

Onderwerp Toezeggingen raadscommissie Beheer en Verkeer 11 juni 2014

Steller Jeroen Engels

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 83 31 Bijlage(n) 1

Ons kenmerk 4476116

Datum 20 JUN 2014 Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Op 11 juni jl. heeft u in de vergadering van de raadscommissie Beheer en Verkeer onze brief met daarin een tussenstand over de aanpak van de zuidelijke ringweg, d.d. 21 mei (kenmerk 4366724) besproken. Ons college heeft toegezegd uw raad op een aantal punten een nadere toelichting te geven en de uitkomsten van de vergadering van de stuurgroep Aanpak Ring Zuid van 16 juni jl. met u te delen.

#### **Meetpalen voor luchtkwaliteit.**

De afgelopen periode hebben wij uw raad bij verschillende gelegenheden geïnformeerd over de luchtkwaliteit en metingen<sup>1</sup>. Het berekenen van de luchtkwaliteit door middel van uniforme standaardrekenmodellen is de werkwijze waarmee het rijk de besluitvorming rondom aanpassingen of aanleg van nieuwe rijkswegen onderbouwt. De modellen zijn gebaseerd op metingen die in het verleden zijn gedaan. Het model wordt geregeld bijgesteld (gekalibreerd) aan de hand van recente metingen, die worden uitgevoerd door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne (RIVM) via het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. Twee meetstations staan in Groningen. Het Rijk hanteert een uniforme aanpak bij alle infrastructuurprojecten in ons land. Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu plaatst geen meetpunten bij rijkswegen. Het staat de provincie en de gemeente echter vrij om, onder eigen verantwoordelijkheid en voor eigen rekening, meetpalen langs het traject te plaatsen.

---

<sup>1</sup> Informatie toezegging luchtkwaliteit Aanpak Ring Zuid, 21 februari 2014 (RO14.4194078)  
Beantwoording vragen Groen Links ex artikel 42 RvO over luchtkwaliteit Aanpak Ring Zuid, 29 november 2013 (RO13.4038908)  
Ontwerp Besluiten Aanpak Ring Zuid, 27 augustus 2013 (RO13.3850165)

Dit is ook gebeurd in Maastricht. De kosten van een vast meetpunt kunnen variëren van 10 tot 100 duizend euro. Ter vergelijking met het project A2 Maastricht: met de aanleg van de twee nieuwe meetstations en de 25 diffusiebuisjes is een investering gemoeid van ongeveer 540 duizend euro (juli 2012). De gemeente Utrecht heeft in 2011 een meetnet van ruim 50 punten uitgerold, waarin met de buisjes stikstofdioxide wordt gemeten. Voor een meetperiode van 5 jaar bedraagt de totale investering in Utrecht 640 duizend euro.

Naar aanleiding van de opmerkingen in de raadscommissie Beheer en Verkeer heeft de gemeente dit onderwerp in de stuurgroep Aanpak Ring Zuid aangekaart. Besloten is dat de gemeente in overleg met de provincie de mogelijkheid verkent om een of meer meetpalen te plaatsen bij de gaten tussen de deksels. Daarvoor zal een Plan van Aanpak worden ontwikkeld in afstemming met de GGD, het provinciaal programma Gezondheid en Milieu, het RIVM en de RUG. Doelstelling is om zo bij te dragen aan vergroting van wetenschappelijke kennis en inzichten in de luchtkwaliteit. Een en ander laat onverlet dat dergelijke meetpalen geen rol zullen spelen in de beleidsmaatregelen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu met betrekking tot luchtkwaliteit, omdat deze worden gebaseerd op rekenmodellen.

#### **Verband tussen groen rondom gaten deksels en luchtkwaliteit.**

De vraag is gesteld of het plaatsen van (extra) groen een rol kan spelen in het verbeteren van de luchtkwaliteit rondom de gaten tussen de deksels. De stuurgroep heeft vastgesteld dat hier inderdaad kansen liggen om extra bescherming te bieden en de uitstoot ter plaatse te verminderen door de inpassing van bomen en groen. Wij zullen in het landschapsinrichtingsplan voor de deksels hier verder uitvoering aan geven.

