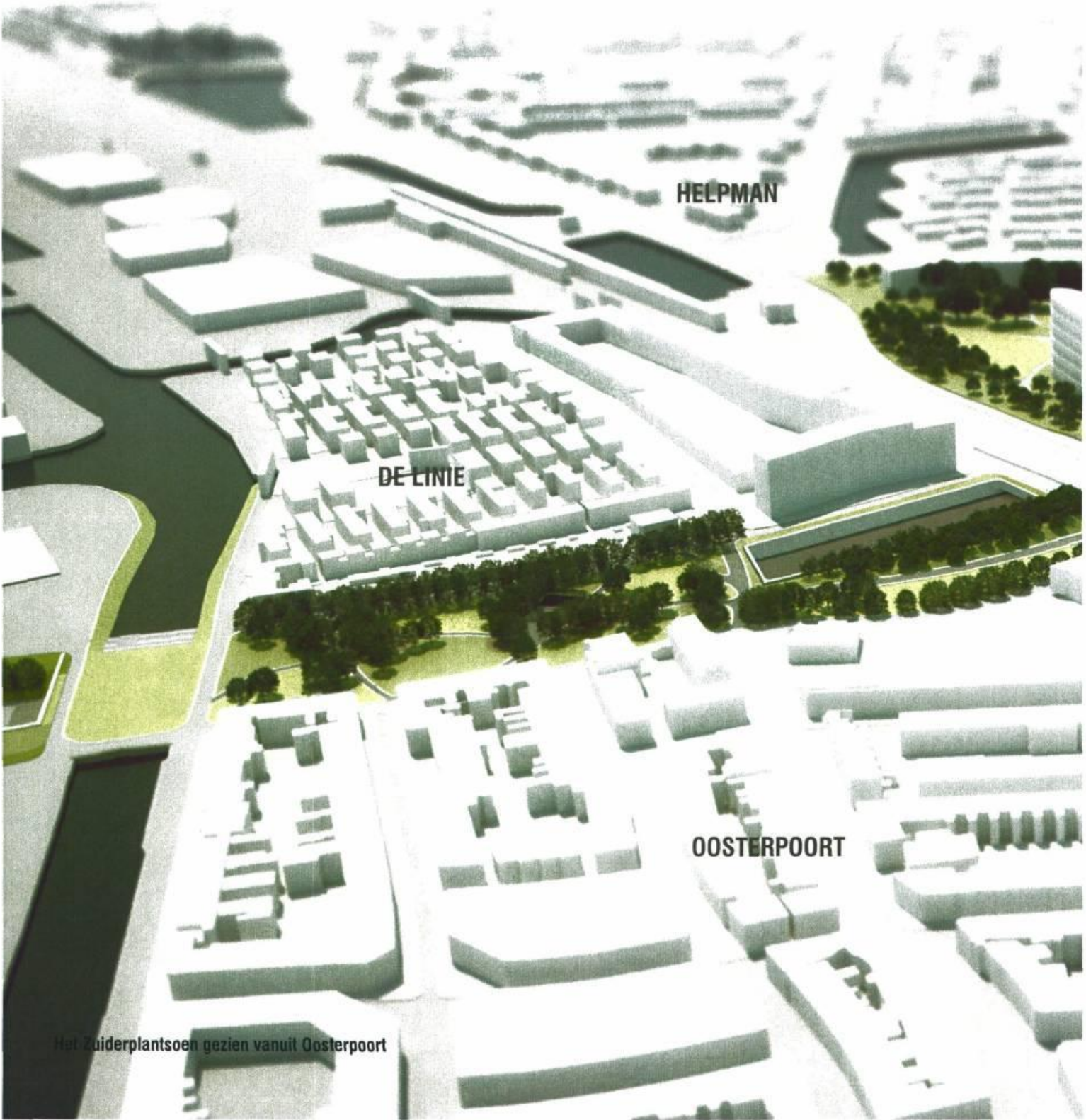
EUROPAPARK

KEMPKENSBERG

HELPMAN







HELPMAN

DE LINIE

OOSTERPOORT

Het Zuiderplantsoen gezien vanuit Oosterpoort





fietstunnel =  
optimalisatie

HEREWEGBUURT





Illustratie van het open veld in het centrum van het Zuiderplantsoen

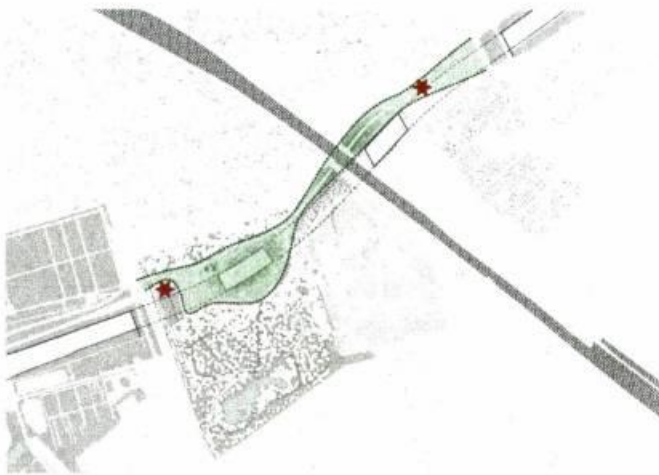


Uit het zicht halen van de openingen door middel van bosschages

## BOSRAND EN OPEN VELD

Is het in een bos mooi, bij velen wordt vooral de bosrand het meest gewaardeerd. Zo ook het Sterrebos; het gedeelte dat hier na aanleg van de zuidelijke ringweg in de jaren '60 van de vorige eeuw resteert. Ook dit bos heeft nu al grote waarde voor de stad en wordt dan ook gerekend tot de groene 'Kroonjuwelen van Stad'.

En toch, ook wordt onderkend dat het bos een sombere uitstraling heeft. Om die reden kiezen we niet voor het volledig bebossen van het deel bovenop de verdiepte ligging. We zijn op zoek naar aanvulling, diversiteit, met juist een open veld in contrast met het bestaande bos. Dit biedt extra gebruiksmogelijkheden een afwisseling in zonneweide en donker bos. De opening in de verdiepte ligging wordt om veiligheidsredenen afgeschermd, en omgeven door bosschages. Zo kan een aantrekkelijke afwisseling ontstaan van meer open en gesloten parkdelen.



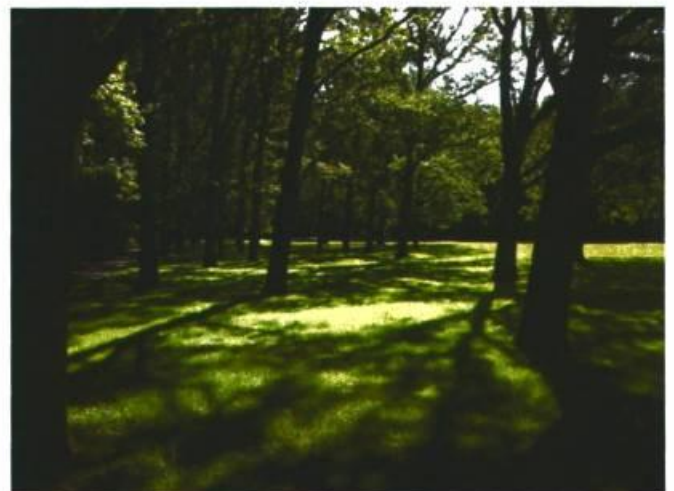
Schema open veld - vallei tussen Hereweg en Oosterpoort



Het open veld gezien vanuit de Zuiderbegraafplaats



Illustratie bosrand







**Openluchtconcert**



**Picknick - referentie Noorderplantsoen**



**Spelen**



**Sportveld**



**Uitspanning - referentie Noorderplantsoen**



**Kiosk**

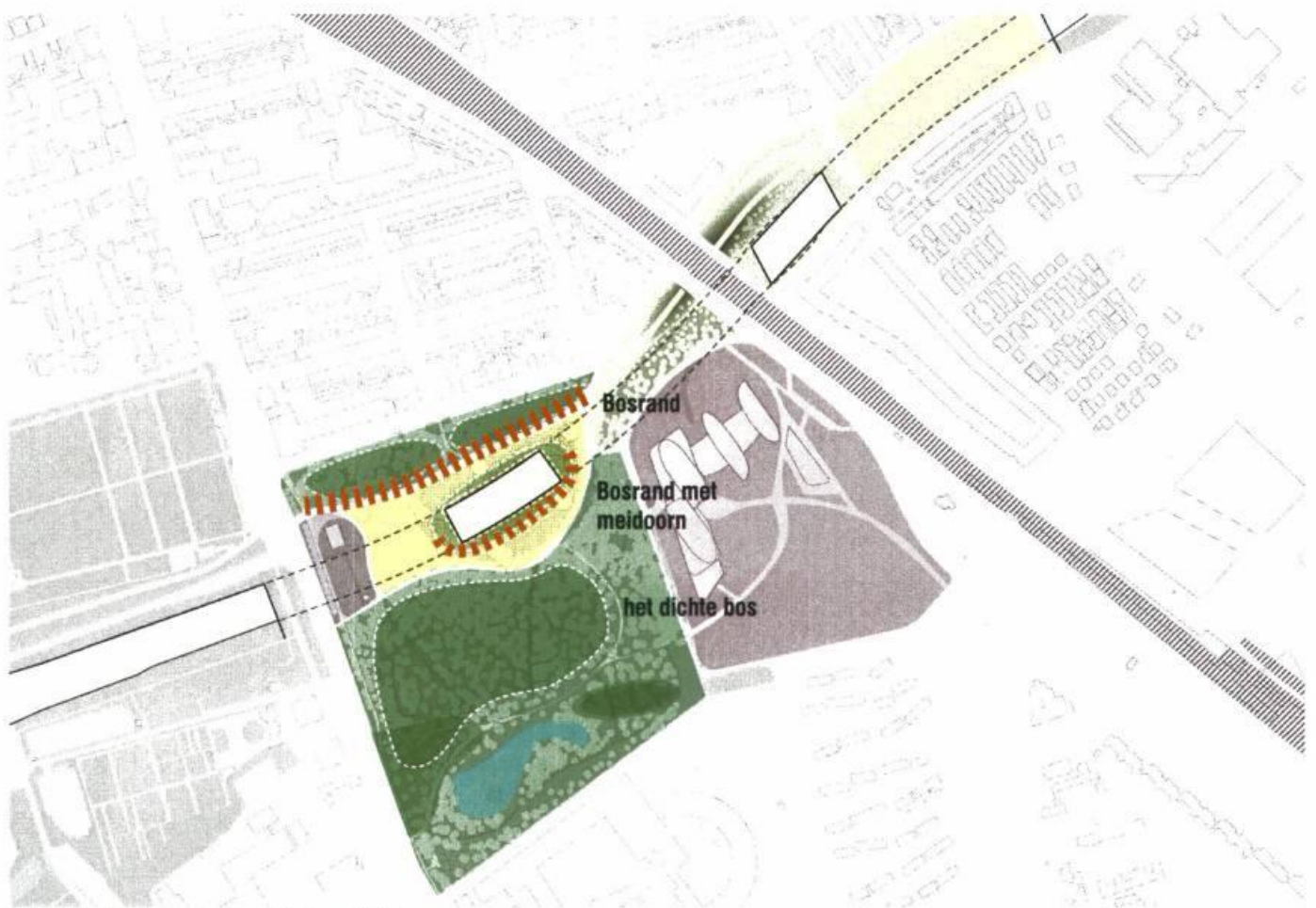
## NIEUW GEBRUIK VAN HET ZUIDERPLANTSOEN

Het beleid van de gemeente is erop gericht een zo divers mogelijk aanbod aan stadsparken in de stad te bieden: Noorderplantsoen, Stadspark, Kardingse, Hoornsemeer en Westpark. Thematisering van de parken is vastgelegd in de structuurvisie 'Groene Pepers, een ruime keuze in parkmilieu's'.

Thematisering kan hier ook inzet zijn voor een zorgvuldige afstemming met vooral het Noorderplantsoen. Met het Zuiderplantsoen en daarin het oude Sterrebos 'terug van weggeweest', kan hier de tegenhanger van het Noorderplantsoen ontwikkeld worden.

Beide parken danken hun ontstaan aan het wegvallen van hun functie als verdedigingswerk. Beide liggen op loopafstand van de binnenstad. Het Noorderplantsoen is nu zó succesvol, dat het sleets raakt door zijn populariteit. Het Zuiderplantsoen zou daarom aanvullend en juist ook als opvang voor programma uit het Noorderplantsoen aan stedelijke betekenis kunnen winnen. Zo zou de open weide ruimte kunnen bieden aan een picknick in de zon, sport en spel, wellicht een openluchtconcert. Met ruimte voor een kiosk en een paviljoen.





Ecologische zones straks - Biodiversiteit



Bestaande flora en fauna in het gebied

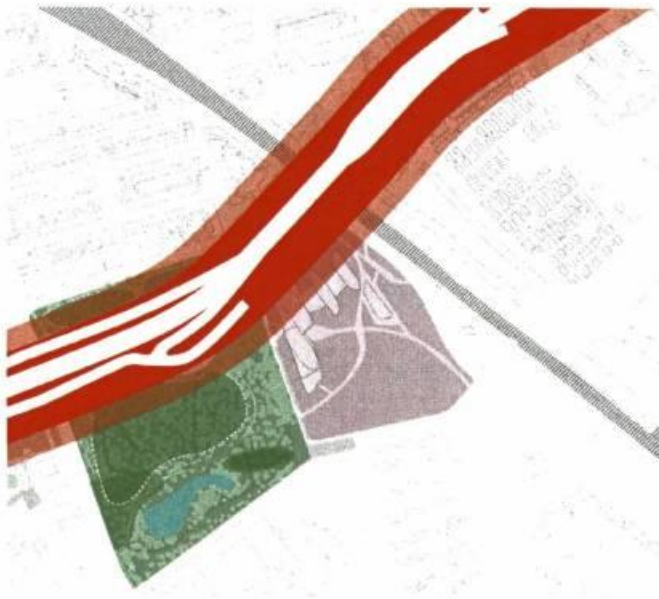


Het dichte bos

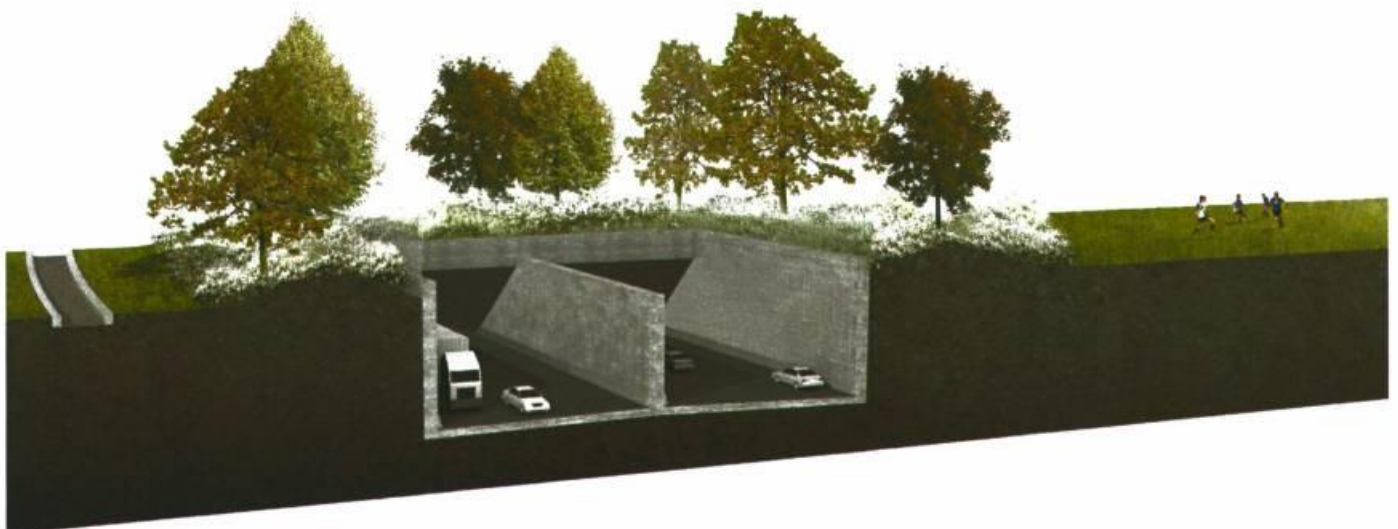
## ECOLOGISCHE ZONES

Het Sterrebos zoals we het kennen heeft een zeer grote ecologische waarde, vooral te danken aan de rust in ruimte en tijd. Stinzenflora heeft zich hier kunnen ontwikkelen en ook bijzondere fauna vinden we hier terug. Een nieuw gebruik van het Zuiderplantsoen moet goed afgestemd worden op die bestaande ecologische betekenis en zal dan ook in hoofdzaak gevonden worden in de nieuwe delen op de verdiepte ligging. Dat is de zone die nu in de grootste invloedssfeer ligt van de A7.

Niet alleen voor het gebruik, maar juist ook vanuit de ecologie is een afwisseling tussen open en gesloten parkdelen gewenst. Open weides met een kruidenvegetatie en bosranden met een zoombeplanting zijn welkom voor een afwisseling in, en als aanvulling op de flora en fauna. Ook hierin tekent zich duidelijk een parallel af met het Noorderplantsoen, zoeken naar een eigentijdse betekenis met respect voor de historisch gegroeide ecologische waarden



**Ecologische zones nu  
(in rood invloedssfeer snelweg)**

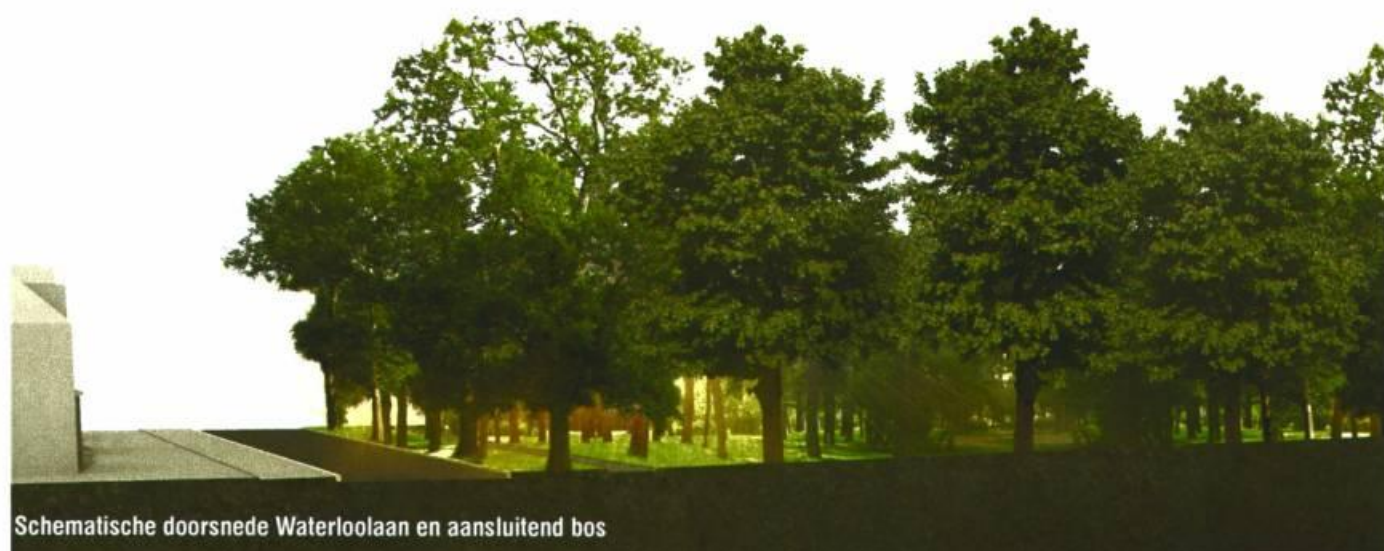


**Bosrand met meidoorn rond de opening**





**Illustratie nieuwe situatie Waterlooaan**



**Schematische doorsnede Waterlooaan en aansluitend bos**



Historische foto Waterloolaan



Huidige situatie Waterloolaan

## WATERLOOLAAN

De Waterloolaan ligt aan een klein, maar imposant relict van het vroeger aaneengesloten Sterrebos. Doordat de ringweg hier op een hoog gepland dijklichaam ligt, oogt dit stukje Sterrebos somber en donker. Een ander kenmerk zijn de zeer monumentale bomen en een onderbeplanting met zeldzame stinzeplanten. Alleen al door het verdiept leggen van de A7 ontstaat een veel opener zicht naar het Sterrebos vanuit de Waterloolaan. Geen gesloten bosrand, maar een bosrand met subtiel doorzicht naar een open weide op de verdiepte ligging. Aangevuld met een bescheiden voetpad opent het Sterrebos zich zo naar de Herewegbuurt.

De Waterloolaan blijft een 30 km/uur woonstraat. Nu is het zo dat op de Waterloolaan tussen Sterrebosstraat en Verlengde Oosterweg eenrichtingsverkeer geldt. Straks wordt de Waterloolaan over de gehele lengte tweerichtingsverkeer. Daarom is een beperkte herinrichting van deze straat nodig, nadrukkelijk binnen het bestaande wegprofiel. Qua sfeer (materialisatie, verlichting, etc.) wordt daarbij aangesloten op de sfeer van het Zuiderplantsoen. Dit wordt verder ingevuld bij de latere planuitwerking van het inrichtingsplan. Ook is er bij die uitwerking een verkeersbesluit nodig om deze wijziging te effectueren.





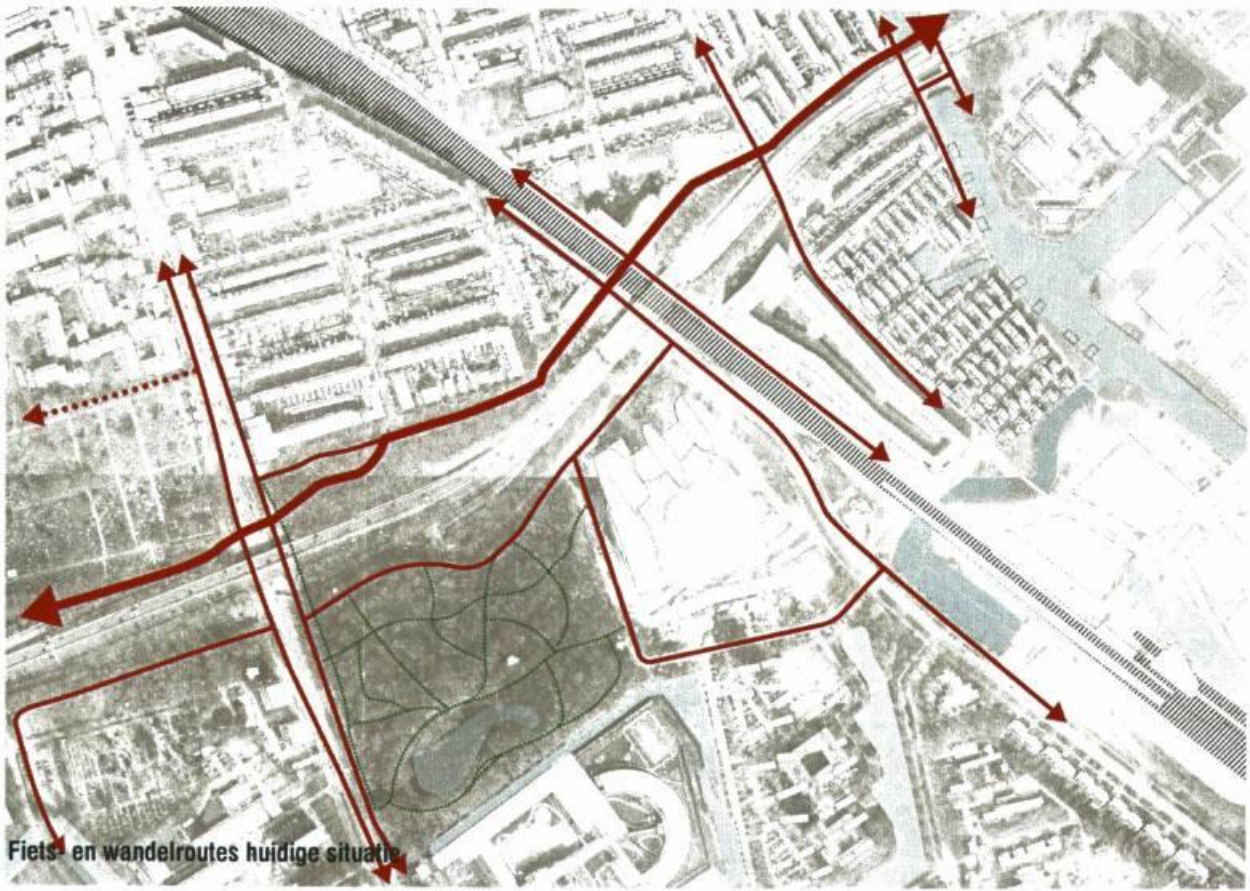
## VERKEERSSYSTEEM

Het Sterrebos wordt nu doorsneden door de zuidelijke ringweg met zijn op- en afritten. Ook ligt hier een route van de Hereweg via de Kempkensberg naar de Helperzoom.

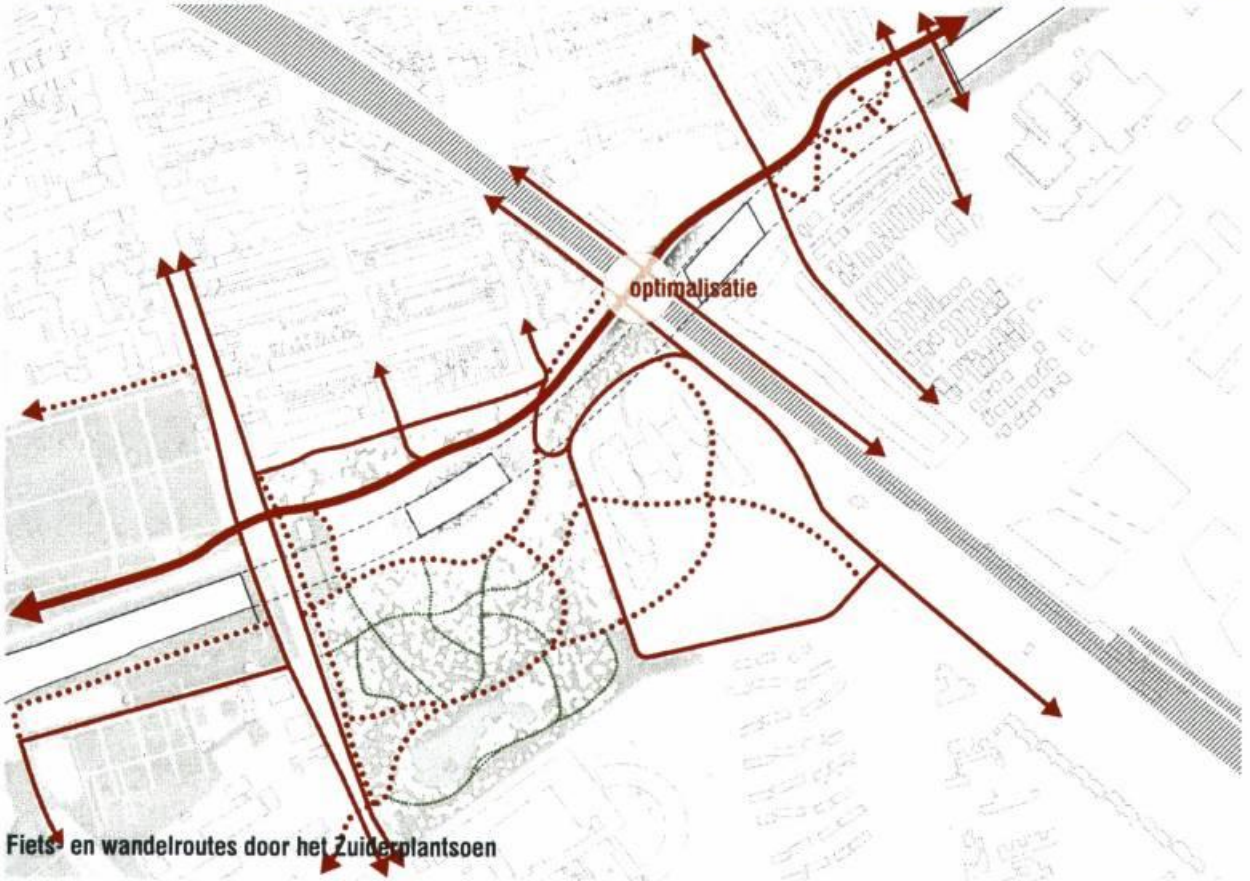
Het belangrijkste verschil met nu is de verdiept en grotendeels afgedekte ringweg. Waar nu het autoverkeer op de ring visueel en qua geluid dominant is, hebben we in de nieuwe situatie een Zuiderplantsoen omgeven door woonstraten. De Hereweg vormt hierop de enige uitzondering als hoofdonthoudingsweg voor de zuidelijke stadswijken. Aan deze historische hoofdweg presenteert het Zuiderplantsoen zich straks weer hernieuwd aan de stad.

-  Snelweg
-  Hoofdroute
-  Woonstraat





Fiets- en wandelroutes huidige situatie



Fiets- en wandelroutes door het Zuidplantsoen

## FIETS- EN WANDELROUTES DOOR HET ZUIDERPLANTSOEN

Het Zuiderplantsoen zelf wordt ontsloten met alleen fiets- en wandelpaden. Fietsen waar het kan, en wandelen waar het (in verband met de natuurwaarde) moet. Ook dit is een prachtig middel om diversiteit in het grote park te realiseren. Wandelen in het oude deel van het Sterrebos. Fietsen en wandelen in de tuin bij DUO/ Belastingdienst. En met een doorgaande hoofdfietsroute in oost- westrichting in het nieuwe deel bovenop de verdiepte ligging.

Het park wordt nog groter als de optionele fietsvallei, een landschappelijk ingerichte route voor langzaam verkeer, onder het spoor door de verbinding maakt met de Oosterpoortbuurt en De Linie.

NB. De optionaal fietsvallei is een zogenaamde 'optimalisatie' in het project Aanpak Ring Zuid. Dat betekent dat dit onderdeel van het plan alleen gerealiseerd kan worden als er extra budget beschikbaar komt (bijvoorbeeld door een gunstige aanbesteding.)

-  (Hoofd-) fietsroute oost west
-  Fiets- en wandelroute
-  Wandelpad
-  Bospad





Referentie Poort Parc L.B. Lebas, Lille (West8)

Referentie Poort Parc L.B. Lebas, Lille (West8)



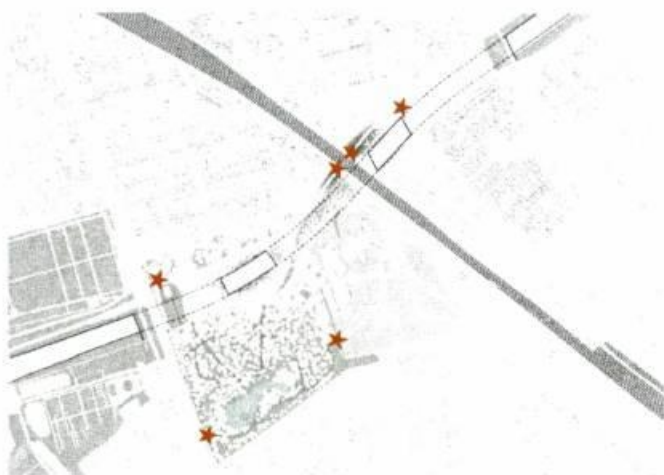
34 Aanpak Ring Zuid

Referentie Poort Vondelpark, Amsterdam



## POORTEN NAAR HET ZUIDERPLANTSOEN

Klassiek treed je een park binnen via een poort. Het is de markering van het park met zijn omgeving. Een poort kan een extra dimensie geven aan de eenheid van het uit meerdere parkdelen opgebouwde Zuiderplantsoen. De samenhang tussen het Sterrebos, de tuin van de DUO/ Belastingdienst en het plantsoen bij de Oosterpoortbuurt en De Linie kan hiermee letterlijk zichtbaar gemaakt worden, terwijl elk parkonderdeel juist heel divers ingericht en geprogrammeerd kan worden. Een poort naar het Zuiderplantsoen van deze tijd, met een vergelijkbare betekenis als toen. Op bijgaand kaartje is met sterren een eerste duiding gegeven waar die 'poorten' of markeringen voorgesteld worden. Dit wordt verder ingevuld en uitgewerkt bij de latere planuitwerking van het inrichtingsplan.



Poorten naar het park

### Referentie Poort Noorderpark, Amsterdam (West8)







Historische foto van het "Boschhuis" - de oude uitspanning aan de Hereweg



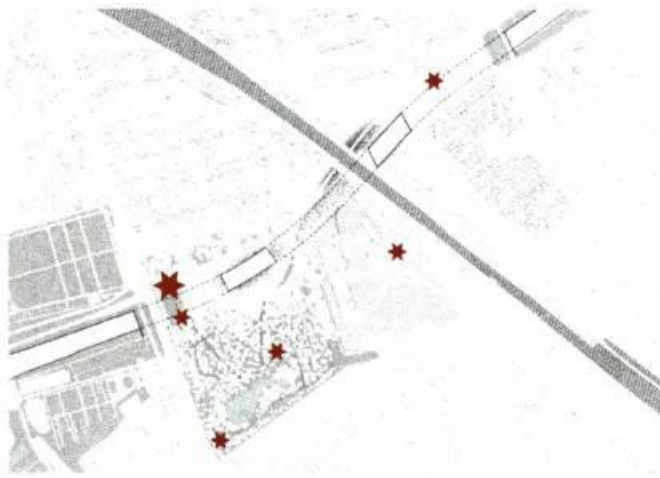
Illustratie nieuwe entree bij Joods monument uit de jaren 70



## OUDE EN NIEUWE MONUMENTEN IN HET ZUIDERPLANTSOEN

Het Boschhuis aan het Sterrebos was lang een begrip voor de Groninger; dé uitspanning aan de Hereweg voor een wandeling op zondag. In een ver verleden.

Met de realisatie – opnieuw – van het Zuiderplantsoen, ontstaat ook de mogelijkheid voor een vergelijkbaar paviljoen – opnieuw – aan de Hereweg 'in het bos' bij de verdiepte ligging. En ook het Joods monument kan met een bescheiden voetstuk een meer respectvolle plaats aan de Hereweg krijgen. Met eenvoudige middelen kan dit gedenkteken subtiel een meer gepaste uitstraling aan de Hereweg krijgen. Ook de Theekoepel kan een meer betekenisvolle plaats krijgen bij de overkluizing. Het plantsoen tussen de Oosterpoortbuurt en De Linie leent zich voor een eigentijdse programmering. Dat wordt samen met de omliggende buurten verder uitgewerkt.



“Sterren in het bos”

Muziekkoepeel, Siebe Jan Bouma, 1928



Theekoepel (Rijksmonument) 1818





Bestaande situatie Hereweg

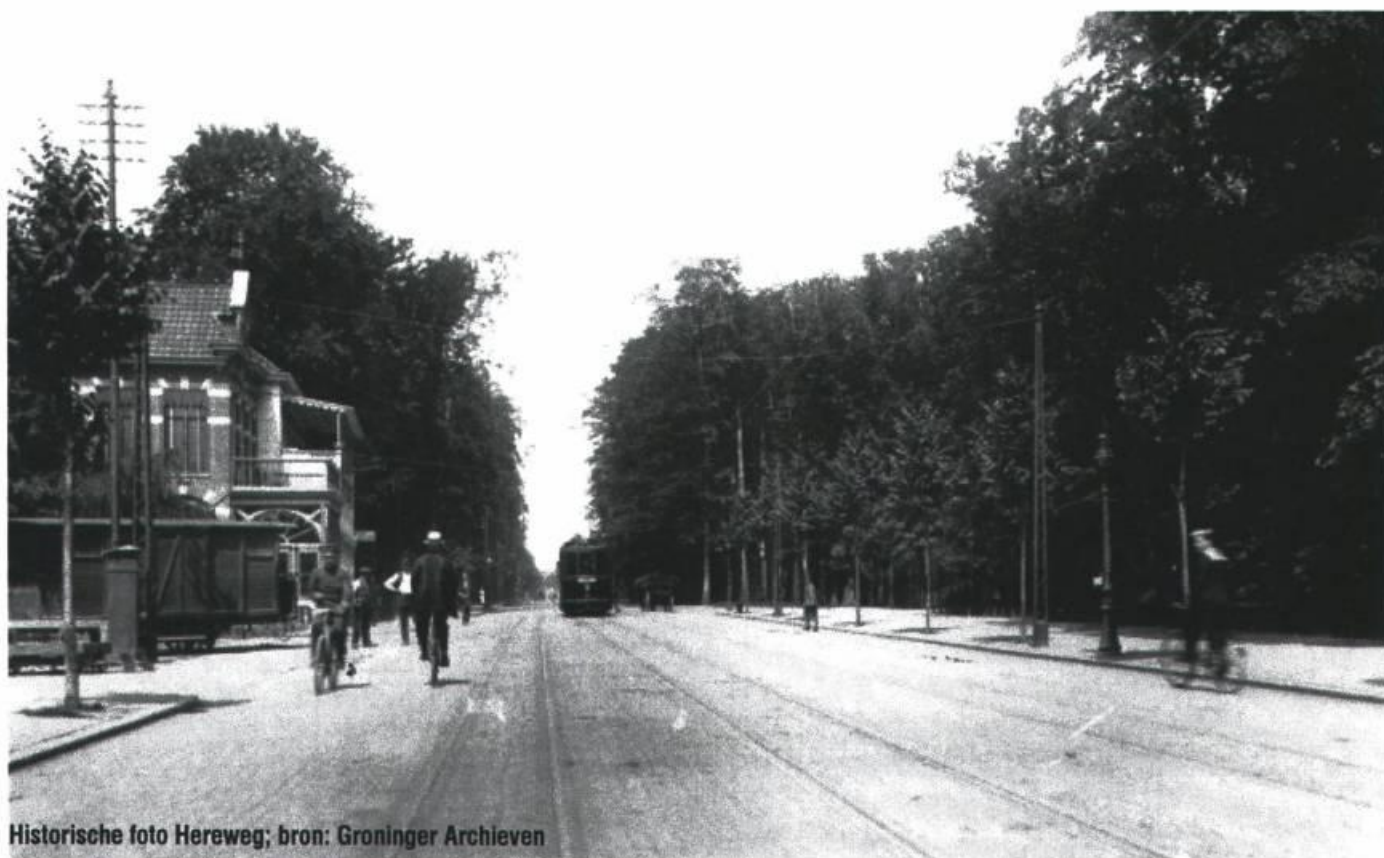


Illustratie nieuwe situatie Hereweg

## DE HEREWEG IN ERE HERSTELD

De Hereweg bij het Sterrebos wordt nu gedomineerd door veel en vooral heel breed asfalt. Met het herstel van het Zuiderplantsoen kan het plantsoen zich hier opnieuw presenteren aan de historische radiaal Hereweg. Met het verdiepen van de ringweg is juist hier een groen laanprofiel mogelijk. Een laanprofiel passend bij deze historische hoofdentree van de stad.

De inrichting van de Hereweg is opgenomen in het Tracébesluit.



Historische foto Hereweg; bron: Groninger Archieven





Historische foto Meeuwderbaan; bron: Groninger Archieven

Illustratie buurtplantsoen tussen De Linie en Oosterpoort







Huidige situatie Meeuwederbaan

#### Gebruiks- en inrichtingsmogelijkheden buurtpark



## PLANTSOEN DE LINIE/ OOSTERPOORT

Op de plek waar nu het ringwegviaduct tussen de Oosterpoortbuurt en De Linie ligt, komt straks een openbare ruimte vrij met afmetingen vergelijkbaar met de Vismarkt in Groningen.

Op de overkluizing van de verdiepte ringweg kan een nieuw plantsoen gerealiseerd worden. Hoe? Dat doen we samen met de buurten. Zo'n nieuw plantsoen vormt een welkome aanvulling in deze dichtbebouwde wijken met weinig openbare pleinen en parken.

Binnen dit uitgangspunt van een plantsoen zijn vele gebruiks- en inrichtingsmogelijkheden naast elkaar denkbaar.

Het voorstel voor een groene invulling, een plantsoen is vooral ingegeven door de betekenis die dit deel kan gaan krijgen in een uitgestrekt nieuw Zuiderplantsoen en vanwege de beperkte groene openbare ruimte in dit stadsdeel.

Complicerend is hier de opening in de verdiepte ligging tussen de Verlengde Meeuwederweg en de Verlengde Lodewijkstraat. Langs de randen van dit open gedeelte is een geluidsscherm voorzien. Op stedenbouwkundige gronden wordt een scherm voorgesteld dat niet hoger is dan 3 meter.

De argumentatie hiervoor is gebaseerd op de visie die we voorstaan voor het Zuiderplantsoen.

Net ten oosten van het open gedeelte, ter hoogte van de H.L. Wichersstraat, is een overkluizing van de ringweg opgenomen die een nieuwe, groene en samenhangende publieke ruimte mogelijk maakt. In zo'n nieuwe verblijfsruimte is een te hoog scherm (hoger dan 3 meter) onwenselijk. Een scherm van 3 meter is, onder andere door goede vormgeving en beplanting, nog inpasbaar en te verenigen met de ambities voor het gebied:

- Een geluidsscherm van maximaal 3 meter direct voor de bebouwing van de H.L. Wichersstraat/ Frontier sluit aan bij het plan om de woonwijken Oosterpoort en De Linie weer met elkaar te verbinden. Zo vormt een geluidsscherm geen grote nieuwe barrière in de publieke ruimte die ontstaat. Bij een hoger scherm wordt de H.L. Wichersstraat (erftoegangsweg) bovendien 'ingeklemd' tussen een hoog scherm en de bebouwing van De Frontier zelf;
- Het gebouw De Frontier: de woningen en kantoren in het gebouw de Frontier zijn in de nieuwe situatie gelegen naast een open, toegankelijke en integraal ontworpen publieke ruimte, met uitzicht op de Oosterpoortbuurt en de stad. Een scherm direct voor dit gebouw zou deze beoogde relatie teniet doen.

Met een geluidsscherm van maximaal 3 meter wordt aan de Wet milieubeheer voldaan. Daarnaast is dit een voldoende hoge voorziening om gevaarlijke situatie en vandalisme (mogelijke 'stenengoeders') bij het open gedeelte van de verdiepte ligging te voorkomen. Wel is het zo dat als gevolg van de afweging voor een maximaal 3 meter geluidsscherm er meer woningen in aanmerking komen voor een binnenwaarde onderzoek.





Wandelen, fietsen, ontspannen in het Zuiderplantsoen tussen de Oosterpoort en De Linie

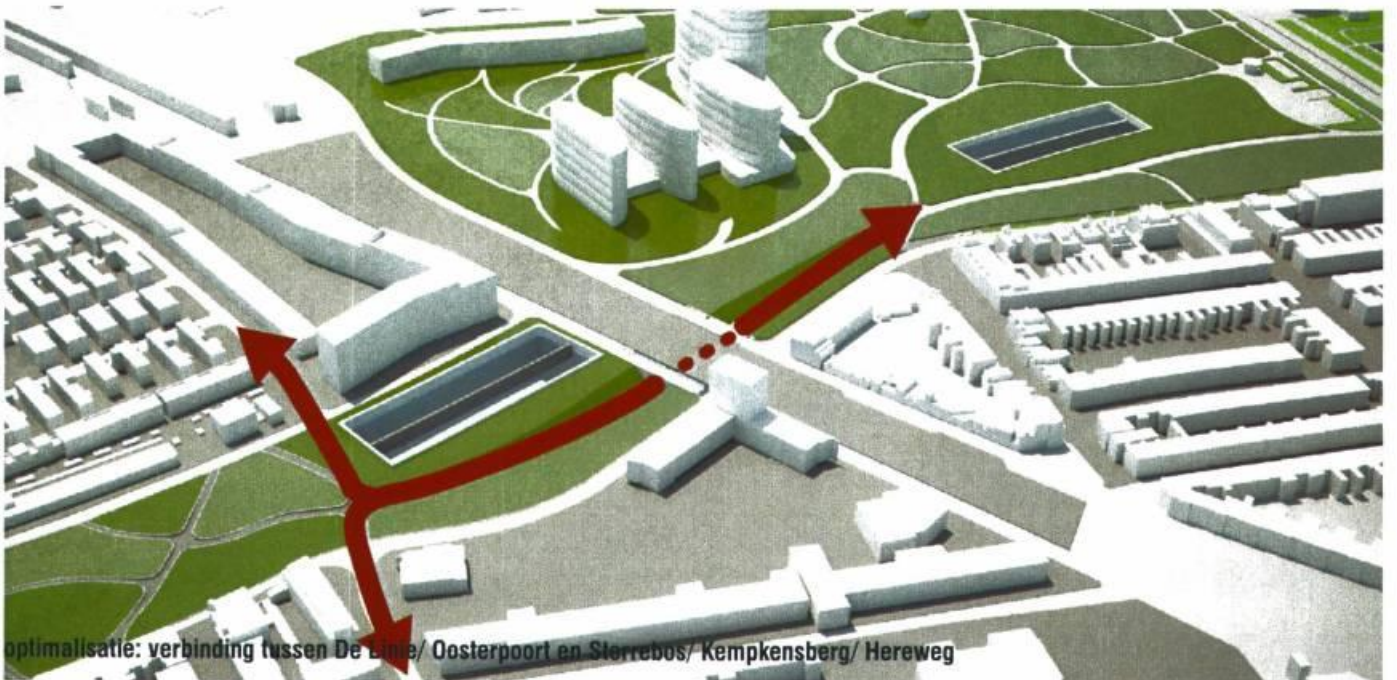








Illustratie optimalisatie fietsvallei



optimalisatie: verbinding tussen De Elze/ Oosterpoort en Slorrebos/ Kempkensberg/ Hereweg



## OPTIMALISATIE VERBINDING TUSSEN DE LINIE/ OOSTERPOORT EN STERREBOS/ KEMPKENKSBERG/ HEREWEG

Deze fietstunnel bij de Esperantokruising is méér dan een fietsverbinding. Het is vooral ook een gevoelsmatige relatie die kan ontstaan tussen de oostzijde en de westzijde van het spoor. Door de verbinding als vallei landschappelijk uit te voeren, komen de Oosterpoortbuurt en De Linie aan het Zuiderplantsoen te liggen, dat zich uitstrekt tot aan het huidige Sterrebos. En omgekeerd kan de Herewegbuurt profiteren van het plantsoen op de ringweg tussen De Linie en de Oosterpoort, maar de buurt ligt straks vooral aan een aaneengesloten plantsoen tussen Helpman en de Herewegbuurt zelf.

Het maken van een fietsverbinding onder het spoor door is een van de optimalisaties in het project Aanpak Ring Zuid. Deze verbinding kan alleen worden gerealiseerd als er extra budget beschikbaar komt.

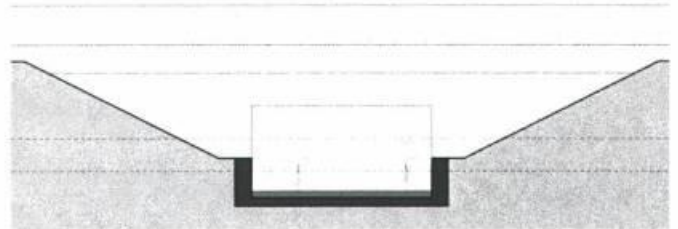
De uitvoering als vallei doet het meest recht aan het Zuiderplantsoen, het herstelde Sterrebos, tuin DUO/ Belastingdienst en het plantsoen tussen Oosterpoort en De Linie. En aan de sociale veiligheid; zien en gezien worden in de vallei. Voor het type vallei zijn varianten mogelijk, die wellicht een optimalisatie vormen tussen doelstelling en kosten.



Referentie Central Park, New York



Illustratie optimalisatie fietsvallei

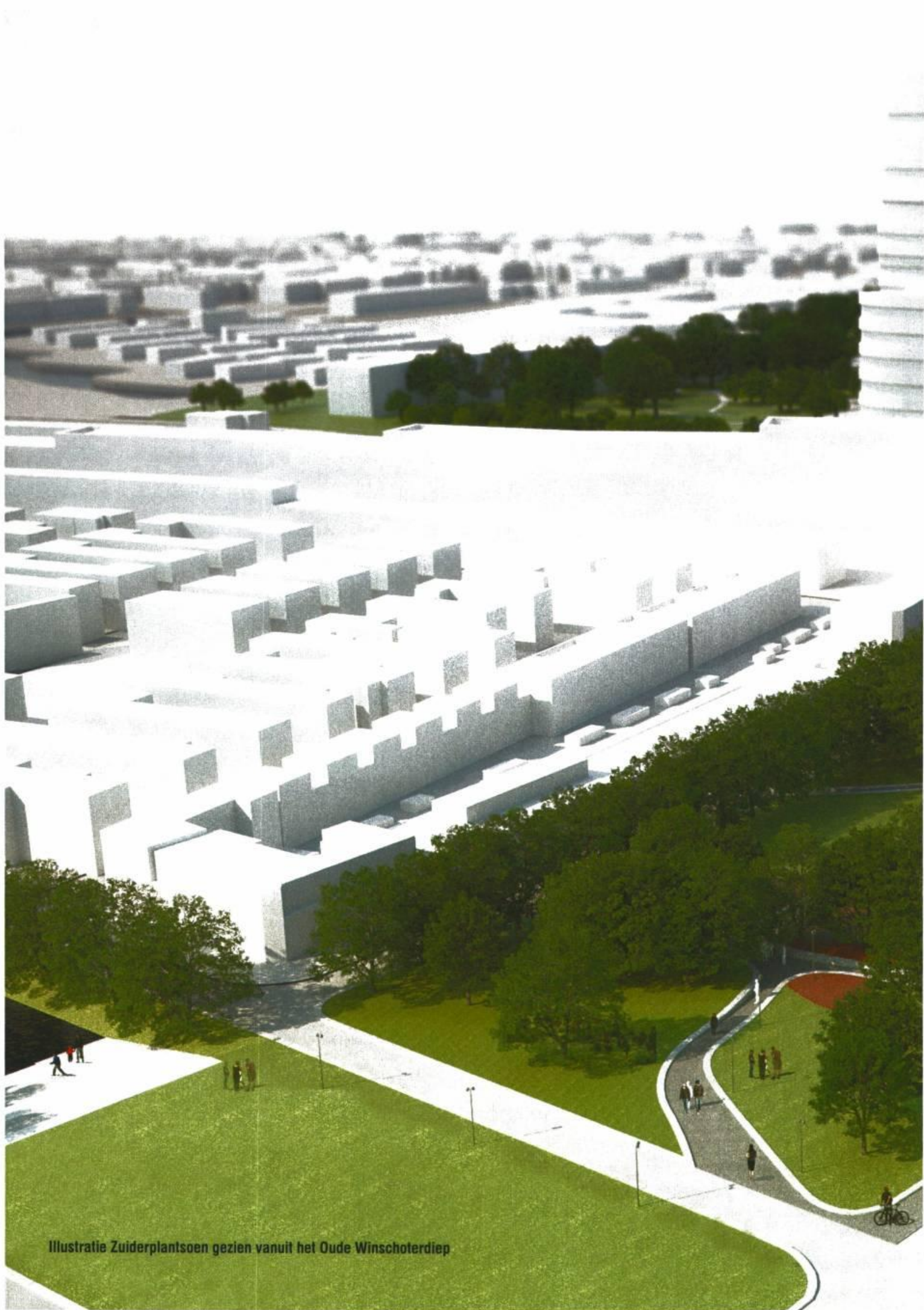


Variant voor uitvoering fietsvallei



Referentie optimalisatie fietsvallei





Illustratie Zuiderplantsoen gezien vanuit het Oude Winschoterdiep



An architectural rendering of a modern building complex. The scene is dominated by white, angular buildings with various setbacks and cantilevered sections. A central courtyard is filled with lush green grass and several trees. A winding, light-colored path or ramp cuts through the courtyard, leading from the foreground towards the background. In the distance, a tall, cylindrical tower with horizontal bands is visible on the left, and a city skyline is seen under a hazy sky. The overall aesthetic is clean and futuristic.

fietstunnel =  
optimalisatie





# 3. MAASLAAN





Foto bestaande situatie Maaslaan



Illustratie nieuwe situatie Maaslaan

## TOELICHTING

De Maaslaan is in de huidige situatie een 30 km/uur woonstraat grenzend aan het talud van de N7. In de nieuwe situatie met Aanpak Ring Zuid wordt een verbindingsweg aangelegd tussen de huidige Maaslaan en de nieuwe N7. Deze verbindingsweg vormt de verbinding voor het gemotoriseerde verkeer tussen de Hereweg en het Julianaplein en heeft nadrukkelijk geen uitwisseling met de Maaslaan.

De verbindingsweg en de daarbij behorende geluidsschermen zijn opgenomen in het TB. De Maaslaan en de verbindingsweg zijn van elkaar gescheiden d.m.v. een groenstrook.

