



Onderwerp Vragen ex art. 41 RvO Partij voor de Dieren over aanleg Ring Zuid

Steller Jeroen Engels

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

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

Ons kenmerk 5192545

Datum 02-09-2015 Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij bieden wij u ons antwoord aan op de door de heer Kelder van de Partij voor de Dieren gestelde vragen over de aanleg van de zuidelijke ringweg. Een aantal vragen gaat in op de actualiteit van de (milieueffect) onderzoeken ter onderbouwing van het Tracébesluit. Wij leiden de beantwoording in met een beknopte toelichting hierop.

De minister van Infrastructuur en Milieu hanteert actuele cijfers als het gaat om het weergeven van de milieueffecten van het project Aanpak Ring Zuid. Het bij het Ontwerp Tracébesluit behorende Milieueffectrapport dateert uit 2013. Ten behoeve van het Tracébesluit (september 2014) is een actualisatie van het milieueffectrapport opgesteld. Dit naar aanleiding van wijzigingen in het plan, die mede naar aanleiding van inspraakreacties hebben plaatsgevonden. De resultaten hiervan zijn weergegeven in de Verschillenrapportage Milieueffecten OTB-TB, zoals wij uw raad hebben toegelicht in onze brief van 29 september 2014 (4619887).

- 1. Als er 6% meer verkeer komt in de gehele stad na aanleg van zuidelijke ring, dan komt er dus veel meer in de zuidelijke wijken. Bent u het met de Partij voor de Dieren eens dat het gebruik van de cijfers die het projectbureau gebruikt niet het realistische beeld tonen? En dat het beter zou zijn om alle cijfers uit een recentelijk onderzoek te nemen en het plan daarop te baseren?*

Nee, in onze brief van 29 september 2014 hebben wij een toelichting gegeven op de actualisatie van de verkeerscijfers ten behoeve van het Tracébesluit.

In de Verschillenrapportage Milieueffecten OTB-TB baseert de minister zich voor het hoofdwegennet (uitsluitend de rijkswegen A28 en A7/N7) op het Verkeersmodel Nederlands Regionaal Model (NRM), versie 2014. Niet op NRM 2011. Het model Groningen Plus is een ander verkeersmodel, dat alleen wordt gebruikt voor het overige (onderliggende) wegennet: de wegen die in beheer zijn bij provincie en gemeente.

Voor de Verschillenrapportage is voor het onderliggende wegennet de actuele, uit 2013 daterende versie van het model Groningen Plus gebruikt. Van een toename van 6% op het onderliggende wegennet in de stad is geen sprake. Op basis van prognoses die met behulp van het model Groningen Plus zijn opgesteld blijkt juist een lichte afname van het verkeer als gevolg van de ombouw van de zuidelijke ringweg.

Overigens laat ook het NRM 2014 een lichte afname van verkeer op het onderliggend wegennet in de stad zien. Het nieuwe model van Rijkswaterstaat leidt dus niet tot andere conclusies voor de effecten op het onderliggend wegennet in de stad.

2. *Waarom wordt er in het veiligheidsplan voor het verdiepte deel geen rekening gehouden met de fijnstof die vrijkomt uit de gaten in het Zuiderplantsoen? Er zijn wellicht bepaalde filtertechnieken die gebruikt zouden kunnen worden? Bekijkt het college mogelijkheden om fijnstof tegen te gaan en/of op te vangen zodat het niet in het Zuiderplantsoen vrijkomt?*

Het luchtonderzoek voor het project Aanpak Ring Zuid wijst erop dat de wettelijke grenswaarden voor fijnstof (en CO₂) nergens worden overschreden in Groningen. Er is dan ook geen reden om tot filtering van de lucht over te gaan. Wij verwachten u dit najaar uw te kunnen informeren over de uitwerking van motie 'Luchtkwaliteit Aanpak Ring Zuid', waarbij wij de mogelijkheden van metingen verkennen.

3. *Is het college het met ons eens dat er binnen een straal van 300m geen gevoelige bestemmingen gebouwd mogen worden; zoals scholen? Ligt de Gomarus school aan de Vondellaan dan niet veel te dichtbij de nieuwe ring?*

De "straal van 300 meter" verwijst waarschijnlijk naar het 'Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' dat in 2008 van kracht geworden. Doel van dit Besluit is om de realisering van scholen en andere gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke (snel)wegen tegen te gaan als op die locatie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit.