#### **Verband snelheid en uitstoot fijnstof.**

De vraag is gesteld of er op een autoweg verband is tussen het verlagen van de snelheid en verbetering van de luchtkwaliteit. Uit nader onderzoek blijkt verlaging van 80 naar 70 km/u niet of nauwelijks effect te hebben voor de luchtkwaliteit (0-1 microgram). Het verkeersbeeld – het aantal optrekkende en afremmende bewegingen, mate van versnelling en vertraging - zal door de geringe afname in snelheid marginaal wijzigen, waardoor ook de emissies nauwelijks zullen wijzigen.

Een grotere verlaging van de snelheid (naar bijvoorbeeld 50 km/u) zorgt ook niet voor een lagere emissie. Dit komt doordat er naast de snelheidsverlaging andere invloedsfactoren zijn die verbetering van de uitstoot negatief beïnvloeden, zoals het feit dat verbranding van de motoren bij lagere snelheden minder optimaal is. Afname van uitstoot is wel significant bij een

vermindering van de snelheid van bijvoorbeeld 130 km/uur naar 100 km/u en van 100 naar 80 km/uur.

Bij lagere snelheden zijn de voordelen dus zeer gering, terwijl de bereikbaarheid en doorstroming negatief worden beïnvloed.

#### **Geluidsmaatregelen Stadspark / Buitenhof.**

Toegezegd is terug te komen op de moties over het geluidsscherm Stadspark en de geluid-afscherming Buitenhof in relatie tot de wensen van de wijken Piccardthof en Buitenhof.

Door het ontwerp van de zuidelijke ringweg kunnen de huidige geluidsschermen bij het Stadspark niet op de huidige plek blijven staan. De huidige geluidsafscherming bij de Piccardthof (geluidsscherm) en de Buitenhof (geluidswal) kunnen wel blijven staan. Bij het OTB is vorig jaar akoestisch onderzoek uitgevoerd. Daaruit blijkt dat het terugplaatsen van het stadsparkscherm vanuit de wet niet nodig is, omdat hier geen geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig zijn. De afscherming bij Piccardthof en Buitenhof zijn voldoende om aan de wettelijke normen te voldoen. Extra maatregelen zijn niet nodig. Vanaf Laan Corpus den Hoorn richting oosten is extra stil asfalt nodig.

Op basis van deze resultaten heeft uw raad twee moties als zienswijze ingediend, maar ook andere partijen hebben zienswijzen ingediend.

Samengevat gaat het over het volgende:

- Uw raad is van mening dat het weghalen van de huidige geluidsschermen bij het Stadspark kapitaalvernietiging betekent en resulteert in onnodige toename van de milieudruk op het park.
- Uw raad is van mening dat de wijk Buitenhof een betere bescherming verdient tegen verkeerslawaaï, waarbij de zichtbaarheid van de bedrijven op Kranenburg gegarandeerd moet blijven.

Nb. De bewonersorganisatie Piccardthof omarmt het weghalen van het Stadsparkscherm vanwege de overlast die zij ondervinden van de reflectie (terugkaatsen van het geluid) door dit scherm.

Tussen het OTB en het TB worden verschillende ontwerpwijzigingen doorgevoerd. Deze ontwerpwijzigingen zijn aanleiding geweest voor nieuw akoestisch onderzoek. Dit onderzoek is dermate gedetailleerd (op woningniveau) dat relatief kleine veranderingen groot effect kunnen hebben.

In de omgeving van Piccardthof en Buitenhof is sprake van twee ontwerpwijzigingen die van invloed zijn op de uitkomsten van het akoestisch onderzoek:

- Het – op ons verzoek - meenemen van de busafrit Hoogkerk. Deze busafrit doorsnijdt een deel van de huidige geluidswal bij de Buitenhof.
- Het aanpassen van de weefvakken tussen Laan Corpus den Hoorn en het Vrijheidsplein.

Uit het nieuwe akoestisch onderzoek blijkt dat, om aan de wettelijke normen te voldoen:

- het terugplaatsen van het stadspark scherm wettelijk gezien niet noodzakelijk is, omdat hier geen geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig zijn;
- De huidige afscherming bij de Piccardthof voldoende is;
- Er bij de Buitenhof ter hoogte van de nieuwe busafrit extra stil asfalt (dubbellaags ZOAB) nodig is om het doorsnijden van de huidige geluidswal bij de Buitenhof te compenseren;
- Vanaf Laan Corpus den Hoorn richting oosten extra stil asfalt nodig is.

