

## Raadsvoorstel

Onderwerp **Ontwerp Tunnel Paterswoldseweg**  
Registratienr. 4488084 Steller/telnr. Theo Zaal/ 82 86 Bijlagen 5

---

|                    |  |
|--------------------|--|
| Classificatie      | <input checked="" type="radio"/> Openbaar <input type="radio"/> Geheim |
|                    | <input type="checkbox"/> Vertrouwelijk                                 |
| Portefeuillehouder | P de Rook Raadscommissie   |

---

### Voorgesteld raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de voorkeursvariant 11 B+ voor de tunnel Paterswoldseweg vast te stellen;
- II. kennis te nemen van de inspraakrapportage;
- III. een krediet beschikbaar te stellen van € 100.000,-- en toe te voegen aan het project HOV-as. Het totale krediet voor de HOV-as komt daarmee uit op € 14.200.000,--;
- IV. de kosten te dekken uit het bij de jaarrekening 2013 beschikbaar gestelde bedrag voor plankosten tunnel Paterswoldseweg;
- V. de gemeentebegroting 2014 dienovereenkomstig te wijzigen.

---

### Samenvatting

Op 23 juni 2008 is het Convenant Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn ondertekend door het Rijk en de provincies Fryslân, Groningen, Drenthe en Flevoland. Daarmee is een pakket aan maatregelen samengesteld om de bereikbaarheid te verbeteren binnen de regio Noord-Nederland en naar de rest van Nederland.

Eén van deze maatregelen is de uitbreiding van het spoor tussen Groningen en Leeuwarden ten behoeve van een extra sneltrein.

Met de extra sneltrein op dit traject, kunnen vanaf 2018 vier treinen per uur heen en weer rijden. Het aantal treinreizigers tussen Groningen en Leeuwarden groeit immers nog steeds. De treinen zitten elke spits overvol.

Om dat mogelijk te maken, zijn er een aantal ingrijpende maatregelen nodig aan het spoor. Voor de stad Groningen zijn dat verdubbeling van het spoor tussen Zuidhorn en Hoogkerk en verkeersveiligheidsmaatregelen aan een aantal overwegen, waaronder de tunnel in plaats van de drukke overgang aan de Paterswoldseweg.

B&W-besluit d.d.: 19/08/2014

Afgehandeld en naar archief Paraaf Datum

## **Vervolg voorgesteld raadsbesluit**

### **Recente besluitvorming**

In maart 2013 hebben wij uw raad per brief uitgebreid geïnformeerd over de samenhang tussen de afronding van de busbaan en de ongelijkvloerse kruising Paterswoldse weg.

Toen is ook de bestuurlijke keuze voor een tunnel aan u bekend gemaakt en toegelicht. Vervolgens is in september 2013 door de provincies Groningen en Fryslân een realisatiebesluit genomen voor het project extra sneltrein Groningen Leeuwarden (ESGL), het project waar de tunnel Paterswoldseweg integraal onderdeel van is.

Met het realisatiebesluit is formeel het startsein gegeven voor het ontwerp van een tunnel, een maatregel met grote impact in de stedelijke omgeving.

De financiële dekking voor realisatie van de tunnel en alle overige fysieke maatregelen van ESGL komt uit het Regionaal Specifiek Pakket (RSP).

Over het definitieve ontwerp voor de tunnel neemt u als raad een afzonderlijk besluit. Dat besluit, het vaststellen van voorkeursvariant 11B+ voor de Tunnel Paterswoldseweg, ligt nu voor.

### **Tunnel Overleg Laanhuizen**

Een jaar geleden zijn we in samenspraak met alle betrokkenen en omwonenden begonnen aan het ontwerp van de tunnel.

Uit de participatie is ons college gebleken dat de inpassing van de tunnel in de Badstratenbuurt een complex vraagstuk is en dat nog niet iedereen is overtuigd van nut en noodzaak van een tunnel.

Een aantal omwonenden, verenigd in het Tunnel Overleg Laanhuizen, heeft ervoor gekozen de klankbordgroep te verlaten, omdat te weinig rekening werd gehouden met hun inbreng.

Vervolgens zijn er aanpassingen in het ontwerp gepleegd om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Badstratenbuurt en de COOP-supermarkt te kunnen garanderen. Dit ontwerp is de bestuurlijk voorkeursvariant (genaamd 11B+) geworden van alle betrokken overheden en ProRail.

Voor de zomer heeft het Tunnel Overleg Laanhuizen ons gevraagd alsnog vier alternatieven voor de tunnel serieus te overwegen. Dat heeft ons college toegezegd en de alternatieven zijn beoordeeld. De vier voorgedragen alternatieven hebben geen beter alternatief gegeven en dus geen verandering in de bestuurlijke voorkeursvariant gebracht.

Zwaarwegend bij onze overwegingen zijn voor ons college de stedelijke belangen. Wij willen een verkeersveilige, toekomstvaste oplossing voor deze spoorwegovergang waarbij maximaal aandacht is besteed aan de leefbaarheid, sociale veiligheid en bereikbaarheid van de stad.

Met de bestuurlijke voorkeursvariant is naar ons oordeel op al deze punten het maximaal haalbare bereikt.

### **Aanleiding en doel**

---

Op 23 juni 2008 is het Convenant Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn ondertekend door het Rijk en de provincies Fryslân, Groningen, Drenthe en Flevoland.

Daarmee is een pakket aan maatregelen samengesteld om de bereikbaarheid te verbeteren binnen de regio Noord-Nederland en naar de rest van Nederland.

Eén van deze maatregelen is de uitbreiding van het spoor tussen Groningen en Leeuwarden ten behoeve van een extra sneltrein.

De tunnel bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg maakt daardoor deel uit van het project Extra Sneltrein Groningen Leeuwarden (ESGL).

In de ESGL werken provincies Groningen en Fryslân samen met ProRail en alle gemeenten aan het spoortraject Groningen - Leeuwarden.

Voor de ESGL is een stuurgroep opgericht waarin bestuurders van de provincies Groningen en Friesland, gemeenten en ProRail zitting hebben.

Voor de tunnel Paterswoldseweg is een "Substuurgroep" in het leven geroepen met alleen de direct betrokken partijen. Daarin zijn afspraken gemaakt over de verantwoordelijkheden van de verschillende partijen:

- provincie Groningen: opdrachtgever en financierder;
- ProRail: opdrachtnemer en projectmanagement;
- gemeente Groningen: overleg met de omgeving.



In **2010** is de planvorming gestart voor de extra sneltrein. Met een extra sneltrein wordt de onderlinge bereikbaarheid tussen beide provinciale hoofdsteden en de bereikbaarheid vanuit de regio naar de steden sterk verbeterd. De afgelopen jaren is gebleken dat er veel vervoersvraag is op dit spoortraject. De treinen zijn in de spitsen overvol. De noodzaak om met extra treinen te rijden is dan ook groot. In de dienstregeling 2018 gaat tussen Groningen en Leeuwarden ieder uur in beide richtingen een extra sneltrein rijden. De perrons langs deze lijn worden verlengd zodat langere treinen (meer reizigers per trein) in de toekomst mogelijk zijn.

In **2012** is na uitgebreid onderzoek vast komen te staan dat voor de Paterswoldseweg een ongelijkvloerse kruising met het trein- en het busverkeer noodzakelijk is.

In **2013** hebben het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen en het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen gekozen voor een tunnel in de Paterswoldseweg.

Over de keuze voor een tunnel is uw raad per brief van 21 maart 2013 geïnformeerd. Over het realisatiebesluit ESGL bent u per brief van 22 augustus 2013 geïnformeerd. Over de verschillende varianten voor de tunnel bent u per brief van 20 december 2013 geïnformeerd. Met het realisatiebesluit is formeel het startsein gegeven voor het ontwerp van een tunnel, een maatregel met grote impact in de stedelijke omgeving.

Over het definitieve ontwerp voor de tunnel neemt u als raad een afzonderlijk besluit. Dat besluit, het vaststellen van voorkeursvariant 11B+ voor de Tunnel Paterswoldseweg, ligt nu voor.

Per raadsbrief van 9 april **2014** zijn vragen van Christenunie over de ondertunneling Paterswoldseweg door ons beantwoord. Daarin is te lezen welk overleg met bewoners heeft plaatsgevonden, wat "nut en noodzaak" van de tunnel zijn en welke afwegingen hebben plaatsgevonden.

#### **Kader**

---

In 2008 is er voor de periode tot en met 2020 een visie opgesteld (Raamwerk RegioRail) voor het bereikbaar houden van de stad Groningen als belangrijkste economische motor van de regio Groningen-Assen met als basis de projecten die benoemd zijn in het Regiospecifiek Pakket (RSP). Dit pakket en de bijbehorende financiële middelen zijn samengesteld na het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn.

Een belangrijke rol binnen dit pakket en de opgestelde visie is weggelegd voor de openbaar vervoer projecten. De achterliggende reden hiervoor is dat het voor het bereikbaar houden van de stad belangrijk is om, naast investeringen in bestaande wegen, een forse (kwaliteits)impuls aan (het gebruik van) het openbaar vervoer te geven. Binnen de dienstregeling van het spoorvervoer is nog veel ruimte om uitbreidingen te kunnen realiseren. Op de pendels vanuit Leek/Roden en Ten Boer na, ligt er vanuit elke richting van de belangrijkste dagelijkse pendel naar de stad Groningen een spoorlijn als mogelijk alternatief voor het autoverkeer.

In 2013 heeft de visie uit 2008 een update gekregen voor het OV deel, nadat een aantal OV-projecten (RegioTram en de spoorlijn Groningen-Heerenveen) niet door zijn gegaan. De belangrijkste uitgangspunten uit deze nieuwe HOV-visie (hoogwaardig openbaar vervoer) zijn:

- het Openbaar Vervoernetwerk is samenhangend, van hoge kwaliteit (snel, frequent en betrouwbaar), herkenbaar, efficiënt en logisch voor de reiziger;
- het OV kan sneller en efficiënter met meer reizigers en minder kosten;
- voor bussen worden snelle (obstakelvrije) assen ingericht (HOV-assen);
- het OV gaat op grote afstanden (o.a. Zwolle, Leeuwarden, Bremen, Heerenveen/Drachten en Gieten/Emmen) sneller rijden en op kleinere afstanden (o.a. Assen, Leek, Roden, Zuidhorn en Annen/Zuidlaren) wordt het verdicht;
- er vindt onderzoek plaats naar de verschillende mogelijkheden om de spoorlijnen in de provincie Groningen duurzamer te maken.



De forse inzet vanuit de HOV-visie (2013) op het verbeteren van het openbaar vervoer om de stad Groningen bereikbaar te houden, is ook ingegeven door de al gerealiseerde reizigersgroei in de periode 2000 tot 2011.

Uit de geïnventariseerde gegevens in het kader van de Netwerkanalyse 2013 blijkt dat het gebruik van het Openbaar Vervoer van en naar Groningen tussen 2000 en 2011 is toegenomen met 23%, tot circa 86.000 reizigers per etmaal. In de afgelopen periode zijn enkele grote HOV-projecten gerealiseerd, waaronder frequentieverhogingen van Q-liners, reactivering van de spoorlijn Groningen-Veendam, realisatie van station Europapark, transferia en busbanen en de introductie van de P+R buslijnen.

De cijfers tonen aan dat er een sterke relatie is tussen kwaliteitsverbetering en stijging van reizigersaantallen. Dat geldt met name op de sterke verbindingen. De grootste stijgingen vonden plaats vanuit de corridors Roden/Leek/Drachten, Assen/Hondsrug en Zuidhorn/Leeuwarden naar de stad Groningen.

### **Argumenten en afwegingen**

---

Nut en noodzaak wordt in bijgevoegde notitie "nut en noodzaak" toegelicht. Hieruit volgt het volgende:

#### **Waarom ongelijkvloers?**

De huidige spoorwegkruising is niet langer veilig als vanaf 2018 een extra sneltrein gaat rijden en het laatste, ontbrekende deel van de HOV-as West - de busbaan naar het hoofdstation - is aangelegd. Het Rijk staat namelijk niet toe dat de spoorbomen nog vaker en langer dicht zijn dan nu al het geval is.

Vanuit spoorwegveiligheid zou daarom tenminste een van de verkeersstromen van de huidige overgang moeten verdwijnen, zo bleek uit het onderzoek.

De Paterswoldseweg is echter van cruciaal belang in de stedelijke verkeersstructuur, zowel voor de auto als de fiets. De gezamenlijke conclusie van de betrokken overheden luidde daarom:

*Om **alle** huidige en nieuwe verkeersstromen veilig te kunnen laten kruisen is een ongelijkvloerse kruising de enige oplossing.*

In de stad Groningen zijn de spoorwegovergangen op de Peizerweg en Paterswoldseweg onderzocht. Een tunnel voor alle verkeer bij de Paterswoldseweg levert de meeste spoorwegveiligheid en verkeersveiligheid op.

#### **Waarom een tunnel?**

Behalve de veiligheid van de verkeersdeelnemers zijn er drie belangrijke redenen om voor een tunnel te kiezen als meest gewenste uitwerking van de ongelijkvloerse kruising van het trein- en busverkeer met de Paterswoldseweg:

1. de extra sneltrein tussen Groningen en Leeuwarden;
2. de afronding van de HOV-as West;
3. de doorstroming op de Paterswoldseweg.

In de inspraakrapportage bij dit raadsvoorstel worden argumenten en afwegingen gegeven voor de tunnel. Kortheidshalve geven we hier een samenvatting.

#### **1. Extra sneltrein Groningen – Leeuwarden (ESGL)**

Vanaf 2018 rijdt, zoals gezegd, in beide richtingen een extra sneltrein tussen Groningen en Leeuwarden (ESGL). De extra sneltrein is een maatregel uit het Zuiderzeelijn-pakket en is onomstreden.

Extra treinen versterken de onderlinge bereikbaarheid tussen beide provinciale hoofdsteden en de bereikbaarheid vanuit de regio met de steden.

Het aantal treinreizigers blijft groeien; treinen zijn in de spitsen overvol. Vanaf 2018 kan er met de extra sneltrein elk kwartier een trein gaan rijden. Uitbreiding van het aantal treinen (en bussen) in de toekomst is met de keuze voor een tunnel goed mogelijk.



## **2. HOV-as West**

Na het stopzetten van de planvorming voor de Regiotram en de spoorlijn Groningen-Heerenveen is in 2013 een nieuwe visie gemaakt voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer. Deze visie heeft uw raad in maart 2014 bekrachtigd. In de visie krijgt afronding van de HOV-as West nog meer gewicht. Juist vanuit Noord-Drenthe en het Westerkwartier ontbreekt een treinverbinding en is een snelle busverbinding cruciaal voor reizigers.

Met de afronding van de HOV-as tussen P+R Hoogkerk en het hoofdstation wordt ruim tien jaar na de opening eindelijk het laatste nog ontbrekende deel aangelegd. Vanaf de Koeriersterweg rijden de bussen straks parallel aan het spoor over het Noord-Willemskanaal naar de zuidzijde van het station en vice versa. Op deze vervoerscorridor rijden nu al 10.000 passagiers per dag.

De huidige route via de Parkweg kost standaard 3 à 4 minuten extra rijtijd en circa € 300.000,- in de exploitatie. Per uur rijden er straks 20 bussen minder per richting over de Paterswoldseweg en Parkweg; een belangrijke verbetering van de leefbaarheid en veiligheid. Bovendien vormt de HOV-as West een belangrijke route als alternatief vervoer tijdens de verbouwing van de Zuidelijke Ringweg.

## **3. Doorstroming Paterswoldseweg**

De Paterswoldse weg is een van de hoofdverbinding van en naar het centrum van Groningen voor fietsers en automobilisten. Het autoverkeer van en naar de binnenstad heeft slechts een beperkt aantal routes tot zijn beschikking. De Paterswoldseweg is cruciaal voor onder andere een goede bereikbaarheid van de Westershaven en de westelijke Binnenstad.

De tunnel verbetert de doorstroming van het verkeer aanzienlijk. Nu ligt de overgang 20 tot 25 % van de tijd dicht door passerende treinen. Bovendien ondervindt verkeer op de Paterswoldseweg en Parkweg nu nog hinder van passerende en wachtende bussen. Dat oponthoud is straks verleden tijd.

## **Ruimtereservering voor meer sporen**

Voor het project Stationsgebied Groningen is een overeenkomst ondertekend met de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Belangrijk onderdeel in dit project is het veranderen van het Hoofdstation van eindpunt naar een doorgaand station.

In de toekomst wordt het aantal doorgaande treinen naar verwachting uitgebreid, mede door de huidige en nog verwachte reizigersgroei. In de plannen voor het Stationsgebied wordt daarom vanuit de toekomstvastheid uitgegaan van een tunnel bij de overweg Paterswoldseweg, waarbij op het tunneldek, naast de huidige twee sporen, ook een ruimtereservering voor een derde en vierde spoor aanwezig is.

## **Proces van het ontwerp van de tunnel**

Op 13 november 2013 zijn op een bewonersbijeenkomst twee varianten voor het ontwerp van de tunnel gepresenteerd. Variant 1: een tunnel met aan twee zijden een fietspad en variant 2: een tunnel met aan een zijde een tweerichtingsfietspad.

Op beide varianten is kritiek gekomen; aanwezigen gaven aan dat beide varianten een grote aantasting van de woon- en leefkwaliteit op zouden leveren. De belangrijkste bezwaren:

- de Theodorus Niemeijerstraat wordt voor autoverkeer niet meer aangesloten op de Paterswoldseweg. Dat betekent dat de Kleine Badstraat geschikt moet worden gemaakt voor de bevoorrading van de COOP supermarkt en voor het verkeer van/naar het parkeerterrein van BAT Niemeijer (tussen Theodorus Niemeijerstraat en spoor). Een gevolg hiervan is dat de groenzone naast het Badhuis grotendeels moet wijken;
- de groenzone tussen de ventweg Paterswoldseweg en de Paterswoldseweg moet voor een (groot) deel verdwijnen;
- door de aanleg van de tweede ontsluiting van Laanhuizen langs de busbaan –op het dek van de tunnel- krijgt de Grunobuurt (sluip)verkeer van Laanhuizen;
- de tunnel is niet sociaal veilig.

Wij zijn daarop terug naar de tekentafel gegaan. Dit heeft uiteindelijk geleid tot de voorkeursvariant 11B+. Uitgangspunt daarbij was het door bewoners aangedragen alternatief: de "ventwegvariant". Deze houdt in dat verkeer van en naar de Theodorus Niemeijerstraat voor de COOP langs gaat, in plaats van er achter langs door de groenstrook.

Om dit alternatief mogelijk te maken moest BAT Niemeijer bereid gevonden worden een deel van zijn eigendom af te staan. Tevens zou de tunnel korter moeten worden. Aan beide punten kon worden tegemoet gekomen. We hebben de maximale ruimte van BAT Niemeijer gekregen de tunnel richting fabriek op te schuiven; het is gelukt de sporen met ca. 75 cm. te verhogen waardoor de tunnel ondieper/korter wordt. Het gevolg is dat de Kleine Badstraat en de groenzone naast het Badhuis onaangetast kunnen blijven.

Ook de eigenaren van het voormalige kantoorpand van BAT Niemeijer – waar nu jongerenhuisvesting is gevestigd - hebben we bereid gevonden een deel van hun eigendom af te staan. Hierdoor kan keerruimte worden gecreëerd voor het laden en lossen van de bevoorradingsauto's van de COOP.

Aan de zuidzijde van de tunnel hebben we - door aanpassing van boogstralen in het ontwerp en het zorgvuldig aansluiten van de tunnel op de bestaande Paterwoldseweg - de groenzone tussen de ventweg Paterwoldseweg en de Paterwoldseweg kunnen behouden.

Op basis van overleg met de Klankbordgroep Zuid en met Nijestee wordt de tweede ontsluiting Laanhuizen een 30km/uurweg. Deze sluit aan op het stedenbouwkundig plan van woningcorporatie Nijestee voor de Grunobuurt.

Aan sociale veiligheid is maximaal aandacht besteed. Er komen geen kolommen in de tunnel en de wanden wijken uit naar boven. Aan de zuidkant van de tunnel komen groene taluds in plaats van betonnen keerwanden; een ruim, open gedeelte in het dek zorgt voor daglichttoetreding. Niet alle aanliggende bebouwing kan gespaard blijven. De woningen Paterwoldseweg 84 t/m 94 moeten worden gesloopt. De betrokkenen zijn hierover geïnformeerd. Met hen wordt door ProRail gesproken over verwerving, rechtspositie, schaderegelingen, e.d.

Zoals gememoreerd is het alternatief van de bewoners - de "ventwegvariant" - door ons uitgewerkt. De meeste wensen die tijdens de klankbordgroep vergaderingen naar voren zijn gebracht, zijn daar in verwerkt. Het resultaat is de voorkeursvariant 11B+; hieronder op tekening weergegeven.

Om gefundeerd een keuze te kunnen maken voor een voorkeursvariant zijn verkeerstellingen, verkeerssimulaties en 3D studies verricht. Er is onderzoek gedaan naar de ruimtelijke inpassing van de tunnel in de omgeving. Voor een zo reëel mogelijk beeld van de (gevolgen van) de tunnel zijn "videofilmjes" gemaakt.



### Voorkeursvariant 11B+



#### Beschrijving voorkeursvariant

De tunnel wordt aangelegd onder de huidige twee spoorlijnen. Deze spoorlijnen worden 75 cm verhoogd. In de tunnel komt een weg met aan beide zijden een fietspad en voetpad.

Op de tunnel komt, van noord naar zuid (van boven naar beneden in het ontwerp):

- een rechtstreeks fietspad van en naar het hoofdstation;
- de huidige twee spoorlijnen;
- ruimte voor een derde en vierde spoorlijn;
- de busbaan (HOV-as west);
- een 30 km/uur weg met voetpad tussen Laanhuizen en de Grunobuurt;
- trappen van de tunnel naar de Grunobuurt en Laanhuizen.

#### Groen en ecologie

Ten behoeve van het project is een ecologische quick scan gehouden in het plangebied. De aanbevelingen die in de quick scan worden gegeven, zijn richtlijn bij de uit te voeren werken. Het gebied is onderzocht op beschermde diersoorten en op risico's/kansen voor het stedelijk ecologisch gebied.

De volledige quick scan is bij de stukken gevoegd. Uit de quick scan blijkt dat behalve vogels er geen wettelijke beschermde soorten zijn aangetroffen. Vogels worden standaard beschermd gedurende het broedseizoen. Daar waar wordt gebroed, mogen geen werkzaamheden worden uitgevoerd om verstoring te voorkomen.

Op de kaart van de Stedelijke Ecologische Structuur (2014) zijn de Koeriersterweg en het Hoornsediep aangegeven als ecologische groenverbindingen. De noordzijde van het Nelfterrein is aangewezen als te ontwikkelen groenverbinding. Hiervoor geldt dat als behoud niet mogelijk is oppervlakteverlies en kwaliteitsverlies gecompenseerd moeten worden.

## Maatschappelijk draagvlak en participatie

Aan het besluit voor de tunnel voor alle verkeer bij de Paterswoldseweg is een zorgvuldig proces van studie, onderzoeken van alternatieven en overleg met betrokkenen voorafgegaan. Dat overleg dateert al van oktober 2010 en is doorgegaan in 2011, 2012 en 2013.

Op basis van alle verzamelde informatie hebben provincie Groningen, gemeente Groningen en ProRail in 2013 besloten tot een tunnel als ongelijkvloerse oplossing voor alle verkeer bij de Paterswoldseweg.

Daarna is over het ontwerp van de tunnel een intensief participatietraject doorlopen waarbij aan alle belanghebbenden de mogelijkheid is geboden te reageren.

Vervolgens zijn er aanpassingen in het ontwerp gepleegd om de bereikbaarheid en leefbaarheid van de Badstratenbuurt en de COOP-supermarkt te kunnen garanderen.

Uiteindelijk is een door bewoners voorgestelde variant door ons overgenomen en uitgewerkt als voorkeursvariant 11B+. Dit ontwerp is de bestuurlijk voorkeursvariant geworden van alle betrokken overheden en ProRail.

Uit de participatie is ons college gebleken dat de inpassing van de tunnel in de Badstratenbuurt een complex vraagstuk is en dat nog niet iedereen is overtuigd van nut en noodzaak van een tunnel. Een aantal omwonenden, verenigd in het Tunnel Overleg Laanhuizen, heeft ervoor gekozen de klankbordgroep te verlaten, omdat te weinig rekening werd gehouden met hun inbreng.

Voor de zomer heeft het Tunnel Overleg Laanhuizen ons gevraagd alsnog vier alternatieven voor de tunnel serieus te overwegen. Dat heeft ons college toegezegd.

We beoordelen de alternatieven als volgt.

### Vier alternatieven voor een tunnel

Het Tunnel Overleg Laanhuizen heeft ons college de volgende alternatieven aangereikt:

- A. een tunnel voor de trein;
- B. een tunnel voor de trein en bus;
- C. een verkorte tunnel; trein en bus op maaiveld;
- D. een bustunnel; fietstunnel aan de Peizerweg.

Alternatief A – een tunnel voor de trein – gaat uit van een verdiepte ligging van het spoor en bus en van de auto en fiets op het huidige maaiveldniveau.

Een treintunnel stuit op een groot praktisch probleem en dat is de lengte van de toerit. Treinen kunnen minder snel dalen en stijgen dan overig verkeer. Voor treinen geldt een hellingshoek van maximaal 2,5 %. De benodigde toeritlengte voor een treintunnel is 500 meter.

Dat betekent dat we bij het Willemskanaal en op het Hoofdstation grote verdiepte en complexe aanpassingen moeten doen. Een uiterst kostbare en risicovolle onderneming.

Ook blijft het busverkeer het auto- en fietsverkeer kruisen op de Paterswoldseweg. Dat kan niet zonder stoplichten (VRI's). De kosten zijn veel hoger, de doorstroming kent nog steeds beperkingen en het is minder veilig.

