



Onderwerp Informeren over tussenstand Tracébesluit, Inrichtingsplannen en
omgevingsvergunning Helperzoomtunnel zuidelijke ringweg

Steller Jeroen Engels

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

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

Ons kenmerk 4366724

Datum 21 mei 2014 Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In onze brief van 15 januari 2014 (RO13.4091882) hebben wij uw raad toegezegd in het tweede kwartaal van 2014 terug te komen met een inhoudelijke en financiële eindbalans voor het project Aanpak Ring Zuid. Een belangrijk moment, want het gaat onder andere om de veranderingen die de drie partijen voorstellen op basis van de ingediende zienswijzen.

Op dit ogenblik is de ondertekening van het Tracébesluit (TB) door de minister van Infrastructuur en Milieu eind september, danwel begin oktober 2014 voorzien. Tegelijkertijd neemt ons college de definitieve besluiten over de Inrichtingsplannen en de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel. Dit tijdschema geeft de provincie Groningen de gelegenheid nader onderzoek te laten doen naar het risicobeheer, zoals Provinciale Staten hebben besproken in de commissie Grote Projecten op 19 maart 2014.

1. Doel van de brief

In deze brief informeren wij uw raad over de laatste stand van zaken, na een periode van het verwerken van de zienswijzen, het aangaan van gesprekken met de indieners, het maken van afwegingen hierover, het optimaliseren van het ontwerp en het uitvoeren van aanvullende onderzoeken. Onze brief is in nauwe samenwerking met de provincie en het Rijk opgesteld. Tegelijk met uw raad informeert het college van Gedeputeerde Staten ook Provinciale Staten middels een brief.

Met deze brief ontvangt u een 'preview' op de beantwoording van de ingediende zienswijzen en de mogelijke vertaling naar het Tracébesluit, de inrichtingsplannen en het besluit over de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel.

Dit is ook het moment om de resultaten tot nu toe met uw raad te bespreken, zodat wij eind juni in de stuurgroep het besluit kunnen nemen om het concept Tracébesluit ter vaststelling aan de Minister van Infrastructuur en Milieu aan te bieden en wij de definitieve besluiten over de inrichtingsplannen en de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel kunnen nemen. Daarop aansluitend komt in de maand juni een nieuwe informatieronde voor bewoners en bedrijven, met onder meer een huis-aan-huiskrant en bijeenkomsten in MartiniPlaza.

Ondertussen gaan het aangepaste concept Tracébesluit en de onderliggende stukken naar het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor een finale toetsprocedure. Het gaat om een technische en juridische toets, en het is de verwachting dat dit geen majeure inhoudelijke aanpassingen tot gevolg zal hebben. Begin juli ontvangt u een voortgangsbericht. Na ondertekening van het Tracébesluit en de vaststelling van de inrichtingsplannen en de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel ontvangt u de definitieve stukken.

2. Opbouw van de brief

Deze brief is als volgt opgebouwd. Gezien de impact voor de stad beginnen we ook deze brief met het belang van het project, en staan we stil bij de geschiedenis en nut en noodzaak van het plan (3). Het project Aanpak Ring Zuid bestaat naast het Tracébesluit uit twee procedures waarvan de bevoegdheid bij ons college ligt. Het gaat om de inrichtingsplannen en de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel, die we kort toelichten (4). Vervolgens komt het proces aan de orde rond de zienswijzen die op de drie onderdelen van het project zijn ingediend (5). Daarna gaan we inhoudelijk in op de zienswijzen op het OTB/MER (6), achtereenvolgens op de moties die zijn ingediend door uw raad, zienswijzen waarvan de strekking meerdere malen is ingediend, zienswijzen die leiden tot een wijziging in het concept ontwerp en de zienswijze die is ingediend door de provincie Groningen. Verder is sprake van een aantal technische ontwerpwijzigingen in het concept Tracébesluit (7) en is gekeken naar de gevolgen van de wijzigingen op het milieu (8). Ook voor de vier inrichtingsplannen stellen we op basis van zienswijzen aanpassingen voor (9) en we komen terug op de stand van zaken van de omgevingsvergunning (10). Tot slot gaan we nader in op het risicobeheer (11) en de stand van zaken van de besluitvorming over de drie optimalisaties (12). We sluiten af met een beschrijving van het vervolgproces (13).

3. Belang van het project

Reeds lang werken wij samen met het Rijk en de provincie Groningen aan een goede en veilige bereikbaarheid van stad en ommeland, ten behoeve van economie, werkgelegenheid en leefbaarheid. De zuidelijke ringweg is op nationale schaal een belangrijke schakel tussen de Randstad en Noord-

Duitsland en vervult een belangrijke functie in het regionaal en het stedelijk verkeerssysteem. De zuidelijke ringweg vormt de centrale schakel in het stedelijk netwerk Groningen-Assen. Dit stedelijk netwerk kent een voorspoedige economische en bevolkingsontwikkeling. De hoeveelheid mensen die dagelijks de stad bezoeken zal tot 2030 verder oplopen. Deze (autonome) groei heeft zijn weerslag op het gebruik van de aanwezige infrastructuur in en om de stad, in het bijzonder op de zuidelijke ringweg.

Veel verkeer heeft last van de dagelijkse vertraging op de A7, de A28 en de daarop aansluitende provinciale en gemeentelijke wegen. De vertraging leidt er ook sinds jaar en dag toe dat veel automobilisten al vroegtijdig de snelwegen verlaten om via andere wegen de stad in te rijden en hun bestemming te bereiken. Op die wegen veroorzaken ze veel overlast. De filevorming, gelijkvloerse kruisingen en de vele op- en afritten op de zuidelijke ringweg zorgen voor een hoog risico op ongevallen. Daarnaast vormt de weg een barrière in de stad met daarmee gepaard gaande leefbaarheid problemen. Direct rond de zuidelijke ringweg liggen 90.000 arbeidsplaatsen en voorzieningen met een groot verzorgingsgebied. Het belang van een goede doorstroming kan dan ook nauwelijks overschat worden. De groei van het autoverkeer opvangen binnen het de bestaande zuidelijke ringweg is voor stad, regio en Rijk geen optie.

3.1 Bestuurlijk Voorkeursalternatief: op het bestaande tracé met verdiepte ligging

Al sinds 1992 zijn onderzoeken gedaan naar een oplossing voor de problematiek van de verkeersveiligheid en de doorstroming op en rond de zuidelijke ringweg. Op basis van een MIT-verkenning naar de verkeersproblematiek welke eind 2007 is afgerond, is het verkeersprobleem erkend door de Minister van Verkeer en Waterstaat. Op basis van de verschillende onderzoeken is het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) ontwikkeld, de oplossing waar het Rijk, de provincie Groningen en de gemeente Groningen op 10 november 2009 in een bestuursovereenkomst samen voor hebben gekozen. Daarin hebben wij de wens om gezamenlijk een integrale en duurzame oplossing te bieden voor de problemen op het gebied van doorstroming, bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid, barrierewerking en stedelijke vernieuwing op en rond de zuidelijke ringweg vastgelegd.

Het BVA vormt een combinatie en optimalisatie van de meest kansrijke varianten die zijn bestudeerd. Het is een plan op hoofdlijnen, dat tussen 2010-2014 verder is uitgewerkt tot het plan dat na de zomervakantie 2013 is gepresenteerd in het Ontwerp-Tracébesluit (OTB), tezamen met het Milieueffectrapport (MER).

Het BVA bestaat uit een oplossing op het bestaande tracé, met een ongelijkvloers Julianaplein en een deels verdiepte ligging. De keuze voor de ombouw op het bestaande tracé is gemaakt omdat uit de onderzoeken bleek

dat het merendeel (80%) van het verkeer dat nu gebruik maakt van de zuidelijke ringweg in de stad moet zijn of er vandaan komt. Alternatieven buiten het bestaande tracé lossen de verkeersproblemen op de zuidelijke ringweg nu en in de toekomst dus niet op. Door het ongelijkvloers maken van het Julianaplein zijn geen verkeerslichten meer nodig, waardoor het verkeer ongehinderd kan doorrijden en de reistijd afneemt. De verdiepte ligging betekent een forse verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. De weg verdwijnt tussen de Hereweg en het Oude Winschoterdiep uit het zicht. Op de drie deksels over de verdiepte ligging heen wordt het nieuwe Zuiderplantsoen gerealiseerd, een combinatie van het Sterrebos, de kantoortuin van DUO/Belastingdienst en het plantsoen tussen De Linie en de Oosterpoort.

3.2 *Verbetering bereikbaarheid van de stad*

In het uitgewerkte plan zijn op verschillende punten maatregelen voorzien om de bereikbaarheid van bedrijven, voorzieningen en woonwijken te verbeteren en voor de toekomst te waarborgen. Van west naar oost gaat het om de volgende ingrepen. Wijziging van de op- en afritten bij de botrotondes Corpus den Hoorn zorgt voor een verbetering van de doorstroming en een betere bereikbaarheid van o.a. de Gasunie, Martiniplaza en het Martini Ziekenhuis. Het ongelijkvloers maken van het Vrijheidsplein draagt eraan bij dat het verkeer gemakkelijker naar de westelijke ringweg en de westkant van de binnenstad kan. Door het ongelijkvloers maken van het Julianaplein ontstaat een directe aansluiting met de binnenstad en het stationsgebied. Bij de Europaweg en de Bornholmstraat wordt een nieuwe aansluiting op de zuidelijke ringweg gemaakt. Door bij de afslag Europaweg het verkeer naar het Damsterdiep/UMCG en naar de Bornholmstraat - met o.a. het Sontweggebied (Ikea) - uit elkaar te halen, verbetert de bereikbaarheid van deze gebieden. Tot slot krijgen de bedrijfsterreinen bij Driebond en Eemspoort een rechtstreekse aansluiting op de zuidelijke ringweg, waardoor het verkeer niet meer over de parallelwegen hoeft.

4. Aanpak Ring Zuid: drie procedures

Aanpak Ring Zuid is een samenwerkingsproject van het Rijk, de provincie Groningen en de gemeente Groningen. Het project bestaat uit drie procedures:

- Tracébesluit, waarin het nieuwe tracé van de ringweg en de inpassing daarvan wordt beschreven. Bevoegd gezag: minister van Infrastructuur en Milieu.
- Inrichtingsplannen. Bevoegd gezag: college van B&W van de gemeente Groningen.
- Omgevingsvergunning Helperzoomtunnel. Bevoegd gezag: college van B&W van de gemeente Groningen.

4.1 *Ontwerp-inrichtingsplannen*

Als gevolg van de aanpak van de ringweg veranderen in vier gebieden buiten het (O)TB-gebied het verkeersgebruik of de inrichting van de openbare

ruimte. Voor deze gebieden heeft ons college parallel aan de uitwerking van het OTB Ontwerp-Inrichtingsplannen (OIP) vastgesteld en voor inspraak vrijgegeven.

Het gaat daarbij om:

- het Zuiderplantsoen, het nieuwe park dat wordt gerealiseerd op de deksels van het gedeelte van de zuidelijke ringweg dat verdiept wordt aangelegd
- de Maaslaan
- de Vondellaan
- Helpman

In de plannen 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, onder andere groen, bomen en parkeren. Voor alle vier plannen geldt dat het plannen op hoofdlijnen zijn, waarbij twee plannen – de inrichting van de Maaslaan en van de Vondellaan – het meest ver zijn uitgewerkt.

