

Onderwerp Beantwoording vragen ex art. 41 RvO PvdD over de huidige plannen
voor het aanpakken van de 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 RO14.4282094

Datum - 2 APR 2014 Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij doen wij u toekomen ons antwoord op de door de heer Kelder van de Partij voor de Dieren gestelde vragen over de huidige plannen voor de aanpak van de zuidelijke ringweg. De brief van de vragensteller treft u als bijlage aan.

- In het in 2009 gekozen Voorkeurs Alternatief werd uitgegaan van twee parallelle wegen: één voor het stadsverkeer, dat maar liefst tachtig % van het totale verkeer van de zuidelijke ringweg betreft en één voor doorgaand verkeer. In 2011 bleek dat technisch niet mogelijk en is de parallel structuur eenvoudig geschrapt en is men plots met een plan gekomen waarbij het bestemmingsverkeer niet langer via de ring de stad in wordt geleid, maar via het onderliggende wegennet. Om het doorgaande verkeer op de A7/A28 goed door te kunnen laten rijden, vervallen nu belangrijke op- en afritten, waar een groot deel van de 90.000 arbeidsplaatsen in dit gebied gebruik van maakt. Een deel van het stadse verkeer wordt hierdoor gedwongen gebruik te maken van nieuw aan te leggen parallelwegen, zoals langs de Maaslaan, de Vondellaan en de Waterloolaan. Daarnaast zullen dagelijks 40.000 auto's en vrachtwagens een andere route dwars door woonwijken moeten vinden, met grote gevolgen voor de veiligheid en leefbaarheid in met name de zuidelijke wijken. Stadsverkeer staat straks niet meer vast op het Julianaplein, maar op de andere wegen in de stad. Doordat afritten vervallen wordt gebruik van de Zuidelijke Ringweg door stadsverkeer ontmoedigd. Er wordt in feite een nieuwe ringwegstructuur gecreëerd, dwars door woonwijken heen die daar niet op ingericht zijn.*
 - Bent u het met de Partij voor de Dieren eens dat dit project geen verbetering voor de stad oplevert, maar slechts voordeel biedt aan het doorgaande verkeer? Zo nee, waarom niet?*

De vraag bevat een aantal veronderstellingen die een reactie of correctie behoeven:

- Het Bestuurlijk Voorkeurs Alternatief (BVA) was een ontwerp op hoofdlijnen en is in 2010 en 2011 verder uitgewerkt. Bij de uitwerking bleek dat de oorspronkelijke parallelstructuur tot grote nadelen leidde en tot extra verkeer en overlast leidde in de omliggende wijken. Bovendien kwam bij deze structuur de bereikbaarheid van de belangrijke economische functies in de stad in het gedrang, omdat de routes ernaar toe langer werden. Bij de nadere uitwerking van het BVA heeft de projectorganisatie het plan zodanig kunnen aanpassen, dat de parallelstructuur grotendeels kon vervallen. Door het uitgekiende wegontwerp kan het bestemmingsverkeer in de toekomstige situatie meer van de ringweg gebruik maken.
- De vraag kan suggereren dat er meer afritten komen te vervallen dan dat er nieuwe mogelijkheden voor de wijken en economische centra ontstaan. Wij wijzen op de nieuwe of verbeterde aansluitingen op de zuidelijke ringweg, onder meer bij de Laan Corpus den Hoorn, het Vrijheidsplein, het Julianaplein, De Wijert Noord (Vondellaan), de Europaweg en Driebond/Eemspoort. Die nieuwe aansluitingen zorgen ervoor, in combinatie met het wegnemen van knelpunten op de ringweg zelf, dat het verkeer meer gebruik gaat maken van de ringweg in plaats van het onderliggend wegennet.
- De suggestie dat er *“dagelijks 40.000 auto's en vrachtwagens een andere route dwars door woonwijken rijden”* is ongefundeerd. De ringweg is in de nieuwe situatie voor veel bestemmingen het beste alternatief om snel en ongehinderd van A naar B te komen, in plaats via het onderliggend wegennet. In totaal daalt het aantal autokilometers op het onderliggend wegennet van de stad Groningen licht ten opzichte van een situatie zonder project. Dit komt doordat de zuidelijke ringweg op andere manieren op het onderliggend wegennet wordt aangesloten en de westelijke ringweg juist meer verkeer gaat verwerken. De verkeersstromen op het onderliggende wegennet, en met name de zuidelijke wijken, veranderen. Het wordt op sommige plekken drukker en op andere plekken rustiger, vergeleken met de situatie zonder realisatie van het project. Vandaar dat, mede in antwoord op de moties van uw raad, er veel aandacht wordt geschonken aan de verkeersveiligheid op de wegvakken waar het drukker wordt. In de beantwoording van de zienswijzen gaat wij in op de zorgen die zijn geuit en de suggesties die zijn gedaan om de plannen te verbeteren.