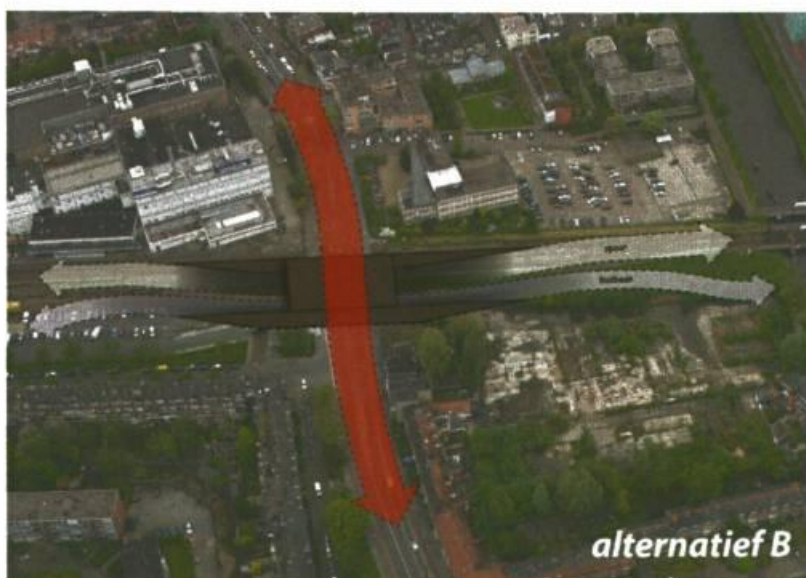
|               | Kosten | Doorstroming | Verkeersveiligheid | Ruimtelijke ingreep | Toekomst -vast | Totaal |
|---------------|--------|--------------|--------------------|---------------------|----------------|--------|
| Alternatief A | -      | -            | -                  | -                   | 0              | -      |





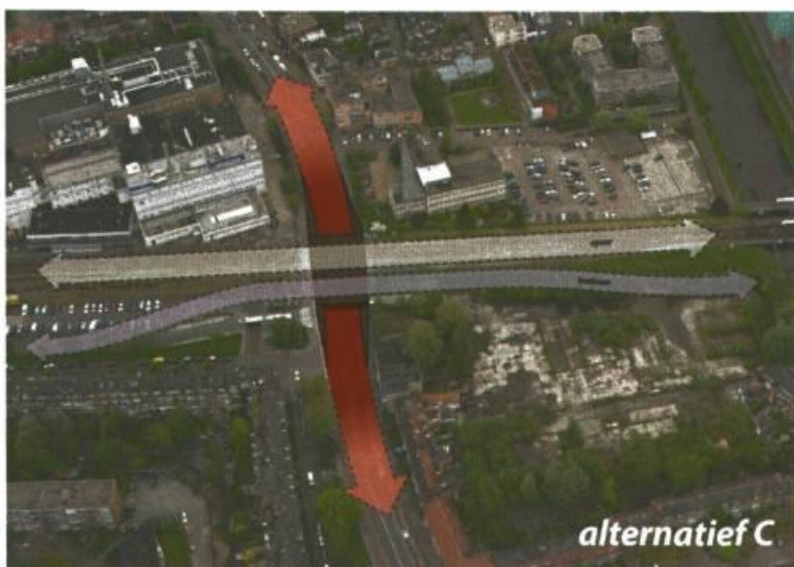
Alternatief B - een tunnel voor trein en bus - kent dezelfde praktische bezwaren als alternatief A qua hellingspercentage voor treinen, lengte van de toerit en dure verdiepte liggingen in het kanaal en op het hoofdstation. Wel is de situatie verkeersveiliger dan alternatief A doordat de bussen de Paterswoldseweg niet langer gelijkvoers kruisen. Bijkomend nadeel is de inflexibiliteit van dit alternatief. Er is geen ruimte meer voor een derde of vierde spoor in de toekomst.

|               | Kosten | Doorstroming | Verkeersveiligheid | Ruimtelijke ingreep | Toekomst -vast | Totaal |
|---------------|--------|--------------|--------------------|---------------------|----------------|--------|
| Alternatief B | -      | -            | 0                  | -                   | -              | -      |



Alternatief C - een verkorte tunnel; trein en bus op maaiveld - lijkt sterk op de bestuurlijke voorkeursvariant maar kent geen uitbreidingsmogelijkheden voor het spoor, mist een wijkverbinding voor autoverkeer en een fietspad aan de noordzijde van het bovendeck. Daarmee is Laanhuizen alleen nog maar via de Verzetsstrijderslaan te bereiken, moeten fietsers om de tunnelbak heen rijden om alsnog de Paterswoldseweg over te steken en zijn hulpdiensten minder snel ter plekke. De ruimtereservering voor een derde en vierde spoor is in deze variant achterwege gelaten. Op termijn zou in dit geval alsnog tot uitbreiding moeten worden overgegaan.

|               | Kosten | Doorstroming | Verkeersveiligheid | Ruimtelijke ingreep | Toekomst -vast | Totaal |
|---------------|--------|--------------|--------------------|---------------------|----------------|--------|
| Alternatief C | 0      | -            | 0                  | 0                   | -              | -      |



Alternatief D, het laatste alternatief, is een bustunnel en een viaduct voor autoverkeer over het spoor. Fietsverkeer wordt omgeleid via een fietstunnel aan de Peizerweg. Weliswaar is deze kruising ongelijkvloers en veilig, maar staan de kosten niet in verhouding tot de bestuurlijke voorkeursvariant.

Deze variant splitst de verkeersstromen op drie niveaus: ondergronds, op maaiveld en op hoogte en kent drie kostbare kunstwerken: een bustunnel, een autoviaduct en een fietstunnel aan de Peizerweg. Uitbreidingsmogelijkheden voor het spoor zijn uitgesloten door de aanleg van op- en afritten voor het viaduct. Het fietsverkeer op de Paterswoldseweg (ruim 10.000 fietsen per dag) wordt blijvend omgeleid. De meerkosten zijn hoog, de ruimtelijke ingreep is het grootst van alle alternatieven, de doorstroming verslechtert voor fietsers en de oplossing is niet toekomstvast.

|               | Kosten | Doorstroming | Verkeersveiligheid | Ruimtelijke ingreep | Toekomst -vast | Totaal |
|---------------|--------|--------------|--------------------|---------------------|----------------|--------|
| Alternatief D | -      | -            | +                  | -                   | -              | -      |



Weging alternatieven



De nauwkeurige bestudering van de alternatieven van het Tunnel Overleg Laanhuizen leert ons dat elk alternatief kostbaarder, ingewikkelder, onveiliger of minder toekomstvast is dan de bestuurlijke voorkeursvariant die nu ter besluitvorming aan u voorligt. Onderstaande matrix maakt dit inzichtelijk. Alle alternatieven komen in totaal "in de min" uit.

|               | Kosten | Doorstroming | Verkeersveiligheid | Ruimtelijke ingreep | Toekomst -vast | Totaal |
|---------------|--------|--------------|--------------------|---------------------|----------------|--------|
| Alternatief A | -      | -            | -                  | -                   | 0              | -      |
| Alternatief B | -      | -            | 0                  | -                   | -              | -      |
| Alternatief C | 0      | -            | 0                  | 0                   | -              | -      |
| Alternatief D | -      | -            | +                  | -                   | -              | -      |

We gaan met de tunnel niet over één nacht ijs. De voordracht van de bestuurlijke voorkeursvariant (genaamd 11B+) is het resultaat van vier jaar planstudie, onderzoek, participatie, verkeerssimulatie en ontwerp.

Zwaarwegend zijn voor ons college de stedelijke belangen. Wij willen een verkeersveilige, toekomstvast oplossing voor deze spoorwegovergang waarbij maximaal aandacht is besteed aan de leefbaarheid, sociale veiligheid en bereikbaarheid van de stad.

Met de bestuurlijke voorkeursvariant is naar ons oordeel op al deze punten het maximaal haalbare bereikt.

Om alle betrokkenen te informeren is in juni 2014 een publieksbrochure bij de ca. 6500 huishoudens in de aanliggende vier wijken verspreid. De reacties die we op deze brochure hebben gekregen, zijn in de inspraakrapportage opgenomen. In de – bij de stukken gevoegde- inspraakrapportage wordt uitgebreid aangegeven welke participatie heeft plaatsgevonden.

### Financiële consequenties

De financiële dekking voor realisatie van de tunnel en alle overige fysieke maatregelen van ESGL komt uit het Regionaal Specifiek Pakket (RSP).

Voor de realisatie van het ontwerp is een taakstellend budget van € 27.75 mln. excl. BTW beschikbaar. Een globale raming van de kosten laat een relatief kleine overschrijding zien van het budget. Het definitieve ontwerp en dus ook de definitieve raming moeten nog worden gemaakt. Uitgangspunt hierbij is dat het beschikbare budget taakstellend is. Wij gaan ervan uit dat dit een realistische opgave is.

Meer informatie hierover vindt u in de "ontwerpnota" van ProRail. Deze is bij de stukken gevoegd. Het budget wordt door de provincie aan ProRail ter beschikking gesteld. ProRail is verantwoordelijk voor de realisatie van het project binnen het budget. Er zijn geen gemeentelijke middelen -anders dan plankosten- met het project gemoeid.

De gemeentelijke plankosten 2014 voor de tunnel Paterswoldseweg zijn geraamd op € 250.000,-. De kosten zijn als volgt gedekt:

- in de begroting 2013 is vanuit "middelen extra beleid" een bedrag beschikbaar gesteld voor interne plankosten. Voor de tunnel Paterswoldseweg (overwegen spoor) heeft uw raad een krediet van € 100.000,- beschikbaar gesteld en toegevoegd aan het project HOV-as. Van dit bedrag resteert op 1 januari 2014 nog de helft;
- bij de gemeenterekening 2013 heeft uw raad een bedrag van € 100.000,- beschikbaar gesteld voor de tunnel Paterswoldseweg. We stellen nu voor een krediet beschikbaar te stellen van € 100.000,- en toe te voegen aan het project HOV-as. Het totale krediet voor de HOV-as komt daarmee uit op € 14.200.000,-;
- De resterende kosten worden voorgefinancierd uit het beschikbare krediet voor de HOV-as. In 2015 komt nog een bedrag van € 100.000,- beschikbaar voor interne plankosten.

Omdat de projecten HOV-as en Tunnel Paterswoldseweg nauw met elkaar verweven zijn, zijn de plankosten van de tunnel onderdeel van het project HOV-as. De uren/kosten worden wel apart geadministreerd.

## Begrotingswijziging

### Begrotingswijziging voor investeringskrediet

#### Plankosten tunnel Paterswoldseweg

|                          |                                |
|--------------------------|--------------------------------|
| Betrokken vakdirectie(s) | Ontwikkeling & Uitvoering      |
| Soort wijziging          | uittrekken investeringskrediet |
| Tijdsplanning krediet    | 2014                           |

| Financiële begrotingswijziging     | Uitgaven   | Inkomsten  | Saldo    |
|------------------------------------|------------|------------|----------|
| 7.2 Openbaar vervoer               | 100        | 100        | 0        |
| <b>Totalen begrotingswijziging</b> | <b>100</b> | <b>100</b> | <b>0</b> |

## Overige consequenties

Veel gebruikers zijn gebaat bij de aanleg van de tunnel.

In de eerste plaats wordt de spoor- en verkeersveiligheid met de tunnel verbeterd omdat er geen spoorwegovergang meer is. Geen spoorwegovergang betekent geen wachttijden. Dit geldt zeker voor de ca. 10.000 fietsers die er dagelijks gebruik van maken. Maar ook voor het autoverkeer verbetert de doorstroming.

Omdat de HOV-as 3e fase -op het dek van de tunnel- langs het spoor wordt gelegd, hoeven de ca. 550 bussen per dag niet meer om te rijden via de huidige route: Paterswoldseweg, Parkweg en het Emmaviaduct.

Hierdoor wordt het woon- en leefklimaat voor bewoners en scholen langs de route sterk verbeterd. Een bijkomend gevolg van de bus langs het spoor is dat straks een busrit vanaf het transferium Hoogkerk naar het Hoofdstation in ca. 8 minuten kan worden afgelegd.

Het aantal bussen langs de Paterswoldseweg en Parkweg neemt sterk af waardoor ook de wachttijd voor het overige verkeer bij de verkeerslichten afneemt (bussen hebben bij de verkeerslichten voorrang). Dit bevordert de doorstroming op de twee wegen.

De directe aansluiting Koeriersterweg – Paterswoldseweg vervalt vanwege de tunnel. In de nieuwe situatie wordt de route iets langer omdat de route over het tunneldek loopt en via de Stephensonstraat op de Paterswoldseweg aansluit.

## Vervolg

Op 6 juni 2014 heeft de substuurgroep ingestemd met de voorkeursvariant 11B+ voor de Tunnel Paterswoldseweg.

De officiële (rijks)procedure voor de ESGL – waarvan de tunnel deel uitmaakt- verloopt via de tracéwet. De verwachting is dat in het voorjaar van 2015 het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) inclusief tunnelontwerp zal worden gepubliceerd. In dit kader organiseren de betrokken partijen binnen het project ESGL, twee informatiebijeenkomsten. Schriftelijk kunnen zienswijzen worden ingebracht.

Afhankelijk van de reacties op het OTB wordt gezien of het ontwerp van de tunnel nog moet worden aangepast. De publicatie van het Tracé Besluit (TB) - met daarin het finale ontwerp- is gepland in voorjaar 2016. Op het TB is beroep mogelijk bij de Raad van State. Indien de procedure geen vertraging kent, wordt het werk uitgevoerd in de periode voorjaar 2016 – najaar 2017.



De Klankbordgroep Noord en de Klankbordgroep Zuid worden betrokken bij de nadere uitwerking van het omgevingsontwerp. Onderwerpen zijn daarbij onder andere de materialisering, aantal bomen/groen, parkeerplaatsen, afspraken tijdens de bouwfase.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,



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



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

### **Bijlagen**

---

Er zijn 5 bijlagen bij dit voorstel gevoegd:

1. de inspraakrapportage;
2. de ecologische quick scan;
3. de notitie "nut en noodzaak";
4. de ontwerpnota van ProRail;
5. de informatiebrochure.

**Inspraakrapportage**

# **Ontwerp Tunnel Paterswoldseweg**

**Groningen 14 juli 2014**



## Vooraf

Voorliggende inspraakrapportage Ontwerp Tunnel Paterswoldseweg bestaat uit 3 delen.

**Deel 1: Chronologische weergave overleggen.** Deze overleggen zijn de openbare bijeenkomsten die over de komst van de tunnel vanaf 2010 hebben plaatsgevonden;

**Deel 2: Schriftelijke inspraakbijdragen.** Voor de goede orde hebben we de schriftelijke bijdragen die bij ons binnen zijn gekomen bij de inspraakrapportage gevoegd.

**Deel 3: Inspraakbijdragen en reactie van B&W.** Op basis van deel 1, 2 en 3 hebben wij de inspraak gecategoriseerd en van onze reactie voorzien.

De inspraakrapportage is op grond van de privacywetgeving -waar nodig- geanonimiseerd.

Wij hebben in openbare bijeenkomsten met betrokkenen overlegd. Verslagen van deze overleggen zijn op aanvraag in te zien. Wij hebben ook met partijen afzonderlijk gesproken. We memoreren de belangrijkste.

. Met de bewoners van Paterswoldseweg 84 – 94 hebben meerdere overleggen plaatsgevonden;

. Met de scholen: De Starter, het Noorderpoortcollege, de van Lieflandschool en het Willem Lodewijkgymnasium is ‘de Tunnel’ besproken;

. Veelvuldig is overlegd met BAT Niemeijer, COOP en eigenaren van ‘de jongerenhuisvesting’ (het voormalige kantoorpand van BAT Niemeijer);

. Met de fietsersbond, adviescommissie Verkeer & Vervoer Groningen, OV-bureau Groningen – Drenthe, Groningen Bereikbaar! en woningcorporatie Nijestee is over de plannen gesproken.

In het raadsvoorstel ‘Ontwerp Tunnel Paterswoldseweg’ wordt voorgesteld het ontwerp van de tunnel vast te stellen. Daarmee heeft de ‘formele inspraak’ van de gemeente zijn beslag gekregen. Wat ons betreft is daarmee geen eind gekomen aan het overleg met betrokkenen.

Wij willen graag met iedereen -die over de nadere uitwerking van het ontwerp met ons wil meedenken- in gesprek blijven. Wij zullen daartoe het initiatief nemen.

Behalve bij de inspraak van de gemeente kunnen belanghebbenden hun zienswijzen kenbaar maken bij de procedure van het Ontwerp Tracé Besluit (OTB). Wij verwachten dat deze in het voorjaar van 2015 zal starten.

Groningen, juli 2014

## Deel 1: Chronologische weergave overleggen

Op **19 en 21 oktober 2010** zijn twee informatiebijeenkomsten over de spoorlijn Groningen-Heerenveen gehouden. Daarbij is nadrukkelijk aandacht besteed aan de Extra Snelrein Groningen Leeuwarden waarbij mogelijke maatregelen op en rondom spoorwegovergangen aan de orde zijn geweest. Destijds is onder andere aangegeven dat wij er vanuit gaan dat de spoorlijn niet gelijkvloers het onderliggende wegennet mag kruisen.

De informatiebijeenkomsten zijn gehouden in het Willem Lodewijk Gymnasium in Groningen en in Hoogkerk. De wijkorganisaties van de betrokken buurten zijn per brief uitgenodigd, in de Gezinsbode heeft een advertentie gestaan. De notulen van deze bijeenkomsten zijn na afloop op de website van de Vereniging Wijkopbouw Hoogkerk en op de website van de Westerkrant geplaatst.

Op **28 maart 2011** heeft in Hoogkerk een vervolgoverleg op deze twee plaatsgevonden. Hiervoor zijn alle aanwezigen van de bijeenkomsten van 19 en 21 oktober schriftelijk uitgenodigd. Ook alle betrokken wijkorganisaties zijn schriftelijk uitgenodigd en in de Gezinsbode is een advertentie gestaan. Net als bij de eerdere bijeenkomsten in oktober 2010 is op deze avond aandacht aan de Extra Snelrein Groningen Leeuwarden besteed. Ook is aangegeven dat de overweg Paterswoldseweg mogelijk ongelijkvloers moet worden gemaakt.

Op **3 juli 2012** is in Hoogkerk een (met Groningen gecombineerde) inloopbijeenkomst gehouden voor het project ESGL. Dit was in het kader van de start van de Tracéwetprocedure, om de Nota Reikwijdte en Detailniveau toe te lichten en te vragen om reacties. De betrokken wijkraden zijn uitgenodigd; iedere inwoner kon op 'de Nota' reageren via internet. De Nota kon ingezien worden in de provinciehuizen en bij de betreffende gemeenten. De aankondigingen hiervoor hebben in de regionale kranten gestaan (o.a. Gezinsbode). Een impressie van de tunnel uit het rapport van Zuidema heeft tijdens de inloopbijeenkomst in Hoogkerk aan de muur gehangen.

Op **17 oktober 2012** is het Vier Wijkenoverleg (Badstratenbuurt, Zeeheldenbuurt, Laanhuizen, Grunobuurt) door gemeente en ProRail uitgebreid geïnformeerd over 'de laatste stand van zaken'. Er is gesproken over de (planning van de) ondertunneling van de Paterswoldseweg en over de gevolgen die hij kan hebben voor de ontsluiting van Laanhuizen en voor bedrijven en winkels in de omgeving. ProRail heeft aangegeven het projectmanagement bij de tunnel te gaan voeren. Voor informatie kan het Vierwijkenoverleg vanaf nu bij een vast contactpersoon van ProRail terecht.

Op **13 maart 2013** heeft de gemeente Groningen in het Vierwijkenoverleg informatie gegeven over de ondertunneling van de Paterswoldseweg en over de HOV-as West 3<sup>e</sup> fase. Toegezegd is dat zodra studies voor de tunnel Paterswoldseweg zijn afgerond, en er schetsen zijn, het Vierwijkenoverleg wordt geïnformeerd.

Op **10 oktober 2013** hebben we COOP Badstratenbuurt en BAT Niemeijer geïnformeerd. Beide partijen hebben aangegeven mee te willen denken in het proces. Het goed kunnen blijven bevoorraden van hun ondernemingen is door partijen als cruciaal omschreven.

Op **16 oktober 2013** geeft ProRail bij het Vier Wijkenoverleg een PowerPoint-presentatie over de 'tunnel Paterswoldseweg'.

Er worden twee varianten getoond: de 'smalle' en de 'brede'.

De mogelijke consequenties van de tunnel voor de aanliggende bebouwing en voor de ontsluitingen voor de wijken worden in beeld gebracht. Er wordt afgesproken dat op 13 november 2013 alle bewoners van de vier betrokken wijken worden uitgenodigd voor een informatieavond.

Op **13 november 2013** is een informatieavond gehouden voor de bewoners van de vier buurten. Aan alle adressen van deze wijken zijn voor deze avond uitnodigingen verstuurd. De opkomst was meer dan 100 personen.



ProRail heeft aan de hand van een uitgebreide Power Pointpresentatie informatie gegeven over het waarom van de tunnel en over hoe de ondertunneling van de Paterswoldseweg er uit kan komen te zien. Tijdens de avond bleek er veel behoefte te zijn dieper in te gaan op 'nut en noodzaak' van de tunnel en over de gevolgen voor de bereikbaarheid van de omliggende wijken. Afgesproken is voor de Badstratenbuurt met direct betrokkenen te overleggen over het onderwerp 'bereikbaarheid'.

Op de avond hebben zich ca. 30 personen voor een klankbordgroep (KBG) opgegeven. Afgesproken is met deze groep periodiek te overleggen.

Op **13 januari 2014** is de eerste bijeenkomst van de klankbordgroep Paterswoldseweg. Op deze avond zijn de aanleiding voor de tunnel, planning en procedures, ruimte voor inspraak en nader te onderzoeken onderwerpen met elkaar besproken.

Op **28 januari 2014** is de tweede bijeenkomst van de klankbordgroep. Met een PowerPointpresentatie is een uitgebreide toelichting gegeven op de consequenties van de tunnel voor het 'noordelijk' deel (vooral Badstratenbuurt) en het 'zuidelijk' deel (Laanhuizen en Grunobuurt). Door aanwezigheid wordt op deze avond herhaaldelijk 'nut en noodzaak' van de tunnel betwist; ook wordt door aanwezigen aangegeven ontevreden te zijn met het participatieproces.

Omdat de projectgroep van Gemeente, Provincie en ProRail het eens is met de bewoners dat de KBG in de huidige vorm niet goed functioneert wordt de KBG gevraagd samen met de projectgroep het proces te bespreken met als doel het participatieproces beter in te richten.

Op **11 februari 2014** is hierover een overleg met een afvaardiging van de klankbordgroep. Er worden nieuwe afspraken gemaakt over de inrichting van het participatieproces voor de komende periode. In deze nieuwe afspraken kunnen alle aanwezigen zich vinden.

Op **18 februari 2014** wordt in het stadhuis ten behoeve van de leden van de raad een presentatie gehouden over 'de Tunnel'. Daarbij zijn 'nut en noodzaak', inhoud, proces, planning en procedure besproken.

Bij de presentatie hebben de aanwezige bewoners en leden van de KBG met de raadsleden en de ambtelijke vertegenwoordiging gediscussieerd over hetgeen in de presentatie naar voren is gekomen.

Op dinsdagavond **4 maart 2014** is een bijeenkomst voor alle bewoners van de vier wijken. Aan ieder adres in de wijken is een uitnodiging verzonden. De opkomst is ca. 200 personen. Door de provincie wordt een uitgebreide toelichting gegeven op 'nut en noodzaak' van de tunnel. Ook schriftelijk is het nut- en noodzaakverhaal verkrijgbaar. Het tweede gedeelte van de avond is een informatiemarkt. Aanwezig zijn onder andere specialisten van ProRail. Indien aanwezigen meer informatie willen hebben over het veiligheidsaspect en het landelijk beleid, kan men hier terecht.

Op **11 maart 2014** heeft de eerste vergadering van de Klankbordgroep 'Zuid' (Grunobuurt en Laanhuizen) plaatsgevonden. Het onderwerp van de avond is het bespreken van ontsluitingsvarianten: langs de HOV-as, via de ventweg langs de Paterswoldseweg of de oostkant van de Koeriersterweg. Na constructief overleg is besloten de ontsluiting van Laanhuizen langs de HOV-as nader uit te werken. Bij aanvang van het overleg heeft een vertegenwoordiger van Tunnel Overleg Laanhuizen (TOL) aan de gemeente en aan ProRail een brief overhandigd. De vertegenwoordiger gaf aan dat TOL niet meer aanwezig zal zijn bij overleggen waar gesproken wordt over de inpassing van de tunnel. TOL blijft 'nut en noodzaak' van de tunnel Paterswoldseweg betwisten.

Op **18 maart 2014** heeft de eerste vergadering van Klankbordgroep Noord plaatsgevonden. Tussen alle betrokken partijen is over alle (ventweg) varianten uitvoering gediscussieerd. Hier is besloten één variant nader uit te werken. Deze variant wordt o.a. door COOP als meest wenselijke beoordeeld.

Op **16 april 2014** vindt een overleg plaats van de gezamenlijke KBG. Er wordt informatie gegeven over wat in de KBG Noord en KBG Zuid aan de orde is geweest. Er worden veel vragen gesteld over

de tweede ontsluiting van Laanhuizen: is deze echt nodig?, wat betekent hij voor de doorstroming en verkeersaantallen?

Gemeente zegt toe de volgende keer met de verkeerssimulatie te laten zien wat de verschillende ingrepen als gevolg van de tunnel voor effect hebben.

Op **22 april 2014** is de tweede KBG Noord. Op deze bijeenkomst staan de 'sociale veiligheid' en de 'verkeerssimulatie' centraal. De aanwezigen formuleren de voorwaarden voor de sociale veiligheid. De projectgroep zegt toe de volgende keer hiervan met een uitwerking te komen.

Bij de verkeerssimulatie en analyse valt op dat de tunnel niet voor onverwachte en onveilige situaties zorgt.