4.2 Helperzoomtunnel

Het derde planonderdeel van Aanpak Ring Zuid is de aanleg van een tunnel onder het spoor, ter hoogte van de Helper Brink: de Helperzoomtunnel. Voor deze tunnel heeft ons college een ontwerpbesluit voor een omgevingsvergunning gepubliceerd. De Helperzoomtunnel wordt aangelegd als vervanging van de huidige spoorwegovergang bij de Esperantostaat. De huidige spoorwegovergang wordt over een aantal jaren gesloten vanwege de uitbreiding van het treinverkeer. Een gelijkvloerse kruising is met de toekomstige verbreding van het spoor uit veiligheidsoverwegingen niet meer toegestaan. Om te voorkomen dat er na sluiting van de spoorwegovergang geen autoverbinding meer zou zijn tussen de wijken Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoort/De Linie is een alternatieve verbinding gezocht in de vorm van de Helperzoomtunnel. Deze heeft effect op het Tracébesluit in verband met de resultaten van de verkeersberekeningen. Daarom kan de minister het Tracébesluit pas nemen als wij de omgevingsvergunning hebben verleend.

Voor het fietsverkeer zien wij, gesteund door de motie van uw raad, de Esperantotunnel als onmisbare verbinding tussen de wijken aan weerszijde en het gebruik van het Zuiderplantsoen. Wij gaan hier nader op in onder 6.2.

5. Zienswijzen: proces

Op het OTB/MER zijn 291 inhoudelijk unieke zienswijzen binnengekomen, ingediend door 792 personen en organisaties. Op de Ontwerp-Inrichtingsplannen (OIP's) kwamen 73 reacties binnen, en op het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning Helperzoomtunnel 53 reacties. De minister van Infrastructuur en Milieu reageert op de zienswijzen op het OTB/MER in een nota van antwoord. Deze nota vormt een bijlage bij het

Tracébesluit. Ons college reageert op de zienswijzen op de OIP's en het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning in twee afzonderlijke nota's van antwoord.

De drie nota's van antwoord worden in hun onderlinge samenhang voorbereid door de stuurgroep Aanpak Ring Zuid, waarin het Rijk, de provincie en de gemeente intensief samenwerken. Op basis van die integrale voorbereiding vindt de uiteindelijke besluitvorming plaats. Het is hierbij de inzet van het Rijk, de provincie en de gemeente om de drie besluiten voor de zuidelijke ringweg gelijktijdig bekend te maken.

6. Zienswijzen OTB/MER: inhoud

Vooruitlopend op de publicatie van de nota van antwoord als bijlage bij het Tracébesluit, gaan we hieronder in op de volgende zienswijzen.

- Moties aangenomen door uw raad
- Zienswijzen waarvan de strekking meerdere malen is ingediend
- Zienswijzen die leiden tot een aanpassing in het ontwerp ten behoeve van het concept Tracébesluit
- Zienswijze van de provincie Groningen

6.1 Moties van uw raad op het OTB/MER

U hebt in de speciale raadsvergadering over de zuidelijke ringweg op 8 oktober 2013 moties ingediend, die wij als zienswijze bij het rijk hebben ingediend. Hieronder geven wij u per motie een reactie, die is besproken in de stuurgroep.

Motie A7, geluid-afscherming Buitenhof

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.

Antwoord: ter hoogte van het P&R-terrein Hoogkerk komt een op- en afrit voor bussen. Daardoor ontstaat een opening in de bestaande geluidswal en veranderde geluidssituatie. Op dit moment wordt hier aanvullend akoestisch onderzoek naar gedaan. De resultaten hebben mogelijk betrekking op de Buitenhof. Wij verwachten u hier in juni nader over te kunnen informeren.

Motie Extra ruimtelijke kwaliteit

Deze optimalisatie geniet de voorkeur van uw raad boven de optimalisatie “volledige aansluiting Europaweg”.

Antwoord: de ambitie van de drie partijen is om alle optimalisaties te realiseren. Het beeld dat uit de zienswijzen naar voren komt over voorkeur voor optimalisaties is divers. In overleg met de partners in de stuurgroep kiezen wij er voor de prioritering van de optimalisaties nu nog niet te bepalen. Dit uitstel hangt samen met het externe onderzoek op het risicobeheer. Een

uitkomst zou kunnen zijn dat het beter is pas later in de uitvoeringsfase het definitieve besluit over de realisatie van de optimalisaties te nemen, op een moment dat meer zekerheid is over de omvang van de post onvoorziene kosten. Daarbij is het gezamenlijke uitgangspunt van de drie partijen dat ook na gunning in de uitvoeringsfase tot een nog nader te bepalen moment realisatie nog mogelijk moet zijn. De komende tijd wordt daarom per optimalisatie in beeld gebracht welke maatregelen op welk moment in de fasering gerealiseerd moeten worden om hiervoor te zorgen. Op basis van deze inventarisatie en op basis van de uitkomsten van het onderzoek naar risico's zal de stuurgroep in juni nadere besluiten nemen over de optimalisaties.

Motie Compacter ontwerp

Uw raad is van mening dat alle kansen om te komen tot een compacter ontwerp voor de ring en in het bijzonder voor het Julianaplein en de Maaslaan aangegrepen moeten worden. De gewenste compactheid geldt in het bijzonder voor de situaties bij het Julianaplein (Multatulistraat, Van Eedenstraat, verbindingsweg Maaslaan), Laan van de Vrede en H.L. Wichersstraat.

Antwoord: bij het opstellen van het concept Tracébesluit is getracht de weg overal zo compact mogelijk vorm te geven, ervan uitgaande dat het ontwerp tegelijkertijd ook toekomstbestendig moet zijn. Dat wil zeggen: dat de ringweg ook toenemende verkeersaantallen moet kunnen verwerken. Voor het concept Tracébesluit zijn naar aanleiding van deze zienswijzen de genoemde situaties nog eens kritisch tegen het licht gehouden. Dit leidt tot:

- Een compactere oplossing bij de Multatulistraat/Van Eedenstraat (nadere toelichting zie 6.3).
- Een compactere oplossing bij de verbindingsweg naast de Maaslaan (nadere toelichting zie 6.3).
- Bij de H.L. Wichersstraat is het ontwerp versmald, doordat de verdiepte ligging kon worden versmald.
- Een andere rijstrookindeling N7 Vrijheidsplein – Laan Corpus den Hoorn (nadere toelichting zie 6.3).
- Bij de Laan van de Vrede is het niet gelukt het ontwerp nog compacter te maken. Hier zijn veel verkeersstromen die elkaar ongelijkvloers kruisen. De oplossing in het OTB bleek al de variant die de minste ruimte in beslag neemt.

Motie ZRG aansluiting Hereweg

Uw raad is van mening dat directe aansluitingen vanaf de Hereweg in westelijke richting op de A7/N7 kunnen wenselijk zijn.

Antwoord: het verdiept aanleggen van de zuidelijke ringweg maakt een directe aansluiting vanaf de Hereweg op de hoofdrijbaan van de zuidelijke ringweg (N7) in westelijke richting echter technisch niet meer mogelijk. De zienswijze van de heer Kamminga heeft aan deze problematiek veel aandacht

besteed, met 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 (N7), maar op de verbindingbogen tussen de A28 en de zuidelijke ringweg.

De projectorganisatie heeft de afgelopen periode voor ons onderzoek gedaan naar vier uitwerkingen van deze variant en de uitkomsten besproken met de indiener:

- 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).

Een belangrijke 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 via de Hereweg bieden. Maar deze bestemmingen zijn via de nieuwe verbindingsweg langs de Maaslaan ook vanuit alle richtingen bereikbaar. De extra kosten voor de uitvoering van deze variant bedragen naar schatting 6 tot 8 miljoen euro.

De Hereweg variant maakt de nieuwe verbindingsweg langs de Maaslaan niet overbodig, omdat deze noodzakelijk blijft voor verkeer uit de richting Drachten en Hoogezaand.

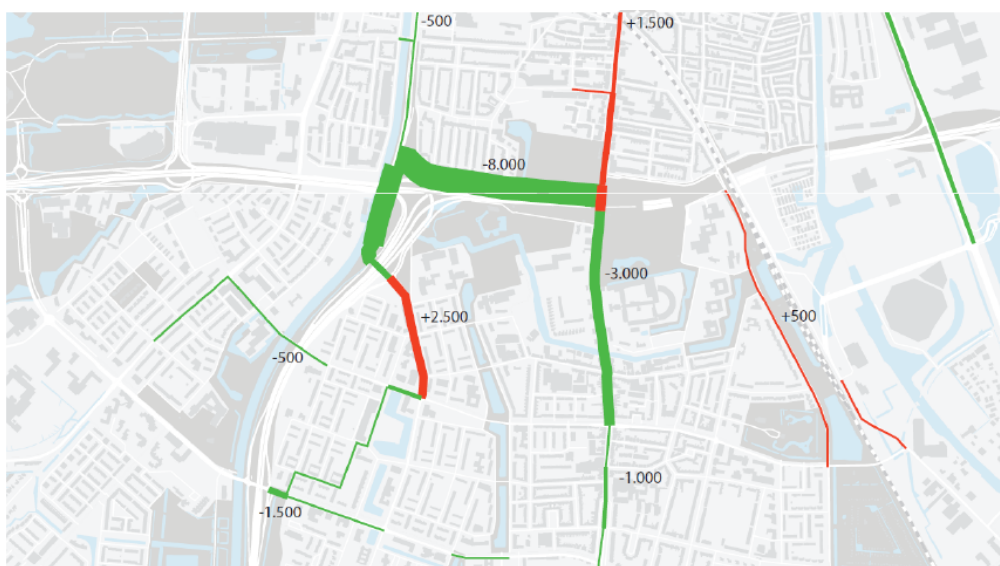


Fig. 1. Variant 1: meer verkeer N7/Vondellaan/Hereweg Noord, minder op verbindingsweg en Hereweg Zuid

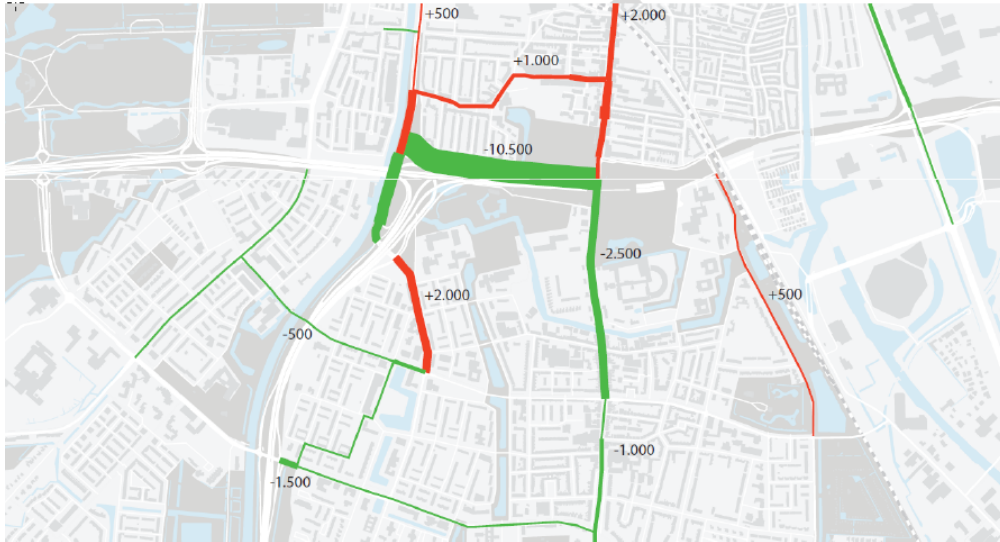


Fig. 2. Variant 2: meer verkeer N7/Vondellaan/Hereweg Noord, minder op verbindingsweg en Hereweg Zuid

Van de vier alternatieven hebben de varianten 1 en 2 voor ons een onacceptabele consequentie: aanzienlijk meer verkeer bovenop de toename van verkeer in de Vondellaan. Het aantal verkeersbewegingen zou dan op het drukste deel tot 13.500 toenemen, ten opzichte van 3.500 zonder project. Wij zijn van mening dat met de voorgestelde aanpassingen de 11.500 verkeersbewegingen goed op te vangen zijn met een andere inrichting van de Vondellaan, maar vinden daarmee de grens bereikt. Bij variant 2 verschuift tevens 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.