Dit zijn maatregelen die vanuit financiële doelmatigheid van het akoestisch onderzoek nodig zijn, en waarmee aan de wettelijke eisen wordt voldaan.

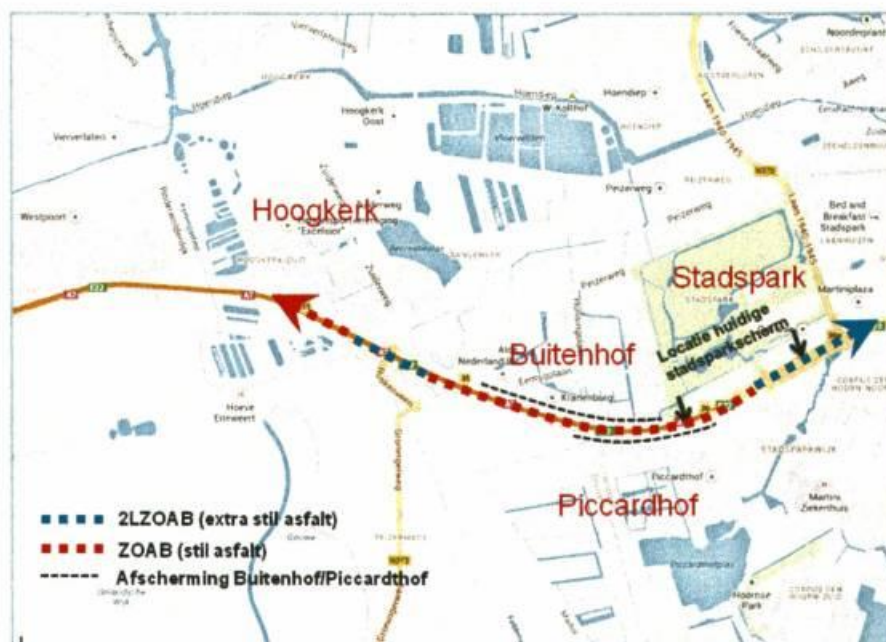


Fig: Geluidsmaatregelen TB

### Varianten

Om invulling te geven aan de moties en zienswijzen zijn deze vertaald in vier varianten, welke zijn onderzocht op akoestische effectiviteit en investeringskosten:

1. Stadspark scherm terugplaatsen
2. Stadspark scherm terugplaatsen en geluidsabsorberend maken
3. Het doortrekken van het extra stil asfalt tussen Laan Corpus den Hoorn en de busafrit
4. Stadspark schermen terugplaatsen (zoals bij 1.) en extra stil asfalt tussen de busafrit en Laan Corpus den Hoorn

Variant	Geluid	Kosten
<i>TB</i>	0 (onderstaande scores tov TB zonder deze opties)	0
1. Stadspark scherm	<ul style="list-style-type: none"><li>• Positief effect stadspark (tot -1 dB)</li><li>• Reflectie: negatief effect Piccardthof (tot +1 dB)</li><li>• Geen effect op Buitenhof</li></ul>	+ 0,6 mln
2. Stadspark scherm absorberend maken	<ul style="list-style-type: none"><li>• Positief effect stadspark (tot -1 dB)</li><li>• Geen reflectie Piccardthof (0 dB)</li><li>• Geen effect op Buitenhof</li></ul>	+ 0,8 mln
3. Extra stil asfalt tussen busafrit en laan Corpus	<ul style="list-style-type: none"><li>• Positief effect stadspark (tot -1 dB)</li><li>• Positief effect Piccardthof (tot -2 dB)</li><li>• Positief effect Buitenhof (tot -1 dB)</li></ul>	+0,3 mln
4. Stadspark scherm + extra stil asfalt tussen busafrit en Laan Corpus	<ul style="list-style-type: none"><li>• Positief effect Stadspark (tot -2 dB)</li><li>• Positief effect Piccardthof (tot -1 dB)</li><li>• Positief effect Buitenhof (tot -1 dB)</li></ul>	+ 0,9 mln