Op **23 april 2014** is de tweede KBG Zuid. Ook hier staan de 'sociale veiligheid' en de 'verkeerssimulatie' centraal en worden door aanwezigen voorwaarden geformuleerd voor de sociale veiligheid. De tweede ontsluiting voor Laanhuizen levert discussie op. De angst is dat deze (extra) verkeer voor de Grunobuurt oplevert. De projectgroep geeft aan de ontsluiting aan te laten sluiten op het stedenbouwkundig plan van de Grunobuurt. Hij wordt ontworpen als een woonstraat met een 30 km/u regiem waarbij de auto 'te gast' is.

Op **26 mei 2014** is de derde KBG Zuid. Op deze bijeenkomst wordt het meest recente ontwerp van de tunnel getoond door middel van een 3D 'filmpje'. Positieve reacties zijn er over de 'openheid' van de tunnel. Dit komt doordat de kolommen zijn weggehaald en de wanden naar boven schuin oplopen. De vertegenwoordiger van de wijkraad Laanhuizen geeft aan dat het ontwerp voldoet aan de eisen van de buurt.

Op **27 mei 2014** KBG Noord. Ook hier wordt het meest recente ontwerp van de tunnel getoond door middel van een 3D 'filmpje'. De algemene reactie is dat er binnen de opdracht (tunnel voor alle verkeer) het maximale is bereikt. Punten van aandacht zijn: het terugbrengen van het aantal parkeerplaatsen, overlast tijdens de bouw en communicatie met de buurt.

Op **3 juni 2014** vindt het overleg met de gezamenlijke KBG plaats. Ook hier wordt het 3d filmpje vertoond. Veel vragen gaan over de nadere uitwerking. De gemeente geeft aan dat dit de laatste (formele) KBG is. Naar verwachting zal het voorstel over het ontwerp van de tunnel in september in de gemeenteraad komen. De twee klankbordgroepen zullen in september weer door de gemeente worden uitgenodigd. Dan is het 'definitief voorlopig ontwerp' klaar. Zaken als nadere uitwerking, detaillering, materialisering, groen, gras, vormgeving e.d. zijn dan aan de orde.



## **Deel 2: Schriftelijke inspraakbijdragen**

Het college van burgemeester en wethouders van Groningen  
T.a.v. de heer T. Zaal  
Ontwerp tunnel Paterswoldseweg  
Postbus 7081  
9700 JB Groningen

79

|                    |              |
|--------------------|--------------|
| GEMEENTE GRONINGEN |              |
| Pag. no:           | 4491136      |
| Ingek.:            | 27 JUNI 2014 |
| Dossier nr.        |              |
| Archief            | T. Zaal      |
|                    | PRO          |

25 juni 2014

Onderwerp: Bezwaarschrift tegen plannen en het ontwerp tracé besluit ondertunneling Paterswoldseweg te Groningen.

Geachte heer Zaal,

Wij, , willen hierbij als eigenaar van de jongerenhuisvesting aan de Theodorus Niemeyerstraat 1 bezwaar maken tegen het ontwerp tracé besluit van de ondertunneling van de Paterswoldseweg. Deze ondertunneling is direct voor ons pand gepland. Wij, als eigenaren, zijn daardoor direct belanghebbenden bij deze plannen. Ondanks dat de plannen en het ontwerp nog niet uitgekristalliseerd zijn, verloopt de deadline van bezwaar aantekenen op 27 juni 2014. Om eventuele miscommunicatie uit te sluiten, maken wij hierbij bezwaar tegen de, ons bekende, tekening.

Wij maken bezwaar aangaande onderstaande punten:

- 1) Voor het bevoorraden van de Coop is het noodzakelijk dat de vrachtwagen kan laden en lossen bij het magazijn van de Coop. Om dit magazijn bereikbaar te houden is de gemeente van mening dat er voor het draaien van de vrachtwagen een stuk grond van de jongerenhuisvesting geannexeerd dient te worden. De gemeente heeft daartoe een tekening gemaakt met daarop de draaicirkel zoals de vrachtwagen zou moeten maken om bij het magazijn van de Coop te kunnen komen. Wij zetten onze vraagtekens bij deze theoretische uitwerking. De draaicirkel is onnodig groot ingetekend waardoor er grond gebruikt zou moeten worden van de tuin van ons pand. Onze zeer kwalitatieve "voortuin" zou daardoor tot een minimale afmeting worden gedegradeerd. Aangezien de tekening op geen enkele manier onderbouwd is met feiten en geverifieerde gegevens over draaicirkels van vrachtwagens, maken wij bezwaar tegen deze manier van intekening met de daarbij horende gevolgen voor onze voortuin.
- 2) Naast het pand van de Coop verdwijnen 7 publieke parkeerplaatsen; daar zou immers de vrachtwagen geplaatst moeten worden om te laden en lossen. De gemeente heeft ons laten weten dat er elders in de wijk ruimte gevonden dient te worden voor deze 7 parkeerplaatsen. De gemeente is met ons in onderhandeling gegaan om deze 7 parkeerplaatsen te realiseren op het terrein van ons pand. Wij hebben in meerdere overlegmomenten aangegeven dat wij bereid zijn hiervoor ruimte af te staan in de achtertuin van ons pand. Echter op de tekeningen die wij tot nu toe gezien hebben en toegestuurd hebben gekregen, staan deze parkeerplaatsen op ons voorterrein ingetekend. Ondanks dat de projectgroep heeft aangegeven deze 7 parkeerplaatsen in te tekenen op het achterterrein, hebben wij de aangepaste tekeningen nog niet mogen ontvangen. Met deze situatie kunnen wij dan ook niet akkoord gaan en wij maken bij



deze dus ernstig bezwaar tegen de intekening van deze parkeerplaatsen in onze voortuin. (zie folder ondertunneling Paterswoldeweg)

- 3) Volgens de huidige plannen wordt er een tunnelbak onder het huidige spoor gecreëerd recht voor ons pand. Er is nog veel onduidelijkheid over hoe deze tunnelbak eruit komt te zien en wat de impact is op ons uitzicht, met name op de begane grond richting Paterswoldeweg. Ons criterium is dat ons pand goed zichtbaar dient te blijven vanaf deze weg. Wij willen nu vast aangeven dat wij niet akkoord kunnen gaan met een hoge muur voor ons pand.
- 4) Er is nog niet gesproken over eventuele (plan)schade die wij ondervinden door de ondertunneling.



Het College van B & W  
t.a.v. dhr. T. Zaal; ontwerp tunnel Paterswoldseweg

postbus 7081  
9700 JB Groningen

|                           |              |
|---------------------------|--------------|
| <b>GEMEENTE GRONINGEN</b> |              |
| Pag. no.:                 | 4483891      |
| Ingek.                    | 24 JUNI 2014 |
| Dossiernr.                |              |
| Archief                   | T. Zaal      |

Groningen, 21 juni 2014

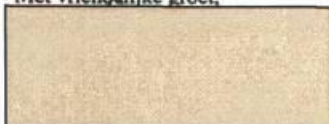
Geachte Raad,

Na het lezen van de folder "tunnel spoorwegovergang Paterswoldseweg" kwam ik tot de slotsom dat de voetgangers die nu via de Koeriersterweg de wijk uit- of inkomen, een stukje moeten omlopen. Ook de gebruikers van het BAT-parkeerterrein zullen een stukje om moeten lopen. Omdat mensen vaak de kortste weg nemen zal deze niet via de geplande fietsdoorgang tussen Paterswoldseweg en parallelweg verlopen maar via het grasveld tussen de fietsdoorgang en de tunnel (vermoedelijk tussen tunnel en de hoogte van de fietspadaanluiting van de Grunobuurt).

Het lijkt mij dan ook beter een directe verbinding te maken tussen Koeriersterweg en tunnelbak. Misschien kan het via een olopend pad of via een trap. Je ziet deze trappen ook bij het Heereviaduct bij de afgesloten straten. Ook door deze directe verbinding wordt voorkomen dat wandelaars de brandgang achter de Koeriersterweg gaan gebruiken. Indien de verkeerveiligheid in geding komt omdat fietsers deze verbinding ook gaan gebruiken, moet dit worden voorkomen. Misschien is het mogelijk om de voetgangerssluis in het bouwwerk op te nemen zodat het vandalismeproef wordt gemaakt.

Ook valt het mij op dat de verbindingen van fietspadaanluitingen van de Grunobuurt en Laanhuizen niet op dezelfde hoogte wordt uitgevoerd. Indien mogelijk lijkt mij een fietspadaanluiting zo dicht mogelijk bij de tunnel het beste omdat fietsers ook de snelste route kiezen. Deze route zal ook voor een deel door de fietsende schoolieren van het gymnasium in Laanhuizen worden gevolgd.

Met vriendelijke groet,





Het college van burgemeester en wethouders van Groningen  
T.a.v. de heer Zaal  
Ontwerp tunnel Paterswoldseweg  
Postbus 7081  
9700 JB Groningen

| GEMEENTE GRONINGEN  |         |
|---------------------|---------|
| Pag.no.: 4406734    | Routing |
| Ingek. 25 JUNI 2014 |         |
| Dossierr.           | PRO     |
| Archief             | T-Zaal  |

Groningen, 23 juni 2014

Geachte B&W,

Tot dusver heb ik vele avonden bijgewoond om over het ontwerp van de toekomstige tunnel te kunnen praten. In het ontwerp is sprake om een veilig gebied in alle wijken te maken. Het gaat om de wijken Laanhuizen, Grunobuurt, Zeeheldenbuurt en Badstratenbuurt. Laat ik voorop stellen dat ik het een goed idee vind om een tunnel aan te leggen omdat er geen oversteek over het spoor gemaakt hoeft te worden.

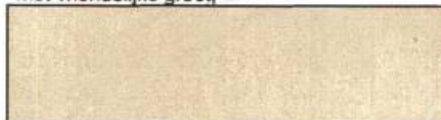
Nu is er een ontwerp aangenomen na vele avonden praten. Ik heb tijdens deze avonden herhaaldelijk aangekaart dat dit niet ten koste mag gaan van de veiligheid in de wijk. Met dit huidig ontwerp ben ik het niet helemaal eens omdat er een weg, ontsluiting, van Laanhuizen naar de Grunobuurt word aangelegd. Er komt nogal wat verkeer over deze toekomstige weg en dat het om een behoorlijke vermeerdering van auto's per werkdag gaat. Tijdens deze discussie avonden wordt niet duidelijk of er een circulatieplan gaat gelden in de Grunobuurt zodat het verkeer richting Hoornsediep, via Parkweg, of via de Paterswoldseweg gaat. Bij het mogelijk besluit om het verkeer via de Hoornsediep te leiden verandert de Hoornsediep van rustige straat naar een behoorlijk drukke weg.

Ik hoop dat de gemeente zich bewust is van alle ongelukken die zich rondom de Hoornsediep afspelen en dan doel ik mede op de Parkweg. In een straat van een paar honderd meter gebeurt regelmatig een ongeluk die soms zeer ernstig aflopen. Ik hoop dat de gemeenste de Grunobuurt niet gebruikt om een nieuwe verkeersader aan te leggen. Dit zal te koste gaan van de leefbaarheid en veiligheid en zal tevens de waarde van de huizen en het leefgenot verminderen.

Ik hoop dat u met deze argumenten een bewuste keuze maakt. Deze wijken zijn plezierige om te wonen en hopelijk blijft dat. Daarom verzoek ik nogmaals uw plannen met betrekking tot het ontsluiten van het verkeer van Laanhuizen naar de Grunobuurt grondig te bestuderen en zondig veilig(er) te maken.

Tot slot wil ik toevoegen dat het bord "woonwijk" begint in de Grunostraat en niet direct vanaf het begin, hoek Parkweg, bij de Hoornsediep. De maximum snelheid wordt hierdoor vaak over het hoofd gezien. Waarom is dit?

Met vriendelijke groet,



2/

**Theo Zaal**

---

**Van:** Harmen Hulzebos  
**Verzonden:** maandag 3 maart 2014 9:35  
**Aan:** Theo Zaal  
**Onderwerp:** FW: tunnel paterswoldseweg

t.k.

**Van:** noreply@groningen.nl [mailto:noreply@groningen.nl]  
**Verzonden:** zondag 2 maart 2014 18:46  
**Aan:** [redacted]  
**Onderwerp:** tunnel paterswoldseweg

**Onderwerp**

tunnel paterswoldseweg

**Opmerkingen/vragen over het project**

Met groeiende weerzin volg ik de gemeentelijke pogingen de ondertunneling van de Paterswoldseweg aan de omwonenden te verkopen. De tactiek is bekend: bedenk een paar varianten op het thema (een paar tunnelvarianten) en laat daar de burgers wat over meepraten zodat ze het idee hebben inspraak gehad te hebben. Nu dat wat minder succesvol lijkt komt de gemeente met een charme offensief waarbij de werkelijke motieven voor een tunnel duidelijk uit worden:

- een vrije doorgang voor bussen naar het arriva opstelrein (later bushaltes).
- een trein overgang minder.

Het eerste punt begrijp ik hoewel ik het nogal voorbarig vind gezien een mogelijke verandering voor de OV-studenten kaart. Voor zo'n vrije doorgang is echter geen ondertunneling van de Paterswoldseweg nodig maar een ondertunneling voor de busbaan. (er zijn nog meer denkbare oplossingen!)

Het tweede punt is al jaren het beleid van de NS/Prorail: eliminatie van zo mogelijk alle, gelijkvloerse, spoorwegovergangen. Jammer voor de NSers: ze wonen in Nederland (en niet in Zwitserland, België of Engeland).

De oorspronkelijk gebruikte argumenten waren veiligheid en wachttijd. Schijnargumenten waarvan men denkt dat burgers er gevoelig voor zijn. De spoorweg overgang Paterswoldse weg is niet onveilig: de treinen rijden er relatief langzaam en het spoor is goed te overzien. Wat de overgang onveilig maakt is het feit dat door een beroerde afstelling van de bomen je soms lang moet wachten zonder dat er een trein aankomt: wachten willen de mensen wel maar niet als er niets gebeurt! Een "risicoanalyse" (een sterk staaltje ambtenaren prietpraat) zegt dat de overgangen onveilig zijn. Wedden dat elke overgang in een stad in de buurt van een school het predicaat "onveilig" krijgt? Kortom, in Groningen, na deze ondertunneling nog vier overgangen te gaan die ook onveilig zijn. Overigens weet ik vrijwel zeker dat als de ondertunneling van de Paterswoldseweg een feit is, de overgang bij de Peizerweg wordt afgesloten want er is immers een veel veiliger alternatief. Nog drie te gaan! Bij een tunnel wordt, overigens, de onveiligheid van een spoorwegovergang ingeruild voor de, gevoelsmatige, onveiligheid van een tunnel: persoonlijk fiets ik liever over een overweg dan door een tunnel.

Niemand wil graag wachten maar een wachttijd van gemiddeld 30 seconden is nog wel te overleven, lijkt me. Op veel punten in de stad is de wachttijd even lang (nl. zogenaamde kruispunten met verkeerslichten; of gaan we die ook ondertunnelen?)



Er komt nu ook nog een wat algemener argument naar boven: "Groningen bereikbaar". Zo'n kreet suggereert van alles en je kunt er van alles mee onderbouwen. Het is meteen duidelijk: hier is een mediawetenschapper bezig geweest. Het klinkt mij allemaal een beetje wanhopig in de oren, ambtenaren die hun geliefde tramproject zagen sneuvelen en die toch graag allemaal iets leuks onder handen willen hebben. Een andere veel gehoorde kreet is in dit verband: "de stad is nooit af". Nee inderdaad, een stad is nooit af maar dat betekent nog niet dat er geld over de balk gesmeten moet worden voor idiote projecten.

En idioot is dit project: iedereen kan zien dat er op deze plek niet/nauwelijks ruimte is voor een tunnel (overigens wel voor een bustunnel). Fietzers, wandelaars, auto's en vrachtauto's zullen soms rare en onmogelijke routes moeten nemen omdat er geen ruimte voor ze is. Een truck met oplegger door de Kleine Badstraat naar de laadplaats voor de Co-op: de chauffeur ziet het misschien wel als een leuke uitdaging maar het is idioot.

Er moeten nota bene huizen voor worden afgebroken: waar heb ik dat eerder gehoord? De flat in de Eikenlaan voor de tram?

En dat allemaal voor een aantal NSers die in het verkeerde land geboren zijn?

Een vriend die in de, zo verguisde, olieboorindustrie gewerkt heeft, heeft mij eens uitgelegd dat als ergens idiote beslissingen genomen worden er geld in het spel is. Ik vermoed dat ook hier het project uit

potjes wordt gefinancierd die anders (bij andere varianten) gesloten blijven. Kan het zijn dat alle partijen die hier in het spel zijn, het gevoel hebben dat ze nu veel minder geld kwijt zijn omdat er anderen mee betalen? Zoiets als bij mensen die, als ze ergens korting krijgen, het gevoel hebben een superdeal gesloten te hebben? Bij mij werkt dat niet zo: waar het geld ook vandaan komt het is mijn belasting geld en ik wil niet dat er onzinnige projecten mee worden bekostigd.

Groningen kent een flinke rij idiote projecten, sommigen (de tram, de kabelbaan) zijn gelukkig tijdig afgeblazen, anderen (de springschans annex openluchtwembad op het damsterdiep, het forum) zijn doorgedaan. Laten we hopen dat dit idiote plan niet doorgaat!!

|                                      |                           |                 |
|--------------------------------------|---------------------------|-----------------|
| <b>ONTVANGEN</b><br><br>27 JUNI 2014 | <b>GEMEENTE GRONINGEN</b> |                 |
|                                      | Pag.no: 4491073           | Routing         |
|                                      | Ingek. 27 JUNI 2014       | PRO             |
|                                      | Dossiernr.                | Archief T. Zaal |

Postbus 622, 9400 AP ASSEN

**AANTEKENEN**

Het college van burgemeester & wethouders van Groningen

T.a.v. de heer T. Zaal

Postbus 7081

9700 JB GRONINGEN

**rein**

ADVOCATEN & ADVISEURS

VOORAF PER MAIL: theo.zaal@groningen.nl en info@groningen.nl

Assen, 26 juni 2014

Onderwerp : Coöp Lubbers / advies ML/BG - 31021.1

Uw referentie :

Advocaat : M.B.W. Litjens, Litjens@rein.nl

secretaresse : 0592-377 065

**Onderwerp: Inspiraakreactie Ontwerp Tunnel spoorwegovergang Paterswoldseweg**

Geacht college,



Uit de bekendmaking blijkt dat de reactie kan worden ingediend tot en met 27 JUNI 2014 en dat de inspraakreactie met de reactie daarop van uw college aan de gemeenteraad zal worden voorgelegd.

Cliënten verzoeken u om ruim voorafgaande aan de betreffende raadsvergadering uw reactie op de onderhavige reactie aan hen toe te zenden.

1.

Cliënten exploiteren de Coop Lubbers supermarkt, gelegen aan de Paterswoldseweg 68-70. Reeds gedurende 17 jaren exploiteren cliënten ter plaatse een supermarkt. Het gaat om een supermarkt met een belangrijke functie voor de Badstratenbuurt en de omliggende wijken. Het primaire verzorgingsgebied is de Badstratenbuurt, Laanhuizen, Grunobuurt en Zeeheldenbuurt. Verder komen de klanten uit de Schildersbuurt, Kostverloren, Corpus den Hoorn en Hoogkerk.

Voor de exploitatie van de supermarkt is behoud van zichtbaarheid en bereikbaarheid van groot belang. In de directe omgeving wonen veel studenten. Deze groep verplaatst zich vooral per fiets en te voet. Behoud van loop- en fietsroutes is dan ook van belang. Ook wordt de supermarkt bezocht

Rein Advocaten & Adviseurs Postbus 622 9400 AP Assen Zwedenlaan 20-22 9403 DE Assen t +31 (0)592 345 188 f +31 (0)592 372 431 mail@rein.nl www.rein.nl Derdenrekening NLS4INGB0654666210 BIC INGBNL2A RvX 01140349

Alle werkzaamheden worden verricht uit hoofde van een overeenkomst van opdracht met Rein Advocaten & Adviseurs, een maatschap bestaande uit besloten vennootschappen. Op de dienstverlening van Rein zijn onze algemene voorwaarden van toepassing, zoals te raadplegen op www.rein.nl. De aansprakelijkheid is beperkt tot het bedrag dat onze aansprakelijkheidsverzekering in het desbetreffende geval uitkeert.



door bewoners uit de omliggende wijken die ook per auto, vaak op weg van werk naar huis, de winkel bezoeken. Een aanzienlijk deel van de klanten betreffen werknemers van de diverse bedrijven en instellingen uit de omgeving (Cascadecomplex, hoofdkantoor KNP, omgeving rond en tussen Martinihal en en UMCG). De Paterswoldseweg wordt door deze groep gebruikt als doorgaande route van werk naar huis of naar het station.

Naast de supermarkt zijn parkeerplaatsen gelegen en fietsers kunnen hun fiets parkeren aan de voorzijde van de winkel. De Paterswoldseweg heeft een belangrijke functie voor het auto- en fietsverkeer. Door de goede zichtbaarheid vanaf de Paterswoldseweg trekt de supermarkt ook passanten aan.

#### Klankbordgroep

2.

Clënten nemen deel aan de klankbordgroep. Clënten hebben in dat overleg aangegeven dat de bereikbaarheid en zichtbaarheid belangrijk zijn voor de exploitatie en continuïteit van de supermarkt. Verschillende varianten voor de verkeersmaatregelen zijn besproken. Alle besproken varianten zullen nadelige gevolgen hebben voor de zichtbaarheid en bereikbaarheid. De voorkeursvariant, zoals gepresenteerd medio juni 2014, heeft echter de grootste nadelige gevolgen.

Overigens is de termijn die voor de inspraakreactie wordt geboden relatief kort en bovendien korter dan de minimale termijn van 4 weken zoals opgenomen in de Algemene inspraakverordening Groningen 2005.

#### Voorkeursvariant en gevolgen Coop Lubbers

3.

Sinds enkele weken is door de Stuurgroep Extra Snelrein Groningen Leeuwarden (ESGL) een voorkeursvariant bekend gemaakt. Realisering van deze variant zal zeer nadelige gevolgen hebben voor de zichtbaarheid en bereikbaarheid van de supermarkt. De gevolgen zijn ondermeer de volgende:

- Voor de automobilisten die vanaf de wijk Laanhuizen/Grunobuurt uit de tunnel komen zal de supermarkt in het geheel niet meer zichtbaar zijn. Deze auto's zullen immers pas ter hoogte van de supermarkt op maaiveldhoogte komen. De supermarkt is nu goed zichtbaar vanaf beide zijden en de overzijde;
- Er is een ventweg voorzien tussen de Paterswoldseweg en de voorzijde van de supermarkt. De bevoorrading van de supermarkt zou dan via deze ventweg moeten plaatsvinden. De ventweg zal echter ook worden gebruikt door ander autoverkeer, fietsers en voetgangers. Ook het personeel en de bezoekers van BAT Niemeijer (200 productiemedewerkers en kantoorpersoneel 120 met auto; meer dan 600 verkeersbewegingen) zal via de ventweg van en naar de fabriek worden geleid (tijdens openingsuren van supermarkt vinden er drie shifts plaats);

- De ingang van de supermarkt is gelegen aan de zijde van de beoogde ventweg. Gevreesd wordt voor een zeer onveilige situatie voor passerend verkeer en bezoekers van de supermarkt. De ruimte tussen de voorgevel van de supermarkt en de tunnel/weg krijgt immers meerdere functies: entree supermarkt, parkeren van fietsen, passerende fietsers, scooters, voetgangers en auto's en vrachtverkeer, terwijl de strook die voor deze functies beschikbaar zal komen relatief smal is (van de zijde van de gemeente zijn nog geen exacte maten verstrekt, mondeling is aangegeven dat de strook ongeveer 7 à 8 meter breed is, maar uit de informatie op de website kan worden afgeleid dat de afstand van de voorgevel van de supermarkt tot aan de betonnen blok van de spoor/wegvoorziening smaller is dan 7 meter); Een deel van deze weggebruikers zijn ook mensen met kinderwagens en mensen met rollators; Deze kwetsbaardere groep zal gevaarlijke situaties moeilijker kunnen ontwijken;
- Ook het afslaan van het autoverkeer vanaf de Paterswoldsweg richting de Badstratenbuurt zal moeilijker worden gelet op het slechte zicht voor het verkeer dat uit de tunnel komt op de Badstratenbuurt en de hogere snelheid waarmee zal worden gereden. Om in de Kleine Badstraat te komen zal het autoverkeer zodra het uit de tunnel komt direct moeten afslaan. Dit zal een hele lastige opgave worden. De bereikbaarheid van de Badstratenbuurt zal dan ook afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Thans is immers de snelheid op de Paterswoldseweg al relatief laag en is er sprake van een goed overzicht. Het in en uitrijden van de Badstratenbuurt wordt bovendien vergemakkelijkt door de regelmatig gesloten spoorwegovergang. Ook de verkeersveiligheid op de Paterswoldseweg en op de wegen in de Badstratenbuurt en de beoogde ventweg zal afnemen;
- Ook voor fietsers en voetgangers zal de supermarkt moeilijker bereikbaar worden. Zo zullen de voetgangers die afkomstig zijn uit de wijk Laanhuizen (veel klanten van Coop komen uit deze wijk en een deel daarvan zijn ouderen en mensen die slechter ter been zijn) als gevolg van de tunnel en trap/helling aan de overzijde van de overweg (vanuit Coop gezien), vele meters meer moeten afleggen om bij de supermarkt te komen;
- De toegankelijkheid van de winkel zal verslechteren omdat de smalle strook aan de voorzijde van de winkel zal worden gebruikt voor meerdere functies (tweerichtingverkeer voor alle weggebruikers, parkeren en entree winkel). Mede gelet op de verkeersonveilige situatie op de ventweg kan worden verwacht dat klanten en potentiële klanten een alternatief gaan zoeken voor deze supermarkt;
- Verder zullen er parkeerplaatsen verdwijnen en worden verplaatst naar een plek verder van de winkel. Direct naast de winkel zullen naar verwachting ongeveer vier parkeerplaatsen verdwijnen.