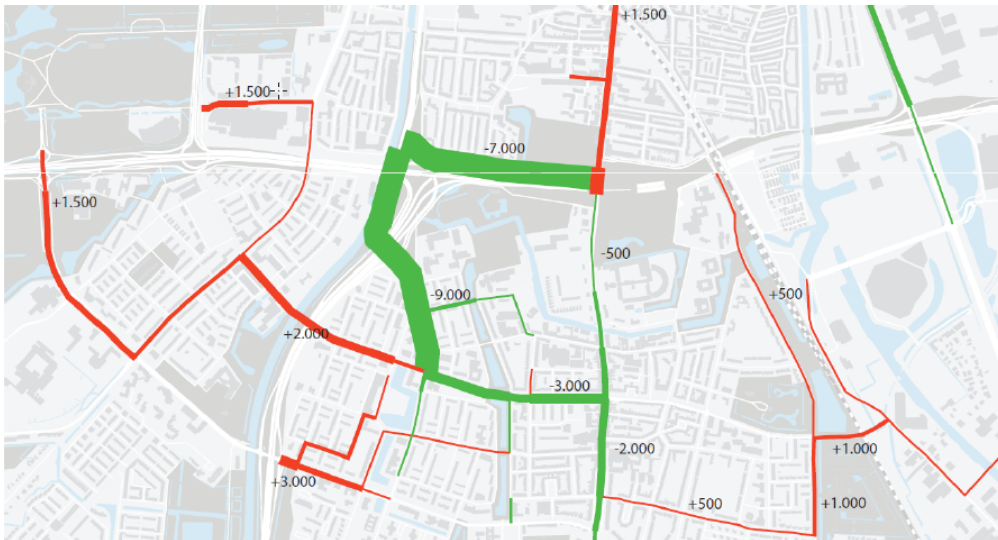


Fig. 3. Variant 3: meer verkeer N7/omgeving Corpus/Hereweg Noord/Van Ketwich Verschuurlaan/Helperzoomtunnel, minder op verbindingsweg/Vondellaan/Hereweg Zuid

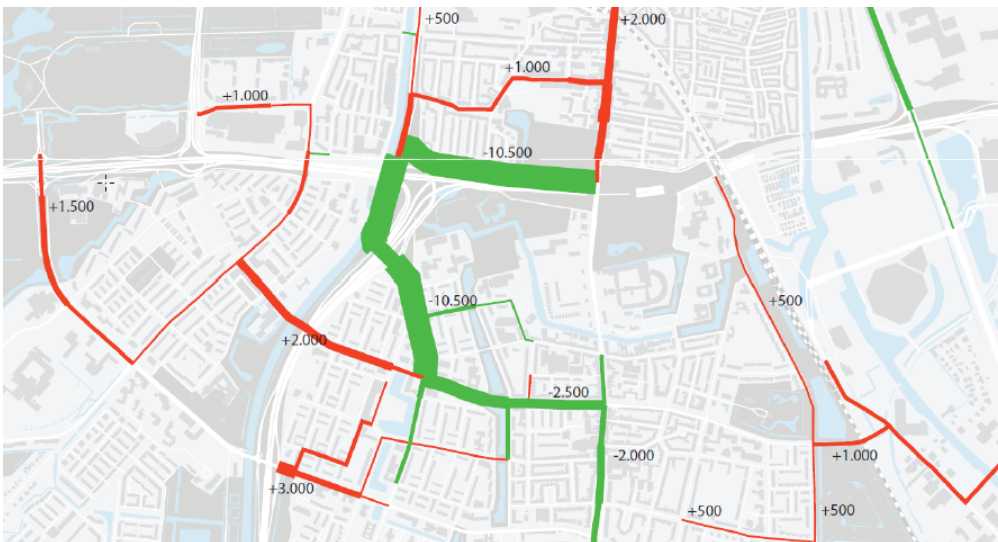


Fig. 4. Variant 4: meer verkeer N7/ omgeving Corpus/Hereweg Noord/Van Ketwich Verschuurlaan/Helperzoomtunnel, minder op verbindingsweg/Vondellaan/Hereweg Zuid

Varianten 3 en 4 leveren naast een gedeeltelijke aansluiting op de ring (A28) voor de Hereweg ook een ontlasting voor de Vondellaan op en maken dit interessante alternatieven, waarvoor ons college waardering heeft. Het (gedeeltelijk) afsluiten van de Vondellaan, zoals bij variant 3 leidt weliswaar tot minder verkeer op de Vondellaan, maar zorgt echter voor meer verkeer in gebieden die in onze ogen juist niet extra belast moeten worden.

1. Wij hebben met de ontwerprijrichtingsplannen in Helpman de verkeerstromen zo geleid dat de verkeersdruk acceptabel is vanuit veiligheid en leefbaarheid. Beide varianten van de Hereweg-aansluiting trekken meer verkeer aan door Helpman richting de Helperzoomtunnel. Hetzelfde geldt voor de consequenties van vierde variant voor de Rivierenbuurt.
2. De verbeterde bereikbaarheid van de omgeving Martiniziekenhuis als gevolg van een directere aansluiting op de N7 wordt aangetast door een extra belasting vanwege het (gedeeltelijk) afsluiten van de Vondellaan.
3. De varianten 3 en 4 leiden tot meer verkeersbewegingen in De Wijert, tegenover de afname op de Vondellaan.
4. Het verschuiven de verkeersbewegingen op de belangrijke zuid- west route van de Van Ketwich Verschuurlaan-A28- Laan Corpus den Hoorn stelt ons voor 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 uitvalroute 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. Wij vinden dit, gezien de consequenties voor de omgeving en de hoge investeringskosten, niet wenselijk.
5. Bij variant 3 verliest de Vondellaan de afrit vanaf de A28 en de directe aansluiting op de N7, 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. Bestuurlijk vinden wij deze consequenties onacceptabel of onvoldoende opwegen tegen het beperkte voordeel om de vanaf de Hereweg de A28 te bereiken. Immers: de verbindingsweg biedt een aansluiting naar de A28 en de N7. Gelet op met name de verkeerskundige overwegingen is besloten de variant niet nader uit te werken en niet op te nemen in het concept Tracébesluit.

Motie A7 geluidsscherm Stadspark

Uw raad is van mening dat het weghalen van de huidige geluidsschermen een ongewenste kapitaalvernietiging betekent en resulteert in onnodige toename van de milieudruk op het park.

Bij het Stadspark kunnen blijven de geluidsschermen blijven staan. Er wordt nog onderzoek gedaan naar een mogelijk betere oplossing, die recht doet aan de zienswijze bewoners van de Piccardthof, die aandacht vragen voor de weerkaatsing van het geluidsscherm naar hun wijk, en die beter aansluit bij de ambitie van een groene aankleding van de ringweg (parkway). Wij verwachten u hier in juni nader over te kunnen informeren.

Motie Esperantotunnel

Uw raad vindt dat deze optimalisatie de hoogste prioriteit moet krijgen.

In ons coalitieakkoord hebben wij het belang van de Esperantotunnel voor de stad duidelijk gemaakt. Met uw raad zien wij een fiets- en voetgangerstunnel tussen beide delen van het Zuiderplantsoen als onmisbare infrastructurele en stedelijke verbinding tussen Oosterpoort, Helpman en De Linie. Zoals gesteld bij de motie 'Extra ruimtelijke kwaliteit' is de ambitie van de drie partijen is om alle optimalisaties tezamen te realiseren, wat recht doet aan de verschillende voorkeuren van de drie partijen. Wij verwachten in juni hier een nadere uitwerking te kunnen vaststellen, waarna wij uw raad informeren.

Motie Groen en gezondheid

Uw raad is van mening dat de gekapte bomen zoveel mogelijk gecompenseerd moeten worden, 1:1, zoveel mogelijk binnen het plangebied. Gezorgd moet worden voor hoge groene kwaliteit en kansen te creëren voor ontsnippering van de groenstructuur ten behoeve van zoogdieren en amfibieën.

Bij de aanleg van de zuidelijke ringweg gaat in eerste instantie groen verloren, zowel door het nieuwe tracé van de verdiepte ligging als ook door de werkstroken die nodig zijn om de werkzaamheden te kunnen uitvoeren. Dit komt doordat de weg nu op een grondlichaam ligt, met op de taluds (hellingen) bomen en beplanting. Dit is in het OTB/MER in beeld gebracht. Straks ligt de weg voor een deel verdiept. Op de deksels komt meer groen terug dan er daarvoor verdwijnt. Alle bomen die door de ombouw van de ring verdwijnen worden gecompenseerd, waarbij de Algemene Plaatselijke Verordening van de gemeente Groningen medebepalend is. Dat betekent onder meer dat alle bomen en houtopstanden die verdwijnen, in aantal en oppervlakte worden gecompenseerd in de nieuwe situatie. Het behouden of verplaatsen van alle monumentale bomen is vanuit het oogpunt van het ontwerp of om technische redenen niet haalbaar. Wel wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met het verplanten van grote, gezonde bomen. Daarnaast streven wij ernaar de bestaande knelpunten in de ecologische verbindingen op te lossen bij de aanleg van de vernieuwde zuidelijke ringweg. Uiteindelijk krijgt de stad juist meer groen en vooral meer aaneengesloten groengebieden. Het Zuiderplantsoen is straks een groot, aaneengesloten groengebied. Zoogdieren en amfibieën krijgen daardoor een betere leefomgeving.

Motie Helperzoomtunnel

De motie verzoekt ons college op om te zijner tijd te monitoren of de Helperzoomtunnel wordt gebruikt voor sluipverkeer.

Antwoord: de motie valt buiten het OTB/MER. Ons college voert deze motie uit. Wij merken hierbij op dat 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 zelf straks een veel snellere route van west naar oost en andersom. Op de oost-west route door de zuidelijke stadswijken worden de auto's bovendien belemmerd door 30 km/uur- zones, verkeerslichten en oversteekplaatsen. Wij wijzen voor de volledigheid nog over de eerdere (stuurgroep) besluiten om de Helperzoomtunnel niet in te zetten als omleidingsroute tijdens de bouw, en het toegangsverbod voor vrachtwagens, ook na ingebruikname van de vernieuwde zuidelijke ringweg.

Motie Papiermolenbrug

Uw raad is van mening dat bij deze voetgangersbrug et het meenemen van de fiets zo gemakkelijk mogelijk gemaakt moet worden.