Tenslotte, in antwoord op uw vraag: ons college ziet de aanpak van de zuidelijke ringweg als onmiskenbare verbetering voor de stad. De doorstroming van het doorgaande verkeer en de verkeersveiligheid verbeteren, net als de bereikbaarheid van de stad en de belangrijke economische bestemmingen. Voor de stad is de verbetering van de leefbaarheid een belangrijke winst. Dat uit zich niet alleen in een afname van

verkeer op het onderliggende wegennet, maar vooral ook een verbetering van de directe leefomgeving. Tussen de Hereweg en het Oude Winschoterdiep verdwijnt de ringweg uit het zicht. Bovenop de verdiepte ligging komen deksels, waarop het nieuwe Zuiderplantsoen met een afwisseling aan bos, plantsoen en open ruimte de stadswijken Oosterpoort, Linie en Herewegbuurt weer aan elkaar verbindt.

De aanpak van de zuidelijke ringweg biedt voor ons als stad een uitgelezen kans om de weg stedenbouwkundig en landschappelijk beter in te passen. Het wordt een compacte weg met een groene uitstraling: een 'parkway'.

2. *Het verkeer dat op dit moment vanaf de A7 de stad inrijdt, komt stoplichten tegen bij het Julianaplein die in de huidige plannen worden opgeheven. De maximumsnelheid zag de Partij voor de Dieren het liefst teruggeschroefd naar 60/h, maar hiervan wordt beweerd dat het "niet haalbaar" is. Het verkeer van Oost naar West kan dan op een achtbaansweg onbelemmerd doorrijden met een maximumsnelheid van 80 km/h.*
- *Hoe aannemelijk acht u de kans dat het verkeer zich daadwerkelijk aan die 80 km/h houdt, komende vanaf de snelweg?*

Zoals aangegeven in onze brief bij het OTB (28 augustus 2013, RO 13.3850165) gelden voor het ontwerpen van (snel)wegen verschillende eisen en richtlijnen. Voor de zuidelijke ringweg is gebruik gemaakt van het Handboek Wegontwerp Stroomwegen en de maatvoering is afgestemd op een ontwerpsnelheid van 80 kilometer per uur. Het inrichtingsconcept van de 'parkway' zorgt voor een wegbeeld dat de maximale snelheid beperkt tot 80 km/u. In de verdiepte ligging hebben de rijstroken een beperkte breedte, zodat de weggebruiker de weg als een stadsring ervaart, waar de snelheid van 80 km/u bij past. Verder wordt op het gehele tracé de maximumsnelheid aangegeven op matrixborden.

- *De deksels liggen slechts op een deel van de Zuidelijke ringweg. Kunt u nog eens uiteen zetten wat de gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit indien er over dit stuk 100 km/h wordt gereden, 80 of 60?*

Er is in het kader van het Milieu Effect Rapport alleen onderzoek gedaan naar de snelheid van 80 km/u, omdat dit de snelheid is waarop het plan is uitgewerkt.

- *Wat is er eigenlijk mis met een snelheidslimiet van 60 km/h voor een weg die dwars door een stad loopt?*

Een van de doelstellingen van het project is om de doorstroming op de A28 en de N7 te verbeteren en daarmee de bereikbaarheid van de stad en de regio. Om die reden worden onder andere de knooppunten Vrijheidsplein en Julianaplein ongelijkvloers gemaakt en wordt de maximumsnelheid verhoogd van 70 km/uur naar 80 km/uur. Daarnaast is de zuidelijke ringweg is als N7 onderdeel van Rijksweg 7 en heeft daarmee de status van een autoweg en is onderdeel van de E22, een internationale route,. Op een autoweg geldt normaliter een maximumsnelheid van 100 km/uur. Rijk, provincie en

gemeente hebben in 2009 samen gekozen om voor de zuidelijke ringweg op basis van de lokale situatie een uitzondering te maken en te kiezen voor een maximumsnelheid van 80 km/uur in plaats van 100 km/uur. De reden hiervoor is dat het tracé door stedelijk gebied gaat, en er weinig extra ontwerpruimte beschikbaar is.

