

Embargo tot woensdag 17 februari 2016, 13.00 uur



Onderwerp Wijzigingstracébesluit (WTB) A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2

Steller Jeroen Engels

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 83 31 Bijlage(n) 2

Ons kenmerk 5514599

Datum 17-02-2016 Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

In de brief van 23 september 2015 (kenmerk 5258770) heeft ons college uw raad geïnformeerd over tussenuitspraak van de Raad van State in de beroepsprocedure tegen het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2. In de tussenuitspraak is de Minister de mogelijkheid geboden het tracébesluit via een 'bestuurlijke lus' op vijf punten nader te motiveren en indien nodig nader onderzoek te verrichten, dan wel het besluit gewijzigd vast te stellen.

Inmiddels zijn de gevraagde onderzoeken verricht en heeft de minister op 12 februari 2016 een wijzigingstracébesluit (WTB) A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 ondertekend.

In deze brief informeren wij u over de uitkomsten van de onderzoeken en de inhoud van het WTB. Ook beschrijven we in deze brief het vervolgproces. In de bijlage gaan we zoals toegezegd in de commissie Beheer en Verkeer van 20 januari j.l. nader in op de veiligheid in de verdiepte ligging. Voor het WTB (het besluit, de kaarten en de toelichting) en de onderliggende onderzoeksrapporten verwijzen wij u naar <http://www.aanpakkringzuid.nl/achtergronden/bibliotheek/plandocumenten>.

Tussenuitspraak

In de tussenuitspraak op 16 september 2015 heeft de Raad van State van de 15 beroepen vier beroepen niet ontvankelijk en vier beroepen ongegrond verklaard. De overige zeven beroepen zijn op de meeste punten ongegrond bevonden. Op enkele punten kon de Raad van State op basis van het tracébesluit en het verweer niet met zekerheid zeggen dat het besluit voldoende is gemotiveerd. Dit betreft kort samengevat de volgende zaken:

- er is niet voldaan aan de verplichting een verkeersveiligheidsaudit uit te voeren;
- er is ten onrechte geen geluidsonderzoek gedaan voor een woning aan de Papiermolenlaan;
- ten aanzien van de beoogde voetgangersbrug bij de Papiermolenlaan:
 - ontbreken gegevens over het gebruik van de huidige fietstunnel ter plekke;
 - is niet gebleken dat de haalbaarheid en mogelijkheid van een nieuwe fietstunnel is onderzocht;

- zijn geen waarborgen gesteld aan de bescherming van de privacy en het woon- en leefklimaat van twee aangrenzende percelen bij de aanleg van de beoogde voetgangersbrug;
- wat betreft de vliegroute voor vleermuizen bij de fietstunnel is niet aangegeven hoe het verdwijnen van deze route wordt gecompenseerd of gemitigeerd.

Hierbij heeft de Raad van State ook aangegeven de betogen met betrekking tot de externe veiligheid pas in de einduitspraak te behandelen, gelet op het feit dat de uitvoering van een verkeersveiligheidsaudit hierop van invloed kan zijn.

Naast deze punten heeft de Raad van State een opmerking gemaakt over de navolgbaarheid van de geometrische gegevens die ten grondslag liggen aan het akoestisch onderzoek. Op al deze punten gaan we nader in.

Het Wijzigingsbesluit en de nadere onderbouwing van de vijf punten voor de Raad van State valt onder de bevoegdheid van de minister en vormt de (juridische) afronding van een besluitvormingsproces waarbij bewoners, ondernemers, belangstellenden betrokken waren en gebruik konden maken van de wettelijke beroepsmogelijkheden. Ons college vindt het wenselijk, gelet op het belang van het project voor de Stad en de directe omgeving van de ringweg in het bijzonder, om u uitgebreid inhoudelijk te informeren over het Wijzigingsbesluit.

Verkeersveiligheid

Het verbeteren van de verkeersveiligheid is; één van de doelen van het project Aanpak Ring Zuid, naast het verbeteren van de bereikbaarheid, de doorstroming, de kwaliteit van de leefomgeving en de ruimtelijke kwaliteit. Ook in uw raad was veiligheid in relatie tot het ontwerp een belangrijk onderwerp in de bespreking van het (Ontwerp) Tracébesluit. Zo heeft u een expert opinion laten uitvoeren ('Midden in de stad') en heeft u ons college per motie opgeroepen om een verlaging van de snelheid tot 70km/h te bepleiten bij de wegbeheerder, het Rijk.

In de huidige situatie heeft de zuidelijke ringweg een aantal kenmerken die een negatieve invloed hebben op de verkeersveiligheid. Omdat verwacht wordt dat de verkeersintensiteit de komende jaren toe zal nemen, is het zeer waarschijnlijk dat bij een ongewijzigde situatie de veiligheidsrisico's en het aantal ongevallen verder zullen stijgen. Tijdens het ontwerpproces was verkeersveiligheid het uitgangspunt. Zo zijn verkeersveiligheidsdeskundigen van Rijkswaterstaat, Dienst Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL) vanaf 2011 nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van het ontwerp voor respectievelijk het Ontwerp Tracébesluit (2013) en het Tracébesluit (2014). Ook hebben de hulpdiensten van de gemeente Groningen, de politie, de Veiligheidsregio en het Steunpunt Tunnelveiligheid van Rijkswaterstaat vanaf 2012 actief meegewerkt en zijn er onderzoeken uitgevoerd naar de veiligheidssituatie in de verdiepte ligging. Dit heeft onder andere geleid tot een veiligheidsplan voor de verdiepte ligging, dat onderdeel uitmaakt van het TB.

Daarnaast is in de milieueffectrapportage (MER) bij het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) het effect van het ontwerp op de verkeersveiligheid onderzocht. Daarbij is conform de wettelijke richtlijnen een effectbeoordeling van de verkeersveiligheid uitgevoerd.

Verkeersveiligheidsaudit

Samenvatting van de tussenuitspraak: Er is niet voldaan aan de verplichting uit artikel 11c van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) om een verkeersveiligheidsaudit uit te voeren op het TB-ontwerp en de bevindingen daarvan in een verslag vast te leggen.

Er is destijds geen opdracht gegeven tot een verkeersveiligheidsaudit, omdat de veronderstelling was dat deze verplichting alleen gold voor projecten waarvan de startbeslissing na 19 december 2010 is genomen. De startbeslissing voor het project Aanpak Ring Zuid is eerder genomen, namelijk op 18 december 2009. Naar aanleiding van de tussenuitspraak is alsnog opdracht gegeven aan een team van twee gecertificeerde verkeersveiligheidsauditors om een verkeersveiligheidsaudit uit te voeren. In een verkeersveiligheidsaudit toetsen onafhankelijke en gecertificeerde auditors het ontwerp op verkeersveiligheid. Het gaat dan uitsluitend om het aspect verkeersveiligheid. Andere elementen, zoals sociale veiligheid of externe veiligheid, projectdoelen zoals bereikbaarheid, leefbaarheid en inpasbaarheid worden hierin niet meegenomen. Ook wordt geen rekening gehouden met gevolgen van aanbevelingen voor bijvoorbeeld de verkeersintensiteit op andere wegen of de impact die dit ruimtelijk op de omgeving heeft. Het auditrapport wordt aangeboden aan de opdrachtgever, die vervolgens beslist welke van de aanbevelingen wordt overgenomen en verwerkt. Als aanbevelingen niet worden overgenomen, moet gemotiveerd worden waarom dit niet gebeurt.