De Maaslaan blijft een 30 km/uur woonstraat en krijgt een nieuw profiel, waarbij de huidige (haakse) parkeerplaatsen aan de zuidzijde van de Maaslaan worden vervangen door langspaarkeerplaatsen aan beide zijden van de weg aan te brengen. Dit principe-profiel met aan beide zijden van de weg langspaarkeerplaatsen wordt over de gehele lengte van de Maaslaan en langs het Hoornsediep voorgesteld.

De parkeerbalans voor de huidige en de nieuwe situatie is in onderstaande tabel aangegeven.

Straatnaam	Huidige situatie	Totaal	Situatie ARZ	Totaal
Hoornsediep	24	105	59	120
Maaslaan	81		61	

*parkeerbalans Hoornsediep en Maaslaan huidige situatie en situatie ARZ*

In totaal worden 15 extra parkeerplaatsen gerealiseerd, met daarbij een evenwichtige verdeling van het aantal parkeerplaatsen voor het Hoornsediep en de Maaslaan.

De Maaslaan en het Hoornsediep zijn in twee richtingen berijdbaar op een 4,7 meter brede rijloper met fietsers op de rijbaan. Dit is binnen een 30 km/uur gebied een algemeen voorkomend profiel dat een verkeersveilige oplossing biedt voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer. De straten die uitkomen op de Maaslaan (Lauwersstraat, Amstelstraat, Scheldestraat en Merwedestraat) worden niet heringericht, omdat de situatie daar niet verandert.





Parkeerbalans huidige situatie



Parkeerbalans toekomstige situatie



Principeprofiel bestaande situatie Maaslaan



Principeprofiel nieuwe situatie Maaslaan





**Plankaart Maaslaan**





- |   |   |   |                    |   |                |
|---|---|---|--------------------|---|----------------|
|  | Fietspad, aandacht voor inrichting als stedelijke route |  | Rijbaan in klinker |  | Bestaande boom |
|  | Stoep in klinker  |  | Gras               |  | Nieuwe boom    |
|  | Parkeerplaats   |  | Speelplek          |   |                |





**Fraxinus excelsior**

hoogte: 25-30 m

breedte: 15-20 m



**Fraxinus angustifolia 'Raywood'**

hoogte: 15-25 m

breedte: 10-15 m



**Crataegus monogyna**

hoogte: 1.5 - 3 m



## MATERIAAL

Maaslaan en Hoornsediep vormen de zoom van de Rivierenbuurt. Door de gekozen verhardingstypes van gebakken klinkers op rijbaan, stoep en parkeerplaats wordt deze zone opgewaardeerd.

## BEPLANTING

Voor de berm tussen de Maaslaan en de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan is gekozen voor bomen met een wijde, ronde kroon.

Waar het kan, worden uiteraard bestaande bomen in de berm gehandhaafd. Ze vormen samen met de nieuwe beplanting een geheel.



# 4. VONDELLAAN



**Illustratie vrijliggende fietspaden t.h.v. Werumeus Buningstraat**



**Foto bestaande situatie t.h.v. Werumeus Buningstraat**



## TOELICHTING

### Aanleiding

In het kader van het project Aanpak Ring Zuid (ARZ) wijzigt de situatie bij de Vondellaan.

Bij de Vondellaan komt een nieuwe aansluiting op het hoofdwegennet ter plaatse van het Julianaplein. Daardoor komt er meer verkeer op de Vondellaan. Op de Vondellaan tussen de aansluiting Julianaplein en Van Iddekingeweg bedraagt de hoeveelheid verkeer in 2030 circa 11.500 voertuigbewegingen per etmaal. Gezien deze hoeveelheid verkeer worden een aantal maatregelen voorgesteld. Maatregelen die enerzijds zorg dragen voor een veilige doorstroming van het verkeer (zowel fiets- als autoverkeer) en anderzijds de oversteekbaarheid voor de langzame verkeersdeelnemers garandeert. De maatregelen voorzien in een nieuwe weginrichting op dit gedeelte van de Vondellaan.

Voor de nieuwe weginrichting zijn tijdens de inspraakperiode drie varianten gepresenteerd:

- A Variant extra brede fietsstroken met groene middenberm
- B Variant vrijliggende fietspaden
- C Variant vrijliggend tweerichtingen fietspad westzijde Vondellaan

Mede aan de hand van de inspraakreacties is gekozen voor variant B.

De keuze voor deze variant betekent dat er bij de nieuwe inrichting van de Vondellaan vrijliggende fietspaden aan beide zijden van de weg komen te liggen. De fietspaden worden gescheiden van de weg door een parkeerstrook en een uitstapstrook.

Luchtfoto bestaande situatie met voorzieningen





hoofdwegenet  
zie TB tekening



Plankaart



Ook op de rotonde met de Van Iddekingeweg worden de fietsers door middel van vrijliggende fietspaden gescheiden van het overige verkeer. Dit komt ten goede aan de veiligheid van fietsers en bevordert ook de doorstroming van het autoverkeer

Ter hoogte van de Henriëtte Roland Holststraat komt een met verkeerslichten beveiligde oversteekplaats, onder meer om de vele scholieren hier veilig te laten oversteken.

In het meest noordelijke deel van de Vondellaan wordt het fietspad aan de westzijde – ter hoogte van de Van Lenneplein richting het noorden – een tweerichting fietspad. Dat voorkomt dat fietsers vanuit de Van Lenneplein richting binnenstad twee keer de Vondellaan moeten oversteken. Ze kunnen aan de westzijde van de Vondellaan blijven fietsen. Door de nieuwe weginrichting van de Vondellaan verdwijnen er 21 parkeerplaatsen. Deze worden gecompenseerd op een nieuw parkeerterrein direct naast het Gomarus College, haaks op de Henriëtte Roland Holststraat.

Voor de Henriëtte Roland Holstraat geldt dat er niets aan de straat zelf verandert. Wel wordt het bestaande fietspad (naast het voetpad) geschikt gemaakt voor tweerichtingsfietsverkeer. Dit verbetert de afwikkeling van het fietsverkeer vanuit dit deel van De Wijert naar de Vondellaan en vervolgens naar de binnenstad .

Ook vanaf de Van Eedenstraat komt – ter plaatse van het huidige voetpad – een rechtstreekse verbinding naar de Vondellaan.

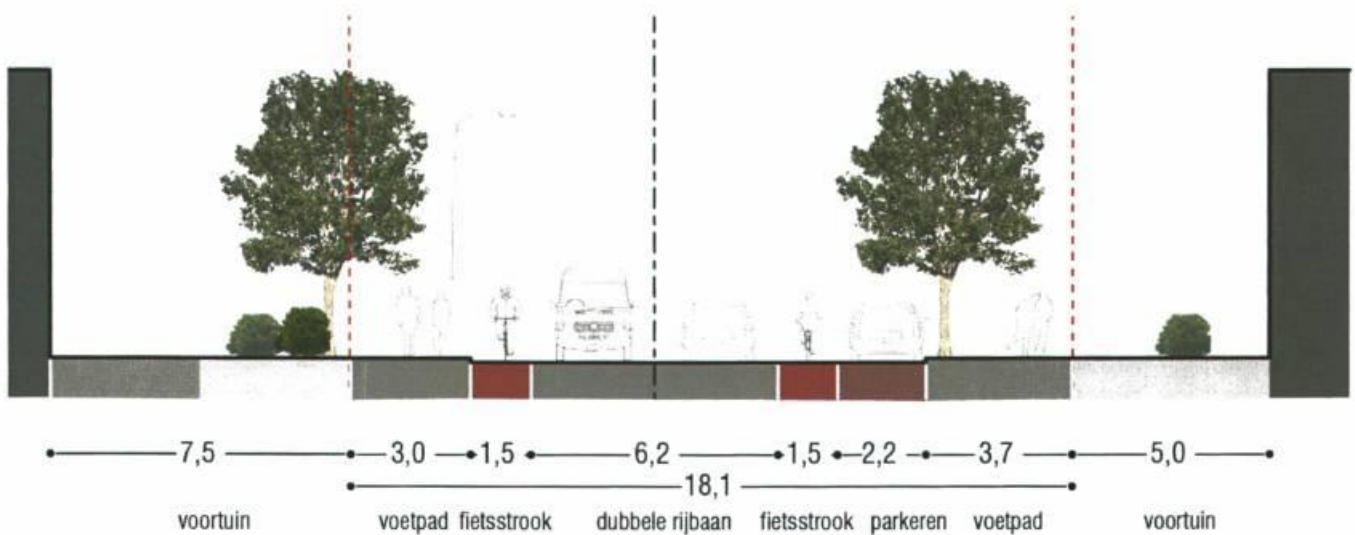
Vanwege de herinrichting moet in de Vondellaan een groot deel van de bestaande bomen worden gekapt. Deze worden door de aanplant van nieuwe bomen gecompenseerd.

Voor het zuidelijke deel van de Vondellaan – het deel ten zuiden van de Van Iddekingeweg – worden minder ingrijpende maatregelen getroffen dan in het noordelijke deel. Hier is de toename van het verkeer namelijk veel beperkter.

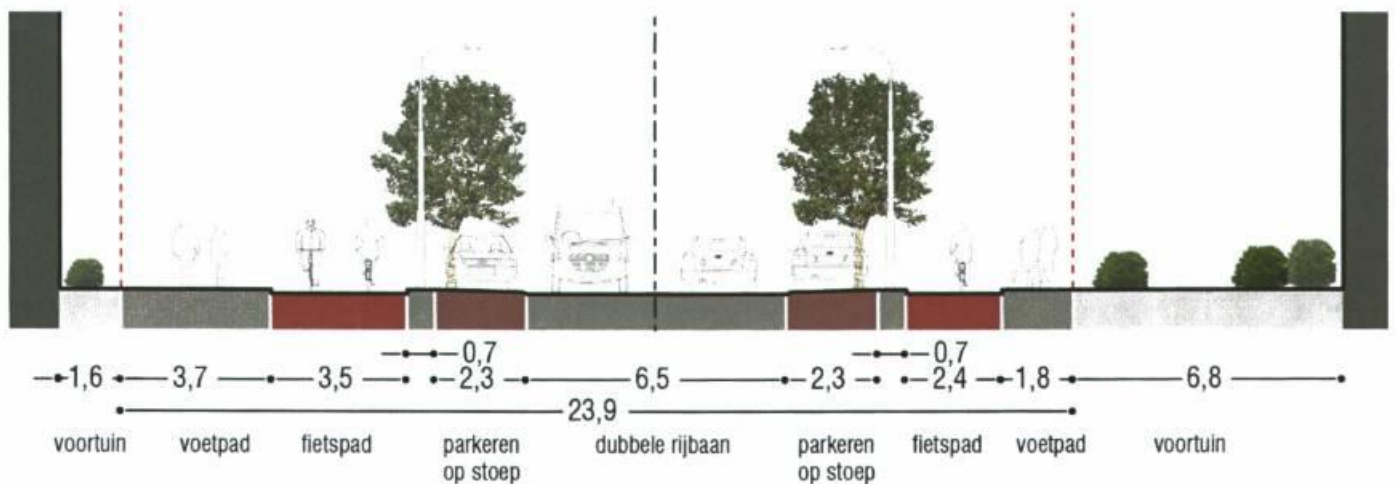
Ter hoogte van de P. C. Hooftlaan komt – met het oog op de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers – een oversteekplaats met een vluchtheuvel.

Direct ten zuiden van de rotonde met de Van Iddekingeweg gaan – ter hoogte van de bushaltes – de fietsstroken over in vrijliggende fietspaden. Fietsers hoeven dan niet meer over de rijbaan om de halterende bussen heen.





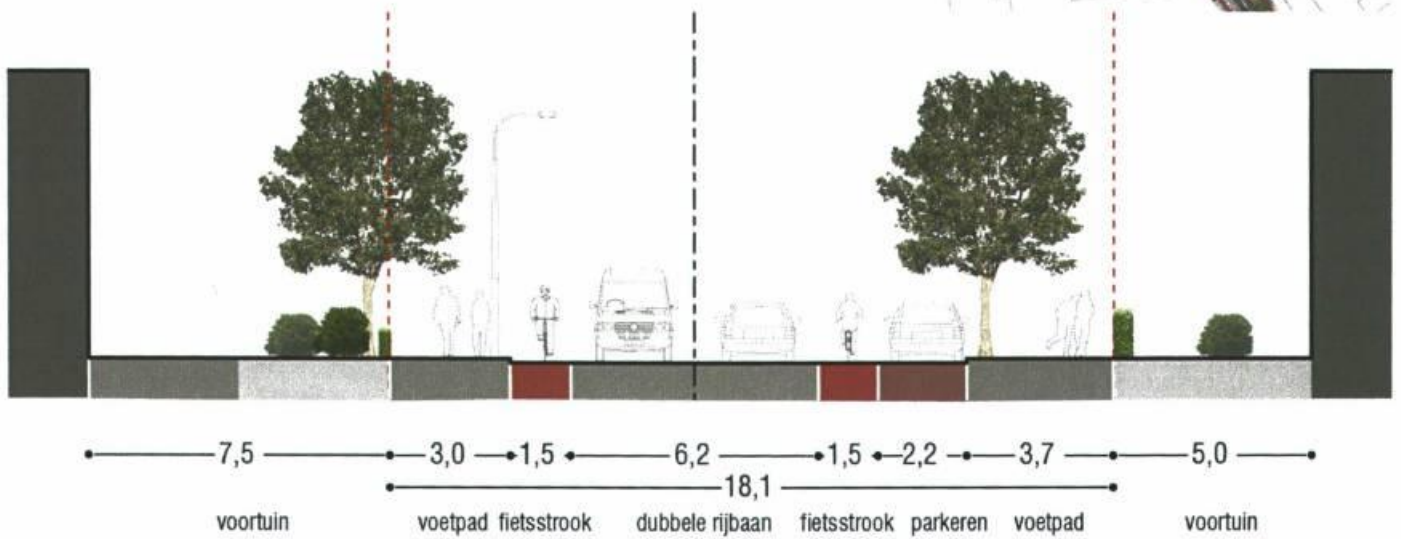
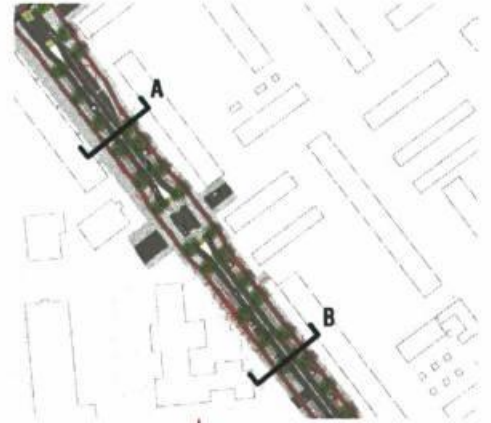
### Profiel A huidige situatie



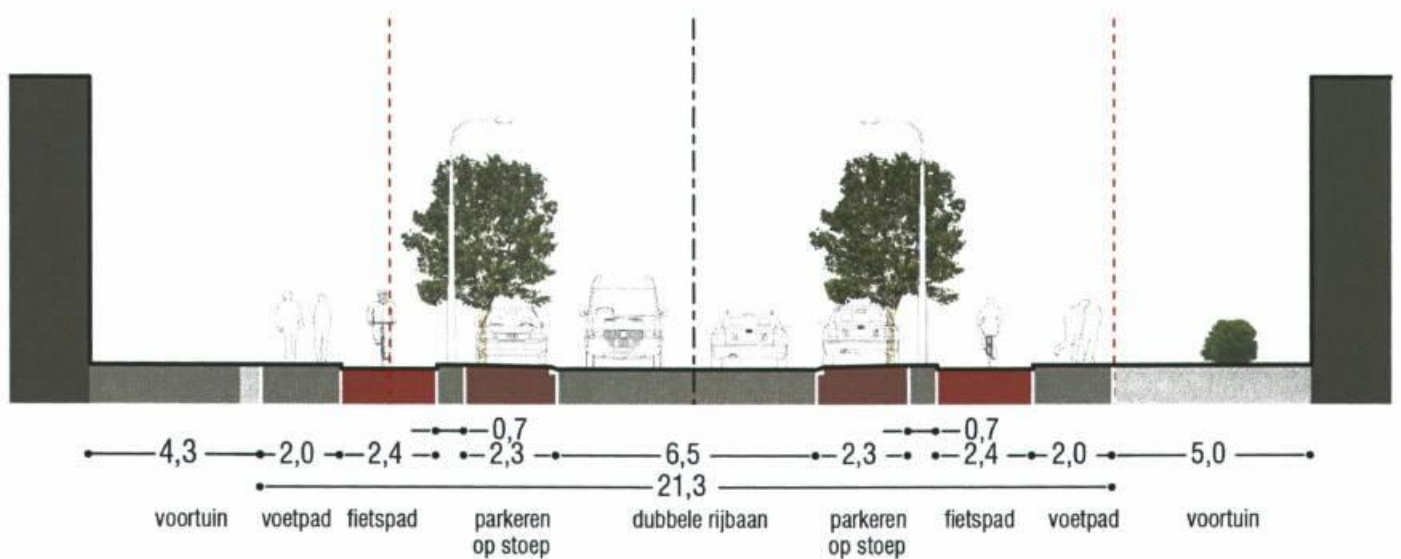
### Profiel A nieuwe situatie



Locatie Profielen



Profiel B huidige situatie



Profiel B nieuwe situatie





### Maatregelen Vondellaan ten zuiden van de Van Iddekingeweg

	Fietspad in rood asfalt
	Stoep in betontegels
	Parkeerplaats
	Rijbaan in asfalt
	Te verwijderen boom
	Bestaande boom
	Nieuwe boom



***Tilia tomentosa* «Brabant»**

hoogte: 20-25 m

breedte: 10-15 m



***Tilia x flavescens* «Glenleven»**

hoogte: 18-25 m

breedte: 10-15 m



***Tilia cordata* «Rancho»**

hoogte: 10-15 m

breedte: 6-10 m

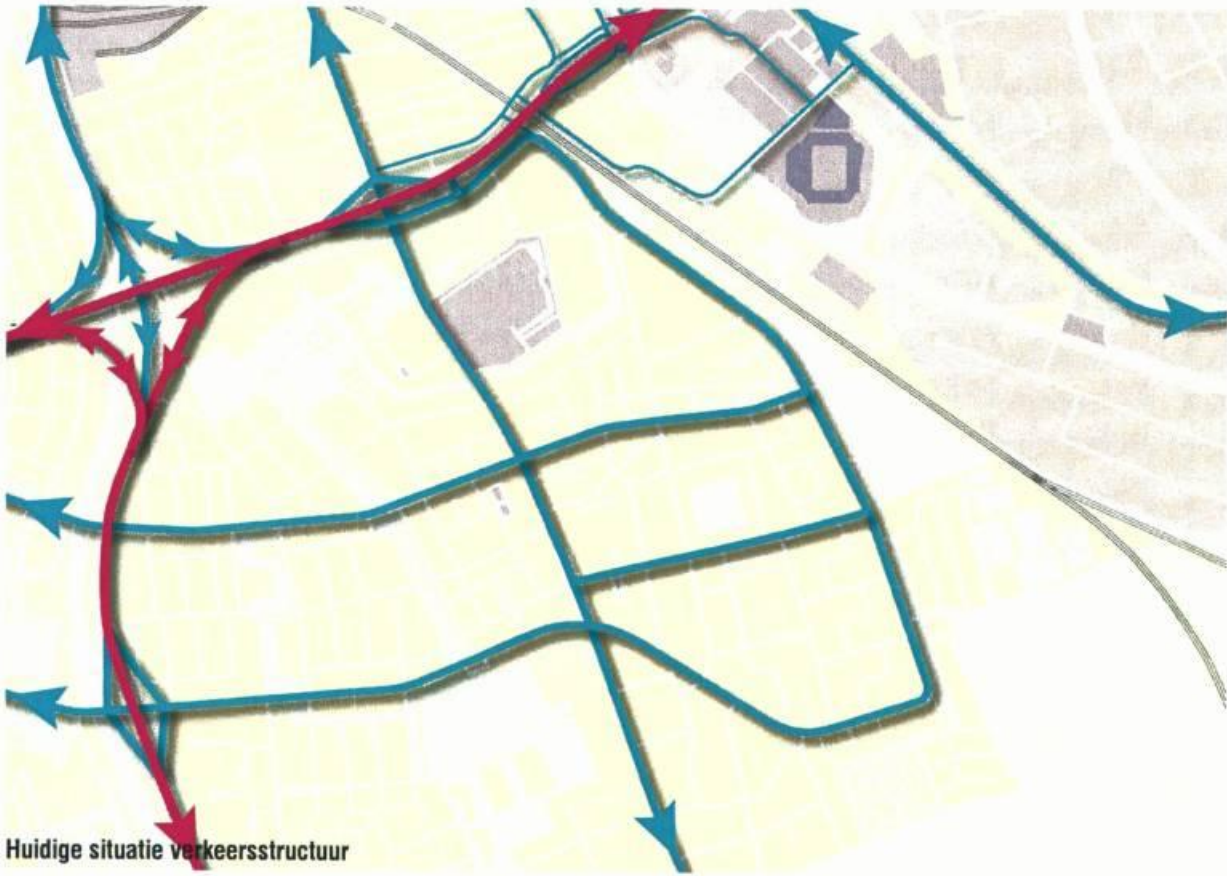


## BEPLANTING

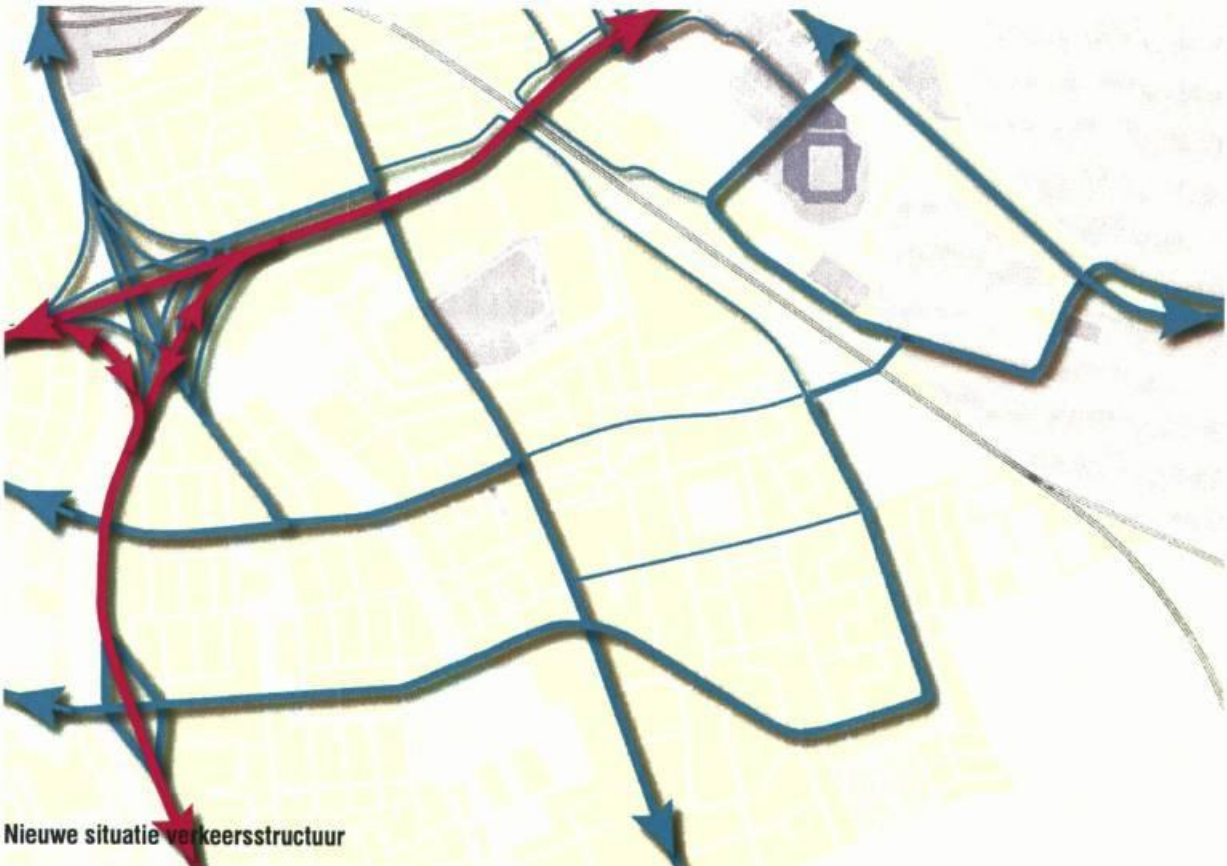
Doel is een zo groot mogelijk laanefect te bereiken. Daarom stellen wij voor om de nieuw aan te planten bomen in een mix van lindebomen te planten.

# 5. HELPMAN





Huidige situatie verkeersstructuur



Nieuwe situatie verkeersstructuur

## INLEIDING

Gekoppeld aan de aanleg van de Helperzoomtunnel - die onderdeel is van het project Aanpak Ring Zuid - is een verkeersplan opgesteld voor Helpman/Coendersborg. Dit verkeersplan bevat een pakket verkeersmaatregelen dat de leefbaarheid en veiligheid in de wijk waarborgt. Het is een maatregelenpakket dat na de vaststelling van het verkeersplan verder op straatniveau wordt uitgewerkt.

Voor de aanleg van de Helperzoomtunnel wordt een aparte procedure gevolgd. Hiervoor wordt volgens de daarvoor gebruikelijke procedure een omgevingsvergunning verleend.

## NIEUWE VERKEERSSTRUCTUUR

De wijk Helpman/Coendersborg wordt in de huidige situatie ontsloten via de Helper Brink, de Savornin Lohmanlaan en de Goeman Borgesiuslaan. Deze wegen hebben een aansluiting op de Hereweg aan de westzijde en de Helperzoom aan de oostzijde. Vanaf de Hereweg zijn er aansluitingen op de A7 en (via de Van Ketwich Verschuurlaan) op de A28. Vanaf de Helperzoom is er via de Kempkensberg een aansluiting op de N7.

In de nieuwe situatie krijgen de zuidelijke stadswijken bij de Hereweg een andere aansluiting op de N7 (namelijk via de verbindingsweg naast de Maaslaan). Deze verbindingsweg verbindt de Hereweg met het Julianaplein. Vanaf het Julianaplein kan het verkeer vervolgens in alle richtingen de N7 en de A28 op.

Daarnaast komt er voor de zuidelijke stadswijken een aansluiting van de Vondellaan op de N7; die aansluiting is er nu niet.

De aansluiting van de Van Ketwich Verschuurlaan op de A28 blijft ongewijzigd.

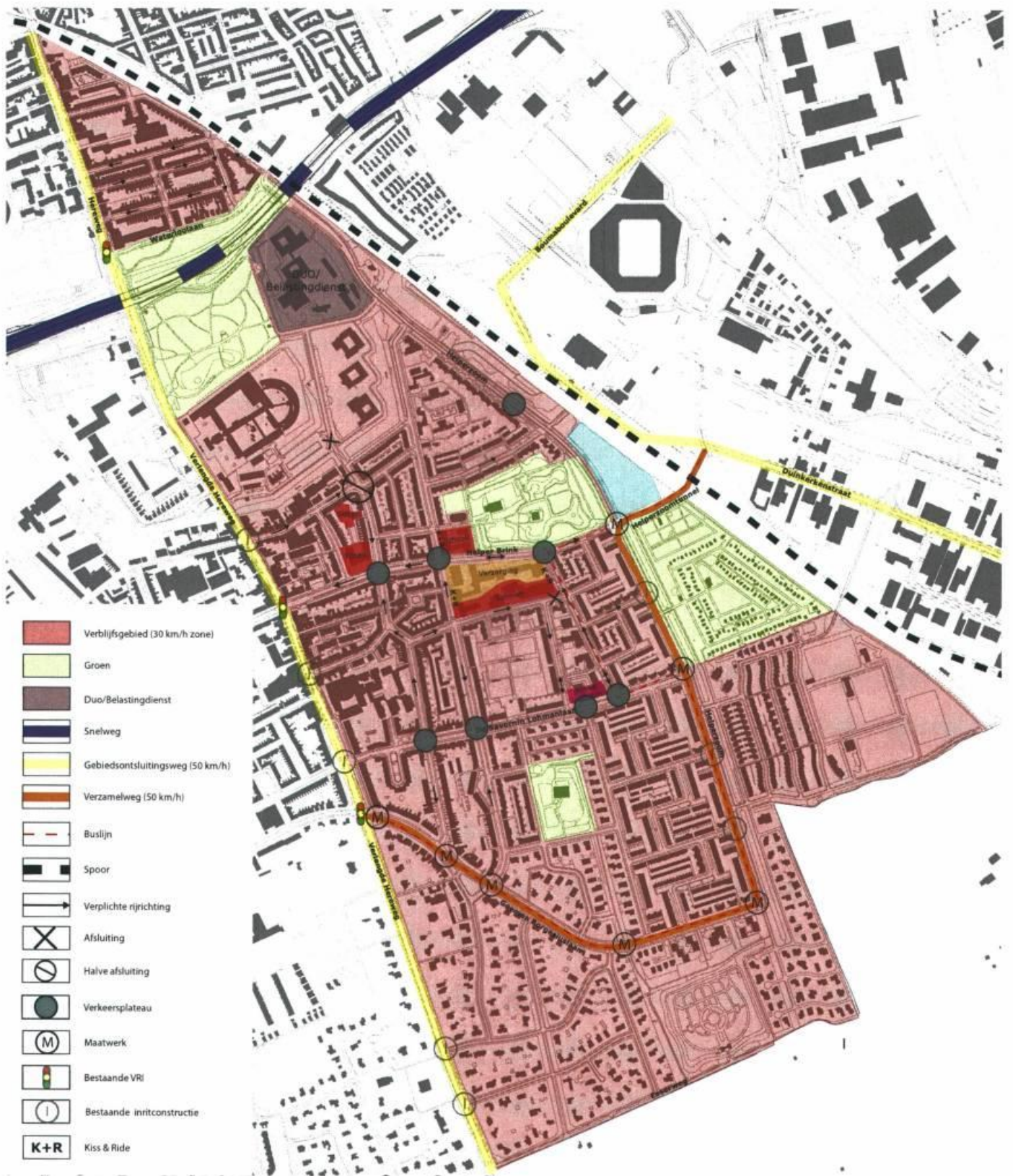
Een belangrijke wijziging is de aanleg van de Helperzoomtunnel. De nieuwe Helperzoomtunnel - in het verlengde van de Helper Brink - zorgt voor een verbinding tussen Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoortwijk/De Linie. Deze tunnel vervangt de Esperanto-spoorwegovergang, die wordt gesloten.

Door de aanleg van de tunnel zullen de verkeersstromen in de wijk verschuiven. Deze verschuivingen mogen echter niet leiden tot onaanvaardbare consequenties voor het woon- en leefmilieu in de wijk. De wijk Helpman/Coendersborg bestaat voornamelijk uit woningen. Echter juist rond de Helper Brink met name vinden we een belangrijke concentratie van scholen; een gevoelige bestemming. Een doorgaande route is hier dan ook ongewenst, een goede bereikbaarheid voor langzaam verkeer staat hier voorop. De wijk als geheel moet vooral voor bestemmingsverkeer toegankelijk zijn en dat betekent dat de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijk voorop staan.

De maatregelen zijn erop gericht de hoeveelheid verkeer in de meest kwetsbare straten te beperken en het verkeer zodanig te sturen dat ze door de straten worden geleid die daar qua functie en wegprofiel het meest geschikt voor zijn. Ook voor die straten worden overigens waar nodig maatregelen getroffen om de veiligheid te waarborgen.

Hieronder wordt de nieuwe verkeersstructuur in de wijk en het verkeersplan toegelicht.





**Verkeersplan Helpman/Coendersborg**



# TOELICHTING VERKEERSPLAN

## Inleiding

Gekoppeld aan de aanleg van de Helperzoomtunnel is een verkeersplan opgesteld voor Helpman/Coendersborg. Dit plan moet de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de wijk waarborgen.

### 1. Uitbreiden 30 km/uur-gebied

De Helper Brink en De Savornin Lohmanlaan vervullen binnen de wijk een functie voor het lokale bestemmingsverkeer naar en vanuit de wijk. De Helper Brink en De Savornin Lohmanlaan zijn het hart van een woon- en verblijfsgebied en met name rondom de Helper Brink is een groot aantal scholen geconcentreerd. Deze straten worden als gevolg daarvan veel gebruikt door kinderen die onderweg zijn naar de scholen.

Voorgesteld wordt om in zowel de Helper Brink als de Savornin Lohmanlaan de maximum toegestane snelheid van 50 km/uur op te heffen en hier een 30 km/uur-regime in te stellen en de inrichting hier (daar waar nodig) op aan te passen. Ook het gedeelte van de Helperzoom ten noorden van de Helper Brink wordt volgens het verkeersplan onderdeel van een 30 km/uur gebied. De Helperzoom sluit aan op de Waterloolaan waar ook een 30 km/uur regime geldt. Door deze toevoegingen aan het 30 km/ uur gebied wordt het overgrote deel van de wijk Helpman/Coendersborg 30 km/ uur gebied ('verblijfsgebied').

In de nieuwe verkeersstructuur van Helpman/Coendersborg zijn de twee hoofdwegen aan de westzijde (Hereweg/Verlengde Hereweg) en de oostzijde (Duinkerkenstraat) de 'gebiedsontsluitingswegen' van de wijk. De Goeman Borgesiuslaan en de Helperzoom (het gedeelte ten zuiden van de Helper Brink) zijn in het verkeersplan aangeduid als de 'verzamelwegen' in de wijk. Deze wegen 'verzamen' het verkeer uit de wijk en 'brengen' dit naar de twee gebiedsontsluitingswegen aan de rand van de wijk (Hereweg/ Verlengde Hereweg en Duinkerkenstraat).

Voorgesteld wordt hier het snelheidsregime van 50 km/uur te handhaven, maar tegelijkertijd wel op een aantal cruciale punten maatregelen te treffen om de oversteekbaarheid (en daarmee de verkeersveiligheid) te waarborgen.

### 2. Aanbrengen kruispuntplateaus en uitritconstructies

Op de kruispunten waar veel wordt overgestoken door fietsers en/of voetgangers wordt voorgesteld kruispuntplateaus aan te leggen en de oversteeklengte te verkorten.

De kruispuntplateaus en uitritconstructies dragen bij aan een betere oversteekbaarheid en dwingen een lage snelheid van het autoverkeer af. De voorgestelde locaties van de kruispuntplateaus en uitritconstructies zijn weergegeven op de kaart van het verkeersplan.

Nadere uitwerking van de voorgestelde maatregelen vindt plaats in overleg met belanghebbenden (bewoners, scholen, bedrijven, etc.).

### 3. Wijziging rijrichtingen Helper Brink

De Helper Brink is veruit de kwetsbaarste straat binnen het gehele verblijfsgebied. De Helper Brink wordt in de huidige situatie veel gebruikt door schoolgaand verkeer en bewoners van het verzorgingstehuis Coendershof. In deze straat zijn verkeerstoenames als gevolg van de gewijzigde verkeersstructuur niet acceptabel.

Als aanvulling op het instellen van een 30 km/uur-regime en de aanleg van kruispuntplateaus wordt hier voorgesteld eenrichtingsverkeer in te stellen tussen de Haydnlaan en de Hereweg (richting Hereweg) en tussen de Beethovenlaan en Helperzoom (richting Helperzoom). Met deze maatregel wordt afgedwongen dat alleen lokaal verkeer dat een bestemming heeft aan of in de nabijheid van het Helper Brink hier zal rijden. Dit draagt ook in belangrijke mate bij aan de verkeersveiligheid voor fietsers.

### 4. Wijziging rijrichtingen in het gebied tussen Helperink en De Savornin Lohmanlaan

Omdat het verkeer op de Helper Brink alleen maar het gebied 'uit' kan, zullen aansluitende straten zoals de Coendersweg en de Beethovenlaan gebruikt worden om de Helper Brink te bereiken. Om het verkeer in het gebied tussen Helper Brink en De Savornin Lohmanlaan, met name tijdens de schoolspitsen, te reguleren, wordt voorgesteld een aantal rijrichtingen te wijzigen.

Daarmee wordt voorkomen dat in deze smalle straten met name tijdens de schoolspits problemen ontstaan, als hier tegelijkertijd veel auto's worden geparkeerd en de straten in twee richtingen worden bereden. Door de rijrichtingen voor autoverkeer te veranderen in de Coendersweg, Haydnlaan en een deel van de Beethovenlaan ontstaan meerdere kleine verkeerscirculaties rondom de scholen gelegen aan de Sweelincklaan, zonder dat het autoverkeer elkaar tegemoet rijdt.

Daarmee ontstaan de volgende verkeerscirculaties richting de scholen:

Naar scholen met ingang aan de Sweelincklaan:

1. Vanaf Hereweg: De Savornin Lohmanlaan - Van Houtenlaan – Coendersweg - Sweelincklaan – Chopinlaan - De Savornin Lohmanlaan – Hereweg.

2. Vanaf Helperzoom: De Savornin Lohmanlaan – Beethovenlaan – Helper Brink – Helperzoom.

Naar scholen met ingang aan Haydnlaan / Groenesteinlaan:

1. Vanaf Hereweg of Helperzoom: De Savornin Lohmanlaan - Van Houtenlaan – Coendersweg – Haydnlaan – Helper Brink (en/of Groenesteinlaan) – Hereweg / Helperzoom.

Naar scholen met ingang Coendersweg:

2. Vanaf Hereweg: Helper Oostsingel – Coendersweg - Helper Brink



### **5. Parkeren tijdens schoolspits**

In de huidige situatie is het parkeren tijdens de schoolspitsen al een groot probleem. De gemeente Groningen streeft ernaar om het halen en brengen van kinderen per auto te ontmoedigen en parkeren voor de ingang van scholen zo veel mogelijk te weren om de ingang van de school en/of het schoolplein zo veilig mogelijk te houden. Zo is inmiddels een kiss-and-ridestrook aangelegd in de Beethovenlaan om het halen en brengen per auto zo vlot en veilig mogelijk te laten verlopen.

Voorstel is om ook in de Haydnlaan kiss-and-ridestroken aan te leggen (ten noorden en zuiden van de Helper Brink). Voor de Helper Brink zelf wordt voorgesteld juist geen kiss-and-ridestroken aan te leggen, zodat deze weg zo optimaal mogelijk kan functioneren als belangrijke en veilige fietsverbinding naar de verschillende scholen.

De plannen voor kiss-and-ride worden samen met de scholen verder uitgewerkt.

### **6. Wijziging rijrichting Helper Oostsingel**

De Helper Oostsingel heeft nu tweerichtingsverkeer. Dat leidt in deze straat tot veel verkeer. In de nieuwe situatie wordt voorgesteld hier eenrichtingsverkeer in te voeren (vanaf de Verlengde Hereweg).

Daarnaast wordt voorgesteld een 'knip' aan te brengen op het kruispunt bij de Helper Oostsingel / Coendersweg. Daarmee wordt voorkomen dat verkeer vanuit DUO/ Belastingdienst door dit deel van de wijk rijdt. Voor dat verkeer is de route via de Helperzoom- noordzijde en de Helperzoomtunnel de aangewezen route.

Het aanbrengen van deze 'knip' betekent voor de bewoners in dit deel van de wijk dat bewoners ten westen van het kruispunt Helper Oostsingel / Coendersweg vanaf de Verlengde Hereweg en Helper Oostsingel de wijk inrijden en via de Helper Brink weer verlaten. Bewoners ten oosten van dit kruispunt hebben een aan- en afvoerroute vanaf de Helperzoom.

## BRONVERMELDING

Volgende illustraties zijn gemaakt op basis van google maps en google streetview:

p. 7; p.10; p.15; p.38; p.40; p.41; p.50; p.52; p.62; p.64; p.70; p.76; p.84

Volgende illustraties zijn gemaakt op basis van luchtfotos van Aerophoto Eelde:

p.7; p.4; p.11; p.16

Volgende illustraties zijn gemaakt op basis van luchtfotos van Dronemedia

p.4/5; p.14

Volgende historische afbeeldingen komen voort uit de Groninger archieven:

p. 12/13; p.38; p.40; p.42

Illustratie TUIN DUO p.17: Lodewijk Baljon Landschapsarchitecten





# aanpak Ring Zuid

## nota van antwoord ontwerp inrichtingsplannen

Zuiderplantsoen  
Maaslaan  
Vondellaan  
Helpman

september 2014



Aanpak Ring Zuid  
Nota van antwoord  
Ontwerp-Inrichtingsplannen

Zuiderplantsoen  
Maaslaan  
Vondellaan  
Helpman

29 september 2014

# INHOUD

<b>DEEL 1</b> .....	<b>4</b>
1. Inleiding en Leeswijzer .....	4
2. Waarop reageren?.....	5
2.1 Aard en aantal reacties.....	5
2.2 Beantwoording zienswijzen .....	5
2.3 Vervolg.....	5
3. Meer informatie.....	6
<b>DEEL 2 Beantwoording van de zienswijzen</b> .....	<b>7</b>
A 1 Communicatie .....	7
A 2 Ontwerp- Inrichtingsplannen .....	9
A 3 Fietsers.....	9
A 4 Verkeersdrukke .....	10
A 5 Overig.....	10
B Zuiderplantsoen .....	11
B 1 Inrichting .....	11
B 2 Esperantotunnel .....	12
C Maaslaan.....	13
C 1 Inrichting .....	13
C 2 Parkeren .....	13
C 3 Sluipverkeer.....	14
D Vondellaan.....	14
D 1 Drie varianten Vondellaan.....	15
D 2 Inrichting.....	16
D 3 Parkeerplaatsen.....	22
D 4 Fietsverbinding Vondellaan – Brailleweg.....	23
D 5 Ontsluiting .....	24
E Helpman .....	24
E 1 Veiligheid .....	24
E 2 Verkeersdrukke.....	25
E 3 Inrichting .....	26
E 4 Effectenbeoordeling.....	32
E 5 Kruispuntplateaus en uitritconstructies.....	32
E 6 Verkeersprognose Helpman en de Wijert .....	33
E 7 Bereikbaarheid en zichtbaarheid Winkelcentrum Helpman .....	34
E 8 Helperzoomtunnel .....	35
E 9 Overig .....	36
Bijlage 1 Schematisch overzicht reacties .....	38



## DEEL 1

### 1. Inleiding en Leeswijzer

Ter verbetering van de verkeersdoorstroming in en rond Groningen, de bereikbaarheid, de veiligheid, de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid van de stad, hebben het Rijk, de provincie Groningen en de gemeente Groningen een plan gemaakt voor de ombouw van de zuidelijke ringweg in Groningen.

Voor de ombouw van de zuidelijke ringweg zelf heeft het rijk een Ontwerp-Tracébesluit (OTB) opgesteld, waarin het nieuwe tracé van de ringweg en de inpassing daarvan worden beschreven.

Voor vier gebieden in de nabijheid van de ring heeft de gemeente parallel aan de uitwerking van het OTB Ontwerp-Inrichtingsplannen opgesteld. Deze gebieden vallen weliswaar buiten het (O)TB-gebied, maar als gevolg van de aanpak van de ringweg verandert hier het verkeersgebruik of de inrichting van de openbare ruimte. Het gaat daarbij om de Maaslaan, de Vondellaan, Helpman/Coendersborg en het Zuiderplantsoen, het nieuwe park dat gerealiseerd wordt op de deksels van de verdiepte ligging.

Daarnaast heeft de gemeente voor het realiseren van de Helperzoomtunnel een ontwerpbesluit voor een omgevingsvergunning gepubliceerd. Deze tunnel wordt aangelegd als vervanging van de huidige spoorwegovergang bij de Esperantostraat. Die spoorwegovergang wordt over een aantal jaren om veiligheidsredenen gesloten.

De Ontwerp-Inrichtingsplannen zijn in nauw overleg met de betrokken bewoners en andere belanghebbenden tot stand gekomen. In de plannen wordt aangegeven hoe de verschillende vormen van verkeer – auto's, fietsers en voetgangers – worden ingepast en hoe de openbare ruimte opnieuw wordt ingericht, met onder andere aandacht voor groen, bomen en parkeren.

Vanaf 30 augustus tot en met 10 oktober 2013 konden belanghebbenden en geïnteresseerden tijdens de zogenaamde zienswijzeprocedure hun mening geven over het OTB/MER met de rijksnaam A7/N7 Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2 en over de Ontwerp-Inrichtingsplannen. De inspraakperiode voor de omgevingsvergunning liep van 4 oktober tot en met 14 november 2014.

Voor u ligt de Nota van Antwoord voor de Ontwerp-Inrichtingsplannen. In deze nota geeft het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Groningen aan hoe is omgegaan met de binnengekomen zienswijzen op de Ontwerp-Inrichtingsplannen.

De zienswijzen op het OTB/MER en op het ontwerp-besluit voor de omgevingsvergunning Helperzoomtunnel zijn verwerkt in twee aparte nota's van antwoord van resp. de minister van Infrastructuur & Milieu en het college van Burgemeester en Wethouders.

#### Leeswijzer

Deze Nota van Antwoord bestaat uit twee delen. Deel I bevat een korte beschrijving van de vier Ontwerp-Inrichtingsplannen waarop tijdens de zienswijzeperiode kon worden gereageerd en een korte toelichting op de beantwoording van de zienswijzen. In deel II zijn de zienswijzen en antwoorden opgenomen, gerubriceerd aan de hand van hoofdthema's (Algemeen en de vier Ontwerp-Inrichtingsplannen) en subthema's.

In deze Nota van Antwoord komt u het begrip 'inspreker' tegen. Hiermee wordt een indiener van een zienswijze bedoeld. Het woord 'inspreker' kan betrekking hebben op zowel mannelijke als vrouwelijke personen, alsmede op bedrijven, instanties en verenigingen. In deze nota wordt naar de inspreker verwezen in de hij-vorm, ook als het gaat om een vrouwelijke inspreker.

## **2. Waarop reageren?**

De Ontwerp-Inrichtingsplannen, waarop tijdens de zienswijzeperiode kon worden gereageerd, bevatten de volgende onderwerpen:

- De inrichting van het 'Zuiderplantsoen'. Hiermee wordt het gebied bedoeld op de deksels van de verdiepte ligging: het Sterrebos e.o. (inclusief de Waterloolaan), de kantoortuin van DUO/Belastingdienst en het plantsoen tussen de Oosterpoortwijk en De Linie.
- De inrichting van de Maaslaan.
- De inrichting van de Vondellaan. Hiervoor zijn drie varianten gepresenteerd en verbeeld. Op basis van de zienswijzen wordt bij de vaststelling van dit Inrichtingsplan een keuze uit een van de varianten gemaakt.
- Het verkeersplan voor Helpman/Coendersborg. Dit plan bevat een reeks verkeersmaatregelen voor de wijk. Dit plan is nog niet op straatniveau uitgewerkt. Dat gebeurt na de vaststelling van het Inrichtingsplan.

### **2.1 Aard en aantal reacties**

Op de Ontwerp-Inrichtingsplannen zijn 94 inhoudelijk unieke reacties ingediend. Deze reacties zijn ingediend door 77 personen en 17 organisaties.

### **2.2 Beantwoording zienswijzen**

Het bevoegd gezag heeft antwoorden gegeven op de binnengekomen reacties. Deze staan in de Nota van Antwoord die voor u ligt. De insprekers krijgen hiermee antwoord op hun vragen of opmerkingen. Iedere inspreker heeft een nummer gekregen. Dit nummer is per brief toegezonden door de gemeente. In bijlage 1 van deze Nota van Antwoord treft u een schematisch overzicht aan, waarin alle reacties per thema terug zijn te vinden. Aan de hand van het toegezonden nummer én dit schema, kan elke inspreker eenvoudig de antwoorden op zijn zienswijze terugvinden.

Reacties die zijn ingediend bij de inspraak op de Ontwerp-Inrichtingsplannen, maar betrekking hebben op het OTB/MER, zijn doorgestuurd aan het Platform Participatie (voorheen: CPP) voor een verdere afhandeling in de betreffende procedure. De insprekers zijn hiervan op de hoogte gesteld.

### **2.3 Vervolg**

Mede op basis van de zienswijzen heeft het college van B&W de Inrichtingsplannen vastgesteld. De Inrichtingsplannen zijn plannen op hoofdlijnen. Na vaststelling worden ze in nauwe samenwerking met bewoners, bedrijven, scholen etc. verder uitgewerkt.



### **3. Meer informatie**

Heeft u vragen over de gevolgde procedure? Dan kunt u bellen met de gemeente Groningen, afdeling Projectmanagement, telefoon (050)-367 81 11. U kunt ook kijken op de website [www.gemeente.groningen.nl](http://www.gemeente.groningen.nl).

Heeft u vragen over het project A7/N7 Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2? Kijkt u dan op website [www.aanpakringzuid.nl](http://www.aanpakringzuid.nl). U kunt ook contact opnemen met:

Projectorganisatie Aanpak Ring Zuid  
Verlengde Meeuwerderweg 11 (ingang aan de H.L. Wichersstraat)  
9723 ZM Groningen  
Telefoon: (050) 311 58 83  
E-mail: [info@aanpakringzuid.nl](mailto:info@aanpakringzuid.nl)

## DEEL 2 Beantwoording van de zienswijzen

In dit hoofdstuk zijn alle binnengekomen zienswijzen opgenomen. Deze zijn geordend per Inrichtingsplan en subthema. Bovendien zijn de zienswijzen zo veel mogelijk geclusterd. In bijlage 1 van deze Nota van Antwoord treft u een schematisch overzicht aan, waarin alle reacties per thema terug zijn te vinden. Aan de hand van het toegezonden nummer en dit schema kan elke inspreker eenvoudig de antwoorden op zijn zienswijze terugvinden.

### A Algemeen

- A 1 Communicatie
- A 2 Ontwerp- Inrichtingsplannen
- A 3 Fietsers
- A 4 Drukke
- A 5 Overige

#### A 1 Communicatie

##### Zienswijze 37

**A 1.1 Inspreker geeft aan dat de gemeente hem niet op de hoogte heeft gebracht van het Tracébesluit en het verkeersplan voor Helpman. Hij wil in gesprek met de gemeente Groningen en de projectorganisatie om helderheid te krijgen over de plannen van Aanpak Ring Zuid.**

Naar aanleiding van deze zienswijze is een gesprek met de inspreker gevoerd en is hij geïnformeerd over de plannen.

##### Zienswijze 10

**A 1.2 Inspreker vindt het belangrijk dat er inspraak is. Er is daardoor meer duidelijkheid gekomen over de plannen van Aanpak Ring Zuid.**

Hier nemen wij met instemming kennis van.

##### Zienswijze 38

**A 1.3 Inspreker is van mening dat onjuiste gegevens zijn gecommuniceerd over de toename van verkeer in de Goeman Borgesuslaan en dat hiermee het rechtszekerheidsbeginsel is geschaad.**

Het is onvermijdelijk dat met de doorontwikkeling van plannen wijzigingen optreden in – bijvoorbeeld – verkeerscijfers. De oorspronkelijk gepresenteerde cijfers dienen niet te worden beschouwd als vaststaande feiten, omdat de planvorming daarvoor op dat moment nog te veel in ontwikkeling was. Bij de presentatie van de cijfers is dat ook aangegeven.

De projectmedewerkers hebben op de bijeenkomsten een zo helder, eerlijk en volledig mogelijk beeld proberen te scheppen van de plannen. In het planvormingsproces is het plan op onderdelen aangepast, mede op basis van de inbreng van belanghebbenden. Dit heeft gevolgen gehad voor de effecten, maar dat houdt niet in dat er onwaarheden of verdraaiingen zijn geuit die in strijd zijn met het rechtszekerheidsbeginsel.



### Zienswijze 38

**A 1.4 Inspreker meent dat uit de communicatie blijkt dat het altijd de bedoeling is geweest de Esperantokruising te vervangen door een tunnel, terwijl dit in het begin nooit is gebleken. De inspreker is van mening dat de feiten worden verdraaid en dat de werkelijke reden voor de aanleg is dat elders (Maaslaan en Vondellaan) niet aan de wettelijke eisen kan worden voldaan.**

De Helperzoomtunnel wordt aangelegd om ervoor te zorgen dat de verbinding voor auto's, bussen en de hulpdiensten tussen de wijken Helpman/Coendersborg en de wijken Europapark, De Linie en de Oosterpoort in stand blijft. De tunnel is nodig omdat de huidige (gelijkvloerse) spoorwegovergang ter hoogte van de Esperantostraat vervalst. Er gaan daar in de toekomst extra treinen rijden, en een gelijkvloerse spoorwegovergang voldoet dan niet meer aan de veiligheidseisen.

De aanleg van de tunnel in combinatie met de ombouw van de ringweg heeft ook effecten op de verkeersstromen in de zuidelijke stadswijken. De Helperzoomtunnel biedt een alternatief voor de bewoners van Helpman-Oost en Coendersborg om via het Europapark de Europaweg en de A7 te bereiken. Zonder verbinding over het spoor zouden deze bewoners in de toekomst volledig zijn aangewezen op de aansluitingen bij de Hereweg (de verbindingsweg naast de Maaslaan), de Vondellaan en de aansluiting bij de Van Ketwich Verschuurlaan. Uit de verkeersberekeningen blijkt dat met name het verkeer op de Vondellaan dan aanzienlijk zal toenemen (bovenop de nu reeds verwachte verkeerstoenames).