3. *Een verbeterde ringweg zou de bereikbaarheid van de stedelijke dynamo's moeten verbeteren. Dat dat gebeurt met dit project is nog niet aangetoond. De bereikbaarheid van het UMCG wordt misschien zelfs slechter, omdat ook de afslag hier wellicht verdwijnt. Wellicht: want voor twintig miljoen euro extra kan hier toch een afslag worden aangelegd.*

- *Bent u het eens met deze analyse? Zo nee, waarom niet?*

Nee. Naast een verbetering van de doorstroming van het doorgaande verkeer is het verbeteren van de bereikbaarheid van de belangrijke economische bestemmingen een belangrijke doelstelling van het project ARZ. In het MER is de bereikbaarheid per dynamo niet onderzocht. Wel is naast onderzoek naar de verkeerseffecten op het hoofdwegennet, onderzoek gedaan naar de verkeerseffecten op het onderliggend wegennet. Hierbij is gekeken naar verandering in intensiteiten, verandering van kruispuntvertragingen, zogenoemde IC/verhoudingen (criteria voor doorstroming) en voertuigkilometers. De verkeersprognoses tonen dat gemiddeld genomen zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet de verliestijd per gereden kilometer als gevolg van het project daalt. Dat betekent dat het project een positief effect heeft op de doorstroming; voertuigen zijn sneller op hun bestemming. In combinatie met de reiswinst en de betere doorstroming op de zuidelijke ringweg levert dat een impuls aan de bereikbaarheid op. In zijn algemeenheid kan daarmee worden gesteld dat door de positieve effecten van het project op de doorstroming de effecten op de bereikbaarheid van de stad en regio (inclusief dynamo's) verbeteren. Enkele punten op het onderliggend wegennet zijn qua doorstroming nog een aandachtspunt. Deze zijn benoemd in de Toelichting op het OTB en worden richting het TB opgelost (zie Toelichting op het OTB, pagina 40-41).

- *Hoe oordeelt u over een plan van 624 mln euro waarbij door beknipting van 20 mln euro de bereikbaarheid van één van de grootste dynamo's van de stad, zo niet de grootste, alleen maar slechter wordt?*

Het taakstellend budget van 624 miljoen euro (prijspeil 2007) is voldoende om het voorgestelde plan uit te voeren en de gestelde doelen, waaronder verbetering van de bereikbaarheid van de stad, te bereiken. Eén van de optimalisaties die wellicht uitgevoerd kunnen worden als de aanbesteding goedkoper uitvalt is een volledige aansluiting van de zuidelijke ring op de Europaweg. Deze optimalisatie is voor het plan niet noodzakelijk omdat er goede alternatieve routes bestaan.

4. *De huidige plannen voor de aanpak van de ringweg zijn tot stand gekomen onder de Crisis- en Herstelwet, een wet die bedoeld was als tijdelijke wet. Hierdoor kon in 2009 een verplicht zorgvuldig onderzoek*

naar mogelijke alternatieven vervallen en inspraak- en bezwaarprocedures bekort worden. De Partij voor de Dieren heeft via haar senator in de Eerste Kamer, Niko Koffeman, deze wet nog even kunnen uitstellen maar heeft invoering niet kunnen voorkomen. De huidige vorm van crisisbestrijding via het buiten werking stellen van delen van het democratisch proces via de Crisis- en Herstelwet en de aanleg van meer wegen en andere infrastructurele werken geeft blijk van een gebrek aan duurzame toekomstvisie. De Aanpak Ring Zuid is inderdaad niet alleen goed voor het doorgaande verkeer, maar ook voor de bouwsector.

- *Bent u het met de Partij voor de Dieren eens dat het project Aanpak Ring Zuid, dat tot zeer veel maatschappelijke onrust leidt, veel geld kost en bij daadwerkelijke uitvoering jarenlang voor zeer veel overlast zal leiden, niet via de Crisis- en Herstel wet op een versnelde wijze door besluitvormingsprocessen heen zou moeten worden gemoffeld? Zo nee, waarom niet?*

Nee. In de Crisis- en Herstelwet is geborgd dat de gewenste snelheid en slagvaardigheid niet ten koste gaat van de zorgvuldigheid van de planuitwerking en besluitvorming. Daar bovenop hebben wij steeds bijzondere aandacht besteed aan de communicatie met en inbreng van omwonenden, bedrijven en instellingen en weggebruikers.