Na oplevering van deze audit bleek dat niet alle relevante documenten en uitgangspunten bij de audit waren betrokken. Daarom werd geconcludeerd dat de audit niet goed was uitgevoerd. Aan het auditproces zijn strenge regels verbonden, waardoor herziening van een audit niet zonder meer mogelijk is. Daarom is de audit voorgelegd aan het Kwaliteitsorgaan Verkeersveiligheids-audit (KoVa) voor bindend advies over het vervolgtraject. Het KoVa heeft aangegeven dat de audit inderdaad niet goed is uitgevoerd en heeft aanbevolen een nieuwe audit uit te laten voeren door een onafhankelijk team van auditors. Daarop hebben twee andere gecertificeerde auditors de audit uitgevoerd.

De bevindingen van deze auditors zijn vastgelegd in een rapportage, ingedeeld in drie 'ernstklassen'.

- EA: Ernstige afwijking, een afwijking met een serieus ongevalsrisico. Verbeteringen zijn naar het oordeel van het auditteam dringend gewenst.
- A: Afwijking van datgene wat gebruikelijk is. Herstel is naar het oordeel van het auditteam gewenst vanwege het negatieve effect op de verkeersveiligheid.
- O: Opmerking of Observatie.
- In hun rapportage constateren de auditors 16 EA, 27 A en 5 O en geven daarbij tevens oplossingsrichtingen aan.

De rapportage met de bevindingen van de auditors is aanleiding geweest om nogmaals de verkeersveiligheidsmaatregelen van het TB-ontwerp van de zuidelijke ringweg integraal door te lichten. Gesteld kan worden dat de audit een aantal belangrijke bevindingen en oplossingsrichtingen heeft opgeleverd, die bijdragen aan de veiligheid van de zuidelijke ringweg. Een deel van de aanbevelingen is dan ook direct opgevolgd (ca. 40%, waarvan zes EA). Er zijn ook aanbevelingen die niet worden overgenomen, omdat tijdens het ontwerpproces al eerder weloverwogen andere keuzes zijn gemaakt om de verkeersveiligheid te borgen. Hierbij speelden dan meerdere afwegingen een rol.

Zo kan het in het kader van de verkeersveiligheid beter zijn om een op- en afrit van de weg te schrappen. Maar dit heeft echter een grotere druk elders op het onderliggend wegennet tot gevolg.

In de reactienota van de projectorganisatie, die onderdeel is van de verkeersveiligheidsaudit, wordt toegelicht hoe in de gevallen waar een aanbeveling niet wordt overgenomen door aanvullende en compenserende maatregelen wel het vereiste verkeersveiligheidsniveau kan worden bereikt. Het niet opvolgen van een aanbeveling betekent daarmee niet dat de weg minder veilig wordt. Alle wijzigingen die op basis van de verkeersveiligheidsaudit in het ontwerp zijn doorgevoerd, kunnen binnen de grenzen van het bestaande TB worden ingepast. Waar het ontwerp wordt aangepast, heeft dit geleid tot gewijzigde kaarten in het WTB. Een en ander heeft geen gevolgen voor geluid en voor de externe veiligheid.

De afwijkingen worden voor een groot deel veroorzaakt door de bijzondere status van de ringweg. Er geldt een maximum snelheid van 80 km/u, waar op een dergelijke autoweg (categorie stroomweg) normaliter een maximum snelheid van 100 km/u geldt. Gevolg van deze bijzondere status is dat niet één-op-één ontworpen kon worden op basis van de richtlijnen van het 'Handboek Wegontwerp, deel Stroomwegen'. Daarom zijn tijdens het ontwerpproces de afmetingen, boogstralen en andere ontwerpeigenschappen van de weg al werkende ontwikkeld, getoetst en voorzien van een risicoanalyse met betrekking tot verkeersveiligheid, in nauwe samenspraak met de veiligheidsexperts van Rijkswaterstaat.

De basis voor het ontwerp ligt in een eenduidige (groene) vormgeving over de gehele route, die weggebruikers het gevoel geeft in een stedelijke, bewoonde omgeving te rijden, waar een lagere snelheid is geboden. Dit komt tot uitdrukking in de keuze van de voorzieningen die bij de weg horen, zoals verlichting, portalen en afmetingen van de bewegwijzering. Het resultaat van deze 'parkway' is dat de automobilist de maximale snelheid van 80 km/uur als passend ervaart en niet in de verleiding komt harder te rijden.

Belangrijke technische maatregelen zijn dat op het gehele tracé wordt gewaakt over de verkeersveiligheid en de snelheid door het 'Matrix Signalerings Systeem' (matrixborden) en de 'Automatische Incident Detectie' (detectielussen en camera's). Zo worden snelheidsveranderingen in de verkeersstroom automatisch begeleid, worden incidenten beveiligd door de weg 'af te kruisen' en automatisch gemeld bij de verkeerscentrale en krijgt de verkeerscentrale direct een camerabeeld ter beschikking van de gemelde locatie. Vanuit de RWS-verkeerscentrale in Wolfheze, die 24 uur per etmaal controleert, kunnen bij incidenten en calamiteiten maatregelen worden genomen.

De keuzes die zijn gemaakt om bepaalde geconstateerde afwijkingen niet mee te nemen in het ontwerp, kunnen veelal worden teruggevoerd op de hierboven beschreven keuzes die tijdens de ontwerpfase zijn gemaakt om de verkeersveiligheid te borgen door een totaal pakket van ontwerp van de weg, inrichting van de weg en technische maatregelen. Een uitgebreide toelichting hierop vindt u in de inleiding op de reactienota en de reactienota zelf.

Terugblikkend op de bespreking van het thema veiligheid in uw raad, is ons college van mening dat de afwegingen zorgvuldig in beeld zijn gebracht en dat de gemaakte keuzes inzichtelijk zijn. Wij hebben vertrouwen dat met het wegontwerp en het maatregelenpakket het doel van een veilige ringweg gerealiseerd wordt.

Geluidsonderzoek woning Papiermolenlaan

Samenvatting van de tussenuitspraak: Een woning aan de Papiermolenlaan is in het tracébesluit ten onrechte niet als geluidsaneringswoning aangemerkt. Dit heeft tot gevolg gehad dat voor deze woning niet is onderzocht of kan worden voldaan aan de streefwaarde van 60 dB op saneringsobjecten, al dan niet met het nemen van geluidbeperkende maatregelen. Dit is in strijd met artikel 11.42 van de Wet milieubeheer.

Op basis van de tussenuitspraak is aanvullend akoestisch onderzoek gedaan, nu de woning als saneringswoning moet worden beoordeeld. Uit dit onderzoek blijkt dat met een geluidsscherm van 53 meter lang en 4 meter hoog wordt voldaan aan de toegestane geluidsbelasting. In het WTB A7/N7 is het scherm opgenomen als maatregel. Op de detailkaart (kaart 09) die bij het wijzigingsbesluit hoort is de ligging weergegeven. Het akoestisch onderzoek wordt als bijlage aan het WTB toegevoegd. Het geluidsscherm heeft geen invloed op vliegroutes van vleermuizen. Verder is het geluidsscherm niet transparant, maar wordt het begroeid (groen) uitgevoerd.