Antwoord: het gebruik van de voetgangersbrug bij de Papiermolenstraat moet inderdaad voor fietsers zo gemakkelijk mogelijk worden gemaakt. Dat wordt de opdracht voor de aannemer. Die krijgt ook de opdracht om hierover te overleggen met omwonenden, samen met de projectorganisatie. De precieze locatie van de voetgangersbrug is nog niet bepaald. In het concept Tracébesluit wordt hiervoor een zoekgebied aangegeven. In overleg met de bewoners in de directe omgeving worden hiervoor voorwaarden bepaald. Op basis daarvan moet de aannemer de locatie en de wijze van uitvoering uitwerken en met de bewoners bespreken.

Motie Onderzoek oplossend vermogen verlagen ontwerpsnelheid

Uw raad is van mening dat onderzocht moet worden welk oplossend vermogen het verlagen van de snelheid heeft ten aanzien van nog aanwezige deelp Problemen op relevante schakels, te weten de afrit A28 ter hoogte van de Van Eedenstraat, opschuiven Maaslaan en eventuele aansluiting Hereweg in relatie tot de Vondellaan (Hereweg-variant).

Antwoord: de zuidelijke ringweg is ontworpen volgens een ontwerpsnelheid van 80 km/uur. Een lagere ontwerpsnelheid voor het gehele tracé, bijvoorbeeld van 50 km/uur, past niet bij de status van de A7/N7 als autoweg. Dit betekent echter niet dat overal een snelheid van 80 km/uur haalbaar is. Het is op grond van de ontwerprichtlijnen gebruikelijk dat de verbindingbogen tussen hoofdwegen een lagere ontwerpsnelheid hebben. Bij een ontwerpsnelheid van 80 km/uur op de hoofdrijbaan geldt normaal gesproken een ontwerpsnelheid van 70 km/uur op de verbindingbogen.

Vanwege de beperkte ruimte rondom de knooppunten Vrijheidsplein en Julianaplein was er in het OTB-ontwerp al voor gekozen om voor de meeste verbindingbogen een lagere ontwerpsnelheid dan 70 km/uur te hanteren, namelijk van 30 km/uur of 50 km/uur. Hierdoor zijn beide knooppunten compact en beter inpasbaar in de stedelijke omgeving. Alleen de verbindingbogen van A28/Assen naar A7/Hoogezand en vice versa zijn ontworpen op een snelheid van 70 km/uur. Het verlagen van de snelheid heeft hier geen effect op het ruimtebeslag van het knooppunt, omdat deze bogen binnen in het knooppunt liggen. Daarnaast is het gebruikelijk de toe- en afritten te ontwerpen met een snelheid van 50 km/uur. Dat is de snelheid die op het onderliggend wegennet wordt gereden. Deze ontwerpsnelheid is in het ontwerp ook gehanteerd. Het plan komt dus al deels tegemoet aan het voorstel om op bepaalde gedeelten een lagere ontwerpsnelheid aan te houden.



Fig 5: Ontwerpsnelheden Vrijheidsplein

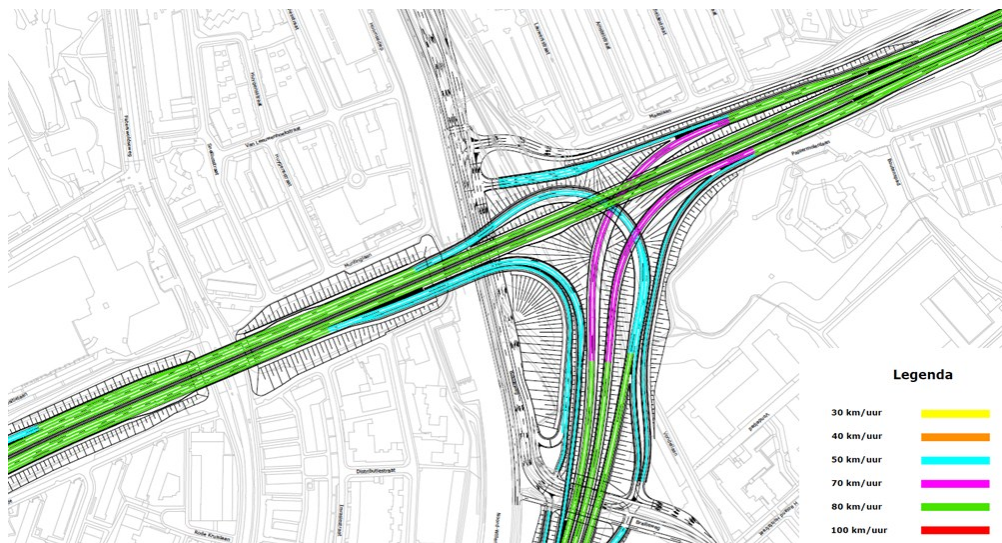


Fig 6. Ontwerpsnelheden Julianaplein

Motie Sluiten akoestisch 'gat'

Uw raad is van mening dat het akoestische "gat" in de geluidsafscherming langs de A7 bij Hoogkerk (tussen het Koningsdiep en het viaduct Rodewolderdijk) gedicht dient te worden.

Antwoord: Het deel waar de motie/zienswijze betrekking op heeft ligt buiten de grenzen van het Tracébesluit en maakt dus geen onderdeel uit van het project. Conform de nieuwe geluidwetgeving SWUNG toetst Rijkswaterstaat jaarlijks de geluidproductie aan de vastgestelde geluidsproductieplafonds. Bij overschrijding is er een plicht voor de wegbeheerder om maatregelen te nemen. Daarnaast willen wij over dit onderwerp in overleg treden met Rijkswaterstaat als wegbeheerder.

6.2 Zienswijzen waarvan de strekking meerdere malen is ingediend

Een groot aantal zienswijzen betreft zorgen die in de aanloop naar het OTB/MER zijn geuit, onder andere tijdens de inspreekmomenten bij de raad. Dit zijn zorgen die wij zeer serieus nemen, en die zorgvuldige en heldere beantwoording vereisen. Het gaat om zienswijzen over onderwerpen zoals de besluitvorming & procedure, financiën, nadeelcompensatie, vormgeving en inpassing, verkeer in de wijken, de bereikbaarheid voor de hulpdiensten, fiets, geluid, luchtkwaliteit, meten van geluid en luchtkwaliteit, gezondheid, de uitvoeringsperiode (bereikbaarheid, omleidingsroutes en overlast), groen in de stad, veiligheid en communicatie. In bijlage 1 geven wij u op hoofdlijnen een overzicht van deze zienswijzen, om u - in vogelvlucht - een beeld te geven waar insprekers zich zorgen over maken. Daarbij geven wij ook een korte eerste reactie van de stuurgroep.

6.3 Zienswijzen die leiden tot een wijziging in het concept Tracébesluit

Hieronder geven wij een overzicht van de zienswijzen die hebben geleid tot wijzigingen in het ontwerp, die wij samen met het Rijk en de provincie willen doorvoeren in het Tracébesluit. Deze wijzigingen zijn geïnventariseerd na het bespreken van de zienswijzen met de indieners en andere betrokken partijen en zijn vervolgens nader onderzocht op het gebied van ontwerp en milieueffecten.

Afrit A28-Centrum

Insprekers vinden dat de nieuwe afrit A28-Centrum veel te dichtbij de bebouwing komt te liggen, met name bij de flat aan de Multatulistraat, de Molukse Evangelische kerk en de laatste huizen op de hoek van de Van Eedenstraat.

Wijziging: In het Ontwerp-Tracébesluit kwam de afrit van de A28 inderdaad dicht bij op de woningen en de kerk te liggen. Daarom zijn naar aanleiding van deze zienswijzen in het concept Tracébesluit drie aanpassingen gedaan:

1. Opschuiven van het traject naar het westen door de as van de Van Iddekingebrug te verdraaien.
2. Compacter maken van het wegontwerp ter plaatse van de A28.
3. De afrit sneller naar maaiveldniveau laten dalen, zodat de afrit minder in het zicht ligt.

De aanpassingen leiden ertoe dat de weg verder van de bebouwing komt te liggen dan in het OTB was aangegeven. De afstand van het geluidsscherm tot het kerkgebouw bijvoorbeeld is een kleine meter toegenomen (was ruim 10 meter in het OTB). Het talud loopt nu niet meer over het terrein van de kerk. De afstand van het geluidsscherm tot aan de bovenste verdieping van de flat aan de Multatulistraat is ruim een meter toegenomen (was een kleine 16 meter in het OTB). Voor de woningen op de hoek van de Van Eedenstraat is de afstand tot het geluidsscherm ca. 4,5 meter toegenomen (was 14,5 meter in het OTB).

Deze aanpassingen zijn in twee gespreksrondes besproken met de indieners van zienswijzen en met instemming begroet.

Verbindingsweg naast de Maaslaan

Insprekers vragen aandacht voor de geringe afstand tussen de verbindingsweg naast de Maaslaan en de bebouwing.

Wijziging: Het ontwerp van de nieuwe verbindingsweg tussen de Brailleweg en de Hereweg is naar aanleiding van de zienswijzen kritisch tegen het licht gehouden, zoals ook aangekondigd bij de publicatie van het OTB/MER. Dat heeft ertoe geleid dat het wegprofiel compacter is gemaakt en dat de weg ca. 5 meter naar het zuiden wordt opgeschoven. De weg komt nu zo ver mogelijk van de bebouwing aan de Maaslaan te liggen, en zo dicht mogelijk tegen de zuidelijke ringweg aan. Er is afgezien van verdieping van de verbindingsweg, omdat dit juist negatieve effecten voor geluidsoverlast bleek te hebben.

De voorgestelde wijzigingen zijn in twee gespreksrondes besproken met de indieners van zienswijzen en positief ontvangen. Bij deze besprekingen is ook uitvoerig stilgestaan bij de inpassing en de hoogte van de geluidsschermen langs de verbindingsweg. Hiervoor zijn enkele alternatieven onderzocht en voorgelegd. De voorkeur van de bewoners gaat uit naar het oorspronkelijke voorstel dat in het OTB is gedaan. De bewoners hechten grote waarde aan een groene vormgeving en inpassing van de geluidsschermen. Ze hebben ook gevraagd om onderzoek naar een goede en veilige afscherming tussen de verbindingsweg en het fietspad, tussen het Fongerspad en de Hereweg. De projectorganisatie heeft toegezegd dat te zullen doen en daarbij ook zorgvuldig aandacht te besteden aan de inpassing van de voetgangersbrug die is voorzien ter hoogte van het Fongerspad.

Andere rijstrookindeling N7 Vrijheidsplein – Laan Corpus den Hoorn

Insprekers maken zich zorgen over de doorstroming op en daarmee de veiligheid van de aansluiting van de westelijke ringweg op de zuidelijke ringweg ter hoogte van Laan Corpus den Hoorn, zowel aan de noordkant als aan de zuidkant.

Wijziging: Mede als gevolg van deze zienswijzen is in het ontwerp voor het concept Tracébesluit een andere rijstrookindeling gemaakt, die resulteert in een betere doorstroming en een veiliger ontwerp.

Aanpassing kruispunt Bornholmstraat op parkeerterrein P3

Insprekers maken zich zorgen over de geplande infrastructuur bij de aansluiting P3/skivijver, en vinden deze ongeschikt voor de hoeveelheid verkeer die daar te verwachten is.