In het begin was het uitgangspunt dat de tunnel op dezelfde plek zou komen waar nu de spoorwegovergang is. Uit nadere analyse kwamen we echter tot de conclusie dat dit geen wenselijke en haalbare optie is. Een tunnel op deze locatie kan leiden tot een sterke toename van het verkeer op de Waterloolaan. Daarnaast zou de tunnel door de benodigde diepte en hellingen te ver van de kruising weer boven de grond komen en het Sterrebos doorsnijden. Terwijl we hier juist het nieuwe Zuiderplantsoen willen realiseren: een groot nieuw park op de deksels van de verdiepte ligging.

Dat was aanleiding om de zoektocht te richten op een meer zuidelijke locatie. De keuze voor de locatie van de tunnel is tot stand gekomen na een uitgebreid planproces, waar diverse belanghebbenden bij zijn betrokken. Gekozen is voor de locatie in het verlengde van de Helper Brink omdat dit de meest directe verbinding is tussen de wijken. Bovendien zijn de kosten van deze variant het laagst en hoeft er geen bebouwing te worden gesloopt.

### Zienswijze 64

**A 1.5 Inspreker vindt dat het onduidelijk is welke effecten in de bouwfase optreden.**

De ombouw van de zuidelijke ringweg en de uitvoering van de Inrichtingsplannen worden aanbesteed, waarbij gekozen is voor de aanbestedingsstrategie Design & Construct. Dit betekent dat er grote vrijheid is voor de aannemer ten aanzien van de bouwfasering, -methodiek, -planning en -logistiek. De projectorganisatie heeft onderzocht of de plannen maakbaar en uitvoerbaar zijn, maar het is aan de gegadigde marktpartijen om op basis van het ontwerp en de contracteisen de beste aanpak voor de uitvoering van het project te ontwikkelen. Dit doet de aannemer op basis van de contracteisen die wij daarbij meegeven en volgens de eisen van de geldende wet- en regelgeving, waaronder de Algemeen Plaatselijke Verordening Groningen en de Beleidsregels Bouwhinder 2013 van de gemeente Groningen. De projectorganisatie en de aannemer zullen ruim voor de start van het project over de uitvoering hiervan in contract treden met de betrokken buurten.



## A 2 Ontwerp- Inrichtingsplannen

### Zienswijze 50, 64

**A 2.1 Inspreker merkt op dat een Inrichtingsplan voor de Goeman Borgesiuslaan en de zuidelijke Helperzoom ontbreekt. In tegenstelling tot de Maaslaan en de Vondellaan wordt niet verder ingegaan op waar bomen moeten worden gekapt, waar nieuwe fietspaden moeten worden aangelegd en op welke plaatsen parkeerplaatsen verdwijnen. Een andere inspreker vraagt waarom alleen het deel Vondellaan tot aan de Van Iddekingeweg in de plannen is betrokken. Terwijl het volgens de inspreker duidelijk is dat ook andere woonstraten in de directe omgeving te maken krijgen met toename van verkeer, en die zijn daar niet op ingericht.**

Het verkeersplan Helpman/Coendersborg is een plan op hoofdlijnen. Voor de Goeman Borgesiuslaan zijn daarbij maatregelen voorgesteld om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten. Die maatregelen kunnen op verschillende manier worden vormgegeven en zijn daarom nog niet op straatniveau uitgewerkt. Dat gebeurt in overleg met de belanghebbenden in de wijk (bewoners, scholen, bedrijven etc.). Op die manier kan 'maatwerk' worden geleverd. Dat geldt ook voor de Helperzoom.

Wat betreft de Vondellaan is de opmerking dat alleen in het gedeelte tot aan de Van Iddekingeweg maatregelen worden getroffen, niet juist. In het Ontwerp-Inrichtingsplan worden ook maatregelen voorgesteld voor het gedeelte tussen de Van Iddekingeweg en de Van Ketwich Verschuurlaan. Om de veiligheid en de oversteekbaarheid te vergroten, worden voor dit gedeelte de volgende maatregelen voorgesteld: een oversteek (met vluchtheuvel) ter hoogte van de P.C. Hoofthooflaan en vrijliggende fietspaden direct ten zuiden van de rotonde met de Van Iddekingeweg.

Voor de woonstraten in de directe omgeving van de Vondellaan geldt dat de verkeersintensiteiten in deze woonstraten niet of nauwelijks toenemen. Bovendien zijn de straten in De Wijert, afgezien van straten als de Vondellaan, de Van Iddekingeweg en de Van Ketwich Verschuurlaan bijna allemaal 30 km/uur-straten. Dat blijft ook in de toekomst zo. Daarmee wordt doorgaand verkeer in deze straten ontmoedigd, want die straten zijn daar inderdaad niet voor bedoeld en ook niet op ingericht.

### Zienswijze 64

**A 2.2 Inspreker merkt op dat niet in kaart is gebracht hoe de verschillende Inrichtingsplannen elkaar beïnvloeden. Inspreker vraagt of de Inrichtingsplannen voor Helpman leiden tot een verkeerstoename in de Vondellaan.**

Voor het project Aanpak Ring Zuid zijn verkeersprognoses opgesteld. Daarbij is rekening gehouden met de effecten van het Ontwerp-Inrichtingsplan Helpman/Coendersborg. De effecten van dit plan op de Vondellaan zijn dus meegenomen.

## A 3 Fietsers

### Zienswijze 24

**A 3.1 Inspreker vindt dat geen rekening is gehouden met fietsers in de planvorming.**

In de Inrichtingsplannen wordt aangegeven hoe de verschillende vormen van verkeer worden ingepast en hoe de openbare ruimte opnieuw wordt ingericht. Daarbij is juist ook veel aandacht besteed aan de fietsers, bijvoorbeeld in de drie varianten voor de Vondellaan: variant A met extra brede fietsstroken, variant B met vrijliggende fietspaden aan weerszijden van de weg en variant C met een vrijliggend tweerichtingsfietspad.



Ook bij het Zuiderplantsoen (dit gebied wordt een nieuw groot park met volop ruimte voor de fietser), de Maaslaan (deze straat blijft een 30 km/uur-woonstraat) en Helpman/Coendersborg (deze wijk wordt voor het overgrote deel 30 km/uur-gebied) wordt nadrukkelijk aandacht geschonken aan de fietser.

#### **A 4 Verkeersdrukke**

Zienswijze 6, 10

##### ***A 4.1 Insprekers zijn niet tevreden over de plannen en vinden dat het plan zorgt voor meer drukke.***

Het project Aanpak Ring Zuid leidt overall gezien – projectbreed – niet tot meer verkeer in de wijken. Als gevolg van het project komt er gemiddeld zelfs iets minder verkeer op de stadswegen. Er vindt wel een verschuiving van verkeersstromen plaats. Op sommige plekken wordt het drukker en op sommige plekken wordt het rustiger.

De Inrichtingsplannen zijn ontwikkeld voor die gebieden waar als gevolg van de aanpak van de ringweg het verkeersgebruik of de inrichting van de openbare ruimte verandert. De plannen hebben als doel de veranderingen op een goede en veilige manier in de omgeving in te passen. Voor Helpman bijvoorbeeld zorgt een plan met verkeersmaatregelen ervoor dat het verkeer zich evenwichtig over de wijk verspreidt, waarbij kwetsbare straten (met veel scholen) worden ontzien.

De Ontwerp-Inrichtingsplannen zijn in nauw overleg met bewoners en andere belanghebbenden opgesteld.

#### **A 5 Overig**

Zienswijze 38

##### ***A 5.1 Inspreker is van mening dat het plan wettelijk niet haalbaar is en dat het door kunstgrepen steeds wordt doorgedrukt. Daarbij geldt volgens de inspreker dat de wijk die het hardst schreeuwt, zijn zin krijgt.***

De plannen voor het project Aanpak Ring Zuid zijn in de afgelopen jaren stap voor stap uitgewerkt. Tijdens dit planproces is onder meer via speciaal daarvoor ingerichte overlegplatforms, bewonersbijeenkomsten, nieuwsbrieven en de website ruime bekendheid gegeven aan de plannen. Daarbij is periodiek gelegenheid geboden om op de (concept-)plannen te reageren. Met de inspraakprocedure voor het OTB en de Ontwerp-Inrichtingsplannen is – als sluitstuk van de periode van vooroverleg en informatie-uitwisseling – de mogelijkheid geboden om een officiële zienswijze in te dienen. Hierdoor kon een zo compleet mogelijk beeld worden gevormd van de betrokken belangen en konden deze worden meegenomen in het project. Daarmee is in onze ogen een zorgvuldig planproces gevolgd.

Het proces dat vooraf is gegaan aan het Tracébesluit, voldoet aan de daarvoor geldende wettelijke kaders. De planstudie is conform de bepalingen van de Algemene wet bestuursrecht, de Tracéwet en de Crisis- en herstelwet vormgegeven. In december 2010 en december 2011 zijn kennisgevingen gepubliceerd tot voornemen van het opstellen van het project-MER. Het Ontwerp-Tracébesluit en het Milieueffectrapport (OTB/MER) hebben conform deze bepalingen zes weken ter inzage gelegen. In de Nota van Antwoord die daarbij is opgesteld, worden de ingediende zienswijzen gemotiveerd van antwoord voorzien door de minister, als onderdeel van het te nemen Tracébesluit.



## Zienswijze 91

### **A 5.2 Inspreker vraagt of de Inrichtingsplannen voor Helpman, Maaslaan en Vondellaan een verbeterde verkeersveiligheid opleveren.**

Het Inrichtingsplan voor Helpman/Coendersborg bestaat uit een verkeersplan, dat een samenhangend pakket verkeersmaatregelen bevat. De verkeerscirculatie in de wijk wordt met het verkeersplan zodanig gewijzigd, dat autoverkeer in de meest kwetsbare gebieden – met name daar waar de scholen zijn geconcentreerd – wordt ontmoedigd. Bovendien wordt het overgrote deel van Helpman/Coendersborg 30 km/uur-gebied. Ook worden in diverse straten maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten. Naar onze opvatting is de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de wijk met het verkeersplan goed gewaarborgd.

In de Vondellaan neemt het verkeer toe, omdat hier een nieuwe aansluiting komt op de ringweg. Met een herinrichting van de Vondellaan wordt de toename van het verkeer op een veilige manier ingepast. Daarbij worden maatregelen getroffen die enerzijds zorgen voor een veilige doorstroming van het verkeer (zowel auto's, openbaar vervoer als fietsers) en anderzijds de oversteekbaarheid voor de langzame verkeersdeelnemers garanderen. Alle drie varianten voor de herinrichting uit het Ontwerp-Inrichtingsplan beantwoorden aan dat doel. Het Inrichtingsplan voor de Maaslaan betreft de herinrichting van de huidige Maaslaan en een deel van het Hoornsediep. Er gaat als gevolg van de plannen niet meer verkeer door deze straten. De Maaslaan blijft een 30 km/uur-woonstraat. Omdat naast de Maaslaan een nieuwe verbinding van de ringweg met de Hereweg komt, wordt de straat wel anders ingericht. De belangrijkste verandering daarbij is een andere inrichting van de parkeerplaatsen.

## B Zuiderplantsoen

B 1 Inrichting

B 2 Esperantotunnel

B 1 Inrichting

### Zienswijze 4

#### **B 1.1 Inspreker is blij met de plannen voor het Zuiderplantsoen. Het is een mooi en samenhangend geheel. Hij pleit voor een uitbreiding van het Sterrebos. Dit houdt in dat Zuiderplantsoen volwaardig aangeplant wordt met bomen.**

De constructie van de deksels biedt ruimte voor 1,5 meter grond. Dit is voldoende voor (nagenoeg) alle boomsoorten om tot een volwaardige boom uit te groeien. Overigens is het niet de bedoeling dat het nieuwe Zuiderplantsoen alleen maar wordt beplant met bomen. Bedoeling is om een afwisseling te creëren tussen open en gesloten parkdelen. Dat biedt niet alleen ruimte voor een variatie in gebruik van het park, maar ook voor een afwisseling in flora en fauna.

### Zienswijze 25, 26

#### **B 1.2 Insprekers zien graag een gedetailleerde uitwerking van het voetpad vanaf het Gomarus College over de ringweg via het Zuiderplantsoen. Volgens de insprekers is uit de tekeningen nu niet duidelijk op te maken waar het voetpad start en wat de hellingshoek is.**

De voetgangersroute vanaf het Gomarus College loopt over de Papiermolenlaan en die situatie verandert niet door de plannen. Voetgangers kunnen bij de Hereweg de weg oversteken richting het nieuwe Zuiderplantsoen.



De nieuwe wandelroutes door het park zijn in hoofdlijnen aangegeven. Nadere detaillering volgt bij de verdere uitwerking van het Inrichtingsplan voor het Zuiderplantsoen.

#### Zienswijze 91

##### ***B 1.3 Inspreker vindt dat de plannen voor de inrichting van het Zuiderplantsoen en de fietsroutes in het Sterrebos niet concreet genoeg zijn uitgewerkt.***

Het Inrichtingsplan voor het Zuiderplantsoen is een plan op hoofdlijnen. Daarmee willen we de ruimte bieden om het plan in overleg met de bewoners verder in detail uit te werken. Dat geldt ook voor de verdere detaillering van de fietsroutes.

#### Zienswijze 91

##### ***B 1.4 Inspreker vindt dat het invoeren van tweerichtingsverkeer op de Waterloolaan leidt tot een zeer onveilige situatie. Volgens de inspreker is deze wijziging in de plandocumenten op geen enkele wijze onderbouwd.***

Door het verdiept aanleggen van de ringweg verandert de situatie in de Waterloolaan. Op de plek van de verdiepte ligging wordt het nieuwe 'Zuiderplantsoen' gerealiseerd en de Waterloolaan komt aan dat nieuwe plantsoen te liggen.

Ook de verkeersontsluiting in dit gebied verandert, omdat de weg Kempkensberg in de nieuwe situatie vervalt. Als gevolg van de plannen neemt de verkeersintensiteit op de Waterloolaan toe. De Waterloolaan blijft echter een 30 km/uur- straat en ook het noordelijk deel van de Helperzoom – waar de Waterloolaan op aansluit – krijgt een 30 km/uur-regime. Verkeer dat niet in de wijk hoeft te zijn, wordt daardoor ontmoedigd. Daarmee wordt ook de verkeersveiligheid geborgd.

Dit deel van de wijk moet wel goed bereikbaar zijn voor verkeer dat in de wijk moet zijn. Om die reden wordt in de Waterloolaan tweerichtingsverkeer ingevoerd. De Waterloolaan behoudt het bestaande wegprofiel en wordt aansluitend op de sfeer van het nieuwe Zuiderplantsoen ingericht.

#### Zienswijze 52

##### ***B 1.5 Inspreker stelt voor om de groene omzoming van het ecologisch wandelpad Helperlinie langs de nieuwbouw van Forensisch Psychiatrisch Centrum Dr. S. Van Mesdag in kwaliteit te verhogen en dit mee te nemen bij het Inrichtingsplan Zuiderplantsoen.***

Dit gebied valt buiten het plangebied van het Zuiderplantsoen en is daarom niet in het Inrichtingsplan opgenomen.

## **B 2 Esperantotunnel**

#### Zienswijze 15, 16, 17, 19, 69

##### ***B 2.1 Insprekers spreken de wens uit om een Esperantotunnel aan te leggen: een fietsverbinding tussen de Helperzoom en de Esperantoweg, op de plek van de huidige spoorovergang. De fietstunnel voorkomt dat fietsers om moeten rijden. Volgens één inspreker kan het Zuiderplantsoen alleen gepresenteerd worden als een bos met eeuwenoude bomen als er een fietsverbinding is tussen de twee plantsoenen aan beide zijden van het spoor.***

De plannen voor de ringweg en de omgeving moeten passen binnen het beschikbare budget. De Esperantotunnel voor fietsers is vanuit het project niet strikt noodzakelijk en past niet in de begroting. Omdat het wel een uitdrukkelijke wens is om deze verbinding te realiseren, is deze benoemd als een van de drie aanvullende wensen (optimalisaties), die wellicht uitgevoerd kunnen worden als de aanbesteding goedkoper uitvalt.

### Zienswijze 69

**B 2.2 Inspreker vraagt of de verkeersdruk op de spoorwegovergang bij de Esperantostaat groot blijft als deze zou blijven bestaan na realisatie van de plannen. Zo ja, dan vreest de inspreker dat de verkeersdruk zich verplaatst naar Helpman. Hij vraagt zich af hoe deze verkeersdruk wordt tegengegaan.**

De verwachte verkeersintensiteit in de Helperzoomtunnel is volgens de verkeersprognoses vergelijkbaar met de intensiteit op de Esperantokruising (in de referentiesituatie; dat is de situatie zonder project). Door de bouw van de tunnel komt de verbinding over het spoor op een andere plek te liggen. Daardoor verschuiven de verkeersstromen. Om te voorkomen dat deze verschuiving leidt tot een onwenselijke situatie wat betreft verkeersveiligheid en leefbaarheid, is aan de uitvoering van de Helperzoomtunnel een verkeersplan gekoppeld. De verkeerscirculatie in de wijk wordt met het verkeersplan zodanig gewijzigd, dat het autoverkeer in de meest kwetsbare gebieden – met name daar waar de scholen zijn geconcentreerd – wordt ontmoedigd. Bovendien wordt het overgrote deel van Helpman/Coendersborg 30 km/uur- gebied. Ook worden in diverse straten maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten. Daarmee is naar onze mening de veiligheid op een goede manier geborgd.

## C Maaslaan

- C.1 Inrichting
- C.2 Parkeren
- C.3 Sluipverkeer

### C 1 Inrichting

#### Zienswijze 90

**C 1.1 Inspreker vraagt waar in de nieuwe situatie de speelplek voor kinderen aan de Maaslaan gesitueerd wordt.**

De locatie van de speelplek wordt bij de verdere uitwerking van het plan in overleg met de bewoners bepaald.

### C 2 Parkeren

#### Zienswijze 35/43, 93

**C 2.1 Insprekers willen graag inzage in de cijfers over de parkeerbehoefte en de voorgenomen parkeervoorzieningen in en om de Maaslaan. Men vindt dat de toename van 15 parkeerplaatsen onvoldoende is om in de parkeerbehoefte te voorzien. Een van de insprekers wil graag dat de parkeerbalans en alles wat daarmee samenhangt, nader wordt onderzocht en gespecificeerd.**

Het Inrichtingsplan Maaslaan betreft de herinrichting van de huidige Maaslaan en een deel van het Hoornsdediep. Hier verandert de situatie als gevolg van de aanleg van de zuidelijke ringweg. In de overige straten verandert de situatie niet.

Bij de herinrichting van de Maaslaan en het daarop aansluitende deel van het Hoornsdediep is wat betreft het te realiseren aantal parkeerplaatsen niet gekeken naar cijfers van de parkeerbehoefte, maar naar het aantal parkeerplaatsen dat nu feitelijk aanwezig is.



Uitgangspunt is dat minimaal het huidige aantal parkeerplaatsen terug moet komen. Het Ontwerp-Inrichtingsplan voldoet aan dat uitgangspunt, want er komen in totaal 120 parkeerplaatsen en dat is 15 meer dan in de huidige situatie (105).

## C 3 Sluipverkeer

### Zienswijze 35/43

#### ***C 3.1 Inspreker vreest dat de Maaslaan en omliggende straten gebruikt gaan worden als sluiproute voor doorgaand verkeer van en naar de binnenstad en andere aangelegen locaties.***

Er gaat als gevolg van de plannen niet meer verkeer door de Maaslaan. De Maaslaan blijft een 30 km/uur-woonstraat. Omdat naast de Maaslaan een nieuwe verbinding van de ringweg met de Hereweg komt, wordt de straat wel anders ingericht (zoals een andere inrichting van de parkeerplaatsen).

De plannen voor aanpassing van de zuidelijke ringweg zijn bedoeld om meer verkeer te trekken naar het hoofdwegennet. Dit voorkomt dat doorgaand verkeer gebruik maakt van wegen door de wijken. Verkeer zoekt – net als water – de weg van de minste weerstand. De aanpak van de zuidelijke ringweg leidt tot een betere doorstroming op de A7/N7 en daarmee tot meer verkeer op het hoofdwegennet.

Dit blijkt ook uit de verkeersprognoses. In de projectsituatie (situatie met project in 2030) maakt meer verkeer gebruik van de zuidelijke ringweg dan in de huidige situatie en de referentiesituatie (situatie zonder project in 2030). Het aantal voertuigkilometers op het onderliggend wegennet zal ten opzichte van de referentiesituatie licht dalen. Tabel 2.5 en 2.6 in de verschillenrapportage milieueffecten OTB-TB tonen de verhouding voertuigkilometers hoofdwegennet versus onderliggend wegennet. In tabel 2.6 is onderscheid gemaakt tussen het onderliggend wegennet dat onderdeel is van de ringstructuur (ring oost, west en Europaweg) en het onderliggend wegennet overig, zodat te zien is op welke delen van het onderliggend wegennet het verkeer met name verwacht wordt te rijden.

In het geval van een incident of andere 'opstopping' op het hoofdwegennet, zorgt een systeem van dynamisch verkeersmanagement ervoor dat het verkeer gestuurd kan worden. Op die manier kan het verkeer over van te voren bepaalde routes ('overstroomgebieden') gestuurd worden. Dit dynamisch verkeersmanagementsysteem is integraal onderdeel van de plannen. Tijdens de uitvoering van het project wordt in het kader van Groningen Bereikbaar ook een systeem van Incident Management ingevoerd, zodat op een adequate wijze op incidenten tijdens de uitvoering kan worden gereageerd.

## D Vondellaan

D 1 Drie varianten Vondellaan

D 2 Inrichting

D 3 Parkeerplaatsen

D 4 Fietsverbinding Vondellaan Brailleweg

D 5 Ontsluiting

## D 1 Drie varianten Vondellaan

Zienswijze 4, 12

**D 1.1 Insprekers (twee) geven de voorkeur aan variant A: extra brede fietsstroken met groene middenberm.**

Bij het vooroverleg over de plannen en tijdens de zienswijzenperiode zijn verschillende reacties binnen gekomen. Aan de hand daarvan hebben wij gekozen voor de variant met aan weerszijden vrijliggende fietspaden (variant B). Deze variant wordt vanuit de optiek van verkeersveiligheid als meest veilig ervaren.

Zienswijze 1, 3, 6, 8, 9, 10, 11, 16, 28, 74, 93

**D 1.2 Insprekers (elf) geven de voorkeur aan variant B: aan weerszijden vrijliggende fietspaden. Zij geven aan dat variant B veiliger is voor fietsers. Twee insprekers vinden dat de voetpaden breed genoeg moeten blijven, aangezien veel voetgangers de Vondellaan passeren. Eén inspreker geeft aan dat er meer bomen geplaatst moeten worden bij deze variant.**

Gezien de reacties die we tijdens het vooroverleg en tijdens de zienswijzenperiode hebben ontvangen, hebben we inderdaad gekozen voor de variant met aan weerszijden vrijliggende fietspaden (variant B). Deze variant wordt als de meest veilige ervaren. De voetpaden blijven breed genoeg voor voetgangers om elkaar gemakkelijk te kunnen passeren. De vraag of er nog meer bomen kunnen worden geplant, zal bij de nadere uitwerking moeten worden beantwoord. Die wens moet worden afgewogen tegen de wens om zo veel mogelijk parkeerplaatsen in de straat te handhaven.

Zienswijze 20, 23, 25, 26, 57,75

**D 1.3 Insprekers (zes) geven de voorkeur aan variant C: een vrijliggend en tweerichtingsfietspad aan de westzijde van de Vondellaan. Als voornaamste argumenten voor variant C worden genoemd:**

- **Fietsers op het pad én verkeer uit de zijstraten weten dat er tegenliggers van beide zijden kunnen aankomen.**
- **Het aantal kruisende zijwegen is kleiner dan bij twee vrijliggende fietspaden aan beide zijden. Hierdoor zal het verkeer uit zijstraten de fietsers minder snel over het hoofd zien.**
- **Het fietspad is breder en laat dus meer ruimte voor het passeren dan variant B.**
- **De fietsers die zich al aan de 'goede kant' van hun vervolgroute bevinden, hoeven bij de aansluitingen aan de noord- en zuidzijden de weg niet over te steken.**

In de uiteindelijke afweging hebben wij aan de hand van de reacties die we tijdens het vooroverleg en tijdens de zienswijzenperiode hebben ontvangen, gekozen voor de variant met aan weerszijden vrijliggende fietspaden (variant B). Deze variant wordt als de meest veilige ervaren.

We zijn het met deze insprekers eens dat het niet wenselijk is als fietsers steeds moeten oversteken. Daarom hebben we het plan voor de inrichting van de Vondellaan nog iets aangepast. In het meest noordelijke deel van de Vondellaan, direct na de Van Lenneplaan, is het fietspad aan de westzijde nu een tweerichtingenfietspad geworden. Fietsverkeer dat vanuit de Van Lenneplaan naar het noorden wil, bijvoorbeeld richting binnenstad, hoeft dan niet twee keer de Vondellaan over te steken, maar kan aan de westzijde van de Vondellaan blijven fietsen.



Zienswijze 64, 72, 35/43

***D 1.4 Insprekers vinden dat een keuze uit de drie varianten een keuze is uit drie kwaden en dat geen enkele variant de te verwachten problemen zal oplossen. Men vindt dat met de huidige kennis niet is aan te geven welke de minst slechte is, omdat de voor- en nadelen niet in kaart gebracht zijn en geen effectbeoordeling is uitgevoerd. De insprekers brengen onder de aandacht dat de Vondellaan fysiek niet is ingericht op het aantal verwachte motorvoertuigen, omdat de weg te smal is. Zij wijzen erop dat er circa zeven scholen aan de Vondellaan liggen en pleiten voor heroverweging van de verkeersveiligheid.***

De toename van het verkeer op de Vondellaan is het gevolg van de nieuwe aansluiting van de Vondellaan op het hoofdwegennet. De keuze daarvoor en de effecten daarvan zijn beschreven en beargumenteerd in het OTB/MER. Daarbij is aangegeven welke maatregelen worden getroffen om aan de wettelijke eisen (zoals lucht en geluid) te voldoen.

De te verwachten hoeveelheid verkeer in de Vondellaan is niet ongebruikelijk voor dit soort wegen in de stad. Hoewel het breedteprofiel van de straat voldoende ruimte biedt, is de huidige Vondellaan daar nu echter niet op ingericht.

Naar onze opvatting is met een herinrichting van de Vondellaan de toename van het verkeer op een veilige manier in te passen. Er worden maatregelen getroffen die enerzijds zorgen voor een veilige doorstroming van het verkeer (zowel auto's als fietsers) en anderzijds de oversteekbaarheid voor de langzame verkeersdeelnemers garanderen. Het Ontwerp-Inrichtingsplan bevat drie varianten die alle drie aan dat doel beantwoorden. Aan de hand van de reacties hebben wij gekozen voor variant B, met aan weerszijden van de Vondellaan vrijliggende fietspaden.

Zienswijze 94

***D 1.5 Inspreker is voor de realisatie van vrijliggende fietspaden bij de Vondellaan. Of dat aan beide zijden moet zijn of een tweerichtingenfietspad aan één kant, is in dit stadium volgens de inspreker niet goed te beoordelen. Het lijkt inspreker het meest logisch een tweerichtingenfietspad aan te leggen aan de westzijde, bij de kruising met de op-afritten van de A28.***

Wij hebben inderdaad gekozen voor variant B, met aan weerszijden van de Vondellaan vrijliggende fietspaden. Daarbij hebben we nog een kleine aanpassing gedaan. In het meest noordelijke deel van de Vondellaan, direct na de Van Lenneplaan, wordt het fietspad aan de westzijde een tweerichtingenfietspad. Fietsverkeer dat vanuit de Van Lenneplaan naar het noorden wil, hoeft dan niet twee keer de Vondellaan over te steken, maar kan aan de westzijde van de Vondellaan blijven fietsen.

## D 2 Inrichting

Zienswijze: 25, 26

***D 2.1 Insprekers vragen of op de Vondellaan nog andere maatregelen getroffen worden dan de voorgestelde varianten A t/m C, die het huidige comfort van de leefbaarheid in stand houden.***

Naast de herinrichting van de Vondellaan wordt in deze straat ook zogenaamd stil asfalt aangelegd. Stil asfalt zorgt voor een minder grote geluidbelasting.

Zienswijze: 25, 26, 33

***D 2.2 Insprekers vragen of de rotonde ter hoogte van de Iddekingeweg / Vondellaan gehandhaafd blijft. Zij vinden de wijze waarop de rotonde nu is ingericht, onveilig. Ook vragen zij waar en hoeveel stoplichten er in totaal komen vanaf de Vondellaan/ Van Ketwich Verschuurlaan tot aan de binnenstad (Emmaplein). Wordt dit met een groene zone***



**ingeregeld? De insprekers vragen welke maatregelen worden genomen om te voorkomen dat de Vondellaan een ideale route wordt naar de binnenstad. Zij vinden het belangrijk dat het leefklimaat aan de Vondellaan behouden blijft.**

De kruising Vondellaan/Van Iddekingeweg blijft een rotonde. Wel hebben we met het oog op het bevorderen van de veiligheid van de fietsers, het plan iets aangepast. De fietsstroken die nu op de rotonde liggen, worden gewijzigd in vrijliggende fietspaden.

Wat betreft de verkeersregelininstallaties die de automobilisten tegenkomen op weg naar de binnenstad: er komen nieuwe verkeerslichten bij de oversteek voor voetgangers en fietsers bij het Gomarus College, vervolgens twee bij de op- en afritten van de A7/A28 en één bij de kruising met de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan. De verkeerslichten worden zo op elkaar afgestemd dat er een 'groene golf' ontstaat, zodat er zo weinig mogelijk opstoppingen ontstaan.

De Vondellaan blijft net als nu een route naar de binnenstad vanuit De Wijert. De toename van het verkeer wordt veroorzaakt door het feit dat er bij de Vondellaan in de nieuwe situatie ook een aansluiting op de ringweg komt. Om de toename van het verkeer op een veilige manier in te passen, is het Inrichtingsplan voor de Vondellaan opgesteld.

Zienswijze 8, 9

**D 2.3 Insprekers vragen waar de verkeerslichten op de Vondellaan geplaatst worden.**

De verkeerslichten in de Vondellaan komen bij de voetgangers-/fietsersoversteek bij het Gomarus College.

Zienswijze 78

**D 2.4 Inspreker merkt op dat bij de nieuwe inrichting van de Vondellaan één rijbaan wordt gerealiseerd per rijrichting. Niet alleen auto's, maar ook het openbaar vervoer gaat gebruik maken van deze weg. Hoe wordt er voor gezorgd dat men op een vlotte manier het centrum kan bereiken?**

De inrichting van de Vondellaan moet enerzijds voldoen aan een vlotte doorstroming, met name voor auto's en openbaar vervoer, en anderzijds de veiligheid en de oversteekbaarheid voor de langzame verkeersdeelnemers garanderen. Met het Inrichtingsplan dat voor de Vondellaan is opgesteld, wordt aan beide voorwaarden voldaan.

Zienswijze 18, 68

**D 2.5 Insprekers vragen of ter hoogte van de P.C. Hooftlaan een vluchtheuvel komt. Zij zijn van mening dat een vluchtheuvel het verkeer zal dwingen een lagere snelheid aan te houden op de Vondellaan, waardoor de situatie veiliger wordt.**

Hier komt inderdaad een oversteek met een vluchtheuvel.

Zienswijze 92

**D 2.6 Inspreker merkt op dat het Vondelpad in de nieuwe situatie geen aansluiting meer heeft op de Vondellaan. Volgens de inspreker bestaat de weg op het terrein van het ROC Menso Alting en het Gomarus College die nu aansluiting biedt op de Vondellaan, dan niet meer.**

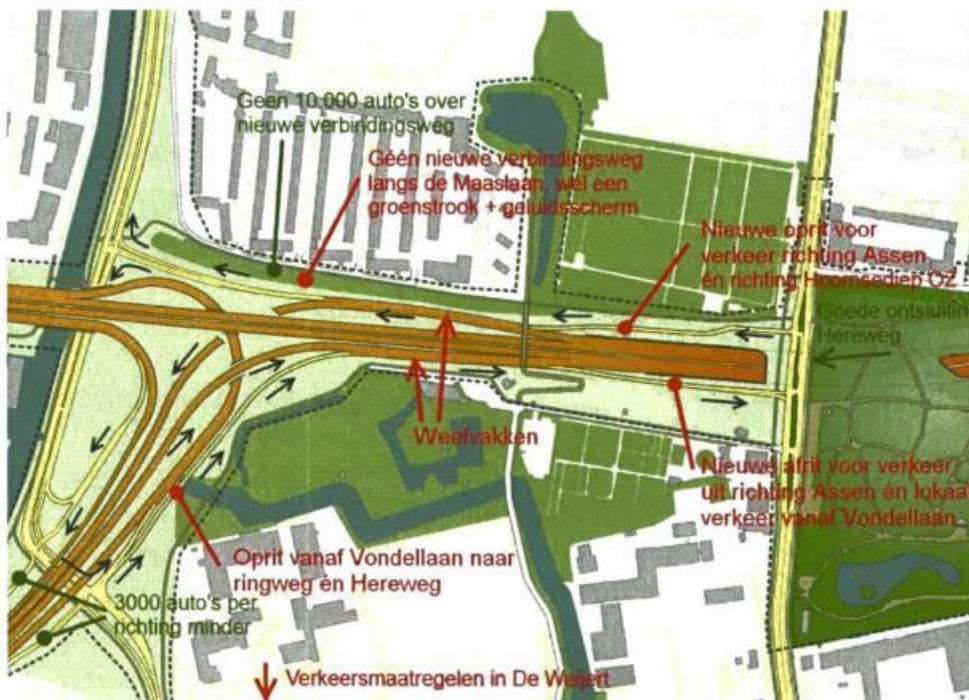
Het Vondelpad eindigt nu inderdaad op de Vondellaan. In de nieuwe situatie krijgt het Vondelpad via een nieuwe verbinding een aansluiting op de H. Roland Holststraat. Vandaar kan het verkeer doorrijden naar de Vondellaan.

Zienswijze 28

**D 2.7 Inspreker betuigt adhesie aan de plannen van stadje Arthur Kamminga (zie afbeelding). Het voorstel om vanaf de verbindingbogen A28-N7 een op- en afrit te maken naar de Hereweg neemt een deel van de bezwaren van de schoolgroep t.a.v. de Vondellaan**



weg, omdat de verkeerstoeename dan beduidend minder is. Het plan van Kamminga om het stuk Vondellaan tussen de op- en afritten af te sluiten voor auto's, lijkt voor de inspreker in alle opzichten grote winst.



In het ontwerp is een aansluiting van de Hereweg op de ringweg gerealiseerd via een nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan. De verbindingsweg is vanuit Helpman zowel via de Hereweg als via de Helperzoom/Waterloolaan te bereiken. Door het deels verdiept aanleggen van de zuidelijke ringweg is een directe aansluiting vanaf de Hereweg op de hoofdrijbaan van de zuidelijke ringweg in westelijke richting technisch niet meer mogelijk.

Deze zienswijze bevat een voorstel om bij de Hereweg één oprit en één afrit te maken tussen de A28 en de Hereweg. Deze sluiten niet aan op de hoofdrijbaan van de zuidelijke ringweg, maar op de verbindingsbogen tussen de A28 en de zuidelijke ringweg.

De projectorganisatie heeft de afgelopen periode uitgebreid onderzoek gedaan naar vier uitwerkingen van deze variant en de uitkomsten van dit onderzoek besproken met dhr. Kamminga. De vier varianten zijn:

- Variant 1: Halve aansluiting Hereweg – A28 met volledige verbindingsweg naast de Maaslaan.
- Variant 2: Halve aansluiting Hereweg – A28 zonder verbindingsweg naast de Maaslaan.
- Variant 3: Halve aansluiting Hereweg – A28 met volledige verbindingsweg naast de Maaslaan en daarbij geen uitwisseling van verkeer tussen Vondellaan en de A28 en N7.
- Variant 4: Halve aansluiting Hereweg – A28 zonder verbindingsweg naast de Maaslaan en daarbij een volledige knip in de Vondellaan voor autoverkeer (niet voor bussen).

De eerste conclusie is dat de op- en afrit technisch 'maakbaar' zijn en het verkeer van de A28 een directere en snellere verbinding met Groningen-Zuid en het centrum van de Hereweg bieden. Maar deze bestemmingen zijn via de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan ook vanuit alle richtingen bereikbaar. Verder blijkt dat de extra kosten voor de uitvoering van deze varianten naar schatting 6 tot 8 miljoen euro bedragen.

De varianten maken de nieuwe verbindingsweg langs de Maaslaan niet overbodig, omdat deze noodzakelijk blijft voor verkeer uit de richting Drachten en Hoogezand.



*Variant 1: meer verkeer N7/Vondellaan/Hereweg Noord, minder op verbindingsweg en Hereweg Zuid*



*Variant 2: meer verkeer N7/Vondellaan/Hereweg Noord, minder op verbindingsweg en Hereweg Zuid*

Van de vier alternatieven hebben de varianten 1 en 2 een onacceptabele consequentie: aanzienlijk meer verkeer bovenop de toename van verkeer in de Vondellaan. Het aantal verkeersbewegingen zou dan op het drukste deel toenemen tot 13.500 motorvoertuigen per etmaal, ten opzichte van 3.500 zonder project. Met de andere inrichting van de Vondellaan zijn de verwachte 11.500 voertuigen goed op te vangen, maar daarmee is de grens wel bereikt.

Bij variant 2 verschuift een deel van de verkeersbewegingen naar de Rivierenbuurt. Het verwijderen van de verbindingsweg bij variant 2 (en ook bij 4), betekent ook dat het verkeer op de zuidelijke ringweg vanuit Drachten en vanuit Hoogezand geen directe aansluiting meer heeft op de Hereweg. Verkeer vanuit Drachten en Hoogezand kan het centrum dan alleen nog via het Emmaviaduct en de Europaweg bereiken, en heeft daarmee een ingang minder dan nu het geval is. De Hereweg is bij het laten vervallen van de nieuwe verbindingsweg voor het verkeer vanaf de zuidelijke ringweg alleen bereikbaar door 'rondjes' te rijden op de



weefvakken tussen de Brailleweg en de Hereweg. Het Julianaplein en de aansluiting Vondellaan/Centrum worden hierdoor erg gevoelig voor verstoringen, die snel tot terugslag op de zuidelijke ringweg kunnen leiden. Gezien de centrale verdeelfunctie van het Julianaplein is dit niet wenselijk.



*Variant 3: meer verkeer N7/omgeving Corpus/Hereweg Noord/Van Ketwich Verschuurlaan/Helperzoomtunnel, minder op verbindingsweg/Vondellaan/Hereweg Zuid*



*Variant 4: meer verkeer N7/ omgeving Corpus/Hereweg Noord/Van Ketwich Verschuurlaan/Helperzoomtunnel, minder op verbindingsweg/Vondellaan/Hereweg Zuid*

Varianten 3 en 4 leveren naast een gedeeltelijke aansluiting op de ring (A28) voor de Hereweg ook een ontlasting voor de Vondellaan op. Dit maakt deze varianten tot interessante alternatieven. Het (gedeeltelijk) afsluiten van de Vondellaan, zoals bij variant 3, leidt weliswaar tot minder verkeer op de Vondellaan, maar zorgt voor meer verkeer in gebieden die juist niet extra belast moeten worden.

Al met al zijn de nadelen groter dan de voordelen:

- Met het Inrichtingsplan Helpman/Coendersborg zijn de verkeersstromen zo geleid dat de verkeersdruk acceptabel is vanuit het oogpunt van veiligheid en leefbaarheid. Beide varianten van de Hereweg-aansluiting trekken meer verkeer aan door Helpman richting de Helperzoomtunnel. Hetzelfde geldt voor de consequenties van de vierde variant voor de Rivierenbuurt.
- De verbeterde bereikbaarheid van de omgeving Martiniziekenhuis als gevolg van een directere aansluiting op de zuidelijke ringweg wordt tenietgedaan door een extra belasting vanwege het (gedeeltelijk) afsluiten van de Vondellaan.
- De varianten 3 en 4 leiden tot meer verkeersbewegingen in De Wijert, tegenover de afname op de Vondellaan.
- Het verschuiven van de verkeersbewegingen op de belangrijke zuid-westroute van de Van Ketwich Verschuurlaan-A28-Laan Corpus den Hoorn vraagt om ingrijpende aanpassingen rondom de aansluiting A28.
- De route A28 Noord van en naar de Van Ketwich Verschuurlaan wordt in geval variant 3 en 4 de in- en uitvalsroute van en naar Groningen-Zuid omdat de Vondellaan vervalt. Dit zorgt voor meer verkeer en vraagt om capaciteitsuitbreiding van de westelijke afrit A28 (vanaf Julianaplein), de kruising aan de westzijde van het wegviaduct en de doorgang onder het viaduct. Gevolg hiervan is dat de beweegbare brug naar het westen moet worden verschoven of dat ruimte moet worden gemaakt om de A28 naar het oosten op te schuiven, inclusief het wegviaduct. Dit is gezien de consequenties voor de omgeving en de hoge investeringskosten, niet wenselijk.
- Bij variant 3 verliest de Vondellaan de afrit vanaf de A28 en de directe aansluiting op de zuidelijke ringweg, waarmee er minder mogelijkheden zijn om de wijken en voorzieningen te bereiken. Dit maakt het verkeerssysteem minder flexibel en minder robuust. Bij variant 4 is ook de route naar de binnenstad niet mogelijk. Uit verkeerskundig onderzoek blijkt dat de vier onderzoeksvarianten deels aan de gestelde doelen voldoen, maar dat zij op andere plekken op het onderliggend wegennet meer verkeer veroorzaken. Deze consequenties zijn onacceptabel of wegen onvoldoende op tegen het beperkte voordeel om de vanaf de Hereweg de A28 te bereiken. Immers: de verbindingsweg biedt een aansluiting naar de A28 én de zuidelijke ringweg. Gelet op met name de verkeerskundige overwegingen is besloten de variant niet nader uit te werken en niet op te nemen in het Tracébesluit.

#### Zienswijze 67

##### ***D 2.8 Inspreker vraagt of het fietspad bij de Vondellaan tussen de Van Ketwich Verschuurlaan en de Van Iddekingeweg vrijliggend wordt.***

Omdat de toename van het verkeer in dit deel van de Vondellaan veel minder is dan in het noordelijke deel, worden hier minder ingrijpende maatregelen getroffen. Ter hoogte van de P.C. Hooftlaan komt een oversteek met vluchtheuvel. Bij de bushalte vlakbij de rotonde bij de Van Iddekingeweg komen vrijliggende fietspaden. In de rest van dit deel van de Vondellaan blijft de situatie zoals die nu is – een rijbaan met aanliggende fietsstroken - gehandhaafd.



#### Zienswijze 78

##### ***D 2.9 Inspreker vindt dat voorzieningen langs de Vondellaan, zoals scholen en winkels, onbereikbaar worden.***

De Vondellaan wordt zo ingericht dat het verkeer goed doorstroomt en de straat veilig is voor fietsers en voetgangers. Er komen vrijliggende fietspaden en veilige oversteekplaatsen voor voetgangers. Daardoor blijven de scholen en winkels goed en veilig bereikbaar.

#### Zienswijze 6, 10

##### ***D 2.10 Insprekers vragen of de voetbalkooi aan de Vondellaan verplaatst kan worden naar het Hendrik de Vriesplantsoen. Dit is volgens de insprekers veiliger en zij hebben de intentie om daar een Cruyff Court te realiseren.***

Ook na de herinrichting van de Vondellaan is er voldoende ruimte om de voetbalkooi op de huidige locatie in te passen. Of verplaatsing van de kooi naar een nieuwe locatie een betere optie is, kan bij de nadere uitwerking in overleg met de belanghebbenden verder worden onderzocht.

### D 3 Parkeerplaatsen

#### Zienswijze 3, 5, 6, 8, 9, 10, 25, 26, 64

##### ***D 3.1 Insprekers vinden dat te veel parkeerplaatsen verdwijnen, terwijl er in de huidige situatie al te weinig parkeerplaatsen aanwezig zijn. Eén inspreker geeft aan dat het wenselijk is om gratis te kunnen parkeren in de hele wijk. Andere insprekers vragen of parkeerplaatsen die mogelijk verdwijnen, elders worden gerealiseerd. Worden bewoners hierbij betrokken?***

De parkeerplaatsen die vanwege de herinrichting van de Vondellaan verdwijnen, worden gecompenseerd op een nieuw parkeerterrein direct naast het Gomarus College, haaks op de Henriëtte Roland Holststraat. Dit parkeerterrein is in het her Inrichtingsplan opgenomen. In het overgrote deel van de wijk is het parkeren gratis.

#### Zienswijze 35/43

##### ***D 3.2 Inspreker verzoekt inzicht te geven in de cijfers van de parkeerbehoefte en de voorgenomen parkeervoorzieningen in en om de Vondellaan.***

Bij de herinrichting van zowel de Maaslaan als de Vondellaan is wat betreft het aantal te realiseren parkeerplaatsen niet gekeken naar cijfers over de parkeerbehoefte, maar naar het aantal parkeerplaatsen dat nu feitelijk aanwezig is. Uitgangspunt is dat het huidige aantal minimaal terug moet komen. In beide Inrichtingsplannen is daarin voorzien.

#### Zienswijze 64

##### ***D 3.3 Inspreker merkt op dat de Inrichtingsplannen duidelijk maken dat een aantal parkeerplaatsen zal verdwijnen waarvoor compensatie moet worden gezocht. Compensatie dient volgens de inspreker vooraf te zijn verzekerd.***

De parkeerplaatsen die door de herinrichting verdwijnen, worden inderdaad gecompenseerd. In het Inrichtingsplan Maaslaan wordt het haaks parkeren vervangen door langsparkeren in de Maaslaan en het daarop aansluitende deel van het Hoornsediep. Uitgangspunt is dat minimaal het huidige aantal terug moet komen. Het Ontwerp-Inrichtingsplan Maaslaan voldoet aan dat uitgangspunt, want er komen in totaal 120 parkeerplaatsen en dat is 15 meer dan in de huidige situatie (105).

De parkeerplaatsen die vanwege de herinrichting van de Vondellaan verdwijnen, worden gecompenseerd op een nieuw parkeerterrein direct naast het Gomarus College, haaks op de Henriëtte Roland Holststraat. Dit parkeerterrein is in het her Inrichtingsplan opgenomen. Het



aantal parkeerplaatsen op dit parkeerterrein is gelijk aan het aantal dat door de herinrichting van de Vondellaan verdwijnt.

#### Zienswijze 23

***D 3.4 Inspreker pleit voor het behouden van parkeerplaatsen in de H. Roland Holststraat. Ook verzoekt inspreker de ingang van de parkeerplaats bij de Vondellaan niet via de H. Roland Holststraat te laten verlopen.***

Uitgangspunt in de plannen is dat het huidige aantal parkeerplaatsen na de herinrichting gehandhaafd blijft. Parkeerplaatsen die verdwijnen, worden gecompenseerd op een nieuw parkeerterrein direct naast het Gomarus College, haaks op de Henriëtte Roland Holststraat. De aansluiting van dat parkeerterrein gaat via de Henriëtte Roland Holstraat, omdat dat de meest verkeersveilige oplossing is.

#### Zienswijze 28

***D 3.5 Inspreker noemt het onacceptabel dat de parkeerplaatsen die aan de Vondellaan verdwijnen, worden gecompenseerd aan het Vondelpad. De schoolcampus van het Gomarus College verwordt daarmee tot een P+R-terrein. Uit het oogpunt van veiligheid en luchtkwaliteit is het beter om de parkeerruimte elders te realiseren. Inspreker noemt hiervoor verschillende opties (parkeren boven de vijvers die aangelegd worden naast de school, het verplaatsen van een deel van de vijver naar het Vondelpad om parkeerruimte te creëren buiten het Vondelpad, parkeren langs de zijkant van de school met insteekhovens, en parkeren onder de nieuw te bouwen sportzaal aan de H.R. Holststraat). Als parkeergelegenheid boven of in plaats van de vijver komt, kan dit ingepast worden in de omgeving door het plaatsen van bomen en/of een groen dak.***

De parkeerplaatsen die in de Vondellaan vanwege de herinrichting van deze straat verdwijnen, zijn bedoeld voor de bewoners van de Vondellaan. Daarom moeten deze op een zo kort mogelijke afstand van de woningen terugkomen. Om die reden is gekozen voor de aanleg van een nieuw parkeerterrein dicht bij de woningen aan de Vondellaan. Het parkeerterrein komt te liggen aan het Vondelpad naast het Gomarus College en is verbonden met de Vondellaan via de Henriëtte Roland Holststraat.

De opties die inspreker noemt als alternatief voor deze oplossing zijn erg kostbaar en vallen ook om die reden af.

### D 4 Fietsverbinding Vondellaan – Brailleweg

#### Zienswijze 16, 25, 26

***D 4.1 Insprekers hebben vragen over het verdiepte fietspad Vondellaan-Brailleweg. Eén inspreker is voor de aanleg hiervan. Andere insprekers merken op dat er geen uitgewerkt plan is voor deze fietsverbinding. Daarnaast vragen zij of voldoende rekening is gehouden met de veiligheid voor weggebruikers op dit punt.***

Deze fietsroute langs het Noord-Willemskanaal is onder andere belangrijk voor scholieren. Dit fietspad wordt verdiept aangelegd. Fietsers hoeven de op- en afritten van de A28 daardoor niet over te steken en kunnen veilig doorfietsen.

In het Ontwerp-Tracébesluit staat nog dat deze fietsverbinding ter hoogte van de Vondellaan twee nieuwe kruisingen met verkeerslichten krijgt. De Stuurgroep ARZ vindt dit niet wenselijk en heeft inmiddels besloten dit fietspad verdiept aan te leggen. Dit is beter voor de veiligheid en het maakt de route sneller. Deze aanpassing is opgenomen in het Tracébesluit.



## D 5 Ontsluiting

Zienswijze 25,26

**D 5.1 Insprekers vragen of de ontsluiting van de nieuwe afrit naar de Vondellaan op de ringweg echt cruciaal is in het ontwerp. Zij zijn benieuwd of er ook een andere oplossing mogelijk is.**

De aansluiting van de Vondellaan op de zuidelijke ringweg (de A7) is een van de nieuwe aansluitingen op de ring. Deze aansluitingen zijn noodzakelijk om het verkeer vanaf de ringweg op een goede en vlotte manier naar de zuidelijke stadswijken te leiden, en vice versa. In het zuidelijke stadsdeel zijn in de nieuwe situatie meerdere aansluitingen, zodat het verkeer wordt gespreid en niet op één plek wordt geconcentreerd. De aansluiting bij de Van Ketwich Verschuurlaan op de A28 (de weg Groningen/Assen) blijft gehandhaafd. Ook de Hereweg behoudt een goede aansluiting met zowel de A28 als de A7. Er komt namelijk een nieuwe verbindingsweg tussen de Hereweg en het Julianaplein. Vandaar kan het verkeer naar zowel de A28 als de A7.

Deze combinatie van aansluitingen zorgt voor een goede bereikbaarheid van het zuidelijke stadsdeel van en naar de A7 en A28.

## E Helpman

- E 1 Veiligheid
- E 2 Verkeersdrukte
- E 3 Inrichting
- E 4 Effectenbeoordeling
- E 5 Kruispunt plateaus en Uitritconstructies
- E 6 Verkeersprognose Helpman en de Wijert
- E 7 Bereikbaarheid en zichtbaarheid Winkelcentrum Helpman
- E 8 Helperzoomtunnel
- E 9 Overig

### E 1 Veiligheid

Zienswijze 21

**E 1.1 Inspreker maakt zich zorgen over de veiligheid voor scholieren en werknemers van het Zernike College aan de Helper Brink, omdat deze straat drukker wordt. Volgens de inspreker is het zebrapad op de kruising Van Iddekingeweg / Hora Siccamingel in de huidige situatie erg onveilig, en zal in de nieuwe situatie de veiligheid voor de scholieren nog verder verslechteren.**

Voor de Helper Brink worden in het Inrichtingsplan Helpman/Coendersborg een aantal verkeersmaatregelen voorgesteld die de veiligheid moeten waarborgen. De Helper Brink wordt een 30 km/uur-gebied. Aan de beide uiteinden wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd, wat het doorgaand verkeer ontmoedigt. Ook worden maatregelen getroffen om het oversteken veilig te maken.

Op de Van Iddekingeweg is de verkeerstoename – zoals blijkt uit de verkeersprognoses – relatief beperkt. Daarom zijn hier geen extra maatregelen voorzien.

Zienswijze 44, 50

***E 1.2 Insprekers maken zich zorgen over de veiligheid in de wijk Helpman. Zij vrezen dat de toename van verkeer op de De Savornin Lohmanlaan en de Goeman Borgesiuslaan leidt tot een onveilige situatie voor weggebruikers. Ze hebben twijfels over de voorgestelde maatregelen en zien graag dat extra veiligheidsmaatregelen worden getroffen op de De Savornin Lohmanlaan.***

Het verkeer op de De Savornin Lohmanlaan en de Goeman Borgesiuslaan neemt inderdaad toe. De toename is echter naar onze opvatting niet zodanig dat het verkeer niet op een veilige manier kan worden ingepast. De De Savornin Lohmanlaan wordt 30 km/uur-gebied en op zowel de Goeman Borgesiuslaan als de De Savornin Lohmanlaan worden maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid te vergroten. De keuze van de maatregelen is maatwerk. Daarom worden deze samen met de bewoners verder uitgewerkt.