Vervallen van de fietstunnel en zoekgebied voetgangersbrug

In het TB-ontwerp komt de huidige fietstunnel ter hoogte van de Papiermolen te vervallen. Hiertoe heeft de stuurgroep eerder op basis van een analyse van de projectorganisatie besloten. Geconstateerd werd dat vanwege de verdiepte ligging een veilige en toegankelijke fietstunnel hier niet goed in de omgeving is in te passen. De noodzakelijke hellingbanen aan weerszijden van de ringweg zouden aan de zuidzijde in het terrein van de Papiermolen en aan de noordkant ver in de Merwedestraat uitkomen. Om het hoogteverschil te overbruggen zou de tunnel ook voor een groot onder de grond moeten worden aangelegd. Dat vonden wij ook vanuit het oogpunt van sociale veiligheid niet gewenst. Ter vervanging van deze verbinding is in het tracébesluit een voetgangersbrug voorzien, waar fietsers met de fiets aan de hand gebruik van kunnen maken. Hiervoor is een zoekgebied opgenomen ter hoogte van het Fongerspad en de Papiermolen. Met het zoekgebied hebben we ruimte willen creëren om in overleg met belanghebbenden de beste oplossing te kunnen bepalen en daarbij gebruik te kunnen maken van de creativiteit van de aannemer.

Voetgangersbrug

Samenvatting van de tussenuitspraak: Het zoekgebied voor de voetgangersbrug grenst aan het perceel van twee appellanten. Dit kan tot gevolg hebben dat de brug direct tegen deze percelen aan komt te liggen. Hierdoor kan inbreuk op de privacy en het woon- en leefklimaat ontstaan. In het tracébesluit zijn geen waarborgen opgenomen om te voorkomen dat dit bij de uitwerking van de voetgangersbrug daadwerkelijk gebeurt. Verder is niet gebleken dat onderzoek is gedaan naar de intensiteit van het gebruik van de huidige fietstunnel. Daardoor is er geen inzicht in het toekomstige gebruik door fietsers van de voetgangersbrug. Tot slot is niet gebleken dat is onderzocht of het mogelijk en haalbaar is om de bestaande fietstunnel te vervangen.

Het gebruik van de huidige fietstunnel

Uit telcijfers blijkt dat het gebruik van de huidige fietstunnel gemiddeld rond de 1.300 fietsers per etmaal in de afgelopen vijf jaar ligt. Deze aantallen zijn relatief laag. Ter vergelijking: op de nabijgelegen passage van de N7 met de Hereweg ligt het gemiddelde op circa 13.000 fietsers per etmaal voorbij.

Een nieuwe fietstunnel?

Om te onderzoeken of het mogelijk en haalbaar is om de bestaande fietstunnel te vervangen zijn drie mogelijkheden nader beschouwd:

- a) De mogelijkheid van een fietstunnel op de plek van de geprojecteerde voetgangersbrug, zoals deze in het ontwerp is opgenomen (ter hoogte van het Boutenspad).
- b) De mogelijkheid van een fietstunnel op de plek van de huidige fietstunnel Papiermolenlaan.
- c) De mogelijkheid van een fietstunnel elders in het gebied tussen de Hereweg en het knooppunt Julianaplein.

Ad mogelijkheid a. en b.

Voor de eerste twee mogelijkheden blijkt dat er een aanzienlijke lengte van de hellingbanen van de tunnel nodig is om enigszins comfortabel de tunnel in en uit te kunnen fietsen. De lengte van de hellingbanen leidt tot grote ruimtelijke inpassingsproblemen. Zowel aan de zuidzijde (bij de Papiermolen) als aan noordzijde (Merwedestraat en Fongerspad). Er is ook gekeken naar wat er mogelijk is als de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan ca. 1-2 meter zou worden verhoogd, zodat de hellingbaan aan de noordzijde korter kan worden. De inpassingsproblemen worden hiermee echter niet opgelost. Vervolgens is bekeken of de tunnel - gelet op de geconstateerde inpassingsproblemen - ook slingerend (met bochten) kan worden aangelegd in plaats van langgerekt. Maar dit zorgt voor een sociaal onveilige situatie. Er ontstaan dan namelijk onoverzichtelijke nissen en het einde van de tunnel is niet in het zicht. Bovendien levert dit vanwege de hellingen in combinatie met de bochten een verkeersonveilige situatie op.

Ad mogelijkheid c.

Als derde variant is gekeken of elders in het gebied tussen de Hereweg en het Julianaplein een fietstunnel gerealiseerd kan worden. Dat blijkt niet mogelijk. In het gebied tussen de huidige fietstunnel en de Hereweg gaat de N7 straks naar beneden de verdiepte ligging in. Iedere meter dichterbij de Hereweg komt de N7 lager te liggen. Dit betekent ook dat een eventuele fietstunnel steeds dieper zou moeten worden aangelegd, met telkens langere hellingbanen. In het gebied tussen de huidige fietstunnel en het Julianaplein speelt eenzelfde probleem. Hier gaat de verbindingsoog tussen de N7 en de A28 naar beneden. Iedere meter dichterbij het Julianaplein komt deze verbindingsoog lager te liggen, en een eventuele fietstunnel dus ook.

De beschouwing van deze drie mogelijkheden bevestigt onze eerdere constatering dat een fietstunnel zodanig ingrijpende gevolgen heeft op het gebied van ruimtelijke inpassing, sociale veiligheid en verkeersveiligheid, dat dit vanuit die overwegingen niet mogelijk en niet haalbaar is. Het onderzoek naar de fietstunnel wordt als bijlage bij het WTB gevoegd.

Voetgangersbrug als alternatief voor de fietstunnel

De uitspraak over de mogelijke inbreuk op de privacy en het woon- en leefklimaat van de aangrenzende percelen wordt via de volgende twee sporen hersteld:

- In het WTB en op de bijbehorende detailkaart wordt met een 'kunstwerkvlak' precies aangeven waar de voetgangersbrug komt te liggen. Daarmee komt het zoekgebied te vervallen en is duidelijk of en zo ja hoe groot de aantasting van de privacy en het woon- en leefklimaat zal zijn.
- Aan het WTB wordt een notitie toegevoegd als bijlage, met daarin een toelichting op de bovengenoemde keuze voor een kunstwerkvlak. In deze notitie zijn ook de eisen opgenomen die de locatie van de voetgangersbrug waarborgen, en daarmee ook de privacy en het woon- en leefklimaat van de aangrenzende percelen. Deze eisen zijn tevens opgenomen in het contract met de toekomstige opdrachtnemer. Om de precieze locatie van de voetgangersbrug te kunnen bepalen, is een schetsontwerp gemaakt van hoe de brug eruit zou kunnen komen te zien. Hierbij hebben wij een hellingspercentage van 4% gehanteerd. Ter vergelijking: de fietstunnel onder het spoor door bij de Wilhelminakade heeft een helling van 4%, het Emmaviaduct aan de stadskant heeft een helling van 3,5-4% en de Berlagebrug heeft een percentage van 6%. Het is onze ogen geen volwaardige fietsbrug, maar fietsen is bij dit ontwerp voor de geoefende fietser zeker mogelijk.