Wijziging: Het gaat hier inderdaad om een ingewikkeld kruispunt, waar autoverkeer, vrachtverkeer, OV, fietsers en voetgangers samen komen. Mede naar aanleiding van deze zienswijzen is in het concept Tracébesluit het ontwerp van de aansluiting Europaweg zuidzijde (vanuit Drachten) en de daarmee samenhangende kruisingen met P3 Boumaboulevard aangepast. De aanpassing zorgt voor een verbetering van de doorstroming op dit kruispunt en is in nauw overleg met het OV-bureau tot stand gekomen.

Over deze wijziging zijn diverse gesprekken gevoerd met indieners van zienswijzen, onder wie de VBZO, de in het Euroborgforum verenigde bedrijven en organisaties en FC Groningen. Deze partijen beoordelen de voorgestelde veranderingen positief, maar vragen nog bijzondere aandacht voor de veiligheid van fietsers en voetgangers. Hier worden nog vervolgesprekken over gevoerd.

Krappe lus zuidelijke ringweg uit de richting Drachten naar het centrum

Insprekers vinden de lus van de zuidelijke ringweg uit de richting Drachten naar het centrum erg krap. Dit is gevaarlijk en beperkt de capaciteit.

Wijziging: Deze bocht was in het Ontwerp-Tracébesluit inderdaad aan het einde vrij krap ontworpen en wordt in het concept Tracébesluit noordelijker gelegd en ruimer gemaakt.

Knelpunten buiten de scope van het project

Insprekers stellen dat bestaande knelpunten in de stad zullen verergeren door het project, zoals het Hoendiep, de Griffeweg/Europaweg, Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan.

Wijziging: Voor het Milieueffectrapport (MER) is berekend of zich op het onderliggend wegennet knelpunten gaan voordoen. Hieruit is naar voren gekomen dat zich op bepaalde plekken een knelpunt kan voordoen als gevolg van het project. Voor deze knelpunten worden de oplossingen voorgesteld, die bij het TB worden vastgelegd:

- Aansluiting van de A28 bij Groningen-Zuid op de Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan: verlengen van de opstelstroken op de Ketwich Verschuurlaan zodat het verkeer goed kan doorstromen. Dit knelpunt was gesignaleerd in het OTB. Het voorstel is de oplossing in het concept Tracébesluit op te nemen.
- Aansluiting van de Europaweg op de A7 bij Westerbroek: uitbreiding van de capaciteit van de toeleidende wegen naar de rotondes, een extra rijstrook (bypass) op de rotondes zelf en een andere rijstrookindeling op

het viaduct tussen de rotondes. Dit knelpunt was gesignaleerd in het OTB. Het voorstel is de oplossing in het concept TB op te nemen.

- Europaweg – Griffeweg: het aanpassen van de afstelling van de verkeerslichten op het kruispunt Europaweg – Griffeweg en eventueel het toevoegen van verkeerslichten bij de kruising van de Griffeweg met de Boermandestraat/Barkmolenstraat. Wij zijn in overleg met de samenwerkingspartners over de beste oplossing.
- Kruispunt Hoendiep/Friesestraatweg/A-weg: mogelijk ontstaat in de toekomst een knelpunt vanwege het linksafslaande verkeer vanaf het Hoendiep naar de Friesestraatweg. Dit is zo nodig op te lossen door te zijner tijd een linksafverbod op het Hoendiep.

Europapark Noord

Bedrijven aan de Europaweg (Noorzijde ringweg, O'four complex) vinden dat de eenduidigheid en veiligheid van de route naar de kantoren afneemt. Er vinden gesprekken plaats over de ontsluiting van het bedrijvenpark en er worden alternatieven onderzocht. Een en ander heeft geen invloed op het TB.

Ongelijkvloerse fietspassage Vondellaan-Brailleweg (op- en afrit A28)

Insprekers vinden dat de veiligheid voor fietsers er op de fietsverbinding op achteruit gaat.

Wijziging: Zoals wij bij de presentatie van het OTB/MER al hadden aangekondigd is in het concept Tracébesluit een ongelijkvloerse fietspassage Vondellaan-Brailleweg opgenomen, waardoor voor fietsers, o.a. leerlingen van het Gomarusscollege, een veiliger route ontstaat.

Over de voorgestelde wijzingen is overleg gevoerd met indieners van zienswijzen. Zij oordelen hier positief over. Ook aanvullende maatregelen en nadere uitwerkingen voor de fietsroute tussen De Wijert en de binnenstad kunnen rekenen op de instemming van bewoners.

6.4 Zienswijze provincie OTB/MER

Ook de provincie heeft een zienswijze ingediend. Hieronder geven wij u een overzicht van deze zienswijze samen met de reactie die in de stuurgroep is besproken.

Planning realisatie

Wij vinden het belangrijk zicht te blijven houden op realisatie van de oplossing in 2020.

Rijk, gemeente en provincie zijn het erover eens dat het project snel én zorgvuldig moet worden uitgevoerd. Dat is steeds het uitgangspunt.

Aansluiting westelijke ringweg - A7 bij Laan Corpus den Hoorn

Hier moet een veilige oplossing gekozen worden, maar de oplossing met doseerlichten achten wij ongewenst. We streven ernaar met de pergolaconstructie een ongelijkvloerse oplossing te bieden.

De oplossing met doseerlichten bij de aansluiting van de Laan Corpus den Hoorn was bedoeld ten behoeve van een veilige toestroom van het verkeer vanaf de westelijke ringweg. Bij het opstellen van het concept Tracébesluit is onderzocht of hiervoor alternatieve oplossingen mogelijk zijn. Uiteindelijk ligt er een oplossing voor waarin de aansluiting van de zuidelijke ringweg op de Laan Corpus den Hoorn op een andere manier is vormgegeven. Het weefvak voor verkeer tussen zuidelijke ringweg en westelijke ringweg is verlengd om het verkeer veiliger af te wikkelen. Dit heeft tot gevolg dat het verkeer in westelijke richting pas na het passeren van het viaduct bij Corpus den Hoorn, via een lus, van de A7/N7 wordt afgeleid. Aan de zuidzijde van dit traject kan een viaduct worden aangelegd dat het verkeer afwikkelt vanaf de oprit bij Laan Corpus den Hoorn richting A7 in oostelijke richting.



Optimalisatie volledige aansluiting Europaweg prioriteit

Deze optimalisatie heeft voor het college van Gedeputeerde Staten een belangrijke prioriteit. In lijn met de beantwoording van de zienswijzen van uw raad ten aanzien van de optimalisaties verwijzen wij voor de stand van zaken van de optimalisaties verwijzen wij naar punt 12 in deze brief.

7. Technische ontwerpwijzigingen ten behoeve van het concept Tracébesluit

Naast de wijzigingen in het ontwerp ten gevolge van ingediende zienswijzen is sprake van een aantal ontwerpwijzigingen, om het ontwerp technisch verder te optimaliseren, beter uitvoerbaar en faseerbaar te maken of beter in te passen in de omgeving. We noemen hieronder de belangrijkste.

Bus op- en afrit van en naar P+R Hoogkerk

Opnemen van een aparte bus op- en afrit van en naar de P+R Hoogkerk. Hiermee wordt de bus op- en afrit uitgevoerd als onderdeel van het project Aanpak Ring Zuid gerealiseerd, zodat de werkzaamheden vooraan in de bouwperiode kunnen worden uitgevoerd en er tijdens de bouwperiode optimaal geprofiteerd kan worden van P+R Hoogkerk. Het betreft een opdracht vanuit onze zijde en de gemeente draagt zorg voor de financiering

van de uitvoering en de eventuele aanvullende (geluid)maatregelen. De middelen hiervoor zijn reeds gereserveerd.

Westelijke ringweg

In het concept Tracébesluit kan de directe aansluiting van de Expositielaan op de Leonard Springerlaan gehandhaafd blijven, en hoeft de Leonard Springerlaan niet verdiept te worden aangelegd om de westelijke ringweg ongelijkvloers te kruisen. De taluds bij de westelijke ringweg ter hoogte van kamer van koophandel worden vervangen door keerwanden. Hierdoor kan een aantasting van het Stadspark worden voorkomen en kan het fietspad aan de oostkant worden gehandhaafd.

Aansluiting Vondellaan-Groningen Centrum

Het verkeerskundig ontwerp van het onderliggende wegennet bij de aansluiting Vondellaan/Groningen-centrum wordt aangepast. Ter hoogte van de afrit vanuit de N7 Hoogezand is op de Brailleweg een rotonde/klein verkeersplein ontworpen om het ontwerp veiliger te maken, spookrijders te voorkomen en het verkeer beter te laten doorstromen. Om dezelfde redenen wordt ook de kruising Brailleweg/Vondellaan met de oprit naar de N7 iets aangepast.

Julianaplein/Papiermolen

Bij de technische uitwerking van het ontwerp bleek dat er een stuk van de Julianavijver verloren zou gaan voor de inpassing van de verbinding richting A7 in oostelijke richting. Deze vijver is essentieel om als waterberging de wateroverlast in de Rivierenbuurt te voorkomen. Daarom is het plan ontwikkeld om deze waterberging te verplaatsen. Deze oplossing betekent dat wij een stuk grond moeten afstaan op het terrein van de Papiermolen. Wij zijn in gesprek om tot een aanvaardbare oplossing te komen.

8. Onderzoek naar milieueffecten TB

De veranderingen in het TB-ontwerp kunnen leiden tot andere milieueffecten dan in het Milieueffectrapport (MER) bij het OTB. Voor het Tracébesluit wordt echter niet het hele milieueffectonderzoek opnieuw gedaan. Wel wordt per milieuaspect een verschilanalyse uitgevoerd, waarin wordt onderzocht of de veranderingen leiden tot andere conclusies dan in het MER zijn beschreven. De verschillen worden gerapporteerd in een verschilnotitie, die als bijlage van het Tracébesluit wordt gepubliceerd. Indien de verschillen daartoe aanleiding geven, zal dit leiden tot een aanpassing in de milieumaatregelen in het TB. Het is de verwachting dat er uit de verschilanalyse geen andere conclusies naar voren komen dan uit het MER bij het Ontwerp-Tracébesluit.

Er zijn twee onderzoeken die wel helemaal opnieuw uitgevoerd moesten worden: naar het geluid en naar de bomen. Voor geluid worden de effecten op woningniveau onderzocht. Dit is zo gedetailleerd dat nieuw onderzoek noodzakelijk was.

Ook voor bomen gaven de ontwerpwijzigingen aanleiding om opnieuw te kijken naar welke bomen precies kunnen blijven staan, welke moeten wijken en hoe we dat gaan compenseren.

9. Wijzingen inrichtingsplannen

De ingediende zienswijzen op de Ontwerp-Inrichtingsplannen betroffen voor het grootste deel het plan voor Helpman, met vragen en zorgen over de veiligheid, de verkeersdrukte en de inrichting. Ook op het plan voor de Vondellaan is veel gereageerd, met speciale aandacht voor de drie voorgestelde varianten, maar ook voor de inrichting en parkeerplaatsen. Naar aanleiding van zienswijzen en vervolggesprekken met bewoners hebben wij in de ontwerp-inrichtingsplannen een aantal wijzigingen doorgevoerd.