5. *Hoe verklaart u als duurzame, groene en fietsvriendelijke stad een project te willen uitvoeren dat leidt tot meer verkeer in de wijken en dus tot minder veiligheid voor fietsers?*

De veronderstelling is onjuist: de Aanpak Ring Zuid zorgt juist ervoor dat het verkeer meer gebruik maakt van de ringweg in plaats van het onderliggend wegennet. De verkeersstromen op het onderliggend wegennet veranderen ten gevolge van het project. Het wordt op sommige plekken drukker en op andere rustiger, vergeleken met de referentiesituatie (situatie zonder realisatie van het project). In totaal daalt het aantal autokilometers op het onderliggend wegennet van de stad Groningen licht. Dit komt doordat de zuidelijke ringweg op andere manieren op het onderliggend wegennet wordt aangesloten, en de westelijke ringweg juist meer verkeer gaat verwerken. Met bewoners en scholen zijn Ontwerp inrichtingsplannen gemaakt, om de veranderingen op een acceptabele manier in de omgeving in te passen. Dit geldt voor de Vondellaan, waar het een stuk drukker wordt dan het nu is. Voor Helpman zorgt een plan met verkeersmaatregelen ervoor dat het verkeer zich evenwichtig over de zuidelijke stadswijken verspreidt en dat de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Op deze wijze worden de leefbaarheid en de verkeersveiligheid gegarandeerd.

6. *Kent u de brief van 8 maart van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen aan Provinciale Staten van Groningen. In deze brief wordt de provincie gewezen op het grote risico van overschrijding van het taakstellende budget van 624 mln. Een citaat: "Bovendien is het merkwaardig dat in de aanloop naar het bestuurlijk voorkeursalternatief*

een plan voor een verdiepte ligging aanvankelijk is ingeschat op 940 miljoen euro, en men bij het gekozen alternatief ineens “slechts” op de genoemde 582 tot 715 miljoen euro uitkwam. En dat terwijl het “duurdere” plan voor een verdiepte ligging niet eens in deksels voorzag maar in een volledig open bak!”

- *Zou u hierop willen reageren?*

Ja. De uitwerkingen in eerdere fasen van het project waren globale uitwerkingen met bijbehorende globale ramingen. Bij het Bestuurlijk Voorkeursalternatief hoorde een taakstellend budget van 624 mln. euro, en de opdracht aan de projectorganisatie was om de raming voor het plan hier binnen te houden. Voordat de planstudie is gestart is in 2010 veel werk verricht aan het doorvoeren van versoberingen, bijvoorbeeld het schrappen van het gedeelte weg op palen en een geoptimaliseerd Vrijheidsplein. Dit heeft bijna 80 miljoen euro opgeleverd, en een akkoord van de minister om te starten met de planstudie.

- *Klopt het dat overschrijdingen van het budget niet voor rekening van de gemeente komen?*

Ja. In de bestuursovereenkomst ‘zuidelijke ringweg fase 2’ zijn de bepalingen uit het Regio Specifiek Pakket (RSP) convenant opgenomen. Financiële meeen tegenvallers van de RSP opgenomen projecten, waaronder de aanpak van de zuidelijke ringweg, worden binnen het RSP verrekend. De provincie Groningen is beheerder van het Groninger deel van het RSP-convenant en is daarmee de risicodragende partij. Voor de volgende fase, de aanbesteding en uitvoering, wordt een realisatieovereenkomst voorbereid. Deze overeenkomst wordt tevens aan uw raad voorgelegd.

7. *Een citaat van de website van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg: “Uit de verkeerscijfers, die onder dreiging van een gerechtelijke procedure bij de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid zijn verkregen, blijkt bovendien dat de bestaande knelpunten in het wegennet, zoals het Hoendiep en de Griffeweg, door de ombouw juist zwaarder belast zullen worden en zullen leiden tot een slechtere bereikbaarheid op het stedelijk wegennet.”*

- *Is het correct dat deze cijfers pas zijn verstrekt na dreiging van een gerechtelijke procedure? Zo ja, waarom en wat is uw mening hierover?*

Zoals u weet investeren wij in een actieve informatievoorziening richting inwoners en ondernemers, zie onze gezamenlijke inspanning van gemeente en provincie op het gebied van ‘open data’. Een belangrijke voorwaarde is dat de informatie betrouwbaar en gevalideerd is, zodat de ontvanger/ geïnteresseerde ook daadwerkelijk goed geholpen is in de informatievraag.

In het door u aangehaalde voorbeeld duurde het verstrekken van een deel van de gegevens volgens de projectorganisatie enige tijd, omdat dit deel nog niet op juistheid was gecontroleerd door het ministerie. De Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg was hiervan op de hoogte. De Stichting heeft ervoor gekozen ondanks dat naar de rechter te stappen, terwijl zij op de

hoogte waren dat op dezelfde dag de informatie verstrekt zou worden. De Stichting heeft vervolgens zelf het beroepschrift weer ingetrokken.

