

*Aan: de leden van de gemeenteraad Groningen*

Groningen, 9 juni 2014

Geachte raadsleden,

U geeft binnenkort uw laatste instructies aan de wethouder mee voordat de minister het tracébesluit vaststelt. Aan uw moties die u vorig jaar hebt ingediend, en die als zienswijze aan de minister zijn meegegeven, is op belangrijke punten geen gehoor gegeven. Ook is er nog veel onduidelijkheid over de gevolgen van het project. We noemen er hieronder een aantal, en doen een voorstel aan uw raad hoe hiermee om te gaan.

We benadrukken nogmaals dat de stichting pleit voor uitstel van het tracébesluit en hernieuwd onderzoek naar alternatieve oplossingen waarbij het doorgaande verkeer volledig gescheiden wordt van het lokale verkeer, en zodoende de huidige zuidelijke ringweg met de bestaande aansluitingen behouden blijft voor het lokale verkeer.

### **beter onderzoek**

Nog altijd is volstrekt onduidelijk wat precies de gevolgen van het project zijn voor de bereikbaarheid van de economische dynamo's in de stad. De projectorganisatie komt niet verder dan een paar kengetallen, waarbij alleen die voor het doorgaande verkeer op de A7 overtuigend positief zijn. Een MKBA is niet gemaakt, laat staan dat er gemonetariseerde cijfers zijn over de stedelijke bestemmingen. Bovendien is onduidelijk hoe hoog de schade is die de stad lijdt als gevolg van de aanleg van het project, pal op de belangrijkste verkeersader van de stad. Door het wegvallen van de Hereweg-aansluiting verplaatst het verkeer naar de Europaweg, de westelijke ring en de Helperzoomtunnel. In ieder geval de binnenstad, Zernike en het UMCG worden hierdoor minder goed bereikbaar.

Het zou goed zijn als de raad zou vragen om een MKBA volgens de OEI-leidraad van Rijkswaterstaat, zoals Rijkswaterstaat gewoon is te doen in andere grote wegenprojecten. De stichting Leefomgeving heeft eerder een eigen berekening gemaakt waaruit blijkt dat het project voor de stad sterk negatief uitpakt (het kost de stad 160 miljoen, en de ondernemers in de stad 100 miljoen omzet). Als u overtuigd bent van het nut en de noodzaak van dit project, zou het vreemd zijn als u niet benieuwd was naar de opbrengsten ervan.

### **risico-reservering**

De modellen van Rijkswaterstaat geven geen garantie over de werkelijke verkeersafwikkeling na afronding van het project, zo geeft de projectorganisatie zelf ook aan. Een vrij eenvoudige situatie voortkomend uit de eerdere aanpassingen aan het Julianaplein - de afslag richting binnenstad vanaf Drachten - moest binnen een jaar al worden afgesloten omdat deze leidde tot grote stremmingen op de ring.

De mega-ingreep die nu voorligt is vele malen groter, en complexer. U kunt er dus gerust vanuit gaan dat na afronding van het project op verschillende plaatsen in de stad maatregelen

nodig zijn. Uit het MER blijkt nu al dat het veel drukker wordt op de westelijke ring en de Europaweg. Ook andere plekken in de stad (Griffeweg, Hoendiep, van Ketwich Verschuurlaan, Peizerweg) worden fors drukker door de ombouw van de ring. Maatregelen kunnen na de ombouw niet meer worden gefinancierd uit het project en zijn voor rekening van de gemeente. Wij pleiten daarom voor een risico-reservering (uit het projectbudget).

### **Kamminga-variant**

Stadler en verkeerskundige Arthur Kamminga heeft (binnen de scope van het project) een voorstel gedaan om de Hereweg rechtstreeks aan te sluiten op de A28. Dit leidt tot minder verkeer op het onderliggend wegennet, en tot een forse verbetering van de situatie in de Maaslaan. Volgens de projectorganisatie leidt deze variant echter tot een onwenselijke toename van het verkeer op de Vondellaan van 2500 auto's. Dit is een vreemd argument, omdat de projectorganisatie er met inrichtingsplannen in Helpman in zegt te slagen een onwenselijke verkeerstoename op de Helperbrink sterk in te dammen. Dat moet met nieuwe plannen voor de Wijert ook kunnen, en wij zijn dan ook van mening dat de projectorganisatie dit nader dient uit te werken. Overigens is de noodzaak van de Kamminga-variant tekenend voor de gevolgen van de plannen op het onderliggend wegennet. De problemen worden ermee verzacht, maar beslist niet opgelost.

### **snellheid**

Over de mogelijke snelheidsverlaging schrijft de projectorganisatie dat 'dit niet past bij de status van de A7/N7 als autoweg'. Het gaat hier echter om de ringweg van de stad Groningen, waarop 80% van de gebruikers een lokale bestemming of herkomst heeft. Ook biedt snelheidsverlaging nieuwe mogelijkheden om de ringweg compacter in te passen (zie ook het rapport Blom). Gezien de grote hoeveelheid verkeer die van de zuidelijke ringweg gebruik maakt, nu en in de toekomst, lijkt ons een onderzoek naar de effecten van verschillende snelheden op inpassing, geluid en lucht dan ook geboden, conform de eerdere wens van uw raad. Overigens, als het belang van de Rijksweg zo duidelijk botst met dat van de stad, ligt een alternatief tracé voor doorgaand verkeer dan niet meer voor de hand?