Vleermuizen

Samenvatting van de tussenuitspraak: De maatregelen in het TB geven niet aan hoe het verdwijnen van vliegroutes van vleermuizen bij de fietstunnel bij Papiermolen wordt gecompenseerd of gemitigeerd. Ook is niet onderzocht of door het verdwijnen van de fietstunnel bij de Papiermolen de ecologische functionaliteit van de vaste rust- en verblijfsplaatsen van vleermuizen buiten het plangebied wordt verstoord

In het deelrapport Natuur van de MER is vastgesteld dat aan weerszijden van de fietstunnel Papiermolenlaan groengebieden aanwezig zijn waar veel vleermuizen foerageren, dat de tunnel een belangrijke vliegroute is tussen deze gebieden en dat sloop van de tunnel leidt tot aantasting van deze vliegroute. In artikel 7 van het TB zijn maatregelen opgenomen om het verdwijnen van deze en andere vliegroutes op te vangen. Hierin staat dat de functionaliteit als vliegroute behouden kan worden o.a. door "plaatsing schermen". Hiermee wordt ook bedoeld op schermen over de N7 heen.

Op basis van de tussenuitspraak wordt dit in het WTB aangevuld, zodat duidelijker wordt welke maatregelen worden getroffen om de betreffende vliegroute te compenseren of te mitigeren. De nieuwe tekst luidt: "dan wel plaatsing van schermen, portalen, of soortgelijke geleidende structuren langs en over de ringweg". Op deze wijze wordt geborgd dat nabij de Papiermolenlaan een vleermuisgeleidende structuur over de N7 wordt gerealiseerd, die de functie van vliegroute kan faciliteren. Daarnaast wordt volgens het TB-ontwerp in de toekomstige situatie door de verdiepte ligging langs de Hereweg een nieuwe doorgaande groenverbinding gecreëerd, die als vliegroute door vleermuizen kan worden gebruikt.

Verder is naar aanleiding van de tussenuitspraak specifiek onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van het verdwijnen van de fietstunnel. Hieruit blijkt dat met genoemde maatregelen de ecologische functionaliteit van buiten het plangebied gelegen vaste rust- en verblijfsplaatsen van vleermuizen in het gebied rondom de Papiermolen wordt gewaarborgd. Het onderzoeksrapport wordt toegevoegd als bijlage aan het WTB.

Invoergegevens akoestisch onderzoek

Samenvatting van de tussenuitspraak: Het akoestisch onderzoek op grond van de verstrekte kaarten en geometrische gegevens kan niet worden gecontroleerd en gereproduceerd. De gegevens zijn niet in het akoestisch rapport opgenomen en er is niet gewezen op de mogelijkheid om deze gegevens op te vragen of in te zien.

Op basis van de tussenuitspraak zijn de appellanten en de deskundige die hen hierin bijstaat uitgenodigd om de gegevens in te zien en een toelichting daarop te krijgen. Op 18 november jl. heeft deze bijeenkomst plaatsgevonden. Dat deze situatie zich voordoet heeft te maken met de recent nieuw ingevoerde geluidswetgeving SWUNG en de gevolgen die dit heeft voor de complexiteit van de te hanteren geometrische gegevens. Aanpak Ring Zuid is een van de eerste projecten waar het tracébesluit onder deze wetgeving is voorbereid.

Financiën

De kosten van de vleermuismaatregelen waren al geraamd onder de post mitigerende en compenserende maatregelen en leiden derhalve niet tot hogere kosten. De kosten van de maatregelen als gevolg van de verkeersveiligheidsaudit en de kosten voor het geluidsscherm bij de woning aan de Papiermolenlaan zijn in te passen binnen het taakstellend budget.

Vervolgproces

Het WTB wordt vanaf 18 februari 2016 gedurende zes weken ter visie gelegd. Het besluit wordt daartoe gepubliceerd middels een advertentie in de Gezinsbode, het Dagblad van het Noorden en de Staatscourant. Daarnaast worden inloopbijeenkomsten gehouden op 25 februari en 9 maart a.s. Bewoners van de Rivierenbuurt/de Wijert Noord ontvangen in verband met de wijziging voetgangersbrug een huis-aan-huis nieuwsbrief. De appellanten worden geïnformeerd door de Raad van State, vanuit het projectbureau wordt een toelichtend gesprek aangeboden

In de periode van 18 februari tot 30 maart 2016 worden belanghebbenden in de gelegenheid gesteld opnieuw een beroep in te dienen. De Raad van State zal vervolgens het WTB en eventuele beroepen beoordelen. Dit duurt naar verwachting minstens zes weken. De finale uitspraak van Raad van State is op zijn vroegst te verwachten in de tweede week van mei.

In april vindt in de Stuurgroep Aanpak Ring Zuid besluitvorming plaats over het moment van gunning. Dit gebeurt op grond van een risicoanalyse, mede gebaseerd op de inhoud van de eventuele beroepen op het WTB. Eventueel zou de stuurgroep op dat moment de keus kunnen maken voor voorwaardelijk gunnen, oftewel, gunnen onder voorwaarde van een onherroepelijk tracébesluit. Dat wil zeggen dat de winnende opdrachtnemer al aan de slag kan met voorbereidende en niet onomkeerbare werkzaamheden, zoals de uitwerking van het definitieve ontwerp. Dat voorkomt onnodige vertraging en daarmee gepaard gaande extra kosten. Het beperkt ook het risico dat de voorbereiding bij de aannemer stilvalt en dat ingewerkte mensen uit de aanbestedingsprocedure op andere projecten worden ingezet. Hierbij benadrukken we nogmaals dat er hoe dan ook geen onomkeerbare werkzaamheden worden uitgevoerd zonder onherroepelijk tracébesluit.

Ten slotte

Ons college heeft er, met de Minister, vertrouwen in dat de punten die de Raad van State in haar tussenuitspraak nog niet voldoende gemotiveerd vond nu voldoende zijn onderbouwd. De verkeersveiligheid wordt op basis van de uitkomsten van de verkeersveiligheidsaudit verder verbeterd. Verder komt er een extra geluidsscherm bij de woning aan de Papiermolenlaan, wordt precies aangegeven waar de voetgangersbrug komt te liggen en wordt duidelijker aangegeven welke voorzieningen er komen voor de vleermuizen.

Hiermee is de realisatie van Aanpak Ring Zuid weer een stap dichterbij. Het project zal niet alleen de bereikbaarheid van de stad en de regio vergroten en de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid verbeteren, maar neemt ook de barrière weg die de het tracé nu door de stad vormt. Tussen de Hereweg en het Oude WInschoterdiep verdwijnt de weg onder de grond en uit het zicht, om plaats te maken voor het nieuwe Zuiderplantsoen, waarin bos, zonneweides en open ruimtes elkaar afwisselen en nieuwe fiets- en wandelroutes ontstaan. Het Zuiderplantsoen wordt daarmee een nieuw, groot autoluw gebied, in omvang te vergelijken met het Noorderplantsoen, dat sinds het midden van de jaren negentig ook is teruggeven aan de bewoners van de stad. Het Zuiderplantsoen verbindt straks de Oosterpoortbuurt weer met het gebied ten zuiden van de ringweg, met de nieuwe woonwijk De Linie en het snel aan betekenis winnende Europapark. Ook de Herewegbuurt en Helpman worden weer met elkaar verbonden, en het oude Sterrebos krijgt veel van zijn oude luister terug, met de mogelijkheid nieuwe, recreatieve bestemmingen toe te voegen. Aanpak Ring Zuid betekent daarmee ook een grote verbetering van het woon- en leefklimaat in een groot deel van de zuidelijk stadswijken.

Wij realiseren ons dat wij er nog lang niet zijn, en dat met de uitwerking en uitvoering van het Tracébesluit nog veel aandacht nodig is voor de tijdelijke en definitieve situatie. En wij zetten ons, samen met de toekomstige opdrachtnemer, maximaal in om het project succesvol te laten verlopen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

Bijlage: nadere informatie over de veiligheid in de verdiepte ligging van het project Aanpak Ring Zuid.