8. *Onlangs heeft de raad een motie aangenomen waarin het college werd opgeroepen de variant Kamminga te onderzoeken, waarbij sprake is van een halve aansluiting op de Hereweg.*
- *Is het correct dat een daadwerkelijk besluit over deze kwestie door de Stuurgroep Aanpak Ring Zuid wordt genomen en dat de gemeenteraad daarna met een voldongen feit wordt geconfronteerd?*
 - *Bent u het met de Partij voor de Dieren eens dat het college moet uitvoeren, maar dat het aan de raad is om politieke afwegingen te maken?*
 - *Hoe verhoudt zich deze kwestie volgens u tot de veel besproken bestuurscultuur, waarbij altijd wordt gesteld dat de raad meer aan de voorkant van het besluitvormingsproces zou moeten zitten?*

Zoals u weet is de Stuurgroep Aanpak Ring Zuid geen besluitvormend gremium, maar wordt in de stuurgroep de besluitvorming door de bevoegde gezagen voorbereid. Zo is de Minister van Infrastructuur en Milieu het bevoegd gezag voor het Tracébesluit, en is ons college het bevoegd gezag voor de inrichtingsplannen en de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel.

In de Nota van Antwoord, die bij het Tracébesluit, de inrichtingsplannen en de omgevingsvergunning van de Helperzoomtunnel wordt gepubliceerd, zullen wij uitgebreid ingaan nieuwe inzichten de zienswijzen (waaronder de moties van de raad), verbeteringen en actuele verkeerscijfers.

Voorafgaand aan de definitieve besluitvorming over het Tracébesluit, de ontwerp inrichtingsplannen en omgevingsvergunning informeren wij uw raad hierover middels een brief waarmee wij u in gelegenheid willen stellen wensen en bedenking te uiten, zodat deze afgewogen kunnen worden door de minister of ons college. Deze stap is het vervolg op de consultatie bij het OTB en de ontwerp inrichtingsplannen. In onze brief van 15 januari jl. (RO13.4091882) hebben wij aangegeven dat wij het totale overzicht waarmee de eindbalans inhoudelijk en financieel kan worden opgemaakt in het tweede kwartaal van 2014 verwachten.

Wij laten het oordeel over de betrokkenheid van de raad bij de besluitvorming graag over aan uw raad.

9. *Op het platteland van Groningen worden megastallen “landschappelijk ingepast” door er wat bomen en struiken omheen te zetten. “Schaamgroen”, noemt de Partij voor de Dieren dit. Zoiets lijkt ook met het huidige plan Aanpak Ring Zuid aan de hand te zijn: het deksel dat het Sterrebos moet herstellen lijkt te moeten verbloemen dat ook de ruimtelijke kwaliteit niet beter wordt door dit plan. Het Julianaplein wordt zes meter hoger dan hij nu is en vormt een nieuwe barrière in de stad. Ook de andere doelstellingen, betere doorstroming op het onderliggend wegennet, een betere bereikbaarheid van belangrijke*

bestemmingen in de stad, vergroting van veiligheid en leefbaarheid, worden niet gehaald. Op ééntje na: een betere doorstroming op het hoofdwegennet.

- *Bent u bereid de verdere uitwerking van dit ontwerp, dat slechts één van zijn zes doelstellingen haalt en wel degeen die het minst in het belang van de stad is, aan te houden? Zo nee, waarom niet?*

Wij zijn het niet met uw veronderstelling eens. Onder vraag 1 hebben wij aangegeven welke doelen de aanpak van de zuidelijke ringweg realiseren en waarom wij dit project een grote winst voor de stad vinden. Op basis van het OTB/MER concludeerden wij dat het project zorgt voor een bereikbare stad en regio in de toekomst, met een goede doorstroming op de A7 en een verbetering van de verkeersveiligheid. Tevens zorgt het plan voor verbetering van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van de directe omgeving van de zuidelijke ringweg. In hoofdstuk 10 van de Toelichting op het OTB staat een nadere onderbouwing van het doelbereik.

Wij zullen gezamenlijk de resultaten van de inspraak afwegen en het plan zo mogelijk verbeteren. In afwachting van deze aanpassingen zijn wij, ook gezien de zienswijzen van uw raad, geen aanleiding de plannen aan te houden.

- *Bent u bereid het huidige ontwerp Aanpak Ring Zuid in de koelkast te zetten en opnieuw ALLE mogelijke alternatieven te bekijken? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer kunnen wij een voorstel van uw kant hiertoe verwachten?*

Vooruitlopend op de afweging van de ingediende zienswijze beantwoordt ons college deze vraag ontkennend. Enerzijds omdat het plan voor de stad een aanzienlijke verbetering is (zie vraag 1) en anderzijds om dat de alternatieve uitvoering zijn afgewogen.