Variante 1 geeft een lagere geluidsbelasting op het Stadspark, maar zorgt voor reflectie in de Piccardthof. Variante 2 heeft dezelfde effecten als variante 1, maar door de absorberende werking van het scherm wordt de reflectie weggenomen. Deze variante is echter wel 2 ton duurder. Variante 3 zorgt voor een lagere geluidsbelasting in het Stadspark (tot -1dB), de Piccardthof (tot -2 dB) én de Buitenhof (tot -1 dB) en brengt beduidend lagere kosten met zich mee. Variante 4 heeft dezelfde effecten als 3, alleen heeft het Stadspark meer geluidsreductie (tot -2 dB). Maar deze variante is – logischerwijs – nog veel duurder.

Op basis van deze resultaten volgen wij de afweging van de stuurgroep ARZ dat variante 3 door het totaal van de positieve effecten op de geluidseffecten voor de verschillende locaties zo maximaal mogelijk tegemoet komt aan de

wensen van alle belanghebbenden en bovendien de minste kosten met zich meebrengt. Hiermee wordt geluidsbescherming geboden aan de omgeving, die verder gaat dan de normen voor geluidsbescherming die wettelijk zijn vastgelegd. Daarbij is de stuurgroep voornemens om binnen het projectbudget 300 duizend euro vrij te maken voor nader te bepalen maatregelen die, in het kader van het thema geluid, bijdragen aan de leefbaarheid in het gebied langs het westelijke deel van het tracé (vanaf Vrijheidsplein tot Hoogkerk).

Wij hebben in het kader van een integrale oplossing voor het hele traject, in de stuurgroep aangekaart ook graag een oplossing te vinden voor het "akoestische gat" in de geluidsafscherming langs de A7 bij Hoogkerk. Hierover heeft uw raad een motie ingediend, maar dit gebied valt buiten de projectscope. Het Rijk heeft zich nu bereid getoond hierover met ons in gesprek te gaan. In de stuurgroep is afgesproken om in overleg met het rijk en de provincie de mogelijkheden te verkennen om hiervoor een oplossing te vinden.

Ook heeft de stuurgroep besloten dat de doorsnijding van de bestaande geluidswal door de nieuwe de busafrit bij Hoogkerk wordt hersteld door deze geluidswal door te trekken parallel aan de busafrit.

Het totaal overziende zijn van mening dat wij met dit integrale voorstel zoveel mogelijk tegemoet komen aan de wensen uit de drie moties en de zienswijzen en reacties uit de omgeving met de wens om geluidsbelasting voor dit gebied te verminderen.

#### **Onderbouwing invloed verlagen snelheid op mogelijk maken op/afrit Hereweg.**

Wij hebben in de raadscommissie van 11 juni jl. aangegeven dat ook bij het verlagen van de snelheid een op/afrit Hereweg naar/van de N7/zuidelijke ringweg niet mogelijk is. Uw raad heeft gevraagd om een nadere onderbouwing hiervan. In onze brief van 21 mei hebben wij aangegeven dat bij een ontwerpsnelheid van 80 km/u het op grond van ontwerprichtlijnen gebruikelijk is dat de verbindingbogen een ontwerpsnelheid hebben van 70 km/u. Vanwege de beperkte ruimte rondom de knooppunten Vrijheidsplein en Julianaplein is er in het ontwerp zelfs voor gekozen om voor de meeste verbindingbogen een lagere ontwerpsnelheid dan 70 km/u te hanteren, namelijk 50 en 30 km/u. Hierdoor konden beide knooppunten compacter worden en beter inpasbaar in de stedelijke omgeving. Er valt hier dus geen meer winst te behalen: er is al ontworpen op lagere snelheden.

Voor de op/afrit Hereweg naar/van de N7 geldt dus dat er te weinig lengte is om deze te realiseren, ook als er langzamer wordt gereden. Het kan alleen

door een vierde laag aan te brengen boven op het Julianaplein, waarschijnlijk lukt het dan wel om vanaf de N7 de Hereweg te bereiken. Dit voldoet echter niet aan de uitgangspunten van het Bestuurlijk Voorkeursalternatief: een compact Julianaplein met fly-overs maximaal één niveau hoger dan het huidige Julianaplein.