Cliënten verwachten als gevolg van de beoogde maatregelen in ieder geval aanzienlijke inkomenschade te zullen lijden zowel tijdelijk (tijdens de werkzaamheden betreffende de aanleg van de ventweg en vervolgens de bouw van de tunnel) als blijvend.



### Geen instemming

3.

In publicaties op de website wordt gesuggereerd dat de voorkeursvariant de instemming zou hebben van bewoners en bedrijven. Cliënten merken op dat zij niet de indruk hebben gekregen dat deze variant de instemming heeft van de bewoners van de Badstratenbuurt. Cliënten wensen te benadrukken dat zij niet met de maatregelen zoals nu voorgesteld kunnen instemmen met name omdat de bereikbaarheid en zichtbaarheid van hun bedrijf in aanzienlijke mate zal verslechteren.

### Nut en noodzaak?

4.

Cliënten wijzen allereerst op de vraagtekens die kunnen worden geplaatst bij "nut en noodzaak". De busbaan en een intensiever treinverkeer tussen Groningen en Leeuwarden kunnen immers ook worden gerealiseerd zonder de beoogde tunnel voor alle verkeer ter plaatse van de overweg Paterswoldseweg. Verder is met name gewezen op de overwegveiligheid en de doorstroming van het wegverkeer. Weliswaar zal de overwegveiligheid ter plaatse toenemen, maar de verkeersveiligheid in de directe nabijheid van de monding van de tunnel en in de Badstratenbuurt zal verslechteren. Van veiligheidswinst lijkt dan ook geen sprake. Ook zal de tunnel voor alle verkeer nauwelijks bijdragen aan een betere doorstroming van het wegverkeer op de Paterswoldseweg.

### Overwegveiligheid

In de notitie Nut en noodzaak tunnel Paterswoldseweg wordt de keuze voor een tunnel voor alle verkeer gemotiveerd door de overweg bij de Paterswoldseweg in de huidige situatie als een knelpunt qua overwegveiligheid aan te merken. Cliënten wijzen er echter op dat de praktijk in de afgelopen 30 jaar heeft uitgewezen dat er relatief weinig ernstige ongevallen hebben plaatsgevonden. Dat er thans sprake is van een onveilige situatie is geenszins aangetoond. ProRail gaat in een risicoanalyse van juli 2013 weliswaar uit van een "hoge" risicocategorie, maar onderbouwt dit maar matig (pag. 27 van het rapport Extra sneltrein Groningen - Leeuwarden, Overwegen, Inventarisatie, Risicoanalyse en Verbetervoorstellen van 5 juli 2013).

Cliënten wijzen er voorts op dat de keuze om de Paterswoldseweg ongelijkvloers te maken, geen norm betreft. Dit geldt overigens ook voor de keuze voor een tunnel voor alle verkeer. ProRail heeft er op gewezen dat de overwegveiligheid niet mag verslechteren en dat de risico's moeten worden beheerst, dat de aanvullende maatregelen in het kader van de overwegveiligheid ook in het gebied rond de betreffende overweg kunnen worden gevonden en voorts dat de kosten van de maatregelen in verhouding dienen te staan met de te realiseren veiligheidswinst. Hierbij wordt verwezen naar het hiervoor genoemde rapport van ProRail van 5 juli 2013, pag. 29 en 33 (met verwijzing naar Derde Kadernota Railveiligheid)). Hieruit volgt dat het beleid niet uitgaat van een verplichting tot het ongelijkvloers maken van de overweg.

Bij de derde optie van de voorgestelde maatregelen merkt ProRail (pag. 28 van het rapport) op dat de Peizerweg en de Paterswoldseweg in elkaars nabijheid liggen en dat één tunnel bij de Peizerweg of de Paterswoldseweg als voldoende compensatie voor de afname van de veiligheid op beide overwegen kan worden beschouwd. ProRail baseert dit op de Derde Kadernota Railverkeer. In deze nota staat echter dat bij risicotoename als gevolg van bijvoorbeeld frequentieverhoging, de betreffende weg- en spoorbeheerders op basis van een risicoanalyse tot mitigatie van de toegenomen onveiligheid komen. Deze mitigatie mag ook in het gebied rond de betreffende overweg worden gevonden, aldus het beleid van het ministerie. Of de uitleg van ProRail wel overeenstemt met de bedoeling van de minister, kan echter worden betwijfeld. Het ligt immers meer voor de hand dat is bedoeld om een afname van de toegenomen onveiligheid per overweg. Dan kunnen de maatregelen bij de overweg Paterswoldseweg niet worden betrokken bij de beoordeling van de situatie bij de overgang Peizerweg.

#### Doorstroming wegverkeer Paterswoldseweg

De tunnel voor alle verkeer zal voorts niet leiden tot een betere doorstroming van het verkeer op de Paterswoldseweg. Weliswaar zal het verkeer nu niet meer stilstaan bij de spoorwegovergang nabij de supermarkt van cliënten, maar gelet op de vele verkeerslichten, zal er uiteindelijk nauwelijks sprake zijn van tijdswinst en zal de doorstroming nauwelijks verbeteren. Overigens ligt de stopkans bij de overweg lager dan de stopkans bij de verkeerslichten.

#### Kosteneffectiviteit

In het Landelijk Verbeterprogramma overwegen en bijbehorend Programmaplan van maart 2014 is ondermeer de volgende passage opgenomen: *"De focus in de aanpak hiervan is tot op heden vooral gericht op de spoorkant van de overwegen. Incidenten op overwegen zijn echter niet alleen een specifiek spoorveiligheidsprobleem. Het gaat ook om de veiligheid van weggebruikers en om de doorstroming van zowel weg- als spoorverkeer. Daarbij zijn incidenten op overwegen het gevolg van diverse oorzaken die veelal verband houden met de lokale omgeving van overwegen. De hoogte van het risico op een incident is onder andere afhankelijk van de intensiteit van het wegverkeer, de overzichtelijkheid van de verkeerssituatie, de inrichting van de omgeving van de overweg en de dichtligtijden (sluitingduur van de overwegbomen). Dit beïnvloedt het gedrag van weggebruikers. Het verder reduceren van incidenten op overwegen vereist dan ook een bredere integrale aanpak vanuit veiligheid en doorstroming van zowel trein- als wegverkeer in de ruimtelijke context van een overweg. In veel gevallen bestaat er een te snelle reflex om bij een verbetering van veiligheid of doorstroming van overwegen standaard tot tunnel- of vlaductoplossingen te besluiten. Deze oplossingen zijn wel effectief, maar ook duur, hebben grote impact op de directe omgeving en de besluitvorming kost veel tijd. In andere gevallen zijn geen verdere fysieke aanpassingen meer mogelijk en is het nodig om op zoek te gaan naar innovatieve mogelijkheden om nog verbeteringen te realiseren.*

*Het LVO beoogt een andere en meer integrale aanpak om veiligheid en doorstroming van zo veel mogelijk overwegen te verbeteren. Nog meer dan voorheen is de focus gericht op kosteneffectieve*



*keuzes door zowel lenM als decentrale overheden. Het is de uitdaging om dit samen met betrokken partijen te realiseren."* Zie pagina 9-10 van het Programmaplan Landelijk Verbeterprogramma Overwegen van maart 2014.

Kennelijk is dit nieuw beleid. De besluitvorming van de tunnel is nog in een beginfase en deze aspecten zullen nog uitgebreid aan de orde kunnen komen in het vervolgtraject. De gemeente zou echter kunnen bevorderen dat er een heroverweging plaats vindt en dat de kosteneffectiviteit met in achtneming van de hiervoor genoemde passage opnieuw wordt beoordeeld. Daarbij zouden ook andere maatregelen nader kunnen worden onderzocht zoals verkorting van de dichtligtijden en verdiepte aanleg van het spoor.

Cliënten concluderen dat in ieder geval de noodzaak van de voorgestelde tunnel voor alle verkeer niet is aangetoond.

#### Verantwoordelijkheid gemeente

5.

Bij het project Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden zijn verschillende partijen betrokken. De verantwoordelijkheid voor de gemeente is in het klankbordgroepoverleg van de zijde van de gemeente als volgt verwoord: de gemeente Groningen is verantwoordelijk voor het op een juiste manier inpassen van de tunnel in de stad en de communicatie hierover naar de bewoners.

Bewoners en bedrijven mogen dan verwachten dat er zorgvuldig wordt gekeken naar de gevolgen van de maatregelen voor wat betreft aspecten als met name verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefmilieu en schade. Tot op heden is er slechts sprake van een summier onderzoek naar enkele aspecten.

Cliënten gaan er van uit dat van een juiste manier van inpassen van de tunnel geen sprake is zolang de knelpunten voor de supermarkt en de Badstratenbuurt niet zijn opgelost. Cliënten wijzen er voorts op dat Gedeputeerde Staten in de brief van 12 februari 2013 (2013-06088/7/A.11) aan Provinciale Staten in dit kader uitdrukkelijk hebben gewezen op het "waarborgen van een goede ontsluiting van de wijken Laanhuizen en Badstratenbuurt en de bedrijven Niemeijer (tabaksfabriek) en Coop (supermarkt). Ook de zichtbaarheid van de supermarkt speelt daarbij een rol." Nu genoemde aspecten geenszins zijn gewaarborgd moeten cliënten constateren dat de gemeente tot op heden niet is geslaagd in haar opdracht.

#### Zorgvuldig onderzoek ontbreekt

6.

Cliënten zijn van mening dat een verantwoorde beslissing door de gemeente niet kan worden genomen zonder een zorgvuldige analyse van de huidige situatie en de beoogde situatie. Tot heden is er geen sprake van een degelijk onderzoeksrapport betreffende de verkeersveiligheid bij de monding van de tunnel en bij en in de aangrenzende wijken. Ook een schadevergoedingsonderzoek

ontbreekt. Tot heden is voor cliënten volstrekt onduidelijk gebleven of de schade die zij verwachten te lijden zal worden vergoed en door wie en welke regels daarop van toepassing zijn. Van de zijde van de gemeente en ProRail is daarover geen duidelijkheid verschaft. Er is dan ook grote onzekerheid over de continuïteit van het bedrijf. Genoemde onderzoeken zijn noodzakelijk voor een zorgvuldige afweging van belangen en kosten bij de keuze van de maatregelen. Bovendien zal het de acceptatie kunnen vergroten.

#### Alternatieven

7.

Cliënten wijzen er verder op dat door de groep TOL alternatieven zijn aangedragen waarin treinen en bussen door een tunnel gaan in plaats van auto's, fietsers en voetgangers. Deze varianten zijn voor wat betreft de leefbaarheid voor de wijk en de verkeersveiligheid in en bij de Badstratenbuurt te verkiezen boven de voorkeursvariant. Deze zijn weliswaar door de ESGL niet nader onderzocht, maar de betrokken wethouder, de heer P. de Rook, heeft in de raadsvergadering van 28 mei 2014 uitdrukkelijk toegezegd, dat ook deze varianten zullen worden betrokken in het raadsvoorstel. De gevolgen van deze varianten zijn voor cliënten minder ingrijpend dan de voorkeursvariant. Cliënten verzoeken uw college dan ook om deze varianten mee te nemen in het raadsvoorstel.

Een ander alternatief is een trein en busverbinding (HOV-as) over een trein-/busbrug dan wel een viaduct. Een dergelijk alternatief is veel minder belastend voor de omgeving als een tunnel voor auto's, fietsers en voetgangers. Ook de zichtbaarheid van de supermarkt zal in die situatie niet zodanig verslechteren als bij realisering van de voorkeursvariant.

#### Conclusie

8.

Gelet op het bovenstaande verzoeken cliënten aan de gemeenteraad het volgende voor te leggen:

I

De keuze voor een tunnel voor alle verkeer te heroverwegen en alsnog af te zien van genoemde voorkeursvariant;

II

Bij de ruimtelijke inpassing van eventuele andere maatregelen te waarborgen dat de zichtbaarheid en bereikbaarheid van de supermarkt niet vermindert en dat de leefbaarheid van de Badstratenbuurt wordt behouden.

III

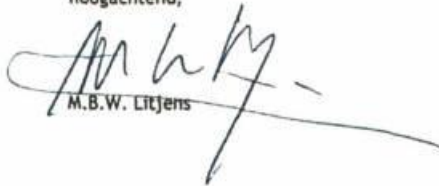
Te bevorderen dat aan cliënten duidelijkheid wordt gegeven over de schadevergoedingsmogelijkheden indien en voor zover de raad al zou instemmen met de tunnel.



Cliënten behouden zich het recht voor tot aanvulling en/of wijziging van de reactie.

In afwachting van uw berichten,

hoogachtend,



M.B.W. Litjens



Onderwerp: Ondertunneling Paterswoldseweg

Groningen, 10-02-2014

Aan: Burgemeester en Wethouders van de gemeente Groningen

Geacht college,

Wij, Fietsersbond afdeling Groningen, hebben in Dagblad v/h Noorden van 28-01-2014 kennis genomen van het voornemen om de Paterswoldseweg met een tunnel onder het spoor Groningen-Leeuwarden en Groningen-Roodeschool/Delfzijl door te leiden.

Wij vragen in deze om bij de keuze en verdere planvorming te kiezen voor een ontwerp/uitvoering dat door alle belanghebbenden en toekomstige gebruikers wordt gedragen!

Betreffende fietsverkeer:

- dient een tunnel te worden gekozen waarbij ter weerszijden van de rijweg een vrij liggend fietspad van voldoende breedte aanwezig is, e.e.a. afgestemd op de daar aanwezige spitsuurintensiteit. Dit zal resulteren in een ca. 3 meter breed fietspad. **Motivatie:** Bij alleen een in twee richtingen berijdbaar fietspad aan oostzijde moeten de fietsers in zuidelijke richting dan altijd 2 x de Paterswoldseweg oversteken. Dit bevordert geen veilig en vlot fietsverkeer. Er zullen om deze fietsoversteek veilig te maken verkeerslichten nodig zijn. En deze verkeerslichten werken vertragend op de doorstroming van het autoverkeer op de Paterswoldseweg!
- de fietsinfrastructuur c.a., die ten gevolge van de aanleg van deze tunnel aangepast moet worden, zodanig uit te voeren dat te allen tijde veilig en vlot fietsverkeer gegarandeerd is. Hierbij extra aandacht te schenken aan drukke fietsroutes. O.a. de route van en naar het station vanuit zuidelijke richting.

Met vriendelijke groet,

namens de Fietsersbond afdeling Groningen,



CC: Gemeenteraad Groningen

CC: ProRail

CC: Dagblad v/h Noorden

*Fietsbond Marwijkheid!*



# Nijestee i

College van B&W gemeente Groningen  
Postbus 20001  
9700 PB GRONINGEN

| GEMEENTE GRONINGEN   |         |
|----------------------|---------|
| Pag no. 4265489      | Routing |
| Ingek. 18 MAART 2014 |         |
| Ro/PRO               |         |
| Dossiernr 181112     |         |
| Archief              |         |

Datum 17 maart 2014  
Oms kenmerk Grunobuurt  
Onderwerp gevolgen ondertunneling spoor Paterswoldseweg

Geacht College,

Nijestee is geïnformeerd over het voornemen om de Paterswoldseweg in een tunnel onder het spoor te leggen. De gemeentelijk projectleider, de heer Zaal, heeft ons de context en de mogelijke consequenties uiteengezet. Daarnaast neemt Nijestee actief deel in het overleg met de buurten, dat u met de Provincie en Prorail hebt georganiseerd. Het mag duidelijk zijn dat wij het onderwerp zeer serieus nemen en oog hebben voor de belangen van onze huidige en toekomstige bewoners in met name de Badstratenbuurt en de Grunobuurt.

Juist nu er nog ruimte is voor discussie, willen wij een punt naar voren brengen, dat wat ons betreft onderbelicht blijft.

In één van de modellen wordt voorgesteld autoverkeer van Laanhuzen af te wikkelen via de Grunobuurt.

Zoals u weet vernieuwt Nijestee Grunobuurt Noord. Daar aan voorafgaand hebben vertegenwoordigers van bewoners, gemeente en Nijestee intensief gesproken over en gewerkt aan een nieuw stedenbouwkundig plan. Verkeer was een belangrijk thema. De bewoners waren radicaal tegen buurtvreemd verkeer. Om die reden is één van de bebouwingsvlekken geschrapt als potentiële vestiging voor een school. De stedenbouwkundige verkaveling en het ontwerp van de openbare ruimte is daarnaast geënt op een autoluwe omgeving. De vormgeving is zodanig dat er geen doorgaande straten zijn. In het ontwikkelingsgebied ligt Noord-Zuid een keten van pleintjes, veilig voor spelende kinderen. De inrichting maakt de enkele kruisende automobilist duidelijk te gast te zijn in een speel- en voetgangersgebied.

In onze ogen is een model dat leidt tot buurtvreemd verkeer in de Grunobuurt daarom ondenkbaar. Als het om weinig verkeer zou gaan, dan is een dergelijke verbinding niet nodig en als het om veel verkeer zou gaan, moet je het hoe dan ook niet willen.

Nijestee is verantwoordelijk voor de bebouwing van het gebied, maar ook voor (het ontwerp van) de inrichting conform het stedenbouwkundige plan. Gemeente en Nijestee hebben in mei 2007 hierover een Realiseringsovereenkomst gesloten. We zijn van mening dat het genoemde model strijdig is met de gemaakte afspraak.

Damsterplein 1 . Postbus 447 . 9700 AK Groningen  
Telefoon (050) 853 35 44 . Fax (050) 853 38 00 . E-mail info@nijestee.nl  
NL34 BNGH 0265104276 . KvK 02026204 . BTW 803036188

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

# Nijestee i

Datum 17 maart 2014  
Oms kenmerk College van B&W gemeente Groningen - gevolgen ondertunneling spoor Paterswoldseweg  
Pagina 2

We kunnen ons voorstellen, dat door het tijdsverloop de inzet en afspraken aangaande de Grunobuurt enigszins uit beeld zijn geraakt. We hopen hiermee dit weer helder voor het voetlicht te hebben gebracht.

Met vriendelijke groet,

H. Raatjes  
Directeur Vastgoed



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



## Brunet advocaten

College van burgemeester en wethouders  
Gemeente Groningen  
T.a.v. de heer T. Zaal  
Postbus 7081  
9700 JB GRONINGEN

| GEMEENTE GRONINGEN  |         |
|---------------------|---------|
| Pag. no. 4506077    | Routing |
| Ingek. 07 JULI 2014 |         |
| Dossiernr.          | PRO     |
| Archief T. Zaal     |         |

Tevens per e-mail: [theo.zaal@groningen.nl](mailto:theo.zaal@groningen.nl); [info@groningen.nl](mailto:info@groningen.nl)

Datum : 4 juli 2014  
Inzake : Coop/Groningen  
Kenmerk : JHO/JHO 14.0050  
Uw ref. :  
Doorkiesnr.: 024 - 3810993  
E-mail : [hoegge@brunet.nl](mailto:hoegge@brunet.nl)

Geacht college, geachte heer Zaal,

In vervolg op mijn brief van 27 juni jl., bericht ik u namens Coop Vastgoed B.V. en Coop Groothandel B.V. als volgt.

Zoals aangekondigd heeft cliënte een extern bureau onderzoek laten verrichten naar de verwachte omvang van het door haar te lijden nadeel als gevolg van de aanleg van spoortunnel. Een kopie van het uitgevoerde onderzoek doe ik u hierbij (\*) toekomen. Namens cliënte verzoek ik u met klem op strikt vertrouwelijke wijze om te gaan met de in deze stukken opgenomen financiële (bedrijfs)gegevens. Deze mogen absoluut niet "in verkeerde handen" komen.

Samengevat volgt uit dit rapport dat tijdens de uitvoering van de werkzaamheden de omzet meer dan halveert. De werkzaamheden beslaan een lange periode van 78 weken. Na afronding van de werkzaamheden zal het langere tijd duren voordat de klanten de winkel van cliënten weer zullen weten te vinden. In zoverre is sprake van een zeker na-ijleffect en zal het naar verwachting ca. 52 weken duren voordat de omzet weer op niveau zal zijn. Een en ander is vertaald in de eveneens bijgevoegde (\*) schadeberekening. Voor zover dat nu kan worden overzien zal de schade over de genoemde periode maar liefst € 1.000.000 bedragen. De exacte omvang van de door cliënten geleden schade zal na afloop pas duidelijk zijn.

Bezoekadres  
Oranjesingel 53 - 57  
6511 NP Nijmegen

Postadres  
Postbus 1106  
6501 BC Nijmegen

T: (024) 381 09 90  
F: (024) 323 22 66  
E: [info@brunet.nl](mailto:info@brunet.nl)

KvK-nummer: 09191908  
BTW-nummer: 0051.94.957.B.01  
[www.brunet.nl](http://www.brunet.nl)

IBAN: NL263400004401066 - BIC: ABNANK23 - t.n.v. Stichting Bezoek Oudergrind Brunet advocaten

Op al onze werkzaamheden zijn onze algemene voorwaarden van toepassing waarin een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen, die op de achterzijde dier staan vermeld.

## Brunet advocaten

Voor Coop, alsmede haar ondernemer is deze schade niet te dragen. Deze schade dient redelijkerwijs niet ten laste van cliënten te blijven. Cliënten willen over de compensatie van dit nadeel dan ook – mocht definitief besloten worden tot aanleg van de spoortunnel, voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden – sluitende afspraken maken. Zonder dergelijke afspraken is het nadeel niet te dragen en zou de ondernemer ter plaatse het hoofd allicht niet boven water kunnen houden. Dat zou mogelijk leiden tot sluiting van de supermarkt, wat natuurlijk nooit de bedoeling kan zijn.

Het is dus van groot belang dat op korte termijn afspraken gemaakt zullen worden over de compensatie van het door cliënten te lijden nadeel. Verder schijnt het mij toe dat het te compenseren nadeel voor de raad een factor is om rekening mee te houden in verband met de vraag of de bestaande plannen financieel wel uitvoerbaar zijn.

Cliënten gaan daarover graag de dialoog met u aan.

Graag van u vernemend,

met vriendelijke groet,



J.P. Hoeghe



## Brunet advocaten

College van burgemeester en wethouders  
Gemeente Groningen  
T.a.v. de heer T. Zaal  
Postbus 7081  
9700 JB GRONINGEN

|                     |         |
|---------------------|---------|
| GEMEENTE GRONINGEN  |         |
| Pag.no. 4493274     | Act.no. |
| Ingek. 30 JUNI 2014 |         |
| Dossiernr.          | PRO     |
| Archief T. Zaal     |         |

Tevens per e-mail: [theo.zaal@groningen.nl](mailto:theo.zaal@groningen.nl) en [info@groningen.nl](mailto:info@groningen.nl)

Datum : 27 juni 2014  
Inzake : Coop/Groningen  
Kenmerk : JHO/JHO 14.0050  
Uw ref. :  
Doorkiesnr.: 024 - 3810993  
E-mail : [hoegee@brunet.nl](mailto:hoegee@brunet.nl)

Geacht college,

Namens Coop Vastgoed B.V. en Coop Groothandel B.V., beide gevestigd te Velp (Gld.), te dezer zake domicilie kiezende op mijn kantoor, vraag ik uw aandacht voor het volgende.

In verband met de mogelijke aanleg van een tunnel bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg bereidt uw college thans een raadsvoorstel voor dat naar verwachting medio september 2014 in de raadscommissie zal worden behandeld. Betrokkenen zijn in de gelegenheid gesteld om op het ontwerp hun visie te geven.

De belangen van cliënten zijn rechtstreeks betrokken bij het onderhavige besluit. Coop Vastgoed B.V. is de verhuurder van het winkelpand en Coop Groothandel B.V. is de leverancier van de supermarkt.

Vanzelfsprekend hebben mijn cliënten kennis genomen van de door de ondernemer (Coop Lubbers) ingediende reactie. Cliënten kunnen zich in de gegeven zienswijze goed vinden.

Door Coop Lubbers wordt terecht aangegeven dat van gemeentewege geen onderzoek is gedaan naar de als gevolg van de aanleg van de tunnel (zowel in de uitvoeringsfase als in de definitieve situatie) optredende schade. Daarnaast is onduidelijk of en door wie deze schade zal worden vergoed.

Bezoekadres  
Oranjesingel 53 - 57  
6511 NP Nijmegen

Postadres  
Postbus 1106  
6501 BC Nijmegen

T: (024) 381 09 90  
F: (024) 323 22 66  
E: [info@brunet.nl](mailto:info@brunet.nl)

KvK-nummer: 09191908  
BTW-nummer: 0051.94.957.B.01  
[www.brunet.nl](http://www.brunet.nl)

IBAN: NL28ABNA054403046 - BIC: ABNANL2A - t/n v. Stichting Beheer Derdengelden Brunet advocaten

Op al onze werkzaamheden zijn onze algemene voorwaarden van toepassing waarin een beperking van de aansprakelijkheid is opgenomen, die op de achterzijde dezer staak vermeld

## Brunet *advocaten*

Gezien de regierol die uw gemeente in dit planproces heeft, is het in de optiek van cliënten onontbeerlijk dat – voordat een besluit kan worden genomen over de voorgenomen aanpassingen – eerst inzicht bestaat in de gevolgen die dit besluit zal hebben voor cliënten en Coop Lubbers.

Om die reden hebben cliënten een onderzoeksbureau opdracht gegeven de gevolgen van de realisatie van de tunnel voor cliënten en Coop Lubbers in kaart te brengen. Dit onderzoek is thans vrijwel gereed, maar kan ik u niet toesturen binnen de door u aangegeven termijn. Wel kan ik nu al aangeven dat de financiële gevolgen voor de bedrijfsvoering van cliënten zeer aanzienlijk zijn en dat zij daarvoor gecompenseerd moeten worden. Juist om die reden is het voor de raad (maar ook voor uw college) noodzakelijk dat inzicht bestaat in deze kosten om een afgewogen besluit te kunnen nemen.