Zoals toegezegd in de raadscommissie Beheer en Verkeer op 20 januari jl. ontvangt u in deze brief nadere informatie over de veiligheid in de verdiepte ligging van het project Aanpak Ring Zuid.

Verdiepte ligging of een tunnel

Het plan voor de zuidelijke ringweg kent een lange geschiedenis, waarin verschillende alternatieven zijn onderzocht. Dat is gebeurd in een zogenaamde Verkenning (2000-2007) met daarop volgend een Verlengde Verkenning (2008-2009). In de Verlengde Verkenning (2008-2009) is ook onderzoek gedaan naar diverse tunnelvarianten. Op basis van de uitkomsten van beide verkenningen is vervolgens het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) ontwikkeld: de oplossing op het bestaande tracé met een deels verdiepte ligging tussen de Hereweg en het Oude Winschoterdiep. Deze keus is gemaakt op basis van overwegingen op het gebied van bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en financiële haalbaarheid.

Op het gebied van veiligheid biedt een verdiepte ligging ten opzichte van een tunnel voordelen. De open delen zorgen bijvoorbeeld voor een natuurlijke ventilatie. Rook kan gemakkelijk weg en weggebruikers staan in de open lucht.

De veiligheid van de verdiepte ligging heeft twee aspecten:

- De veiligheid in de verdiepte ligging (interne veiligheid).
- De veiligheid voor de omgeving (externe veiligheid).

Veiligheid in de verdiepte ligging (interne veiligheid)

Het aanbrengen van deksels op de verdiepte ligging brengt veiligheidsrisico's met zich mee. Dit hebben de drie samenwerkende overheden vanaf het begin onderkend en dat is ook de reden dat hier gedurende het hele ontwerpproces bijzondere aandacht voor is geweest. Er zijn onder andere risico's voor de veiligheid op het gebied van de zelfredzaamheid voor weggebruikers bij incidenten, de bereikbaarheid voor hulpverlening en de verkeersveiligheid.

Zes stappen

Om tot een voorzieningen- en maatregelenpakket te komen dat bij deze risico's past zijn er zes stappen doorlopen. Deze zijn opgenomen in het Veiligheidsplan van de verdiepte ligging, dat onderdeel uitmaakt van het Tracébesluit.

Stap 1: Veiligheidseisen uit wet- en regelgeving

Voor de deksels van de verdiepte ligging gelden niet de veiligheidseisen voor tunnels (Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels), omdat er geen sprake is van een omsloten gedeelte van 250 meter. Er zijn wel constructie-eisen overeenkomstig met tunnels. Deze komen voort uit het Bouwbesluit en de Richtlijn Ontwerp Kunstwerken (ROK).

Stap 2: Opzetten overleg tussen alle betrokken partijen

In de speciaal hiervoor opgerichte werkgroep Veiligheid en Ontwerp is met alle betrokken partijen het voorzieningen- en maatregelenpakket voor de verdiepte ligging

afgestemd en vastgesteld, alsmede de procedures voor het handelen bij incidenten in de verdiepte ligging. Ook in de realisatiefase zal in deze werkgroep afstemming plaatsvinden over de veiligheid van de verdiepte ligging. De deelnemers aan de werkgroep zijn: RWS Noord-Nederland, Provincie Groningen, Gemeente Groningen (samen de projectorganisatie), Wegendistrict van Rijkswaterstaat, Verkeerscentrale Noord- en Oost Nederland, Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving, het Steunpunt Tunnelveiligheid, Veiligheidsregio Groningen, Regionale en lokale Brandweer, Politie Groningen, Ambulancevoorziening Groningen.

Stap 3: Nagaan of een verdiepte ligging in de praktijk overeenkomt met een tunnel

Er zijn onderzoeken uitgevoerd door onafhankelijke bureaus om na te gaan wat er in de praktijk gebeurt bij incidenten en hoe de verdiepte ligging wordt ervaren door weggebruikers. In de Veiligheidsstudie van Arcadis is een Brand- en Rookanalyse uitgevoerd om na te gaan hoe de rook zich in de verdiepte ligging ontwikkelt. Hieruit bleek dat de rook in de open delen naar boven gaat en zich niet verplaatst van de ene deksel naar de andere deksel. Dit betekent dat de verdiepte ligging zich niet 'gedraagt' als een tunnel. Ook verplaatst de rook zich onder de deksels niet van de ene rijbaan naar de andere rijbaan, vanwege de middenwand onder de deksel. In de Veiligheidsstudie is ook een Scenarioanalyse uitgevoerd. In de Scenarioanalyse zijn incidenten gesimuleerd en is nagegaan welke procedures en voorzieningen er nodig zijn. Tevens is er een Human Factors onderzoek naar de beleving van de weggebruiker uitgevoerd door TNO. Uit dit kwam naar voren dat weggebruikers de verdiepte ligging wel als een tunneltraject zullen ervaren en er ook als zodanig op zullen reageren. Uit beide onderzoeken kwamen aandachtspunten naar voren ten aanzien van de verkeersafwikkeling en incidentbeheersing, zelfredzaamheid en hulpverlening.

Stap 4: Voorlopig voorzieningen- en maatregelenpakket

Op basis van de analyse van wet- en regelgeving, de uitgevoerde onderzoeken en de afstemming in de werkgroep met de betrokken partijen is een concept voorzieningen- en maatregelenpakket opgesteld en zijn de concept procedures in een calamiteitendraaiboek vastgelegd. Deze stukken vormen een onderdeel van het Ontwerp-Tracébesluit.

Stap 5: Verdiepende expertiseslag

Op het concept voorzieningen- en maatregelenpakket is een verdiepingsslag uitgevoerd met experts van Rijkswaterstaat. Hierin is nagegaan of er geen dubbelingen zitten in voorzieningen en maatregelen en of er optimalisatie mogelijk is. Hieruit kwam onder andere naar voren:

- Dat de 0,75 meter opstelstrook niet moet worden opgenomen. Dit had twee redenen: 1) een auto met pech of een incident wordt al beveiligd doordat de rijstrook kan worden afgekruid met 'Matrix Signalerings Systeem' (matrixborden) en 2) het werkt averechts voor de verkeersveiligheid. Als een incident op één rijstrook plaatsvindt dan is er de neiging om rijstroken over te steken naar de opstelstrook, en dat levert een onveilige situatie op. Daarnaast zorgt de opstelstrook voor een ruimtelijke ervaring in de verdiepte ligging waardoor men harder gaat rijden dan de maximum snelheid.
- Dat de aanvalsdeuren voor de brandweer (één onder elke deksel) ook als vluchtdeur kunnen worden ingezet. Daardoor kunnen weggebruikers onder de deksels meteen in een veilige situatie komen door via de vluchtdeur naar de

andere rijbaan te vluchten. Deze rijbaan is dan afgesloten met afsluitbomen die met een calamiteitenknop door de wegverkeersleider in de verkeerscentrale worden bediend.

Stap 6: Definitief voorzieningen- en maatregelenpakket

Ook de aanscherpingen op basis van de verdiepende expertiseslag zijn afgestemd met de betrokken partijen. Dit heeft geleid tot een definitief voorzieningen- en maatregelenpakket en een definitieve uitwerking van de procedures in het Calamiteitendraaiboek.