#### **Inventarisatie lagere snelheden dan 80 km/u bij andere rijkswegen.**

Gevraagd is naar een inventarisatie van rijkswegen waarop lagere snelheden dan 80 km/u gelden. Over het algemeen zitten de snelheden op de rijkswegen vooral tussen 80 en 120 (zie bijlage).

Er zijn een paar delen die daarop een uitzondering zijn vanwege een specifieke situatie, bijvoorbeeld omdat de snelweg daar eindigt of omdat er veiligheidsredenen zijn:

- A12 (tussen Den Haag centrum en Malieveld): 70 km/u – snelweg eindigt met verkeerslichten.
- A28 (tussen Rijnsweerd en Waterlinieweg): 70 km/u – snelweg eindigt met verkeerslichten.
- A59 ter hoogte van Hooipolder 70 km/uur – snelweg eindigt met verkeerslichten.
- Bij knooppunt Joure gaat de snelheid op zowel de A6 als de A7 van 130 via 70 naar 50 km/u. Dit heeft te maken met de inrichting van de weg (rotonde). Met de realisatie van het nieuwe knooppunt wordt dit opgelost.

In deze analyse hebben wij verbindingswegen- en boogjes, aansluitingen enz. buiten beschouwing gelaten. Vanuit veiligheidsredenen worden op dat soort stukjes vaak lagere snelheden gehanteerd. Dat is in het ontwerp van de zuidelijke ringweg ook het geval: vanuit veiligheid en ruimtebeslag zijn het Vrijheidsplein en Julianaplein gedimensioneerd op 70, 50 en 30 km/u, zie ook het kopje “Onderbouwing invloed verlagen snelheid”.

Daarnaast zijn er verschillende N-wegen in beheer van het rijk. Ook deze zijn op het bovengenoemde kaartje te zien. De maximum snelheid op de meeste van deze wegen is 80 of 100 km/u. Vanuit veiligheidsoverwegingen en in specifieke situaties zijn daar enkele uitzondering op. De ringweg Alkmaar (autoweg N9) kent bijvoorbeeld een maximumsnelheid van 70 km/u in verband met de gelijkvloerse kruisingen op deze weg, die met verkeerslichten worden geregeld.

#### **Analyse variant 5 aansluiting Hereweg op A28**

Toegezegd is om een quick scan uit te voeren van de vijfde variant van dhr. Kamminga, zoals geïntroduceerd in zijn brief aan de gemeenteraad d.d. 30 mei jl. en de resultaten van deze verkenning aan de raad kenbaar te maken. Het projectbureau heeft deze analyse gemaakt op de volgende elementen:

effecten voor het verkeer, verkeerskundig ontwerp, gevolgen voor de proceduuretijd en de investeringskosten. Het ontwerpteam en het verkeersteam hebben een en ander in een kort tijdsbestek zo goed mogelijk in kaart gebracht. Het gaat daarbij wel om een quick scan, die niet het uitwerkingsniveau van de analyse van de varianten 1 t/m 4 heeft.

Wij hebben het projectbureau gevraagd de effecten ook te verwerken in een kaart, deze is nog in ontwikkeling maar verwachten wij nog voor de raadsvergadering van 25 juni a.s. aan u te kunnen verstrekken.

#### *Essentie variant 5*

In zijn brief aan u beschrijft de heer Kamminga variant 5 als volgt:

- Halve aansluiting Hereweg-A28 (geen aansluiting op de zuidelijke ringweg) met een verbindingsweg in twee richtingen naast de Maaslaan
- Verkeer vanuit Drachten mag wel op de afrit Vondellaan van/naar de Wijert
- Verkeer vanuit Assen en Hoogezand mag niet op de afrit Vondellaan van/naar de Wijert
- Maatregelen op de Van Ketwich Verschuurlaan ten behoeve van de doorstroming: kruisingen die zeer dicht op andere kruisingen liggen samenvoegen.

#### *Effecten voor verkeer*

Net als bij varianten 1 t/m 4 is voor variant 5 gekeken naar de verschuiving van verkeer op het onderliggend wegennet als gevolg van de voorgestelde aanpassingen.