Zienswijze 50

***E 1.3 Volgens de inspreker ontbreken suggesties in het verkeersplan Helpman om de twee verzamelwegen/ontsluitingswegen veiliger te maken.***

Omdat er verschillende manieren zijn om de wegen veiliger te maken, is in het verkeersplan aangegeven dat de te treffen maatregelen in overleg met de bewoners verder worden uitgewerkt. Daarom is op de kaart van het verkeersplan de term 'maatwerk' gehanteerd.

Zienswijze 88

***E 1.4 Inspreker vindt de kruising van de Goeman Borgesiuslaan met de Verlengde Hereweg onveilig. Het kruispunt is door de geparkeerde auto's onoverzichtelijk voor weggebruikers. Bij een toename van verkeer in de nieuwe situatie is dit onverantwoord.***

Dit kruispunt is nu door middel van verkeerslichten geregeld en dat blijft in de toekomst zo. Ook het straatparkeren blijft gehandhaafd. Verbreding van het wegprofiel zou namelijk kunnen uitnodigen tot sneller rijden en dat willen we hier voorkomen. Samen met de bewoners gaan we kijken of op dit kruispunt nog aanvullende maatregelen nodig zijn om te benadrukken dat het verkeer vanaf de Verlengde Hereweg hier een woonwijk inrijdt.

## **E 2 Verkeersdrukte**

Zienswijze 69

***E 2.1 Inspreker wenst dat de Hereweg en de Verlengde Hereweg autoarmer worden. De inspreker vindt een drukke weg midden in een woonwijk niet prettig en niet passen in het winkelgebied van Helpman.***

Volgens de verkeersprognoses wordt het bij de uitvoering van het project Aanpak Ring Zuid rustiger op de Hereweg en de Verlengde Hereweg. Daarmee wordt voldaan aan de wens van de inspreker.

Zienswijze 19,21

***E 2.2 Insprekers maken zich zorgen over toenemend verkeer op de Van Iddekingeweg. Het wordt volgens hen drukker op de route Van Iddekingeweg naar de Hereweg en van de Van Iddekingeweg naar de Helper Brink, waardoor de veiligheid voor senioren en kinderen verslechtert. Eén inspreker stelt voor de stoplichten op de Van Iddekingeweg/Hereweg niet altijd te laten reguleren door bussen om voor betere doorstroming te zorgen. Daarnaast pleit de inspreker ervoor dat aparte fietsstoplichten worden gerealiseerd en voor slechtweestoplichten voor fietsers.***



Op de Van Iddekingeweg is de verkeerstoename – zoals blijkt uit de verkeersprognoses – relatief beperkt. Daarom zijn hier in het kader van het project Aanpak Ring Zuid geen extra maatregelen voorzien.

Zienswijze 29, 73, 81

***E 2.3 Volgens de inspreker wordt de De Savornin Lohmanlaan drukker in de nieuwe situatie. Eén inspreker geeft aan dat het maken van een 30 km-zone geen oplossing is voor de verkeersonveiligheid, de extra uitlaatgassen en de extra geluidsoverlast die wordt veroorzaakt door de toename van het autoverkeer. Een andere inspreker merkt op dat de toename van verkeer gevolgen zal hebben voor de beschermde diersoorten die in de omgeving van de Savornin Lohmanlaan leven. Zoals de Erinaceus Europaeus (egel), Sciurus vulgaris (eekhoorn) en vleermuizen.***

De veronderstelling dat het in de De Savornin Lohmanlaan drie tot vier keer drukker wordt, is niet juist. Dat blijkt uit de verkeersprognoses. Het verkeer neemt inderdaad toe, maar niet zodanig dat het verkeer niet goed kan worden ingepast. Met de invoering van een 30 km/uur-regime en het treffen van maatregelen om de oversteekbaarheid te vergroten, kunnen de nadelige effecten van de verkeerstoename in onze ogen voldoende worden gecompenseerd. Dat geldt voor de effecten voor geluid en lucht en ook voor de gevolgen voor beschermde diersoorten.

Zienswijze 50, 79

***E 2.4 Insprekers vinden dat de Helperzoom en de Helper Brink te druk worden. Dit past volgens één inspreker niet bij het karakter van de woonwijk.***

Het Inrichtingsplan voor Helpman bestaat uit een verkeersplan met een samenhangend pakket verkeersmaatregelen dat gericht is op een leefbare en veilige wijk. De verkeerscirculatie in de wijk wordt met het verkeersplan zodanig gewijzigd dat autoverkeer in de meest kwetsbare gebieden – met name daar waar de scholen zijn geconcentreerd – wordt ontmoedigd. Bovendien wordt het overgrote deel van Helpman/Coendersborg 30 km/uur-gebied. Ook worden in diverse straten maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten. Naar onze opvatting is de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de wijk met het verkeersplan goed gewaarborgd.

### **E 3 Inrichting**

Zienswijze 4

***E 3.1 Inspreker maakt zich zorgen over het behouden van het groene, besloten en historische karakter van de wijk Helpman.***

De belangrijkste maatregelen die met het verkeersplan worden getroffen, zijn wijzigingen in de verkeerscirculatie, het verruimen van het 30 km/uur-gebied en het treffen van maatwerkmaatregelen om de oversteekbaarheid te vergroten. Deze maatregelen gaan niet gepaard met grote ingrepen in het groen en de ruimtelijke structuur van de wijk.

Zienswijze 81

***E 3.2 Inspreker stelt de volgende aanvullingen voor op het plan voor Helpman, om het verkeer te beperken en de veiligheid te houden zoals die nu is:***

- ***Op de kruising met de Verlengde Hereweg eenrichtingsverkeer, zodat verkeer wel de De Savornin Lohmanlaan in kan, maar niet er uit. Dit verkeer kan de wijk verlaten via de Helper Brink.***
- ***De voorgestelde 30 km/uur-grens en verboden voor vrachtverkeer.***



- ***De eveneens voorgestelde verkeersdrempels zijn goed, maar moeten scherp en hoog genoeg zijn om het verkeer ook daadwerkelijk te dwingen af te remmen.***
- ***Aanleg van fietspaden.***

De De Savornin Lohmanlaan moet in onze optiek tweerichtingsverkeer behouden met het oog op een goede bereikbaarheid van de wijk. Verder moet het 30 km/uur-gebied naar onze mening ook bereikbaar blijven voor vrachtverkeer, omdat het gaat om bestemmingsverkeer. In een 30 km/uur-gebied is het niet gebruikelijk aparte fietspaden aan te leggen. Ook in Helpman wordt daar niet voor gekozen. De veiligheid voor fietsers en voetgangers wordt op een andere manier geborgd, zoals door het aanbrengen van inritconstructies bij het inrijden van het 30 km/uur-gebied en kruispuntverhogingen of verkeersdrempels in het 30 km/uur-gebied zelf. Die maatregelen kunnen op verschillende manier worden vorm gegeven. Dat gebeurt in overleg met de belanghebbenden in de wijk (bewoners, scholen en bedrijven).

#### Zienswijze 2

***E 3.3 Inspreker merkt op dat in de Helper Brink een knip wordt toegepast. De inspreker is van mening dat deze knip ook toegepast moet worden in de De Savornin Lohmanlaan.***

In het verkeersplan is er niet voor gekozen een knip aan te brengen in de De Savornin Lohmanlaan. De weg blijft over de volle lengte tweerichtingsverkeer, zodat de aanwezige centrumvoorzieningen – waaronder de supermarkt – goed bereikbaar blijven. Om de veiligheid te waarborgen, wordt hier wel een 30 km/uur-regime ingevoerd. Op deze wijze worden de nadelige effecten van de verkeerstoename in onze ogen voldoende gecompenseerd.

#### Zienswijze 69

***E 3.4 Inspreker merkt op dat veel kleine kinderen naar school gaan aan de Helper Brink. Die hebben volgens de inspreker belang bij een rustig straatbeeld, evenals bewoners van verpleegtehuis Coendershof.***

Deze opmerking is terecht. Daarom wordt de Helper Brink een 30 km/uur-gebied en aan de beide uiteinden van de straat wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd. Dat ontmoedigt het doorgaand verkeer. Ook worden maatregelen getroffen om het oversteken veilig te maken.

#### Zienswijze 83

***E 3.5 Inspreker vindt dat de Helper Brink een 30 km/uur-zone moet worden. Daarnaast pleit de inspreker voor het invoeren van eenrichtingsverkeer aan beide uiteinden van deze straat.***

De Helper Brink wordt inderdaad een 30 km/uur- gebied en aan de beide uiteinden van de straat wordt eenrichtingsverkeer ingevoerd.

#### Zienswijze 7, 22, 81

***E 3.6 Insprekers vinden dat de Helperzoom een 30 km/uur-zone moet worden om de veiligheid te waarborgen voor verschillende weggebruikers, zoals schoolgaande kinderen, senioren en fietsers. Een van de insprekers vindt dat een 30 km/uur-zone op deze straat toegepast moet worden in verband met geluidsoverlast.***

In het verkeersplan Helpman/Coendersborg wordt het overgrote deel van Helpman/Coendersborg 30km/uur-gebied. Het zuidelijke deel van de Helperzoom (het deel ten zuiden van de Helper Brink) en de Goeman Borgesiuslaan vormen daarop een uitzondering . Deze twee straten zijn in het verkeersplan aangeduid als 'verzamelwegen'. Deze wegen 'verzamen' het verkeer uit de wijk en 'brengen' dit naar de twee gebiedsontsluitingswegen van de wijk: de Hereweg/Verlengde Hereweg en de Duinkerkenstraat. Gelet op de functie van 'verzamelweg', behouden deze straten hun maximumsnelheid van 50 km/uur en zijn ze geen onderdeel van het 30 km/uur-gebied.



Wel worden hier vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid maatregelen getroffen om de overstekbaarheid voor fietsers en voetgangers te waarborgen. Deze maatregelen worden nader uitgewerkt in overleg met de bewoners.

#### Zienswijze 7

***E 3.7 Inspreker stelt voor om een verbinding te maken van de Helperzoom naar de Verlengde Hereweg via de Engelse Kamp. Dit ter ontlasting van de zuidelijke helft van de Helperzoom.***

Dit voorstel wijzen wij af. De mogelijke voordelen, zoals ontlasting van het zuidelijke deel van de Helperzoom, wegen niet op tegen de nadelen. Het is een grote ingreep, waarvoor de fysieke ruimte ontbreekt.

#### Zienswijze 52

***E 3.8 Inspreker stelt voor om – als uitvoering van de voorgenomen definitieve afsluiting van de Engelse Kamp voor autoverkeer (ter hoogte van het Helperdiep) – de dam over het Helperdiep (tussen Coendersweg en Engelse Kamp) te vervangen door een lichte brug. Volgens de inspreker wordt zo de ecologische verbinding verbeterd en wordt het fraaie open zicht op het Helperdiep hersteld.***

De Engelse Kamp (ter hoogte van het Helperdiep) blijft volgens het verkeersplan inderdaad afgesloten voor autoverkeer. Maar de uitvoering van die maatregel in de vorm van een brug die de huidige dam vervangt (om daarmee de ecologische verbinding te verbeteren en het open zicht op het Helperdiep te herstellen) is een kostbare ingreep en niet realiseerbaar binnen de financiële kaders van het verkeersplan.

#### Zienswijze 52

***E 3.9 Inspreker stelt voor het oostelijke deel van de Helperlinie uitsluitend in te richten voor voetgangers en fietsers. Er zou geen gemotoriseerd vervoer moeten worden toegelaten over deze passage, zeker niet als alternatieve verbinding naar de Helperzoom. De verbinding voor hulpdiensten, die over het grondgebied van Forensisch Psychiatrisch Centrum Dr. S. van Mesdag loopt, vormt volgens de inspreker daarop een terechte uitzondering. Omdat deze verbinding niet helemaal doorloopt tot het wegdek van de Engels Kamp, zal deze verbinding daarop moeten worden aangepast.***

De opvatting om op deze route geen gemotoriseerd verkeer toe te laten – conform de huidige situatie – delen wij en is daarom ook niet in de plannen opgenomen. De hulpdiensten op deze route vormen daarop inderdaad een uitzondering. Hiervoor hoeft de verbinding niet te worden aangepast, omdat deze daarvoor voldoende op is ingericht.

#### Zienswijze 83

***E 3.10 Inspreker vindt dat de trajectkruising met de Helperzoom een doorsnijding is van de groene long, die voor allerlei dieren belangrijk is.***

De Helperzoom is onderdeel van de stedelijke ecologische structuur (SES). Als die wordt doorsneden, moeten waar nodig compenserende maatregelen worden getroffen, bijvoorbeeld compensatie van bomen en houtopstanden, watercompensatie en faunapassages. Bij de realisatie van de Helperzoomtunnel is sprake van een doorsnijding van het SES-gebied. Voor de realisatie van de tunnel is een omgevingsvergunning aangevraagd. In de Ruimtelijke Onderbouwing die hoort bij de aanvraag voor de omgevingsvergunning, is aangegeven hoe de groen- en watercompensatie wordt ingevuld. Daarmee voldoet de aanleg van de tunnel aan de bepalingen uit het natuurbeschermingsrecht.



### Zienswijze 76

**E 3.11 Inspreker vermoedt dat de vijver aan de Helperzoom niet meer gebruikt zal worden als recreatievijver, doordat de verkeersdrukke op dit punt toeneemt. De inspreker denkt dat ouders hun kinderen niet willen blootstellen aan het verkeer rondom deze vijver.**

Bij de aanleg van de Helperzoomtunnel wordt rekening gehouden met een goede oversteekbaarheid voor voetgangers en veiligheid voor fietsers. De vijver kan daardoor ook in de toekomst als recreatievijver worden gebruikt.

### Zienswijze 83

**E 3.12 Inspreker vindt dat op de kruising met de Helperzoom een zo klein mogelijke rotonde aangelegd dient te worden. Daarnaast wenst de inspreker een aanvulling van het groen op deze locatie.**

Voor de aansluiting van de Helperzoomtunnel op de Helperzoom gelden twee uitgangspunten:

1. de aansluiting moet verkeersveilig zijn;
2. de te kiezen oplossing moet ruimtelijk goed inpasbaar zijn.

In de Ruimtelijke Onderbouwing voor de omgevingsvergunning Helperzoomtunnel is een kruising opgenomen die volgens ons voldoende veiligheid biedt voor fietsers en overige weggebruikers (zie Ruimtelijke Onderbouwing Helperzoomtunnel, hoofdstuk 3.2). Een rotonde, die veilig is en voor voldoende doorstroming zorgt, komt door het benodigde ruimtebeslag onvoldoende tegemoet aan de eis van ruimtelijke inpasbaarheid. Daarom kiezen wij voor de oplossing die in de omgevingsvergunning is opgenomen. De weg vanuit de tunnel sluit volgens dit ontwerp aan op de Helperzoom, waarbij de weg vanuit de tunnel en de Helperzoom in zuidelijke richting de voorrangsweg vormen. De Helper Brink en de Helperzoom in noordelijke richting sluiten hierop aan door middel van een inritconstructie, zodat duidelijk is dat die straten tot het 30 km/uur-gebied behoren. Fietsers die vanuit het zuiden komen, krijgen op het kruispunt een oversteekplaats, zodat ze veilig kunnen oversteken richting de Helperzoom noordzijde en de Helper Brink.

In het ontwerp voor de tunnel wordt ook rekening gehouden met groen- en watercompensatie.

Overigens vindt momenteel een studie plaats naar een verbetering van de fietsroute tussen Haren en Groningen. De ideeën gaan in de richting van een herprofilering van de Helperzoom, waarbij aan de westzijde van de Helperzoom een vrijliggend fietspad wordt aangelegd met tweerichtingsverkeer voor fietsers en waarbij de fietsstrook aan de oostzijde wordt opgeheven. Deze maatregel valt echter buiten de scope van het project Helperzoomtunnel en besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden. Mocht dit plan doorgang vinden, dan verandert ook de kruising Helper Brink / Helperzoom.

### Zienswijze 27, 30, 31, 38, 69, 84

**E 3.13 Meerdere insprekers vinden dat de Goeman Borgesiuslaan een 30 km/uur-zone moet worden.**

In het verkeersplan Helpman/Coendersborg is gekozen voor de volgende verkeersstructuur (zie ook de kaart bij het verkeersplan).

De hoofdwegen aan de westzijde van de wijk – de Hereweg/Verlengde Herweg – en aan de oostzijde van de wijk – de Duinkerkenstraat – zijn de twee ‘gebiedsontsluitingswegen’. Vanaf die twee hoofdwegen wordt de wijk ontsloten. Daarom wordt daarvoor de term ‘gebiedsontsluitingsweg’ gehanteerd. Op die twee hoofdwegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Het gebied daartussen – de woonwijk Helpman/Coendersborg – wordt voor het overgrote deel 30 km/uur-gebied.



Een uitzondering op het 30 km/uur-regime in Helpman/Coendersborg vormen de Goeman Borgesiuslaan en het zuidelijk deel van de Helperzoom (het deel ten zuiden van de Helper Brink). Deze twee straten zijn in het verkeersplan aangeduid als 'verzamelwegen'. Deze wegen 'verzamelen' het verkeer uit de wijk en 'brengen' dit naar de twee gebiedsontsluitingswegen van de wijk: de Hereweg/Verlengde Hereweg en de Duinkerkenstraat. Gelet op de functie van 'verzamelweg', behouden deze straten hun 50 km/uur-regime en gaan ze geen onderdeel uitmaken van het 30 km/uur-gebied. Wel worden hier vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te waarborgen. Deze maatregelen worden nader uitgewerkt in overleg met de bewoners.

Zienswijze 50, 61, 84, 85, 86, 87

***E 3.14 Insprekers vinden dat de Goeman Borgesiuslaan, gezien het profiel en de ligging, niet geschikt is om een toenemende verkeersstroom op te nemen, ondanks de aanpassingen. Een inspreker vindt dat de Goeman Borgesiuslaan een ontsluitingsweg wordt en niet een 'verzamelweg', zoals de straat in de plandocumenten genoemd wordt. Een andere inspreker vreest dat de laan ingrijpend gewijzigd en wellicht zelfs verbreed zal worden. Dit leidt volgens de insprekers tot aantasting van een van de mooiste lanen van de wijk Helpman. Een inspreker zou het betreuren als er bomen gekapt moeten worden omwille van verkeer. Daarnaast vraagt men welke maatregelen de gemeente neemt om de verkeersstroom op en rond de Goeman Borgesiuslaan beperkt te houden.***

Op de Goeman Borgesiuslaan zal de verkeersintensiteit met circa 2.000 motorvoertuigen toenemen (ten opzichte van de referentiesituatie; dat is de situatie zonder project). De Goeman Borgesiuslaan is qua weginrichting en wegprofiel geschikt om deze toename op te vangen. De weg wordt daarom ook niet verbreed en er hoeven ook geen bomen te worden gekapt. Wel wordt in het verkeersplan Helpman/Coendersborg een aantal aanvullende maatregelen voor de Goeman Borgesiuslaan voorgesteld om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten.

Zienswijze 31

***E 3.15 Inspreker vindt dat er stil asfalt aangelegd moet worden op de Goeman Borgesiuslaan.***

Op de Goeman Borgesiuslaan komt – op het deel waar dat nu nog ontbreekt – inderdaad stil asfalt. De Goeman Borgesiuslaan heeft in de nieuwe situatie dus over de gehele lengte stil asfalt.

Zienswijze 45

***E 3.16 Inspreker stelt dat de herinrichting van Helpman zorgt voor extra verkeer op de Beethovenlaan, wat zal zorgen voor ernstige geluidhinder en uitstoot van fijn stof en CO2. Daarom vindt de inspreker een heroverweging van het Inrichtingsplan Helpman nodig, waarbij maatregelen getroffen moeten worden die de verkeerstoenames in de wijk zo veel mogelijk voorkomen.***

Volgens de verkeersprognoses neemt het verkeer in de Beethovenlaan toe met circa 700 à 800 motorvoertuigen per etmaal. Naar onze mening leidt dit niet tot een onaanvaardbare situatie. De Beethovenlaan wordt onderdeel van het 30 km/uur-gebied, waardoor de veiligheid en de leefbaarheid hier voldoende worden gewaarborgd.

Zienswijze 25, 26

***E 3.17 Insprekers vragen of het verkeer in de Van Ketwich Verschuurlaan toeneemt. Daarnaast vragen zij of deze straat in zijn huidige vorm blijft bestaan, inclusief de groenstrook tussen de Vestdijklaan en de Queridolaan.***



Het verkeer op de Van Ketwich Verschuurlaan neemt volgens de verkeersprognoses toe met circa 1.500 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van de referentiesituatie (de situatie zonder project). Wij zien hierin geen reden om de straat opnieuw in te richten. Bij de aansluiting van de Van Ketwich Verschuurlaan op de A28 wordt de weg wel aangepast. Om een goede doorstroming van het verkeer richting Assen te waarborgen, wordt de opstelstrook voor linksafslaand verkeer hier verlengd.

#### Zienswijze 22

**E 3.18 Inspreker pleit voor het behoud van de Helperzoom-noord (de weg langs DUO, door het beoogde plantsoen) als tweede 'verzamelweg'. Dan is er één verbindingsweg naar het noorden en één verbindingsweg naar het zuiden.**

Een van de belangrijke onderdelen van het plan Aanpak Ring Zuid is het wegnemen van de huidige barrière van de ring. De ringweg wordt in dit deel van de stad verdiept aangelegd en daarbovenop komt een groot nieuw park: het Zuiderplantsoen. Het gebied rondom DUO/Belastingdienst is daar een essentieel onderdeel van. Het handhaven van de weg langs DUO/Belastingdienst zou het nieuwe park doorsnijden en dat strookt niet met onze ambities voor het nieuwe Zuiderplantsoen.

Overigens behoudt Helpman een noordelijke ontsluiting via de Waterloolaan, die tweerichtingsverkeer krijgt.

#### Zienswijze 80, 83

**E 3.19 Inspreker merkt op dat in de plandocumenten niets gezegd wordt over de gevolgen voor de inrichting van het Groenesteinpark. Een andere inspreker vindt dat eikenbomen van het Groenesteinpark een wezenlijk onderdeel uitmaken van het park en moeten blijven.**

De herinrichting van de Helper Brink – als onderdeel van het verkeersplan Helpman/Coendersborg – tast het Groenesteinpark niet aan.

De Helper Brink behoudt zijn huidige profiel en wordt onderdeel van het 30 km/uur-gebied. In overleg met de bewoners en andere belanghebbenden (zoals de scholen) worden de 30 km/uur-maatregelen voor de Helper Brink verder uitgewerkt. Daarbij gaat het met name om inritconstructies bij de ingang van de straat en kruispuntverhogingen (of drempels).

#### Zienswijze 14

**E 3.20 Inspreker vindt dat de eerste 100 meter van de Chopinlaan (vanaf De Savornin Lohmanlaan) tweerichtingsverkeer moet blijven.**

Dit gedeelte van de Chopinlaan blijft inderdaad tweerichtingsverkeer.

#### Zienswijze 56

**E 3.21 Inspreker stelt voor om nog een extra parkeerplaats aan de Verlengde Hereweg te blokkeren om automobilisten die afslaan op de Helper Oostsingel een beter zicht te geven op aankomend fietsverkeer.**

Deze suggestie wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van het plan.

#### Zienswijze 56

**E 3.22 Inspreker is blij met de invoering van eenrichtingsverkeer in de Helper Oostsingel. Hiermee komt volgens de inspreker een einde aan veel verkeersstagnatie en onveiligheid. Voor de verkeersveiligheid is ook de rijrichting van belang. Deze is volgens de inspreker terecht van west naar oost geprojecteerd.**

Hier nemen wij met instemming kennis van.



#### Zienswijze 56

##### ***E 3.23 Inspreker stelt voor om eenrichtingsverkeer (van noord naar zuid) in te voeren in de Brinklaan.***

Bij de verdere uitwerking van het verkeersplan zullen wij deze suggestie meenemen. Daarbij worden de bewoners van de betreffende straten betrokken, zodat we kunnen beoordelen of deze maatregel op draagvlak kan rekenen.

#### Zienswijze 56

##### ***E 3.24 Inspreker stelt voor eenrichtingsverkeer in te voeren ter hoogte van de lus Wagnersingel en Bachkade en de richting ingaand bij de Wagnersingel en uitgaand bij de Bachkade.***

Bij de verdere uitwerking van het verkeersplan zullen wij deze suggestie meenemen. Daarbij worden de bewoners van de betreffende straten betrokken, zodat we kunnen beoordelen of deze maatregel op draagvlak kan rekenen.

#### Zienswijze 7

##### ***E 3.25 Inspreker vindt dat de Bloemersmaborgtunnel alleen opengesteld moet worden voor fietsverkeer. Overig verkeer dient volgens de inspreker gebruik te maken van de Helperzoomtunnel in verband met geluidsoverlast.***

De Bloemersmaborgtunnel is inderdaad alleen maar bestemd voor fietsverkeer. De Helperzoomtunnel is bestemd voor autoverkeer (met uitzondering van vrachtverkeer), openbaar vervoer, hulpdiensten en fietsers/voetgangers.

## **E 4 Effectenbeoordeling**

#### Zienswijze 64

##### ***E 4.1 Inspreker vindt dat een effectenbeoordeling voor de Inrichtingsplannen uitgevoerd moet worden. Volgens de inspreker is het onduidelijk wat de gevolgen zullen zijn voor de verkeersintensiteiten in deze wijk en wat dit voor effecten heeft op de verkeersveiligheid en het woon- en leefklimaat. Omdat de effecten niet zijn beschreven, is het onmogelijk om een mening te geven.***

In de verkeersprognoses die zijn opgesteld voor het project Aanpak Ring Zuid, zijn ook prognoses opgesteld voor de wijk Helpman/Coendersborg. Daarbij is rekening gehouden met het verkeersplan. Het verkeersplan is gekoppeld aan de aanleg van de Helperzoomtunnel. In de Ruimtelijke Onderbouwing voor de omgevingsvergunning Helperzoomtunnel zijn de effecten van de voorgestelde verkeersmaatregelen in beeld gebracht, onder meer de effecten op lucht en geluid.

## **E 5 Kruispuntplateaus en uitritconstructies**

#### Zienswijze 24

##### ***E 5.1 Inspreker geeft aan dat in het Ontwerp-Inrichtingsplan gesproken wordt over 'kruispuntplateaus en uitritconstructies' (zie bladzijde 86). Deze staan echter niet opgenomen in het bijbehorende kaartje op dezelfde bladzijde. Zo is het plan volgens de inspreker niet te beoordelen.***

De betreffende maatregelen zijn op het kaartje van het verkeersplan aangeduid als 'verkeersplateau' respectievelijk 'maatwerk'. Voor beide maatregelen geldt dat ze in overleg met bewoners verder worden uitgewerkt, zodat in gezamenlijk overleg kan worden bepaald hoe dit het meest effectief kan worden vormgegeven.

Zienswijze 37, 46/47

**E 5.2 Insprekers vinden dat de beschikbare parkeergelegenheid en bereikbaarheid van supermarkt Poiesz ten koste gaat van de ingetekende verkeersplateaus. Inspreker verzoekt de plateaus zo te verplaatsen, dat dit niet ten koste gaat van parkeergelegenheid voor de winkels en evenmin ten koste zal gaan van de bereikbaarheid van de winkelruimte en laad- en losverkeer.**

De situering en de vormgeving van de verkeersplateaus zal in overleg met Poiesz en de vertegenwoordigers van de supermarkt verder worden uitgewerkt. Uitgangspunt daarbij is dat de huidige parkeercapaciteit bij het winkelcentrum gehandhaafd blijft en de inrichting ook niet ten koste gaat van de bereikbaarheid voor laad- en losverkeer.

Zienswijze 50, 67

**E 5.3 Een van de insprekers vindt dat verkeersplateaus de veiligheid van fietsers en voetgangers onvoldoende garanderen. De twee geplande uitritconstructies zullen op de Helperzoom nauwelijks het rijgedrag van automobilisten beïnvloeden. De inspreker verwacht dat de groei van het verkeer tot een bijzonder gevaarlijke situatie op de hoek Helperzoom-Goeman Borgesiuslaan leidt. Een andere inspreker vindt dat het aanbrengen van kruispuntplateaus geen meerwaarde heeft. Hij meent dat bij deze plateaus eerst geremd en daarna weer opgetrokken moet worden, waardoor het verkeer onrustiger wordt. Bovendien neemt de geluidshinder toe.**

Verkeersplateaus, inritconstructies en maatregelen die de oversteekbaarheid vergroten, kunnen op verschillende manieren worden vormgegeven. Daarom is ervoor gekozen dit in het verkeersplan niet helemaal uit te werken, maar dat in het vervolgtraject te doen. Dat gebeurt in overleg met de bewoners, zodat maatwerk kan worden geleverd en er rekening kan worden gehouden met de verschillende wensen en eisen. Ook de scholen in de wijk worden daarbij betrokken.

## **E 6 Verkeersprognose Helpman en de Wijert**

Zienswijze 27, 31

**E 6.1 Insprekers stellen voor een verkeersprognose op te stellen op basis van een noordelijke ontsluiting van Helpman. De effecten van deze ontsluiting op de verkeersstromen in Helpman en in De Wijert (Vondellaan) zouden volgens hen berekend moeten worden.**

Helpman behoudt in de nieuwe situatie een noordelijke ontsluiting: de Waterloolaan. In de verkeersprognoses is hier rekening mee gehouden.

Zienswijze 38, 77, 78, 82, 89

**E 6.2 Insprekers vinden dat het Inrichtingsplan voor Helpman leidt tot een toename van de verkeersdruk in De Wijert. Dit zorgt volgens de insprekers voor een verslechtering van de verkeersveiligheid in deze wijk.**

Het Inrichtingsplan voor Helpman leidt niet tot extra verkeersstromen door De Wijert, zo blijkt uit de verkeersprognoses die voor het project zijn opgesteld. Hierin is rekening gehouden met de uitvoering van het verkeersplan Helpman/Coendersborg.



## E 7 Bereikbaarheid en zichtbaarheid Winkelcentrum Helpman

### Zienswijze 37

**E 7.1 Inspreker vindt dat het voor de bewoners van de wijk Helpman lastiger wordt om op een zo efficiënt mogelijke wijze naar de Poiesz Supermarkt te rijden. Dit zorgt volgens de inspreker voor omzetting, zowel tijdens de bouw als daarna.**

Het winkelcentrum blijft ook in de toekomst goed bereikbaar. De De Savornin Lohmanlaan blijft namelijk een weg met tweerichtingsverkeer. Ook de aanrijroutes vanaf de (Verlengde) Hereweg en vanaf de Helperzoom veranderen niet. Wel veranderen de rijroutes in de omliggende woonstraten van het winkelcentrum, met name om het gebied rondom de Helper Brink, waar veel scholen zijn gevestigd, te ontlasten. Dat leidt weliswaar tot een verschuiving van verkeersstromen in dat deel van de wijk, maar niet tot een slechtere bereikbaarheid van de supermarkt.

### Zienswijze 46, 47

**E 7.2 Volgens de inspreker wordt in de nieuwe situatie doorgaand verkeer in de De Savornin Lohmanlaan ontmoedigd. Hij noemt een goede bereikbaarheid en zichtbaarheid van groot belang voor een gezonde exploitatie van het winkelcentrum aan deze straat. Naar het oordeel van de inspreker wordt het winkelcentrum onevenredig door deze verkeersmaatregelen getroffen. De inspreker verzoekt om de De Savornin Lohmanlaan toegankelijk te houden voor doorgaand verkeer en wijst er daarnaast op dat hij goede bewegwijzering op de Verlengde Hereweg en op de nieuwe 'verzamelweg' essentieel vindt.**

Voor onze reactie op deze zienswijze verwijzen we naar reactie E 7.1. Als aanvulling daarop merken we op dat er geen aanleiding is om maatregelen te treffen in het kader van de bewegwijzering, aangezien de aan- en afvoerroutes vanaf de Verlengde Hereweg niet wijzigen.

### Zienswijze 37, 46, 47

**E 7.3 Insprekers wijzen erop dat de Poiesz supermarkt bevoorrad wordt via de Beethovenlaan. Door het instellen van eenrichtingsverkeer in deze straat, kan bevoorradingsverkeer in de nieuwe situatie niet meer terugrijden naar Savornin Lohmanlaan. Het vrachtverkeer moet dwars door de achterliggende woonwijk, langs de scholen aan de Helperbrink, om uiteindelijk via de Helperzoom of de Verlengde Hereweg de wijk te kunnen verlaten. Deze situatie is volgens de insprekers ongewenst. Insprekers verzoeken om toe te staan dat het bevoorradingsverkeer van het winkelcentrum in beide richtingen van de Beethovenlaan gebruik mag blijven maken.**

Het Inrichtingsplan wordt naar aanleiding van deze zienswijze aangepast: in het zuidelijke deel van de Beethovenlaan (tot de Schubertlaan) blijft het tweerichtingsverkeer gehandhaafd. Het winkelcentrum blijft daardoor ook voor de bevoorrading goed bereikbaar. Dat geldt ook voor het in de Beethovenlaan gevestigde Garagebedrijf Traas.

### Zienswijze 13

**E 7.4 Inspreker wil graag dat er een avondregeling komt voor betaald parkeren aan de straatzijde van Garagebedrijf Traas. Daarnaast vindt de inspreker dat er alleenrecht moet gelden voor parkeerplaatsen voor het garagebedrijf (Schutterspad). Ook zou de inspreker een aantal parkeerplaatsen aan de Schubertlaan (zuidzijde) toegewezen willen krijgen.**

In de wijk geldt geen betaaldparkeerregime en er is naar onze opvatting ook geen aanleiding om dat nu in te voeren. Het reserveren van openbare parkeerplaatsen voor particulier gebruik wijzen wij af, omdat dit niet strookt met het uitgangspunt dat parkeerplaatsen op straat voor iedereen beschikbaar moeten zijn.



## E 8 Helperzoomtunnel

### Zienswijze 24

**E 8.1 Inspreker vindt dat de consequenties voor de fietsersstroom door de aanleg van de Helperzoomtunnel in kaart gebracht moeten worden. De inspreker oppert de suggestie om een apart fietspad over de autotunnel aan te leggen, zodat de twee verkeersstromen elkaar niet kruisen.**

Het aanleggen van een fietspad over de tunnel is hier ruimtelijk niet in te passen. Zo'n oplossing leidt namelijk ofwel tot een hoge fietsbrug, ofwel tot een diepere autotunnel. Beide opties hebben te grote gevolgen voor de directe omgeving. Om die reden wordt deze suggestie als niet realistisch beschouwd.

In de Ruimtelijke Onderbouwing voor de omgevingsvergunning Helperzoomtunnel is een kruising opgenomen die volgens ons voldoende veiligheid biedt voor fietsers en overige weggebruikers (zie Ruimtelijke Onderbouwing Helperzoomtunnel, hoofdstuk 3.2). Overigens vindt momenteel een studie plaats naar een verbetering van de fietsroute tussen Haren en Groningen. De ideeën gaan in de richting van een herprofilering van de Helperzoom, waarbij aan de westzijde van de Helperzoom een vrijliggend fietspad wordt aangelegd met tweerichtingsverkeer voor fietsers en waarbij de fietsstrook aan de oostzijde wordt opgeheven. Deze maatregel valt echter buiten de scope van het project Helperzoomtunnel en besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden. Mocht dit plan doorgang vinden, dan verandert ook de kruising Helper Brink / Helperzoom.

### Zienswijze 45

**E 8.2 Inspreker vindt dat de Helperzoomtunnel geen structurele oplossing biedt voor de te verwachten verkeerstoename in de wijken, en verwacht dat de veiligheid in de wijk verslechtert.**

Volgens de prognoses gaan er in 2030 ongeveer 8.600 auto's per dag door de Helperzoomtunnel. Dit is ongeveer hetzelfde aantal dat in 2030 over de Esperantokruising zou gaan, als die open zou blijven. De aanleg van de Helperzoomtunnel leidt volgens de prognoses niet tot meer verkeer door de wijk. Wel gaan de verkeersstromen in de wijk anders lopen. Zonder extra maatregelen zou dit verkeer terecht komen op kwetsbare punten in de wijk, zoals de omgeving van scholen rond de Helper Brink. Om dit te voorkomen, is voor de wijken Helpman/Coendersborg een verkeersplan opgesteld. Hierin worden voorstellen gedaan voor maatregelen zoals eenrichtingsverkeer, 30 km/uur-zones en veilige oversteekplekken. Dit plan ontmoedigt doorgaand verkeer, draagt bij aan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid van de wijk en houdt bestemmingen in de wijk bereikbaar.

### Zienswijze 38

**E 8.3 Inspreker zegt dat op een bijeenkomst van Aanpak Ring Zuid is aangegeven dat de Helperzoomtunnel aansluit op de 'oude A7', richting Hoogezand. De inspreker is tegen deze aansluiting en vindt dat de Helperzoomtunnel alleen als verbinding tussen de wijken moet gelden.**

Uit de verkeersberekeningen blijkt dat de Helperzoomtunnel amper verkeer zal trekken dat een bestemming ver buiten de wijken langs het spoor heeft. Doordat de verkeerslichten op het Julianaplein verdwijnen, is de zuidelijke ringweg zelf straks een veel snellere route van west naar oost en andersom. Op de oost-westroute door de zuidelijke stadswijken worden de auto's bovendien belemmerd door 30 km/uur-zones, verkeerslichten en oversteekplaatsen.



#### Zienswijze 69

**E 8.4 Inspreker stelt voor de Helperzoomtunnel niet alleen onder het spoor aan te leggen, maar ook onder de Helperzoom, zodat men veilig kan oversteken.**

Een oplossing waarbij de tunnel onder de Helperzoom doorgaat, heeft – nog afgezien van de kostenconsequenties – qua ruimtelijke inpassing te grote gevolgen voor de directe omgeving. Om die reden wordt die variant als niet realistisch beschouwd.

#### E 9 Overig

#### Zienswijze 38

**E 9.1 Inspreker merkt op dat de verkeercijfers voor de Goeman Borgesiuslaan op de kaart met verkeersprognose niet stroken met de aantallen die genoemd worden op pagina 52 in de Multi Criteria Analyse van Grontmij (2013). De inspreker vraagt hoe het verschil tussen 4.500 motorvoertuigen per werkdag en 2.500 voertuigen per werkdag te verklaren is.**

In het rapport van Grontmij (Multi Criteria Analyse locatie Helperzoomtunnel) van februari 2013 is op basis van de toen beschikbare gegevens geconcludeerd dat naar verwachting 3.000 tot 4.500 motorvoertuigen per werkdag gebruik zullen maken van de Goeman Borgesiuslaan. Naderhand zijn de maatregelen in Helpman/Coendersborg op een paar kleine punten gewijzigd en is er een fijnere rekenslag gehanteerd bij het opstellen van de verkeersprognoses. Dat leidde tot een aanpassing van de prognoses en die zijn gepresenteerd in augustus 2013. Volgens die prognoses komt het aantal motorvoertuigen dat naar verwachting gebruik zal maken van de Goeman Borgesiuslaan, uit op 2.500 tot 4.500 motorvoertuigen per werkdag.

Verkeersprognoses worden opgesteld met behulp van verkeersmodellen. Die modellen worden regelmatig geactualiseerd en daardoor kunnen de prognoses wijzigen. De meest recente actualisatie van het verkeersmodel dat bij de berekeningen is gehanteerd, was in het najaar van 2013. Volgens de prognoses met het meest actuele verkeersmodel is de verwachte verkeersintensiteit op de Goeman Borgesiuslaan 2.900 tot 4.500 motorvoertuigen per werkdag. Ten opzichte van de in februari 2013 en augustus 2013 gepresenteerde cijfers is er geen sprake van grote verschillen.

#### Zienswijze 21

**E 9.2 Volgens de inspreker zal vaker een file ontstaan op het kruispunt tussen de Van Iddekingeweg en de Helper Brink, waardoor meer uitstoot van fijn stof optreedt.**

Volgens de prognoses neemt het verkeer op dit deel de Van Iddekingeweg enigszins toe. Maar daar staat een afname van het verkeer op de Helper Brink en de Verlengde Hereweg tegenover. Wij voorzien hier daarom geen problemen voor de doorstroming van het verkeer en dus ook geen toename van de uitstoot van fijn stof. Omdat de verkeersstromen hier anders gaan lopen, wordt de verkeersregelinstallatie op dit kruispunt overigens aangepast.

#### Zienswijze 81

**E 9.3 Inspreker vindt dat er geen duidelijkheid is over de kosten van de inrichting van het stratenplan in Helpman. Daarnaast vraagt de inspreker wie verantwoordelijk is voor het betalen van deze kosten.**

Voor de gebieden waar als gevolg van de zuidelijke ringweg veranderingen optreden in verkeersgebruik of inrichting van de openbare ruimte, zijn vier Inrichtingsplannen opgesteld. De uitvoering van deze plannen is opgenomen in de raming van het project Aanpak Ring Zuid.

Zienswijze 25, 26

***E 9.10 Insprekers vragen of onderzoek wordt verricht naar sluipverkeer vanaf de Verlengde Hereweg via de Jullensstraat, en vanaf de Van Iddekingeweg naar de Hora Siccamasingel de wijk in. Zij vragen of maatregelen worden getroffen om dit te voorkomen.***

Voor het project Aanpak Ring Zuid zijn verkeersprognoses opgesteld voor het jaar 2030. Daarbij is inzichtelijk gemaakt in welke straten als gevolg van het project veranderingen optreden (vergeleken met de situatie waarbij het project niet zou worden uitgevoerd). Dit is in beeld gebracht op de kaart Verkeersintensiteiten, waar veranderingen van 500 motorvoertuigen per etmaal of meer, in kleur zijn weergegeven. Groen betekent een afname van meer dan 500; rood een toename van meer dan 500. In de Jullensstraat en de Hora Siccamasingel wordt volgens de verkeersprognoses geen toename van het verkeer verwacht.



## Bijlage 1 Schematisch overzicht reacties

Dit schema geeft een overzicht van alle ingediende zienswijzen. Elke zienswijze heeft een nummer gekregen (toegekend door gemeente Groningen). Per zienswijze is aangegeven wie deze heeft ingediend (een particulier of een organisatie). De codes in de vakjes verwijzen naar de reactie en het antwoord.

Ziens wijze	Indiener	Algemeen	Zuider-plantsoen	Maaslaan	Vondellaan	Helpman
01	Particulier				D 1.2	
02	Particulier					E 3.3
03	Particulier				D 1.2, D 3.1	
04	Particulier		B 1.1		D 1.1	E 3.1
05	Particulier				D 3.1	
06	Particulier	A 4.1			D 1.2, D 2.10, D 3.1	
07	Particulier					E 3.6, E 3.7, E 3.25
08	Particulier				D 1.2, D 2.3, D 3.1,	
09	Particulier				D 1.2, D 3.1, D 2.3	
10	Particulier	A 1.2, A 4.1			D 1.2, D 2.10, D 3.1	
11	Particulier				D 1.2	
12	Particulier				D 1.1	
13	Particulier					E 7.4
14	Particulier					E 3.20
15	Particulier		B 2.1			
16	Particulier		B 2.1		D 1.2, D 4.1	
17	Particulier		B 2.1			
18	Particulier				D 2.5	
19	Particulier		B 2.1			E 2.2
20	Particulier				D 1.3	
21	Particulier					E 1.1, E 2.2, E 9.2
22	Particulier					E 3.6, E 3.18
23	Particulier				D 1.3, D 3.4	
24	Particulier	A 3.1				E 5.1
25	Particulier		B 1.2		D 1.3, D 2.1, D 2.2 D 3.1, D 4.1, D 5.1	E 3.17, E 9.10
26	Particulier		B 1.2		D 1.3, D 2.1, D 2.2, D 4.1, D 5.1,	E 3.17, E 9.10
27	Particulier					E 3.13, E 6.1
28	Gereformeerd de Scholen Groep			D 1.2, D 2.7, D 3.5		E 8.1
29	Particulier					E 2.3
30	Parcival College					E 3.13
31	Particulier					E 3.13, E 3.15, E 6.1
32	Particulier	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
33	Particulier				D 2.2	

Ziens wijze	Indiener	Algemeen	Zuider-plantsoen	Maaslaan	Vondellaan	Helpman
34	Buurtoverleg Oosterpoort	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
35	Patrimonium			C 2.1, C 3.1	D 3.2, D 1.4	
36	Particulier	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
37	Poesz	A 1.1				E 5.2, E 7.1, E 7.3
38	Particulier	A 1.3, A 1.4, A 5.1				E 3.13, E 6.2, E 9.1
39	Stichting Lefier	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
40	Fietsersbond	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
41	Particulier	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
42	Vrienden van de stad Groningen	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
43	Patrimonium			C 2.1, C 3.1	D 3.2, D 1.4	
44	Particulier					E 1.2
45	Particulier					E 3.16, E 8.2
46	De Hoge Dennen B.V.					E 5.2, E 7.2, E 7.3
47	De Hoge Dennen B.V.					E 5.2, E 7.2, E 7.3
48	Particulier	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
49	Particulier	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
50	Particulier	A 2.1				E 1.2, E 1.3, E 2.4, E 3.14, E 5.3
51	Vereniging Avi Fauna Groningen	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
52	VVE De Helperdwinger		B 1.5			E 3.8, E 3.9
53	Particulier	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
54	Vogelbescherming Nederland	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
55	Particulier	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
56	VVE Helperdwinger					E 3.21, E 3.22, E 3.23, E 3.24
57	Particulier				D 1.3	
58	Particulier	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
59	Longfonds	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
60	Stichting Wijkraad Grunobuurt	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
61	Particulier					E 3.14
62	Particulier	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
63	Particulier	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
64	Stichting	A 1.5, A 2.1 A 2.2			D 1.4, D 3.1,	E 4.1



Ziens wijze	Indiener	Algemeen	Zuider-plantsoen	Maaslaan	Vondellaan	Helpman
	Lefier				D 3.3	
65	Stichting Lefier	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
66	TCNSIG	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
67	Particulier				D 2.8	E 5.3
68	Particulier				D 2.5	
69	Particulier		B 2.1, B 2.2			E 2.1, E 3.4, E 3.13, E 8.4
70	De Hoge Dennen B.V.	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
71	Golfslagadvies	Deze zienswijze is opgenomen in de nota van antwoord voor het OTB/MER.				
72	Particulier				D 1.4	
73	Particulier					E 2.3
74	Particulier				D 1.2	
75	Particulier				D 1.3	
76	Particulier					E 3.11
77	Particulier					E 6.2
78	Particulier				D 2.4, D 2.9	E 6.2
79	Particulier					E 2.4
80	Particulier					E 3.19
81	Particulier					E 2.3, E 3.2, E 3.6, E 6.2, E 9.3
82	Particulier					E 2.6
83	Particulier					E 3.5, E 3.10, E 3.12, E 3.19
84	Particulier					E 3.13, E 3.14
85	Particulier					E 3.14
86	Particulier					E 3.14
87	Particulier					E 3.14
88	Particulier					E 1.4
89	Particulier					E 6.2
90	Particulier			C 1.1		
91	Particulier	A 5.2	B 1.3, B 1.4			
92	Particulier				D 2.6	
93	Particulier			C 2.1	D 1.2	
94	Fietsersbond				D 1.5	

[gemeente.groningen.nl](http://gemeente.groningen.nl)  
[www.aanpakringzuid.nl](http://www.aanpakringzuid.nl)



## **Helperzoomtunnel**

## **Helperzoomtunnel**

Ruimtelijke onderbouwing ex art. 2.12 lid 1a sub 3 Wabo

Definitief

Opdrachtgever:  
Gemeente Groningen

Grontmij Nederland B.V.  
Groningen, 12 september 2014



## Verantwoording

**Titel** : Helperzoomtunnel  
**Subtitel** : Ruimtelijke onderbouwing ex art. 2.12 lid 1a sub 3 Wabo  
**Projectnummer** : 325949  
**Referentienummer** : 325949  
**Revisie** : 3  
**Datum** : 12 september 2014

**Auteur(s)** : drs. H. Praamstra; ing. H. Hoekstra

**E-mail adres** : martin.haan@grontmij.nl

**Gecontroleerd door** : mr. M. Haan

**Paraaf gecontroleerd** :

**Goedgekeurd door** : drs. ing. G.A.B. Meijwaard

**Paraaf goedgekeurd** :

**Contact** : Grontmij Nederland B.V.  
Rozenburglaan 11  
9727 DL Groningen  
Postbus 7057  
9701 JB Groningen  
T +31 88 811 51 11  
www.grontmij.nl

# Inhoudsopgave

1	Inleiding .....	5
1.1	Aanleiding en doel.....	5
1.2	Afwijking bestemmingsplan .....	5
1.3	Begrenzing projectgebied.....	5
1.4	Bijbehorende stukken.....	6
1.5	Leeswijzer.....	6
2	Voorgeschiedenis.....	7
2.1	Problematiek.....	7
2.2	Oplossingsrichting.....	7
2.2.1	Onderzoek locatie tunnel.....	7
2.2.2	Locatiekeuze door gemeente.....	9
3	Het ontwerp.....	10
3.1	Huidige situatie.....	10
3.2	Tracé .....	10
3.3	Verkeersstructuur.....	12
3.4	Inrichtingsplan Helpman/Coendersborg .....	13
3.5	Openbare ruimte .....	14
3.5.1	Groenstructuur (ecologie en bomen).....	14
3.5.2	Waterstructuur.....	15
4	Randvoorwaarden en omgevingsaspecten .....	16
4.1	Inleiding .....	16
4.2	Bodem .....	16
4.3	Archeologie en cultuurhistorie.....	17
4.4	Natuur.....	18
4.4.1	Gebiedsbescherming .....	19
4.4.2	Soortbescherming .....	20
4.5	Water.....	21
4.5.1	Hydrologische situatie .....	21
4.5.2	Uitgangspunten en randvoorwaarden .....	22
4.5.3	Advies en juridische vertaling .....	25
4.6	Verkeer .....	25
4.7	Geluid .....	28
4.8	Luchtkwaliteit .....	30
4.9	Externe veiligheid.....	33
5	Toets aan het bestemmingsplan.....	34
6	Maatschappelijke uitvoerbaarheid.....	35
7	Economische uitvoerbaarheid .....	36



Bijlagen:

Bijlage 1	Multicriteria analyse Helperzoomtunnel
Bijlage 2	Ontwerp incl. groencompensatie en watercompensatie
Bijlage 3	Tekst uit "Inrichtingsplannen", onderdeel Helpman
Bijlage 4	Milieukundig vooronderzoek bodem (NEN 5725)
Bijlage 5	Archeologisch bureau- en veldonderzoek
Bijlage 6	Natuuronderzoek
Bijlage 7	Bomeneffectanalyse (BEA)
Bijlage 8	Akoestisch onderzoek
Bijlage 9	Luchtkwaliteitsonderzoek

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding en doel

De Zuidelijke Ring Groningen (N7/A7) wordt de komende jaren aangepast in het kader van de 'Aanpak Ring Zuid' (ARZ). De ringweg krijgt ongelijkvloerse kruisingen en wordt deels verdiept aangelegd.

Daarnaast komt er in de nabije toekomst een extra (vierde) treinspoor bij ter hoogte van de Verlengde Lodewijkstraat en de Waterloolaan, vanwege de uitbreiding van het treinverkeer tussen Groningen – Assen en Groningen – Hoogezand. Er is uit veiligheidsoverwegingen besloten dat de gelijkvloerse kruising daardoor moet vervallen. Dit is een besluit buiten het project Aanpak Ring Zuid.

Ter vervanging van de Esperantokruising wordt een spoorkruising op een andere locatie gerealiseerd in de vorm van een tunnel onder het spoor. Rijk, provincie en gemeente hebben gezamenlijk besloten dat de kosten daarvan worden gedekt uit het project ARZ.

De Esperantokruising vormt een lokale autoverbinding tussen de wijken ten westen en oosten van de spoorlijn Groningen-Assen. De vervangende verbinding moet (net als de huidige Esperantokruising) Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoortwijk/De Linie met elkaar verbinden voor lokaal autoverkeer.

Voor de locatie van de tunnel zijn meerdere varianten langs de Helperzoom in beeld geweest. Na uitgebreid onderzoek is uiteindelijk gekozen voor een nieuwe tunnel in het verlengde van de Helperbrink.