Voorzieningen en procedures

Voorbeelden van voorzieningen in de verdiepte ligging zijn: vluchttrappen, droge blusleiding, aanvaldeuren die tevens als vluchtdeur dienen, Motorway Traffic Management (MTM) met Automatische Incident Detectie (AID), kunstmatige verlichting, camera's, pechhavens met stilstanddetectie, afsluitbomen met verkeerslichten.

De diverse procedures zijn uitgewerkt voor de volgende scenario's: los voorwerp, afgevalen lading, lekkage stof (ongevaarlijk), aanrijding met materiële schade, aanrijding met (vermoeden van) letsel, stilstaand voertuig met pech, voetganger/fietser/dier in de verdiepte ligging, onwelwording, brand, gevaarlijke stoffen, volledige blokkade van de rijrichting, beknelling/valpartij tijdens onderhoud, betoging/vandalisme, bommelding, ernstige storing van een technische voorziening.

Zowel de voorzieningen als de procedures zijn onderdeel van het Veiligheidsplan voor de verdiepte ligging.

De veiligheid voor de omgeving (externe veiligheid)

Als we het hebben over de veiligheid voor de omgeving, dan betreft dit de zogenaamde externe veiligheid. Het gaat dan bijvoorbeeld over het effect van een explosie in de verdiepte ligging op de omgeving. Door Arcadis is op basis van de geldende wet- en regelgeving nagegaan of de verdiepte ligging voldoet aan de zogenaamde risiconormeringen. Dit is uitgewerkt in het rapport Externe Veiligheid, dat onderdeel uitmaakt van de Milieueffectrapportage bij het Tracébesluit. Uit het rapport blijkt dat er door de verdiepte ligging een verbeterde situatie komt voor de omgeving (licht positief). Dit is geen verrassende uitkomst. De huidige ringweg voldoet ook aan de risiconormeringen en ligt boven de grond. De verdiepte ligging is onder de grond en geeft daarmee bescherming voor de omgeving. Op basis van het onderzoeksrapport worden de deksels van een zodanige dikte gemaakt dat zij niet zullen bezwijken bij een explosie. Dit is ook vastgelegd in de contracteisen voor de toekomstige aannemer.



AANPAK RING ZUID
maakt groningen klaar voor morgen

Nieuwsbrief

over wijzigingsbesluit | Februari 2016



INILAGE

TRACÉBESLUIT ZUIDELIJKE RINGWEG OP ONDERDELEN AANGEPAST

Het plan voor de ombouw van de zuidelijke ringweg is door de minister op enkele punten aangepast en op andere punten beter onderbouwd. In deze nieuwsbrief leest u wat de belangrijkste wijzigingen zijn.

De zuidelijke ringweg gaat op de schop. Dit is nodig om de stad en de regio ook in de toekomst goed bereikbaar te houden. Ook wordt de ringweg - die nu als een barrière door de stad loopt - ruimtelijk beter ingepast. In 2017 gaat het werk beginnen, is de bedoeling. De hele operatie gaat vijf jaar duren.

Voor de ombouw van de zuidelijke ringweg is in september 2014 een Tracébesluit vastgesteld. Tegen dit Tracébesluit zijn zienswijzen en beroepsschriften ingediend. In september 2015 heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State een (tussen)uitspraak gedaan. De Raad van State besliste dat het Tracébesluit binnen 24 weken op vijf onderdelen opnieuw bekeken moest worden. Dit heeft geleid tot het wijzigingsbesluit, dat op 12 februari door de minister is vastgesteld. Belanghebbenden hebben zes weken de tijd om tegen dit wijzigingsbesluit beroep aan te tekenen.



Impressie van de toekomstige zuidelijke ringweg, kijkend in de richting van de Hereweg.

DE BELANGRIJKSTE WIJZIGINGEN IN HET KORT

■ Verkeersveiligheid

Onafhankelijke experts hebben het ontwerp van de zuidelijke ringweg beoordeeld op verkeersveiligheid. Dit heeft geleid tot enkele aanpassingen in het wegontwerp.

■ Onderzoek behoud fietstunnel bij Papiermolen

Er komt geen nieuwe fietstunnel tussen de Rivierenbuurt en De Papiermolen. Alle mogelijkheden die hiervoor zijn onderzocht, stuiten op grote bezwaren.

■ Locatie voetgangersbrug

De exacte plek voor de toekomstige voetgangersbrug tussen de Rivierenbuurt en zwembad De Papiermolen

is vastgelegd. Ook worden er maatregelen genomen om de privacy van de omwonenden te waarborgen.

■ Geluidsscherm woning Papiermolenlaan

Er komt een geluidsscherm bij een woning aan de Papiermolenlaan. Dat geluidsscherm kwam ten onrechte niet voor in het Tracébesluit van september 2014.

■ Routes voor vleermuizen

Onder meer langs de nieuwe voetgangersbrug kunnen vleermuizen ook in de toekomst de zuidelijke ringweg goed passeren in de buurt van De Papiermolen.

VERKEERSVEILIGHEID

De ombouw van de zuidelijke ringweg levert een veiliger weg op. Dat blijkt uit de verschillende rapporten die bij het Tracébesluit zijn opgesteld. De Raad van State vond dat hierover nog een onafhankelijk oordeel van externe deskundigen ontbrak. Daarom zijn onafhankelijke verkeersveiligheidsexperts gevraagd het wegontwerp alsnog tegen het licht te houden: een zogenaamde audit.

De audit geeft geen eindconclusie of rapportcijfer over de ombouw van de zuidelijke ringweg als geheel. Wel zijn op een aantal punten aanbevelingen gedaan hoe de weg nog veiliger gemaakt kan worden. Deze aanbevelingen hebben voor een groot deel te maken met de bijzondere situatie bij de zuidelijke ringweg. Het wordt een autoweg waarbij de snelheid wordt beperkt tot 80 km/uur, in plaats van 100 km/uur, zoals gebruikelijk bij een autoweg. Dat is een bestuurlijke keuze, die in 2011 is gemaakt, op verzoek van gemeente en provincie.

Dit is onder andere gedaan om de weg veiliger te maken. Daarnaast geeft de stedelijke omgeving beperkingen aan het wegontwerp: een weg met een hogere maximumsnelheid neemt meer ruimte in, veroorzaakt meer geluid en leidt tot meer luchtvervuiling.

Op basis van de audit zijn zichtbare en minder zichtbare aanpassingen in het wegontwerp gedaan. Een duidelijk zichtbare verandering is het versmallen van de strook asfalt buiten de belijning (redresseerstrook). Dit draagt eraan bij dat automobilisten minder diep het gaspedaal indrukken. Ook krijgt de afrit bij Laan Corpus den Hoorn naar de westelijke ringweg een dubbele uitvoegstrook, in plaats van een enkele, zoals eerder was voorzien.

Niet alle aanbevelingen uit de audit zijn overgenomen. Dat is, mits goed onderbouwd, ook niet nodig. De gehele audit en de bijbehorende reactienota zijn onderdeel van het wijzigingsbesluit van de minister.

ONDERZOEK BEHOUD FIETSTUNNEL BIJ PAPIERMOLEN



De fietstunnel bij De Papiermolen.

Door de ombouw van de zuidelijke ringweg moet de fietstunnel bij De Papiermolen verdwijnen. De Raad van State vond dat niet voldoende onderbouwd. Daarom is hier extra onderzoek naar gedaan. Verschillende varianten voor een fietstunnel zijn beoordeeld. Daarbij is gekeken naar de sociale veiligheid, de verkeersveiligheid en de mogelijkheid zo'n tunnel goed in te passen in de omgeving.