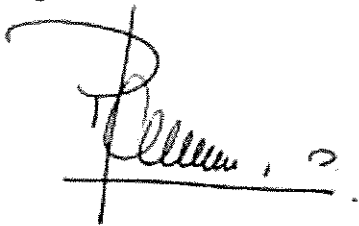
Als een bestuursorgaan het voornemen heeft een besluit te nemen over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, dan moet het onderzoeken of op die locatie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof (PM₁₀) en/of voor stikstofdioxide (NO₂). Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag ter plekke alleen een gevoelige bestemming worden gevestigd als dit niet leidt tot een toename van het aantal ter plaatse verblijvende personen. Dat wil zeggen: geen nieuwbouw, functiewijziging of uitbreiding.

In Groningen komen geen situaties voor van (dreigende) normoverschrijding. Het Tracébesluit vormt dan ook geen belemmering om een gevoelige bestemming in de nabijheid van een drukke weg te realiseren. Het besluit is formeel overigens niet van toepassing op de ombouw van de zuidelijke ringweg, omdat het hier gaat om een wijziging van een bestaande rijksweg en niet om de vestiging van een gevoelige bestemming.

Bij de ombouw van de zuidelijke ringweg is de Wet milieubeheer de maatstaf. Uit het luchtonderzoek blijkt dat rond de zuidelijke ringweg ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden die in deze wet zijn gesteld, zowel in de huidige situatie als in de toekomst. Dit najaar verwachten wij u te kunnen informeren over de mogelijkheden van meetpunten, als uitwerking van de motie "Luchtkwaliteit Aanpak Ring Zuid, van 25 juni 2014.

4. *Is er al een nieuwe locatie voor oefenruimte Het Viadukt (die nu onder de ringweg zit)? Zo ja, hoe wordt de huur geregeld, aangezien ze nu een symbolisch bedrag betalen? Kan het Viadukt op dezelfde autonome wijze blijven voortbestaan?*
Op 21 oktober 2014 hebben wij schriftelijke vragen van de PvdA-fractie beantwoord over de toekomst van Het Viadukt (4652781). Gezien het maatschappelijk belang van Het Viadukt zijn wij overeengekomen dat de gemeente de onderhandelingen zal voeren met Het Viadukt en de gebruikers/huurders trachten te verplaatsen naar een andere locatie. Ons college tracht de huurders/gebruikers met de door de Staat uitgekeerde schadeloosstelling weer in een gelijkwaardige positie terug laten keren in een vervangend pand. Het overleg met het bestuur van Het Viadukt over de mogelijke opties en de condities is nog gaande, maar zal dit jaar tot een uitkomst moeten leiden. Wij houden uw raad op de hoogte.
5. *In 2013 is aanvullend vleermuisonderzoek uitgevoerd middels 4 veldbezoeken in de periode juni-september. Tijdens dit vleermuisonderzoek zijn geen vaste rust en verblijfplaatsen of essentiële vliegroutes of foerageergebieden van vleermuizen aangetroffen die zouden kunnen worden aangetast door realisatie van de Helperzoomtunnel. Hierdoor was toen het aanvragen van een ontheffing op grond van artikel 75 Flora en faunawet niet noodzakelijk.*
In 2013 is aanvullend vleermuisonderzoek uitgevoerd middels 4 veldbezoeken in de periode juni-september. Tijdens dit vleermuisonderzoek zijn geen vaste rust en verblijfplaatsen of essentiële vliegroutes of foerageergebieden van vleermuizen aangetroffen die zouden kunnen worden aangetast door realisatie van de Helperzoomtunnel. Hierdoor was toen het aanvragen van een ontheffing op grond van artikel 75 Flora en faunawet niet noodzakelijk. Het is nu 2015 dus deze cijfers zijn 2 jaar oud. Regelmatig krijgen wij meldingen van burgers die aangeven dat er wel degelijk vleermuizen zitten in dit gebied. Wat als er nu wel vleermuiscolonies zich hebben gevestigd in deze plekken en wel vaste rust- en verblijfplekken hebben? Wordt hier een nieuw onderzoek voor gedaan? Zo niet, wat zijn hiervoor uw redenen?
Met het uitgevoerde vleermuisonderzoek in de procedure voor de Omgevingsvergunning Helperzoomtunnel hebben wij voldaan aan de wettelijke eisen die hiervoor gelden. Er is voor ons geen aanleiding om daar nu vanaf te wijken.