De belangrijkste effecten van variant 5 zijn:

1. *Afname verkeer Vondellaan (noordelijk deel) en de verbindingsweg naast de Maaslaan*  
Als gevolg van deze variant neemt de hoeveelheid verkeer op het noordelijk deel van de Vondellaan af met -2.000 ten opzichte van het TB. Dat is logisch, de richtingen vanuit en naar Hoogezand zijn immers afgesloten. Ook de verbindingsweg naast de Maaslaan wordt rustiger (-8.000) door de aanleg van een aansluiting van de A28 op de Hereweg. Dit effect is vergelijkbaar met de eerder gepresenteerde variant 1 en 3.
2. *Toename verkeer Van Ketwich Verschuurlaan, De Savornin Lohmanlaan en Helperzoomtunnel.*  
In variant 5 kan verkeer vanaf de richting Hoogezand naar De Wijert of Helpman niet meer via de Vondellaan rijden. Het verkeer neemt in deze variant vooral de afslag Groningen Zuid (via de Van Ketwich



Verschuurlaan) of de Helperzoomtunnel om zijn bestemming in de Wijert of Helpman te bereiken. Het verkeer neemt daar toe met 1.500 tot 3.000 op de Van Ketwich Verschuurlaan en met 1.000 op resp. de De Savornin Lohmanlaan en in de Helperzoomtunnel. Daarnaast neemt het verkeer op enkele straten in de Rivierenbuurt licht toe.

3. *Toename verkeer Vondellaan (zuidelijke deel) en Queridolaan.*  
Door het ontkoppelen van zowel de Van Lenneplaan als de Vestdijklaan op de Van Ketwich Verschuurlaan concentreert het verkeer zich op de Van Ketwich Verschuurlaan, en nemen de intensiteiten op het zuidelijk deel van de Vondellaan nabij de Ketwich Verschuurlaan toe van 1900 naar 4900. Op de Queridolaan richting de aansluiting op de Ketwich Verschuurlaan nemen de intensiteiten toe van 800 naar 3600 motorvoertuigen per etmaal.
4. *Afname verkeer door de woonwijken nabij de Van Ketwich Verschuurlaan door ontkoppelen zijwegen Van Ketwich Verschuurlaan.*  
Het effect van deze ontkoppelingen is dat het verkeer door de wijken ten noorden en zuiden van de Ketwich Verschuurlaan afneemt.

Samengevat komt de verkeerskundige quick scan neer op het volgende:

- Verkeer op het noordelijk deel van de Vondellaan neemt ten opzichte van 2030 af (van 11.500 naar 9.500), maar het verkeer het zuidelijke deel neemt toe van (van 1900 naar 4900). Bij de Queridolaan nemen de intensiteiten in 2030 toe van 800 naar 3600.
- Daarnaast wordt de kruising Van Ketwich Verschuurlaan-Vondellaan/Queridolaan aanzienlijk belast als gevolg van de veranderende stromen. Het is nog niet onderzocht welke effecten dat heeft voor de doorstroming.
- De verbindingsweg wordt rustiger. De weg blijft echter noodzakelijk om de wijken te ontsluiten en wordt in deze variant onderbenut.
- Verkeer op de nu al zwaar belaste Van Ketwich Verschuurlaan neemt verder toe. Mogelijk kan hier het potentiële risico van de beperkte capaciteit bij de kruising vanaf A28/Julianaplein met de Van Ketwich Verschuurlaan zich voordoen, zoals deze bij varianten 3 en 4 aan de orde zijn (aanpassen wegviadukt of verplaatsen brug over Noord Willemskanaal).
- Verkeer via de De Savornin Lohmanlaan en in de Helperzoomtunnel neemt toe met 1000 verkeersbewegingen.

Wij nemen de suggesties voor het ontkoppelen van de zijwegen op de Van Ketwich Verschuurlaan mee in de uitwerking van het al door ons toegezegde verkeersplan voor de Wijert (naar voorbeeld van het verkeersplan voor Helpman).

#### *Verkeerskundig ontwerp*

Om de intensiteiten op de Vondellaan te beperken kan in variant 5 het verkeer dat vanaf de N7 Hoogezand komt en de afrit naar de Brailleweg neemt niet linksaf slaan richting Vondellaan. Deze richtingsbeperking is in het huidige ontwerp technisch en verkeersveilig in te passen.