## 1.2 Afwijking bestemmingsplan

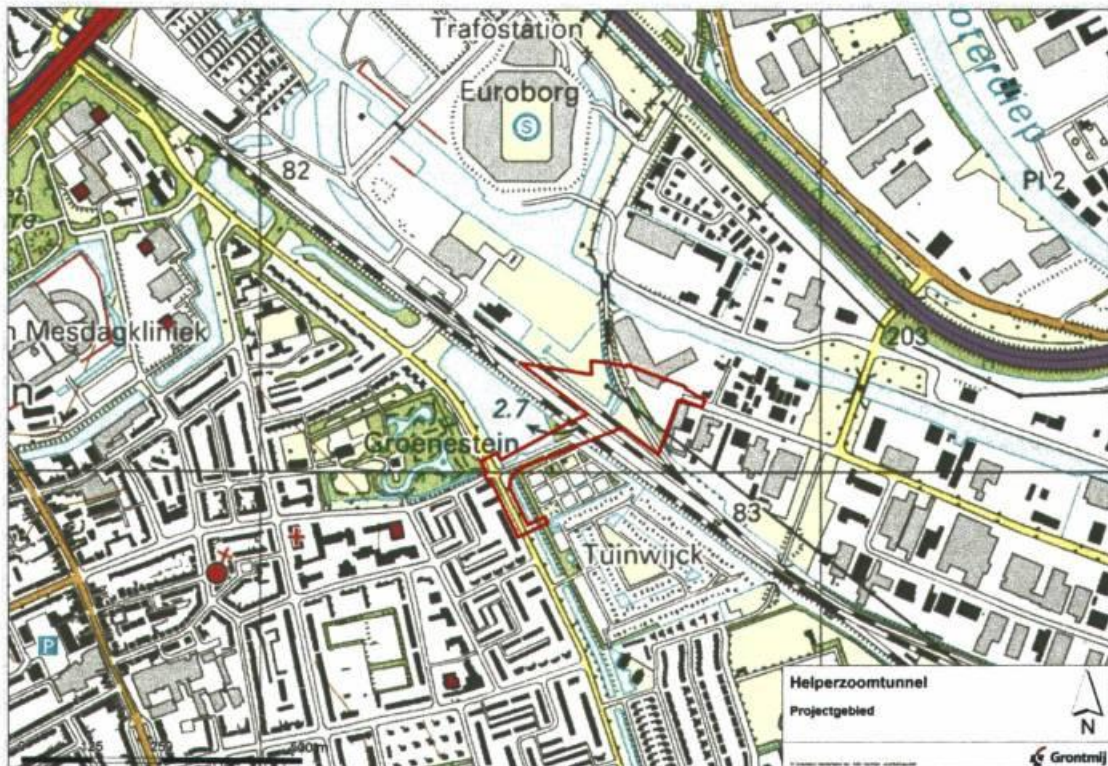
De realisatie van een tunnel in het verlengde van de Helperbrink is gedeeltelijk in strijd met de ter plaatse geldende bestemmingsplannen. De uitgebreide omgevingsvergunningprocedure uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) biedt de gemeente Groningen de mogelijkheid af te wijken van deze bestemmingsplannen (artikel 2.12 lid 1a sub 3 Wabo), mits deze wordt voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. Hierin wordt gemotiveerd waarom de te realiseren tunnel passend is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

## 1.3 Begrenzing projectgebied

Het projectgebied betreft de locatie tussen de weg Helperzoom in de wijk Coendersborg en de Duinkerkenstraat op het bedrijventerrein Winschoterdiep en kruist de spoorlijn Groningen-Haren/Hoogezand-Sappemeer (zie afbeelding op de volgende pagina). De percelen waarop het project betrekking heeft (inclusief ruimte voor compensatie van bomen en water), hebben een gezamenlijke oppervlakte van ca 3,5 hectare. Het projectgebied heeft de volgende begrenzing:

- Ten zuidwesten van het spoor sluit het projectgebied aan op de Helperzoom. Een deel van de Helperzoom is in het projectgebied opgenomen vanwege de realisatie van een nieuwe uitrit vanuit de kinderwerktuin op de Helperzoom. Het projectgebied wordt voorts begrensd door de grote vijver langs de Helperzoom (noordzijde Helperpad) en de kinderwerktuin / het volkstuincomplex Tuinwijk (zuidzijde Helperpad);
- Ten noordoosten van het spoor sluit het projectgebied aan op de Duinkerkenstraat. De gronden waarop watercompensatie en groencompensatie plaatsvindt zijn ook opgenomen in het projectgebied.





Ligging projectgebied Helperzoomtunnel

#### 1.4 Bijbehorende stukken

Voor de totstandkoming van deze ruimtelijke onderbouwning zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd, waarvan de resultaten op hoofdlijnen zijn verwoord in hoofdstuk 4. De volgende rapportages zijn als separate bijlagen opgenomen:

- Multicriteria analyse locatie Helperzoomtunnel (bijlage 1);
- Ontwerp incl. groencompensatie en watercompensatie (bijlage 2)
- Tekst uit document "Inrichtingsplannen" onderdeel Helpman (bijlage 3)
- Milieukundig vooronderzoek bodem (NEN 5725); (bijlage 4)
- Archeologisch bureau- en veldonderzoek; (bijlage 5)
- Natuuronderzoek; (bijlage 6)
- Bomen effect analyse (BEA); (bijlage 7)
- Akoestisch onderzoek; (bijlage 8)
- Luchtkwaliteitsonderzoek. (bijlage 9)

#### 1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 en 3 is een beschrijving gegeven van de voorgeschiedenis, het ontwerp en relevante inrichtingsaspecten. In hoofdstuk 4 is vervolgens aandacht besteed aan de omgevingsaspecten en de daaraan verbonden onderzoeken. In hoofdstuk 5 komen de juridisch-bestuurlijke aspecten aan bod. In hoofdstuk 6 en 7 komen de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid aan de orde.



## 2 Voorgeschiedenis

### 2.1 Problematiek

#### Esperantokruising niet te handhaven

De Esperantokruising fungeert als verbinding voor autoverkeer, fietsverkeer, openbaar vervoer (bussen) en hulpdiensten tussen de wijken aan weerszijden van het spoor (Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoortwijk/De Linie). In het dagelijks gebruik heeft deze kruising een functie voor mensen die in deze wijken wonen, werken, naar school gaan en boodschappen doen.

In de nabije toekomst komt er een extra (vierde) treinspoor bij ter hoogte van de Verlengde Lodewijkstraat en de Waterloolaan, vanwege de uitbreiding van het treinverkeer tussen Groningen-Assen en Groningen-Hoogezand. Er is uit veiligheidsoverwegingen besloten dat de gelijkvloerse kruising daardoor moet vervallen. Dit is een besluit buiten het project Aanpak Ring Zuid.

#### Nieuwe tunnel ter plaatse van de Esperantokruising niet haalbaar en niet wenselijk

In de afgelopen periode zijn enkele varianten voor een tunnel op de locatie van de huidige Esperantokruising onderzocht. Hieruit is gebleken dat een tunnel op deze locatie om diverse redenen niet haalbaar en niet wenselijk is.

Met een dergelijke tunnel en de daarop aansluitende weg richting de Hereweg ontstaat een doorsnijding van het Sterrebos die zich niet verhoudt met een van de hoofddoelstellingen van Aanpak Ring Zuid (een goede ruimtelijke inpassing). Onderdeel van Aanpak Ring Zuid is namelijk dat op de deksels van de verdiepte ligging geïnvesteerd wordt in een omvangrijk nieuw park: het zogenaamde 'Zuiderplantsoen' (de combinatie van Sterrebos, kantoortuin Kempkensberg en het plantsoen tussen de Oosterpoortwijk en de Linie). Dit is een van de belangrijkste argumenten geweest om juist op deze locatie de zuidelijke ringweg verdiept aan te leggen. Door een nieuwe tunnel ter plaatse van de Esperantokruising worden de gebruiksmogelijkheden en de aantrekkelijkheid van dit nieuw te creëren stadspark sterk aangetast, waardoor één van de hoofddoelstellingen van Aanpak Ring Zuid (een goede ruimtelijke inpassing) niet gehaald zal kunnen worden.

Door de maatregelen op de Zuidelijke Ringweg (welke leiden tot opheffen van de weg Kempkensberg die in de huidige situatie het DUO-complex ontsluit vanaf de Hereweg) en de aanwezigheid van een Esperantotunnel, zou een verkeersstroom via het nieuwe Zuiderplantsoen en de Waterloolaan ontstaan van 8.500-10.000 mv/etm. Dergelijke verkeersintensiteiten verhouden zich slecht met de hierboven beschreven doelstelling.

### 2.2 Oplossingsrichting

#### 2.2.1 *Onderzoek locatie tunnel*

Voor de locatie van de tunnel zijn vier varianten onderzocht (zie onderstaande afbeelding):

- Variant 1: in het verlengde van de Helperbrink;
- Variant 2: in het verlengde van de Savornin Lohmanlaan;
- Variant 3: in het verlengde van de Goeman Borgesiuslaan;
- Variant 4: ten zuiden van de Vestdijklaan/Esserweg.





Vier varianten nieuwe tunnel (Esperantokruising is aangeduid met een rood kruis)

Door middel van een multicriteria-analyse (MCA) is een locatieafweging gemaakt (zie bijlage 1). Hiertoe zijn de verschillende varianten onderzocht op een groot aantal criteria binnen de thema's verkeer, groen en blauw milieu, stedenbouw en kosten. Daarbij is zowel gekeken naar een situatie met als een situatie zonder een flankerend pakket van verkeersmaatregelen (zie paragraaf 3.2 voor weergave van deze verkeersmaatregelen).

Geconcludeerd is dat er op diverse milieuthema's relevante verschillen zijn tussen de varianten. Enkele hoofdpunten uit de MCA worden hieronder toegelicht (voor de gehele beoordeling wordt verwezen naar de bijlage).

#### Verkeersstructuur en stedenbouw

Voor verkeer en stedenbouw geldt dat variant 1 de meest directe verbinding tussen Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoortwijk/De Linie vormt en de meeste betekenis heeft voor de gewenste stedenbouwkundige structuur in Groningen (compacte stad, korte afstanden en versterken van het Europapark). Voor variant 2 geldt dit ook in zekere mate, voor variant 3 en 4 veel minder. Deze conclusies gelden zowel met als zonder het pakket van verkeersmaatregelen.

Verkeersveiligheid/leefbaarheid

In alle varianten is de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijk Helpman/Coendersborg gewaarborgd door het uitvoeren van een pakket verkeersmaatregelen. Als de maatregelen worden uitgevoerd scoren alle varianten vergelijkbaar op verkeersveiligheid/leefbaarheid.

Kosten

Variante 1 kan eenvoudig worden ingepast zonder grote fysieke ingrepen, zoals sloop van bebouwing. Een tunnel op de andere locaties is veel duurder dan variant 1 omdat hier woningen moeten worden gesloopt (variant 2, 3 en 4), het spoor twee keer gekruist moet worden (variant 3 en 4) of veel grond moet worden verworven en nieuwe aansluitingen moeten worden gemaakt op de A28 en Verlengde Hereweg (variant 4).

Natuur, landschap en cultuurhistorie

Variante 4 scoort in vergelijking met de varianten 1, 2 en 3 aanmerkelijk ongunstiger op de criteria natuur, landschappelijke waarden, bovengrondse cultuurhistorische waarden en archeologische waarden.

*2.2.2 Locatiekeuze door gemeente*

De gemeente heeft, mede op basis van de MCA en daarop ontvangen reacties, gekozen voor variant 1 incl. het verkeersmaatregelenpakket.<sup>1</sup>

Nu er door het treffen van de verkeersmaatregelen geen onderscheid tussen de varianten meer is op het aspect verkeersveiligheid/leefbaarheid, heeft de gemeente de voor- en nadelen van de varianten op de andere aspecten afgewogen. De gemeente heeft besloten dat variant 1, vooral vanwege de goede beoordeling op verkeerstructuur, stedenbouwkundige aspecten en kosten, de voorkeur heeft boven de andere 3 varianten. Voor de realisatie van variant 1 wordt daarom de onderhavige procedure voor afwijken van het bestemmingsplan opgestart.

<sup>1</sup> Besluit B&W d.d. 2 april 2013; kenbaar gemaakt aan de gemeenteraad bij brief van 4 april 2013



## 3 Het ontwerp

### 3.1 Huidige situatie

Ten zuidwesten van het spoor volgt het beoogde tracé van de Helperzoomtunnel een doodlopende weg (Helperpad). Direct ten noorden hiervan ligt een vijverpartij en aan de zuidzijde een kinderwerktuin/volkstuincomplex. Het tracé aan de noordoostzijde van het spoor loopt door braakliggend terrein en sluit aan op de Duinkerkenstraat. Momenteel wordt de Duinkerkenstraat verlengd zodat een nieuwe verbinding ontstaat tussen het Europapark en bedrijventerrein Winschoterdiep.



Huidige situatie projectgebied Helperzoomtunnel

### 3.2 Tracé

#### Voorlopig ontwerp

In onderstaande afbeelding is het voorlopig ontwerp weergegeven (zie ook bijlage 2). De westelijke hellingbaan van de tunnel sluit aan op de Helperzoom waarbij de Helperzoom in zuidelijke richting de voorrangsroute is. De Helperbrink en de Helperzoom in noordelijke richting worden hierop aangesloten door middel van een inritconstructie. De oostelijke hellingbaan van de tunnel sluit aan op de Duinkerkenstraat.

#### Profiel

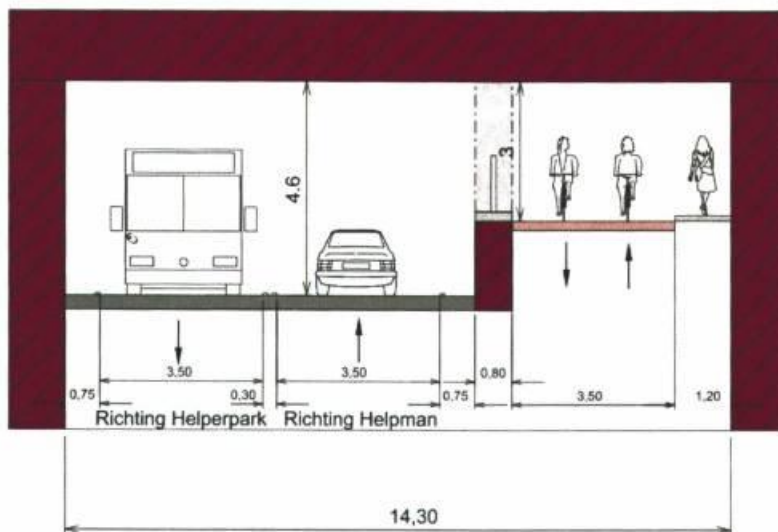
De tunnel krijgt een profiel van een tweerichtingweg, met parallel daaraan een vrijliggend fietspad. De breedte van de benodigde nieuwe infrastructuur is bepaald op circa 14,3 meter (zie onderstaande afbeelding). De onderdoorgang onder het spoor zal hoog genoeg zijn voor de

hulpdiensten (waaronder de brandweer) en voor bussen. Vrachtverkeer mag geen gebruik maken van de tunnel. Dit zal worden geformaliseerd door middel van een verkeersbesluit.



Voorlopig ontwerp (inclusief compensatie bomen, houtopstand en water);

Spoorlijn Groningen-Assen



Dwarsprofiel Helperzoomtunnel (vanuit het oosten)



### Uitvoering

De tunnel wordt deels gebouwd in het grondwater. Volgens de huidige inzichten is een uitvoering in den droge (waarbij het grondwater wordt weggepompt) niet haalbaar, dus wordt uitgegaan van een uitvoering waarbij het grondwater niet of in beperkte mate wordt weggepompt.

De aanlegperiode is naar verwachting in 2015 en 2016. De nieuwe wegverbinding kan naar verwachting in 2016 in gebruik worden genomen.

De verbinding door de Helperzoomtunnel zal in de bouwfase van de Aanpak Ring Zuid (ARZ) niet als omleidingsroute worden ingezet. De Helperzoomtunnel zal tijdens de bouw van de ARZ alleen de functie krijgen die deze tunnel ook in de permanente situatie zal krijgen, namelijk als vervanging van de Esperantokruising die een lokale verbinding vormt tussen Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoortwijk/De Linie (zie verder paragraaf 4.6). In de bouwfase kan het op de route van en naar de tunnel incidenteel drukker worden op het moment dat andere verbindingen tijdelijk zijn afgesloten (bijv. bij tijdelijke afsluiting van de Hereweg kan de tunnel dienen als tijdelijke verbinding tussen Helpman/Coendersborg en het centrum).

### **3.3 Verkeersstructuur**

In deze paragraaf wordt ingegaan op de gevolgen van de Helperzoomtunnel op het netwerk van het autoverkeer, het fietsverkeer, het openbaar vervoer en de routing van de hulpverleningsdiensten.

#### Autoverkeer

De Helperzoomtunnel dient ter vervanging van de huidige gelijkvloerse kruising van de Esperantostaat met de spoorlijn Groningen-Assen/Hoogezand. De tunnel verbindt de stadsdelen ten westen en ten oosten van de spoorlijn met elkaar voor het lokaal autoverkeer, met name Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoortwijk/De Linie.

Aan de oostzijde van het spoor sluit de wegenstructuur op directe wijze aan op het ontwikkelingsgebied Europapark. De Helperzoomtunnel takt hierbij aan op de wegverbinding tussen de Duinkerkenstraat en de Boumaboulevard. Op deze wijze ontstaat een goede verbinding met de Oosterpoortwijk en het Europapark.

Aan de westzijde sluit de tunnel centraal aan op de Helperzoom. De Helperzoom loopt parallel aan het spoor en is geschikt om het verkeer via de beschikbare oostwest-routes in Helpman en Coendersborg te verdelen.

#### Fietsverkeer

De Helperzoomtunnel krijgt een vrijliggend fietspad en vormt hiermee een extra schakel in het fietsnetwerk, waardoor de barrièrewerking van de spoorverbinding Groningen-Assen verder wordt teruggebracht. De Helperzoomtunnel komt precies tussen de bestaande fietsverbindingen bij station Europapark en bij de Bloemersmaborg in. Dit zorgt voor een fijnmaziger fietsstructuur. Bovendien ontstaan in de toekomst nieuwe mogelijkheden voor een directe en veilige fietsverbinding met de Bornholmstraat (bedrijventerrein Zuidoost) via de aanwezige tunnel bij P3 aan de Europaweg.

#### Openbaar vervoer

De verbinding door de Helperzoomtunnel biedt een goed alternatief voor de huidige busverbindingen tussen Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoortwijk/De Linie (lijn 5 en 8) die nu via de Esperantokruising rijden. Lijn 5 kan bij deze ligging de route via Oosterpoort combineren met de bediening van Station Europapark, en de route in Coendersborg voortzetten. Het noordoostelijke deel van Helpman en Kempkensberg wordt dan bediend door lijn 8. Daarnaast biedt de Helperzoomtunnel nieuwe kansen voor nieuwe busverbindingen, bijvoorbeeld een directe verbinding tussen Martini Ziekenhuis – Station Europapark. De nadelige gevolgen van het opheffen van de Esperantokruising voor de lokale busverbindingen (lijn 5 en 8) worden hiermee afdoende gecompenseerd.



### Hulpverleningsdiensten

De Helperzoomtunnel verbetert de bereikbaarheid van Groningen-zuid voor de hulpverleningsdiensten. Dit geldt vooral voor de brandweer, omdat de direct aanliggende gebieden rond de Helperzoom vanuit de post Sontweg beter bereikbaar worden. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de route Sontweg – Europaweg – Boumaboulevard. Op deze route is het risico voor opont-houd klein, omdat de hulpverleningsdiensten op zowel de Sontweg als de Europaweg gebruik kunnen maken van de (toekomstige) busbanen.

### 3.4 Inrichtingsplan Helpman/Coendersborg

Bij de huidige rijrichtingen en straatinrichting leidt de Helperzoomtunnel op een aantal kwetsbare punten in de wijk (bijvoorbeeld daar waar veel scholen zijn gevestigd) tot extra verkeersstromen. Dit is een onwenselijke situatie vanuit de optiek van verkeersveiligheid. Parallel aan het onderzoek naar de meest optimale plek voor de Helperzoomtunnel is daarom een voorstel voor verkeersmaatregelen in de wijk Helpman/Coendersborg uitgewerkt dat doorgaand verkeer ontmoedigt, bijdraagt aan de leefbaarheid en de verkeersveiligheid en tegelijkertijd de bestemmingen in de wijk bereikbaar houdt. Deze verkeersmaatregelen zijn vastgelegd in het Inrichtingsplan Helpman/Coendersborg.

In het Inrichtingsplan wordt een groot deel van Helpman/Coendersborg 30 km/uur gebied. Ook wordt de verkeerscirculatie gewijzigd. Op de Helper Brink wordt aan de beide uiteinden eenrichtingsverkeer ingevoerd (in tegengestelde richtingen). Daarnaast worden op verschillende plaatsen oversteekplaatsen gerealiseerd. Door het treffen van deze verkeersmaatregelen zal door de Helper Brink minder verkeer gaan rijden. De hoeveelheid verkeer in de Helperzoomtunnel is vergelijkbaar met de te verwachten hoeveelheid verkeer op de Esperantokruising in 2030 (als die zou blijven bestaan).

De voorgestelde verkeersmaatregelen zijn in onderstaande tabel kort samengevat en in onderstaande afbeelding gevisualiseerd. Een uitgebreidere beschrijving is opgenomen in hoofdstuk 5 (over Helpman) van het document "Inrichtingsplannen Zuiderplantsoen, Maaslaan, Vondellaan, Helpman" (september 2014). De tekst van dit hoofdstuk is integraal opgenomen als bijlage 3.

#### Voorgestelde verkeersmaatregelen in wijk Helpman/Coendersborg

Straat	Maatregel
Helperbrink	Gehele straat toevoegen aan 30 km/uur-zone: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitritconstructie bij Helperzoom</li> <li>• Verhoogde kruisingen bij Coendersweg, Haydnlaan, Beethovenlaan</li> </ul> Circulatiemaatregelen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Instellen eenrichtingsverkeer (vanaf Haydnlaan richting Verlengde Hereweg, vanaf Beethovenlaan richting Helperzoom)</li> </ul>
Savornin Lohmanlaan	Gehele straat toevoegen aan 30 km/uur-zone: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitritconstructie bij Helperzoom en Verlengde Hereweg</li> <li>• Verhoogde kruisingen Van Houtenlaan, Troelstralaan, Thorbeckelaan, Beethovenlaan</li> </ul>
Goeman Borgesiuslaan	Verzamelweg en blijft 50 km/uur: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbeteren oversteekbaarheid op kruisingen Troelstralaan, Hondsrugweg, Esserlaan</li> </ul>
Helperzoom	Aansluiting Helperzoomtunnel verdeelt Helperzoom in twee trajecten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zuidelijke deel is verzamelweg en blijft 50 km/uur; maatwerkoplossingen op kruisingen met Helperbrink, Savornin Lohmanlaan en Goeman Borgesiuslaan</li> <li>• Noordelijk deel wordt toegevoegd aan 30 km/uur-zone; inrichting wordt afgestemd op 30 km/uur, inclusief de stationsomgeving Europapark</li> </ul>
Verlengde Hereweg	Gebiedsontsluitingsweg en blijft 50 km/uur <ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitritconstructie bij Savornin Lohmanlaan</li> <li>• Maatregel aansluiting Goeman Borgesiuslaan teneinde het functievoerskil met overige aansluitende wegen te benadrukken</li> </ul>





gevolg van de planvorming moeten wijken. Verder zal circa 4.065 m<sup>2</sup> aan houtopstanden moeten wijken.

Omdat er voor de Helperzoomtunnel bomen in de basisgroenstructuur (inclusief SES) gekapt worden, moeten deze volgens het Groenstructuurplan Groene Pepers 1 op 1 binnen de grens van het project gecompenseerd worden.

In het ontwerp voor de Helperzoomtunnel is de compensatie van de te verwijderen bomen en houtopstanden opgenomen. In onderstaande tabel zijn de compensatieopgave uit de BEA en het areaal voor compensatie in het ontwerp naast elkaar weergegeven en is in de laatste kolom de balans opgemaakt.

Onderdeel	Arealen BEA (te verwijderen)	Arealen compensatie ontwerp (te planten)	Balans
Houtopstanden	4.065 m2	4.485 m2	+ 420 m2
Bomen			
• zijde Duinkerkenstraat	20 stuks *	20 stuks	0
• zijde Helperzoom	10 stuks*	18 stuks	+ 8 stuks*

\* uitgangspunt is dat alleen goed verplantbare bomen worden verplant. Het betreft bomen met nummers 1, 2 en 13, allen langs de Helperzoom. Deze 3 bomen kunnen mogelijk in het projectgebied worden ingepast en kunnen dan in mindering worden gebracht op het aantal te compenseren bomen. Daarnaast is het te overwegen om de kleinere (pas aangeplante) bomen (20 stuks) langs de Duinkerkenstraat ook te verplanten (mits daar direct een goede plantplaats voor te vinden is). Let wel het verplanten van bomen is ook vergunningsplichtig.

### 3.5.2 Waterstructuur

Het water rondom de beoogde tunnel maakt onderdeel uit van de Eemskanaal boezem en heeft een waterpeil van NAP +0,53 m. De vijver ten oosten van de Helperzoom ligt (ter hoogte van park Groenestein) is ca. 1,5 m diep. De vijver maakt ook onderdeel uit van de boezem. Vanaf de vijver tot aan de weg Saaksumborg loopt er een grote watergang parallel aan de Helperzoom. Deze watergang maakt ook onderdeel uit van de boezem. De vijver en het boezemwater aan de noordzijde van het spoor en langs de Helperzoom staan in verbinding met een duiker onder het spoor en een duiker onder het Helperpad.

Het oppervlaktewater in Tuinwijk (o.a. schouwsloot langs het spoor) heeft een streefpeil van NAP -0,33 m. Via een gemaal van het waterschap staat de schouwsloot in verbinding met de vijver (boezempeil).

In het ontwerp is ook de locatie van de watercompensatie opgenomen (zie figuur in paragraaf 4.4.2). Deze watercompensatie is nodig omdat voor de goede inpassing in de omgeving (in beperkte mate) open water moet worden gedempt.



## 4 Randvoorwaarden en omgevingsaspecten

### 4.1 Inleiding

Ten behoeve van de ruimtelijke onderbouwing zijn een aantal onderzoeken uitgevoerd naar de gevolgen van de aanleg van de Helperzoomtunnel op de omgeving. De resultaten van deze onderzoeken worden in dit hoofdstuk weergegeven. Voor meer informatie over de methode van het uitgevoerde onderzoek wordt verwezen naar de rapporten in de bijlage.

### 4.2 Bodem

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening is de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem onderzocht om te bepalen of deze geschikt is voor de beoogde verkeersfunctie. Daarnaast leidt de realisatie van de tunnel tot grondverzet. Onderzocht moet worden in hoeverre de bodem (grond en grondwater) bruikbaar is en of sanering noodzakelijk is in geval van een eventuele verontreiniging. Om inzicht te krijgen in de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem is een historisch bodemonderzoek uitgevoerd conform de NEN-5725.

#### Zuidwestelijke deel

Het zuidwestelijke deel van de locatie, tussen de zuidwestelijke spoorloot en de Helperzoom is betrekkelijk extensief gebruikt. Er is sprake van voormalige weilanden, de bovengrond is voor het realiseren van de woonwijk opgebracht of verwerkt ten behoeve van grondverbetering. Dit gebruik en deze activiteiten maken het terrein niet bovenmatig verdacht voor het voorkomen van bodemverontreiniging. Wel zijn plaatselijk binnen de locaties daarbij sloten gedempt. Deze slotdempingen gelden wel als verdacht. Hoewel de meeste slotdempingen onder de wijk Helpman gedempt zijn met gebiedseigen grond, zijn incidenteel in het gebied wel sloten aangevuld met verontreinigd materiaal.

#### Noordoostelijke deel

Het overige gebied, globaal van het spoor tot verlengde van de Duinkerkenstraat zijn in de recente geschiedenis intensief gebruikt door bodembedreigende bedrijfsactiviteiten. Weliswaar is vanaf de jaren '90 veelvuldig gesaneerd in en rondom het gebied, echter zijn nog veelvuldig gevallen van verontreiniging aanwezig (of wellicht ook opnieuw ontstaan). Hierna zijn deze benoemd:

- Spoorlijn; betreft per definitie een bodembedreigende activiteit. Is door MUG beoordeeld als 'Immobil verontreinigd, >T'. De onderliggende informatie waarop dit gebaseerd is niet achterhaald.
- (vml.) Duinkerkenstraat 1; de locatie is gesaneerd en voor het grootste deel onverdacht. Uitsluitend ter plaatse van een aanwezig demping is een ernstig geval van een (niet mobiele) verontreiniging aanwezig (kwik in gestorte sliblaag);
- Duinkerkenstraat 3 t/m 9; van de locaties zijn meerdere vermeldingen over verontreinigde historische brandstoftanken gevonden. Hieraan gerelateerde verontreinigingen zijn mogelijk voldoende gesaneerd, dit is op basis van de verkregen informatie echter niet met zekerheid te stellen.
- Duinkerkenstraat 26-30 (Siegens); ter plaatse is een tankenpark aanwezig (geweest). Hier van is achterhaald dat een saneringsplan is goedgekeurd door de Provincie. Echter, is niet vast komen te staan dat de verontreinigingen ook daadwerkelijk verwijderd zijn.
- Duinkerkenstraat 32 (Packard); ter plaatse is een beschikt ernstig geval van verontreiniging met monochloorbenzeen en VOCL in grondwater aanwezig. Hierop vindt monitoring plaats.
- Ten zuidoosten van de voormalige Helpmancentrale (huidige 'Mediacentrale' en het sportveld) is een historische ophoging met vliegias nog aanwezig. Dit betreft voor zover bekend



- geen ernstig geval van bodemverontreiniging, maar kan wel financiële consequenties hebben voor de realisatie van de nieuwe infrastructuur.
- Helpmangebouw (Helperpark 300): onder het gebouw is een mobiele restverontreiniging in het grondwater aanwezig. Het grondwater mag niet bemalen worden.
  - Gebiedsdekkend:
    - Over nagenoeg het gehele terrein rondom de Duinkerkenstraat is sprake van een historische kwikverontreiniging in de bovengrond. Dit is te relateren aan het opbrengen van slib uit het Winschoterdiep, dit slib wordt plaatselijk ook nog teruggevonden en is dan verontreinigd.
    - Rondom de Duinkerkenstraat zijn mobiele verontreinigingen van grondwater aanwezig. Dit betreft onder andere olie, monochloorbenzeen en VOCL ter plaatse van Duinkerkenstraat 26 t/m 32, olie, aromaten en VOCL ter plaatse van Helperpark 300 en bromide onder - globaal - het gebied Duinkerkenstraat 26 – 32 en 7 tot kruising Rouaanstraat.

Het historisch onderzoek heeft inzichtelijk gemaakt dat meerdere ernstige gevallen van bodemverontreiniging in de buurt aanwezig zijn, hiernaar zal aanvullend (veld-) onderzoek dienen te worden verricht. Deze verontreinigingen zijn mogelijk sturend voor de (civieltechnische) wijze waarop het project wordt uitgevoerd. Hierbij kan gedacht worden aan het werken in een niet bemaalde bouwput (middels afsluiting onderzijde op potklei) of infiltratie van grondwater om beïnvloeding door bemaling te voorkomen.

Voorafgaand aan de uitvoering van het project dient vastgesteld te worden of bekende of potentiële verontreinigingen door de werkzaamheden beïnvloed kunnen worden. Een ernstig geval van bodemverontreiniging mag niet verplaatst of gewijzigd worden, tenzij dat op voorhand wordt geregeld met een saneringsplan of BUS-melding en goedkeuring aanvraagt bij het bevoegd gezag.

#### Conclusie

De bodemkwaliteit vormt geen belemmering voor de aanleg van de Helperzoomtunnel. Wel dient daarbij rekening te worden gehouden met de aanwezige verontreinigingen en de zorgmaatregelen die gelden.

#### **4.3 Archeologie en cultuurhistorie**

In 1992 is door het Nederland het 'verdrag van Valletta' ondertekend, in de volksmond ook wel 'verdrag van Malta' genoemd. Het verdrag van Malta is wettelijk vertaald met een ingrijpende wijziging van de Monumentenwet 1988 en enkele andere wetten, zoals de Ontgrondingenwet en de Woningwet. Hierin wordt de verantwoordelijkheid voor een goede omgang met eventueel aanwezige archeologische waarden bij de gemeenten gelegd.

Elk ruimtelijk plan dient een paragraaf archeologie en cultuurhistorie te bevatten, waarin wordt aangegeven welke archeologische en cultuurhistorische waarden in het plan aanwezig, dan wel te verwachten zijn en hoe deze zijn meegewogen. Daarnaast kan het bestemmingsplan regels bevatten om eventueel aanwezige archeologische waarden te beschermen. Daarin kan in het belang van de archeologische monumentenzorg een omgevingsvergunning voor aanlegactiviteiten verplicht worden gesteld en worden bepaald dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor bouw- of aanlegactiviteiten een archeologisch onderzoeksrapport dient over te leggen. Daarmee wordt de aanvrager van een dergelijke vergunning verantwoordelijk voor behoud van archeologisch erfgoed.

#### Archeologische verwachting

Grontmij Nederland B.V. heeft een archeologisch onderzoek uitgevoerd. Het onderzoek heeft bestaan uit een bureauonderzoek en de rapportage hierover.

Uit het bureauonderzoek is gebleken dat het projectgebied zich op de oostelijke flank van de Hondsrug bevindt, ter plaatse komen bekeerdgronden en knippige poldervaaggronden voor. Deze beide bodemtypen zijn slechts globaal indicatief voor het opstellen van een specifieke archeologische verwachting. Algemeen gesteld kunnen in het projectgebied archeologische



resten uit alle archeologische periodes vanaf de Steentijd worden aangetroffen. Een meer specifieke verwachting geldt voor resten die verband houden met bekende archeologische waarden grenzend aan of in de directe nabijheid van het projectgebied. Dit betreffen de borgterreinen Groenestein, Coendersborg en een mogelijke voorloper van Coendersborg, de buitenplaats Zandvoort, twee boerderijplaatsen en de es van Helpman. Mogelijk kunnen binnen het projectgebied resten worden aangetroffen die gerelateerd zijn aan het borgterrein Groenestein of een laatmiddeleeuwse/nieuwetijdse boerderij.

Het is aannemelijk dat de bodem op veel plaatsen is verstoord als gevolg van de aanleg van straten, een spoorweg, diverse gebouwen, een zandwinput en diverse kabels en leidingen. De mate, omvang en diepte van de verstoringen is op basis van de geraadpleegde gegevens van het bureauonderzoek niet bekend. De kwalitatieve verwachting van eventuele aanwezige archeologische waarden is plaatselijk laag.

Het bureauonderzoek heeft geen archeologische monumenten of andere reeds bekende waardevolle vindplaatsen aangetoond, waardoor op voorhand planologische inpassing onmogelijk zou zijn. Wel kunnen er zich in de ondergrond waardevolle archeologische sporen en resten bevinden. Deze archeologische waarden kunnen (en dienen) door middel van documentatie in het veld (dat wil zeggen: een opgraving) veilig gesteld worden.

#### Vervolg

Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek wordt vervolgonderzoek aanbevolen in de vorm van een verkennend booronderzoek waarbij de archeologische verwachting uit het bureauonderzoek in het veld wordt getoetst. Doel van het veldonderzoek is de mate van intactheid van de bodemopbouw ter plaatse van de geplande bodemingrepen vast te stellen en daarmee de locaties te begrenzen waar vervolgens door middel van proefsleuven eventueel aanwezige, intacte archeologische vindplaatsen opgespoord kunnen worden. Mochten deze vindplaatsen niet gespaard kunnen worden bij de werkzaamheden voor aanleg van de tunnel dan dienen zij te *ex situ* te worden gedocumenteerd (door middel van opgravingen). Dit zal de gemeente Groningen, als bevoegd gezag voor archeologie, waarborgen door aan fase 2 van de omgevingsvergunning de voorwaarde te verbinden dat booronderzoek en eventueel proefsleuvenonderzoek vóór uitvoering van de werkzaamheden moet zijn uitgevoerd. Eventuele vondsten die niet gespaard kunnen worden gedocumenteerd en *ex situ* bewaard.

Gelet op het voorgaande is het project planologisch uitvoerbaar.

Voor het gebied ten oosten van het spoor is een erfgoedverordening van kracht omdat hier nog geen Malta-proof bestemmingsplan van toepassing is. Er zal dus voor dit gedeelte een erfgoedvergunning (artikel 13 *Erfgoedverordening 2010*) nodig zijn, tenzij er in de tussentijd een Malta-proof bestemmingsplan wordt vastgesteld.

## **4.4 Natuur**

### Inleiding

Sinds 2002 moeten alle ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst aan bepalingen uit het natuurbeschermingsrecht en -regelgeving: de Flora- en faunawet (soortbescherming), de Natuurbeschermingswet en de provinciale EHS (gebiedsbescherming). De wet- en regelgeving voor natuur in Nederland heeft als belangrijkste component het zorgplichtbeginsel, dat van elke initiatiefnemer verlangt dat hij zich vooraf op de hoogte stelt van eventuele schadelijke effecten op voorkomende beschermde soorten planten en dieren en hun leefomgeving.

Vanuit deze wet- en regelgeving vloeit voort dat bij de planontwikkeling dient te worden nagegaan of ruimtelijke ingrepen een negatieve invloed hebben op planologische begrensde en beschermde natuur- en landschapswaarden (Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn, Ecologische Hoofdstructuur) en beschermde planten- en diersoorten. Is dat aan de orde, dan is een ontheffing van de Flora- en faunawet en/of een vergunning van de Natuurbeschermingswet en/of een ontheffing van de Provinciale Omgevingsverordening (POV) vereist. In hoeverre die afgegeven kunnen worden hangt af van de beschermingsstatus van de betreffende soort of het gebied, de







Als gevolg van de realisatie van de tunnel gaat een (beperkt) deel van de SES verloren in de omgeving van het Helperpad. Onderdeel van het ontwerp is echter de compensatie van bomen en houtopstanden en de compensatie van te dempen water. Bij deze compensatie is aangesloten bij bestaande SES-structuren, zoals de Helperzoom, de groenzone langs het huidige spoor en de groenverbinding langs de oude industriële spoorlijn. Door deze compensatie wordt de SES weer hersteld en blijft de functionaliteit van de SES behouden.

#### Natuurbeschermingswet

Het projectgebied ligt niet binnen de begrenzing van een Natura 2000-gebied of een Beschermde natuurmonument. Het dichtstbijzijnde Natuurbeschermingswetgebied is het Natura 2000-gebied Zuidlaardermeergebied op circa 3 km afstand van het projectgebied. Het Natura 2000-gebied Zuidlaardermeer is een Vogelrichtlijngebied. Habitattypen maken geen onderdeel uit van de instandhoudingsdoelstellingen van dit gebied. Van een verslechtering van kwalificerende habitattypen als gevolg van stikstofdepositie is derhalve geen sprake. Gelet op de ligging van het projectgebied in het stedelijk gebied van Groningen zijn er geen ecologische relaties met leefgebieden van kwalificerende vogelsoorten uit het Natura 2000-gebied Zuidlaardermeergebied. Significant negatieve effecten kunnen derhalve op voorhand worden uitgesloten. Het aanvragen van een vergunning op grond van artikel 19d Natuurbeschermingswet of nadere toetsing in de vorm van een passende beoordeling is niet aan de orde.

#### 4.4.2 Soortbescherming

In verband met de aanleg van de Helperzoomtunnel in Groningen is in opdracht van de gemeente Groningen een ruim onderzoeksgebied geïnventariseerd op het voorkomen van beschermde soorten. Van een groot deel van het onderzoeksgebied zijn verspreidingsgegevens beschikbaar uit eerder onderzoek door Koeman & Bijkerk in 2009. Aangezien er geen wezenlijke veranderingen in het gebied hebben plaatsgevonden, geven deze verspreidingsgegevens een goed beeld van de aanwezigheid van beschermde soorten. Daarnaast heeft een verkennend en aanvullend veldbezoek plaatsgevonden door een ecooloog van Grontmij waarin is gekeken naar de geschiktheid van het onderzoeksgebied voor beschermde soorten.

Uit het onderzoek komt het volgende naar voren ten aanzien van effecten op beschermde soorten vleermuizen, overige zoogdieren, vogels, amfibieën en planten.

Ten aanzien van vleermuizen geldt dat geen vaste rust- en verblijfplaatsen of vliegroutes zijn aangetroffen die zouden kunnen worden aangetast door realisatie van de Helperzoomtunnel. Voor de zoogdiersoorten egel, eekhoorn en steenmarter geldt dat een beperkt deel van het (potentieel) leefgebied verloren gaat, maar omdat de functionaliteit van het gebied als leefgebied voor de betreffende soorten niet in gevaar komt is het aanvragen van een ontheffing niet noodzakelijk. Er worden geen vaste rust- en verblijfplaatsen van de eekhoorn en steenmarter aangetast.

Ten aanzien van vogels geldt dat er geen soorten met een jaarrond beschermde vaste rust- en verblijfplaats in het onderzoeksgebied broeden. Wanneer buiten het broedseizoen wordt gewerkt, kan voorkomen worden broedende vogels worden verstoord.

Voor amfibieën geldt dat alleen algemeen beschermde soorten (tabel 1 Ffwet) voorkomen, waarvoor een vrijstelling van de verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet geldt. Ontheffing voor deze soorten is niet noodzakelijk.

Als gevolg van de ingreep gaan mogelijk groeiplaatsen van de overige beschermde plantensoort daslook verloren langs het Helperpad. Van de beschermde soort rietorchis gaan mogelijk groeiplaatsen verloren in de oeverzone van de vijver ten noorden van het Helperpad. Voor beide soorten geldt dat geen ontheffing noodzakelijk op grond van artikel 75 Flora- en faunawet, omdat gewerkt zal worden volgens een goedgekeurde gedragscode Ffwet.



**Conclusietabel beschermde soorten**

Aspect	Aanvullend onderzoek nodig?	Vergunning / ontheffing noodzakelijk?
Flora	Nee	Nee
Vleermuizen	Nee	Nee
Overige zoogdieren	Nee	Nee
Vogels	Nee	Nee
Amfibieën, reptielen en vissen	Nee	Nee
Ongewervelden	Nee	Nee

Conclusie natuur

Vanuit natuurwetgeving zijn er geen belemmeringen voor realisatie van de Helperzoomtunnel. Er is geen sprake van strijdigheid met beschermingsregimes voor natuurgebied (Natura 2000, EHS, SES). Voor soortenbescherming geldt dat er geen strijdigheid is met de Flora en faunawet. Een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet is niet noodzakelijk.

**4.5 Water**

Het aspect water is afgewogen door middel van een watertoets. De watertoets is het proces van informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel is het waarborgen en het expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing nemen van alle waterhuishoudkundige doelstellingen. Door middel van de watertoets kunnen de initiatiefnemer en waterbeheerder, al tijdens de planontwikkeling, overeenstemming bereiken over water in het ruimtelijk plan. In de watertoets worden de waterhuishoudkundige consequenties van het ruimtelijk plan beoordeeld en geconcretiseerd in termen van "vasthouden, bergen en afvoeren" en "voorkomen, scheiden en zuiveren".

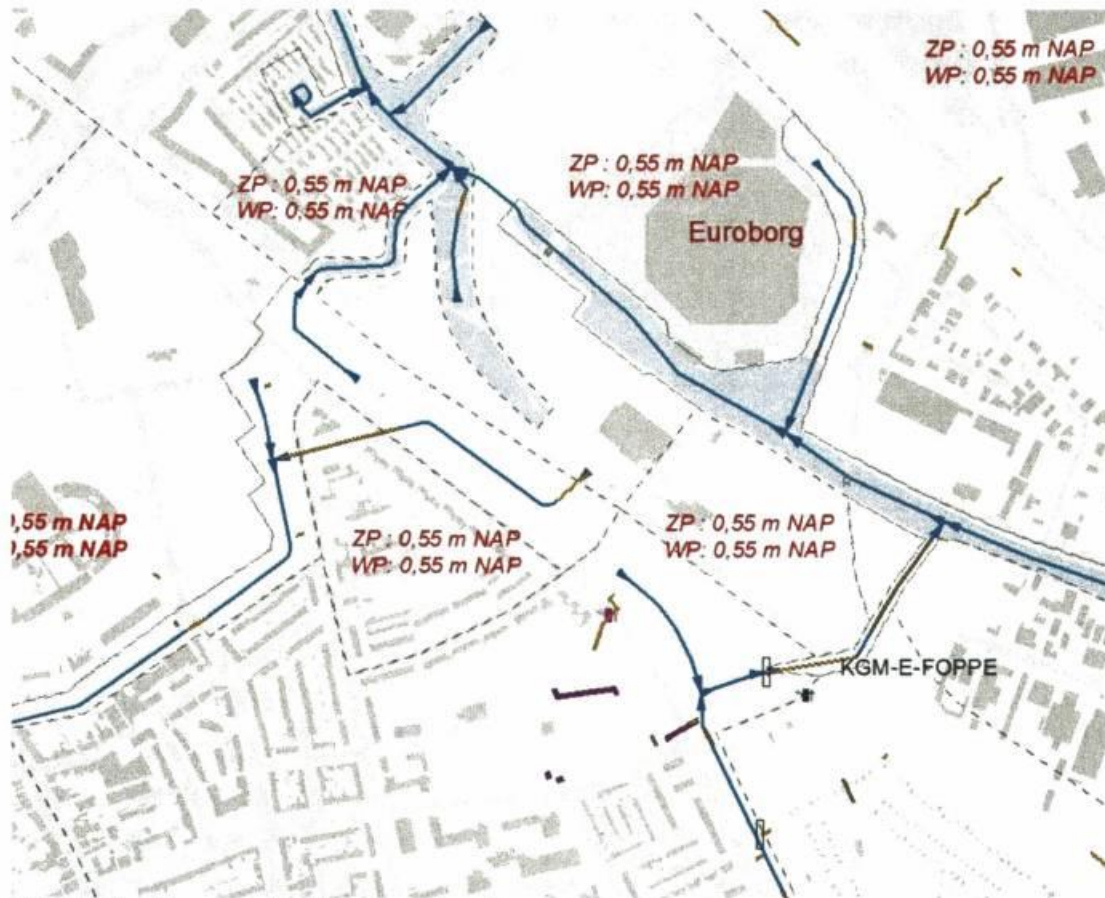
In deze paragraaf is aangegeven welke afwegingen ten aanzien van water zijn gemaakt. Het is een toelichting op het doorlopen proces en maakt de besluitvorming ten aanzien van water transparant.

**4.5.1 Hydrologische situatie**Huidige situatie

De geplande Helperzoomtunnel bevindt zich in het beheersgebied van waterschap Hunze en Aa's. Het beheersgebied is onderverdeeld in afwateringsgebieden en peilvakken met streefpeilen. Het water rondom de beoogde tunnel maakt onderdeel uit van de Eemskanaal boezem en heeft een waterpeil van NAP +0,53 m. De vijver ten oosten van de Helperzoom (ter hoogte van park Groenestein) is ca. 1,5 m diep. De vijver maakt ook onderdeel uit van de boezem. Vanaf de vijver tot aan de weg Saaksumborg loopt er een grote watergang parallel aan de Helperzoom. Deze watergang maakt ook onderdeel uit van de boezem. De vijver en het boezemwater aan de noordzijde van het spoor en langs de Helperzoom staan in verbinding met een duiker onder het spoor en een duiker onder het Helperpad.

Het oppervlaktewater in Tuinwijk (o.a. schouwsloot langs het spoor) heeft een streefpeil van NAP -0,33 m. Het gemaal KGM-E-FOPPE, zoals op onderstaande kaart weergegeven, heeft geen functie meer en is naar alle waarschijnlijkheid zelfs niet meer aanwezig. De schouwsloot watert naar verwachting in oostelijke richting af. In onderstaande kaart is de waterhuishouding rondom de beoogde Helperzoomtunnel weergegeven.





Waterhuishouding omgeving Helperzoomtunnel

#### Bodem en hydrologie

Het omgeving van de Helperzoomtunnel wordt bodemkundig gekenmerkt door de aanwezigheid van een zandbodem van de Helperzoom tot aan het spoor en een klei- en veenbodem vanaf het spoor tot aan de Duinkerkenstraat. De zand of klei- en veenlaag is ca. 3 m dik. Hieronder wordt langs het gehele tracé vanaf ca. 3 tot 8 m beneden maaiveld een heterogene (kei)leemlaag aangetroffen (Gieter keileem). De bodemopbouw zorgt ervoor dat (afstromend) hemelwater moeilijk in de grond kan infiltreren. Bovendien kan het gebied met een klei- en veenbodem worden aangemerkt als zettingsgevoelig.

De grondwaterstand (GHG) bevindt zich rondom het tracé tussen 0 en 1,5 m beneden maaiveld. In park Groenestein en Tuinwijk komen gebieden voor waar de GHG ondieper is dan 0,70 m beneden maaiveld.

#### 4.5.2 *Uitgangspunten en randvoorwaarden*

In dit hoofdstuk worden de relevante hydrologische uitgangspunten en randvoorwaarden voor de realisatie van de Helperzoomtunnel beschreven. Bij de totstandkoming van de uitgangspunten en randvoorwaarden heeft een tweetal overleggen plaatsgevonden met de gemeente Groningen en het waterschap Hunze en Aa's. Daarnaast is gebruik gemaakt van informatie van de gemeente Groningen en het waterschap Hunze en Aa's.

#### Veiligheid

Het waterschap Hunze en Aa's stelt als eis dat de werkzaamheden de veiligheid niet negatief mogen beïnvloeden. Dit houdt in dat de stabiliteit en kerende hoogte van de secundaire waterkeringen (boezemkeringen) te allen tijde moet zijn gegarandeerd. Verder geldt dat bij kruisingen rekening moet worden gehouden met beheer en onderhoud.

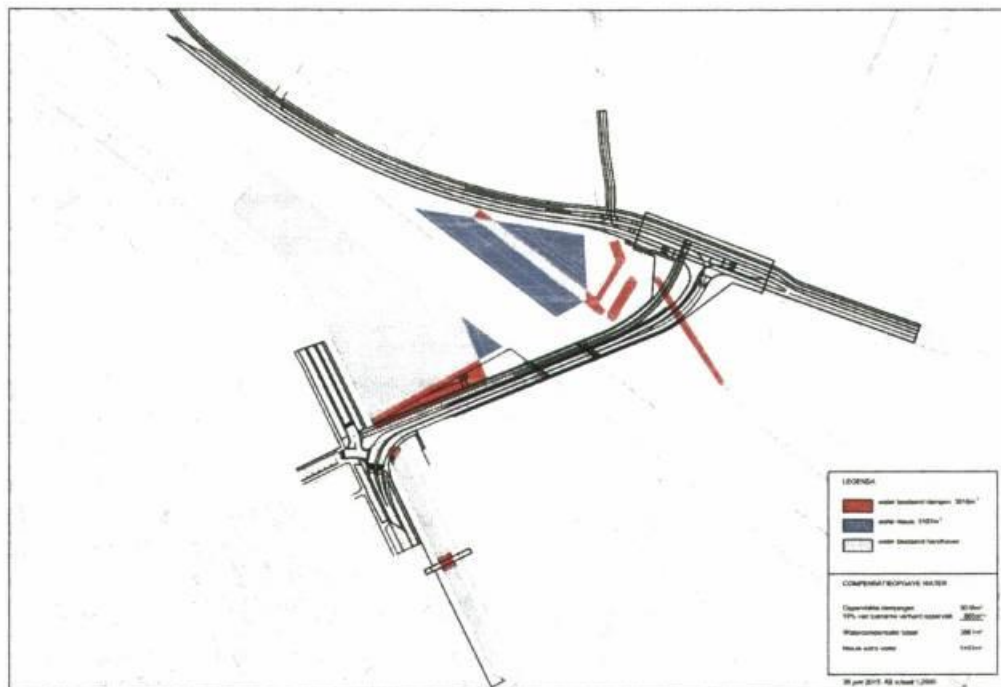
Het bestaande waterhuishoudkundige systeem moet blijven functioneren tijdens en na de realisatie van de tunnel, zodat vers water kan worden aangevoerd en overtollig water kan worden afgevoerd. Belangrijk hierbij is dat de nieuw te realiseren in- en uitstroomvoorziening aan het Winschoterdiep minimaal voldoet aan de dimensies en functioneren van de huidige in- en uitstroomvoorziening.

#### Waterkwantiteit en waterberging

In het beleidsstuk Waterbeheer 21e eeuw is de trits 'vasthouden, bergen en afvoeren' geïntroduceerd. Dit principe gaat uit van het niet afwentelen op andere gebieden maar voldoende waterberging creëren in het (plan)gebied. Als gevolg van de realisatie van de tunnel en de verlenging van de Duinkerkenstraat neemt het verhard oppervlak toe. Een groot deel van de weg (en taluds) zal worden gerioleerd en worden geloosd op het oppervlaktewater. Daarnaast wordt er oppervlak openwater gedempt (zie onderstaande tabel).

	Oppervlak (m <sup>2</sup> )
Toename verhard oppervlak (10%)	865
Te dempen open water	3.016
<i>Totaal te compenseren:</i>	<i>3.881</i>
Nieuw extra wateroppervlak	5.179
<i>Wateropgave</i>	<i>1.316</i>

Gelet op het voorgaande zal een positieve wateropgave ontstaan van 1.316 m<sup>2</sup>. Dat betekent dat er in principe méér open water wordt gerealiseerd dan op basis van de randvoorwaarden noodzakelijk is. In onderstaande tekening is de te dempen en te realiseren openwater weergegeven.



Te dempen water (rood) en watercompensatie (diepblauw)

#### Riolering en waterkwaliteit

Aan de oostzijde van de Helperzoom bevindt zich een persleiding van het waterschap voor het transport van afvalwater naar de RWZI. De persleiding kruist het Helperpad. De persleiding ligt diep genoeg, zodat geen risico voor schade wordt verwacht.