9.1 Zuiderplantsoen

Dit Inrichtingsplan gaat over de inrichting van de deksels van de verdiepte ligging. Hier wordt het nieuwe Zuiderplantsoen gerealiseerd, een combinatie van het Sterrebos, de kantoortuin van DUO/Belastingdienst en het plantsoen tussen De Linie en de Oosterpoort. Ten opzichte van het Ontwerp-Inrichtingsplan wordt één wijziging voorgesteld:

- De optimalisatie die bij de beëindiging van het park bij het Oude Winschoterdiep als een ‘botenterras’ stond ingetekend kan gewijzigd worden in een parkinrichting met gras en bomen. Aanleiding zijn niet alleen de kosten, maar ook het feit dat we het botenterras niet als een meerwaarde zien. Wel worden mogelijkheden geboden om “klunen” mogelijk te maken voor kanovaarders.

9.2 Maaslaan

Dit Ontwerp-Inrichtingsplan betreft de herinrichting van de huidige Maaslaan. De verbindingsweg naast de Maaslaan en de daarbij behorende geluidsschermen zijn opgenomen in het concept Tracébesluit. De Maaslaan is nu een 30km/uur woonstraat en dat blijft zo. Vanwege de aanleg van de verbindingsweg en het ruimtebeslag dat dit met zich meebrengt, wordt het dwarsparkeren in de straat vervangen door langsparkeren. Tussen de Maaslaan en de verbindingsweg komt een groenstrook. Ten opzichte van het Ontwerp-Inrichtingsplan wordt één wijziging voorgesteld:

- Door het opschuiven van de verbindingsweg richting A7 en het smaller maken van het wegprofiel van de verbindingsweg is de groenstrook tussen de Maaslaan en de verbindingsweg verbreed.

9.3 Vondellaan

Bij de Vondellaan komt een nieuwe aansluiting op de ringweg. Dit veroorzaakt meer verkeer op de Vondellaan. Het Inrichtingsplan is erop gericht deze verkeerstroom op een goede manier in te passen, zowel wat betreft de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming als wat betreft de

ruimtelijke kwaliteit. Tijdens de inspraakprocedure zijn voor het noordelijk deel van de Vondellaan drie varianten gepresenteerd:

- a. extra brede fietsstroken met een groene middenberm
- b. vrijliggende fietspaden
- c. vrijliggend tweerichtingen fietspad aan de westzijde van de Vondellaan

Mede aan de hand van de inspraakreacties is het voorstel om in het Inrichtingsplan g variant B. met vrijliggende fietspaden op te nemen. Ten opzichte van het ontwerp-inrichtingsplan zijn daarnaast twee wijzigingen voorgesteld:

- Het fietsverkeer op de rotonde met de Van Iddekingeweg wordt door middel van vrijliggende fietspaden gescheiden van het overige verkeer, net als op de Vondellaan zelf. Dit komt de veiligheid van fietsers ten goede en bevordert de doorstroming van het autoverkeer.
- Aan het meest noordelijke deel van de Vondellaan wordt het fietspad aan de westzijde dubbelzijdig, ter hoogte van de Van Lenneplaan en richting het noorden. Dat zorgt ervoor dat fietsers vanuit de Van Lenneplaan richting binnenstad aan de westzijde kunnen blijven fietsen. Ze hoeven dan niet twee keer de Vondellaan over te steken.

9.4 Helpman

Het Inrichtingsplan voor Helpman is een verkeersplan met een samenhangend pakket van verkeersmaatregelen voor de wijk. Het overgrote deel van Helpman wordt 30km/uur gebied. Daarnaast wordt de verkeerscirculatie in de wijk gewijzigd, om de meest kwetsbare gebieden - met name daar waar de scholen zijn geconcentreerd - te ontzien en doorgaand verkeer te ontmoedigen. Ook worden in een aantal straten maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten. Het verkeersplan is een plan op hoofdlijnen en is nog niet op straatniveau uitgewerkt. Dat gebeurt na de vaststelling van het verkeersplan en in overleg met belanghebbenden. De eerste gesprekken daarover met bewoners, scholen en bedrijven zijn inmiddels gestart.

Ten opzichte van het Ontwerp-Inrichtingsplan worden twee wijzigingen voorgesteld:

- In het eerste deel van de Beethovenlaan het tweerichtingsverkeer te handhaven met het oog op de bereikbaarheid en bevoorrading van het autobedrijf en de supermarkt die hier zijn gevestigd.
- Aanleggen van stil asfalt op de Goeman Borgesiuslaan, vanwege de te verwachten toegenomen verkeersintensiteiten.

10. Omgevingsvergunning Helperzoomtunnel

Voor de Helperzoomtunnel hebben wij een ontwerpbesluit voor het verlenen van een omgevingsvergunning en een ontwerpbesluit voor het verlenen van hogere waarden in het kader van de Wet Geluidhinder voor 7 woningen

gepubliceerd. Het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning is voorzien van een Ruimtelijke Onderbouwing.

De zienswijzen op het ontwerpbesluit betroffen onderwerpen zoals verkeer, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluid en uitvoeringsperiode. Net als bij het OTB/MER gaat het om zorgen die wij zeer serieus nemen, en die zorgvuldige en heldere beantwoording vereisen. Maar er zijn geen zienswijzen die wat ons betreft aanleiding geven tot wijzigingen in het besluit.

Na de publicatie van het ontwerpbesluit zijn de verkeerscijfers van het verkeersmodel Groningen Plus geactualiseerd. De actualisatie is verwerkt in de ruimtelijke onderbouwing en leidt niet tot andere conclusies in de verkeersparagraaf. Ook zijn op basis van de geactualiseerde verkeerscijfers nieuwe lucht- en geluidberekeningen gemaakt en verwerkt in de ruimtelijke onderbouwing. Ook deze leiden niet tot andere conclusies in de ruimtelijke onderbouwing.

11. Risicobeheer

De raming voor het project ARZ is opgesteld aan de hand van de zgn. Standaard Systematiek voor Kostenramingen (SSK). 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 SSK wordt door vrijwel alle grote opdrachtgevers voor grond-, weg- en waterbouwprojecten gebruikt, ook door 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.

Voor wat betreft de risico's zijn in de bestuursovereenkomst van 10 november 2009 de bepalingen uit het Regio Specifiek Pakket (RSP) convenant opgenomen. Dit betekent dat financiële mee- en tegenvallers van de projecten die in het RSP zijn opgenomen, waaronder de aanpak van de zuidelijke ringweg, binnen het RSP worden verrekend. De provincie is beheerder van het Groninger deel van het Regio Specifiek Pakket (RSP) convenant en is daarmee de risicodragende partij. In dit kader heeft de provincie de stuurgroep verzocht om een externe partij onderzoek te laten doen naar de vraag of de risico's voor de provincie afdoende in beeld zijn, hoe de risico's beperkt kunnen worden en welke aansturing daarvoor nodig is. Rapportage hierover volgt eind juni 2014.

12. Drie wensen tot verbetering: optimalisaties

In onze brief van 15 januari jl. hebben wij u toegezegd ook in het tweede kwartaal terug te komen op de prioritering van de drie optimalisaties, de wensen die gerealiseerd zouden kunnen worden wanneer de aanbesteding goedkoper uitvalt dan het beschikbare budget. Het gaat om:

- Fiets- en voetgangerstunnel bij de Esperantostraat
- Groene Plus pakket voor extra ruimtelijke kwaliteit, met onder andere maatregelen om het Julianaplein een zo groen mogelijk aanzicht te geven.
- Volledige aansluiting Europaweg

De ambitie van de drie partijen is zoals aangegeven bij paragraaf 6 om alle optimalisaties te realiseren. Het beeld dat uit de zienswijzen naar voren komt over voorkeur voor optimalisaties is divers. Vanuit bewoners wordt de Esperantotunnel veel genoemd als eerste prioriteit, terwijl het bedrijfsleven en bijvoorbeeld het UMCG vooral veel belang hechten aan de volledige aansluiting op de Europaweg. Bij de optimalisatie Groene Plus zijn niet veel zienswijzen ingediend waar expliciet in staat dat men kiest voor deze optimalisatie of voor een groen Julianaplein. Het is wel zo dat in veel zienswijzen wordt benadrukt dat er te veel groen uit de omgeving verdwijnt. Het Kwaliteitsteam pleit ervoor zowel de Esperantotunnel als het Groene Plus pakket op te nemen in de basisscope. Het Kwaliteitsteam bestaat uit deskundigen op het gebied van ruimtelijke ordening die namens de deelnemende partijen in de stuurgroep advies geven over het project.

De stuurgroep heeft ervoor gekozen de prioritering van de optimalisaties nu nog niet te bepalen. Dit uitstel hangt samen met het externe onderzoek naar het risicobeheer. Een uitkomst zou kunnen zijn dat het beter is pas later in de uitvoeringsfase het definitieve besluit over de realisatie van de optimalisaties te nemen, op een moment dat meer zekerheid is over de omvang van de post onvoorzien kosten. De provincie wil dit als risicodragende partij meenemen in haar overwegingen. Daarbij is het gezamenlijke uitgangspunt van de drie partijen dat ook na gunning in de uitvoeringsfase tot een nog nader te bepalen moment realisatie nog mogelijk moet zijn. De komende tijd wordt daarom per optimalisatie in beeld gebracht welke maatregelen op welk moment in de fasering gerealiseerd moeten worden om hiervoor te zorgen.

Op basis van deze inventarisatie en op basis van de uitkomsten van het onderzoek naar risico's zal de stuurgroep in juni nadere besluiten nemen over de optimalisaties.

13. Vervolgproces

De komende periode gaan de voorstellen voor de ontwerpaanpassingen, de verschilanalyse en de onderzoeken geluid en bomen naar het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor een finale toetsprocedure. Daarna worden de voorbereidingen getroffen voor het te nemen Tracébesluit.



Op 20 en 21 juni 2014 vinden informatiebijeenkomsten voor het publiek in MartiniPlaza plaats, waarin aandacht wordt besteed aan de zienswijzen en de voorgenomen wijzigingen in het Tracébesluit en de inrichtingsplannen. Vervolgens streeft de stuurgroep ernaar om eind juni 2014 het Tracébesluit, de inrichtingsplannen en de ruimtelijke onderbouwing van de omgevingsvergunning voor vaststelling aan resp. de minister en ons college aan te bieden. Op dat moment zal ook het externe onderzoek naar de risicobeheersing afgerond zijn en zal de stuurgroep een besluit nemen over de realisatieovereenkomst, waarin de afspraken over de samenwerking tijdens de realisatiefase worden vastgelegd. Wij zullen u begin juli over al deze punten informeren in een brief.

Het budget voor de Aanpak Ring Zuid bestaat uit een bijdrage vanuit het rijks MIRT en een bijdrage van het RSP (uit het onderdeel concrete projecten en het regionaal mobiliteitsfonds). Na de besluiten in de stuurgroep van juni zal het college van Gedeputeerde Staten een voordracht sturen waarin Provinciale Staten formeel gevraagd wordt € 50 mln. vanuit het Regionaal Mobiliteitsfonds RSP beschikbaar te stellen aan de uitvoering van het project Aanpak Ring Zuid. Provinciale Staten zullen hierover op zijn vroegst kunnen besluiten in de Statenvergadering van september 2014. Naar verwachting zal de minister met het nemen van het Tracébesluit wachten op de toestemming van Provinciale Staten om het krediet te verlenen. Een en ander betekent dat het Tracébesluit – inclusief de nota van antwoord als bijlage – eind september/begin oktober zal worden vastgesteld en gepubliceerd, evenals de besluiten over de inrichtingsplannen en de omgevingsvergunning.