Het plan voor de zuidelijke ringweg kent een lange geschiedenis, waarin onderzoek is gedaan naar verschillende alternatieven in een Verkenning (2000-2007) en een Verlengde Verkenning (2008-2009). Het ging daarbij niet alleen om alternatieven op het bestaande tracé, maar ook een nieuw tracé ten noorden van het bestaande tracé en verschillende varianten voor een nieuw tracé ten zuiden van de stad Groningen. Deze alternatieven zijn met elkaar vergeleken op criteria als oplossend vermogen, milieueffecten, ruimtelijke kwaliteit, draagvlak en kosten. Het resultaat van de Verlengde Verkenning is dat geen van de onderzochte alternatieven voldeed aan alle criteria.

Een belangrijke constatering was dat het merendeel van het verkeer (ca. 80%) dat nu gebruik maakt van de zuidelijke ringweg in de stad moet zijn of er vandaan komt. Dit betekent dat de bestudeerde alternatieven buiten het bestaand tracé de verkeersproblemen op de zuidelijke ringweg niet oplossen. De afstand tot de economische bestemmingen, de voorzieningen en de woonwijken in de stad is dan te groot. Doordat het verkeer blijft groeien, zou de zuidelijke ringweg ook met de aanleg van een tracé buiten de stad nog steeds grote hoeveelheden verkeer trekken. Door ombouw van het bestaande

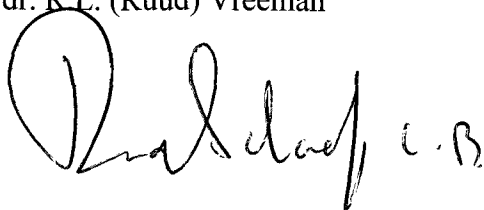
tracé voorkomt dat het bestemmingsverkeer op de ring in de toekomst vanwege vertraging zal kiezen voor een route door de stadswijken.

De (gedeeltelijk) ondergrondse alternatieven op het bestaande tracé hebben voldoende oplossend vermogen, kennen veel draagvlak en hebben ruimtelijk een goede inpassing, maar zijn vanwege de verkeerskundige eisen ten aanzien van lokaal en doorgaand verkeer niet realiseerbaar binnen het gestelde budget. De bovengrondse alternatieven op het bestaande tracé zijn financieel haalbaar, maar zijn te weinig probleemoplossend, voornamelijk op het aspect ruimtelijke kwaliteit. In het verlengde hiervan is het draagvlak vanuit het publiek voor deze alternatieven laag. Kortom, geen van de onderzochte alternatieven bood de gewenste oplossing.

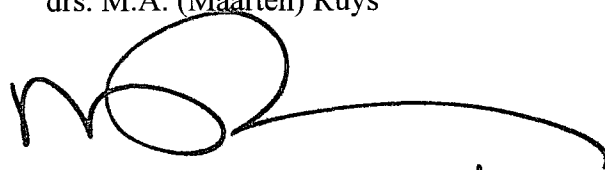
Op basis van de uitkomsten van beide verkenningen is vervolgens het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) ontwikkeld: de oplossing op het bestaande tracé met een deels verdiepte ligging. Het BVA vormt een combinatie en optimalisatie van de meest kansrijke varianten van de bestudeerde alternatieven wat betreft bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en financiële haalbaarheid. De afspraken over het BVA zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst die de bestuurders op 10 november 2009 hebben ondertekend. Het BVA bestond uit een ontwerp op hoofdlijnen, dat in de planstudiefase (2010-2014) verder is uitgewerkt in het ontwerp zoals dit in het OTB/MER is gepresenteerd. Op basis van ingediende zienswijzen en nadere inzichten komt het uiteindelijke TB-ontwerp tot stand.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ruud Vreeman', with a large initial 'R'.

de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Maarten Ruys', with a large initial 'M'.

2014
nr. 38

BIJLAGE



Aan het college van Burgemeester en Wethouders

Grote Markt 1

9712 HN Groningen

Datum: 15 maart 2014

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 huidige plannen voor het aanpakken van de Zuidelijke Ringweg

Geacht college,

Het is niet onopgemerkt gebleven dat de Partij voor de Dieren niet langer instemt met de huidige plannen voor de vernieuwing van de Zuidelijke Ringweg. Het plan is echter niet het plan dat er in 2009 lag: in 2011 is besloten de parallel structuur te laten vervallen. Mede dankzij de uitstekende informatievoorziening van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg zien wij het hele plaatje steeds beter. En beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald, denken wij nu.

Wethouder Joost van Keulen zei afgelopen vrijdag in het Dagblad van het Noorden: "Het is volstrekt helder dat het beter moet..." Wij zijn blij dat de wethouder in ieder geval erkent dat het plan "zijn beperkingen kent". Middels het stellen van onderstaande vragen hopen wij te ontdekken in hoeverre het college het met de Partij voor de Dieren eens is dat het plan zoals het er nu ligt, niet door moet gaan.