Geen van de varianten voldoet op die drie punten aan de eisen. Voor de hellingen van de fietstunnel is meer ruimte nodig dan de omgeving toelaat. Varianten waarin de tunnel een bocht maakt na de afdaling, zijn onveilig. Ook kunnen fietsers zich hier snel onveilig voelen, omdat ze een tunnel moeten binnenrijden waarvan ze het einde niet kunnen zien. Dit gevoel wordt versterkt doordat de tunnel aan de zuidkant uitkomt in onbewoond gebied. De conclusie is dan ook dat een fietstunnel op deze plek redelijkerwijs niet mogelijk is.

De Raad van State wilde ook weten hoeveel fietsers de huidige fietstunnel gebruiken. Dat zijn er per etmaal ongeveer 1.300. Ter vergelijking: over de Hereweg gaan er ter hoogte van de zuidelijke ringweg ongeveer tien keer zoveel.

Voor de fietstunnel zijn twee locaties onderzocht: op de huidige plek (roze en tussen het Fongerspad en het Boutenspad (geel). Daarnaast is bekeken of elders in het gebied tussen het Julianaplein en de Hereweg een tunnel mogelijk is (in het grijze vlak).



LOCATIE VOETGANGERSBRUG



Schetsontwerp van de voetgangersbrug. Hoe de brug er precies uit gaat zien, moet nog verder worden uitgewerkt.

Ter vervanging van de fietstunnel bij De Papiermolen was in het Tracébesluit (2014) een 'zoekgebied' voor de voetgangersbrug opgenomen. Dat gaf de mogelijkheid om de precieze locatie voor deze voetgangersbrug later te bepalen, in overleg met de omwonenden. De Raad van State vond dat hiermee de privacy en het woon- en leefklimaat van de bewoners van de naastgelegen woningen niet voldoende was gewaarborgd. Want wie garandeerde hen dat de brug niet pal naast hun huis zou worden gebouwd?

Daarom is in het wijzigingsbesluit de precieze locatie van de voetgangersbrug bepaald. De brug komt iets ten oosten van de huidige fietstunnel, op minimaal 20 meter afstand van de

erfgrens van de woningen aan beide zijden van de ringweg. De brug wordt zo geplaatst dat aan de noordkant de gebruikers worden geleid naar de Merwedestraat en niet naar het Fongerspad, waaraan de tuinen van de omliggende woningen grenzen.

Voor de voetgangersbrug zijn ook de ontwerpeisen vastgesteld. Zo moeten trillingen door het gebruik van de brug worden voorkomen. Verder moet het voor fietsers zo gemakkelijk mogelijk worden om de brug over te steken. De stijging van de hellingbaan is vergelijkbaar met het Emmaviaduct.

GELUIDSSCHERM WONING PAPIERMOLENLAAN

Alle woningen en scholen nabij de zuidelijke ringweg moeten goed worden beschermd tegen het verkeersgeluid. De Raad van State vond dat een woning aan de Papiermolenlaan niet voldoende tegen het geluid beschermd werd in het Tracébesluit van 2014. Hier is aanvullend onderzoek

naar gedaan. Op basis van dit onderzoek komt hier nu een geluidsscherm van 4 meter hoog en 53 meter lang. Dat verlaagt de geluidsbelasting voor deze woning tot het wettelijk aanvaardbare niveau.

ROUTES VOOR DE VLEERMUIZEN



De gewone dwergvleermuis, die langs de zuidelijke ringweg veel voorkomt.

Aan weerszijden van de fietstunnel bij de Papiermolen liggen groengebieden waar veel vleermuizen hun voedsel zoeken. Vleermuizen vinden hun routes met behulp van de echo's van de signalen die ze uitzenden. De bestaande fietstunnel is nu een belangrijke vliegroute tussen deze gebieden. De Raad van State vond het niet voldoende duidelijk wat er wordt gedaan om vliegroutes voor vleermuizen in stand te houden als die tunnel verdwijnt.

In het wijzigingsbesluit is dat beter duidelijk gemaakt. Zo kunnen de vleermuizen in de nieuwe situatie de ringweg passeren met behulp van de voetgangersbrug. De reling en de brugconstructie dienen als 'echobaken'. Tijdens de werkzaamheden komen er zo nodig tijdelijke echobakens, zodat ze ook dan de zuidelijke ringweg kunnen passeren.



In de rood omcirkelde gebieden komen vleermuizen voor. Waar kunnen zij de zuidelijke ringweg passeren? De blauwe lijn is de huidige fietstunnel. De gele lijn is de toekomstige voetgangersbrug. De paarse lijn is een bestaande route voor vleermuizen, die door de komst van het Zuiderplantsoen verbeterd.

HEEFT U VRAGEN?

Meer informatie over de ombouw van de zuidelijke ringweg en het wijzigingsbesluit, vindt u op www.aanpakringzuid.nl.

Op deze website kunt u ook uw vragen stellen. Of mail uw vraag naar info@aanpakringzuid.nl. U bent ook welkom op de inloopbijeenkomsten op 25 februari en 9 maart (zie achterzijde).

BEROEP INSTELLEN

Bent u het niet eens met één of meerdere wijzigingen van het Tracébesluit? Dan kunt u hiertegen bij Raad van State in beroep gaan. De beroepstermijn is van donderdag 18 februari tot en met woensdag 30 maart 2016.

Wie kan in beroep gaan?

Iedereen kan beroep instellen tegen het wijzigingsbesluit. De Raad van State beoordeelt of u belanghebbende bent. Dat bent u als u rechtstreeks in uw belangen wordt geraakt door de wijzigingen in het wijzigingsbesluit. Zowel bedrijven als omwonenden kunnen belanghebbende zijn.

Documenten inzien

In deze nieuwsbrief hebben we de belangrijkste wijzigingen toegelicht. U kunt de exacte omschrijving van de aanpassingen lezen in het wijzigingsbesluit. Dit besluit, inclusief alle bijlagen, kunt u vinden op www.aanpakringzuid.nl. U kunt de documenten ook tot en met 30 maart 2016 inzien bij de gemeente Groningen (Harm Buitenplein 1), bij de provincie Groningen (Martinikerkhof 12) en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Plesmanweg 1-6, Den Haag).

Hoe beroep instellen?

U kunt beroep instellen door het indienen van een beroepschrift bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. De precieze eisen aan het instellen van beroep vindt u op de website www.aanpakringzuid.nl en op de inzage locaties.

Let op!

U kunt alleen beroep instellen tegen het wijzigingsbesluit. Dus tegen de veranderingen die nu worden voorgesteld. Tegen het Tracébesluit van september 2014 is geen beroep meer mogelijk.



Het toekomstige Julianaplein, met onderin het terrein van zwembadcomplex De Papiermolen



VEELGESTELDE VRAGEN OV

De ombouw van de zuidelijke ringweg is ingrijpend en gaat lang duren. Begrijpelijk dat er veel vragen over leven en dat sommige Groningers zich zorgen maken. Hieronder antwoord op een paar van die vragen. Kijk voor meer vragen en antwoorden op de website www.aanpakringzuid.nl.