Na publicatie van het Tracébesluit kunnen indieners van zienswijzen in beroep gaan bij de Raad van State. Ditzelfde geldt voor publicatie van het besluit op de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel. De termijn voor het indienen van een beroepschrift bedraagt zes weken.

Wij sluiten deze brief af met de constatering dat de zienswijzenperiode een aantal waardevolle verbeteringen van het ontwerp heeft opgeleverd. Wij spreken onze waardering uit voor de constructieve opstelling van de vele betrokken partijen. Dit heeft geleid tot een geoptimaliseerd conceptplan voor de Aanpak Ring Zuid, waarin de belangen van verkeer, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit met elkaar in balans zijn.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

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

BIJLAGE 1: ZIENSWIJZEN OTB/MER IN VOGELVLUCHT

In deze bijlage geven wij u op hoofdlijnen een overzicht van veel ingediende zienswijzen, om u - in vogelvlucht - een beeld te geven waar insprekers zich zorgen over maken. Wij geven daarbij ook een eerste beknopte reactie vanuit de stuurgroep.

Besluitvorming & procedure

Insprekers betwijfelen of het gepresenteerde plan wel de goede oplossing is. Zij zijn van mening dat de doelstellingen van het plan grotendeels niet worden gehaald, en dat het behalen van de doelstelling doorstroming ten koste gaat van de andere doelstellingen van het plan. Ook vinden zij dat andere alternatieven niet voldoende zijn onderzocht.

Het project kent een jarenlange geschiedenis, waarin onderzoek is gedaan naar een goede oplossing voor de problematiek op de zuidelijke ringweg en verschillende alternatieven daarvoor (zie ook punt 2 in deze brief). Verder zijn wij van mening dat het project tegemoet komt aan alle gestelde doelstellingen, zowel het verbeteren van de bereikbaarheid van stad en regio, de verkeersveiligheid en het leefklimaat. Dit wordt ondersteund door de resultaten van de milieueffectrapportage.

Financiën

Insprekers vragen naar een financiële onderbouwing en een risico-inschatting van het project en naar een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA).

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. 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 gebruikelijke Standaard Systematiek voor Kostenramingen (SSK). In deze raming is naast de projectkosten een aantal posten ingebouwd, om binnen het project risico's en onzekerheden op te vangen.

In het verleden zijn op twee momenten kosten-batenanalyses (KBA) uitgevoerd voor varianten van oplossingen voor de zuidelijke ringweg over het bestaande tracé door de stad: een KBA bij de Verkenning Alternatieven zuidelijke ringweg Groningen (juli 2006) en een quick scan KBA bij de economische beoordeling aanvullende alternatieven Zuiderzeelijn (oktober 2006). Conclusie van beide KBA's is dat de baten van het project groter zijn dan de kosten, en dat de gekozen variant de beste oplossing is. In een second opinion heeft het Centraal Planbureau de quick scan beoordeeld als van voldoende kwaliteit.

Nadeelcompensatie

Insprekers vragen naar compensatie van burgers, bedrijven of organisaties die vanwege het project tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden.

Benadeelden kunnen een verzoek indienen tot schadevergoeding of nadeelcompensatie. Het schadevergoedings- en/of nadeelcompensatietraject 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. De minister stelt in dit kader een onafhankelijke schadeadviescommissie in, die verzoeken om nadeelcompensatie in behandeling zal nemen. Voor de Inrichtingsplannen en de Helperzoomtunnel is de gemeente Groningen het bevoegd gezag. Ook wij stellen een schadeadviescommissie in die verzoeken tot compensatie van schade in behandeling neemt. Gehonoreerde verzoeken worden gedekt uit het projectbudget. Hiermee is rekening gehouden in de projectraming.

Vormgeving en inpassing

Insprekers vinden dat de vormgeving en de inpassing van de zuidelijke ringweg verslechtert.

De weg wordt compact en krijgt een groene uitstraling. Op de meeste plekken neemt de weg niet of amper meer ruimte in dan nu. Het wordt een zo groen mogelijke weg, met een begroeiende middenberm, en waar mogelijk groene zijbermen met bomen (“parkway”). Waar geluidsschermen noodzakelijk zijn, worden deze bij voorkeur begroeid (groen) uitgevoerd, zowel aan de kant van de automobilist als aan de kant van de bewoners. Alleen op viaducten met kruisende stedelijke routes, komen transparante schermen. Zo blijft deze route vanaf de ringweg herkenbaar.

Verkeer in de wijken

Insprekers zijn van mening dat de zuidelijke ringweg zijn rondwegfunctie verliest en de toegang tot de wijken niet verbetert. Zij vrezen dat het plan daardoor zorgt voor meer verkeer in de (zuidelijke) wijken.

Het plan voor de ombouw van de zuidelijke ringweg is bedoeld om de afwikkeling van het verkeer te verbeteren, de bereikbaarheid van de wijken en buurten in de stad te verbeteren en het onderliggend wegennet te ontlasten. Het plan zorgt ervoor dat het verkeer meer gebruik maakt van het hoofdwegennet en voorkomt daarmee dat doorgaand verkeer gebruik maakt van wegen door de wijken. Dit blijkt ook uit de verkeersprognoses. Er vindt wel een verschuiving van verkeersstromen plaats. Op sommige plekken wordt het drukker en op sommige plekken wordt het rustiger. Waar dit nodig is, zijn – samen met bewoners, ondernemers en scholen – Inrichtingsplannen gemaakt, om de veranderingen op een acceptabele manier in de omgeving in te passen.

Het Inrichtingsplan Helpman 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.

Vondellaan

Insprekers vinden dat het project te veel verkeer veroorzaakt op de Vondellaan door de verbinding van de Vondellaan op de zuidelijke ringweg. Verder maken insprekers zich zorgen over sluipverkeer in De Wijert en vragen om een soortgelijk verkeersplan als voor Helpman is opgesteld.

Het project heeft inderdaad gevolgen voor de hoeveelheid verkeer op de Vondellaan. Het wordt een stuk drukker op het noordelijke deel van de Vondellaan, hoewel iets minder druk dan op grond van het Ontwerp-Tracébesluit werd verwacht. Om het verkeer op de Vondellaan op een veilige wijze in te passen, is in overleg met bewoners en scholen een ontwerp-Inrichtingsplan gemaakt voor de Vondellaan, met speciale aandacht voor fietsers en voetgangers. Op basis van de inspraak kiezen wij voor een variant met aan weerszijden vrijliggende fietspaden. Na de vaststelling van het Tracébesluit zullen wij het Inrichtingsplan nader uitwerken, samen met bewoners en scholen.

Wijert

Insprekers maken zich zorgen over sluipverkeer in De Wijert en vragen om een soortgelijk verkeersplan als voor Helpman is opgesteld.

Uit de verkeerscijfers blijkt niet in De Wijert naast de Vondellaan andere straten noemenswaardig drukker worden. Bovendien zijn de straten in De Wijert voor het overgrote deel ingericht als 30-km gebied. Ook hebben veel straten eenrichtingsverkeer. Deze maatregelen ontmoedigen sluipverkeer. Er worden daarom geen problemen verwacht. Toch gaan wij samen met de bewoners kijken of aanvullende maatregelen nodig zijn om sluipverkeer te ontmoedigen.

Bereikbaarheid hulpdiensten

Insprekers maken zich zorgen of buurten en wijken goed bereikbaar blijven voor de hulpdiensten.

Alle buurten en wijken blijven steeds goed bereikbaar voor politie, ambulance en brandweer, zowel tijdens de uitvoeringsperiode als daarna, binnen de in de wet voorgeschreven aanrijtijden. Bij het maken van het plan zijn de hulpdiensten (politie, brandweer en ambulance) nauw betrokken geweest in een speciale werkgroep. Het complete plan is in die werkgroep goedgekeurd. Tevens is op basis van overleg met de hulpdiensten een calamiteitenoprit toegevoegd aan het concept Tracébesluit, ter hoogte van de Bornholmstraat aan de zuidzijde van de zuidelijke ringweg. Daarmee is de toegankelijkheid van de zuidelijke ringweg voor hulpdiensten in oostelijke richting gegarandeerd.

Fiets

Insprekers vinden dat de situatie voor fietsers er sterk op achteruit gaat.

De meeste fietsverbindingen blijven intact of worden beter. Aan de oostkant en de westkant van het tracé verbetert de situatie voor fietsers doordat verbindingen directer worden of doordat fietsers minder kruisingen moeten

passeren. Ter hoogte van de verdiepte ligging verbetert de situatie door de aanleg van fietsverbindingen op de deksels. Tussen het Julianaplein en de Hereweg verandert de situatie op een aantal punten. Hier wordt de fietstunnel bij de Papiermolen vervangen door een voetgangersbrug, waar de fiets aan de hand meegenomen kan worden. Ook de fietsverbinding van de Vondellaan met het Hoornsediep verdwijnt. Verder naar het oosten verdwijnt met het sluiten van de spoorwegovergang bij de Esperantostraat de fietsverbinding tussen de Hereweg en de Oosterpoort. Een verbinding via een tunnel is benoemd als wens (optimalisatie), die bij een financiële meevaller in de aanbesteding uitgevoerd kan worden.

In het concept Tracébesluit wordt mede op basis van zienswijzen een ongelijkvloerse fietspassage Vondellaan-Brailleweg opgenomen, waardoor voor fietsers, o.a. leerlingen van het Gomarusscollege, een veiliger route ontstaat. Het fietspad langs de Brailleweg wordt breder en comfortabeler. Zonder verkeerslichten of kruispunten kunnen fietsers van De Wijert tot aan de Parkweg rijden, en vice versa. Ook het fietspad langs de oostkant van de Hereweg wordt comfortabeler en veiliger, zonder verkeerslichten.

Geluid

Insprekers maken zich zorgen over geluidsoverlast ten gevolge van het project en vragen voor diverse locaties om geluidswerende maatregelen.

In het MER is onderzocht wat de geluidseffecten van het plan zijn op het omliggende gebied en welke maatregelen nodig zijn om omwonenden voldoende te beschermen tegen geluidshinder. Wettelijk zijn hiervoor de normen vastgelegd in de Wet milieubeheer voor rijkswegen en de Wet geluidshinder voor onderliggende (gemeentelijke en provinciale) wegen. Op basis van het akoestisch onderzoek is een doelmatig pakket aan geluidsbeperkende maatregelen tot stand gekomen, dat zowel uit bronmaatregelen (geluidsreducerend asfalt) als uit geluidsschermen en geluidsabsorberende wanden in de verdiepte ligging bestaat.

Het onderzoek levert twee belangrijke conclusies op. In de eerste plaats neemt het aantal woningen af dat rond de zuidelijke ringweg geluidshinder van het verkeer ondervindt. In de tweede plaats zorgt het maatregelenpakket voor voldoende bescherming tegen geluidsoverlast volgens de wettelijke verplichting. Hoewel de geluidsbelasting in het algemeen daalt, treedt inderdaad niet overal een positief effect op. Maar het plan leidt bij geen enkele woning tot overschrijding van de wettelijke maximale geluidsgrenzen. Er zijn wel woningen waar de streefwaarde voor geluid niet wordt gehaald. Deze woningen komen in aanmerking voor een binnenwaarde onderzoek en zo nodig isolerende maatregelen.