Daarnaast kan in variant 5 het verkeer vanaf de Vondellaan niet meer kiezen voor de toerit van de N7 richting Hoogezand. Deze richtingsbeperking is niet zonder meer in te passen in het huidige ontwerp. Hiervoor is het noodzakelijk dat de opritten vanaf het knooppunt Vondellaan naar resp. Drachten en Hoogezand fysiek van elkaar worden gescheiden.

Er zijn extra voorzieningen nodig die ervoor zorgen dat rechts afslaand verkeer bij de Vondellaan niet alsnog naar Hoogezand kan rijden. Dit heeft ook gevolgen voor de inrichting van de opstelruimten onder het Vondellaan viaduct en de positie van de routeaanduidingen op het traject Brailleweg-Vondellaanknoop.

Het huidige TB-ontwerp van de kruising Vondellaan is complex. Dit komt door de beperkte ruimte en het aantal verkeersstromen dat hier samenkomt. Het toevoegen van variant 5 aan het ontwerp brengt een nog complexere ontwerpopdracht met zich mee, die bestaat uit een optelsom van ruimtelijke inpassing, verkeersveiligheid, verkeersafwikkeling en begrijpelijkheid van de aansluiting (bewegwijzering, overzicht, rijtaakbelasting etc). Om de uitvoerbaarheid van dit ingewikkelde inpassingsvraagstuk op de juiste merites te kunnen beoordelen is eerst een vergaande studie naar deze aspecten nodig.

#### *Proceduretijd en kosten*

De uitvoering van alle door Kamminga voorgestelde varianten hebben in totaal een extra proceduretijd tot gevolg van ca. drie kwartalen. In de eerste plaats is tijd nodig om een gedetailleerd verkeerskundig ontwerp te maken van de extra op- en afritten, de beide weefvakken en de plaats van de bebording. Aangetoond moet worden dat de capaciteit op het hoofdwegennet gewaarborgd blijft binnen de doelstellingen van het project op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid. Evenals het huidige TB-ontwerp vraagt dat een uitgebreide toetsingsanalyse, met name van de combinatie van de aansluitingen van de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan en de Waterloolaan op de Hereweg en de nieuwe afrit naar de A28. Binnen de beperkt beschikbare ruimte moet een aanvaardbaar ontwerp gemaakt worden voor dit knooppunt, dat voldoende veilig is, onvoldoende capaciteit behoudt en ook rekening houdt met de afwikkeling van het OV, inclusief de bushaltes.

Omdat de effecten van de Kammingavariant gevolgen hebben voor de intensiteiten op het hoofdwegennet moeten de milieueffecten ten behoeve van de MER opnieuw doorgerekend worden voor zowel het onderliggend

wegennet als het hoofdwegennet. Dit is een langdurig proces, dat met name gericht zal zijn op verkeer, geluid en luchtkwaliteit en moet voldoen aan alle eisen van de MER.

In onze brief van 21 mei jl. hebben we aangegeven dat de extra kosten voor de uitvoering van de Kamminga-varianten 6 tot 8 miljoen euro zouden bedragen. Voor deze vijfde variant gaat het waarschijnlijk om een investeringsbedrag van ca. 10 miljoen. Dit wordt met name veroorzaakt door het feit dat bij deze variant de oprit naar Hoogezand-N7 ca. 5 meter naar het oosten moet worden verplaatst omdat hij gescheiden moet worden van de oprit naar Drachten.

Hierdoor is ook een reconstructie van de opstelruimtes onder het Vondellaan viaduct nodig, wat ook effecten heeft voor de inrichting van de Brailleweg en de ongelijkvloerse fietsonderdoorgang A28 bij de Vondellaan.

#### *Conclusie.*

Alles overziende oordelen wij op basis van de quickscan dat dat de vijfde variant inhoudelijk, technisch en financieel geen betere oplossing biedt dan het huidige voorgestelde ontwerp voor het Tracébesluit. Zoals ook bij de overige vier varianten wegen voor ons college de nadelige effecten en consequenties zwaarder dan de voordelen die variant 5 in zich heeft. Zoals aangegeven nemen wij de suggesties voor het ontkoppelen van de zijwegen op de Van Ketwich Verschuurlaan mee in de uitwerking van het al door ons toegezegde verkeersplan voor de Wijert.