"De Vondellaan is wel een buikpijn onderdeel. Ik vraag me af of daar een goede oplossing voor komt. Zo eerlijk moet je zijn", aldus wethouder van Keulen in hetzelfde interview. Wij waarderen de eerlijkheid van de wethouder en willen u graag de volgende vragen stellen over deze kwestie, waarbij wij hopen op net zulke eerlijke antwoorden.

1. In het in 2009 gekozen Voorkeurs Alternatief werd uitgegaan van twee parallelle wegen: één voor het stadsverkeer, dat maar liefst tachtig % van het totale verkeer van

de zuidelijke ringweg betreft en één voor doorgaand verkeer. In 2011 bleek dat technisch niet mogelijk en is de parallel structuur eenvoudig geschrapt en is men plots met een plan gekomen waarbij het bestemmingsverkeer niet langer via de ring de stad in wordt geleid, maar via het onderliggende wegennet. Om het doorgaande verkeer op de A7/A28 goed door te kunnen laten rijden, vervallen nu belangrijke op- en afritten, waar een groot deel van de 90.000 arbeidsplaatsen in dit gebied gebruik van maakt. Een deel van het stadse verkeer wordt hierdoor gedwongen gebruik te maken van nieuw aan te leggen parallelwegen, zoals langs de Maaslaan, de Vondellaan en de Waterloolaan. Daarnaast zullen dagelijks 40.000 auto's en vrachtwagens een andere route dwars door woonwijken moeten vinden, met grote gevolgen voor de veiligheid en leefbaarheid in met name de zuidelijke wijken. Stadsverkeer staat straks niet meer vast op het Julianaplein, maar op de andere wegen in de stad. Doordat afritten vervallen wordt gebruik van de Zuidelijke Ringweg door stadsverkeer ontmoedigd. Er wordt in feite een nieuwe ringwegstructuur gecreëerd, dwars door woonwijken heen die daar niet op ingericht zijn.

- Bent u het met de Partij voor de Dieren eens dat dit project geen verbetering voor de stad oplevert, maar slechts voordeel biedt aan het doorgaande verkeer? Zo nee, waarom niet?

- 2. Het verkeer dat op dit moment vanaf de A7 de stad inrijdt, komt stoplichten tegen bij het Julianaplein die in de huidige plannen worden opgeheven. De maximumsnelheid zag de Partij voor de Dieren het liefst teruggeschroefd naar 60/h, maar hiervan wordt beweerd dat het "niet haalbaar" is. Het verkeer van Oost naar West kan dan op een achtbaansweg onbelemmerd doorrijden met een maximumsnelheid van 80 km/h.
 - Hoe aannemelijk acht u de kans dat het verkeer zich daadwerkelijk aan die 80 km/h houdt, komende vanaf de snelweg?
 - De deksels liggen slechts op een deel van de Zuidelijke ringweg. Kunt u nog eens uiteen zetten wat de gevolgen zijn voor de luchtkwaliteit indien er over dit stuk 100 km/h wordt gereden, 80 of 60?
 - Wat is er eigenlijk mis met een snelheidslimiet van 60 km/h voor een weg die dwars door een stad loopt?

- 3. Een verbeterde ringweg zou de bereikbaarheid van de stedelijke dynamo's moeten verbeteren. Dat dat gebeurt met dit project is nog niet aangetoond. De bereikbaarheid van het UMCG wordt misschien zelfs slechter, omdat ook de afslag hier wellicht verdwijnt. Wellicht: want voor twintig miljoen euro extra kan hier toch een afslag worden aangelegd.
 - Bent u het eens met deze analyse? Zo nee, waarom niet?
 - Hoe oordeelt u over een plan van 624 mln euro waarbij door beknipting van 20 mln euro de bereikbaarheid van één van de grootste dynamo's van de stad, zo niet de grootste, alleen maar slechter wordt?