Luchtkwaliteit

Insprekers maken zich zorgen over verslechtering van de luchtkwaliteit in het algemeen of in hun eigen wijk en vragen om maatregelen die dit voorkomen.

In het MER is onderzoek gedaan naar de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit in de omgeving van de zuidelijke ringweg. Conclusie van het onderzoek is dat de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀)

langs de A7 en de A28 in Groningen in 2012, 2021 en 2030 overal ruimschoots onder de wettelijke maximale grenswaarden uit de Wet milieubeheer blijven, ook onder de aangescherpte Europese waarden die in 2015 gaan gelden.

In de toekomst wordt de situatie zowel zonder als met project beter, ook al komt er meer verkeer. Dit komt doordat ook in Noord-Nederland de effecten van strengere wet- en regelgeving in de industrie, landbouw en het verkeer hun vruchten afwerpen. Wel treedt aan het begin/eind van de verdiepte ligging, bij de openingen tussen de deksels en op de Westelijke Ringweg ten zuiden van de Peizerweg een beperkte toename van fijnstof (PM10) en/of stikstofdioxide (NO₂) op. In de plansituatie 2030 is de verwachte verbetering van de luchtkwaliteit hier dus iets minder groot in vergelijking met de referentiesituatie.

Metten

Insprekers zijn van mening dat de geluidsoverlast en/of de luchtkwaliteit van dit moment moet worden gemeten in plaats van berekend. Men vindt dat er een nulmeting moet komen, op basis waarvan na oplevering van het project en de jaren daarna het geluid en/of de luchtkwaliteit in de gaten gehouden kan worden.

Bij de onderzoeken naar geluidsbelasting en luchtkwaliteit gaat het om het beoordelen van een toekomstige situatie. Omdat die niet is te meten worden hiervoor berekeningen gemaakt, volgens nauwkeurig omschreven rekenmodellen. Om de beoordeling van de resultaten niet te laten beïnvloeden door verschillen in uitkomsten van berekeningen en van metingen, wordt ook de huidige situatie berekend en niet gemeten. Dit is de gebruikelijke en beproefde werkwijze waarmee besluitvorming rondom aanpassingen of aanleg van nieuwe Rijkswegen wordt onderbouwd. Om de modellen goed op tot date te houden, worden zowel voor lucht als voor geluid wel resultaten van metingen in de modellen verwerkt.

Een jaar na ingebruikname van de vernieuwde ringweg worden de berekeningen van geluid en lucht opnieuw getoetst. Deze wettelijk verplichte opleveringstoets bepaalt of na ingebruikneming aan de normen wordt voldaan.

Gezondheid

Insprekers vinden dat het project zorgt voor een bedreiging en verslechtering van de gezondheid van bewoners in de omgeving van de zuidelijke ringweg en in de wijken.

De GGD heeft op verzoek van ons college naar de resultaten van het MER gekeken in de gezondheidseffectscreening (GES). De conclusies geven geen aanleiding aan te nemen dat door het project gezondheidsrisico's zullen optreden.

Bereikbaarheid tijdens de uitvoeringsperiode

Insprekers hebben zorgen over de bereikbaarheid van de stad tijdens de uitvoeringsperiode. Zij vragen waarom hiervoor geen uitgewerkt en onderbouwd plan bij het TB is gevoegd.

De ombouw van de zuidelijke ringweg is inderdaad een grote, langdurige en ingewikkelde operatie. Daarom hebben de beheerders van wegen, bruggen en sporen in Groningen de handen ineengeslagen en de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar opgericht. Ook de Groningers werkgevers doen hier actief in mee. De projectorganisatie Aanpak Ring Zuid heeft samen met Groningen Bereikbaar een Minder-Hinderplan opgesteld voor de werkzaamheden aan de ringweg. Deze aanpak is opgebouwd uit de volgende onderdelen: slim plannen, slim bouwen, slim reizen, verkeersmanagement en goed en tijdig communiceren. Dit plan is uitgangspunt voor de aannemer die het project gaat realiseren. Binnen zekere grenzen krijgt de aannemer de vrijheid om zelf verbeteringen aan te brengen in die aanpak. In de aanbestedingsprocedure zullen deelnemende partijen onder meer een verkeersplan en een plan voor de fasering van de bouw moeten indienen. Daarnaast krijgen zij de opdracht omwonenden (bewoners en bedrijven) steeds goed te informeren over het werk en overleg te voeren over maatregelen die gericht zijn op voorkomen of beperken van hinder. Dat zal contractueel worden vastgelegd. Tijdens de werkzaamheden zal de verkeersdrukke zorgvuldig gemonitord worden. Zo nodig worden aanvullende maatregelen genomen.

Omleidingsroutes tijdens de uitvoeringsperiode

Insprekers vrezen dat hun straat tijdens de uitvoeringsperiode als omleidingsroute wordt aangewezen of dat sprake zal zijn van sluipverkeer in de wijken.

Tijdens de werkzaamheden zal de rest van de ringweg als belangrijkste omleidingsroute worden gebruikt. Daarnaast mogen enkele andere wegen worden gebruikt als tijdelijke omleidingsroutes voor bijvoorbeeld lokaal bestemmingsverkeer. Daarbij gaat het om wegen die extra verkeer kunnen verwerken. Dit zullen voornamelijk routes zijn die nu ook al worden gebruikt voor de ontsluiting van woonwijken. Het kader hiervoor is door de wegbeheerders vastgesteld.

Overlast tijdens de bouw

Insprekers wijzen op de overlast die zij zullen ondervinden van de werkzaamheden. Zij vinden dat de overlast tot een minimum beperkt moet worden.

Bij dit soort projecten is het onvermijdelijk dat omwonenden te maken krijgen met verschillende vormen van bouwhinder, zoals bouwverkeer, geluidsoverlast, stof en trillingen. Inzet is om deze hinder zoveel mogelijk beperken tot een acceptabel niveau. Hierbij moet worden voldaan aan de wettelijke eisen en lokale verordeningen. Daarbij gelden onder andere de Algemeen Plaatselijke Verordening Groningen (APV) en de Beleidsregels Bouwhinder 2013 van de gemeente Groningen.

Groen in de stad

Insprekers vragen of het plan een verbetering is ten opzichte van het huidige groen in de stad.

Bij de aanleg van de zuidelijke ringweg gaat in eerste instantie groen verloren. Dat komt doordat de weg nu op een grondlichaam ligt, met op de taluds (hellingen) bomen en beplanting. Straks ligt de weg voor een fors deel verdiept. Op de deksels komt meer groen terug dan er daarvoor verdwijnt. Alle bomen die verdwijnen worden gecompenseerd. Uiteindelijk krijgt de stad juist meer groen en vooral meer aaneengesloten groengebieden. Het Zuiderplantsoen is straks een groot, aaneengesloten groengebied. Zoogdieren en amfibieën krijgen daardoor een betere leefomgeving.

Veiligheid

Insprekers maken zich zorgen over de bereikbaarheid en (verkeers)veiligheid van de verdiepte ligging en over het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Speciaal in het kader van de veiligheid van het ontwerp is een Werkgroep Ontwerp en Veiligheid opgericht, waarin alle hulpdiensten zitting hadden, onder andere om de bereikbaarheid van de ringweg voor de hulpdiensten te optimaliseren. In deze werkgroep is voor de verdiepte ligging een Veiligheidsplan opgesteld. In het plan zijn de noodzakelijke voorzieningen en maatregelen voor de verdiepte ligging bepaald, gebaseerd op eisen uit wet- en regelgeving en specifieke onderzoeken naar de veiligheid in de verdiepte ligging. De investering voor de voorzieningen zijn opgenomen in de kostenraming voor het Tracébesluit.

Door het project verandert er ten opzichte van de huidige situatie niets in de vervoersstromen van gevaarlijke stoffen. Uit het onderzoek naar externe veiligheid blijkt dat er geen significante risico's zijn voor de omgeving en de omwonenden en dat het zogenaamde groepsrisico ruim onder de norm blijft. De externe veiligheid verbetert zelfs, doordat het verkeer bij het Julianaplein en Vrijheidsplein geen stoplichten meer treft.

Communicatie

Insprekers vinden dat de projectorganisatie hen niet goed of eenzijdig heeft geïnformeerd en dat zij daardoor zijn misleid. Ook zijn insprekers van mening dat van echte participatie nooit sprake is geweest.

De aanpak van de communicatie van het project Aanpak Ring Zuid is er vanaf het begin op gericht omwonenden en andere belanghebbenden actief en intensief te informeren. De projectorganisatie probeert zakelijke, juiste en tijdige informatie te bieden en open te communiceren. Er zijn diverse huis-aan-huiskranten en (elektronische) nieuwsbrieven verspreid. Ook de projectwebsite is een belangrijk middel. Op deze website kunnen bezoekers reageren, vragen stellen en hun mening geven. Zo wordt het project van alle kanten belicht en worden vragen beantwoord door de projectorganisatie.

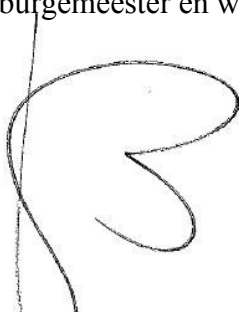
De projectorganisatie betreft al vanaf 2011 bewonersorganisaties, individuele bewoners, bedrijven, scholen, woningcorporaties en weggebruikers bij het proces. Dit gebeurt via de vier platforms, via informatiebijeenkomsten waarvoor breed wordt uitgenodigd, via werkgroepen met de wijken en via persoonlijke gesprekken met iedereen die dit wilde. Tijdens de ontwikkeling van het ontwerp zijn veel overleggen gevoerd met bewoners, organisaties, bedrijven en scholen om te onderzoeken op welke punten het plan kon worden aangepast en verbeterd. In dit kader is bijvoorbeeld een alternatief van het Wijkcomité Helpman voor de locatie van de Helperzoomtunnel meegenomen in het onderzoek hiernaar. Ook het alternatief dat door Arthur Kamminga (inwoner van Groningen) is ingediend is onderzocht. Verder zijn diverse alternatieve voorstellen voor de verbindingsweg naast de Maaslaan bestudeerd, zijn er voor de inrichting van de Vondellaan mede in overleg met bewoners drie varianten onderzocht en zijn wensen van de scholen in Helpman meegenomen in de ontwerp-inrichtingsplannen.

Helperzoomtunnel

Insprekers vinden dat de aanleg van de Helperzoomtunnel niet nodig is, en dat deze leidt tot een verslechtering van de leefbaarheid in de wijk Helpman. De aanleg van de Helperzoomtunnel is nodig 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 is met de toekomstige verbreding van het spoor uit veiligheidsoverwegingen niet meer toegestaan. Dat betekent dat een alternatief gevonden moest worden. 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 Europapark/Oosterpoortwijk/De Linie). Het ontbreken van een verbinding tussen de wijken 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. Daarom is een alternatieve verbinding gezocht, en die is nu vormgegeven middels de Helperzoomtunnel.

Om de leefbaarheid en veiligheid in de wijk Helpman/Coendersborg te waarborgen is een verkeersplan opgesteld dat is gekoppeld aan de uitvoering van de Helperzoomtunnel. 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/u gebied. Ook worden in diverse straten maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten.

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.

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

A smaller, more compact handwritten signature in black ink, featuring a circular initial and a few horizontal strokes.

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