#### **Reistijden Hereweg aansluiting varianten 1-4.**

Gevraagd is of het verschil in reistijden met betrekking tot de vier varianten inzichtelijk gemaakt kan worden. Een uitgebreide analyse van het effect op de reistijden voor de vier varianten naar belangrijke bestemmingen in het totale gebied is in dit korte tijdsbestek niet uitvoerbaar. Wel hebben onze verkeersanalisten een quick scan kunnen doen. Uitkomst hiervan is dat de snellere koppeling van de A28 op de Hereweg zeker een kortere reistijd tot gevolg heeft voor het deel van het verkeer dat vanaf de A28 via de Hereweg het centrum wil bereiken. Op het totaal van alle routes zal het effect van de varianten op reistijden slechts gering zijn.

#### **Reacties bewoners in gesprekken.**

Sinds de inspraakperiode van september/oktober 2013 heeft de projectorganisatie meer dan 60 gesprekken gevoerd met indieners van zienswijzen op het OTB en de Ontwerp-inrichtingsplannen. Daarbij gaat het om individuele inwoners, bedrijven en instellingen en vertegenwoordigers van bewoners of bedrijven. Die gesprekken waren bedoeld om ingediende zienswijzen en mogelijke aanpassingen van de ontwerp-plannen met elkaar te bespreken.

In de gesprekken met bewoners lag de nadruk op enkele specifieke thema's en locaties. Van west naar oost: de geluidsmaatregelen tussen Hoogkerk en het Vrijheidsplein, de inpassing van de verbindingsweg naast de Maaslaan, de inpassing van de afrit van de A28 bij De Wijert, de inrichting van de Vondellaan en de mogelijke inrichting van verschillende straten in Helpman. Ook scholen en ondernemers zijn bij deze gesprekken betrokken. Met het Gomarus College en het Parcival College bijvoorbeeld, en met de Tamarisk. Eerder was al uitvoerig gesproken met alle scholen in Helpman en De Wijert. Bij de gesprekken in De Wijert en de Rivierbuurt was ook woningbouwcorporatie Patrominium nauw betrokken, die eigenaar is van veel huurwoningen hier. Bijzondere vermelding verdienen nog de contacten met voetbalvereniging Velocitas dat gewoon kan blijven spelen in het Stadspark, maar de op- en afrit van de A7/N7 enkele meters dichterbij ziet komen, waardoor enkele aanpassingen aan en rond het veld nodig zijn.

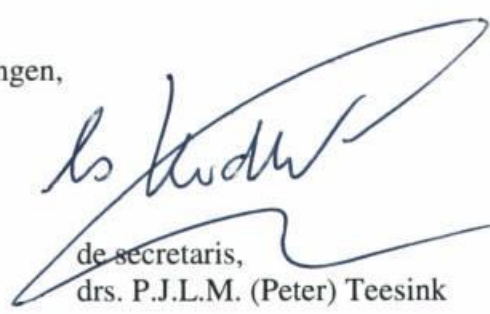
De gesprekken met al deze betrokkenen zijn zonder uitzondering in alle openheid en in goede sfeer verlopen. Met als resultaat een aantal aanpassingen die kunnen rekenen op de brede steun. Conclusie uit deze gesprekken is ook dat ook in de vervolgfase verdere gesprekken met omwonenden gewenst en noodzakelijk zijn. Voor een deel om resterende ontwerp vragen te beantwoorden, zoals bij de geplande voetgangersbrug tussen de Rivierenbuurt en de Papiermolen. Daarnaast omdat de toekomstige aannemer nog aan de slag gaat met het definitieve ontwerp, met de planning van werkzaamheden en met het voorbereiden van maatregelen die hinder en overlast voor omwonenden beperken in de uitvoeringsperiode.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



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



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

## Snelhedenbeeld per 29 maart 2014 Overdag (6.00 uur - 19.00 uur)

### Legenda

#### Maximum snelheden

- overig (bijvoorbeeld 80 km per uur)
- 100 km per uur
- 120 km per uur
- 130 km per uur
- Rijks N-wegen

Not: Bij splitsstroken die bij openstelling een maximumsnelheid van 80 of 100 km per uur hebben blijft dat zo.