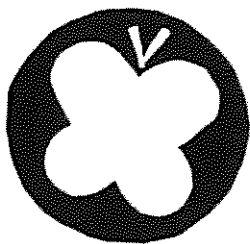
Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink



BIJLAGE

| | |
|-------------------------|-----|
| GEMEENTE GRONINGEN | |
| Pag.no. 5123 656 | 100 |
| Ingek. - 6 JULI 2015 | 100 |
| Dossiernr. M. Schuurman | 100 |
| Archief | |

Schriftelijke vragen aanleg Ring Zuid, juni 2015

Aan het College van Burgemeester en Wethouders,

Grote Markt 1
9712 HN Groningen

Datum: 2 juli 2015

Betreft: schriftelijke vragen door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 41 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen betreffende de aanleg van de ring zuid.

Geachte college,

Via verschillende bewoners van Groningen bereiken ons geluiden over de aanleg van ring Zuid. Deze bewoners zijn bang dat er niet genoeg rekening wordt gehouden met de natuur en de gezondheid en veiligheid van mensen die in de omliggende gebieden wonen. Daarnaast hebben enkelen van hen het gevoel dat er een soort willekeur plaatsvindt aangaande het aanhalen van cijfers waarbij het er op lijkt dat er gewerkt wordt met oude cijfers terwijl recentere cijfers minder gunstig zouden uitpakken voor de Zuidelijke Ringweg. Vandaar dat wij de volgende vragen willen stellen aan het college.

- Het project bureau baseert zich vooral op cijfers van het NRM 2011 om de hoeveelheid verkeer in de wijken aan te tonen. Hierop zijn ook de cijfers van het Groningen plus model gebaseerd. Maar dit zijn verouderde cijfers, ze komen uit 2011. Uit de meest recentelijke gegevens van Rijks waterstaat (de NRM 2014), blijkt dat het verkeer gemiddeld op alle wegen van de stad Groningen met 6% toeneemt na het aanleggen van de Zuidelijke Ringweg. Dit betekent een grote toename van verkeer in de wijken van Groningen Zuid, namelijk van 30-40% (bron: Prof. D. Slotboom van Groningen Verdient Beter).

- *Als er 6% meer verkeer komt in de gehele stad na aanleg van zuidelijke ring, dan komt er dus veel meer in de zuidelijke wijken. Bent u het met de Partij voor de Dieren eens dat het gebruik van de cijfers die het projectbureau gebruikt niet het realistische beeld tonen? En dat het beter zou zijn om alle cijfers uit een recentelijk onderzoek te nemen en het plan daarop te baseren?*

- *Waarom wordt er in het veiligheidsplan voor het verdiepte deel geen rekening gehouden met de fijnstof die vrijkomt uit de gaten in het zuiderplantsoen? Er zijn wellicht bepaalde filtertechnieken die gebruikt zouden kunnen worden? Bekijkt het college mogelijkheden om fijnstof tegen te gaan en/of op te vangen zodat het niet in het zuiderplantsoen vrijkomt?*

- *Is het college het met ons eens dat er binnen een straal van 300m geen gevoelige bestemmingen gebouwd mogen worden; zoals scholen? Ligt de Gomarus school aan de Vondellaan dan niet veel te dichtbij de nieuwe ring? (<http://www.aanpakringzuid.nl/actueel/actueel/bij-u-de-straat-vondellaan/>)*

- *Is er al een nieuwe locatie voor oefenruimte Het Viadukt (die nu onder de ringweg zit)? Zo ja, hoe wordt de huur geregeld, aangezien ze nu een symbolisch bedrag betalen? Kan het Viadukt op dezelfde autonome wijze blijven voortbestaan?*

In 2013 is aanvullend vleermuisonderzoek uitgevoerd middels 4 veldbezoeken in de periode juni-september. Tijdens dit vleermuisonderzoek zijn geen vaste rust en verblijfplaatsen of essentiële vliegroutes of foerageergebieden van vleermuizen aangetroffen die zouden kunnen worden aangetast door realisatie van de Helperzoomtunnel. Hierdoor was toen het aanvragen van een ontheffing op grond van artikel 75 Flora en faunawet niet noodzakelijk.

- Het is nu 2015 dus deze cijfers zijn 2 jaar oud. Regelmatig krijgen wij meldingen van burgers die aangeven dat er wel degelijk vleermuizen zitten in dit gebied. Wat als er nu wel vleermuiscolonies zich hebben gevestigd in deze plekken en wel vaste rust- en verblijfplekken hebben? Wordt hier een nieuw onderzoek voor gedaan? Zo niet, wat zijn hiervoor uw redenen?

Met vriendelijke groet,

Gerjan Kelder
Partij voor de Dieren Groningen