Zodra dit onderzoek gereed is, zal ik u daarvan afschrift doen toekomen, met het uitdrukkelijk verzoek dit te betrekken bij het door u op te stellen inspraakrapport. Ik verwacht u deze stukken in de loop van de komende week te kunnen aanreiken.

Hoogachtend,



J.P. Hoogee





Aan het College van B&W  
t.a.v. de heer T. Zaai  
Ontwerp tunnel Paterswoldseweg  
Postbus 7081  
9701 JB Groningen

Betreft: ondertunneling spoorwegovergang Paterswoldseweg

Groningen, 18 juni 2014

|                           |         |
|---------------------------|---------|
| <b>GEMEENTE GRONINGEN</b> |         |
| Pag.no: 4476632           | Routing |
| Ingek: 19 JUNI 2014       |         |
| Dossiernr:                | PRO     |
| Archief                   | T Zaai  |

Geacht college,

Op 16 oktober 2013 zijn de buurtorganisaties van Laanhuizen en de Zeehelden-, Badstraten- en Grunobuurt geïnformeerd door ProRail en de gemeente Groningen over de voorgenomen ondertunneling van de spoorwegovergang Paterswoldseweg.

Bij die gelegenheid hebben deze organisaties er op aangedrongen om ook de bewoners van deze buurten te informeren over deze plannen in een algemene bijeenkomst.

Deze bijeenkomst vond plaats op 13 november 2013. Bij die gelegenheid is besloten tot het instellen van een klankbordgroep waarin iedere belangstellende een plaats kon krijgen.

De wijkraad Laanhuizen heeft hiervan gebruik gemaakt. Uitgangspunt daarbij was hetgeen is verwoord in de brief van 12 september 2012 aan uw college.

In de afgelopen maanden is de discussie in de klankbordgroep gevoerd. In de loop van dit proces hebben meerdere bewoners zich verenigd in de groep Tunneloverleg Laanhuizen (TOL). De wijkraad heeft wel een poging gedaan om met deze groep in gesprek te raken, maar dit is op niets uitgelopen. Binnen TOL bestond geen eenduidige opvatting en werd zelfs afstand van de klankbordgroep genomen.

De wijkraad meent dat, hoewel met vallen en opstaan, de werkwijze via de klankbordgroep voldoende ruimte bood om wensen en meningen aan de orde te stellen.

Dit leidde er toe dat het concept-ontwerp voor de ondertunneling ingrijpend is bijgesteld overeenkomstig de wensen van de leden van de klankbordgroep.

Voor Laanhuizen lag de nadruk op het handhaven van twee wijkontsluitingen voor autoverkeer.

In het gepresenteerde ontwerp wordt de Koeriersterweg parallel aan de busbaan doorgetrokken naar de Grunobuurt. In het stedenbouwkundig concept voor de Grunobuurt wordt het tracé van deze doorgetrokken weg geïntegreerd in het stratenplan.

Voor fietsers en voetgangers is ook de bereikbaarheid geregeld.

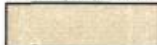
De wijkraad constateert dat met dit ontwerp de autobereikbaarheid voldoende is gewaarborgd. Overigens spreken wij onze waardering uit dat de buurtorganisatie Grunobuurt en Nijestee met deze oplossing hebben ingestemd.

De presentatie in een 3D model gaf heider inzicht in de beoogde opzet van de tunnel. Naar onze mening kan door de transparantie beter van een onderdoorgang worden gesproken.

Uiteraard is nu van belang hoe het definitieve ontwerp er uit komt te zien. Daarbij spelen de kleurstellingen, verlichting en groenaankleding een rol.

Waar nog weinig over bekend is, is het effect van de geluidsproductie als gevolg van de ophoging van de spoorbaan met 75 centimeter. Er zullen mogelijk geluidsschermen worden geplaatst, maar in het gepresenteerde ontwerp was daarvan nog niets te zien.

Stichting Wijkraad Laanhuizen

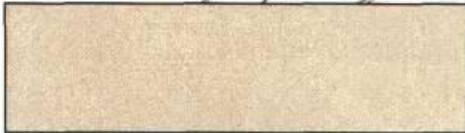


Speciale aandacht is nodig voor de woningen Paterswoldseweg/Koeriersterweg. Om scheurvorming en verzakkingen te voorkomen bij de aanleg van de tunnel dienen de werkzaamheden met grote zorg te worden uitgevoerd. In de laatste plenaire klankbordbijeenkomst van 3 juni 2014 is dit ook toegezegd. Voorts zal door een onafhankelijk bureau een nulmeting aan de woningen worden verricht.

Gedurende de tunnelbouw zal in de busbaan een tijdelijk viaduct worden gelegd. Dit viaduct moet circa 2 jaar dienst doen en het is dus van groot belang dat de hinder voor aanwonenden zo gering mogelijk is.

Onze conclusie is dat de huidige fase positief kan worden afgesloten. Voor de overige genoemde punten hecht de wijkraad Laanhuizen er aan om het overleg met gemeente en ProRail op dezelfde constructieve wijze een vervolg te geven. Graag zien wij bij de besteksvorbereiding en tijdens de uitvoering ook de aannemer hierbij aan tafel. Wij vertrouwen er op dat uw projectmanager de wijkraad hierover zal informeren.

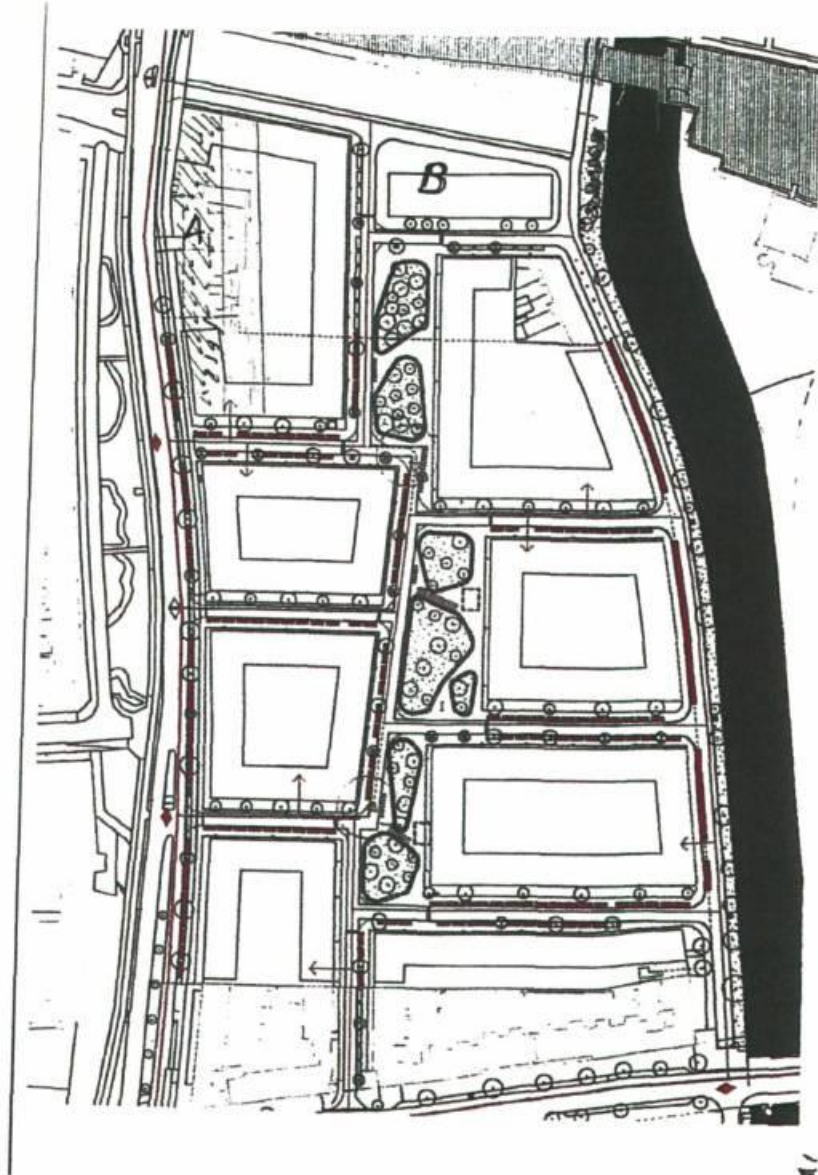
Met vriendelijke groet;



CC: ProRail

Stichting Wijkraad Laanhuizen







Het college van burgemeester en wethouders van Groningen  
T.a.v. de heer T. Zaal  
Ontwerp Tunnel Paterswoldseweg  
Postbus 7081  
9700 JB Groningen

|                           |         |
|---------------------------|---------|
| <b>GEMEENTE GRONINGEN</b> |         |
| Pag.no.: 4493544          | Routing |
| Ingek. 30 JUNI 2014       |         |
| Dossiernr.                | FR0     |
| Archief                   | T. Zaal |

Groningen, 26 juni 2014

**Betreft: Reactie op plannen voor tunnel Paterswoldseweg**

Geachte heer Zaal,

De Buurtvereniging Badstratenbuurt en het Buurtinitiatief Tunnel Paterswoldseweg hebben kennisgenomen van de laatste plannen voor een tunnel onder het spoor aan de Paterswoldseweg. De uitkomst lijkt wellicht het best haalbare binnen de gestelde kaders, namelijk dat er een tunnel moet komen voor alle verkeer. Daarmee is echter nog niet vastgesteld dat die kaders juist zijn. Daarnaast hebben wij nog vragen over de recente plannen.

**Verkeerstellingen**

De plannen voor de tunnel zijn gestoeld op onder meer een risicoanalyse van ProRail. In dit verband wijzen wij u op de rapportage van de verkeerstellingen die eind maart is gepubliceerd. Deze rapportage heeft nieuw licht geworpen op de onderbouwing van de tunnelplannen:

- De risicoanalyse van ProRail is deels gebaseerd op onjuiste cijfers. Dat roept vragen op over de urgentie van de tunnel
- De opvatting van de gemeente en de provincie over het belang van de Paterswoldseweg als autoroute wordt niet onderbouwd door de verkeerstellingen. Dat roept vragen op over het uitgangspunt van een tunnel voor alle verkeer.

Wij hebben hier al eerder vragen over gesteld, daarvoor verwijzen u graag verder naar onze website voor details.

Wij stellen u de volgende vragen:

1. Welke stappen gaat u nemen om de risicoanalyse van ProRail te laten corrigeren aan de nieuwe gegevens van de verkeerstellingen.
2. Wat is de feitelijke onderbouwing van de opvatting van gemeente en provincie over het belang van de Paterswoldseweg als autoroute. Wij herkennen dat belang niet in de op 4 maart gepresenteerde informatie en in de rapportage van de verkeerstellingen.
3. Wat is de feitelijke onderbouwing van de urgentie van de tunnelplannen? Die onderbouwing wordt volgens ons voor een belangrijk deel ondergraven door de rapportage van de verkeerstellingen. Zo gaat het argument van doorstroming niet

meer op. Ook de veronderstelde toekomstvastheid vindt hierin geen feitelijke onderbouwing.

#### Gepresenteerde plannen

De nu gepresenteerde plannen bevatten naar onze mening nog te veel open eindjes, waardoor de impact op de omliggende wijken onvoldoende helder is. Wij benadrukken nog eens dat de onderstaande criteria voor ons leidend zijn en blijven:

- Geen aantasting van het Badhuisplein
- Geen extra autoverkeer door de wijken
- Goede en veilige ontsluiting van de wijken
- Behoud van parkeergelegenheid

Wij zijn nog niet overtuigd dat aan al deze criteria zal kunnen worden voldaan. Zo hebben wij grote twijfels aan de veiligheid van de aansluiting ventweg-Kleine Badstraat-Paterswoldseweg. Met name de hoge snelheden waarmee autoverkeer de tunnel verlaat draagt daaraan bij. Welke maatregelen gaat u nemen om de veiligheid te garanderen, zonder dat de doorstroming van verkeer en de ontsluiting van de wijken in gevaar komen?

Hoewel het al vaak ter sprake kwam hebben wij nog geen goede oplossing gehoord voor het parkeerprobleem dat groter zal worden in de wijken. Wij verwachten dat het aantal parkeerplaatsen, zoals toegezegd, minimaal gelijk blijft.

Het thema geluid is nog niet aan de orde geweest en dat zal pas in september gebeuren. Voor ons is dit een belangrijk thema en wij verwachten dan ook ten minste dat in de nieuwe situatie het geluidsniveau niet zal toenemen.

Op dit moment hebben wij onvoldoende inzicht in de mate van overlast die de werkzaamheden gedurende minimaal anderhalf jaar met zich mee zullen brengen. Wij verwachten dan ook op korte termijn een helder plan van aanpak hoe u zaken als geluidsoverlast, bereikbaarheid, doorstroming en parkeren zult regelen.

Met vriendelijke groet,

#### Buurtinitiatief Tunnel Paterswoldseweg en Buurtvereniging Badstratenbuurt

Informatie over het buurtinitiatief is te vinden op [www.buurtinitiatieftunnel.nl](http://www.buurtinitiatieftunnel.nl)  
Een presentatie voor de raadsleden die ons in januari bezochten is te vinden op:  
<http://www.buurtinitiatieftunnel.nl/wp-content/uploads/2014/01/buurtinitiatieftunnel-presentatie-raadsfracties.pdf>  
Verhalen over wat leeft in de Badstratenbuurt zijn te vinden op [www.badstratenbuurt.nl](http://www.badstratenbuurt.nl)

De Buurtvereniging Badstratenbuurt steunt het Buurtinitiatief en is te bereiken op [voorzitter@badstratenbuurt.nl](mailto:voorzitter@badstratenbuurt.nl)

**Alternatieven notitie TOL (Tunnel Overleg Laanhuizen)**

Als gepresenteerd tijdens overleg tussen Tunnel Overleg Laanhuizen en Projectgroep tunnel spoorwegovergang Paterswoldseweg d.d. 22 mei 2014.

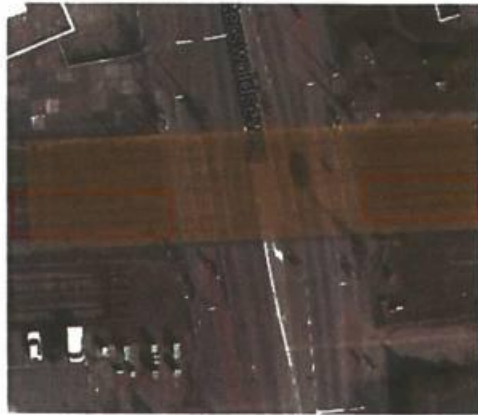


**Alternatief A**  
**Een tunnel voor de trein, bus maaiveld, overig verkeer maaiveld**

De onderdelen :

A1 - Een tunnel voor de trein.

Uitgangspunt is deze treintunnel (geel) te realiseren op de plek van de huidige sporen, uit te breiden aan de zuidzijde met 1 spoor. (in rode vakken weergegeven)



A2 - Busbaan over het maaiveld.



Uitgangspunt is deze busbaan (rood) te realiseren door de bestaande busbaan recht door te trekken over de Paterswoldseweg, over het Nelf-terrein richting het Hoornse Diep.

### A3 - Overig verkeer over het maaiaveld

Overig verkeer bestaat uit auto- en fietsverkeer en voetgangers

Het principe idee is een situatie met voorrang voor dit verkeer t.o.v. de bussen die de Paterswoldseweg moeten kruisen.

Omdat er een treintunnel aanwezig is zal er een meer coherente verkeersstroom ontstaan die alleen tijdens de spits intensiever zal zijn.

**Autoverkeer :** Het creëren van een 30 km/u zone (verkeersdrempels) ingaande ten noorden en zuiden van de busbaan zal bussen voldoende tijd bieden de Paterswoldseweg veilig over te steken. Voor tijdens de spits zouden verkeerslichten overwogen kunnen worden, die de voorrangssituatie tijdelijk omkeren.

**Fietsverkeer :** Beide fietspaden worden intensief gebruikt maar het moet mogelijk zijn voor bussen deze fietspaden (buiten de spits) veilig over te steken. Voor tijdens de spits zouden verkeerslichten overwogen kunnen worden, die de voorrangssituatie tijdelijk omkeren.

**Voetgangers :** Voor voetgangers dient het bestaande zebrapad gehandhaafd te blijven, en dient er aan de oostzijde 1 bij worden gemaakt. De aantallen voetgangers tijdens en buiten de spits worden niet dusdanig geacht dat bussen hierdoor beperkt zouden worden. Eventueel stoplichten aanbrenge om deze verkeersstroom tijdens spits in lijn te brengen met de stoplichten van de overige verkeersstromen.

**Alternatief B**  
**Een tunnel voor de trein + bus, overig verkeer maaiveld**

De onderdelen :

B1 - Een tunnel voor de trein + bus

Uitgangspunt is deze treintunnel (geel) te realiseren op de plek van de huidige sporen, uit te breiden aan de zuidzijde met 1 spoor, in combinatie met een bustunnel (groen), direct ten zuiden van het derde spoor.



B2 - Overig verkeer maaiveld

Overig verkeer bestaat uit auto- en fietsverkeer en voetgangers.

Voor deze verkeersdeelnemers zijn er geen wijzigingen, ze blijven alle op het maaiveld. Op de plaats van het huidige zebrapad over de busbaan zou het trottoir hersteld kunnen worden.



**Alternatief C**  
**Trein en bus maaienveld, overig verkeer in verkorte tunnel**

De onderdelen :

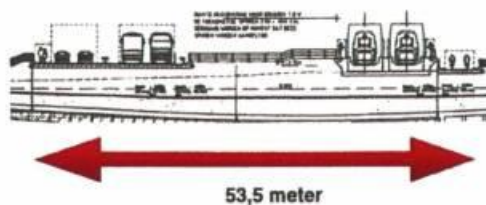
C1 - Trein en bus maaienveld

Uitgangspunt is een verkorte tunnel voor overig verkeer te realiseren, door het tunneldek te minimaliseren. Het tunneldek bestaat uit het deel voor de treinen (geel) op de plek van de huidige sporen, uit te breiden aan de zuidzijde met 1 spoor, en een deel voor de bus (rood), direct ten zuiden van het derde spoor.

Het tunneldek in het door de projectgroep voorgestelde ontwerp is hierbij als uitgangspunt genomen, waarbij alle onnodige zaken zijn verwijderd en een derde spoor is toegevoegd :



Origineel ontwerp :

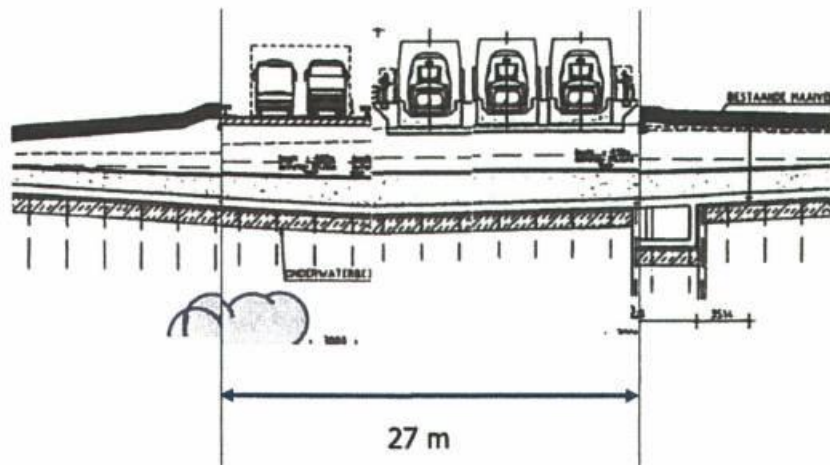


Onnodige zaken verwijderen, toevoegen derde spoor :



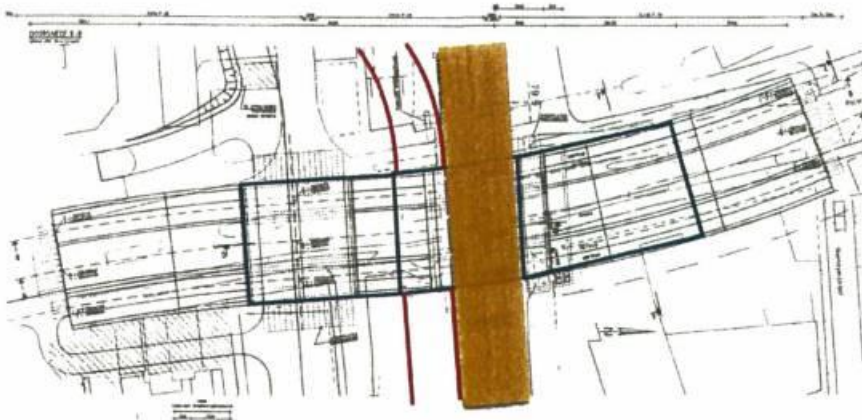
Pagina 5 van 8

Resultaat, verkort ontwerp :



C2 - Overig verkeer in verkorte tunnel

Door het verkorte tunnel ontwerp is de impact op de omgeving een stuk draaglijker. Dit is te zien in de volgende plattegrond :



Pagina 6 van 8

### **Alternatief D**

**Trein maaiveld, een tunnel voor de bus, overig verkeer maaiveld; fietstunnel Peizerweg.**

De onderdelen :

D1 - Trein maaiveld.

In principe blijft de situatie voor de trein ongewijzigd, er moet alleen aan de zuidzijde een spoor worden toegevoegd. Spoorwegovergang blijft intact.

D2 - Een tunnel voor de bus

Hiervoor zijn twee opties, nl. ofwel in het verlengde van de huidige busbaan, ofwel direct ten zuiden van de spoorlijnen, als in de alternatieven B en C.





#### D3 - Overig verkeer maaiveld

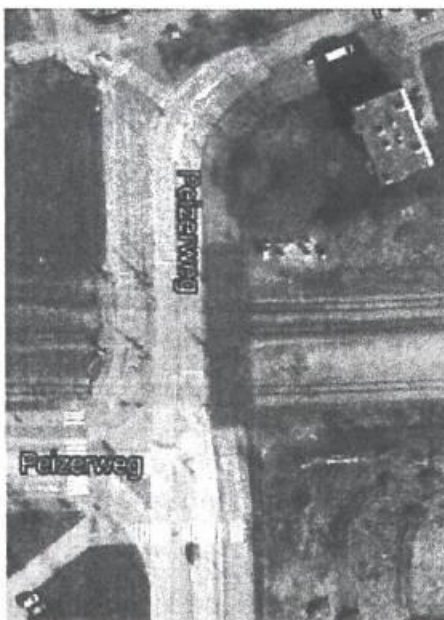
Overig verkeer bestaat uit auto- en fietsverkeer en voetgangers.

Voor deze verkeersdeelnemers zijn er geen wijzigingen, ze blijven alle op het maaiveld. Op de plaats van het huidige zebrapad over de busbaan zou het trottoir hersteld kunnen worden.

Vanzelfsprekend zijn wel maatregelen nodig om gevaarlijke situaties te voorkomen. Dit kan in de vorm van een 30km/u zone, voorrangspiegels en verkeersspiegels. In het slechtste geval zouden stoplichten geplaatst kunnen worden.

#### D4 - Fietstunnel Peizerweg

De maatregelen m.b.t. de spoorweg worden ter plaatse van de spoorwegovergang Peizerweg genomen. Fietsroute aan de westzijde van de overgang moet naar de oostzijde worden geleid. Aan de noordzijde is dit reeds aanwezig, er is in de bocht een oversteekplaats. Aan de zuidzijde dient er voor het fietspad van de Peizerweg een andere route te worden gekozen. Hiervoor zijn echter diverse mogelijkheden ten zuiden van de Peizerweg.





Groningen, 22 juni 2014

|                             |              |
|-----------------------------|--------------|
| <b>GEMEENTE · GRONINGEN</b> |              |
| Pag no                      | 4403922      |
| Ingek                       | 24 JUNI 2014 |
| Dossiernr.                  |              |
| Archief                     | T. Zaai      |
| Routing                     | PRO          |

College van burgemeester en wethouders van Groningen  
T.a.v. de heer T. Zaai  
Ontwerp tunnel Paterswoldseweg  
Postbus 7081  
9700 JB Groningen

Betreft: zienswijze t.a.v. ontwerp tunnel Paterswoldseweg

Geacht college,

Graag maak ik hierbij van de mogelijkheid gebruik om, als belanghebbende, mijn zienswijze kenbaar te maken betreffende het project *Tunnel spoorwegovergang Paterswoldseweg*. Dat een tunnel de verkozen optie is ter vervanging van de huidige spoorwegovergang is mij volkomen duidelijk. Ik meen u echter ten aanzien van het in de brochure gepresenteerde ontwerp te moeten informeren over de volgende zienswijze. De opsomming is willekeurig.

*a. hinder voor autoverkeer;*

de aanleg van een tunnel leidt tot een minder onderbroken doorstroom van verkeer. De bestaande 'pauzes' door een gesloten spoorwegovergang in deze vrijwel continue stroom van, voornamelijk fietsers, verdwijnen hierdoor. Dit betekent dat zowel in- als uitgaand autoverkeer, gebruikmakend van de straks enige directe toegang tot Laanhuizen, vaker wordt gehinderd. Gevolg: verkeersopstoppingen op de Paterswoldseweg en Verzetssrijderslaan. Nu al ontstaan tijdens openingstijden van de beide scholen in Laanhuizen onveilige situaties van voetgangers en fietsers die wachtende auto's aan beide zijden passeren.