Het Helperpad is in de huidige situatie ongerioleerd. Dat betekent dat het afstromende wegwater van de ongerioleerde wegoppervlakken via de berm en afstroomt. Het afstromend wegwater van het verdiepte tracé, inclusief taluds zal worden verzameld en vervolgens worden geloosd op het oppervlaktewater. Het afstromende regenwater van de rijbanen dient eerst te worden gezuiverd middels een voorziening, zoals infiltratie in de berm of middels bodempassage, voordat afstroming op het oppervlaktewater kan plaatsvinden.

In het Helperpad is wel riolering aanwezig voor de gebouwen in de Kinderwerktuin. Dit blijft in de toekomstige situatie bestaan. De riolering sluit aan op de riolering in de Helperzoom.

Het gebruik van niet-duurzame materialen moet zo veel mogelijk worden voorkomen. Dit betekent onder meer dat uitloogbare materialen zoals zink en koper zo min mogelijk moeten worden toegepast of dat uitloging moet worden voorkomen door het toepassen van coatings.

Toepassing van zeer open asfalt beton (ZOAB) wordt gestimuleerd om de verspreiding van verontreinigingen tegen te gaan. ZOAB is een effectieve maatregel. Door de filterende werking worden zwevende deeltjes met daaraan gebonden verontreinigingen in het ZOAB vastgehouden.

Uit historisch onderzoek is naar voren gekomen dat verontreinigde grond is aangetroffen in de omgeving van het tracé. In het kader van mogelijke (tijdelijke) grondwaterbemaling dient hiermee rekening te worden gehouden.

#### (Grond)wateroverlast

De ingreep mag niet leiden tot grondwateroverlast. Hiervan kan sprake zijn indien de grondwaterstand tijdelijk of permanent verlaagd wordt. Een verlaging van de grondwaterstand kan leiden tot negatieve gevolgen voor met name de vegetatie in park Groenestein en voor zettingsgevoelige objecten, zoals het spoor en omliggende bebouwing. De tunnel kan een barrière vormen voor grondwaterstroming. Gezien het geringe verhang in de grondwaterstand rondom de beoogde tunnel en de overwegend oostelijk gerichte stroming parallel aan de tunnelbak wordt dit effect gering geacht.

Aan- en afvoer richting het Winschoterdiep dient te worden gewaarborgd. Dat betekent dat de waterverbinding tussen de vijver ten zuiden van het spoor en het Winschoterdiep voldoende gedimensioneerd dient te zijn. Voorkomen dient te worden dat obstakels in de waterverbinding een goede aan- en afvoer verhinderen en wateroverlast veroorzaken. Dat betekent ook dat duikers in de waterverbinding onder het spoor en onder de verlengde Duinkerkenstraat voldoende gedimensioneerd moeten worden.

Om wateroverlast tijdens de realisatiefase te voorkomen wordt geadviseerd éérst de nieuwe vaarverbinding, inclusief duikers, te realiseren, inclusief benodigde watercompensatie.

Om een goede doorstroming in de Helperzoom te kunnen waarborgen dient de duiker in de nieuwe verbinding tussen de Kindertuin en de Helperzoom (overkluizing Helperzoom) voldoende groot te zijn.

#### Beheer en onderhoud

Het waterschap Hunze en Aa's stelt dat ten behoeve van het onderhoud aan de hoofdwatgangen (boezemwatergangen) een beschermingszone langs de watergangen noodzakelijk is. Bij brede watergangen en vijvers dient rekening te worden gehouden met varend onderhoud. De beschermingszones en de locatie waar de maaiboot te water wordt gelaten moeten goed bereikbaar zijn en blijven.

De dimensionering van de waterstaatswerken, zoals duikers en oeverbescherming van de vijver en (boezem)watergangen, dient in overleg met het waterschap nader te worden vastgelegd maar zal bij een gelijkblijvende benodigde capaciteit minimaal de huidige afmetingen dienen te hebben.

#### 4.5.3 *Advies en juridische vertaling*

Waterschap Hunze en Aa's en gemeente Groningen zijn in het kader van de watertoets geïnformeerd in een overleg op 23 januari 2013 en middels de Digitale Watertoets. Op basis van de uitgangspuntennotitie, als automatisch product van de Digitale Watertoets, is een concept waterparagraaf tot stand gekomen. Op 17 juni 2013 heeft een tweede overleg in het kader van de watertoets plaatsgevonden naar aanleiding van wijzigingen in het ontwerp.

Met betrekking tot de keuzes die nog gemaakt moeten worden, bijvoorbeeld ten aanzien van de uitvoeringswijze van de tunnel, en voor de verdere (procedurele) afhandeling van de Watertoets is het van belang om het waterschap en de gemeente verder te betrekken. Geadviseerd wordt om de uitgangspunten en randvoorwaarden mee te laten wegen in de definitieve keuze van de uitvoeringswijze.

De afspraken over de benodigde waterbeheersingmiddelen en overige waterhuishoudkundige aspecten en uitvoeringswijze worden vastgelegd in een watervergunning.

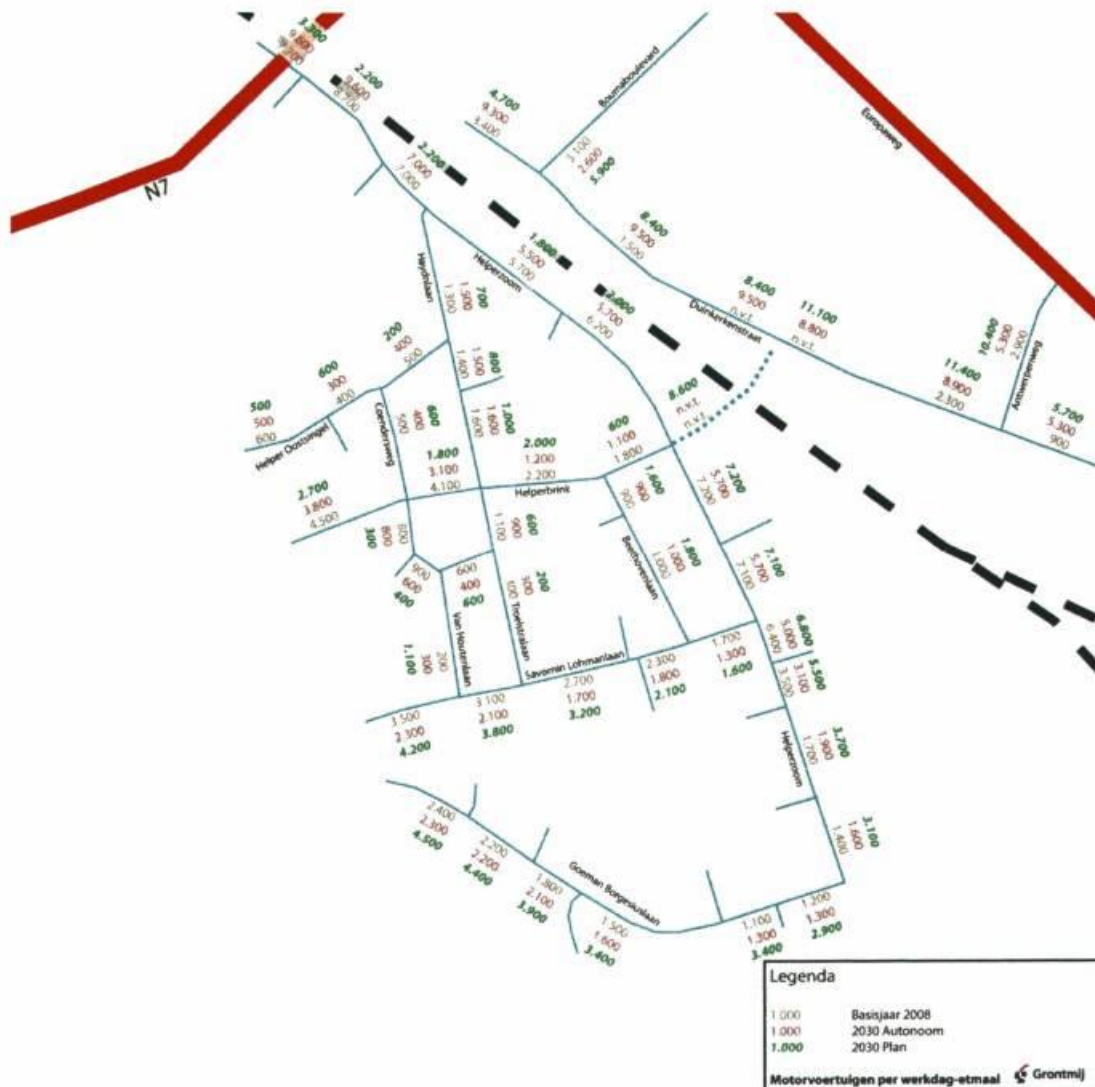
#### 4.6 **Verkeer**

##### Situatie zonder en met aanvullende verkeersmaatregelen

Zonder aanvullende verkeersmaatregelen zou de verkeersdruk in sommige straten in de wijk Helpman/Coendersborg door de aanleg van de Helperzoomtunnel onacceptabel toenemen. Dit geldt vooral voor de Helperbrink, omdat bij het in stand houden van de huidige inrichting van die straat (een weg met tweerichtingsverkeer) via de tunnel een directe verbinding tussen de wijk De Wijert en het Europapark ontstaat. Uit verkeersberekeningen blijkt dat de gemiddelde werkdagintensiteit hier dan zal toenemen naar ca. 6.000 motorvoertuigen in 2030 (tegenover 1.000 tot 3.000 motorvoertuigen in de referentiesituatie). De Helperbrink is niet geschikt om dit verkeersaanbod op een veilige wijze te verwerken. Enerzijds heeft dit te maken met de aanwezigheid van kwetsbare functies als scholen en ouderenhuisvesting en anderzijds met de huidige weginrichting (positie fietsverkeer, parkeersituatie, etc.).

Daarom zijn aanvullende verkeersmaatregelen in de wijk Helpman/Coendersborg nodig om deze negatieve effecten tegen te gaan. Deze maatregelen zijn beschreven in paragraaf 3.4. De combinatie van Helperzoomtunnel en aanvullende verkeersmaatregelen leiden tot wijzigingen in de verkeersstromen in de wijk Helpman/Coendersborg (zie onderstaande afbeelding). De gevolgen van deze wijzigingen voor de afwikkeling en verkeersveiligheid – zijn hieronder beschreven.





Werkdagintensiteiten in 2008, 2030-ref en 2030-plan, inclusief VCP Helpman/Coendersborg)

Gevolgen voor relevante wegen

*Gebruik Helperzoomtunnel*

Door het pakket van aanvullende verkeersmaatregelen in Helpman, neemt het gebruik van de Helperzoomtunnel af ten opzichte van de situatie zonder aanvullende verkeersmaatregelen omdat de tunnel minder aantrekkelijk wordt voor herkomst- en bestemmingsverkeer van buiten de wijk Helpman/Coendersborg. De route tussen de tunnel en het gebied ten oosten van de (Verlengde) Hereweg wordt door de verkeersmaatregelen op de Helperbrink minder direct, waardoor voor dat verkeer alternatieve routes (bijvoorbeeld via de N7) eerder in beeld komen. De beoogde functie van de tunnel als vervangende verbinding voor de Esperantokruising tussen de gebieden Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoortwijk/De Linie blijft daarmee in stand.

Volgens de berekeningen met het meest actuele verkeersmodel (herijkte versie najaar 2013) wordt in de tunnel een werkdagintensiteit verwacht van ongeveer 8.600 motorvoertuigen in 2030 (tegenover ca. 11.000 motorvoertuigen zonder de aanvullende verkeersmaatregelen in de wijk Helpman/Coendersborg). Dit gebruik is vergelijkbaar met de verkeersbelasting op de Esperantokruising in de referentiesituatie.

*Helperzoom*

Door de aanvullende verkeersmaatregelen neemt het verkeersgebruik op de wegen in het verlengde van de tunnel niet meer 'automatisch' toe. Het verkeer dat uit de tunnel komt verdeelt zich via de Helperzoom over de wijk (en vice versa). In vergelijking met de referentiesituatie leidt dit op het zuidelijke deel van de Helperzoom tot een hogere verkeersintensiteit. Afhankelijk van de locatie neemt de intensiteit hier met ca 1.400 tot 2.400 motorvoertuigen per etmaal toe. Daarentegen neemt de verkeersintensiteit op het noordelijke deel van de Helperzoom (het gedeelte ten noorden van de Helperbrink) met tweederde af, hetgeen resulteert in een verkeersbelasting van ca 1.800 tot 3.300 motorvoertuigen. De toename op het zuidelijke deel van de Helperzoom levert geen knelpunt op, omdat functie en inrichting op dit gebruik zijn afgestemd.

*Helperbrink*

Het (tegengesteld) eenrichtingsverkeer op de Helperbrink zorgt ervoor dat de verkeersbelasting beperkt blijft tot het aantal motorvoertuigen in de referentiesituatie of lager. Op het westelijk deel van de Helperbrink (tussen Hereweg – Haydnlaan) neemt de verkeersintensiteit ten opzichte van de referentiesituatie met ca.30 tot 40 % af, waardoor de etmaalintensiteit op het drukste deel naar verwachting op 2.700 motorvoertuigen uitkomt.

*De Savornin Lohmanlaan*

De weg De Savornin Lohmanlaan blijft een weg met tweerichtingsverkeer, waardoor de aanwezige centrumvoorzieningen (o.a. supermarkt) goed bereikbaar blijven. Door de circulatiemaatregelen elders in de wijk (o.a. Helperbrink) zal de verkeersbelasting op de De Savornin Lohmanlaan toenemen. Uitgangspunt is dat de voorgestelde inrichtingsmaatregelen er voor zorgen dat deze straat alleen gebruikt wordt door lokaal bestemmingsverkeer, inclusief het verkeer naar de woonbuurt rond de Helperbrink. Per saldo blijven 1.600 tot 4.200 motorvoertuigen gebruik maken van de De Savornin Lohmanlaan. Om de veiligheid te waarborgen wordt de straat onderdeel van het 30 km/h-regime (inclusief de uitvoering van bijpassende inrichtingsmaatregelen).

*Goeman Borgesiuslaan*

De Goeman Borgesiuslaan is in het verkeersplan - net als het zuidelijk deel van de Helperzoom – aangeduid als 'verzamelweg'. De Helperzoom en de Goeman Borgesiuslaan 'verzamen' het verkeer uit de wijk en 'brengen' het verkeer naar de twee gebiedsontsluitingsweg aan de rand van de wijk (Hereweg/Verlengde Hereweg en Duinkerkenstraat). De Goeman Borgesiuslaan blijft een 50 km/u weg. De verkeersbelasting zal ten opzichte van de referentiesituatie met ca. 1.600 tot 2.200 motorvoertuigen per etmaal toenemen. De Goeman Borgesiuslaan is qua weg-inrichting en wegprofiel geschikt om deze toename op te vangen. Om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten voorziet het verkeersplan in een aantal aanvullende maatregelen op de belangrijkste kruisingen.

*Overige straten in de wijk Helpman/Coendersborg*

Het verwachte gebruik levert in de overige straten binnen de wijk geen knelpunten op. De functie en inrichting van deze straten zijn geschikt om het verwachte autoverkeer na uitvoering van het verkeersplan veilig en vlot te kunnen verwerken.

*Duinkerkenstraat/Boumaboulevard*

Aan de oostzijde sluit de Helperzoomtunnel aan op het ontwikkelingsgebied Europapark. De tunnel wordt hierbij aangesloten op de binnenkort voltooide wegverbinding tussen de Boumaboulevard en de Duinkerkenstraat. De Duinkerkenstraat heeft een functie als gebiedsontsluitingsweg (50 km/h). Op deze weg wordt het fietsverkeer gescheiden van het autoverkeer afgewikkeld via een vrijliggend fietspad aan de oostzijde. De weginrichting is geschikt om het extra verwachte verkeer als gevolg van de Helperzoomtunnel probleemloos te kunnen verwerken. Door de aanleg van de tunnel ontstaat via de Verlengde Lodewijkstraat een directe autoverbinding met de woongebieden De Linie en de Oosterpoortwijk. De Verlengde Lodewijkstraat maakt onderdeel uit van het 30 km-gebied van De Linie.

Conclusie

Het aanvullend maatregelpakket in het verkeersplan zorgt voor een goede compensatie van de nadelige effecten van de Helperzoomtunnel op de verkeersveiligheid en leefbaarheid in de wijk



Helpman/Coendersborg. Ook ten opzichte van de referentiesituatie zal een verbetering optreden.

Vooral op en langs de Helperbrink zal de verkeersveiligheid verbeteren. De straat wordt onderdeel van het 30 km-gebied (incl. de bijbehorende inrichting) en er worden aanvullende circulatiemaatregelen getroffen die er voor zorgen dat de verkeersdruk niet zal toenemen. Mede door de aanwezigheid van kwetsbare voorzieningen (scholen en ouderencentrum) wordt op de Helperbrink een relatief grote verkeersveiligheidswinst behaald, ook ten opzichte van de referentiesituatie.

Om de veiligheid op de Savornin Lohmanlaan te waarborgen wordt ook deze straat in het 30 km-gebied opgenomen, inclusief het nemen van bijpassende maatregelen. Dit zorgt ervoor dat de onderlinge snelheidsverschillen tussen auto- en langzaam verkeer klein blijven, wat in het algemeen gunstig is voor de verkeersveiligheid, zowel subjectief als objectief. Op deze wijze worden de nadelige effecten van de verwachte intensiteittoenames gecompenseerd.

De aanvullende maatregelen op de Goeman Borgesiuslaan verbeteren de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers op een aantal belangrijke punten. Hierdoor wordt de verkeersveiligheid in deze straat voldoende gewaarborgd.

#### 4.7 Geluid

Een nieuwe wegverbinding – in dit geval de aanleg van de Helperzoomtunnel - brengt geluidsbelasting met zich mee, direct maar vooral ook indirect door een verandering in verkeersstromen en/of door wijzigingen in de afstand tussen bron en ontvanger. De gevolgen hiervan zijn in het kader van deze ruimtelijke onderbouwing getoetst aan de Wet geluidhinder en aan het in de Wet ruimtelijke ordening verankerde criterium 'een goede ruimtelijke ordening'.

##### Beoordelingskader

De tunnel wordt getoetst als "nieuwe aanleg" binnen de Wet geluidhinder. De voorkeursgrenswaarde die hierbij wordt gehanteerd bedraagt 48 dB. Indien niet aan deze voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan dienen maatregelen te worden onderzocht en indien deze niet toepasbaar zijn in het kader van bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard, kan volgens de Wet geluidhinder een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel worden vastgesteld. Zo nodig moeten hierbij de gevels van extra geluidwering worden voorzien, om te waarborgen dat de geluidsbelasting binnen de woning bij gesloten ramen niet meer dan 33 dB bedraagt.

Om de tunnel te realiseren dienen enkele wegen fysiek te worden gewijzigd. Als hierdoor de geluidsbelasting op een deel van de woningen met 2 dB of meer toeneemt is er sprake van een "reconstructie" in de zin van de Wet geluidhinder<sup>2</sup>. Deze wet schrijft bij een reconstructie van een weg voor dat de geluidsbelasting van de gevel van nabijgelegen woningen (en andere geluidsgevoelige gebouwen, zoals onderwijsgebouwen) in principe niet mag toenemen<sup>3</sup>. Heeft de reconstructie een hogere geluidsbelasting tot gevolg dan wettelijk is toegestaan, dan dienen maatregelen te worden getroffen die de geluidhinder beperken, hetzij aan de bron, hetzij in het overdrachtsgebied (zoals geluidabsorberend asfalt of geluidschermen). Wanneer dergelijke maatregelen onvoldoende doeltreffend zijn, dan wel overwegende bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, verkeerskundige,

<sup>2</sup> De Wet geluidhinder verstaat onder een reconstructie van een weg: een of meer wijzigingen op of aan een aanwezige weg ten gevolge waarvan uit akoestisch onderzoek als bedoeld in artikel 77, eerste lid, onder a, en artikel 77, derde lid, van de wet blijkt dat de berekende geluidsbelasting vanwege de weg in het toekomstig maatgevende jaar zonder het treffen van maatregelen ten opzichte van de geluidsbelasting die op grond van artikel 100 dan wel het bepaalde krachtens artikel 100b, aanhef en onder a, van de wet als de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting geldt met 2 dB of meer wordt verhoogd. In verband met afronding gaat het om situaties, waarin feitelijk sprake is van een toename van 1,5 dB of meer.

<sup>3</sup> Dat wil zeggen dat de geluidsbelasting van de gevel van de woning of een ander geluidsgevoelig gebouw niet meer mag bedragen dan 48 dB (de voorkeursgrenswaarde), of - indien de werkelijke waarde hoger is - de heersende waarde. Wanneer reeds eerder een hogere waarde is vastgesteld en de heersende waarde hoger is dan 48 dB geldt de laagste van de twee (heersende waarde of hogere waarde) als de ten hoogste toelaatbare.



landschappelijke of financiële aard, kan volgens de Wet geluidhinder een hogere waarde voor de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van de gevel worden vastgesteld. In dit geval kan eveneens extra geluidwering noodzakelijk zijn om aan het binnenniveau te voldoen.

Op grond van artikel 99, tweede lid, van de Wet geluidhinder (Wgh) dient er bovendien akoestisch onderzoek te worden gedaan naar de geluidsbelasting vanwege andere wegen dan de te reconstrueren weg of – als een weg gedeeltelijk wordt gereconstrueerd – vanwege de niet te reconstrueren gedeelten daarvan, indien redelijkerwijs de verwachting bestaat dat door de reconstructie van de weg de geluidsbelasting van andere wegen of een ander wegdeel met 2 dB of meer toeneemt. Hierdoor dient het effect van de reconstructie van de weg ook voor weg(del)en buiten het plan te worden onderzocht.

De Wet geluidhinder is niet van toepassing op wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km per uur geldt. Uit oogpunt van goede ruimtelijke ordening is echter eveneens beoordeeld welke akoestische effecten de nieuwe tunnel heeft op wegen met een maximumsnelheid van 30 km/uur, teneinde te kunnen vaststellen of een goed woon- en leefklimaat is verzekerd.

### Onderzoek en effecten

#### *Nieuwe aanleg*

Uit het onderzoek naar de nieuwe aanleg van de verbindingsweg tussen de Helperzoom en de Duinkerkenstraat blijkt dat op drie appartementen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden. De nieuwe verbindingsweg sluit met een bocht aan op de Helperzoom. Vanwege de draaibewegingen die dit met zich meebrengt is vanuit technisch oogpunt (beheer) het aanbrenge van stil asfalt hier niet wenselijk. Het plaatsen van geluidschermen is stedenbouwkundig ook niet gewenst. Daarom zullen voor deze drie appartementen hogere waarden worden vastgesteld, zie onderstaande tabel.

#### **Vast te stellen hogere waarden ten gevolge van de nieuwe verbindingsweg**

<b>Straatnaam</b>	<b>Huisnummer</b>	<b>Toevoeging</b>	<b>Postcode</b>	<b>Hoogte (m)</b>	<b>Hogere waarde (dB)</b>
Helper Brink	85	-	9722 EM	1.5	50
Helper Brink	89	-	9722 EM	4.5	51
Helper Brink	91	-	9722 EM	4.5	49

#### *Reconstructie*

Uit het reconstructie onderzoek volgt dat ten gevolge van de fysieke wijzigingen aan de Helperzoom en de Duinkerkenstraat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting neemt op geen enkele geluidsgevoelige bestemming binnen het onderzoeksgebied met 2 dB of meer toe.

#### *2 dB wegen*

Ten gevolge van de wijzigingen aan de N7/A7, de aanleg van de nieuwe Helperzoomtunnel en het uitvoeren van het verkeersplan Helpman/Coendersborg (waarin snelheidsverlagingen en wijzigingen van de verkeerscirculatie in bepaalde delen van de wijk zijn voorzien) zullen de verkeersstromen binnen en buiten de wijk Helpman/Coendersborg wijzigen.

Beoordeeld is of redelijkerwijs kan worden aangenomen of een toename van de geluidsbelasting van 2 dB of meer toegeschreven kan worden aan het plan. De wegdelen waar dit optreedt, en die zijn gelegen tussen de Verlengde Hereweg, de Goeman Borgesiuslaan, de Europaweg en de N7, zijn in de geluidrapportage behandeld. De wegdelen waar eveneens ten gevolge van de plannen een toename van 2 dB of meer optreedt, maar die zijn gelegen buiten het hiervoor gedefinieerde gebied, worden in de akoestische rapportage behorende bij het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 besproken.

Uit de analyse blijkt dat langs een aantal wegvakken, die niet fysiek worden gewijzigd, een toename van 2 dB of meer ten gevolge van het plan optreedt. In onderstaande tabel zijn de resultaten van het onderzoek weergegeven. De gegevens uit deze tabel zijn gehanteerd bij de afwe-



ging of er sprake is van een goede ruimtelijke ordening (GRO). Deze afweging is hieronder verwoord.

In een wijk als Helpman, waar naast het wonen veel stedelijke voorzieningen aanwezig zijn (winkels, scholen, e.d.), is sprake van bestemmingsverkeer van en naar deze voorzieningen. Een gevolg van de aanleg van de Helperzoomtunnel inclusief de realisatie van het verkeersplan Helpman/Coendersborg is dat het bestemmingsverkeer in de wijk andere routes volgt. Als gevolg daarvan treden ook veranderingen in de geluidbelasting op (zowel in positieve als in negatieve zin). Op enkele wegvakken zal in de toekomstige situatie sprake zijn van merkbare toenames in de geluidbelasting (zie tabel). De berekende geluidbelastingen zijn echter niet uitzonderlijk voor een stedelijke omgeving met veel voorzieningen in de nabijheid. De berekende toenames bedragen liggen ruimschoots onder de maximaal toelaatbare waarden in stedelijk gebied. Gelet op het voorgaande is er langs de wegen genoemd in de tabel geen sprake van een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat, en dus geen strijd met de 'goede ruimtelijke ordening'.

#### **2 dB wegvakken waarvoor een afweging GRO gemaakt moet worden**

<b>Straatnaam</b>	<b>Maximum snelheid (Km/uur)</b>	<b>Maximale geluidsbelasting 2014</b>	<b>Maximale geluidsbelasting 2026</b>
Boumaboulevard	50	56.0 dB	60.3 dB
Goeman Borgesiuslaan	50	52.4 dB	56.9 dB
Helperzoom	50	52.4 dB	54.1 dB
Beethovenlaan	30	51.5 dB	54.1 dB
Helper Oostsingel	30	50.0 dB	52.0 dB
Tonkensstraat	30	47.1 dB	50.3 dB
Van Houtenlaan	30	45.7 dB	52.3 dB

#### **Conclusie**

Gelet op het voorgaande wordt er voldaan aan de relevante wetgeving over geluidhinder. Voor zover het project leidt tot "nieuwe aanleg" wordt voldaan aan de toepasselijke voorschriften uit de Wet geluidhinder. Er is geen sprake van "reconstructie" in de zin van de Wet geluidhinder. Ten aanzien van de gevolgen elders (langs de zogenoemde 2 dB-wegen) is geen sprake van strijd met het criterium "goede ruimtelijke ordening", en wordt derhalve voldaan aan de Wet ruimtelijke ordening.

#### **4.8 Luchtkwaliteit**

De aanleg van de Helperzoomtunnel in combinatie met het verkeerscirculatieplan Helpman/Coendersborg heeft invloed op de verkeersstromen in de wijk en op de ligging van rijstroken ten opzichte van woningen en daarmee ook op de luchtkwaliteit. Op sommige dit leiden tot minder autoverkeer en daarmee tot een verbetering van de luchtkwaliteit. Op andere plaatsen zal de luchtkwaliteit iets kunnen verslechteren ten opzichte van de autonome situatie. Dit is het geval op routes waar straks meer autoverkeer langs komt en/of in situaties waarbij autorijstroken dicht bij woningen komen te liggen.

#### **Beoordelingskader**

Het wettelijke stelsel voor luchtkwaliteitseisen is opgenomen in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm). Dit wettelijk stelsel wordt ook wel de 'Wet luchtkwaliteit' genoemd. De Wet luchtkwaliteit geeft het kwaliteitsniveau aan waaraan de buitenlucht moet voldoen om ongewenste effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid van mensen te voorkomen. In deze wet zijn luchtkwaliteitsnormen vastgelegd voor onder meer stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). De Wet luchtkwaliteit schrijft voor dat bij ruimtelijke en verkeersplannen onderzoek moet worden gedaan naar de effecten op de luchtkwaliteit. Hierbij moeten de huidige en toekomstige concentraties van luchtverontreinigende stoffen in het onderzoeksgebied worden getoetst aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. In de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (RBL) is vastgelegd hoe het luchtkwaliteitsonderzoek moet worden uitgevoerd.

Onderzoek en effecten*Concentraties NO<sub>2</sub>*

In onderstaande tabel zijn de maximale en gemiddelde jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub> en het maximale aantal overschrijdingen van de grenswaarde van de uurgemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> weergegeven voor de verschillende toetsjaren.

**Jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub>, overschrijdingen uurgemiddelde concentratie NO<sub>2</sub>**

	Situatie 2017 auto- noom	situatie 2017 met plan	Situatie 2021 auto- noom	Situatie 2021 met plan
Norm: grenswaarde jaar- gemiddelde concentratie NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	40	40	40	40
Maximale Jaargemiddelde concentratie NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	26	25	22	21
Gemiddelde Jaargemid- delde concentratie NO <sub>2</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	15	15	13	13
Norm: grenswaarde aan- tal overschrijdingen uur- gemiddelde concentratie NO <sub>2</sub> van 200 µg/m <sup>3</sup>	18	18	18	18
Overschrijding uurgemid- delde concentratie NO <sub>2</sub> van 200 µg/m <sup>3</sup>	0	0	0	0

Uit de resultaten blijkt dat er in 2017 en 2021 geen overschrijdingen plaatsvinden van de NO<sub>2</sub> grenswaarden. Bij vergelijking van de resultaten van 2021 ten opzichte van 2017 is er een dalende trend in de concentraties NO<sub>2</sub>.

*Concentraties PM<sub>10</sub>*

In onderstaande tabel zijn de maximale en gemiddelde jaargemiddelde concentraties PM<sub>10</sub> en het maximale en gemiddelde aantal overschrijdingsdagen van de grenswaarde van de daggemiddelde concentratie PM<sub>10</sub> weergegeven voor de verschillende situaties.



**Jaargemiddelde concentraties PM<sub>10</sub>, aantal overschrijdingsdagen PM<sub>10</sub>.**

	Situatie 2017 autonoom	situatie 2017 met plan	Situatie 2021 autonoom	Situatie 2021 met plan
Norm: grenswaarde jaargemiddelde concentratie PM <sub>10</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	40	40	40	40
Maximale Jaargemiddelde concentratie PM <sub>10</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	20	20	20	20
Gemiddelde Jaargemiddelde concentratie PM <sub>10</sub> (µg/m <sup>3</sup> )	19	19	18	18
Norm: grenswaarde aantal overschrijdingen 24-uursgemiddelde concentratie PM <sub>10</sub> van 50 µg/m <sup>3</sup>	35	35	35	35
Maximum aantal overschrijdingen 24-uursgemiddelde concentratie PM <sub>10</sub> van 50 µg/m <sup>3</sup>	8	8	7	7
Gemiddelde aantal overschrijdingen 24-uursgemiddelde concentratie PM <sub>10</sub> van 50 µg/m <sup>3</sup>	7	7	7	7

Uit de resultaten blijkt dat er in 2017 en 2021 geen overschrijdingen plaatsvinden van de PM<sub>10</sub> grenswaarden. Er zijn geen verschillen tussen de autonome situatie en de plansituatie. Bij vergelijking van de resultaten van 2021 ten opzichte van 2017 is er een dalende trend in de concentraties PM<sub>10</sub>.

**Gevoelige bestemmingen<sup>4</sup>**

In onderstaande tabel zijn de maximale jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> en het aantal overschrijdingsdagen voor PM<sub>10</sub> op de gevoelige bestemmingen weergegeven.

**Maximale jaargemiddelde concentraties NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> en maximale overschrijdingdagen PM<sub>10</sub>**

	2017 autonoom	2017 met plan	2021 autonoom	2021 met plan
Jaargemiddelde concentraties NO <sub>2</sub>	17	17	15	14
Jaargemiddelde concentraties PM <sub>10</sub>	19	19	19	19
Overschrijdingsdagen PM <sub>10</sub>	7	7	7	7

Uit de resultaten blijkt dat maximale concentraties op de gevoelige bestemmingen ruim onder de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> liggen. Er zijn nauwelijks verschillen tussen de autonome en de plansituatie. Bij vergelijking van de resultaten van 2021 ten opzichte van 2017 is er een dalende trend in de concentraties NO<sub>2</sub>.

<sup>4</sup> Tot gevoelige bestemmingen horen:

- scholen (voor onderwijs aan minderjarigen);
- kinderopvang;
- bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen.

#### Conclusie

Uit het luchtkwaliteitonderzoek komt naar voren dat in de jaren 2017 en 2021 in zowel de referentiesituatie als in de plansituatie geen overschrijdingen plaatsvinden van de grenswaarden voor de jaargemiddelde concentraties voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>, de uurgemiddelde concentratie NO<sub>2</sub> en de 24-uurgemiddelde concentratie PM<sub>10</sub>. Op het gebied van luchtkwaliteit is er geen belemmering voor de aanleg van de Helperzoomtunnel.

#### **4.9 Externe veiligheid**

Externe veiligheid gaat over overlijdensrisico's die mensen lopen vanwege productie, gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor, vaarwegen en buisleidingen. De term externe veiligheid wordt gehanteerd omdat het overlijdensrisico van derden centraal staat. Het gaat om mensen die zelf niet deelnemen aan de activiteit die het overlijdensrisico met zich meebrengt. Veiligheidsrisico's worden uitgedrukt in plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR).

De gemeente Groningen heeft reeds in het kader van het bestemmingsplan 'Europapark' (2012) onderzoek verricht naar het aspect externe veiligheid. Op basis hiervan is voor de Helperzoomtunnel de veiligheidssituatie in beeld gebracht. Uit de inventarisatie blijkt dat er twee risicobronnen aanwezig zijn die invloed hebben op de veiligheidssituatie, namelijk: de spoorlijn Onnen-Groningen en de rijksweg A7 (Groningen-Nieweschans). Voor alle risicobronnen wordt voldaan aan de grens- en richtwaarden van het plaatsgebonden risico, evenals voor het plasbrandaandachtsgebied (PAG).

Het groepsrisico van de spoorlijn Haren-Groningen is niet hoog en blijft duidelijk onder de oriëntatiewaarde. De geplande ontwikkeling leidt niet tot een toename van het groepsrisico. De kans op een calamiteit neemt niet toe als gevolg van de Helperzoomtunnel.

#### Conclusie

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat de externe veiligheidssituatie geen belemmering vormt voor de aanleg van de Helperzoomtunnel.



## 5 Toets aan het bestemmingsplan

Het projectgebied is gelegen in het bestemmingsplan Coendersborg aan de zuidwestzijde van het spoor en de bestemmingsplannen Europapark en Winschoterdiep/Euvelgunne aan de noordoostzijde van het spoor. De realisatie van de Helperzoomtunnel is gedeeltelijk in strijd met de ter plaatse geldende bestemmingsplannen. Het projectgebied heeft in bovengenoemde bestemmingsplannen namelijk deels de bestemming 'Water' (bestemmingsplan Coendersborg), de bestemming 'Uit te werken gebied voor zakelijke dienstverlening' (bestemmingsplan Europapark) en de bestemmingen 'Railverkeer' en 'Bedrijventerrein' (bestemmingsplan Winschoterdiep/Euvelgunne). De beoogde tunnel (inclusief ruimte voor compensatie van water en bomen) past niet geheel binnen deze bestemmingsplannen.

Om deze functies planologisch te regelen is het nodig de huidige bestemmingen aan te passen. Dit kan door middel van het vaststellen van een nieuw bestemmingsplan of een omgevingsvergunning op grond van artikel 2.12 lid 1a sub 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Gekozen is voor de omgevingsvergunning. Het betreffende wetsartikel schrijft voor dat de motivering van het besluit een omgevingsvergunning af te geven een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. De onderhavige ruimtelijke onderbouwing voorziet hierin.

## 6 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het voorbereidingstraject is aan het wijkcomité Helpman, de scholen in Helpman en andere belanghebbenden de gelegenheid gegeven om te reageren op de voorgenomen plannen (Multicriteria analyse locatie Helperzoomtunnel en verkeersmaatregelen Helpman). Hierop zijn diverse reacties binnengekomen (zowel positief als negatief). Daarnaast zijn er suggesties gedaan voor de verdere uitwerking.

De ruimtelijke onderbouwing is met het ontwerpbesluit om een omgevingsvergunning te verlenen conform de Wabo en 3.4 Algemene wet bestuursrecht 6 weken ter inzage gelegd. Het college van Burgermeester en Wethouders betreft de ingediende zienswijzen bij het besluit over de omgevingsvergunning (zie hiervoor de Nota van Antwoord).



## **7 Economische uitvoerbaarheid**

De Helperzoomtunnel maakt deel uit van het project Aanpak Ring Zuid. De gemeente Groningen is de aanvrager van de omgevingsvergunning voor de aanleg van de tunnel.

De kosten gemoeid met de aanleg van de tunnel worden gedekt uit het project Aanpak Ring Zuid. Voor het project is in 2013 een investeringsbegroting gemaakt op basis van een schetsontwerp. Deze begroting is taakstellend voor de uitvoering van het project. Gelet op het voorgaande is de financiële uitvoerbaarheid van het project voldoende gewaarborgd.

De omgevingsvergunning voorziet in de bouw en aanleg van een tunnel. Dit werk wordt door c.q. in opdracht van de gemeente of de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid uitgevoerd. De benodigde gronden zijn eigendom van de gemeente of zullen door de gemeente worden verworven. Er is dus in zoverre geen sprake van grondexploitatie. Daarom hoeft geen exploitatieplan, als bedoeld in artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening te worden vastgesteld.

[www.grontmij.nl](http://www.grontmij.nl)



**Nota van antwoord  
Omgevingsvergunning Helperzoomtunnel**

*29 september 2014*

## Inhoud

Inhoud.....	2
<b>DEEL 1</b> .....	<b>3</b>
1 Inleiding en Leeswijzer .....	3
2 Zienswijzprocedure.....	4
2.1 Waarop reageren? .....	4
2.2 Aantal reacties.....	4
2.3 Beantwoording zienswijzen.....	4
2.4 Vervolg .....	4
3 Meer informatie .....	4
<b>DEEL 2 Beantwoording van de zienswijzen</b> .....	<b>5</b>
A Algemeen.....	5
B Procedureel .....	10
C Planbegrenzing.....	11
D Uitvoerbaarheid .....	13
E Verkeerskundige uitgangspunten.....	16
F Verkeersveiligheid .....	21
G Luchtkwaliteit.....	24
H Geluid .....	25
I Ecologie.....	27
J Archeologie / cultuur .....	28
K Uitvoeringsperiode .....	29
L Overig.....	30



## **DEEL 1**

### **1 Inleiding en Leeswijzer**

Ter verbetering van de verkeersdoorstroming in en rond Groningen, de bereikbaarheid, de veiligheid, de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid van de stad, hebben het Rijk, de provincie Groningen en de gemeente Groningen een plan gemaakt voor de ombouw van de zuidelijke ringweg in Groningen.

Voor de ombouw van de zuidelijke ringweg zelf heeft het Rijk een Ontwerp-Tracébesluit (OTB) opgesteld, waarin het nieuwe tracé van de ringweg en de inpassing daarvan worden beschreven. Voor vier gebieden in de nabijheid van de ring heeft de gemeente parallel aan de uitwerking van het OTB ontwerp-inrichtingsplannen opgesteld. Deze gebieden vallen weliswaar buiten het (O)TB-gebied, maar als gevolg van de aanpak van de ringweg verandert hier het verkeersgebruik of de inrichting van de openbare ruimte. Het gaat daarbij om de Maaslaan, de Vondellaan, Helpman/Coendersborg en het nieuwe Zuiderplantsoen, het nieuwe park dat gerealiseerd wordt op de deksels van de verdiepte ligging.

In de (ontwerp-)inrichtingsplannen wordt aangegeven hoe de verschillende vormen van verkeer (auto's, fietsers, voetgangers) op een goede en veilige manier worden ingepast en hoe de openbare ruimte opnieuw wordt ingericht (groen, bomen, parkeren, etc.).

Voor het realiseren van de Helperzoomtunnel heeft de gemeente een ontwerpbesluit voor een omgevingsvergunning gepubliceerd. Deze tunnel wordt aangelegd als vervanging van de huidige spoorwegovergang bij de Esperantostraat. Die spoorwegovergang wordt over een aantal jaren om veiligheidsredenen gesloten.

Vanaf 30 augustus tot en met 10 oktober 2013 konden belanghebbenden en geïnteresseerden tijdens de zogenaamde zienswijzeprocedure hun mening geven over het OTB/MER met de rijksnaam A7/N7 Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2 en over de ontwerp-inrichtingsplannen. De inspraakperiode voor de omgevingsvergunning liep van 4 oktober tot en met 14 november 2013.

Voor u ligt de Nota van Antwoord als reactie op het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning Helperzoomtunnel. In deze nota geeft het college van Burgemeester en Wethouders aan hoe is omgegaan met de binnengekomen zienswijzen op het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning.

De zienswijzen op het OTB/MER en op de ontwerp-inrichtingsplannen zijn verwerkt in twee aparte nota's van antwoord, respectievelijk van de minister van Infrastructuur & Milieu en het college van Burgemeester en Wethouders.

#### **Leeswijzer**

Deze Nota van Antwoord bestaat uit twee delen. Deel 1 bevat een korte toelichting op de zienswijzeprocedure. In deel 2 zijn de zienswijzen en antwoorden opgenomen, gerubriceerd aan de hand van een aantal hoofdthema's en subthema's.

In deze Nota van Antwoord komt u het begrip 'inspreker' tegen. Hiermee wordt een indiener van een zienswijze bedoeld. Het woord 'inspreker' kan betrekking hebben op zowel mannelijke als vrouwelijke personen, alsmede op bedrijven, instanties en verenigingen. In

deze nota wordt naar de inspreker verwezen in de hij-vorm, ook als het gaat om een vrouwelijke inspreker.

## **2 Zienswijzeprocedure**

### **2.1 Waarop reageren?**

Onderdeel van het project Aanpak Ring Zuid is de aanleg van de Helperzoomtunnel, onder het spoor tussen de Helperzoom en de Duinkerkenstraat, ter hoogte van de Helper Brink. Deze tunnel ligt buiten het officiële plangebied van het OTB. Voor de aanleg van de tunnel is een omgevingsvergunning aangevraagd. De gemeente heeft deze aanvraag eind augustus 2013 ontvangen en heeft daarna een ontwerpbesluit opgesteld voor het verlenen van de omgevingsvergunning. Dit ontwerpbesluit lag vanaf 4 oktober 2013 zes weken ter inzage. In deze periode kon iedereen een zienswijze indienen.

### **2.2 Aantal reacties**

Op het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning Helperzoomtunnel zijn 52 zienswijzen ingediend. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de ingediende zienswijzen.

### **2.3 Beantwoording zienswijzen**

Het bevoegd gezag heeft antwoorden gegeven op de binnengekomen reacties. Deze staan in de Nota van Antwoord die voor u ligt. De insprekers krijgen hiermee antwoord op hun vragen of opmerkingen. Iedere inspreker heeft een nummer gekregen (zie bijlage 1). Aan de hand van dit nummer kan elke inspreker eenvoudig de antwoorden op zijn zienswijze terugvinden.

### **2.4 Vervolg**

Het college van B&W betreft de zienswijzen bij het besluit over de omgevingsvergunning. Iedereen die een zienswijze heeft ingediend, kan gedurende zes weken beroep tegen dat besluit aantekenen bij de rechtbank.

## **3 Meer informatie**

Heeft u vragen over de gevolgde procedure? Dan kunt u bellen met de gemeente Groningen. Contactpersoon is de heer C. Woldhuis van de afdeling Vergunningverlening, Toezicht, Handhaving en Geo Informatie (VTH&G), bereikbaar via het nummer (050) 367 81 11.

Heeft u vragen over het project A7/N7 Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2? Kijkt u dan op website [www.aanpakringzuid.nl](http://www.aanpakringzuid.nl). U kunt ook contact opnemen met:

Projectorganisatie Aanpak Ring Zuid  
Verlengde Meeuwerderweg 11 (ingang aan de H.L. Wichersstraat)  
9723 ZM Groningen  
Telefoon: (050) 311 58 83  
E-mail: [info@aanpakringzuid.nl](mailto:info@aanpakringzuid.nl)



## DEEL 2 Beantwoording van de zienswijzen

In deel 2 zijn alle binnengekomen zienswijzen opgenomen en van een antwoord voorzien. De zienswijzen zijn geordend per subthema. Bovendien zijn de zienswijzen zo veel mogelijk geclusterd. De nummers betreffen het indienernummer van de zienswijze, zoals opgenomen in bijlage 1.

### A Algemeen

#### *Zienswijze 4, 7, 24, 29*

**A 1 Insprekers verwijzen naar de zienswijze tegen OTB/MER en de inspraakreactie op de inrichtingsplannen voor Helpman en De Wijert. Verzocht wordt de inhoud hiervan mee te nemen in deze procedure.**

De zienswijzen op het OTB/MER, de ontwerp-inrichtingsplannen en het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning zijn in samenhang met elkaar beoordeeld. De reacties op de zienswijzen ten aanzien van deze plannen zijn ook inhoudelijk op elkaar afgestemd, met het oog op een zorgvuldige en integrale afweging.

#### *Zienswijze 1, 2, 9, 10, 13, 14, 15, 17, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 28, 31, 32, 40, 41, 43, 44*

**A 2 Insprekers geven aan dat de voorgenomen bouw van de Helperzoomtunnel (HZZ) leidt tot een toename van autoverkeer in de wijken Helpman en Coendersborg. Men vindt dit in verband met de veiligheid en de leefbaarheid ongewenst, omdat doorgaand verkeer niet door woonwijken hoort te gaan als er een goed alternatief is. Men vindt het nog steeds niet duidelijk waarom het plan voor aanleg van de HZZ de voorkeur krijgt als er zoveel nadelen aan kleven.**

De Helperzoomtunnel wordt aangelegd ter vervanging van de huidige spoorwegovergang bij de Esperantostraat. De huidige spoorwegovergang wordt over een aantal jaren gesloten vanwege de uitbreiding van het treinverkeer. Een gelijkvloerse kruising voldoet met het toenemende treinverkeer niet meer aan de veiligheidseisen. Dat betekent dat een alternatief moet worden gevonden, omdat er anders na de sluiting van de spoorwegovergang geen autoverbinding meer zou zijn tussen de wijken ten westen en ten oosten van het spoor, met name de wijken Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoortwijk/De Linie. Het ontbreken van een 'interwijkverbinding' is vanuit het oogpunt van de bereikbaarheid van deze wijken ongewenst. Deze wijkverbinding is niet alleen noodzakelijk voor autoverkeer, maar ook voor het openbaar vervoer en de hulpdiensten. De tunnel is niet bedoeld voor vrachtverkeer.

Voordat het besluit is genomen over de locatie van de tunnel, is er een uitgebreide afweging geweest van de mogelijke locaties. Aan de hand van een zogenaamde 'Multicriteria Analyse' – uitgevoerd door bureau Grontmij – zijn verschillende alternatieven in beschouwing genomen en is uiteindelijk gekozen voor de locatie in het verlengde van de Helper Brink. De Multicriteria Analyse waarop de locatiekeuze van de tunnel is bepaald, is als bijlage opgenomen in de Ruimtelijke Onderbouwing van de aanvraag voor de omgevingsvergunning.

De Helperzoomtunnel komt dus te liggen in het verlengde van de Helper Brink en sluit ten westen van het spoor aan op de Helperzoom. Aan de oostzijde van het spoor sluit de tunnel aan op de Duinkerkenstraat. De hoeveelheid verkeer in de wijk Helpman/Coendersborg neemt door de aanleg van de Helperzoomtunnel niet toe. Dat blijkt uit de verkeersprognoses die zijn opgesteld en zijn opgenomen in de Ruimtelijke Onderbouwing. Wel verschuiven de verkeersstromen. Die verschuiving wordt met name veroorzaakt door het verkeersplan dat aan



de aanleg van de Helperzoomtunnel gekoppeld is. Met het verkeersplan veranderen een aantal rijrichtingen in de wijk.

Het verkeersplan is beschreven in de Ruimtelijke Onderbouwing van de omgevingsvergunning. Het verkeersplan is gericht op het ontmoedigen van autoverkeer in de meest kwetsbare gebieden, met name daar waar de scholen in de wijk zijn geconcentreerd. Het overgrote deel van Helpman/Coendersborg wordt 30 km/uur-gebied. Daarnaast worden in diverse straten maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten.

Uit de verkeersberekeningen blijkt dat de Helperzoomtunnel amper verkeer zal trekken dat een bestemming ver buiten de wijken langs het spoor heeft. De Helperzoomtunnel leidt ook niet tot een alternatieve route met sluipverkeer door de zuidelijke stadswijken. Doordat de verkeerslichten op het Julianaplein verdwijnen, is de zuidelijke ringweg straks een veel snellere route van west naar oost en andersom. Op de oost-westroute door de zuidelijke stadswijken worden de auto's bovendien belemmerd door 30 km/uur-zones, verkeerslichten en oversteekplaatsen.

*Zienswijze 21, 29, 35,41*

**A 3 Insprekers vragen waarom voor de ARZ en de aanleg HZT niet één procedure geldt en waarom de vergunningen niet in één keer zijn aangevraagd.**

Het (O)TB omvat uitsluitend het hoofdwegennet (rijkswegen) en het direct daaraan gelegen en verbonden onderliggende wegennet (gemeentelijke en provinciale wegen). De minister is binnen deze projectgrens bevoegd gezag. De Helperzoomtunnel is geen onderdeel van een hoofdweg (N7) en heeft ook geen directe aansluiting op de hoofdweg (N7). Dit betekent dat de minister niet bevoegd is om hierover besluiten te nemen. De gemeente is hiervoor het bevoegde gezag. Daarom is de Helperzoomtunnel planologisch-juridisch door de gemeente voorbereid, in de vorm van een omgevingsvergunning.

*Zienswijze 7*

**A 4 Insprekers stellen dat een integrale samenhangende visie op projectniveau van de drie plannen (ZRGII, inrichtingsplan en Helperzoomtunnel) ontbreekt. Ze menen dat daardoor geen inzicht bestaat in de wijze waarop de drie plannen elkaar beïnvloeden, met name waar het betreft de (milieu)gevolgen.**

De drie plannen – het OTB, de ontwerp-inrichtingsplannen en het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning – zijn in samenhang met elkaar opgesteld en inhoudelijk volledig op elkaar afgestemd. Het plan voor de zuidelijke ringweg is opgenomen in het OTB/MER en daarbij is aangegeven welke maatregelen hier worden getroffen. Ook de milieueffecten van de ombouw van de zuidelijke ringweg zijn daarbij in beeld gebracht. Vervolgens zijn voor de gebieden die buiten het OTB-gebied vallen en waar als gevolg van de aanpak van de zuidelijke ringweg het verkeersgebruik of de inrichting van de openbare ruimte verandert, ontwerp-inrichtingsplannen opgesteld. Het betreft de volgende vier gebieden: het 'Zuiderplantsoen', de Maaslaan, de Vondellaan en Helpman. In de ontwerp-inrichtingsplannen is aangegeven hoe de veranderende verkeersstromen op een goede en veilige manier worden ingepast en hoe de openbare ruimte opnieuw wordt ingericht. Het ontwerp-inrichtingsplan voor Helpman betreft een verkeersplan voor deze wijk. Dat verkeersplan is gekoppeld aan de uitvoering van de Helperzoomtunnel. Op die manier is ook de afstemming met de aanleg van de Helperzoomtunnel gewaarborgd.

In de verkeersberekeningen die ten grondslag liggen aan het (Ontwerp-)Tracébesluit is de realisatie van de Helperzoomtunnel meegenomen. Daarnaast maakt het verkeersplan voor Helpman/Coendersborg deel uit van de Ruimtelijke Onderbouwing van de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel. In de Ruimtelijke Onderbouwing zijn ook



de milieueffecten van de Helperzoomtunnel en het verkeersplan Helpman/Coendersborg beschreven.

Omdat de onderdelen nauw met elkaar samenhangen, is optimale onderlinge afstemming gezocht. Dit zal uiteraard ook gebeuren gedurende de verdere planvorming en in de realisatiefase. Bovendien zijn de procedures zo veel mogelijk tegelijk uitgevoerd. De uitvoering van alle drie onderdelen is opgenomen in de kostenraming van het project ARZ.