4. De huidige plannen voor de aanpak van de ringweg zijn tot stand gekomen onder de Crisis- en Herstelwet, een wet die bedoeld was als tijdelijke wet. Hierdoor kon in 2009 een verplicht zorgvuldig onderzoek naar mogelijke alternatieven vervallen en inspraak- en bezwaarprocedures bekort worden. De Partij voor de Dieren heeft via haar senator in de Eerste Kamer, Niko Koffeman, deze wet nog even kunnen uitstellen maar heeft invoering niet kunnen voorkomen. De huidige vorm van crisisbestrijding via het buiten werking stellen van delen van het democratisch proces via de Crisis- en Herstelwet en de aanleg van meer wegen en andere infrastructurele werken geeft blijk van een gebrek aan duurzame toekomstvisie. De Aanpak Ring Zuid is inderdaad niet alleen goed voor het doorgaande verkeer, maar ook voor de bouwsector.
- Bent u het met de Partij voor de Dieren eens dat het project Aanpak Ring Zuid, dat tot zeer veel maatschappelijke onrust leidt, veel geld kost en bij daadwerkelijke uitvoering jarenlang voor zeer veel overlast zal leiden, niet via de Crisis- en Herstel wet op een versnelde wijze door besluitvormingsprocessen heen zou moeten worden gemoffeld? Zo nee, waarom niet?
5. Hoe verklaart u als duurzame, groene en fietsvriendelijke stad een project te willen uitvoeren dat leidt tot meer verkeer in de wijken en dus tot minder veiligheid voor fietsers?
6. Kent u de brief van 8 maart van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen aan Provinciale Staten van Groningen? ¹ In deze brief wordt de provincie gewezen op het grote risico van overschrijding van het taakstellende budget van 624 mln. Een citaat: "Bovendien is het merkwaardig dat in de aanloop naar het bestuurlijk voorkeursalternatief een plan voor een verdiepte ligging aanvankelijk is ingeschat op 940 miljoen euro, en men bij het gekozen alternatief ineens "slechts" op de genoemde 582 tot 715 miljoen euro uitkwam. En dat terwijl het "duurdere" plan voor een verdiepte ligging niet eens in deksels voorzag maar in een volledig open bak!"
- Zou u hierop willen reageren?
 - Klopt het dat overschrijdingen van het budget niet voor rekening van de gemeente komen?
7. Een citaat van de website van Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg: "Uit de verkeerscijfers, die onder dreiging van een gerechtelijke procedure bij de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid zijn verkregen, blijkt bovendien dat de bestaande knelpunten in het wegennet, zoals het Hoendiep en de Griffeweg, door de ombouw juist zwaarder belast zullen worden en zullen leiden tot een slechtere bereikbaarheid op het stedelijk wegennet." ²

¹ <http://zuidelijkeringweg.nl/assets/files/zrwfinan.pdf>

² <http://zuidelijkeringweg.nl/zuidelijke-ringweg1/achtergrond-stand-van-zaken>

- Is het correct dat deze cijfers pas zijn verstrekt na dreiging van een gerechtelijke procedure? Zo ja, waarom en wat is uw mening hierover?
8. Onlangs heeft de raad een motie aangenomen waarin het college werd opgeroepen de variant Kamminga te onderzoeken, waarbij sprake is van een halve aansluiting op de Hereweg.
- Is het correct dat een daadwerkelijk besluit over deze kwestie door de Stuurgroep Aanpak Ring Zuid wordt genomen en dat de gemeenteraad daarna met een voldongen feit wordt geconfronteerd?
 - Bent u het met de Partij voor de Dieren eens dat het college moet uitvoeren, maar dat het aan de raad is om politieke afwegingen te maken?
 - Hoe verhoudt zich deze kwestie volgens u tot de veel besproken bestuurscultuur, waarbij altijd wordt gesteld dat de raad meer aan de voorkant van het besluitvormingsproces zou moeten zitten?
9. Op het platteland van Groningen worden megastallen “landschappelijk ingepast” door er wat bomen en struiken omheen te zetten. “Schaamgroen”, noemt de Partij voor de Dieren dit. Zoiets lijkt ook met het huidige plan Aanpak Ring Zuid aan de hand te zijn: het deksel dat het Sterrebos moet herstellen lijkt te moeten verbloemen dat ook de ruimtelijke kwaliteit niet beter wordt door dit plan. Het Julianaplein wordt zes meter hoger dan hij nu is en vormt een nieuwe barrière in de stad. Ook de andere doelstellingen, betere doorstroming op het onderliggend wegennet, een betere bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen in de stad, vergroting van veiligheid en leefbaarheid, worden niet gehaald. Op ééntje na: een betere doorstroming op het hoofdwegennet.
- Bent u bereid de verdere uitwerking van dit ontwerp, dat slechts één van zijn zes doelstellingen haalt en wel degenen die het minst in het belang van de stad is, aan te houden? Zo nee, waarom niet?
 - Bent u bereid het huidige ontwerp Aanpak Ring Zuid in de koelkast te zetten en opnieuw ALLE mogelijke alternatieven te bekijken? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer kunnen wij een voorstel van uw kant hiertoe verwachten?

Met vriendelijke groet,

Partij voor de Dieren

Gerjan Kelder