*b. verkeersonveiligheid vanwege nieuwe route Grunobuurt;*

de voorgestelde compensatie van het wegvallen van de aansluiting Koeriersterweg – Paterswoldseweg is ondoordacht. Het omleiden van autoverkeer door de Grunobuurt vanuit of richting de Parkweg geeft nieuwe knelpunten. Tijdens de spits is vooral de kruising Hoornsdediep/Parkweg onoverzichtelijk. Wachtende automobilisten op het Hoornsdediep moeten een vrijwel constante stroom fietsers en auto's doorsnijden als ze de Parkweg willen oprijden. Daarnaast geeft autoverkeer op de Parkweg hen niet altijd de mogelijkheid, bewust of onbewust, om snel in te voegen.

c. *verplaatsing verkeersdruk binnen Laanhuizen;*

met het wegvallen van een directe aansluiting van de Koeriersterweg op de Paterswoldseweg zal verkeer meer gebruik maken van de ventweg en de enige noord-zuid doorsteek in Laanhuizen (Gijzelaarslaan via Illegaliteitslaan en Droppingsveld). Mijn verwachting is dat het autoverkeer vooral via deze doorsteek zal toenemen. Dit terwijl deze doorsteek daar niet voor ingericht is. Vanwege geparkeerde auto's kan slechts van 1 rijbaan tegelijk gebruik gemaakt worden. Daar komt bij dat het veel scholieren komende vanaf het centrum via de Koeriersterweg gebruik maken van de Gijzelaarslaan. Een toename van autoverkeer in beide richtingen op deze laan leidt tot onoverzichtelijk en gevaarlijke situaties. Voor de ventweg wordt geopperd dat tweerichtingsverkeer niet wenselijk is. Bij de veel doorsteek dwars door Laanhuizen echter, met meer en verschillende groepen verkeersdeelnemers, is dit blijkbaar niet onwenselijk.

d. *onduidelijkheden t.a.v. aanpak (toename) geluidsoverlast*

In de brochure mis ik een toelichting over mogelijke oplossingen ten aanzien van geluidsoverlast. Het plan voorziet in een gedeeltelijke ophoging van het spoorwegtalud. Omdat dit een gevolg is van het voorgestelde ontwerp van de tunnel, wil ik ook hier graag op reageren. Vooropgesteld, dieseltreinen zijn niet ideaal als het gaat om geluids- en milieuoverlast. Mij is ook bekend dat een elektrificatie van de bestaande spoorlijn niet op korte termijn haalbaar is. Mij is wel bekend dat er technische oplossingen bestaan die het geluidsniveau van passerende treinen sterk kunnen beperken. Door het spoorwegtalud te verhogen en het aantal passerende treinen te laten toenemen, verwacht ik op basis van de huidige situatie een toename van geluidsoverlast.

Bovenstaande opmerkingen schetsen knelpunten die onherroepelijk ontstaan bij de uitvoering van het voorgestelde ontwerp. Dit kan anders.

Naar mijn mening kan er *wel* sprake zijn van behoud van een directe aansluiting van de Koeriersterweg op de Paterswoldseweg. Dit kan door de bestaande aansluiting enkele tientallen meters zuidelijker te verleggen. De ventweg wordt korter, de Koeriersterweg wordt langer.

Dit is mogelijk om de volgende redenen. Door deze aansluiting te behouden vervalt de noodzaak van een ontsluiting via de Grunobuurt. Hierdoor vervalt ook de noodzaak van een extra rijbaan voor auto's over de Paterswoldseweg. Dit betekent dat de tunnel minder lang hoeft te zijn, wat vooral aan de zuidzijde belangrijke terreinwinst oplevert. Deze winst biedt precies de mogelijkheden voor een directe verbinding Koeriersterweg - Paterswoldseweg. Bijkomend voordeel van deze optie is dat ook de kosten van de tunnel omlaag kunnen. Deze kostenbesparing zou bijvoorbeeld aangewend kunnen worden voor de uitvoering van geluidswerende aanpassingen. Aanpassingen die op efficiëntere wijze *tijdens* het bouwproces zijn te realiseren dan achteraf.

Overigens wordt in de brochure opgemerkt dat een langere wachttijd bij de spoorbomen leidt tot een toename van gevaarlijk gedrag. Naar mijn mening doet de gemeente hiermee haar eigen inwoners te kort. Ik constateer namelijk dat zowel wandelaars, fietsers als automobilisten doorgaans geduldig wachten. Dit wordt onderbouwd door het feit dat het aantal ongelukken bij deze spoorwegovergang het afgelopen jaar niet noemenswaardig was.



Een toename van het aantal treinpassages hoeft niet te leiden tot een evenredige toename van de wachttijd. Het komt geregeld voor dat verkeer wacht voor gesloten spoorbomen, terwijl de trein nog wacht bij het perron. Dit leidt tot ergernis onder de wachtenden. Trouwens, verkeer op bijvoorbeeld de Paterswoldseweg zal gemiddeld langer wachten bij de bestaande verkeerslichten dan de spoorwegovergang. Hiermee wordt naar mijn mening de toegenomen wachttijd door extra treinen per uur overdeven. Efficiëntere aansturing van de spoorbomen kan de huidige wachttijd naar mijn verwachting al reduceren.

Kortom, ik ben van mening dat het plan voor een tunnel op zichzelf een prima oplossing is als het gaat om het verbeteren van de bestaande spoorwegovergang en het afronden van het project *Verlenging busbaan*. Echter, omdat de aanleg van deze tunnel tot nieuwe knelpunten leidt met nadelige effecten voor de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid in een groter gebied, wil ik het college graag verzoeken haar visie op de volgende wijzen te herzien – en de raad conform te informeren over de mogelijkheden.

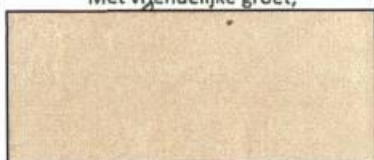
- 1. Een directe aansluiting van Koeriersterweg op Paterswoldseweg te onderzoeken. Dit door deze verbinding te evalueren op (verbeteringen in) verkeersveiligheid, bereikbaarheid en kostenbesparing ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp;*
- 2. Veranderingen aan het spoortraject te benutten met onderzoek naar gebruik van geluidswerende aanpassingen aan zowel spoormaterieel als infrastructuur. Dit ten einde geluidsoverlast van passerende treinen te beperken;*

Inwoners en bezoekers van Groningen zullen het project uiteindelijk beoordelen om verbeteringen in de verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid van een groter gebied dan alleen de bestaande spoorwegovergang.

De groep belanghebbenden is breed, de verwachtingen zijn hoog. Gezien de overtuiging van provincie, gemeente en ProRail van de noodzaak en omvang van dit project, zou het spijtig zijn als hier niet aan voldaan zou worden.

In de verwachting hiermee mijn zienswijze voldoende te hebben verduidelijkt.

Met vriendelijke groet,



## Opmerkingen en alternatief voor ondertunneling Paterswoldseweg variant Grunobuurt

Met lede ogen zien we dat door de ingreep, het maken van een ondertunneling, de Badstratenbuurt onacceptabel wordt getroffen. Niet alleen dat een mooi stukje van deze wijk wordt vernield, maar ook dat er onverantwoord veel verkeer door de wijk komt.

Ook de ontsluiting van Laanhuizen door de Grunobuurt heen is een slechte oplossing. Of er komt een onverantwoord veel verkeer door de wijk of er wordt geen gebruik van gemaakt en zal de Verzetstrijderslaan alle verkeer moeten verwerken.

Allereerst zien een goede onderbouwing waarom deze ingreep noodzakelijk is.

Ten tweede: de extra treinen gaan ook via de overweg bij de Peizerweg. Wordt het daar ook niet onveilig? Er zijn daar al meer ongelukken gebeurd dan op de Paterswoldseweg.

### Alternatief variant Grunobuurt

De ingreep op de Paterswoldseweg moet toekomstbestendig zijn. Dit betekent dat ook alle gevolgen dit moeten zijn. Het moet niet zo zijn dat we over 15 tot 20 jaar zien dat de ingrepen in de wijken, vooral in de Badstratenbuurt, voor niets zijn geweest omdat COOP en-of Niemeyer niet meer op deze plek zitten.

Waarom de oplossing niet zoeken op plekken waar nog ontwikkelt moet worden: Het noorden van de Grunobuurt.

Het voormalig NELF-terrein is reeds van de gemeente, waarom daar niet het parkeerterrein voor Niemeyer realiseren?

Schuif de gebouwenwand van spoor naar Stephensonstraat zoveel op dat er ruimte ontstaat voor ontsluitingsweg voor Laanhuizen.

In de nieuwe wand kunnen dan COOP, Oudenbosch en het Russisch winkeltje weer terugkeren en misschien wel meer winkels. Er boven jongerenhuisvesting.

De ontsluiting voor de bewoners van het voormalig Niemeyer-kantoor zou via de Marwixkade kunnen.

Fiets- en voetgangerstunnels onder overgang Paterswoldseweg in combinatie met fly-over busbaan

Dit plan houdt in:

1. Fiets- en voetgangerstunnels aan beide zijden van Paterswoldseweg
2. Autoverkeer houdt ongelijkvloerse kruising met spoor
3. Busbaan parallel aan spoor met fly-over Paterswoldseweg

Mogelijke voordelen t.o.v. oorspronkelijke ideeën:

- Significante toename veiligheid door scheiding fietsers en voetgangers van treinverkeer
- Fiets- en voetgangerstunnels zijn gemakkelijker in te passen dan tunnel voor overig verkeer, geen problemen met toegang Koeriersterweg en Th. Niemeyerstraat
- Geen vergaande aanpassingen Kleine Badstraat en Badhuisplein
- Geen nieuw aan te leggen ontsluitingsweg voor Laanhuizen door Grunobuurt
- Spoorwegovergang behoudt zijn belangrijke functie als "verkeersregelaar" van autoverkeer (sluisfunctie, te vergelijken met een verkeerslicht) en hierdoor blijven Paterswoldseweg en zijstraten juist veiliger en toegankelijk voor wijkverkeer
- Voor dit doel geen herinrichting of extra verkeerslichten Paterswoldseweg nodig
- Fly-over busbaan zorgt voor goede en veilige doorstroming openbaar vervoer
- Geen noodzaak om huizenblok aan zuidzijde van Paterswoldseweg af te breken
- Minder kosten i.v.m. minder ingrijpende herinrichting
- Kostenbesparing evt. inzetbaar voor veiliger maken van spoorwegovergang en busbaan Peizerweg



**GEMEENTE GRONINGEN**

Pag.no: 4513811

Routing

Ingek. 09 JULI 2014

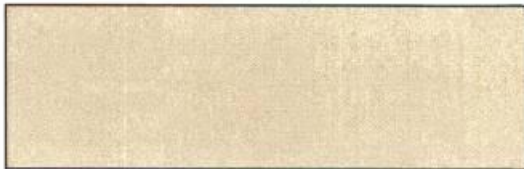
Dossier:

Archief

PRO

T.  
Zaal

Beste heer Zaal,  
 Hierbij mijn reactie op het ontwerp  
 Tunnel Paterswoldseweg. Het ergste is  
 dat we niet meer via de Koeniersterweg  
 op de Paterswoldseweg kunnen komen. Het is  
 al heel lastig met de drukte maar het slui-  
 ten v/h spoor biedt straks geen "gaten" meer  
 om de weg op te gaan. Mijn advies over de  
 tunnel zelf: maak deze van zoveel mo-  
 gelijk doorzichtig materiaal, maak deze zo  
 licht mogelijk zodat ook de eenzame  
 vrouwelijke fietser zich nog veilig voelt  
 om alleen in het donker van- en naar de  
 binnenstad te fietsen. Met vriendelijke groet,



PS: helaas even op ongebruikelijk papier.

**Van:** [REDACTED]

**Verzonden:** donderdag 26 juni 2014 8:19

**Aan:** Theo Zaal

**Onderwerp:** Reactie folder 'Tunnel spoorwegovergang Paterswoldseweg'

Geachte heer Zaal,

Naar aanleiding van de ontvangen folder van de Gemeente Groningen die onder omwonenden/betrokkenen is verspreid willen wij graag via deze weg reageren. Wegens vakantie zijn wij niet in staat geweest eerder te overleggen en te reageren, vandaar deze mail op de einddatum van inzending.

In overleg met onze advocaat Mw. Frijling van advocatenbureau Plas & Bossinade gaan de bewoners van de panden Paterswoldseweg 92, 92A, 92B & 94A bezwaar indienen tegen de sloop/onteigening van hun bewoonde panden.

In de folder wordt vermeld dat reacties schriftelijk dienen te worden ingestuurd, maar misschien wilt u gezien de einddatum een uitzondering maken? Is dit niet het geval verzoek ik u toch de datum van vandaag als zijnde 'reactie' aan te houden en zal ik een getekende brief alsnog naar u toe laten komen.

Wanneer deze mail door u wel gezien wordt als een formele reactie zien wij hiervan graag een bevestiging.

--

Met vriendelijke groet,  
Bewoners

Paterswoldseweg 92B

Paterswoldseweg 92

Paterswoldseweg 92A

Paterswoldseweg 94A

## Deel 3: Inspraakbijdragen en reactie van B&W

### Inspraakbijdragen 'Nut en Noodzaak'

#### **1. Inspraakreactie**

Het college moet met omwonenden in dialoog gaan over de vraag of een tunnel wel gewenst is in de Paterswoldseweg en of er wellicht betere alternatieven zijn.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Wij hebben ons uiterste best gedaan om met alle betrokkenen in dialoog te gaan over de vraag of een tunnel wel gewenst is. Onze keuze voor een tunnel voor alle verkeer bij de kruising spoorweg – Paterswoldseweg is vooraf gegaan door een zorgvuldig proces van het onderzoeken van alternatieven en overleg met betrokkenen.

Voor een uitgebreide beschrijving hiervan verwijzen we naar de vorige delen van deze inspraakrapportage en de stukken die hierover op de website zijn geplaatst:  
[gemeente.groningen.nl/badstratenbuurt](http://gemeente.groningen.nl/badstratenbuurt).

De keuze voor een tunnel is overigens niet alleen een gemeentelijke aangelegenheid. Provincie, het Rijk en ProRail zijn 'partij' in dit proces omdat de tunnel een van de maatregelen is van de Extra Snelrein Groningen Leeuwarden (ESGL).

In de stuurgroep ESGL worden besluiten genomen over het totale project. In deze stuurgroep zitten bestuurders van de provincies Groningen en Friesland, gemeenten en ProRail.

In 2013 hebben het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen en het college van B&W van de gemeente Groningen ingestemd met de keuze van de Stuurgroep ESGL voor een tunnel voor alle verkeer bij de Paterswoldseweg.

#### **2. Inspraakreactie**

Wij betwisten nut en noodzaak van de tunnel Paterswoldseweg; een goede onderbouwing ontbreekt.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

In de notitie 'Nut en noodzaak tunnel Paterswoldseweg' wordt een uitvoerige onderbouwing van het besluit voor een tunnel gegeven. Deze notitie vindt u op de website. Kijk bij de website onder het kopje 'Meer weten?'.

Kortheidshalve volgt hieronder nog een samenvatting van onze overwegingen bij de keuze voor een tunnel.

#### **ESGL**

In 2018 gaat tussen Groningen en Leeuwarden ieder uur in beide richtingen een extra sneltrein rijden. Deze extra trein is nodig om het groeiend aantal treinreizigers tussen beide steden te kunnen vervoeren. In de nieuwe dienstregeling gaat ieder kwartier een trein rijden. Dit biedt een hoogwaardig OV-pakket met goede aansluitingen op andere treinen. Door de extra sneltrein zijn de spoorbomen bij de Paterswoldseweg en Peizerweg straks vaker en langer dicht. Hierdoor neemt gevaarlijk gedrag in het verkeer toe, zoals nog even snel tussen de dichte overwegbomen door slalommen. De kans op een ongeval wordt zo groter en de spoorwegovergang minder veilig. Het Rijk stelt strenge eisen aan de spoorwegveiligheid. Onderzoek heeft uitgewezen dat een tunnel voor alle verkeer bij de Paterswoldseweg de beste garantie is voor de spoorwegveiligheid en verkeersveiligheid.



*Ongeveer 10.000 fietsers en voetgangers passeren iedere dag de spoorwegovergang Paterswoldseweg, waaronder veel schoolgaande kinderen. Straks zijn de overwegbomen langer dicht. Met de tunnel hoeven fietsers en voetgangers en automobilisten, niet meer te wachten voor dichte overwegbomen.*

### **HOV-as West**

In de stad en regio Groningen zijn drie Hoogwaardig Openbaar Vervoer-assen (afgekort HOV-as). Dit zijn de belangrijkste busverbindingen tussen de stad, de regio en de P+R's. De busbaan langs de Koeriersterweg ligt op de route van de HOV-as west. Het laatste stuk van deze busbaan wordt binnenkort aangelegd. Dit loopt van de kruising Paterswoldseweg/Koeriersterweg langs het spoor naar het hoofdstation.

De busbaan mag de spoorwegovergang op de Paterswoldseweg niet gelijkvloers kruisen omdat hierdoor de spoorwegveiligheid afneemt. Daarom is ook voor de busbaan een tunnel bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg noodzakelijk. De busbaan komt naast het spoor te liggen, bussen rijden dan straks over de tunnel.

*Ongeveer 550 bussen rijden iedere dag over de Paterswoldseweg, Parkweg, het Emmaviaduct van en naar het hoofdstation. De vele bussen zijn hier onwenselijk voor bewoners en scholen langs de route. De bussen hebben een negatief effect op het woon- en leefklimaat. Met de tunnel en de aanleg van het laatste stuk van de busbaan worden deze problemen opgelost. De verkorting van de reistijd van de bussen betekent een vermindering van kosten voor het OV-bureau Groningen – Drenthe van ca. € 5 ton op jaarbasis.*

### **Doorstroming Paterswoldseweg**

De Paterswoldseweg is een belangrijke verbinding van en naar het centrum van Groningen. Voor fietsers en voor automobilisten. Tijdens drukke (spits)momenten is de bereikbaarheid van de stad niet optimaal. Dat komt mede door de spoorwegovergang. Met de extra sneltrein zijn de overwegbomen straks nog vaker dicht.

De tunnel verbetert de doorstroming van het verkeer. Bussen gebruiken dan de busbaan langs het spoor en rijden niet meer om via de Paterswoldseweg en Parkweg. Voetgangers, fietsers en automobilisten hoeven niet meer te wachten voor gesloten overwegbomen.

*Nu rijden de bussen nog om via de Paterswoldseweg en Parkweg. De verkeerslichten op de Paterswoldseweg en Parkweg houden rekening met deze bussen. Ander verkeer moet daarom langer wachten. Met de tunnel zal de doorstroming van het verkeer verbeteren en de wachttijd bij de verkeerslichten afnemen.*

De nu gekozen oplossing zorgt ervoor dat geen verdere maatregelen nodig zijn als er in de toekomst meer treinen gaan rijden.

### **3. Inspraakreactie**

De plannen voor de tunnel zijn gestoeld op onder meer een risicoanalyse van ProRail. In dit verband wijzen wij u op de rapportage van de verkeerstellingen die eind maart is gepubliceerd. Deze rapportage heeft nieuw licht geworpen op de onderbouwing van de tunnelplannen:

De risicoanalyse van ProRail is deels gebaseerd op onjuiste cijfers. Dat roept vragen op over de urgentie van de tunnel

De opvatting van de gemeente en de provincie over het belang van de Paterswoldseweg als autoroute wordt niet onderbouwd door de verkeerstellingen. Dat roept vragen op over het uitgangspunt van een tunnel voor alle verkeer. Wij stellen u de volgende vragen:

A Welke stappen gaat u nemen om de risicoanalyse van ProRail te laten corrigeren aan de nieuwe gegevens van de verkeerstellingen.

B Wat is de feitelijke onderbouwing van de opvatting van de gemeente en provincie over het belang van de Paterswoldseweg als autoroute. Wij herkennen dat belang niet in de op 4 maart gepresenteerde informatie en in de rapportage van de verkeerstellingen.

C Wat is de feitelijke onderbouwing van de urgentie van de tunnelplannen? Die onderbouwing wordt volgens ons voor een belangrijk deel ondergraven door de rapportage van de verkeerstellingen. Zo gaat het argument van doorstroming niet meer op. Ook de veronderstelde toekomstvastheid vindt hierin geen feitelijk onderbouwing.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

De verkeerstellingen zijn niet de onderbouwing voor nut en noodzaak van de tunnel. De verkeerstellingen zijn gebruikt om het verkeerssimulatiemodel te kalibreren. Het verkeerssimulatiemodel is gebruikt voor het schetsontwerp om de toekomstige verkeerssituatie te kunnen beoordelen, om zo een toekomstvast ontwerp te kunnen maken.

Het belang van de tunnel blijkt uit het onderzoek naar nut en noodzaak van de tunnel. De afweging wel of geen verkeer over Paterswoldseweg zorgt voor de eerste doorstromingseis: wel, voor alle verkeer

Ook door ons is geconstateerd dat er geen capaciteitsproblemen zijn op de Paterswoldseweg. Er worden dan ook geen eisen gesteld ten aanzien van capaciteitsuitbreiding (er hoeft niet meer verkeer over Paterswoldseweg dan dat er capaciteit is). Hier is ook geen doorstromingseis aan verbonden.

De risicoanalyse is eerder opgesteld dan de uitgevoerde verkeerstellingen. Na afronding van de rapportage van de verkeerstellingen is de risicoanalyse nogmaals getoetst aan de hand van de nieuwe cijfers van de verkeerstellingen. Deze toetsing heeft niet geleid tot een andere beoordeling in de risicoanalyse.



## Inspiraakbijdragen 'Alternatieven'

### **4. Inspiraakreactie**

Een alternatief is: A. Een tunnel voor de trein; bus maaiveld, overig verkeer maaiveld.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Als projectorganisatie hebben wij tijdens het ontwerpproces gekeken naar de mogelijkheden van een verdiepte ligging van het spoor ter hoogte van de Paterswoldseweg. Hierdoor zou het bus-, auto-, fiets- en voetgangersverkeer op de Paterswoldseweg op het huidige maaiveldniveau kunnen blijven. Bij de afweging voor de nadere uitwerking hebben wij de volgende uitgangspunten en dwangpunten gehanteerd:

#### **Uitgangspunten:**

- volgens de ontwerpvoorschriften voor het spoor moet een maximaal hellingspercentage van 2,5% voor treinen bij bruggen en tunnels worden aangehouden;
- de hoogte tussen de bovenkant van het spoor en de onderkant van het brugdek in de Paterswoldseweg moet minimaal 6,03 meter zijn;
- de waterstand in het Noord Willemskanaal is +0,53 meter NAP;
- in het Noord Willemskanaal moet een minimale waterdiepte zijn van -2,55 meter NAP;
- de beschermende grondlaag boven het dak van het aquaduct bij het Noord Willemskanaal moet minimaal 0,50 meter zijn;
- de dikte van het dak van het aquaduct bij het Noord Willemskanaal moet minimaal 1,00 meter zijn.

#### **Dwangpunten:**

- aan de westzijde van de Paterswoldseweg ligt op ongeveer 500 meter de overweg Peizerweg, met een hoogte van ongeveer +1,20 meter NAP;
- aan de oostzijde van de Paterswoldseweg ligt op ongeveer 175 meter het Noord Willemskanaal;
- aan de oostzijde van het Noord Willemskanaal ligt op ongeveer 175 meter het centraal station van Groningen.

Op basis van bovenstaande uitgangspunten en dwangpunten hebben wij de volgende conclusies getrokken:

- er moet een verdiepte toerit met een lengte van ongeveer 500 meter komen tussen de Peizerweg en de Paterswoldseweg;
- tussen de westzijde Paterswoldseweg en oostzijde Noord Willemskanaal ligt de constructie op het diepste punt, met een lengte van ongeveer 200 meter;
- vanaf de oostzijde van het Noord Willemskanaal moet een verdiepte toerit komen. Deze toerit moet aansluiten op de bovenkant van het spoor ter plaatse van het station en moet een lengte krijgen van ongeveer 500 meter. Door de afstand van ongeveer 175 meter tussen het Noord Willemskanaal en het station, moet het station gedeeltelijk verdiept worden aangelegd;
- op basis van bovenstaande punten zullen de investeringskosten vele malen hoger zijn dan het beschikbare budget, namelijk minimaal 10 keer duurder.

Als voor deze variant wordt gekozen, moet tijdens de bouwperiode het spoor tussen de Paterswoldseweg tot halverwege het centraal station worden verlegd richting het zuiden. Ook moet er over het Noord Willemskanaal een tijdelijke beweegbare brug worden aangebracht.

Daarnaast zijn de bouwwerkzaamheden van zeer grote invloed op het centraal station. Hier moeten namelijk meerdere sporen verdiept worden, maar tegelijkertijd moet de dienstregeling door blijven gaan. Tijdens de bouwperiode ontstaat zo een complexe situatie, die voor meer kosten zal zorgen. Tot slot ontstaat met deze variant bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg een kruising die erg nadelig is voor de doorstroming van de bus en de verkeersveiligheid. Het probleem is de combinatie



van verkeersstromen. Bussen moeten namelijk zes verkeersstromen kruisen: voetganger, fiets, auto, auto, fiets en voetganger. Vooral de vele fietsers die dagelijks de Paterswoldseweg passeren zijn problematisch en maken verkeerslichten (VRI) noodzakelijk.

Om bovenstaande redenen hebben wij alternatief A niet verder beschouwd in de planstudiefase voor de ongelijkvloerse kruising bij de Paterswoldseweg. En omdat in onze ogen de kosten van deze variant niet in verhouding staan met het effect op de veiligheid die deze oplossing biedt. Het Rijk, ProRail, provincie en gemeente Groningen maken daarin een zorgvuldige afweging (kosten-batenanalyse), omdat de oplossing uit de algemene middelen gefinancierd wordt.

### **5. Inspraakreactie**

Een alternatief is: B. Een tunnel voor de trein + bus; overig verkeer maaiveld

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Voor dit alternatief gelden dezelfde bezwaren als bij alternatief A.

Daarnaast is bij dit alternatief geen ruimte gereserveerd voor een toekomstig derde en vierde spoor, waardoor dit geen toekomstvaste oplossing biedt.

Daarom hebben wij alternatief B niet verder beschouwd in de planstudiefase voor de ongelijkvloerse kruising bij de Paterswoldseweg.