*Zienswijze 1, 12, 15, 17, 21, 22, 31, 33, 35, 42, 43*

**A 5 Insprekers stellen dat het woon- en leefklimaat van de wijken zal verslechteren. Een inspreker meent dat Coendersborg wordt opgeofferd om een park aan te kunnen leggen bij de Herewegbuurt, terwijl de omliggende wijken hier niet bij gebaat zijn, omdat die te maken krijgen met overlast. Men vraagt of hier een goede belangenafweging aan ten grondslag heeft gelegen, en verwijst daarbij naar een goede oplossing voor de verkeersonveiligheid, extra uitlaatgassen en extra geluidsoverlast. Men stelt dat de keuze voor de HZT vooral gebaseerd lijkt te zijn op het kostenplaatje.**

In de Ruimtelijke Onderbouwing bij het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning is uitgebreid beargumenteerd waarom de aanleg van de tunnel niet leidt tot een aantasting van het woon- en leefklimaat in de wijk Helpman/Coendersborg, en vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening passend is. In de Ruimtelijke Onderbouwing is een groot aantal omgevingsaspecten in beeld gebracht en afgewogen, zoals verkeer, geluid, luchtkwaliteit, natuur en water.

De keuze voor de locatie van de tunnel is gebaseerd op een zorgvuldige belangenafweging. Voordat de uiteindelijke locatie is bepaald, zijn verschillende alternatieven onderzocht. Eerst is onderzocht of een tunnel kan worden gerealiseerd op dezelfde plek als de huidige spoorwegovergang. Uit nadere analyse bleek dat dit geen wenselijke en haalbare optie is. Een tunnel op deze locatie kan leiden tot een sterke toename van het verkeer op de Waterloolaan. Daarnaast zou de tunnel door de benodigde diepte en hellingen te ver van de kruising weer boven de grond komen en het Sterrebos doorsnijden. Terwijl hier juist het nieuwe Zuiderplantsoen wordt gerealiseerd: een groot, nieuw park op de deksels van de verdiepte ligging.

Deze conclusie was aanleiding om de zoektocht te richten op een meer zuidelijke locatie. In eerste instantie was deze gericht op drie locaties: in het verlengde van de Helper Brink, de De Savornin Lohmanlaan en de Goeman Borgesiuslaan. In overleg met het wijkcomité Helpman en de Stichting Leefomgeving is daar een vierde variant aan toegevoegd: een tunnel ten zuiden van de Vestdijkslaan/Esserweg.

Vervolgens is een extern bureau ingeschakeld – Grontmij – om de vier locaties tegen elkaar af te wegen. Dat is gebeurd in de vorm van een Multicriteria Analyse. De afwegingscriteria die daarbij zijn gehanteerd, zijn vastgesteld in overleg met het wijkcomité Helpman en de Stichting Leefomgeving. Naast genoemde vier varianten is een variant onderzocht die was voorgesteld door verkeerskundige Arthur Kamminga: de zogenaamde Kempkensbergtunnel.

In het onderzoek zijn aspecten als verkeer, geluid, natuur, landschap en kosten in beeld gebracht. Grontmij kwam in haar rapport in hoofdlijnen tot de volgende conclusies. De variant die in het verlengde ligt van de Helper Brink is qua verkeer, natuur en milieu goed inpasbaar en biedt de meest directe verbinding tussen de wijken Helpman/Coendersborg en het Europapark, de Oosterpoortwijk en De Linie. Deze variant kan zonder grote fysieke ingrepen, zoals sloop van woningen, worden gerealiseerd en is aanzienlijk goedkoper dan de andere drie varianten. Met name de vierde variant – aangedragen door Wijkcomité Helpman en de Stichting Leefomgeving – scoort niet alleen qua kosten, maar ook op de criteria natuur en landschappelijke waarden aanmerkelijk ongunstiger. Bovendien heeft deze variant een heel



andere functie dan de andere drie varianten: het is geen verbinding tussen de wijken Helpman/Coendersborg en Oosterpoortwijk/De Linie/Europapark, maar een nieuwe rondweg buiten het bestaand stedelijk gebied.

*Zienswijze 1, 13, 40, 44*

**A 6 Insprekers stellen dat de hoeveelheid sluipverkeer door Helpman kan worden teruggedrongen door de aanleg van op- en afritten bij de Hereweg naar de A28. Ze geven aan dat dit momenteel wordt onderzocht door het projectbureau. Verzocht wordt een maximale inspanning te leveren om te zorgen dat deze op- en afritten worden opgenomen in het Tracébesluit, mede als compensatie van de gevolgen van de HZT.**

De Hereweg behoudt ook in de toekomst een verbinding met zowel de A28 als de A7. Er komt namelijk een nieuwe verbindingsweg tussen de Hereweg en het Julianaplein. Vanaf daar kan het verkeer naar zowel de A28 als de A7. De verbindingsweg komt in de plaats van de huidige op- en afritten. De verbindingsweg is vanuit Helpman zowel via de Hereweg als via de Helperzoom/Waterloolaan te bereiken.

Het verkeer in Helpman en Coendersborg neemt in zijn totaliteit niet toe. In sommige straten wordt het inderdaad drukker, maar in andere rustiger in vergelijking met de referentiesituatie. Zie voor de verwachte verkeersintensiteiten hoofdstuk 4.6 van de Ruimtelijke Onderbouwing.

Het verkeersplan Helpman/Coendersborg zorgt ervoor dat het verkeer zich evenwichtig over de wijk verspreidt. De wijziging van de verkeerscirculatie ontmoedigt onnodig verkeer in de straten waar veel scholen staan. Bovendien wordt het overgrote deel van de wijk 30 km/uur-gebied. Het verkeersplan bevat ook maatregelen die de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers vergroten. Met dit samenhangende pakket aan maatregelen wordt de verkeersveiligheid en de leefbaarheid gewaarborgd.

*Zienswijze 3*

**A 7 Inspreker vraagt of de HZT ook onder de Helperzoom door kan, zodat mensen hier rustig kunnen oversteken?**

Een oplossing waarbij de tunnel onder de Helperzoom doorgaat, heeft qua ruimtelijke inpassing te grote gevolgen voor de directe omgeving. Ook de kosten hiervan zijn veel hoger. Om deze redenen wordt die variant als niet-realistisch beschouwd.

*Zienswijze 3*

**A 8 Inspreker vraagt waarom bij de kruising Waterloolaan geen tunnel wordt gebouwd.**

In het begin was het uitgangspunt dat er een tunnel zou komen op dezelfde plek waar nu de spoorwegovergang is. Uit een nadere analyse bleek echter dat dit geen wenselijke en haalbare optie is. Een tunnel op deze locatie kan leiden tot een sterke toename van het verkeer op de Waterloolaan. Daarnaast zou de tunnel door de benodigde diepte en hellingen te ver van de kruising weer boven de grond komen en het Sterrebos doorsnijden. Terwijl we hier juist het nieuwe Zuiderplantsoen willen realiseren: een groot nieuw park op de deksels van de verdiepte ligging.

*Zienswijze 17*

**A 9 Inspreker vraagt waarom de fietstunnel bij station Europapark niet geschikt wordt gemaakt voor autoverkeer, zodat de HZT niet nodig is.**

De tunnel die in de plaats komt van de Esperantospoorwegovergang moet hoog genoeg zijn voor auto's, bussen en de hulpdiensten, waaronder de brandweer. De tunnel bij het Europapark voldoet niet aan de vereiste hoogte en kan daarvoor ook niet worden aangepast. Dat heeft te maken met de combinatie van de hoogte en het hellingspercentage van



de toe-en afritten van de tunnel. De tunnel mag namelijk niet te steil worden. Om het toegestane hellingspercentage te kunnen halen, hebben de toe- en afritten een bepaalde lengte nodig. Die ruimte ontbreekt bij de tunnel ter hoogte van het Europapark.

#### *Zienswijze 5*

**A 10 Inspreker stelt dat de voorgenomen ontwikkeling mogelijk strijdig is met de belangen van de Gasunie in verband met de aanwezigheid van de daar aanwezige infrastructuur voor gastransport.**

In overleg met de Gasunie is afgesproken dat de (niet meer in gebruik zijnde) gasleiding die ter hoogte van de Helperzoomtunnel aanwezig is, voorafgaand aan de uitvoering zal worden verwijderd.

#### *Zienswijze 10, 11, 13, 20, 25, 26, 28, 35, 39, 40, 41, 42*

**A 11 Insprekers stellen dat er geen overleg met bewoners is geweest, en dat er opeens een keuze lag uit drie varianten. Men constateert dat de door Arthur Kamminga en het wijkcomité aangedragen varianten te duur zijn bevonden. Men is van mening dat van echte participatie nooit sprake is geweest en dat sommige voorstellen van verontruste buurtbewoners niet zijn onderzocht.**

De keuze voor de locatie van de tunnel is tot stand gekomen na een uitgebreid planproces, waar diverse belanghebbenden bij zijn betrokken. Hieronder geven wij in grote lijnen het verloop van het planproces weer. Eerst hebben we onderzocht of een tunnel op dezelfde plek als de huidige spoorwegovergang (bij de Esperantostraat) haalbaar is. We kwamen tot de conclusie dat dit geen wenselijke en haalbare optie is. Een tunnel op deze locatie kan leiden tot een sterke toename van het verkeer op de Waterloolaan. Daarnaast zou de tunnel door de benodigde diepte en hellingen te ver van de kruising weer boven de grond komen en het Sterrebos doorsnijden. Terwijl we hier juist het nieuwe Zuiderplantsoen willen realiseren: een groot nieuw park op de deksels van de verdiepte ligging. Dat was aanleiding om de zoektocht te richten op een meer zuidelijke locatie. We hebben deze conclusies eerst gedeeld met de direct omwonenden (Herewegbuurt, Oosterpoortwijk, De Linie) en vervolgens ook met de wijkbewoners van Helpman, de scholen in de wijk en andere betrokkenen, zoals het OV-bureau en de hulpdiensten.

In eerste instantie was onze zoektocht naar een meer zuidelijke locatie gericht op drie locaties: in het verlengde van de Helper Brink, de De Savornin Lohmanlaan en de Goeman Borgesiuslaan. In overleg met het wijkcomité Helpman en de Stichting Leefomgeving is daar een vierde variant aan toegevoegd: een tunnel ten zuiden van de Vestdijklaan/Esserweg.

Vervolgens is een extern bureau ingeschakeld – het bureau Grontmij – om de vier locaties tegen elkaar af te wegen. Dat is gebeurd in de vorm van een Multicriteria Analyse. De afwegingscriteria die daarbij zijn gehanteerd, zijn vastgesteld in overleg met het wijkcomité Helpman en de Stichting Leefomgeving. Naast genoemde vier varianten is ook nog een door de stadjer Arthur Kamminga voorgestelde variant onderzocht; de zogenaamde Kempkensbergtunnel.

Toen de uitkomsten van het Grontmij-onderzoek naar de vier varianten en het onderzoek naar de Kempkensbergtunnel in 2013 beschikbaar waren, zijn deze per brief kenbaar gemaakt aan het wijkcomité Helpman, de Stichting Leefomgeving en de scholen in de wijk. Daarbij werd de gelegenheid gegeven om – voordat de stuurgroep Aanpak Ring Zuid een standpunt ging innemen over de locatiekeuze – schriftelijk op de uitkomsten van de onderzoeken te reageren. Door middel van een persbericht werd ruime aandacht geschonken aan het verschijnen van de onderzoeksresultaten, zodat ook andere belanghebbenden daarop konden reageren. Het wijkcomité heeft, voordat hij zijn reactie heeft geformuleerd, een informatiebijeenkomst georganiseerd voor de wijkbewoners van Helpman, zodat iedereen in



de gelegenheid was om op de voorgenomen locatiekeuze te reageren. Alle binnengekomen reacties zijn voorgelegd aan de stuurgroep en ook aan de gemeenteraad. Op voorstel van de stuurgroep is vervolgens gekozen voor de locatie in het verlengde van de Helper Brink.

#### *Zienswijze 39*

#### **A 12 Inspreker vraagt hoe het kan dat de uitspraken van RWS directeur Sieben Poel in tegenspraak zijn met de huidige plannen waarbij vele op- en afritten vervallen?**

Hier wordt gerefereerd aan de uitspraak van de heer Poel in de informatiekant 'Groningen Bereikbaar' (september 2013), dat 80 % van het verkeer dat over de ringweg rijdt in de stad moet zijn en dat de ringweg daarom veel aanknopingspunten moet hebben. Die uitspraak is niet in tegenspraak met de huidige plannen. Want op meerdere punten van het ringwegtracé komen nieuwe of verbeterde aansluitingen op de zuidelijke ringweg; onder meer bij de Laan Corpus den Hoorn, het Vrijheidsplein, het Julianaplein, de Europaweg en Driebond/Eemspoort. Ook de Hereweg behoudt een aansluiting op de ring, via de verbindingsweg tussen de Hereweg en het Julianaplein. Die nieuwe aansluitingen in combinatie met het wegnemen van knelpunten op de ringweg zelf, zorgen ervoor dat het verkeer via de ringweg sneller op de plaats van bestemming is. Dat geldt niet alleen voor de bewoners, maar ook voor de bedrijven en andere belangrijke instellingen in de stad.\

#### **B Procedureel**

#### *Zienswijze 44*

#### **B 1 Inspreker stelt dat het ontwerpbesluit verwijst naar de categorieënlijst VVGB die de gemeenteraad heeft vastgesteld, maar is van mening dat deze aanvraag niet onder de categorie 'infrastructuur' kan worden begrepen.**

Bij het besluit van 25 mei 2011, nummer 8f, heeft de gemeenteraad op voorstel van het college van B&W van 24 januari 2011, nr. RO11.2516754, een lijst met categorieën van gevallen vastgesteld, waarin geen verklaring van geen bedenkingen van de raad is vereist; de zogenaamde categorieënlijst. In deze lijst staat onder meer dat deze verklaring niet is vereist voor: het aanleggen van nieuwe en/of het wijzigen van bestaande (spoor)weg- en waterinfrastructuur, parkeer- en groenvoorzieningen met bijbehorende andere bouwwerken en andere werken, mits deze activiteiten niet samenhangen met de realisering van een nieuwe planmatige stads- of dorpsuitbreiding (categorie H). De Helperzoomtunnel en de toeleidende wegen zijn weginfrastructuur, zoals in categorie H van de categorieënlijst is bedoeld. Categorie H laat nadrukkelijk bij de weginfrastructuur behorende andere bouwwerken toe. Volgens het Bouwbesluit 2012 en de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is een (weg)tunnel een bouwwerk, geen gebouw zijnde. Ook het bouwen van de tunnel valt dus onder categorie H. De aanleg van de nieuwe verbinding houdt verband met de sluiting van de bestaande spoorwegovergang bij de Esperantostraat en hangt niet samen met de realisatie van nieuwe planmatige stads- of dorpsuitbreiding. Dat betekent dat voor de bouw van de tunnel en de aanleg van de toeleidende wegen volgens de categorieënlijst geen verklaring van geen bedenkingen is vereist.

#### *Zienswijze 15, 25, 26, 28, 31, 35, 41, 43*

#### **B 2 Insprekers vragen waarom de HZT wordt betaald uit het budget voor de zuidelijke ringweg, terwijl gesteld is dat de tunnel alleen een gemeentelijke aangelegenheid is.**

De aanleg van de Helperzoomtunnel is niet alleen een gemeentelijke aangelegenheid. Rijk, provincie en gemeente hebben er gezamenlijk belang bij dat de wijkverbinding tussen Helpman/Coendersborg en Oosterpoortwijk/De Linie/Europapark na het sluiten van de



spoorwegovergang bij de Esperantostraat in tact blijft. Om die reden wordt het project ook gefinancierd uit het budget voor de zuidelijke ringweg. Het verlenen van de omgevingsvergunning is een bevoegdheid van de gemeente. Vandaar dat de gemeente verantwoordelijk is voor de daaraan gekoppelde procedures.

*Zienswijze 11, 24, 25, 26, 28, 29, 39*

**B 3 Insprekers stellen dat nut en noodzaak van het project niet zijn aangetoond en ook niet zijn doorgerekend. Men merkt daarbij op dat de financiële onderbouwing en risico-inschatting van een groot aantal onderdelen van het plan ontbreekt. Ook vindt men niet duidelijk of onderzoek is gedaan naar de noodzaak van het opheffen van de bestaande verbinding.**

De Helperzoomtunnel is noodzakelijk, omdat de huidige spoorwegovergang bij de Esperantokruising over een aantal jaren wordt gesloten vanwege de uitbreiding van het treinverkeer. Een gelijkvloerse kruising voldoet volgens de spoorwegbeheerder met het toenemende treinverkeer niet meer aan de veiligheidseisen. Dat betekent dat een alternatief moet worden gevonden, want anders zou er na de sluiting van de spoorwegovergang geen autoverbinding meer zijn tussen de wijken ten westen en ten oosten van het spoor (met name de wijken Helpman/Coendersborg en Oosterpoortwijk/De Linie/Europapark). Het ontbreken van een interwijkverbinding is vanuit het oogpunt van de bereikbaarheid van deze wijken ongewenst. Deze wijkverbinding is niet alleen noodzakelijk voor autoverkeer, maar ook voor het openbaar vervoer en de hulpdiensten. Daarmee is nut en noodzaak naar ons oordeel voldoende aangetoond.

*Zienswijze 13, 22, 27, 28, 41,43*

**B 4 Insprekers stellen dat van een vierde spoor door Prorail op dit moment geen sprake is en vragen waarom dit wel als reden wordt genoemd voor de aanleg van de HZT.**

De huidige spoorwegovergang wordt over een aantal jaren gesloten vanwege de uitbreiding van het treinverkeer. Een gelijkvloerse kruising voldoet met het toenemende treinverkeer niet meer aan de veiligheidseisen.

## C Planbegrenzing

*Zienswijze 13, 14, 21, 25, 26, 27, 28, 35, 39, 40, 41, 43, 44*

**C 1 Insprekers stellen dat de HZT en het OTB Zuidelijke Ringweg zo nauw met elkaar zijn verweven dat ze niet los van elkaar in procedure gebracht kunnen worden. Doordat dit wel is gedaan, bestaat het risico dat een van beide projecten geen of geen volledige doorgang vindt. Ten onrechte zijn de verschillende onderdelen niet in één besluit gevat, waardoor de uitvoerbaarheid van het project Aanpak Ring Zuid als geheel niet is gegarandeerd.**

Het (O)TB omvat uitsluitend het hoofdwegenet (rijkswegen) en het direct daaraan gelegen en verbonden onderliggende wegennet (gemeentelijke en provinciale wegen). De minister is binnen deze projectgrens bevoegd gezag. De Helperzoomtunnel is geen onderdeel van een hoofdweg (N7) en heeft ook geen directe aansluiting op de hoofdweg (N7). Dit betekent dat de minister niet bevoegd is om hierover besluiten te nemen, maar dat de gemeente hiervoor het bevoegde gezag is. Daarom is de Helperzoomtunnel planologisch-juridisch door de gemeente voorbereid in de vorm van een omgevingsvergunning. In de procedure van de omgevingsvergunning is milieueffectonderzoek gedaan voor de omgeving van de Helperzoomtunnel. De resultaten maken onderdeel uit van de Ruimtelijke Onderbouwing voor de omgevingsvergunning.



In de verkeersberekeningen die ten grondslag liggen aan het (O)TB, is de komst van de Helperzoomtunnel en de uitvoering van de (Ontwerp-)Inrichtingsplannen meegenomen. Omdat de drie onderdelen nauw met elkaar samenhangen, is optimale onderlinge afstemming gezocht. Dit zal gedurende de verdere planvorming en in de realisatiefase uiteraard ook blijven plaatsvinden. Bovendien zijn de drie procedures zo veel mogelijk tegelijk uitgevoerd. De uitvoering van alle drie onderdelen is opgenomen in de raming van het project ARZ.

*Zienswijze 10, 20, 23, 25, 26, 35, 39, 41, 44*

**C 2 Insprekers stellen dat de HZT ter vervanging dient van de in het BVA omschreven parallelstructuur en dat hij daarom onderdeel uitmaakt van het project ARZ. Zij vinden dat de HZT daarom binnen het plangebied van het OTB Zuidelijke Ringweg fase 2 hoort te vallen.**

De Helperzoomtunnel wordt niet aangelegd ter vervanging van de parallelstructuur zoals die destijds in het BVA voor de zuidelijke ringweg was opgenomen. Op 10 november 2009 hebben het Rijk, de provincie en de gemeente een bestuursovereenkomst gesloten over een oplossing voor de zuidelijke ringweg, waarin het zogenaamde Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) is vastgelegd. Het BVA is een ontwerp op hoofdlijnen dat in de planuitwerkingsfase verder is uitgewerkt. Bij de uitwerking bleek dat de oorspronkelijke parallelstructuur van het BVA tot veel extra verkeer en overlast leidde in de woonwijken die grenzen aan de ringweg. Bovendien kwam bij deze structuur de bereikbaarheid van de belangrijke economische functies in de stad in het gedrang, omdat de routes er naar toe veel langer werden. Bij de nadere uitwerking van het BVA heeft de projectorganisatie het plan zodanig kunnen aanpassen dat de parallelstructuur grotendeels kon vervallen. Door het uitgekende wegontwerp kan het bestemmingsverkeer nu meer van de ringweg zelf gebruik maken.

De Helperzoomtunnel heeft geen relatie met de parallelstructuur. Deze tunnel vervangt de huidige spoorwegovergang bij de Esperantostraat, zodat de verbinding tussen de wijken Helpman/Coendersborg en het Europapark, de Oosterpoortwijk en De Linie in stand blijft.

*Zienswijze 44*

**C 3 Inspreker stelt dat het project ARZ en de HZT planologisch, plantechisch en in de tijd niet of onvoldoende aansluiten op andere stedelijke plannen en ruimtelijke ontwikkelingen. Hij is van mening dat deze niet of onvoldoende in kaart zijn gebracht.**

Het plan voor de zuidelijke ringweg en de Helperzoomtunnel sluiten volledig aan op de stedelijke plannen. Met het plan voor de zuidelijke ringweg wordt een aantal belangrijke stedelijke doelen gerealiseerd. Het plan verbetert niet alleen de bereikbaarheid van stad en regio, maar vergroot ook de verkeersveiligheid en bevordert het leefklimaat. Dit is uitvoerig beschreven en beargumenteerd in het OTB/MER.

De Helperzoomtunnel zorgt ervoor dat de belangrijke wijkverbinding tussen Helpman/Coendersborg en het Europapark, de Oosterpoortwijk en De Linie in stand blijft. Daarbij is een locatie gekozen die ruimtelijk goed inpasbaar is en ook aansluit op nieuwe ontwikkelingen in het Europapark. In de Ruimtelijke Onderbouwing is beschreven waarom de tunnel passend is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

*Zienswijze 15, 22, 25, 26, 31, 35, 43*

**C 4 Insprekers vragen waarom, als het gaat om cijfermatige onderbouwingen van verkeer en verkeersstromen, de ontsluiting van DUO, K+R Euroborgstation, het nieuwe busstation en geplande ontwikkelingen uit de bestemmingsplannen hierin niet zijn meegenomen.**



De verkeersprognoses die zijn gehanteerd, zijn modelmatige berekeningen waarbij rekening is gehouden met de toekomstplannen die zijn ontwikkeld voor de stad en onder andere in bestemmingsplannen van de stad zijn vastgelegd. Ook met de plannen van DUO/Belastingdienst en het station Europapark is rekening gehouden. Bij de verkeersprognoses is het hoge economische groeiscenario het uitgangspunt, om ervoor te zorgen dat het ontwerp zo lang mogelijk mee kan. Bovendien krijgen we zo inzicht in de 'worst case'-milieueffecten, waarop vervolgens eventuele maatregelen worden gebaseerd. Zo worden mens en natuur het beste beschermd.

De verkeersprognoses zijn overigens rekenkundige toekomstvoorspellingen en kennen een spreidingsmarge van 20 tot 30%. Dit betekent dat deze cijfers niet als een absoluut getal mogen worden geïnterpreteerd, maar een bandbreedte hebben.

## D Uitvoerbaarheid

### *Zienswijze 4, 44*

**D 1 Insprekers stellen dat de maatschappelijke, economische en juridische uitvoerbaarheid van de HZT ter discussie staan en niet in kaart zijn gebracht. Er bestaat bij de insprekers gerede twijfel of de omgevingsvergunning uitvoerbaar is, omdat de begrenzing van het plangebied onvoldoende gemotiveerd en willekeurig gekozen is.**

De realisatie van de tunnel is gedeeltelijk in strijd met de ter plaatse geldende bestemmingsplannen. De uitgebreide omgevingsvergunningprocedure uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) biedt de gemeente Groningen de mogelijkheid af te wijken van deze bestemmingsplannen, mits deze wordt voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. Hierin wordt gemotiveerd waarom de te realiseren tunnel passend is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

In de Ruimtelijke Onderbouwing die voor de Helperzoomtunnel is opgesteld, is deze motivatie opgenomen en daarmee wordt aan de juridische eisen voldaan. In de Ruimtelijke Onderbouwing is ook het plangebied beschreven waar de tunnel wordt gerealiseerd. De begrenzing is niet willekeurig gekozen, maar bepaald aan de hand van de vraag waar de fysieke ingrepen plaatsvinden, zoals de bouw van de tunnel, de aanleg van de daarnaartoe leidende wegen, de compensatie van water en groen, etc.

Daarnaast zijn in de Ruimtelijke Onderbouwing voor een groter invloedsgebied de effecten van de tunnel op de omgeving in beeld gebracht, onder meer waar het gaat om ruimtelijke inpasbaarheid, effecten voor geluid, lucht en natuur.

De economische uitvoerbaarheid is beschreven in hoofdstuk 7 van de Ruimtelijke Onderbouwing.

Voorafgaande aan de locatiekeuze van de tunnel heeft er overigens een uitgebreide afweging van de locatie van de tunnel plaatsgevonden. Dat is gebeurd aan de hand van een Multicriteria Analyse. De Multicriteria Analyse is als bijlage bij de Ruimtelijke Onderbouwing opgenomen.

### *Zienswijze 18*

**D 2 Inspreker stelt dat het plan onvoldoende draagvlak heeft vanwege de weerstand die tegen de voorgenomen besluiten en het project bestaat. Daarnaast is hij van mening dat binnen de gemeenteraad verdeeldheid bestaat en dat de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het project niet is aangetoond.**

De keuze voor de locatie van de tunnel is tot stand gekomen na een uitgebreid planproces, waar diverse belanghebbenden bij zijn betrokken, zoals de bewoners in de wijk en



omliggende wijken, scholen, het OV-bureau, de hulpdiensten. Ook de gemeenteraad is in de verschillende stadia van de planuitwerking betrokken.

*Zienswijze 4, 7, 28, 29, 44*

**D 3 Insprekers stellen dat de economische uitvoerbaarheid van het project ARZ als geheel niet is verantwoord en dat de financiële kaders dermate nauw zijn dat tegenvallers niet kunnen worden gedekt.**

Het taakstellend budget voor het project ARZ bedraagt 624 miljoen euro, inclusief BTW, Voorbereiding en Toezicht, post onvoorzien en risico's (prijspeil 2007). Deze afspraak is vastgelegd in de bestuursovereenkomst tussen het Rijk, de provincie en de gemeente d.d. 10 november 2009. Het beschikbare budget is voldoende om het voorgestelde plan uit te voeren. De raming voor het project ARZ is opgesteld aan de hand van de zogenaamde Standaard Systematiek voor Kostenramingen (SKK). In Nederland is het gebruikelijk om projecten in de sector grond-, weg- en waterbouw te ramen volgens deze methode. De methode wordt beschreven en beheerd door de CROW, een nationaal Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur. De SKK wordt door vrijwel alle grote opdrachtgevers voor GWW- projecten gebruikt, inclusief Rijkswaterstaat. In deze raming is naast de projectkosten een aantal posten ingebouwd om binnen het project risico's en onzekerheden op te vangen. Het gaat om de posten 'nader te detailleren' (onvolledigheid), 'object onvoorzien' (objectgebonden reservering voor toekomstige gebeurtenissen) en 'project onvoorzien' (reservering voor toekomstige gebeurtenissen totale project). Op deze wijze kunnen eventueel onvoorziene noodzakelijke maatregelen worden opgevangen.

*Zienswijze 28, 44*

**D 4 Insprekers zijn van mening dat onvoldoende is onderzocht welke planschade- en nadeelcompensatieclaims verwacht worden en hoe deze claims kunnen worden gedekt.**

Wij zetten erop in dat zo weinig mogelijk hinder en schade plaatsvindt ten gevolge van het project Aanpak Ring Zuid. Desondanks kan het zijn dat burgers, bedrijven of organisaties vanwege het project tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden of schade lijden, bijvoorbeeld in het geval van waardedaling van een woning, een bedrijf dat tijdens de bouwperiode minder goed bereikbaar is of verzakking van gebouwen.

Het traject voor schadevergoeding en nadeelcompensatie is afhankelijk van de gevolgde planologische procedure. Voor het Tracébesluit is het Rijk verantwoordelijk. Compensatie van schade ten gevolge van een Tracébesluit is wettelijk geregeld in artikel 22, eerste lid van de Tracéwet. Wanneer een belanghebbende ten gevolge van het Tracébesluit schade lijdt die redelijkerwijs niet of geheel te zijnen lasten behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet (voldoende) anderszins is verzekerd, dan kent de minister van Infrastructuur en Milieu een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe. De minister stelt hiertoe een onafhankelijke schadeadviescommissie in, die verzoeken om nadeelcompensatie in behandeling zal nemen.

Voor de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel is de gemeente bevoegd gezag. Indien sprake is van schade ten gevolge van de uitvoering van de tunnel, kan er derhalve een verzoek worden ingediend bij de gemeente. Ook de gemeente stelt hierbij een schadeadviescommissie in die de zaak in behandeling neemt. De gemeente heft hiervoor leges.

Gehonoreerde verzoeken worden gedekt uit het projectbudget. Hiermee is rekening gehouden in de projectraming.



### *Zienswijze 4, 13*

**D 5 Insprekers stellen dat voor de aanleg van de HZT aanvullende verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn. Zij zijn van mening dat als het inrichtingsplan niet deugdelijk is, uitvoering van de omgevingsvergunning niet mogelijk is.**

Het verkeersplan Helpman/Coendersborg bevat een pakket maatregelen dat mede in overleg met de scholen in de wijk is opgesteld. De verkeerscirculatie in de wijk wordt volgens het verkeersplan zodanig gewijzigd, dat autoverkeer in de meest kwetsbare gebieden wordt ontmoedigd, met name daar waar de scholen zijn geconcentreerd. Het overgrote deel van Helpman/Coendersborg wordt 30 km/uur-gebied. Ook worden in diverse straten maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten. Naar onze opvatting is de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de wijk met het verkeersplan goed gewaarborgd. Uit de Ruimtelijke Onderbouwing blijkt dat ook wat betreft de gevolgen van de tunnel op het verkeer, de realisatie van de tunnel passend is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

### *Zienswijze 15, 25, 26, 31, 43*

**D 6 Insprekers vragen of de gemeente het inrichtingsplan voor Helpman ook uitvoert wanneer de ombouw van de ZRW of de aanleg HZT niet doorgaat.**

Omdat de realisering van het Tracébesluit afhankelijk is van de aanleg van de Helperzoomtunnel, ondertekent de minister het Tracébesluit pas als de gemeente de omgevingsvergunning heeft verleend. In het hypothetische geval dat de aanleg van de Helperzoomtunnel niet doorgaat, gaat de gemeente in gesprek met de bewoners en de scholen in de wijk om te overleggen welke delen van het verkeersplan Helpman dan uitgevoerd zouden moeten of kunnen worden. Met name de situatie rond de Helper Brink – waar een aantal scholen is geconcentreerd – verdient daarbij speciale aandacht vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Er is op dit moment geen aanleiding om te veronderstellen dat de aanleg van de Helperzoomtunnel niet door zal gaan.

### *Zienswijze 44*

**D 7 Inspreker stelt dat een kwantitatieve onderbouwing van de positieve en negatieve gevolgen van het project ARZ en de aanleg van de HZT ontbreekt. Hij vindt de motivatie onvoldoende, omdat het besluit tot uitbreiding tot vier sporen nog niet is genomen en de sluiting van de spoorwegovergang daarmee prematuur is. Bovendien meent hij dat er voldoende alternatieve routes zijn.**

In de Ruimtelijke Onderbouwing zijn alle voor de omgevingsvergunning relevante aspecten in beeld gebracht, zoals ruimtelijke inpassing, effecten op verkeersstromen, geluid, lucht en natuur. Bovendien is voorafgaande aan de locatiekeuze een uitgebreid onderzoek uitgevoerd in de vorm van een Multicriteria Analyse, waarbij de positieve en negatieve aspecten van de verschillende locaties in beeld is gebracht. De Multicriteria Analyse is als bijlage bij de Ruimtelijke Onderbouwing opgenomen. Daarmee is naar onze mening voldoende aangetoond dat de locatie van de Helperzoomtunnel de meest geschikte locatie is.

Het besluit voor het sluiten van de gelijkvloerse kruising is de bevoegdheid van de spoorwegbeheerder. Sluiting van de spoorwegovergang betekent dat er een alternatief moet worden gevonden, want anders zou er na de sluiting van de spoorwegovergang geen autoverbinding meer zijn tussen de wijken ten westen en ten oosten van het spoor, met name de wijken Helpman /Coendersborg en Oosterpoortwijk/De Linie/Europapark. Het ontbreken van een interwijkverbinding is vanuit het oogpunt van de bereikbaarheid van deze wijken ongewenst. Deze wijkverbinding is niet alleen noodzakelijk voor autoverkeer, maar ook voor het openbaar vervoer en de hulpdiensten. Daarmee is nut en noodzaak naar ons oordeel voldoende aangetoond.



## E Verkeerskundige uitgangspunten

### *Zienswijze 44*

**E 1 Inspreker is van mening dat de effecten op de verkeersafwikkeling in het omliggende gebied onvoldoende zijn onderzocht. Hij vindt dat de uitgangspunten onjuist zijn gekozen en het onvoldoende is gemotiveerd waarom een sterk vergrote verkeersdruk aanvaardbaar wordt geacht voor een verbeterde doorstroming op de A7.**

In de verkeersprognoses van het project Aanpak Ring Zuid zijn alle relevante effecten op de verkeerstromen in beeld gebracht; zowel de effecten van de ombouw van de ring zelf als de effecten van de Helperzoomtunnel en het verkeersplan Helpman/Coendersborg. De conclusie dat een verbeterde doorstroming op de A7 leidt tot een sterk vergrote verkeersdruk op het omliggende gebied blijkt niet uit de cijfers en is ook niet het uitgangspunt voor het project Aanpak Ring Zuid.

Uitgangspunt van de plannen van Aanpak Ring is juist dat het verkeer meer gebruik moet maken van de ring. Op meerdere punten van het ringwegtracé komen daarom nieuwe of verbeterde aansluitingen; onder meer bij de Laan Corpus den Hoorn, het Vrijheidsplein, het Julianaplein, de Europaweg en Driebond/Eemspoort. Die nieuwe aansluitingen in combinatie met het wegnemen van knelpunten op de ringweg zelf, zorgen ervoor dat het verkeer meer gebruik gaat maken van de ringweg in plaats van het onderliggend wegennet.

De verkeersstromen op het onderliggend wegennet gaan ten gevolge van het project wel veranderen. Het wordt op sommige plekken drukker en op andere rustiger, vergeleken met de referentiesituatie (situatie zonder realisatie van het project). In totaal daalt het aantal autokilometers op het onderliggend wegennet van de stad Groningen licht. Dit komt doordat de zuidelijke ringweg op andere manieren op het onderliggend wegennet wordt aangesloten.

### *Zienswijze 24, 27, 28, 35, 44*

**E 2 Insprekers stellen dat de verkeerscijfers onvolledig en inconsistent zijn en/of geheel ontbreken. Zij vinden dat de cijfers bovendien een te grote foutmarge bevatten en dat dit een deugdelijke onderbouwing van verkeersstromen, -effecten en -prognoses onmogelijk maakt.**

In de Ruimtelijke Onderbouwing zijn in hoofdstuk 4.6 de gevolgen voor de relevante wegen in de wijk in beeld gebracht. Aan de hand van deze verkeersprognoses zijn ook de gevolgen voor geluid en lucht in beeld gebracht. Ondanks het feit dat er bij het gebruikmaken van verkeersprognoses een spreidingsmarge moet worden gehanteerd, is dit een goede methodiek voor het bepalen van de vraag of de aanleg van de tunnel passend is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

### *Zienswijze 44*

**E 3 Inspreker stelt dat de autonome groei van het Europese wegennet onvoldoende is meegerekend in de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Helemaal nu de autonome groei versterkt zal raken indien de doorstroming in het plangebied van project ARZ zou verbeteren.**

In het ontwerp is rekening gehouden met het buitenland gerelateerde vrachtverkeer en de eventuele stijging of daling daarvan als gevolg van (economische en beleidsmatige) vastgestelde ontwikkelingen. De verkeersprognoses houden geen rekening met ideeën of voornemens die nog niet zijn vastgesteld door het daarvoor verantwoordelijke bestuur of bedrijf. De prognoses hebben als eindjaar 2030. Uit het MER blijkt dat er na 2030 voldoende



restcapaciteit is voor een goede verkeersafwikkeling. Dat wil zeggen dat er nog voldoende ruimte is voor meer verkeer dan voor 2030 wordt verwacht.

#### *Zienswijze 44*

**E 4 Inspreker vindt dat het uitgangspunt dat de doorstroming gelijk zal blijven, niet voldoende is onderbouwd en stelt dat de ter zake uitgevoerde contra-expertises anders uitwijzen. Bovendien vindt hij dat de vervlechting van de HZT met het OTB ZR fase 2 niet voldoende wordt belicht.**

Aan de ombouw van de ring en de realisatie van de Helperzoomtunnel liggen verschillende doelen en uitgangspunten ten grondslag. Doel van de ombouw van de ringweg is dat de doorstroming zodanig wordt verbeterd dat het verkeer meer gebruik gaat maken van de ring. Op meerdere punten van het ringwegtracé komen daarom nieuwe of verbeterde aansluitingen. Die nieuwe aansluitingen zorgen er in combinatie met het wegnemen van knelpunten op de ringweg zelf voor dat het verkeer meer gebruik gaat maken van de ringweg in plaats van het onderliggend wegennet.

Doel van de aanleg van de Helperzoomtunnel is het in stand houden van een wijkverbinding tussen de wijken Helpman/Coendersborg en Oosterpoortwijk/De Linie/Europark. Dit als alternatief voor de Esperantospoorwegovergang, die om veiligheidsredenen wordt gesloten. Omdat de verbinding over het spoor door de bouw van de tunnel op een andere plek komt te liggen, verschuiven de verkeersstromen. Om te voorkomen dat deze verschuiving leidt tot een onwenselijke situatie vanuit de optiek van verkeersveiligheid en leefbaarheid, is aan de uitvoering van de tunnel een verkeersplan gekoppeld. Doel van dat plan is niet het bevorderen van de doorstroming, maar het waarborgen van een goed en veilig woon- en leefmilieu. Daarom wordt in het verkeersplan de verkeerscirculatie aangepast en wordt het gebied Helpman/Coendersborg voor het overgrote deel 30 km/uur-gebied.

In de verkeersberekeningen die ten grondslag liggen aan het (O)TB is de komst van de Helperzoomtunnel meegenomen.

#### *Zienswijze 43, 44*

**E 5 Insprekers stellen dat de verkeerscijfers en verkeerskundige uitgangspunten van het voorgenomen besluit deels strijdig zijn met die van het OTB ZR fase 2.**

Deze constatering is niet juist. In de verkeersprognoses waarbij de veranderingen als gevolg van de ombouw van de zuidelijke ringweg in beeld zijn gebracht, is ook rekening gehouden met de wijzigingen als gevolg van de Helperzoomtunnel en het verkeersplan Helpman/Coendersborg.

#### *Zienswijze 3, 17, 18, 19,25, 26, 29, 35, 39, 43*

**E 6 Insprekers vragen waarom de Goeman Borgesiuslaan – en de hele wijk Helpman, De Wijert en de Herewegbuurt – geen 30 km-zone worden.**

In het verkeersplan Helpman/Coendersborg is gekozen voor de volgende verkeersstructuur.

De hoofdwegen aan de westzijde van de wijk – de Hereweg/Verlengde Hereweg – en aan de oostzijde van de wijk – de Duinkerkenstraat – zijn de twee ‘gebiedsontsluitingswegen’. Vanaf die twee hoofdwegen wordt de wijk ontsloten. Op deze twee hoofdwegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Het gebied daartussen – de woonwijk Helpman/Coendersborg en ook de Herewegbuurt – wordt voor het overgrote deel 30 km/uur-gebied.

Een uitzondering op het 30 km/uur-regime in Helpman/Coendersborg vormen de Goeman Borgesiuslaan en het zuidelijk deel van de Helperzoom (het deel ten zuiden van de



Helper Brink). Deze twee straten zijn in het verkeersplan aangeduid als ‘verzamelwegen’. Deze wegen ‘verzamelen’ het verkeer uit de wijk en ‘brengen’ dit naar de twee gebiedsontsluitingswegen van de wijk: de Hereweg/Verlengde Hereweg en de Duinkerkenstraat. Gelet op de functie van ‘verzamelweg’, behouden deze straten hun 50-km/uur-regime en gaan ze geen onderdeel uitmaken van het 30 km/uur-gebied. Wel worden hier vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten. Deze maatregelen worden nader uitgewerkt in overleg met de bewoners.

In De Wijert veranderen de verkeersstromen met name in de Vondellaan. Hier neemt het verkeer toe als gevolg van de nieuwe aansluiting op de ringweg. Om het toenemende verkeer hier op een veilige manier in te passen, wordt de Vondellaan heringericht. Veiligheid voor de voetgangers en de fietsers staat hierbij voorop. De Vondellaan blijft een 50 km/uur-weg. Het overgrote deel van De Wijert is nu – met uitzondering van straten als de Vondellaan, de Van Iddekingeweg en de Van Ketwich Verschuurlaan – al een 30 km/uur-gebied en die situatie verandert niet.

### *Zienswijze 6*

**E 7 Inspreker is van mening dat het instellen van een 30 km-zone alleen effectief is in combinatie met de aanleg van voldoende drempels, versmald wegprofiel en een actief handhaafbeleid.**

In het verkeersplan wordt inderdaad aangegeven dat het 30 km/uur-regime wordt ondersteund door het treffen van fysieke maatregelen, zoals uitritconstructies en kruispuntverhogingen. De maatregelen worden verder uitgewerkt in overleg met belanghebbenden, zoals de bewoners, de bedrijven en de scholen in de wijk.

### *Zienswijze 13, 15, 21, 22, 25, 26, 28, 31, 35, 39, 41*

**E 8 Insprekers vinden dat het plan indruist tegen het verkeersbeleid ‘Duurzaam en veilig’ van de gemeente Groningen. Het gaat ook in tegen het beleid om verkeer zo veel mogelijk op de hoofd- en ringwegen en parallelbanen te laten rijden.**

Doel van het plan Aanpak Ring Zuid is juist dat het verkeer meer gebruik gaat maken van de ring. Het plan voor de ombouw van de ring is daar volledig op gericht. Op meerdere punten van het ringwegtracé komen daarom nieuwe of verbeterde aansluitingen. Die nieuwe aansluitingen in combinatie met het wegnemen van knelpunten op de ringweg zelf, zorgen ervoor dat het verkeer meer gebruik gaat maken van de ringweg in plaats van het onderliggend wegennet. De Helperzoomtunnel is bedoeld als een vervangende wijkverbinding tussen de wijken Helpman/Coendersborg en Oosterpoortwijk/De Linie/Europapark, omdat de Esperantospoorwegovergang om veiligheidsredenen wordt gesloten.

Om te voorkomen dat er ongewenste verkeerseffecten optreden, is aan de uitvoering van de Helperzoomtunnel een verkeersplan gekoppeld. In het verkeersplan wordt het gebied Helpman/Coendersborg voor het overgrote deel 30 km/uur-gebied. Dat is helemaal in lijn met het verkeersbeleid ‘Duurzaam en veilig’.

### *Zienswijze 8*

**E 9 Inspreker stelt dat niet is gekeken naar de verkeerseffecten van de wijk De Linie, en verwacht dat de verkeersintensiteit en verkeersonveiligheid hier zullen toenemen.**

In de verkeerprognoses die zijn opgesteld in het kader van het project Aanpak Ring Zuid, is ook gekeken naar de verkeerseffecten in De Linie. Daarbij is rekening is gehouden met zowel de plannen van de ringweg als met de plannen voor de Helperzoomtunnel. Uit deze prognoses is af te leiden dat de intensiteit in De Linie afneemt, zowel op Verlengde



Meeuwerderweg als in de Verlengde Lodewijkstraat. Dat komt doordat de verkeerstructuur in deze omgeving behoorlijk wijzigt, waardoor de verkeerstromen verschuiven.

De belangrijkste wijzigingen die invloed hebben op de verkeerstromen in De Linie, zijn het verdwijnen van de op- en afritten in dit deel van de ringweg (bij de Oosterpoort en bij de Hereweg) en het sluiten van de Esperantospoorwegovergang. Dat heeft invloed op het verkeer in de Verlengde Lodewijkstraat. Verkeer dat nu via de Verlengde Lodewijkstraat van en naar deze opritten rijdt en over de Esperantokruising rijdt, gaat straks niet meer door de Verlengde Lodewijkstraat. Daar komen weliswaar andere verkeerstromen voor in de plaats – bijvoorbeeld verkeer dat vanuit Helpman via de Helperzoomtunnel en de Verlengde Lodewijkstraat naar de Oosterpoortwijk rijdt – maar per saldo nemen de verkeersintensiteiten hier af.

*Zienswijze 28, 33, 35*

**E 10 Insprekers stellen dat de verkeersbelasting in de Herewegbuurt aanzienlijk toeneemt. Men benadrukt dat de verkeersveiligheid hierdoor in het geding is, evenals de leefbaarheid in de wijk. Daarnaast verwacht men dat de Waterloolaan als sluiproute gebruikt gaat worden en er parkeerplaatsen komen te vervallen. Men vraagt hoe dit wordt opgelost.**

Als gevolg van de plannen voor de aanpak van de zuidelijke ringweg neemt de verkeersintensiteit op de Waterloolaan toe. De Waterloolaan blijft een 30 km/uur-straat en ook op het noordelijk deel van de Helperzoom – waar de Waterloolaan op aansluit – gaat een maximumsnelheid van 30 km/uur gelden. Verkeer dat niet in de wijk hoeft te zijn, wordt daardoor ontmoedigd. De Waterloolaan komt in de toekomst aan het nieuwe ‘Zuiderplantsoen’ te liggen en wordt dan ingericht met behoud van het bestaande wegprofiel en aansluitend op de sfeer van het park. Daarbij zal samen met de bewoners ook worden gekeken naar een goede inpassing van het parkeren, voor zover dat als gevolg van de nieuwe inrichting van dit gebied wijzigt.

*Zienswijze 39*

**E 11 Inspreker stelt dat het projectbureau heeft geweigerd voorgestelde maatregelen te onderzoeken om het verkeer in de wijk te verminderen. Hij vindt dit een grote omissie die gecorrigeerd moet worden.**

De plannen voor de zuidelijke ringweg en ook voor Helpman zijn stapsgewijs tot stand gekomen. Op verschillende manieren – onder meer via platformbijeenkomsten, wijkbijeenkomsten, nieuwsbrieven en de website – is de afgelopen periode veel informatie uitgewisseld en de mogelijkheid geboden om daarop te reageren en met suggesties te komen. Die suggesties worden naar ons oordeel op een zorgvuldige manier beoordeeld.

*Zienswijze 46*

**E 12 Inspreker vraagt waarom de speciale af- en oprit voor het DUO-gebouw niet is meegenomen in het project ARZ.**

Door de verdiepte ligging van de zuidelijke ringweg veranderen de toe- en afvoerroutes naar DUO/Belastingdienst. De aan- en afvoerroute vanaf de Hereweg gaat volgens het plan niet meer via de Kempkensberg, maar via de Waterloolaan en de Helperzoom. Ook kan het verkeer van en naar DUO/Belastingdienst bij realisatie van de Helperzoomtunnel gebruik maken van de route Helperzoom – Helperzoomtunnel – Duinkerkenstraat.



*Zienswijze 10, 23, 25, 26*

**E 13 Insprekers vragen hoe zal worden voorkomen dat vrachtverkeer van de HZT gebruik gaat maken.**

Dit wordt geregeld door middel van een verkeersbesluit.

*Zienswijze 17*

**E 14 Inspreker constateert dat de verkeerscijfers prognoses zijn voor 2030 en vraagt waarom er geen prognose bekend is gemaakt van de jaren dat de Ring Zuid wordt aangepakt.**

De verbinding door de Helperzoomtunnel wordt niet als omleidingsroute ingezet. De Helperzoomtunnel krijgt tijdens de bouwfase alleen de functie die deze tunnel ook in de permanente situatie heeft, namelijk als vervanging van de Esperantokruising. Oftewel: een lokale verbinding tussen Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoortwijk/De Linie.

De aanleg van de Helperzoomtunnel wordt gecombineerd met het treffen van verkeersmaatregelen in Helpman/Coendersborg. Dit zorgt ervoor dat de tunnel geen nadelige uitwerking heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de wijk. Deze verkeersmaatregelen worden uitgevoerd voordat de Helperzoomtunnel voor het autoverkeer wordt opengesteld.

*Zienswijze 11, 13, 14, 24,29*

**E 15 Insprekers zijn van mening dat het ontbreken van een afzonderlijk verkeersonderzoek onzorgvuldig is, en dat daarnaast het risico van het ontstaan van een sluiproute onderzocht moet worden, ook omdat de HZT zal gaan fungeren als 'drukventiel'.**

In hoofdstuk 4.6 van de Ruimtelijke Onderbouwing zijn de gevolgen voor de relevante wegen in de wijk in beeld gebracht. Uit de verkeersprognoses die zijn opgesteld voor het project ARZ, blijkt verder dat door de realisatie van de Helperzoomtunnel geen alternatieve route met sluipverkeer door de zuidelijke stadswijken zal ontstaan. Doordat de verkeerslichten op het Julianaplein verdwijnen, is de zuidelijke ringweg zelf straks een veel snellere route van west naar oost en andersom. Op de oost-westroute door de stadswijken worden de auto's bovendien belemmerd door 30 km/uur-zones, verkeerslichten en oversteekplaatsen.

*Zienswijze 34*

**E 16 Inspreker stelt dat zolang er na sluiting van de Esperanto-kruising geen alternatief is, de bereikbaarheid van de omliggende wijken zeer belemmerd is.**

Rijk, provincie en gemeente doen hun best de plannings van de verschillende projecten zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen, zodat de afsluiting van de overweg in de Esperantostaat zo min mogelijk overlast veroorzaakt. Afstemming van de verschillende projecten vindt plaats binnen Groningen Bereikbaar, een samenwerkingsverband van de gemeente en de provincie Groningen, provincie Drenthe, ProRail, Rijkswaterstaat en Groninger werkgevers.

Volgens de voorlopige planning van ProRail wordt de Esperanto-spoorwegovergang in 2017 gesloten, met het oog op de geplande uitbreiding van het aantal treinritten tussen Assen en Groningen. De Helperzoomtunnel zal naar verwachting in 2016 in gebruik worden genomen.

*Zienswijze 13, 15, 17, 21, 22, 25, 26, 28, 31, 35, 43*

**E 17 Insprekers vragen welke concrete maatregelen worden getroffen om het te verwachten sluipverkeer door de wijken Helpman en Coendersborg en de HZT tegen te gaan.**



Het verkeersplan Helpman/Coendersborg, dat is opgenomen in de Ruimtelijke Onderbouwing, bevat in hoofdlijnen de volgende maatregelen. De verkeerscirculatie in de wijk wordt zodanig gewijzigd dat autoverkeer in de meest kwetsbare gebieden – met name daar waar de scholen zijn geconcentreerd – wordt ontmoedigd. Het overgrote deel van Helpman/Coendersborg wordt 30 km/uur-gebied. Ook worden in diverse straten maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten.

*Zienswijze 39, 41*

**E 18 Insprekers stellen dat voor de Goeman Borgesiuslaan (en waarschijnlijk meerdere straten) een verkeersinrichtingsplan ontbreekt.**

In het verkeersplan Helpman/Coendersborg zijn de maatregelen in de diverse straten nog niet in detail uitgewerkt. Dat biedt de ruimte om dit plan in overleg met belanghebbenden, zoals de bewoners, de bedrijven en de scholen in de wijk verder te detailleren.

*Zienswijze 39*

**E 19 Insprekers vinden het onduidelijk welke maatregelen er genomen worden om daadwerkelijk af te dwingen dat de straten in Helpman alleen worden gebruikt voor lokaal verkeer van/naar Helpman en niet voor doorgaand verkeer.**

De belangrijkste maatregelen die hiervoor in het verkeersplan worden getroffen, zijn wijzigingen in de verkeerscirculatie, waardoor doorgaand autoverkeer wordt ontmoedigd. Daarnaast wordt het overgrote deel van Helpman/Coendersborg 30 km/uur-gebied.