■ **Waarom is het project nodig?**

De gemeente Groningen groeit sterk de laatste jaren. Er wonen steeds meer mensen. Al meer dan 200.000 inmiddels, en de stad groeit door. Groningen biedt steeds meer arbeidsplaatsen voor mensen die in de regio wonen én is uitgegroeid tot een van de populairste steden van het land. Dat is merkbaar aan het verkeer op de zuidelijke ringweg, dat blijft toenemen. Vooral in de spitsuren komt de gehele zuidelijke ringweg capaciteit te kort, van de aansluiting Hoogkerk tot de aansluiting Europaweg. Daardoor nemen de reistijden toe en de bereikbaarheid en de veiligheid af. Ook ontstaat er vertraging op de wegen in de stad, waardoor kantoren, bedrijventerreinen en wijken minder goed te bereiken zijn. Dit leidt tot files, tot meer ongelukken en tot een slechte doorstroming van het verkeer. Dat vraagt ook extra aandacht voor de verkeersveiligheid. En de ringweg kan veel beter in de stad worden ingepast.

■ **Wat gaat er veranderen?**

Onder de noemer Aanpak Ring Zuid hebben de gemeente, de provincie en het Rijk samen een plan gemaakt voor de ombouw van de zuidelijke ringweg. Het plan moet de stad beter bereikbaar, veiliger en leefbaarder maken. De meest opvallende veranderingen op een rij:

- De verkeerslichten op het Julianaplein verdwijnen. Hier kan het verkeer uit alle richtingen straks doorrijden.
- Ook het Vrijheidsplein wordt ongelijkvloers. De verkeerslichten op de westelijke ringweg bij de Leonard Springerlaan verdwijnen.

- De rotondes bij Laan Corpus den Hoorn en het Stads-park worden ontlast door nieuwe op- en afritten. Zo is bijvoorbeeld het Martini Ziekenhuis beter te bereiken.
- Tussen de Hereweg en het Oude Winschoterdiep wordt de weg verdiept aangelegd. Hier bovenop komen drie 'deksels', waarop een nieuw park ontstaat: het Zuiderplantsoen. Dit park is net zo groot als het populaire Noorderplantsoen, met ruimte voor sport, spel en optredens.
- De directe aansluitingen op de Hereweg en de Oosterpoort verdwijnen. De Hereweg krijgt een nieuwe aansluiting op de ringweg en de A28, via een verbindingsweg ten zuiden van de Rivierenbuurt en de Zuiderbegraafplaats.
- Er komt een nieuwe aansluiting voor de bedrijventerreinen Eemspoort en Driebond.
- De ombouw van de zuidelijke ringweg verbetert de kwaliteit van de ruimte in de omgeving. Anders gezegd: het wordt mooier. Een belangrijke barrière tussen de zuidelijke stadsdelen verdwijnt. Waar de ringweg onder de grond gaat, worden de opgeknipte delen van de stad weer met elkaar verbonden. Ook het Sterrebos wordt weer in ere hersteld.

■ **Komt er meer verkeer in de wijken?**

Nee, uit verkeersprognoses blijkt dat er gemiddeld niet meer verkeer in de wijken komt. Het plan zorgt er juist voor dat het verkeer meer gebruik gaat maken van de ringwegen. Dit

ER DE ZUIDELIJKE RINGWEG

komt doordat de doorstroming op de ringwegen verbetert, vooral rond het Julianaplein. Automobilisten zijn daardoor minder geneigd routes door woonwijken te kiezen. De ringweg is immers vaak sneller. Wel zullen de verkeersstromen in de stad gaan verschuiven. Op sommige plekken wordt het drukker en op andere plekken wordt het rustiger. Waar dit nodig is, zijn Inrichtingsplannen gemaakt, samen met bewoners, ondernemers en scholen. Deze plannen dragen eraan bij dat de veranderingen op een goede manier in de omgeving worden ingepast.

■ Wat zijn de gevolgen voor de luchtkwaliteit?

In de toekomst is de lucht rond de zuidelijke ringweg schoner dan nu, of de ombouw wel of niet doorgaat. Deze verbetering komt doordat de industrie, de landbouw en het verkeer minder vuile lucht uitstoten. En dat is weer het gevolg van strengere wet- en regelgeving. Die zorgt er overigens al jarenlang voor dat de luchtkwaliteit verbetert. De lucht in Groningen is nu een stuk schoner dan in 2000 of in 1990. Die ontwikkeling naar schonere lucht gaat de komende tijd door.

In het Milieueffectrapport is onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit rond de zuidelijke ringweg. na de ombouw Conclusie van dit onderzoek is dat de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) overal ruimschoots onder de wettelijke maximale grenswaarden uit de Wet milieubeheer blijven. Ook voldoet de luchtkwaliteit aan de aangescherpte Europese waarden die sinds 2015 gelden. Na de oplevering (in 2021) gaan gemeente en provincie Groningen de luchtkwaliteit bij de zuidelijke ringweg meten. Ook omwonenden kunnen dan aan deze metingen meedoen.

■ De weg komt deels onder de grond te liggen. Is dat wel veilig?

Ja. Tussen de Hereweg en het Oude Winschoterdiep

verdwijnt de zuidelijke ringweg onder de grond: hij wordt verdiept aangelegd. Bij het ontwerpen van dit weggedeelte zijn ook brandweer, politie en ambulancediensten betrokken. Het is uniek dat dit al zo vroeg in het proces gebeurt. Voor het verdiepte weggedeelte is een veiligheidsplan gemaakt waarin staat welke voorzieningen en maatregelen noodzakelijk zijn. Het plan is gebaseerd op eisen uit de wet- en regelgeving en op specifieke onderzoeken naar de veiligheid in verdiepte weggedeeltes.

■ Wat verandert er bij zwembad De Papiermolen?

De Papiermolen blijft hét openluchtwembad van Groningen. Maar het nieuwe Julianaplein vraagt wel meer ruimte dan nu. Ook moet er een bergingsvijver blijven bestaan, waarin bij hevige neerslag het water van de Rivierenbuurt kan worden opgevangen. Daarom moet De Papiermolen een stukje grond inleveren. Dit gaat ten koste van struikgewas en een strookje van de ligweide. Het groene karakter van de ligweide blijft behouden, onder andere door de aanleg van een groene wal tussen de ligweide en het nieuwe Julianaplein. De groene wal wordt drie meter hoog en wordt beplant met klimop.

■ Hoe gaat de zuidelijke ringweg eruit zien?

De zuidelijke ringweg wordt een zo groen mogelijke weg, met een begroeide middenberm. Waar mogelijk komen groene zijbermen met bomen. Op sommige plekken zijn geluidsschermen noodzakelijk. Alle geluidsschermen worden met klimplanten begroeid. Zowel aan de kant van de weggebruikers als aan de kant van de bewoners. Er is één uitzondering: op viaducten waar de ringweg belangrijke stedelijke routes kruist, komen transparante schermen. Zo zijn deze routes vanaf de ringweg herkenbaar.



UITNODIGING INLOOPBIJEENKOMSTEN 25 FEBRUARI EN 9 MAART 2016

Heeft u vragen over het wijzigingsbesluit voor de zuidelijke ringweg? Dan bent u van harte welkom op de **twee inloopbijeenkomsten.**

Deze zijn op **donderdag 25 februari** en **woensdag 9 maart** in de **Puddingfabriek** (Viaductstraat 3, Groningen). Van **16.00 tot 21.00 uur.**

NIEUWSBRIEF OVER WIJZIGINGBESLUIT ZUIDELIJKE RINGWEG

Deze nieuwsbrief is voor iedereen die op de hoogte wil blijven van de ombouw van de zuidelijke ringweg.

Oplage: 30.000 exemplaren.

Kijk voor meer informatie op www.aanpakringzuid.nl.