### **6. Inspraakreactie**

Een alternatief is: C. Trein en bus maaiveld; overig verkeer in verkorte tunnel

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Bij alternatief C worden de volgende elementen ten opzichte van variant 11B+ weggelaten:

- A. de weg (tweede ontsluiting) van en naar Laanhuizen via de bovenkant van de tunnel;
- B. ruimte voor een toekomstig derde en vierde spoor;
- C. het fietspad tussen het centraal station en de westzijde van de Paterswoldseweg via de bovenkant van de tunnel.

A Het weglaten van de weg (tweede ontsluiting) van en naar Laanhuizen via de bovenkant van de tunnel heeft tot gevolg dat:

- autoverkeer van en naar Laanhuizen alleen via de Verzetsstrijderslaan kan rijden;
- fietsverkeer tussen de oostzijde van de Paterswoldseweg en Laanhuizen gebruik moet maken van de Verzetsstrijderslaan, of de Paterswoldseweg moet oversteken tussen de tunnel en de Stephensonstraat;
- voetgangers tussen Laanhuizen en de oostzijde van de Paterswoldseweg de Paterswoldseweg moeten oversteken tussen de tunnel en de Stephensonstraat.

Bewoners en de hulpdiensten hebben bovendien aangegeven dat een tweede ontsluiting van Laanhuizen vereist is.

B Over het weglaten van de ruimte voor een toekomstig derde en vierde spoor:

ProRail heeft geëist dat er een minimale ruimtereservering is voor een derde en vierde spoor. Dit volgens het ontwerp van de Spoorzone Groningen. Als de ruimtereservering van het derde spoor richting het noorden wordt verschoven, ontstaat in de toekomst een complexe aansluiting op de nieuw te bouwen beweegbare brug over het Noord Willemskanaal. Dit komt door:

- de relatief korte afstand tussen de Paterswoldseweg en het Noord Willemskanaal;
- de minimaal vereiste boogstralen in het spoor die vereist zijn bij de ontwerpsnelheid;
- de benodigde ruimte voor de nieuwe brug.

Als de ruimtereservering van het derde en vierde spoor wordt weggelaten, is het ontwerp niet meer toekomstvast voor wat betreft de dienstregeling.

C Over het weglaten van het fietspad tussen het centraal station en de westzijde van de Paterswoldseweg via de bovenkant van de tunnel:

In het ontwerp van variant 11B+ is de plaats van het fietspad zo gepositioneerd, dat deze geen invloed heeft op de lengte van de tunnel. Oftewel: het weglaten van het fietspad zorgt er niet voor dat de tunnel korter kan worden.

Op basis van het bovenstaande, hebben wij de volgende conclusies getrokken:

- door het weglaten van de weg (tweede ontsluiting) van en naar Laanhuizen via de bovenkant van de tunnel is er nog maar één ontsluitingsweg voor Laanhuizen;
- het weglaten van de ruimte voor een toekomstig derde en vierde spoor geeft geen toekomstvaste onderdoorgang;
- door het weglaten van het van het fietspad tussen het centraal station en de westzijde van de Paterswoldseweg via de bovenkant van de tunnel wordt de lengte van de tunnel niet korter;
- verkorten van de onderdoorgang is op basis van de gestelde ontwerpeisen en normen geen optie.

Op basis van bovenstaande conclusies hebben wij alternatief C niet verder beschouwd in de planstudiefase voor de ongelijkvloerse kruising bij de Paterswoldseweg.

## **7. Inspraakreactie**

Een alternatief is: D. Trein maaiveld, een tunnel voor de bus; overig verkeer maaiveld; fietstunnel Peizerweg.

### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Met een tunnel voor de bus is het in de toekomst niet meer mogelijk om een derde en vierde spoor aan te leggen. Niet omdat er geen ruimte voor is, maar omdat het verkeer deze sporen niet gelijkvloers mag kruisen. In het kader van spoorwegveiligheid mag verkeer namelijk niet meer dan twee sporen gelijkvloers kruisen.

Als er wel een bustunnel wordt aangelegd, moet het verkeer via een ongelijkvloerse kruising de sporen passeren. Deze ongelijkvloerse kruising moet worden uitgevoerd in de vorm van een viaduct over de sporen. De invloed van dit viaduct zal reiken vanaf de Peizerweg tot aan nagenoeg de Stephensonstraat.

Het alternatief voor het bovengenoemde viaduct is de verdiepte spoorligging zoals is aangegeven in varianten A en B. Zie variant A voor de bezwaren tegen deze verdiepte spoorligging.

Wij hebben alternatief D niet verder beschouwd in de planstudiefase voor de ongelijkvloerse kruising bij de Paterswoldseweg, omdat dit geen toekomstvaste oplossing is. De inpassing van het toekomstige derde en vierde spoor wordt met dit alternatief nagenoeg onmogelijk gemaakt. Dit omdat de kosten van dit alternatief inclusief de uitbreiding van het derde en vierde spoor ongeveer drie maal zo duur zullen zijn als de gekozen voorkeursvariant. Daarom hebben wij geconcludeerd dat het effect van deze variant niet in verhouding staat met de kosten die daar tegenover staan.

## **8. Inspraakreactie**

Waarom kan geen oplossing gezocht worden op het voormalige Nelfterrein. Schuif de gebouwenwand van spoor naar de Stephensonstraat zoveel op dat er ruimte ontstaat voor de ontsluitingsweg naar Laanhuizen. In de nieuwe wand kunnen dan COOP, Oudenbosch en het Russisch winkeltje weer terugkeren en misschien wel meer winkels. Er boven jongerenhuisvesting. De ontsluiting voor bewoners van het voormalig Niemeijerkantoor zou via de Marwixkade kunnen

Een alternatief is:

- Fiets- en voetgangerstunnel aan beide zijden van Paterswoldseweg;
- Autoverkeer houdt ongelijkvloerse kruising met spoor;
- Busbaan parallel aan spoor met fly-over Paterswoldseweg



### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Al geruime tijd is het Nelfterrein op de markt om in zijn geheel ontwikkeld te worden. Tot op dit moment heeft zich hiervoor geen serieuze kandidaat gemeld.

De gemeente is geen marktpartij en zal een dergelijke ontwikkeling niet voor zijn rekening nemen. Bij aanvang van het ontwerpproces van de tunnel Paterswoldseweg is in de afweging van de varianten gekeken naar de optie voor een fiets- en voetgangerstunnel aan beide zijde van de Paterswoldseweg.

Doordat er in deze variant 2 bouwkuipen dienen te worden aangebracht, is de inschatting geweest dat het investeringsbedrag nagenoeg gelijk zal zijn aan een onderdoorgang voor al het verkeer. Hiermee was er bovendien nog geen oplossing voor de busbaan. Hiervoor zou dan apart nog een fly-over gerealiseerd moeten worden met de bijbehorende kosten. Daarmee zouden kosten aanzienlijk verhoogd worden. Door de nu gekozen integrale oplossing kunnen kosten bespaard worden en staan de kosten in verhouding met het effect van de oplossing.

Dit alternatief is niet verder beschouwd in de planstudiefase, omdat dit alternatief niet “toekomstvast” is en geen integrale oplossing biedt. De inpassing van de mogelijke 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> sporen worden met deze variant nagenoeg onmogelijk gemaakt en er is een aparte oplossing voor de busbaan nodig.

Net zoals bij alternatief 4 dient bij de realisatie van een 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> spoor alsnog een ongelijkvloerse kruising te worden gerealiseerd. Door de keuze van 2 aparte fiets- en voetgangerstunnels dient voor het overige verkeer een onderdoorgang te worden gerealiseerd, welke ingepast moet worden in de gecreëerde situatie. De bouw hiervan zal duur en complex zijn.



## **Inspiraakbijdragen 'Ontwerp Tunnel'**

### **9. Inspiraakreactie**

De ingreep op de Paterswoldseweg moet toekomstbestendig zijn. Dit betekent dat ook alle gevolgen dit moeten zijn. Het moet niet zo zijn dat we over 15 tot 20 jaar zien dat de ingrepen in de wijken, vooral in de Badstratenbuurt, voor niets zijn geweest omdat COOP en of Niemeijer niet meer op deze plek zitten.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Met uw standpunt zijn we het geheel eens. De tunnel is toekomstbestendig ontworpen. Dit geldt voor het spoor, het verkeer over de Paterswoldseweg en voor de situatie dat COOP en/of BAT Niemeijer mochten verdwijnen.

### **10. Inspiraakreactie**

De minimale criteria waarop wij plannen voor een tunnel beoordeeld willen zien zijn:

- Goede en veilige ontsluiting van de wijken
- Geen extra autoverkeer door de wijken
- Geen aantasting Badhuisplein
- Behoud van parkeergelegenheid

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

De tunnel voldoet aan de criteria die u benoemd. Aan de zuidkant van de tunnel krijgt Laanhuizen een veilige tweede ontsluiting via een nieuw aan te leggen 30 km/u weg naast de busbaan. Aan de noordkant blijft de Badstratenbuurt aangesloten op de Theodorus Niemeijerstraat; het Badhuisplein wordt niet aangetast. Het aantal officiële parkeerplaatsen in de Badstratenbuurt wordt in de nieuwe situatie teruggebracht.

### **11. Inspiraakreactie**

De groenzone tussen ventweg Paterswoldseweg en Paterswoldseweg moet behouden blijven. Deze groenzone moet niet worden doorsneden. De ventweg moet geen tweerichtingsweg worden.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Er zijn veel inspraakbijdragen met deze strekking aan ons gezonden. De projectgroep heeft een keuze gemaakt tussen drie alternatieven voor de tweede ontsluiting van Laanhuizen: 1. de ventweg waarop in de inspraakbijdrage bedoeld wordt, 2. het openstellen van de westkant van de Koeriersterweg en 3. de 30 km/u weg langs het spoor. Deze laatste is het geworden. De groenzone wordt dus niet aangetast en de ventweg blijft eenrichtingsverkeer. Het enige dat wijzigt, is een kleine doorsteek in de groenzone voor fietsers komend vanaf het centrum.

### **12. Inspiraakreactie**

Wij pleiten al jaren voor ondertunneling van de Paterswoldseweg. Het concept-ontwerp voor de ondertunneling is ingrijpend bijgesteld overeenkomstig de wensen van de leden van de Klankbordgroep. Voor Laanhuizen lag de nadruk op het handhaven van twee wijkontsluitingen voor autoverkeer. In het gepresenteerde ontwerp wordt de Koeriersterweg parallel aan de busbaan doorgetrokken naar de Grunobuurt. De wijkraad Laanhuizen constateert dat met dit ontwerp de bereikbaarheid voor de fietsers, voetgangers en auto's voldoende is gewaarborgd.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Meerdere personen en organisaties hebben bij ons de wens voor een tunnel kenbaar gemaakt. Met u zijn we van mening dat een tweede ontsluiting van Laanhuizen noodzakelijk is. Hierin is door de 30 km/u weg langs de busbaan voorzien.

### **13. Inspiraakreactie**

Na het lezen van de folder 'tunnel spoorwegovergang Paterswoldseweg' kwam ik tot de slotsom dat de voetgangers die nu via de Koeriersterweg de wijk in- of uitkomen, een stukje om moeten lopen.

Misschien kan via een oplopend pad of via een trap een directe verbinding worden gemaakt tussen Koeriersterweg en tunnelbak.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

In het definitief VO zal aan zowel de zuidwest zijde als zuidoost zijde van de onderdoorgang een trap worden aangebracht. Hierdoor zal er een rechtstreekse verbinding ontstaan tussen de voetpaden in de onderdoorgang en de Koeriersterweg.

#### **14. Inspraakreactie**

Mij valt op dat de verbindingen van fietspadaansluitingen van de Grunobuurt en Laanhuizen niet op de zelfde hoogte wordt uitgevoerd. Indien mogelijk lijkt mij een fietspadaansluiting zo dicht mogelijk bij de tunnel het beste omdat fietsers ook de snelste route kiezen.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

De locatie van het fietspad, welke de verbinding vormt tussen de Laanhuizen / Grunobuurt met het oostelijke fietspad in de onderdoorgang, is zo gekozen dat de onderlinge afstand minimaal is en het hellingspercentage van het fietspad conform de richtlijnen. Op basis hiervan is geprobeerd een zo optimaal ontwerp op te stellen voor de fietsers.

De aansluiting bij Laanhuizen zal nog wellicht nog naar het noorden verplaatst worden. De exacte locatie hangt af van de situatie met de bomen.

#### **15. Inspraakreactie**

Ik vind het een goed idee om een tunnel aan te leggen omdat er geen oversteek over het spoor gemaakt hoeft te worden met het huidige ontwerp ben ik het niet helemaal eens omdat er een wegontsluiting van Laanhuizen naar de Grunobuurt wordt aangelegd. Het is niet duidelijk of er een circulatieplan gaat gelden in de Grunobuurt zodat het verkeer richting Hoornsdediep, via Parkweg of via Paterswoldseweg gaat. Bij het mogelijke besluit om het verkeer via het Hoornsdediep te leiden verandert het Hoornsdediep van rustige straat naar een behoorlijk drukke weg. Ik hoop dat de gemeente de Grunobuurt niet gebruikt om een nieuwe verkeersader aan te leggen. Dit zal ten koste gaan van de leefbaarheid en veiligheid en zal tevens de waarde van de huizen en het leefgenot verminderen.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Vanwege de omweg, maar ook vanwege de inrichting als erftoegangsweg is onze inschatting dat er weinig verkeer van de route gebruik zal maken. De (toekomst)cijfers uit het verkeerssimulatiemodel bevestigen dat. De route wordt door ons gekwalificeerd als rustige woonstraat.

Door aanleg van de busbaan (HOV as west 3<sup>e</sup> fase) zal er minder busverkeer via de Parkwegkruising gaan wat een meer ontspannen verkeerssituatie opleveren.

Voor de toekomst is de route voorbereid op het stedenbouwkundige plan Grunobuurt. Terzijnertijd zal een verkeerscirculatieplan worden gemaakt in samenspraak met Nijestee.

#### **16. Inspraakreactie**

Wij maken bezwaar tegen de ons bekende tekening van het ontwerp. Voor de bevoorrading van de COOP is de draaicirkel onnodig groot ingetekend. Onze zeer kwalitatieve 'voortuin' (pand jongerenhuisvesting Th. Niemeijerstraat 1) zou daardoor tot een minimale afmeting worden gedegradeerd.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Op 3 juli 2014 hebben we met u en COOP/Lubbers een constructief overleg gehad over meerdere mogelijkheden de omgeving van uw pand en van COOP/Lubbers in te richten. Met u beide hebben we een vervolgspraak gemaakt waarop we deze mogelijkheden met u bespreken.

Wij hebben aangegeven dat de tekening in de folder niet het finale inrichtingsplan behelst. De tunnelbak is een vast gegeven; nadere uitwerking van de omgeving vindt in overleg met de betrokkenen plaats.



### **17. Inspraakreactie**

De gemeente is met ons in onderhandeling gegaan om 7 publieke parkeerplaatsen te realiseren op het terrein van ons pand (pand jongerenhuisvesting Th. Niemeijerstraat 1). Wij hebben in meerdere overlegmomenten aangegeven dat wij bereid zijn hiervoor ruimte af te staan in de achtertuin van ons pand. Echter op de tekening die wij hebben gezien, staan deze parkeerplaatsen op ons voorterrein.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Ook hierover hebben we met u op 3 juli gesproken. We hebben geconcludeerd dat de ingetekende draaicirkels nodig zijn.

### **18. Inspraakreactie**

Volgens de huidige plannen wordt er een tunnelbak onder het huidige spoor gecreëerd recht voor ons pand. Ons criterium is dat ons pand (pand jongerenhuisvesting Th. Niemeijerstraat 1) goed zichtbaar dient te blijven vanaf deze weg. Wij gaan niet akkoord met een hoge muur voor ons pand.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Er zal geen hoge muur voor uw pand komen.

Voor het overige, zie ons antwoord op nummer 16 van dit inspraakrapport.

### **19. Inspraakreactie**

Er is nog weinig bekend over het effect van de geluidsproductie door de ophoging van de spoorbaan met 75 centimeter. Er zullen mogelijk geluidschermen worden geplaatst, maar in het gepresenteerde ontwerp was daarvan nog niets te zien.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Dat is juist. Momenteel worden de onderzoeken in het kader van de milieu effecten uitgevoerd. Hieronder valt ook het akoestisch onderzoek (geluid). De resultaten van deze onderzoeken zullen worden gepubliceerd met het Ontwerp Tracébesluit voor het project Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden.



## Inspraakbijdragen 'Participatie'

### **20. Inspraakreactie**

Wij mogen alleen nog meepraten over hoe de tunnel er uit moet komen te zien. De beslissing dat er een tunnel komt is immers al genomen. Dat is geen participatie.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Wij kunnen ons voorstellen dat degenen die onbekend zijn met het proces dat heeft geleid tot de keuze voor een tunnel voor alle verkeer bij de Paterswoldseweg, deze keuze nu ervaren als een 'voldongen feit' en het idee hebben dat geen participatie heeft plaatsgevonden. Daarom geven we hier nog eens in het kort aan welke weg is afgelegd.

Aan het besluit voor een tunnel is een zorgvuldig proces van studie, onderzoeken van alternatieven en overleg met betrokkenen voorafgegaan. Dat overleg dateert al van oktober 2010 en is doorgegaan in 2011, 2012 en 2013. Voor de overleggen en informatiebijeenkomsten zijn de wijkorganisaties van de betrokken buurten per brief uitgenodigd, in de Gezinsbode hebben advertenties gestaan waarin iedereen die belangstelling had, werd uitgenodigd.

Op basis van alle verzamelde informatie hebben Provincie Groningen, Gemeente Groningen en ProRail in 2013 besloten tot de tunnel bij de Paterswoldseweg. Daarna is een intensief participatietraject doorlopen waarbij aan alle belanghebbenden de mogelijkheid is gegeven te reageren op voorstellen van de Projectgroep.

Wij constateren dat door inbreng van de bewoners en organisaties de aanvankelijke ontwerpen rigoureus 'over de kop' zijn gegaan. Uiteindelijk is een door bewoners voorgestelde variant door de Projectgroep overgenomen en uitgewerkt als *voorkeursvariant*.

Hierbij blijven de groenzones naast het Badhuis en naast de ventweg Paterswoldseweg gespaard. De route van het bevoorradingsverkeer van COOP gaat niet door de Kleine Badstraat maar loopt via de Theodorus Niemeijerstraat. Aan de sociale veiligheid van de tunnel is maximaal aandacht besteed door groene taluds in plaats van betonnen wanden en in de tunnel worden geen kolommen toegepast. De wanden van de tunnel wijken uit naar boven en door een opening in het tunneldek komt daglicht binnen. Aan de zuidkant van de tunnel wordt de wijk Laanhuizen ontsloten via een 30-kilometerweg over de tunnel naar de Grunobuurt. Dit is nodig omdat door de tunnel de aansluiting van de Koeriersterweg op de Paterswoldseweg verdwijnt. De weg sluit aan op het stedenbouwkundig plan van woningcorporatie Nijestee voor de Grunobuurt.

### **21. Inspraakreactie**

Het is bepaald schokkend in de plannen te lezen hoezeer de *bezoeker* van de stad bediend wordt met verbetering van de bereikbaarheid, terwijl de *stadsbewoners* er juist in hun bewegingsvrijheid door worden beperkt, en hoezeer onze leefomgeving erdoor wordt aangetast. Wij zijn beslist voor het openstellen van onze stad, maar niet ten koste van onze stad nog haar bewoners. Wij, de bewoners, zijn de stad, wij maken de stad zoals ze is; een stad gevuld met bezoekers is geen stad, maar eerder een toeristische attractie.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Het denken in termen van 'wij' en 'zij' doet geen recht aan de diversiteit van belangen die spelen. Wij zijn er ons van bewust dat belangen soms verschillen en soms zelfs conflicteren. In onze overleggen komen wij bewoners tegen die (principeel) tegen de tunnel zijn en bewoners die voor de tunnel zijn.

Naast de – soms tegenstrijdige- bewonersbelangen hebben we te maken met belangen van de stad en regio: wij streven naar goed en veilig openbaar vervoer, zowel met de trein als met de bus (als de gehele HOV-as is aangelegd is de reistijd met de bus van transferium Hoogkerk naar het Hoofdstation

ca. 8 minuten). Openbaar vervoer is een belangrijke factor in het voorkomen van filevorming en het dichtslippen van de (binnen) stad.

Er is een specifiek belang voor bewoners en scholen aan de Paterswoldseweg. De veiligheid en het woonplezier gaan er aantoonbaar op vooruit als de meeste bussen in de toekomst niet meer langs de Paterswoldseweg gaan maar gebruik maken van de 3e fase van de HOV-as: de tunnel is daarvoor noodzakelijk. Voor de overige verkeersdeelnemers is de Paterswoldseweg een druk bereden route naar de binnenstad; een tunnel zorgt voor een verbetering van de doorstroming.



## Inspraakbijdragen 'COOP Supermarkt'

### **22. Opmerkingen vooraf College van Burgemeester en Wethouders**

Veel van uw onderstaande vragen en opmerkingen betreffen (het verminderen van) de zichtbaarheid en bereikbaarheid van de Supermarkt en de (mogelijke) schade die de supermarkt door komst van de tunnel leidt.

Over beide aangelegenheden kort het volgende:

Bij schadevergoeding/ nadeelcompensatie is niet ons college van B&W maar ProRail de afhandelende partij omdat de aanleg van de tunnel verloopt via de tracéwetprocedure. ProRail vertegenwoordigt het Rijk bij deze procedure. Of en in hoeverre de bereikbaarheid en/of zichtbaarheid nadelig worden beïnvloed door de tunnel valt op voorhand niet vast te stellen. Eventuele schade moet worden aangetoond door een vergelijking met de jaarcijfers. ProRail kent namens het ministerie van Infrastructuur en Milieu degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van een rechtmatige uitvoeringshandeling ter uitvoering van een in opdracht van ProRail uit te voeren project, op verzoek een vergoeding toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste van verzoeker behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Hiervoor zal een regeling Nadeelcompensatie gaan gelden. De vergoeding wordt betaald in geld. Nochtans kan ProRail de vergoeding toekennen in een andere vorm dan betaling van een geldsom.

### **23. Inspraakreactie**

Voor de automobilisten die vanaf de wijk Laanhuizen/Grunobuurt uit de tunnel komen zal de supermarkt in het geheel niet meer zichtbaar zijn. Deze auto's zullen immers pas ter hoogte van de supermarkt op maaiveldhoogte komen. De supermarkt is nu goed zichtbaar vanaf beide zijden en de overzijde.

### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Het klopt dat de tunnel invloed heeft op de zichtbaarheid van de supermarkt vanaf de zuidzijde van de Paterswoldseweg. Dit is niet te voorkomen. Daarentegen krijgt de supermarkt een groter plein rondom het pand, een kwaliteitsimpuls en een verbeterde bereikbaarheid voor fietsers terug.

### **24. Inspraakreactie**

De ingang van de supermarkt is gelegen aan de zijde van de beoogde ventweg. Gevreesd wordt voor een zeer onveilige situatie voor passerend verkeer en bezoekers van de supermarkt. De ruimte tussen de voorgevel van de supermarkt en de tunnel/weg krijgt immers meerdere functies: entree supermarkt, parkeren van fietsen, passerende fietsers, scooters, voetgangers en auto's en vrachtverkeer, terwijl de strook die voor deze functies beschikbaar zal komen relatief smal is (van de zijde van de gemeente zijn nog geen exacte maten verstrekt, mondeling is aangegeven dat de strook ongeveer 7 à 8 meter breed is, maar uit de informatie op de website kan worden afgeleid dat de afstand van de voorgevel van de supermarkt tot aan de betonnen blok van de spoor/wegvoorziening smaller is dan 7 meter); Een deel van deze weggebruikers zijn ook mensen met kinderwagens en mensen met rollators; Deze kwetsbaardere groep zal gevaarlijke situaties moeilijker kunnen ontwijken.

### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

De ventweg wordt ingericht als erftoegangsweg/shared space (denk aan een woonerf) met een lage rijnsnelheid. De aantallen auto's zijn beperkt. Inrichting is onderdeel van de ontwerpogave waarbij gezocht wordt naar een duidelijke afbakening met de Paterswoldseweg (fietsrekken e.d.) Inrichtingsvoorstellen worden in samenspraak met de klankbordgroep en uw cliënten gedaan. De afstand tussen de betonnen wand van de tunnel en de gevel van de supermarkt bedraagt iets meer dan 11 meter. Tussen het doorgaande fietspad langs de Paterswoldseweg en de gevel blijft ruim 8 meter beschikbaar voor het 'plein'.

### **25. Inspraakreactie**

Ook het afslaan van het autoverkeer vanaf de Paterswoldseweg richting de Badstratenbuurt zal moeilijker worden gelet op het slechte zicht voor het verkeer dat uit de tunnel komt op de Badstratenbuurt en de hogere snelheid waarmee zal worden gereden. Om in de Kleine Badstraat te



komen zal het autoverkeer zodra het uit de tunnel komt direct moeten afslaan. Dit zal een hele lastige opgave worden. De bereikbaarheid van de Badstratenbuurt zal dan ook afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Thans is immers de snelheid op de Paterswoldseweg al relatief laag en is er sprake van een goed overzicht. Het in en uitrijden van de Badstratenbuurt wordt bovendien vergemakkelijkt door de regelmatig gesloten spoorwegovergang. Ook de verkeersveiligheid op de Paterswoldseweg en op de wegen in de Badstratenbuurt en de beoogde ventweg zal afnemen.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Het verkeerssimulatiemodel gaat uit van de maatgevende situatie in de ochtendspits, de shift wisseling van BAT Niemeyer is daaraan toegevoegd. De situatie leidt niet tot problemen met de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid. De inrichting van het plein en kruising Kleine Badstraat-Paterswoldseweg gebeurt in overleg met de klankbordgroep en uw cliënten.