*Zienswijze 38*

**E 20 Inspreker constateert dat de in de MCA HZT van 26-02-2013 de geplande rotondes voor de kruispunten met de Duinkerkenstraat en de Helper Brink zijn vervangen door kruisingen, waardoor belangrijke fietsroutes niet zijn geoptimaliseerd. Inspreker verzoekt deze kruisingen zo aan te passen dat ze voldoen aan een fietsinfrastructuur die de kwalificaties veilig, vlot en toekomstgericht verdient.**

In de Multicriteria Analyse is nog geen concrete oplossing voor de kruispunten getekend, maar is op de betreffende tekening aangegeven 'aansluiting nader uit werken'. In het ontwerp dat in de Ruimtelijke Onderbouwing is opgenomen (hoofdstuk 3.2.), is de aansluiting zo uitgewerkt dat de aansluiting ruimtelijk goed is ingepast en ook voldoet aan de veiligheidseisen, zowel voor auto's, fietsers als voetgangers.

## **F Verkeersveiligheid**

*Zienswijze 2, 9, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 35, 37, 39, 41, 42, 43, 44*

**F 1 Insprekers zijn van mening dat de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet onvoldoende is onderzocht. Onvoldoende is onderbouwd of een acceptabel verkeersveilig niveau ontstaat. Men vindt dat met name op wegen met veel doorgaand en plaatselijk verkeer en fietsverkeer gevaarlijke situaties ontstaan. Onder andere de bestaande fiets- en wandelroutes worden onveilig.**

In de Ruimtelijke Onderbouwing wordt geconstateerd dat de Helperzoomtunnel tot een wijziging van de verkeerstromen leidt. Bij het handhaven van de huidige rijrichtingen zou dit op een aantal kwetsbare punten in de wijken – met name daar waar de scholen zijn geconcentreerd – tot extra verkeersstromen leiden. Dit is met het oog op de verkeersveiligheid een onwenselijke situatie. Daarom is onderzocht hoe wel een verkeersveilige situatie kan



worden gecreëerd. Dat onderzoek heeft geresulteerd in een pakket maatregelen dat is opgenomen in het verkeersplan Helpman/Coendersborg. Het verkeersplan ontmoedigt doorgaand verkeer, draagt bij aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid en houdt tegelijkertijd de bestemmingen in de wijk bereikbaar.

*Zienswijze 20, 25, 26, 39*

**F 2 Insprekers stellen dat met de komst van de HZT het oost-westverkeer in Helpman toeneemt, terwijl de Kempkensberg verdwijnt. Ze vragen waarom deze parallelweg niet gehandhaafd kan worden.**

De aansluiting Hereweg/Kempkensberg verdwijnt als gevolg van het verdiept aanleggen van de ringweg in dit deel van de stad. Deze aansluiting kan daardoor niet gehandhaafd blijven. Verder blijkt uit de verkeersprognoses niet dat het oost-westverkeer in de wijk Helpman/Coendersborg door de realisatie van de Helperzoomtunnel toeneemt. Wel verschuiven de verkeerstromen, omdat de verbinding over het spoor ten opzichte van de huidige situatie naar het zuiden verschuift. De circulatie in de wijk verandert ook door het verkeersplan Helpman/Coendersborg.

*Zienswijze 15, 17, 18, 19, 22, 29, 31, 36, 44, 46*

**F 3 Insprekers verwachten een sterk toenemende verkeersdruk op de Van Ketwich Verschuurlaan, Goeman Borgesiuslaan, Boumaboulevard, Vondellaan en omliggende straten.**

Uit de verkeersprognoses komt naar voren dat het verkeer op de Goeman Borgesiuslaan, de Boumaboulevard en de Vondellaan inderdaad toeneemt.

Op de Goeman Borgesiuslaan zal de verkeersintensiteit met circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal toenemen (ten opzichte van de referentiesituatie). De Goeman Borgesiuslaan is qua weginrichting en wegprofiel geschikt om deze toename op te vangen. Wel wordt in het verkeersplan Helpman/Coendersborg een aantal aanvullende maatregelen voor de Goeman Borgesiuslaan voorgesteld om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten.

Voor de Vondellaan is een herinrichtingsplan opgesteld om de toename van het verkeer op een goede en veilige manier in te passen.

Wat betreft de Boumaboulevard, wordt in het (O)TB de kruising met de Europaweg zo ingericht dat het verkeer hier goed kan doorstromen. Het overige deel van de Boumaboulevard is qua weginrichting en wegprofiel geschikt om de toename van het verkeer op te vangen.

Op de Van Ketwich Verschuurlaan neemt de verkeersintensiteit niet of nauwelijks toe.

*Zienswijze 6, 27, 38*

**F 4 Insprekers vragen of de kruisingen Helper Brink / Helperzoom, Savornin Lohmanlaan / Helperzoom en Goeman Borgesiuslaan / Helperzoom uitgevoerd kunnen worden in minirotondes. Zij verwachten dat dit een goede oplossing is voor onoverzichtelijke en/of onveilige kruisingen voor fietsers. Zij stellen dat een motivering voor de voorkeur van kruisingen boven rotondes ontbreekt.**

Wij hanteren voor de aansluiting van de Helperzoomtunnel op de Helperzoom twee uitgangspunten:

- de aansluiting moet verkeersveilig zijn;
- de te kiezen oplossing moet ruimtelijk goed inpasbaar zijn.

De ontworpen kruising zoals opgenomen in de Ruimtelijke Onderbouwing (hoofdstuk 3.2) biedt volgens ons voldoende veiligheid voor fietsers en overige weggebruikers. Een rotonde,



die veilig is en voor voldoende doorstroming zorgt, komt door het benodigde ruimtebeslag onvoldoende tegemoet aan de eis van ruimtelijke inpasbaarheid.

Ook voor de andere twee genoemde kruisingen geldt dat ze naar onze mening tegemoet komen aan de eisen van ruimtelijke inpasbaarheid. De kruising van de De Savornin Lohmanlaan met de Helperzoom kan volgens ons op een veilige manier worden vormgegeven door een inritconstructie. Daarmee wordt de overgang naar het 30 km-gebied duidelijk gemarkeerd. Hoe dit precies vorm gaat krijgen, wordt in overleg met de bewoners en andere belanghebbenden uitgewerkt.

De kruising Goeman Borgesiuslaan/Helperzoom zou door middel van een kruispuntverhoging veiliger kunnen worden gemaakt. Ook dit wordt verder uitgewerkt in overleg met de bewoners.

Overigens vindt momenteel een studie plaats naar een verbetering van de fietsroute tussen Haren en Groningen. De ideeën gaan in de richting van een herprofilering van de Helperzoom, waarbij aan de westzijde van de Helperzoom een vrijliggend fietspad wordt aangelegd met tweerichtingsverkeer voor fietsers. De fietsstrook aan de oostzijde wordt dan opgeheven. Deze maatregel valt echter buiten de scope van het project Helperzoomtunnel en de besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden. Mocht dit plan doorgang vinden, dan veranderen ook de kruisingen Helper Brink / Helperzoom, De Savornin Lohmanlaan / Helperzoom en Goeman Borgesiuslaan / Helperzoom.

#### *Zienswijze 29*

#### **F 5 Inspreker stelt dat niet alle relevante straten betrokken zijn in het onderzoek en dat de Van Ketwich Verschuurlaan ontbreekt.**

De straten die vallen binnen het plangebied van het verkeersplan Helpman/Coendersborg, zijn in het onderzoek naar de verkeerseffecten betrokken. Op basis daarvan zijn ook de treffen maatregelen in de verschillende straten van Helpman/Coendersborg geformuleerd.

De Van Ketwich Verschuurlaan valt buiten het plangebied van het verkeersplan Helpman/Coendersborg, maar in de verkeersprognoses van het project Aanpak Ring Zuid is de Van Ketwich Verschuurlaan wel meegenomen. Daarbij is rekening gehouden met zowel de consequenties van de ombouw van de zuidelijke ringweg als met de uitvoering van het verkeersplan Helpman/Coendersborg. Uit deze prognoses blijkt dat het verkeer op de Van Ketwich Verschuurlaan niet of nauwelijks toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie. Om die reden worden hier dan ook geen maatregelen getroffen, met uitzondering van de aansluiting van de Van Ketwich Verschuurlaan op de A28. Om een goede doorstroming van het verkeer richting Assen te waarborgen, wordt de opstelstrook voor links afslaand verkeer hier verlengd.

#### *Zienswijze 6, 38*

#### **F 6 Insprekers stellen dat de aansluiting van de rijbaan met de zijkant van de tunnel (op basis van de artist's impression) niet veilig lijkt te zijn en dat in de ruimtelijke onderbouwing de schampstrook ter breedte van 0,6 meter is verdwenen.**

In het dwarsprofiel dat voor het ontwerp is gehanteerd (hoofdstuk 3.2 van de Ruimtelijke Onderbouwing) is voldoende ruimte gereserveerd voor een verkeersveilige tunnel.



## G Luchtkwaliteit

*Zienswijze 37, 44*

**G 1 Insprekers vinden dat het luchtkwaliteitsonderzoek onvoldoende zorgvuldig is uitgevoerd, omdat er onjuiste uitgangspunten zijn genomen. Verder is het plangebied te nauw gedefinieerd en zijn de conclusies onvolledig en niet (volledig) juist.**

Het onderzoek is uitgevoerd overeenkomstig de methodiek die bij de omgevingsprocedure uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) gebruikelijk is. Uit het onderzoek blijkt dat er geen overschrijdingen plaatsvinden van de grenswaarden. Op het gebied van luchtkwaliteit is er geen belemmering voor de aanleg van de tunnel.

*Zienswijze 44*

**G 2 Inspreker stelt dat de luchtkwaliteits- en geluidsonderzoeken geen rekening houden met de uitbreiding van een vierde spoor, die eveneens in de uitgangspunten is beschreven.**

In het ontwerp voor de Helperzoomtunnel – waar de geluids- en luchtsonderzoeken op zijn gebaseerd – is rekening gehouden met de uitbreiding naar vier sporen.

*Zienswijze 25, 26, 39, 43*

**G 3 Insprekers stellen dat de richtlijn van het RIVM inzake scholen dichtbij wegen met meer dan 10.000 auto's per etmaal niet in acht wordt genomen, terwijl door de aanleg van de HZT het verkeer in de buurt van scholen met duizenden auto's per etmaal toeneemt.**

In 2008 is het 'Besluit gevoelige bestemmingen' voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. Doel van deze Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) is om de realisering van scholen en andere gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke (snel)wegen tegen te gaan als op de locatie in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit.

Als een bestuursorgaan het voornemen heeft een besluit te nemen over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, dan moet het onderzoeken of op die locatie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) en/of voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag ter plekke geen gevoelige bestemming worden gevestigd, dat wil zeggen geen nieuwbouw, functiewijziging of uitbreiding. In Groningen komen geen situaties voor van (dreigende) normoverschrijding. De AMvB vormt dan ook geen belemmering om een gevoelige bestemming in de nabijheid van een drukke weg te realiseren.

Afgezien van bovenstaande, merken wij op dat het in de wijk Helpman/Coendersborg niet gaat om wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen. Het verkeer neemt hier in de buurt van scholen ook niet met duizenden toe.

*Zienswijze 9, 13, 18, 21, 25, 26, 27, 28, 33, 35, 36, 39, 43*

**G 4 Insprekers zijn van mening dat de effecten voor lucht en geluid onvoldoende in kaart zijn gebracht voor Helpman en Coendersborg en dat dit voor andere wijken zoals De Wijert, de Herewegbuurt en De Linie niet is onderzocht.**

De realisatie van de Helperzoomtunnel is getoetst aan de wettelijke eisen ten aanzien van de luchtkwaliteit. Het wettelijke stelsel voor luchtkwaliteitseisen is opgenomen in de Wet milieubeheer. Deze wet geeft het kwaliteitsniveau aan waaraan de buitenlucht moet voldoen om ongewenste effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid van mensen te voorkomen. In de wet zijn luchtkwaliteitsnormen vastgelegd voor onder meer stikstofdioxide



(NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). De Wet luchtkwaliteit schrijft voor dat bij ruimtelijke plannen en verkeersplannen onderzoek moet worden gedaan naar de effecten op de luchtkwaliteit. Hierbij moeten de huidige en toekomstige concentraties van luchtverontreinigende stoffen in het plangebied worden getoetst aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Op basis van het luchtkwaliteitsonderzoek wordt in de Ruimtelijke Onderbouwing (hoofdstuk 4.8) geconcludeerd dat er geen overschrijdingen plaatsvinden van de grenswaarden en dat er op het gebied van luchtkwaliteit geen belemmering is voor de aanleg van de Helperzoomtunnel.

#### *Zienswijze 44*

##### **G 5 Inspreker stelt dat aan de grenswaarden voor PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> niet wordt voldaan.**

Het onderzoek naar luchtkwaliteit betreft fijn stof (PM<sub>10</sub>) en/of stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), zie reactie G.5. Op basis van het luchtkwaliteitsonderzoek wordt in de Ruimtelijke Onderbouwing (hoofdstuk 4.8) geconcludeerd dat er geen overschrijdingen plaatsvinden van de grenswaarden en dat er op het gebied van luchtkwaliteit geen belemmering is voor de aanleg van de Helperzoomtunnel.

Naast fijn stof (PM<sub>10</sub>) wordt ook een fijnere fractie fijn stof onderscheiden. Dit wordt PM<sub>2,5</sub> genoemd. Kleinere deeltjes fijn stof komen dieper in de longen terecht en zijn daardoor schadelijker voor de gezondheid. Vanaf 2015 geldt er voor de fijnere fractie fijn stof PM<sub>2,5</sub> een norm. Tot 1 januari 2015 hoeft er niet getoetst te worden aan de norm voor fijn stof PM<sub>2,5</sub> (bijlage 2, voorschrift 4.4, lid 2, Wet milieubeheer), ook niet als een infrastructuurproject na deze datum gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. Omdat de datum van 1 januari 2015 vlak voor de realisatie van het project ligt, is wel nader gekeken naar de invloed van PM<sub>2,5</sub>. Volgens de meest recente inzichten van het RIVM zijn de PM<sub>10</sub>- en PM<sub>2,5</sub> concentraties sterk gerelateerd. Als aan de normen voor PM<sub>10</sub> wordt voldaan, wordt ook aan de normen voor PM<sub>2,5</sub> voldaan<sup>1</sup>. Hierbij gaat de overheid uit van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>. Voor dit project is daarom het uitgangspunt gehanteerd dat de conclusies voor PM<sub>10</sub> ook gelden voor PM<sub>2,5</sub>.

#### *Zienswijze 14, 24, 25, 26, 39*

##### **G 6 Insprekers stellen dat in de MER onvoldoende rekening is gehouden met fijn stof, gezien de samenhang van de diverse onderdelen van het project. Zij vragen in hoeverre het plan toekomstbestendig is.**

In het luchtonderzoek dat deel uitmaakt van het MER, is rekening gehouden met het verkeer op zowel het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet. Deze optelsom van verkeer en daarmee de gecombineerde uitstoot van fijn stof (cumulatie) is in het MER meegenomen.

## **H Geluid**

#### *Zienswijze 12, 15, 31, 35, 43, 44*

**H.1 Insprekers stellen dat als gevolg van voorgenomen besluiten de geluidsbelasting op en in woningen significant verandert. Zij zijn van mening dat niet is geanalyseerd welke effecten feitelijk optreden en niet is gemotiveerd waarom die effecten als aanvaardbaar worden aangenomen. Men vindt het niet terecht dat slechts de cijfermatige veranderingen van geluidswaarden zijn onderzocht, en dat er geen afweging is gemaakt of, mede gelet op het bestaande geluidsniveau, de veranderde geluidsbelasting aanvaardbaar is voor het woon- en leefklimaat van de omliggende woningen.**

<sup>1</sup> RIVM (2012), Grootchalige concentratie en depositiekaarten Nederland, rapportage 2012. RIVM Rapport 680362002/2012.



Een nieuwe wegverbinding – in dit geval de aanleg van de Helperzoomtunnel – brengt geluidsbelasting met zich mee. Direct, maar ook indirect door een verandering van verkeersstromen. De gevolgen van de aanleg van de tunnel moeten worden getoetst aan de Wet geluidhinder en aan het in de Wet ruimtelijke ordening verankerde criterium 'een goede ruimtelijke ordening'.

Wat betreft de toetsing aan de Wet geluidhinder moet de tunnel in de eerste plaats worden getoetst aan het criterium 'nieuwe aanleg'. Om de tunnel te realiseren, moeten enkele wegen fysiek worden gewijzigd. Als hierdoor de geluidsbelasting op een deel van de woningen met 2 dB of meer toeneemt, is er sprake van een 'reconstructie' in de zin van de Wet geluidhinder. Ook dit punt is aan de hand van een akoestisch onderzoek beoordeeld.

Ten slotte moet er op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) onderzoek worden gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van andere wegen dan de te reconstrueren weg, indien redelijkerwijs de verwachting bestaat dat door de reconstructie van de weg de geluidsbelasting van andere wegen met 2 dB of meer toeneemt.

In de Ruimtelijke Onderbouwing (hoofdstuk 4.7) zijn al deze aspecten in beeld gebracht. Hier wordt geconcludeerd dat er – voor zover het project leidt tot 'nieuwe aanleg' en 'reconstructie' van wegen – wordt voldaan aan de van toepassing zijnde voorschriften uit de Wet geluidhinder. Ten aanzien van de gevolgen elders (langs de zogenoemde 2 dB-wegen) is geen sprake van strijd met het criterium 'goede ruimtelijke ordening'. Derhalve wordt voldaan aan de Wet ruimtelijke ordening.

### *Zienswijze 33*

**H 2 Inspreker stelt dat de geluidskwaliteit nog verder achteruit zal gaan. In de geluidssimulatie die tijdens de OTB-uitleg in MartiniPlaza te volgen was (september 2013), is het effect van de verkeerstoename op de Waterloolaan niet meegenomen. Waarom niet?**

Tijdens deze bijeenkomsten in MartiniPlaza waren in de geluidssimulatie alleen simulaties te horen van situaties waarin de toekomstige geluidsbelasting na de ombouw boven de 50 db is. De woning aan de Waterloolaan was niet in de simulator opgenomen, omdat de toekomstige geluidsbelasting met maatregelen bij de Waterloolaan lager is dan in de huidige situatie en lager is dan 50 db.

### *Zienswijze 16*

**H 3 Inspreker stelt dat er meer geluidsoverlast zal optreden aan de Goeman Borgesiuslaan en dat hij hier hinder van zal ondervinden. Hij wil in gesprek over compenserende maatregelen.**

De gevolgen van de aanleg van de Helperzoomtunnel zijn getoetst aan de Wet geluidhinder en aan het in de Wet ruimtelijke ordening verankerde criterium 'een goede ruimtelijke ordening'. In de Goeman Borgesiuslaan neemt het verkeer en geluid niet zodanig toe dat het treffen van een compenserende maatregelen, bijvoorbeeld in de vorm van dubbel glas aan de woningen, noodzakelijk is.

### *Zienswijze 10, 28, 44*

**H 4 Insprekers stellen dat het besluit hogere waarde niet voldoende is gemotiveerd en dat een zorgvuldige belangenafweging ontbreekt.**

Bij het ontwerpbesluit voor de Hogere Waarde is een uitgebreide motivatie opgenomen. Om te voorkomen dat de aanleg van een nieuwe weg of een fysieke wijziging aan een bestaande weg ten koste gaat van de leefomgevingskwaliteit en het woonklimaat, moet hierbij op grond van de Wet geluidhinder wettelijke procedures worden doorlopen op basis van akoestisch onderzoek. Hierin moet worden aangegeven wat de gevolgen zijn voor



de geluidsbelasting op woningen en moet worden nagegaan of, en zo ja: welke, maatregelen mogelijk zijn om (een toename van) het wegverkeerslawaai te beperken (Wgh artikel 77 en artikel 80). Als niet voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarden moet op basis van het akoestisch onderzoek worden gemotiveerd waarom het noodzakelijk is om hiervoor ontheffing te verlenen ofwel om hiervoor een hogere waarde vast te stellen (Wgh artikel 110a lid 5). De resultaten van het onderzoek zijn te vinden in het rapport 'Helperzoomtunnel Akoestisch onderzoek', dat als bijlage bij de motivatie is opgenomen. In de motivatie zijn de belangrijkste bevindingen uit het onderzoek opgenomen. Achtereenvolgens komen aan de orde:

- A. de aanleg van de nieuwe weg door de Helperzoomtunnel;
- B. de reconstructie van de Duinkerkenstraat;
- C. de samenloop van verschillende geluidbronnen;
- D. de motivering van het besluit.

Hiermee is naar onze opvatting voldaan aan de eis van een zorgvuldige belangenafweging.

## I Ecologie

*Zienswijze 4, 28, 41, 43, 44*

**I 1 Insprekers stellen dat diverse bedreigde en/of beschermde flora en fauna tijdens de bouw en door de uitvoering van de HZT onvoldoende worden beschermd. Zij vinden dat de invloed en effecten op aangrenzende gebieden onvoldoende betrokken zijn bij de plannen en dat de voorgestelde mitigerende en compenserende maatregelen in het algemeen genomen onvoldoende zijn om de effecten te compenseren.**

Ruimtelijke ontwikkelingen zoals de aanleg van de Helperzoomtunnel moeten worden getoetst aan bepalingen uit het natuurbeschermingsrecht: de Flora- en faunawet (soortbescherming), de Natuurbeschermingswet en de provinciale Ecologische Hoofdstructuur (gebiedsbescherming). De wet- en regelgeving voor natuur in Nederland heeft als belangrijkste component het zorgplichtbeginsel, dat van elke initiatiefnemer verlangt dat hij zich vooraf op de hoogte stelt van eventuele schadelijke effecten op voorkomende beschermde soorten planten en dieren en hun leefomgeving.

Vanuit deze wet- en regelgeving vloeit voort dat bij de planontwikkeling dient te worden nagegaan of ruimtelijke ingrepen een negatieve invloed hebben op planologische, begrensd en beschermde natuur- en landschapswaarden (Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn, Ecologische Hoofdstructuur) en beschermde planten- en diersoorten. Is dat aan de orde, dan is een ontheffing van de Flora- en faunawet en/of een vergunning van de Natuurbeschermingswet en/of een ontheffing van de Provinciale Omgevingsverordening (POV) vereist. In hoeverre die afgegeven kunnen worden, hangt af van de beschermingsstatus van de betreffende soort of het gebied, de aard van de effecten, de mogelijkheden voor compensatie en mitigatie en het belang van de ruimtelijke ontwikkeling.

In de Ruimtelijke Onderbouwing (hoofdstuk 4.4) wordt geconcludeerd dat er vanuit natuurwetgeving geen belemmeringen zijn voor realisatie van de Helperzoomtunnel. Er is geen sprake van strijdigheid met beschermingsregimes voor natuurgebied (Natura 2000, EHS, SES). Voor soortenbescherming geldt dat van de beschermde plantensoorten daslook en rietorchis mogelijk groeiplaatsen verloren gaan als gevolg van de ingreep. Omdat voor beide soorten gewerkt zal worden met een goedgekeurde gedragscode is ontheffing van de Flora- en faunawet voor deze soorten niet aan de orde. Zie hiervoor het ecologisch werkprotocol d.d. 3 april 2014.



Ten aanzien van vleermuizen geldt dat geen vaste rust- en verblijfplaatsen of vliegroutes zijn aangetroffen die zouden kunnen worden aangetast door realisatie van de Helperzoomtunnel. Zie hiervoor het natuuronderzoek (par. 5.2) d.d. 11 september 2014.

Er is derhalve geen strijdigheid met de bepalingen uit het natuurbeschermingsrecht.

#### *Zienswijze 4*

**I 2 Inspreker is van mening dat uit het ontwerpbesluit niet blijkt volgens welke goedgekeurde gedragscode voor daslook zal worden gewerkt en wat deze inhoudt. Hij vindt dat daardoor onvoldoende aannemelijk is gemaakt dat de Flora- en faunawet de uitvoerbaarheid van de vergunning niet in de weg staat.**

De gedragscode voor daslook is beschreven in de bijlage 'Ecologisch werkprotocol Helperzoomtunnel Groningen' d.d. 3 april 2014 behorende bij de omgevingsvergunning en zal als voorwaarde worden gekoppeld aan de omgevingsvergunning.

#### *Zienswijze 24, 43, 44*

**I 3 Insprekers zijn van mening dat onvoldoende is onderzocht welke gevolgen de grondwaterstanden en fluctuaties daarin hebben op flora en fauna in en om het plangebied.**

Het aspect water is afgewogen door middel van een watertoets. De watertoets is het proces van informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten, waaronder de grondwaterstanden en gevolgen van fluctuaties. Het doel is het waarborgen en het expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing nemen van alle waterhuishoudkundige doelstellingen. Door middel van de watertoets kunnen de initiatiefnemer en waterbeheerder, al tijdens de planontwikkeling, overeenstemming bereiken over water in het ruimtelijk plan. In de watertoets worden de waterhuishoudkundige consequenties van het ruimtelijk plan beoordeeld en geconcretiseerd in termen van 'vasthouden, bergen en afvoeren' en 'voorkomen, scheiden en zuiveren' (zie hoofdstuk 4.5 van de Ruimtelijke Onderbouwing).

#### *Zienswijze 43*

**I 4 Inspreker brengt onder de aandacht dat als er gevelmaatregelen aan bestaande woningen worden uitgevoerd, dit effect kan hebben op verblijfplaatsen van vleermuizen. Hij stelt dat dit niet is onderzocht.**

Uit het tot dusverre uitgevoerde veldonderzoek in de kraamperiode van de vleermuizen is niet gebleken dat vaste rust- en verblijfplaatsen en vliegroutes worden aangetast. Ook al zou uit nader veldonderzoek blijken dat toch vaste rust- en verblijfplaatsen (paarplaatsen) en/of vliegroutes worden aangetast, dan nog wordt een ontheffing voor deze aantasting verleenbaar geacht omdat er goede mogelijkheden zijn tot mitigatie van de eventuele aantasting.

## **J Archeologie / cultuur**

#### *Zienswijze 4*

**J 1 Inspreker stelt dat zolang er geen archeologisch vervolgonderzoek is uitgevoerd, de omgevingsvergunning niet kan worden verleend.**

Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek wordt voor het plangebied vervolgonderzoek aanbevolen in de vorm van een verkennend booronderzoek, waarbij de archeologische verwachting uit het bureauonderzoek in het veld wordt getoetst. Doel van het veldonderzoek is de mate van intactheid van de bodemopbouw ter plaatse van de geplande



bodemingrepen vast te stellen en daarmee de locaties te begrenzen waar vervolgens door middel van proefsleuven eventueel aanwezige, intacte archeologische vindplaatsen opgespoord kunnen worden. Mochten deze vindplaatsen niet gespaard kunnen worden bij de werkzaamheden voor aanleg van de tunnel, dan dienen zij *ex situ* te worden gedocumenteerd, door middel van opgravingen. Dit zal de gemeente Groningen, als bevoegd gezag voor archeologie, waarborgen door aan fase 2 van de omgevingsvergunning (bouw- en aanlegactiviteit artikel 2.1, lid 1, sub a en b Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) de voorwaarde te verbinden dat booronderzoek en eventueel proefsleuvenonderzoek vóór uitvoering van de werkzaamheden moet zijn uitgevoerd. Eventuele vondsten die niet gespaard kunnen worden, worden gedocumenteerd en *ex situ* bewaard. Gelet op het voorgaande is het project planologisch uitvoerbaar en staat het vervolgonderzoek de vergunningverlening niet in de weg.

#### *Zienswijze 44*

**J 2 Inspreker is van mening dat cultuurhistorische en archeologische aspecten onvoldoende zijn onderzocht. Hij vindt dat met name de wijze waarop met enkele in en om het plangebied gelegen beschermde monumenten wordt omgegaan, in strijd is met de wettelijke beschermingsregimes.**

Elk ruimtelijk plan dient een paragraaf archeologie en cultuurhistorie te bevatten waarin wordt aangegeven welke archeologische en cultuurhistorische waarden in het plan aanwezig, dan wel te verwachten zijn en hoe deze zijn meegewogen. In de Ruimtelijke Onderbouwing is daar in hoofdstuk 4.3. in voorzien.

#### **K Uitvoeringsperiode**

##### *Zienswijze 13, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 35, 39, 41, 44*

**K 1 Insprekers vinden dat onvoldoende is onderzocht welke gevolgen er tijdens de uitvoering van het project ZRG fase 2 ontstaan. Zij stellen dat door de aanleg van de HZT tijdens de bouw meerdere straten in Helpman een belangrijke omleidingsroute gaan vormen en dat dit zal leiden tot een onleefbare situatie in de woonomgeving.**

De verbinding door de Helperzoomtunnel wordt niet als omleidingsroute ingezet. De Helperzoomtunnel krijgt tijdens de bouwfase alleen de functie die deze tunnel ook in de permanente situatie heeft, namelijk als vervanging van de Esperantokruising die een lokale verbinding vormt tussen Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoort/De Linie.

De aanleg van de Helperzoomtunnel wordt gecombineerd met het treffen van verkeersmaatregelen in Helpman/Coendersborg. Dit zorgt ervoor dat de tunnel geen nadelige uitwerking heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid in wijk. Deze verkeersmaatregelen worden uitgevoerd voordat de Helperzoomtunnel voor het autoverkeer wordt opengesteld.

##### *Zienswijze 39*

**K 2 Inspreker vraagt of er een dwingende reden is om de tunnel voor de ombouw van de ringweg gereed te hebben.**

Er is geen dwingende reden om de tunnel voor de ombouw van de ring gereed te hebben. De aanleg van de Helperzoomtunnel is gekoppeld aan het sluiten van de spoorwegovergang bij de Esperantostraat. Omdat tussen het Hoofdstation en station Europapark in de toekomst meer treinen gaan rijden, is het opheffen van de gelijkvloerse spoorwegovergang Esperantokruising uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk. De aanlegperiode is naar verwachting in 2015 en 2016. De nieuwe wegverbinding kan naar verwachting in 2016 in gebruik worden genomen. Als de tunnel gereed is, kan de



Esperantospoorwegovergang worden gesloten. Volgens de werkplanning van ProRail wordt de spoorwegovergang in 2017 gesloten. Het gaat hier om een voorlopige planning. De werkelijke planning kan hiervan afwijken.

*Zienswijze 16, 28, 33, 39*

**K 3 Insprekers vragen waarom bij de ombouw van de ring in samenhang met de HZT geen uitgewerkt plan is bijgesloten over routes en verkeer tijdens de bouw.**

Er zijn nu nog geen plannen voor de bouwfaserings- en voor het verkeer tijdens de uitvoeringsperiode van de ombouw van de ring. Dit komt omdat is gekozen voor de aanbestedingsstrategie Design & Construct, waarbij sprake is van grote vrijheid voor de aannemer ten aanzien van de bouwfaserings-, -planning en -logistiek. In dit kader moeten de potentiële aannemers bij de inschrijving onder andere een hoofdbouwfaserings- en een verkeersplan indienen.

De projectorganisatie en de geselecteerde aannemer zullen ruim voor de start van het project over de uitvoering hiervan in contract treden met de betrokken buurten.

Overigens wordt de verbinding door de Helperzoomtunnel niet als omleidingsroute ingezet. De Helperzoomtunnel krijgt tijdens de bouwfase alleen de functie die deze tunnel ook in de permanente situatie heeft, namelijk als vervanging van de Esperantokruising die een lokale verbinding vormt tussen Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoort/De Linie.

**L Overig**

*Zienswijze 28*

**L 1 Inspreker stelt dat een begroting van de HZT ontbreekt en daarmee inzicht in de kosten.**

De kosten die zijn gemoeid met de aanleg van de tunnel, worden gedekt uit het project Aanpak Ring Zuid. Daarmee is de financiële uitvoerbaarheid van het project voldoende gewaarborgd.

*Zienswijze 29*

**L 2 Inspreker stelt dat een definitie van verzamelwegen, wijkontsluitingswegen en gebiedsontsluitingswegen ontbreekt en vraagt of deze gegeven kan worden.**

In het verkeersplan Helpman/Coendersborg – opgenomen in de bijlage van de Ruimtelijke Onderbouwing – zijn de hoofdwegen aan de westzijde van de wijk – de Hereweg/Verlengde Hereweg – en aan de oostzijde van de wijk – de Duinkerkenstraat – de twee ‘gebiedsontsluitingswegen’. Vanaf die twee hoofdwegen wordt de wijk ontsloten. Daarom wordt daarvoor de term ‘gebiedsontsluitingsweg’ gehanteerd. Op die twee hoofdwegen geldt een maximale snelheid van 50 km/uur. Het gebied daartussen – de woonwijk Helpman/Coendersborg – wordt voor het overgrote deel 30 km/uur-gebied. Een uitzondering op het 30 km/uur-regime in Helpman/Coendersborg vormen de Goeman Borgesiuslaan en het zuidelijk deel van de Helperzoom (het deel ten zuiden van de Helper Brink). Deze twee straten zijn in het verkeersplan aangeduid als ‘verzamelwegen’. Deze wegen ‘verzamelen’ het verkeer uit de wijk en ‘brengen’ dit naar de twee gebiedsontsluitingswegen van de wijk: de Hereweg/Verlengde Hereweg en de Duinkerkenstraat. Gelet op de functie van ‘verzamelweg’, behouden deze straten hun 50 km/uur-regime. Wel worden hier vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten. Deze maatregelen worden nader uitgewerkt in overleg met de bewoners.



### *Zienswijze 29*

#### **L 3 Inspreker vraagt hoe de afwikkeling van vrachtverkeer ter hoogte van de Goeman Borgesuslaan wordt voorgesteld.**

De afwikkeling van het vrachtverkeer in de Goeman Borgesuslaan verandert niet als gevolg van het verkeersplan. Het gaat hier om afwikkeling van vrachtverkeer dat een bestemming heeft in de wijk zelf. Vrachtverkeer kan overigens geen gebruik maken van de Helperzoomtunnel.

### *Zienswijze 10, 29*

#### **L 4 Insprekers vragen of het rapport-Blom betrokken is bij de afweging inzake deze aanvraag voor een omgevingsvergunning, en zo nee, waarom niet.**

De heer Blom beantwoordt in zijn rapport onder meer de vraag of de vier inrichtingsplannen van de Aanpak Ring Zuid voldoende antwoord geven op leefbaarheid, veiligheid en ruimtelijke kwaliteit. Wat betreft het verkeersplan Helpman/Coendersborg – dat is gekoppeld aan de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel – constateert hij het volgende: 'De in het inrichtingsplan voorgestelde verkeersluwere situatie plus de voorgestelde hoofdwegstructuur lijken mij een duidelijke verbetering. De situatie op de Goeman Borgesuslaan is naar mijn mening, in het licht van andere referentiesituaties, acceptabel'.

### *Zienswijze 29*

#### **L 5 Inspreker vraagt waarom geen MER is opgesteld specifiek voor de aanleg van de HZT.**

De gemeente Groningen is het bevoegd gezag voor het verlenen van de omgevingsvergunning. De realisatie van een tunnel is gedeeltelijk in strijd met de ter plaatse geldende bestemmingsplannen. De uitgebreide omgevingsvergunningprocedure uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) biedt de gemeente Groningen de mogelijkheid af te wijken van deze bestemmingsplannen, mits deze wordt voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. Hierin wordt gemotiveerd waarom de te realiseren tunnel passend is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Hierbij worden ook milieueffecten als lucht, geluid en natuur in beeld gebracht.

### *Zienswijze 28,29*

#### **L 6 Insprekers vragen of een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse is opgesteld, en zo nee, waarom niet.**

Voorafgaand aan de locatiekeuze van de tunnel is een Multicriteria Analyse opgesteld. Deze analyse – waarbij aspecten als kosten, betekenis van de tunnel als nieuwe wijkverbinding en milieueffecten in beeld zijn gebracht – is te beschouwen als een maatschappelijke-kosten-batenanalyse. De Multicriteria Analyse is als bijlage bij de Ruimtelijke Onderbouwing opgenomen.

### *Zienswijze 14*

#### **L 7 Inspreker vraagt of de woningen die in jaren '20 en '30 gebouwd zijn, wel bestand zijn tegen de extra trillingen van verkeer, en wie er opdraait voor de kosten voor het herstel.**

Het verkeersplan dat is gekoppeld aan de aanleg van de Helperzoomtunnel zorgt ervoor dat doorgaand verkeer wordt ontmoedigd. Het overgrote deel van Helpman/Coendersborg wordt 30 km/uur gebied. De verkeerstromen in de wijk blijven als



gevolg van de maatregelen in dat plan beperkt en daarmee ook de eventuele negatieve effecten van trillingen.

*Zienswijze 21, 25, 26*

**L 8 Insprekers vinden dat het natuurbeleid inconsistent is, omdat we sier maken met een stukje extra groen, maar het Groenesteinpark, het tuinhuisjescomplex Tuinwijk, de begraafplaats Esserberg en bomen tekort doen door de aanleg van de HZT.**

Ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst aan bepalingen uit het natuurbeschermingsrecht. Dat geldt ook voor de aanleg van de Helperzoomtunnel. Er wordt met name getoetst aan de Flora- en faunawet (soortbescherming), de Natuurbeschermingswet en de provinciale Ecologische Hoofdstructuur (gebiedsbescherming). Ook is de tunnel getoetst aan de Stedelijke Ecologische Structuur (SES). Het ontwerp voor de Helperzoomtunnel ligt (deels) binnen de SES-gebieden Helperzoom en volkstuintencomplex Tuinwijk. Ook grenst het ontwerp aan het SES-gebied Groenestein.

Als gevolg van de realisatie van de tunnel gaat een (beperkt) deel van de SES verloren in de omgeving van het Helperpad. Onderdeel van het ontwerp is echter de compensatie van bomen en houtopstanden en de compensatie van te dempen water. Bij deze compensatie is aangesloten bij bestaande SES-structuren, zoals de Helperzoom, de groenzone langs het huidige spoor en de groenverbinding langs de oude industriële spoorlijn. Door deze compensatie wordt de SES weer hersteld en blijft de functionaliteit van de SES behouden.

Het Groenesteinpark wordt niet opgeofferd voor de aanleg van de tunnel. Er wordt geen ruimtebeslag gelegd op het park.

*Zienswijze 44*

**L 9 Inspreker stelt dat trillingshinder niet is onderzocht, terwijl hij dit wel significant vindt.**

Het verkeersplan dat is gekoppeld aan de aanleg van de Helperzoomtunnel, zorgt ervoor dat doorgaand verkeer wordt ontmoedigd. Het overgrote deel van Helpman/Coendersborg wordt 30 km/uur-gebied. De verkeersstromen in de wijk blijven als gevolg van de maatregelen in dat plan beperkt en daarmee ook de eventuele negatieve effecten van trillingen.

*Zienswijze 29, 44*

**L 10 Insprekers vinden dat de voorgenomen besluiten onvoldoende inzicht bieden in het ‘stapelings-effect’; gecumuleerde effecten van luchtkwaliteit, geluid en trillingen op de gezondheid van de bewoners.**

In de Ruimtelijke Onderbouwing zijn alle aspecten in beeld gebracht die nodig zijn voor de uitgebreide omgevingsvergunningprocedure uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Er heeft een toets plaatsgevonden op de wettelijke eisen voor onder meer geluid, lucht en natuur. Op basis van al die afwegingen geeft de Ruimtelijke Onderbouwing een antwoord op de vraag of de tunnel passend is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

*Zienswijze 44*

**L 11 Inspreker stelt dat geen rekening is gehouden met water(huishoudkundige) aspecten.**

In hoofdstuk 4.5 van de Ruimtelijke Onderbouwing is het aspect water afgewogen door middel van een watertoets.



#### *Zienswijze 44*

##### **L 12 Inspreker stelt dat de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing onvoldoende is en bovendien onvoldoende geborgd is.**

De landschappelijke inpassing is beschreven in hoofdstuk 3.2 en hoofdstuk 4.4 van de Ruimtelijke Onderbouwing. Naar onze opvatting is een goede ruimtelijke inpassing daarmee voldoende geborgd.

#### *Zienswijze 29, 44*

##### **L 13 Insprekers stellen dat het bodemonderzoek nog niet is afgerond en aanvullend onderzoek nodig is. Ook vinden zij het ontwerpbesluit daarop onvoldoende gemotiveerd en onvoldoende zorgvuldig voorbereid.**

Op basis van het historisch onderzoek wordt in de Ruimtelijke Onderbouwing geconcludeerd dat de bodemkwaliteit geen planologische belemmering is voor de aanleg van de tunnel. Bij de uitvoering moet wel rekening worden gehouden met de aanwezige verontreinigingen en moeten de zorgmaatregelen worden getroffen die daarbij horen. Met het oog daarop wordt aangegeven dat voorafgaande aan de uitvoering aanvullend (veld)onderzoek moet worden verricht, omdat deze verontreinigingen mogelijk sturend kunnen zijn voor de (civieltechnische) wijze waarop het project wordt uitgevoerd.

#### *Zienswijze 15, 28, 29, 31, 33, 35, 44*

##### **L 14 Insprekers zijn van mening dat parkeren op veel plaatsen moeilijker wordt en dat compensatie onvoldoende plaatsvindt of op plekken verder van de woning.**

Het verkeersplan Helpman/Coendersborg is een plan op hoofdlijnen en zal verder met belanghebbenden (bewoners, scholen, bedrijven) worden uitgewerkt. Daarbij komt ook de eventuele wijziging van de parkeersituatie aan de orde.

#### *Zienswijze 44*

##### **L 15 Inspreker stelt dat ten aanzien van het project ARZ en alle daaraan ten grondslag gelegde onderzoeken vergelijkingen worden gemaakt en uitgangspunten en gemiddelden worden gekozen waarbij de beeldvorming leidend lijkt te zijn. Hij is van mening dat een en ander strategisch lijkt te zijn gekozen om een bepaald beeld van het project te schetsen – positiever dan het in werkelijkheid is.**

Het project Aanpak Ring Zuid is een gezamenlijk project van het Rijk, de provincie en de gemeente. Het uitgangspunt van de overheidscommunicatie van al deze partijen is het bieden van toegankelijke, zakelijke, juiste en tijdige informatie. Dit is ook het uitgangspunt van de informatieverstrekking bij het project Aanpak Ring Zuid.

De plannen voor de zuidelijke ringweg zijn in de afgelopen periode stap voor stap uitgewerkt. Daarbij is onder meer via speciaal daarvoor ingerichte overlegplatforms, bewonersbijeenkomsten, nieuwsbrieven en de website gedurende het planproces ruime bekendheid gegeven aan de plannen. Ook is daarbij de gelegenheid geboden om op (concept-)plannen en onderzoeksgegevens te reageren. Dat geldt ook voor de plannen voor de Helperzoomtunnel. Daarmee is in onze ogen een zorgvuldig planproces gevolgd.

#### *Zienswijze 45*

##### **L 16 Inspreker stelt dat de HZT vooral bedoeld lijkt te zijn om het stagnerende winkelcentrum in de Euroborg aan klanten te helpen. Hij constateert dat de gemeente zich voor de wijk Europapark in de schulden heeft gestoken en dat de tunnel zal kunnen bijdragen aan een stimulans voor dit gebied. Hij noemt dit onbehoorlijk bestuur.**

De Helperzoomtunnel is noodzakelijk omdat de huidige spoorwegovergang bij de Esperantokruising over een aantal jaren wordt gesloten vanwege de uitbreiding van het



treinverkeer. Een gelijkvloerse kruising voldoet met het toenemende treinverkeer niet meer aan de veiligheidseisen. Dat betekent dat er een alternatief moet worden gevonden, want anders zou er na de sluiting van de spoorwegovergang geen autoverbinding meer zijn tussen de wijken ten westen en ten oosten van het spoor, met name de wijken Helpman/Coendersborg en Oosterpoort/De Linie/Europapark. Het ontbreken van een interwijkverbinding is vanuit het oogpunt van de bereikbaarheid van deze wijken ongewenst. Deze wijkverbinding is niet alleen noodzakelijk voor autoverkeer, maar ook voor het openbaar vervoer en de hulpdiensten. Daarmee is nut en noodzaak naar ons oordeel voldoende aangetoond.

*Zienswijze 2, 15, 31, 43*

**L 17 Insprekers vragen hoe de hulpdiensten de zuidelijke wijken bereiken.**

Na de realisatie van de Helperzoomtunnel hebben de hulpdiensten een alternatieve route voor de Esperantospoorwegovergang. Deze overgang zal over enige tijd worden gesloten. De nieuwe route is belangrijk voor een adequate bereikbaarheid van de zuidelijke stadswijken. De brandweer kan vanuit de garage aan de Sontweg in voorkomende gevallen ook gebruik maken van de ringweg of van de route via de Sontweg, Griffeweg en Hereweg, om de zuidelijke stadswijken te bereiken. De route die wordt gekozen, is afhankelijk van de omstandigheden en de locatie waar de calamiteit plaatsvindt.

*Zienswijze 36*

**L 18 Inspreker vreest dat door de aanleg van de HZT de Vondellaan ingrijpend wordt gewijzigd en wellicht zelfs verbreed zal worden.**

De aanleg van de Helperzoomtunnel leidt niet tot extra verkeersstromen door de Vondellaan. In de verkeersprognoses die voor het project ARZ zijn opgesteld, is rekening gehouden met de aanleg van de Helperzoomtunnel en de uitvoering van het verkeersplan Helpman/Coendersborg.

*Zienswijze 10, 13, 14, 15, 25, 26, 31, 33, 43*

**L 19 Insprekers stellen dat de aanleg van de HZT ten koste gaat van het park Groenestein. Zij vragen hoe wordt gewaarborgd dat het grondwater niet daalt, zoals is gebeurd in het Sterrebos ten gevolge van de bouw van de kantoren aan de Kempkensberg. Ook vragen zij naar maatregelen om het Groenesteinpark te beschermen. Zij stellen dat het lijkt of een deel van het park opgeofferd moet worden voor de aanleg van de HZT.**

De mogelijke effecten van verlaging van de grondwaterstanden zijn in het kader van de Ruimtelijke Onderbouwing in beeld gebracht. Daarbij zijn ook maatregelen voorgesteld om eventuele schadelijke effecten te voorkomen (zie hoofdstuk 4.5.2 onder (Grond)wateroverlast).

Het Groenesteinpark wordt niet opgeofferd voor de aanleg van de tunnel. Er wordt geen ruimtebeslag gelegd op het park.

*Zienswijze 11, 13, 15, 16, 17, 18, 22, 24, 25, 26, 31, 33, 37, 39, 42*

**L 20 Insprekers stellen dat door de HZT en de toename van verkeer de waarde van de woningen zal dalen. Zij vragen of bij de planvorming hier rekening mee is gehouden. Zij kondigen aan dat de planschade die hierdoor ontstaat, collectief door de bewoners bij de gemeente verhaald zal worden.**

Wij zetten erop in dat zo weinig mogelijk hinder en schade plaatsvindt ten gevolge van het project Aanpak Ring Zuid. Desondanks kan het zijn dat burgers, bedrijven of organisaties vanwege het project tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden of schade lijden, bijvoorbeeld in



het geval van waardedaling van een woning, een bedrijf dat tijdens de bouwperiode minder goed bereikbaar is of verzakking van gebouwen.

Het traject voor schadevergoeding en/of nadeelcompensatie is afhankelijk van de gevolgde planologische procedure. Voor het Tracébesluit is het Rijk verantwoordelijk. Compensatie van schade ten gevolge van een Tracébesluit is wettelijk geregeld in artikel 22, eerste lid van de Tracéwet. Wanneer een belanghebbende ten gevolge van het Tracébesluit schade lijdt, die redelijkerwijs niet of geheel te zijnen lasten behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet (voldoende) anderszins is verzekerd, dan kent de minister van Infrastructuur en Milieu een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe. De minister stelt hiertoe een onafhankelijke schadeadviescommissie in, die verzoeken om nadeelcompensatie in behandeling zal nemen.

Voor de omgevingsvergunning Helperzoomtunnel is de gemeente bevoegd gezag. Indien sprake is van schade ten gevolge van de uitvoering van de tunnel, kan er derhalve een verzoek worden ingediend bij de gemeente. Ook de gemeente stelt hierbij een schadeadviescommissie in die de zaak in behandeling neemt. De gemeente heft hiervoor leges.

Gehonoreerde verzoeken worden gedekt uit het projectbudget. Hiermee is rekening gehouden in de projectraming.



provincie  
groningen

bezoekadres: Martinikerhof 12

postadres: Postbus 610  
9700 AP  
Groningen

algemeen telefoonnr: 050 316 49 11

algemeen faxnr: 050 316 49 33

www.provinciegroningen.nl  
info@provinciegroningen.nl

NAM  
t.a.v. de directeur  
de heer B. van de Leemput  
Postbus 28000  
9400 HH Assen

23 SEP. 2014

Datum :  
Briefnummer : 2014-38.572/39/B.6, VV  
Zaaknummer : 532520  
Behandeld door : Stuij E.F.W.  
Telefoonnummer : (050) 3164509  
Antwoord op :  
Bijlage :  
Onderwerp : Zuidelijke Ringweg Groningen 2e fase

Geachte heer Van de Leemput,

Na jaren van voorbereiding is het tracé-besluit voor de vernieuwing van de A7/N7, de zuidelijke ringweg Groningen (ZRG), aanstaande. Naar wordt verwacht kan de minister van Infrastructuur en Milieu het besluit dit najaar vaststellen. Met deze brief attenderen wij u op mogelijke gevolgen van de aardbevingenproblematiek voor de realisatie van de vernieuwing van de ZRG.

Het Rijk, de Provincie Groningen en de gemeente Groningen werken gezamenlijk aan de ingrijpende reconstructie van de ZRG. Dit grootschalige infrastructuur project is gemotiveerd vanwege haar betekenis op zowel landelijk – als regionaal - en stedelijke niveau. Door de reconstructie worden de verbindingen tussen de Randstad en noord Duitsland (en aansluitend noord Europa) geoptimaliseerd, wordt de (file)overlast van regionaal (woon-werk)verkeer geminimaliseerd en wordt de leefbaarheid in de stad Groningen versterkt. Voor het project is een bedrag begroot van ruim 600 miljoen Euro.

Met de publicatie van het "ontwerp gaswinningsplan NAM 2013" met begeleidende onderzoeksrapporten (verschijningsdatum januari 2014) en aanvullende aanbevelingen, rijst er bij ons zorg over de nieuw te stellen bouwnormen in relatie tot de aardbevingenproblematiek. Uit de berekeningen van de NAM blijkt dat er in het Groningenveld de komende tien jaren een kans is van tien procent op een aardbeving met een kracht van vier tot vijf op de schaal van Richter<sup>1</sup>. Het project ZRG bevindt zich voor een groot deel in het - in de publicaties aangegeven - risicogebied van aardbevingen<sup>2</sup>. Omdat als gevolg van de maatregelen van de minister meer gas wordt gewonnen in het zuidwestelijk deel van het Groningenveld neemt daarbij de kans op een beving in de nabijheid van de gemeente Groningen toe.

Bij de planuitwerking van het project ZRG zijn de kosten van het project geraamd op grond van de vigerende bouwtechnische standaardnormen. Het project is binnen het taakstellend budget realiseerbaar.

<sup>1</sup> Meer specifiek: een kans van 10 procent op een beving van 4.8 en 2 procent op een beving van 5.2 (grondversnellingen respectievelijk 0.33 en 0.67)

<sup>2</sup> Buitenste ring van beïnvloeding KNMI rapport

GEDEPUTEERDE STATEN





De minister van Economische Zaken ontwikkelt momenteel een (schade)preventieprogramma voor in eerste instantie woningen en kwetsbare gebouwen. Daarbij wordt aansluiting gezocht bij de Eurocode 8 norm (norm voor aardbevingsbestendig bouwen), door de ontwikkeling van een daarop gebaseerde Nederlandse Praktijkrichtlijn. Voor de uitvoering van dit programma bracht de NEN medio mei dit jaar het "Interim Advies Aardbevingsbestendig Bouwen" uit. De NEN adviseert met klem haar interim advies – met voorlopige uitgangspunten voor aardbevingsbestendige nieuwbouw (waarin begrepen viaducten ed.) – op te volgen. Bij haar advies betreft de NEN piekgrondversnellingen die van toepassing zijn op delen van de ZRG.

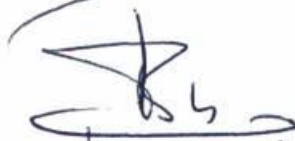
Wij signaleren dat deze externe ontwikkeling leidt tot nieuwe eisen ten aanzien van de aardbevingsbestendigheid, en daarmee kan leiden tot onvoorziene aanvullende maatregelen en kosten die buiten de normale orde van het project liggen. Wij voelen ons genoodzaakt de voor de ZRG toegepaste standaard-normen te toetsen aan de nieuwe inzichten. Uiteindelijke uitkomst kan zijn dat de constructie voldoet, of, dat extra financiering nodig is om het project aan de aanbevolen NEN-vereisten te laten voldoen. Omdat noch de Provincie Groningen noch de gemeente Groningen verantwoordelijk is voor deze ontwikkeling zal in het laatste geval naar een oplossing moeten worden gezocht voor vergoeding van de extra kosten die in dat geval gemaakt moeten worden. Wij vragen NAM hier een oplossing voor te zoeken die de voortgang van het project niet bedreigt.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:



, voorzitter.



, secretaris.

Burgemeester en Wethouders van Groningen:



, voorzitter.

, secretaris.

*In afschrift naar de minister van Economische Zaken en de minister van  
Infrastructuur en Milieu*