### **fietsers**

Er wordt een nieuw tweebaans fietspad aangelegd aan de westzijde van de Helperzoom. Dit wordt door gemeente en provincie gefinancierd. Er moet hiervoor een groot stuk groen en een aantal monumentale bomen wijken. Dit is vreemd, omdat er op dit moment al een goed functionerend fietspad aan weerszijden van de Helperzoom ligt. Wij kunnen niet anders dan concluderen dat deze dure en groenvernietigende ingreep noodzakelijk is om de veiligheid van de fietsers te garanderen wanneer het verkeer door de aanleg van RingZuid op de Helperzoom sterk toeneemt. Ook kan met de verplaatsing naar de westkant worden bespaard op de aanleg van een nieuwe fietsbrug op de plek waar het fietspad aan de oostzijde de nieuw aan te leggen Helperzoomtunnel-mond zou kruisen. Wij pleiten voor handhaving van het fietspad aan de oostzijde van de Helperzoom, inclusief fietsbrug, gefinancierd uit het project Aanpak Ring Zuid.

Hoewel er fietstunnels worden aangelegd bij de op- en afritten van de A28 bij het Julianaplein, blijven er 2 wellicht nog gevaarlijker punten voor fietsers bestaan: de ongelijkvloerse kruising met het nieuwe Emmaviaduct, waar 18000 auto's moeten worden gekruist, en de ongelijkvloerse kruising bij de Vondellaan, waar 11500 auto's moeten worden gekruist. Wij pleiten ook hier voor 2 fietstunnels vanwege de grote aantallen scholieren die hiervan gebruik maken..

### **groen en onderhoud**

Er is voor zover wij weten niets geregeld voor het onderhoud van al het groen dat in de plannen wordt voorgespiegeld. Wie kijkt naar het bestaande Julianaplein kan niet anders dan concluderen dat het onderhoud van groen voor de gemeente bepaald geen prioriteit heeft. Wij pleiten daarom ook voor een (voorgefinancierd) groenbeheerplan, bij voorkeur binnen de scope van het project, zodat de stad ook zekerheid heeft over het groen uit de mooie plaatjes nadat het Rijk haar weg heeft aangelegd en haar handen er vanaf trekt. De kosten daarvan bedragen inclusief borging van toekomstig onderhoud en vervanging ongeveer 5 miljoen, uitgaande van in totaal 10 hectare.

### **Sterrebos-deksel**

Stadje Victor van der Veen stelt dat brandveiligheidseisen voorschrijven dat er rond de dekselgaten een dragende weg moet worden aangelegd. Wij pleiten voor duidelijkheid hierover. Het heeft ingrijpende gevolgen voor de kwaliteit van het voorgespiegelde 'aangeheelde' Sterrebos, en kan ook belangrijke gevolgen hebben voor de 3 meter hoge geluidsschermen voor de Frontier.

Mochten deze wegen noodzakelijk zijn, dan pleiten wij ervoor alsnog de parallelweg langs de Waterloolaan naar het deksel te verplaatsen, omdat dit in ruimtelijke kwaliteit dan weinig verschil meer maakt. Bovendien kan dit deksel toch al niet als gezond verblijfsgebied worden aangemerkt, gezien de ongezonde lucht die ter plaatse uit de dekselopening komt. Overigens is over de inrichting van de Waterloolaan nog niets bekendgemaakt, ondanks het feit dat de weg ruimte moet gaan bieden aan 2-richtingsverkeer en busvervoer. Het is niet duidelijk of dit binnen de scope van het project valt, of dat de gemeente hiervoor opdraait.

### **Helperzoomtunnel**

Inzake de belofte van het College dat de tunnel niet door vrachtverkeer mag worden gebruikt, pleiten wij voor opname van dit verbod in de bestemmingsplannen en gemeentelijke verordeningen. Tijdens de ombouw van de ringweg moet de belofte van het College dat de tunnel geen omleidingsroute is, worden geborgd. Wij denken dan bijvoorbeeld aan een verkeersregelinstantie die het verkeer door de tunnel ontmoedigt, en daardoor de verkeersdruk maximeert op de aantallen zoals die na de ombouw zouden gelden.

### **geluidsmaatregelen**

Wij pleiten voor het loslaten van de van rijkswege wettelijk vastgelegde efficiëntie-overwegingen bij geluidwerende maatregelen. Ongeacht de kosten (of overwegingen van esthetische aard) zou de raad zich hard moeten maken voor:

- geluidwering bij de busbaan bij Hoogkerk;
- geluidarm asfalt op alle 50-km wegen die meer verkeer te verwerken krijgen door ARZ, niet alleen de Goeman Borgesiuslaan;
- geluidsschermen met de juiste hoogte rond het Julianaplein, de dekselgaten, het Stadspark en elders.

### **tijdens de ombouw**

Over de ombouw is nagenoeg niets bekend, afgezien van de 'best effort' inspanningen van Groningen Bereikbaar. In feite wordt de verantwoordelijkheid voor maatregelen bij de aannemer over de schutting gegooid. Om te voorkomen dat omwonenden de dupe worden van de bouwdrift van de aannemer pleiten wij ervoor om als harde eis vast te leggen:

- bouwtijden uitsluitend tijdens kantooruren, met name hei- en trilwerkzaamheden;
- af- en aanvoer van materiaal zoveel mogelijk over water;

### **Velocitas**

Het veld van Velocitas moet verplaatst worden t.g.v. het project. Wij pleiten voor financiering hiervan uit het projectbudget, inclusief compensatie van parkeergelegenheid en andere nadelige gevolgen.

**meetpunten**

Wij pleiten voor het aanleggen van minimaal 3 vaste meetpunten voor fijnstof (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>) en NO<sub>2</sub> op het ringweg tracé, te weten het Julianaplein, het Oosterpoort-deksel (Frontier) en het Europaplein.

Wij wensen u veel wijsheid.

*Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen.*

[www.ringzuid.nl](http://www.ringzuid.nl)