#### **26. Inspraakreactie**

Voor fietsers en voetgangers zal de supermarkt moeilijker bereikbaar worden. Zo zullen de voetgangers die afkomstig zijn uit de wijk Laanhuizen (veel klanten van Coop komen uit deze wijk en een deel daarvan zijn ouderen en mensen die slechter ter been zijn) als gevolg van de tunnel en trap/helling aan de overzijde van de overweg (vanuit Coop gezien), vele meters meer moeten afleggen om bij de supermarkt te komen.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Vanuit Laanhuizen nemen de loopafstanden iets toe. Daarvoor in de plaats komt een veiliger route: men hoeft de Paterswoldseweg niet meer over te steken.

#### **27. Inspraakreactie**

De toegankelijkheid van de winkel zal verslechteren omdat de smalle strook aan de voorzijde van de winkel zal worden gebruikt voor meerdere functies (tweerichtingsverkeer voor alle weggebruikers, parkeren en entree winkel). Mede gelet op de verkeersonveilige situatie op de ventweg kan worden verwacht dat klanten en potentiële klanten een alternatief gaan zoeken voor deze supermarkt.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Wij hebben niet het idee dat de toegankelijkheid zal verslechteren. Het is ook geen smalle strook aan de voorzijde van de winkel. Omdat de ruimte als shared- space gebied wordt ingevuld is er geen sprake van (meer) onveiligheid. Ervaring elders met een dergelijke inrichting laten zelfs een afname van het aantal ongelukken zien.

#### **28. Inspraakreactie**

Verder zullen er parkeerplaatsen verdwijnen en worden verplaatst naar een plek verder van de winkel. Direct naast de winkel zullen naar verwachting ongeveer vier parkeerplaatsen verdwijnen.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Parkeerplaatsen worden in ons voorstel gecompenseerd. In het overleg tussen ons en uw cliënten (samen met de eigenaren van het pand jongerenhuisvesting) hebben cliënten aangegeven de vervangende locatie een goede oplossing te vinden.

### **29. Inspraakreactie**

De tunnel voor alle verkeer zal voorts niet leiden tot een betere doorstroming van het verkeer op de Paterswoldseweg. Weliswaar zal het verkeer nu niet meer stilstaan bij de spoorwegovergang nabij de supermarkt van cliënten, maar gelet op de vele verkeerslichten, zal er uiteindelijk nauwelijks sprake zijn van tijdswinst en zal de doorstroming nauwelijks verbeteren. Overigens ligt de stopkans bij de overweg lager dan de stopkans bij de verkeerslichten.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

De doorstroming is vooral van belang in relatie tot afsluiting spoorwegovergang. Gekozen is om ongelijkvloerse kruising te realiseren (en dus niet af te sluiten). De verkeerslichten kunnen zodanig worden ingesteld dat een soort groene golf ontstaat, dit geldt niet voor de spoorwegovergang. Verder is de betrouwbaarheid van de route van belang (het verschil in wachttijd tussen wel en niet gesloten spoorwegovergang is groot).

### **30. Inspraakreactie**

Cliënten vinden dat een verantwoorde beslissing door de gemeente niet kan worden genomen zonder een zorgvuldige analyse van de huidige situatie en de beoogde situatie. Tot nu is er geen sprake van een degelijk onderzoeksrapport over de verkeersveiligheid bij de monding van de tunnel en bij en in de aangrenzende wijken.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Er heeft uitgebreide, zorgvuldige analyse plaatsgevonden met het verkeerssimulatiemodel (zie website). Ten aanzien van de verkeersveiligheid bij de kruising Kleine Badstraat is ons voorstel dat de zebra naar het noorden wordt verplaatst en het kruisingsvlak zichtbaarder wordt gemaakt. Het inrichtingsontwerp wordt -in overleg met de klankbordgroep en uw cliënten- nader uitgewerkt.

### **31. Inspraakreactie**

In de notitie Nut en noodzaak tunnel Paterswoldseweg wordt de keuze voor een tunnel voor alle verkeer gemotiveerd door de overweg bij de Paterswoldseweg in de huidige situatie als een knelpunt qua overwegveiligheid aan te merken. Cliënten wijzen er echter op dat de praktijk in de afgelopen 30 jaar heeft uitgewezen dat er relatief weinig ernstige ongevallen hebben plaatsgevonden. Dat er thans sprake is van een onveilige situatie is geenszins aangetoond. ProRail gaat in een risicoanalyse van juli 2013 weliswaar uit van een "hoge" risicocategorie, maar onderbouwt dit maar matig (pag. 27 van het rapport Extra sneltrein Groningen – Leeuwarden, Overwegen, Inventarisatie, Risicoanalyse en Verbetervoorstellen van 5 juli 2013).

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

In 2018 gaat tussen Groningen en Leeuwarden ieder uur in beide richtingen een extra sneltrein rijden. Deze extra trein is nodig om het groeiend aantal treinreizigers tussen beide steden te kunnen vervoeren. Door de extra sneltrein zijn de spoorbomen bij de Paterswoldseweg en Peizerweg straks vaker dicht. De overwegbomen zullen met de extra sneltrein straks 15 minuten per uur gesloten zijn. De kans op een (dodelijk) ongeval wordt hierdoor groter en dus neemt het veiligheidsniveau op het spoor af. De minister van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor de veiligheid op het spoor en daarmee ook voor het beleid, de wet- en regelgeving en het toezicht op de spoorwegveiligheid. Het door haar vastgestelde beleid is erop gericht om het huidige hoge veiligheidsniveau van het spoor duurzaam te bestendigen en te streven naar permanente verbetering. Verslechtering van het veiligheidsniveau is niet toegestaan.

*(Zie hiervoor "VEILIG VERVOEREN, VEILIG WERKEN, VEILIG LEVEN met spoor" Derde Kadernota Railveiligheid: een uitgave van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, juni 2010. Hierin is opgenomen: De verkeersfunctie van bestaande overwegen (gebruik van een spoorbaanvak of openbare weg) mag niet worden gewijzigd tenzij door de initiatiefnemer aan de hand van een risicoanalyse kan worden aangetoond dat door aanvullende maatregelen de overwegveiligheid niet verslechtert en daarmee de risico's worden beheerst. De aanvullende maatregelen kunnen ook in het gebied rond de betreffende overweg worden gevonden).*



De Derde Kadernota Railveiligheid geeft aan dat de initiatiefnemer van een project waarbij het spoorgebruik van een baanvak wijzigt aan de hand van een risicoanalyse moet aantonen dat door aanvullende maatregelen de overwegveiligheid niet verslechtert en daarmee de risico's worden beheerst. In zo'n situatie dient onderzocht te worden op welke wijze het veiligheidsniveau weer op het huidige niveau gebracht kan worden. De mogelijkheden worden per overweg in beeld gebracht.

De gemeente Groningen, provincie Groningen en ProRail hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid om invulling te geven aan dit spoorwegveiligheidsbeleid en hebben op basis van de uitgevoerde risicoanalyse en de daarin voorgestelde maatregelen, een maatregelenpakket voor de hele lijn tussen Groningen en Leeuwarden vastgesteld. Het totaalpakket aan maatregelen zal de risicotoename op alle overwegen tussen Groningen en Leeuwarden compenseren.

Ongelijkvloerse kruisingen leveren de meeste spoorwegveiligheid en verkeersveiligheid op. Een ongelijkvloerse kruising kan het beste gemaakt worden via een tunnel voor alle verkeer. Deze heeft het meeste waarde (kosten x effect) bij de Paterswoldseweg.

### **32. Inspraakreactie**

Bij de derde optie van de voorgestelde maatregelen merkt ProRail (pag. 28 van het rapport) op dat de Peizerweg en de Paterswoldseweg in elkaars nabijheid liggen en dat één tunnel bij de Peizerweg of de Paterswoldseweg als voldoende compensatie voor de afname van de veiligheid op beide overwegen kan worden beschouwd. ProRail baseert dit op de Derde Kadernota Railverkeer. In deze nota staat echter dat bij risicotoename als gevolg van bijvoorbeeld frequentieverhoging, de betreffende weg- en spoorbeheerders op basis van een risicoanalyse tot mitigatie van de toegenomen onveiligheid komen. Deze mitigatie mag ook in het gebied rond de betreffende overweg worden gevonden, aldus het beleid van het ministerie. Of de uitleg van ProRail wel overeenstemt met de bedoeling van de minister, kan echter worden betwijfeld. Het ligt immers meer voor de hand dat is bedoeld om een afname van de toegenomen onveiligheid per overweg. Dan kunnen de maatregelen bij de overweg Paterswoldseweg niet worden betrokken bij de beoordeling van de situatie bij de overgang Peizerweg.

### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Voor het project Extra Snelrein Groningen Leeuwarden is een maatregelenpakket samengesteld, voor de compensatie voor de afgenomen veiligheid als gevolg van de extra snelrein per uur per richting. Alle maatregelen bij alle overwegen worden betrokken bij de beoordeling of de maatregelen het toegenomen risico door de extra snelrein voldoende compenseert waardoor de overweg Paterswoldseweg wel betrokken is bij de beoordeling van de situatie bij de overweg bij de Peizerweg (*zie ook de uitleg die hierboven gegeven is*).



### **33. Inspraakreactie**

De tunnel voor alle verkeer zal voorts niet leiden tot een betere doorstroming van het verkeer op de Paterswoldseweg. Weliswaar zal het verkeer nu niet meer stilstaan bij de spoorwegovergang nabij de supermarkt van cliënten, maar gelet op de vele verkeerslichten, zal er uiteindelijk nauwelijks sprake zijn van tijdswinst en zal de doorstroming nauwelijks verbeteren. Overigens ligt de stopkans bij de overweg lager dan de stopkans bij de verkeerslichten.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Doorstroming is vooral van belang in relatie tot afsluiting spoorwegovergang. Gekozen is om ongelijkvloerse kruising te realiseren (en dus niet af te sluiten). De verkeerslichten kunnen zodanig worden ingesteld dat een soort groene golf ontstaat, dit geldt niet voor de spoorwegovergang. Verder is de betrouwbaarheid van de route van belang (het verschil in wachttijd tussen wel en niet gesloten spoorwegovergang is groot).

Zie ook onze reactie op inspraakbijdrage nr. 2.

### **34. Inspraakreactie**

In het Landelijk Verbeterprogramma overwegen en bijbehorend Programmaplan van maart 2014 is onder meer de volgende passage opgenomen: *“De focus in de aanpak hiervan is tot op heden vooral gericht op de spoorkant van de overwegen. Incidenten op overwegen zijn echter niet alleen een specifiek spoorveiligheidsprobleem. Het gaat ook om de veiligheid van weggebruikers en om de doorstroming van zowel weg- als spoorverkeer. Daarbij zijn incidenten op overwegen het gevolg van diverse oorzaken die veelal verband houden met de lokale omgeving van overwegen. De hoogte van het risico op een incident is onder andere afhankelijk van de intensiteit van het wegverkeer, de overzichtelijkheid van de verkeerssituatie, de inrichting van de omgeving van de overweg en de dichtligtijden (sluitingduur van de overwegbomen). Dit beïnvloedt het gedrag van weggebruikers. Het verder reduceren van incidenten op overwegen vereist dan ook een bredere integrale aanpak vanuit veiligheid en doorstroming van zowel trein- als wegverkeer in de ruimtelijke context van een overweg. In veel gevallen bestaat er een te snelle reflex om bij een verbetering van veiligheid of doorstroming van overwegen standaard tot tunnel- of viaductoplossingen te besluiten. Deze oplossingen zijn wel effectief, maar ook duur, hebben grote impact op de directe omgeving en de besluitvorming kost veel tijd. In andere gevallen zijn geen verdere fysieke aanpassingen meer mogelijk en is het nodig om op zoek te gaan naar innovatieve mogelijkheden om nog verbeteringen te realiseren.*

*Het LVO beoogt een andere en meer integrale aanpak om veiligheid en doorstroming van zo veel mogelijk overwegen te verbeteren. Nog meer dan voorheen is de focus gericht op kosteneffectieve keuzes door zowel IenM als decentrale overheden. Het is de uitdaging om dit samen met betrokken partijen te realiseren.”* Zie pagina 9-10 van het Programmaplan Landelijk Verbeterprogramma Overwegen van maart 2014. Kennelijk is dit nieuw beleid. De besluitvorming van de tunnel is nog in een beginfase en deze aspecten zullen nog uitgebreid aan de orde kunnen komen in het vervolgetraject. De gemeente zou echter kunnen bevorderen dat er een heroverweging plaats vindt en dat de kosteneffectiviteit met in achtname van de hiervoor genoemde passage opnieuw wordt beoordeeld. Daarbij zouden ook andere maatregelen nader kunnen worden onderzocht zoals verkorting van de dichtligtijden en verdiepte aanleg van het spoor. Cliënten concluderen dat in ieder geval de noodzaak van de voorgestelde tunnel voor alle verkeer niet is aangetoond.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Zowel de overweg Paterswoldseweg als de overweg Peizerweg zijn op maximaal veiligheidsniveau ingericht (zowel op omgevingsniveau als de overweg zelf). Ook de sluitingsduur is geoptimaliseerd en kan daarom niet verbeterd worden. Het enige alternatief om het veiligheidsniveau te verhogen is de overwegen ongelijkvloers maken. De kosten voor een tunnel bij de Peizerweg zijn veel hoger dan bij de Paterswoldseweg. Daarom is de tunnel bij Paterswoldseweg de meest kosteneffectief.

### **35. Inspraakreactie**

Bij het project Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden zijn verschillende partijen betrokken. De verantwoordelijkheid voor de gemeente is in het klankbordgroepoverleg van de zijde van de gemeente als volgt verwoord: de gemeente Groningen is verantwoordelijk voor het op een juiste manier inpassen van de tunnel in de stad en de communicatie hierover naar de bewoners. Bewoners en bedrijven mogen dan verwachten dat er zorgvuldig wordt gekeken naar de gevolgen van de maatregelen voor wat betreft aspecten als met name verkeersveiligheid, bereikbaarheid, leefmilieu en schade. Tot op heden is er slechts sprake van een summier onderzoek naar enkele aspecten.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Wij hebben in onze vorige reacties aangegeven dat de inpassing van de tunnel nauwkeurig is geschied en dat de communicatie daarover veelvuldig en zorgvuldig heeft plaatsgevonden.

Aan de keuze voor een tunnel voor alle verkeer liggen onderzoeken op het gebied van de ruimte, het verkeer, de veiligheid, e.v.a. ten grondslag

Op de website zijn al deze onderzoeken beschikbaar.

### **36. Inspraakreactie**

Cliënten gaan er van uit dat van een juiste manier van inpassen van de tunnel geen sprake is zolang de knelpunten voor de supermarkt en de Badstratenbuurt niet zijn opgelost. Cliënten wijzen er voorts op dat Gedeputeerde Staten in de brief van 12 februari 2013 (2013-06088/7/A.11) aan Provinciale Staten in dit kader uitdrukkelijk hebben gewezen op het “waarborgen van een goede ontsluiting van de wijken Laanhuizen en Badstratenbuurt en de bedrijven Niemeijer (tabaksfabriek) en Coop (supermarkt). *Ook de zichtbaarheid van de supermarkt speelt daarbij een rol.*” Nu genoemde aspecten geenszins zijn gewaarborgd moeten cliënten constateren dat de gemeente tot op heden niet is geslaagd in haar opdracht.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Wij zijn de overtuiging toegedaan dat de ontsluitingen van de wijken Laanhuizen en Badstratenbuurt en de bedrijven Niemeijer (tabaksfabriek) en Coop (supermarkt) op een goede manier hebben vorm gekregen.

Dát er een tunnel voor alle verkeer moet komen om de spoor- weg wegveiligheid te kunnen garanderen is voor ons uitgangspunt.

Met uw cliënten is afgesproken dat ze betrokken worden bij de nadere uitwerking.

Overigens dient opgemerkt te worden dat de opdracht voor een tunnel voor alle verkeer en een goede ruimtelijke inpassing daarvan niet alleen een aangelegenheid is van de gemeente. Het hele project geschiedt in opdracht van- en in goede samenwerking met de drie betrokken partijen: Provincie, ProRail en gemeente.



## **Inspreekbijdragen 'Overig'**

### **37. Inspreekreactie**

Er is nog niet gesproken over eventuele (plan) schade die wij (pand jongerenhuisvesting Th. Niemeijerstraat) ondervinden door de ondertunneling.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Zie onze reactie bij punt 22.

### **38. Inspreekreactie**

Ik verzoek het college veranderingen aan het spoortraject te benutten met onderzoek naar gebruik van geluidswerende aanpassingen aan zowel spoormaterieel als infrastructuur. Dit ten einde geluidsoverlast van passerende treinen te beperken.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

In de wet- en regelgeving is vastgelegd wat de maximale toelaatbare geluidsbelasting is voor de omgeving. Momenteel worden de onderzoeken in het kader van de milieu effecten uitgevoerd. Hieronder valt ook het akoestisch onderzoek (geluid). De resultaten van deze onderzoeken zullen worden gepubliceerd met het Ontwerp Tracébesluit voor het project Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden. Indien de maximaal toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden, zal in de rapportage worden aangegeven welke geluidswerende maatregelen zullen worden toegepast om de geluidsproductie te verminderen tot het maximaal toelaatbare. Voorbeelden van geluidswerende maatregelen zijn het toepassen van raildempers op de sporen of het plaatsen van geluidsschermen langs de sporen.

### **39. Inspreekreactie**

Om scheurvorming en verzakkingen te voorkomen bij de aanleg van de tunnel dienen de werkzaamheden met grote zorg te worden uitgevoerd. De toezegging is dat een onafhankelijk bureau een nulmeting verricht.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Alvorens de bouw zal starten zal de gecontracteerde aannemer die het werk gaat uitvoeren een onafhankelijk bureau inschakelen om een nulmeting uit te voeren. Indien daartoe aanleiding voor is, zullen ook voorzieningen getroffen worden om gedurende de bouw te monitoren of er geen schade aan de omgeving wordt toegebracht.

### **40. Inspreekreactie**

Op dit moment hebben wij onvoldoende inzicht in de mate van overlast die de werkzaamheden gedurende minimaal anderhalf jaar met zich mee zullen brengen. Wij verwachten dan ook op korte termijn een helder plan van aanpak hoe u geluidsoverlast, bereikbaarheid, doorstroming en parkeren zult regelen.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

De gecontracteerde aannemer zal een gedetailleerd plan gaan maken voor de werkfasering en de impact op de omgeving. Dit plan zal met de gemeente en omgeving worden afgestemd.



#### **41. Inspraakreactie**

Coop Vastgoed B.V. en Coop Groothandel B.V. heeft een extern bureau onderzoek laten verrichten naar de verwachte omvang van het door haar te lijden nadeel als gevolg van de aanleg van de tunnel. Voor zover dat nu kan worden overzien bedraagt de schade € 1.000.000,- De exacte omvang van de door cliënten geleden schade zal pas na afloop duidelijk zijn. Cliënten willen over de compensatie van dit nadeel, voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden, sluitende afspraken maken.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Bij schadevergoeding/ nadeelcompensatie is niet ons college van B&W maar ProRail de afhandelende partij omdat de aanleg van de tunnel verloopt via de tracéwetprocedure. ProRail vertegenwoordigt het Rijk bij deze procedure.

ProRail kent namens het ministerie van Infrastructuur en Milieu degene die schade lijdt of zal lijden als gevolg van een rechtmatige uitvoeringshandeling ter uitvoering van een in opdracht van ProRail uit te voeren project, op verzoek een vergoeding toe, voor zover de schade redelijkerwijs niet of niet geheel ten laste van verzoeker behoort te blijven en voor zover de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd. Hiervoor zal een regeling Nadeelcompensatie gaan gelden. De vergoeding wordt betaald in geld. Nochtans kan ProRail de vergoeding toekennen in een andere vorm dan betaling van een geldsom.

#### **42. Inspraakreactie**

De bewoners van de panden Paterswoldseweg 92, 92A, 92B & 94A dienen bezwaar in tegen de sloop/onteigening van hun panden.

#### **Antwoord College van Burgemeester en Wethouders**

Wij hebben kennis genomen van uw bezwaar. ProRail voert overleg met u. De inzet daarbij is om in minnelijk overleg met u tot een bevredigende oplossing te komen.

Afzender: Janneke van Goethem  
Datum: april 2014

## **Quickscan plangebied Tunnel Paterswoldseweg en omleidingen gebied**

### Doel

Ecologische quickscan met betrekking tot vaststellen van risico's in het kader van de Flora- en faunawet alsmede het stedelijk ecologisch beleid.

Reden: Tunnel Paterswoldseweg en (tijdelijke) wegomleggingen.

### Methodiek

- Terreinbezoek: 9 april 2014
- Plangebied globaal onderzocht op mogelijk voorkomen van beschermde soorten en risico's/kansen m.b.t. het stedelijk ecologisch beleid.
- Plangebied dat is aangehouden is als figuur bijgevoegd.

### Algemene beschrijving

Voor het project is men voornemens om in eerste instantie een tunnel aan te leggen onder de Paterswoldseweg om voor een betere bereikbaarheid van Groningen te zorgen met het openbaar vervoer. Ten tijde van de werkzaamheden zal het verkeer omgeleid worden.

Op het moment van de quickscan was nog niet duidelijk wat er precies in het plangebied zou gebeuren met betrekking tot ecologie. Daarom zijn vooral algemene risico's in kaart gebracht. Voor de quickscan is een aantal deelgebieden te onderscheiden die hieronder genoemd worden. Deze worden daarna besproken.

- Marwixkade, Theodorus Niemeyerstraat, Kleine badhuisstraat, Badhuisplein
- Koeriersterweg
- Paterswoldseweg
- Voormalig Nelfterrein
- Stephensonstraat, Hoornsediep
- Parkweg



**Figuur 1** Het plangebied dat is onderzocht (gele delen).



### Marwikkade, Theodorus Niemeyerstraat, Kleine badhuisstraat, Badhuisplein

In dit deelgebied is een beperkte hoeveelheid 'groen' aanwezig en bovendien van matige ecologische kwaliteit. Langs de Marwikkade is gazon aanwezig met vooral aan de noordkant van de straat enkele bomen. De bomen zijn waarschijnlijk niet oud genoeg om holtes voor vleermuizen te bevatten. De kade zelf is grotendeels met stalen beschoeiing beschoeid en biedt daarom geen tot heel weinig mogelijkheden voor muurplanten. Beschermde soorten worden hier niet verwacht.

Op de hoek van de Marwikkade met de Theodorus Niemeyerstraat is een heel klein plantsoen aanwezig waar dicht struikgewas grenst aan een tuin met dichte struiken. Hier werden huismussen gehoord waarvoor het dichte struikgewas essentieel is als schuilplaats. Verder is een stalen hek met klimopbegroeiing aanwezig waar kleine vogels in zouden kunnen nestelen. Het plangebied beslaat ook een deel van het Badhuisplein. Het deel dat binnen het plangebied valt bestaat uit een plantsoen met bomen en struiken. Zowel de bomen als struiken zijn ecologisch interessant omdat ze als nectarbron kunnen fungeren voor bijen maar bovendien ook vrucht dragen voor bijvoorbeeld vogels. Soorten die werden waargenomen zijn bijvoorbeeld, Aalbes, Kruisbes, Zwarte bes, Framboos, rozen en sierkersen.

Tenslotte was langs de Kleine badhuisstraat de hoeveelheid groen zeer beperkt aanwezig in de vorm van kleine geveltuintjes. Omdat verder geen groen aanwezig is, hebben deze geveltuintjes met soorten als Stokroos en Vlinderstruik wel een belangrijke ecologische waarde voor met name insecten en soms vogels.



**Figuur 2** Links het kleine plantsoen op de hoek van de Marwikkade waar huismussen gehoord werden. Op de achtergrond het klimophek. Rechts het Badhuisplein met een nectarrijk en vruchtenrijk plantsoen.

### Koeriersterweg

Dit deelgebied beslaat de weg tussen de huizen en het spoor. Het spoor zelf is niet onderzocht omdat ProRail/Grontmij hiervoor verantwoordelijk is en het spoor bovendien niet bereikbaar was. Overigens kan het wel goed zijn dat bijzondere plantensoorten aanwezig zijn in de schrale bodem. In ieder geval werd van afstand veel mos waargenomen dat vaak duidt op schrale omstandigheden en bijzondere groeimilieus.

Het gedeelte dat onderzocht wordt door de gemeente bestaat uit de weg met bomen erlangs en een vrij brede groenstrook direct naast de huidige busbaan. Deze groenstrook bestaat uit een kruidachtige vegetatie met bomen. De kruidachtige vegetatie kon niet optimaal onderzocht worden omdat het nog te vroeg in het seizoen is. Wat wel te zien was is dat de soortenrijkdom bijzonder hoog is en dat waarschijnlijk ooit een bloemrijk zaadmengsel is ingezaaid. Ook zijn her en der stinzenplanten aangeplant. Hoewel op dit moment alleen algemene soorten zoals Vergeet-mij-nietje, Gewone margriet en Herderstasje in bloei stonden, zijn ook bijzonderdere soorten zoals Bolderik en Kamgras aanwezig. Deze laatste twee soorten staan vermeld op de Nederlandse Rode Lijst van vaatplanten. Vooral Bolderik is in grote aantallen aanwezig. Verder is het bijzonder dat Bostulp aanwezig is. Deze soort komt niet veel voor in de stad en wordt vaak als doelsoort opgevoerd binnen het stedelijk ecologische beleid. Het is niet uitgesloten dat nog meer soorten van de Rode Lijst of zelfs beschermde soorten aanwezig zijn in de kruidachtige vegetatie. De bomen in de groenstrook zijn soms zodanig oud dat vogels of vleermuizen van de bomen gebruik zouden kunnen maken. Vooral de (dode) klimop in de bomen biedt beschutting. De bomen langs de weg zijn te jong om van grote ecologische waarde te kunnen zijn.





**Figuur 3** Links de bloemrijke berm naast de busbaan waar onder andere Bolderik en Kamgras werden gevonden. Rechts Bostulp in dezelfde berm.

### Paterswoldseweg

Een klein deel van de Paterswoldseweg ten noorden van het spoor is onderzocht door de gemeente. Dit deel bevat erg weinig groen. Het groen dat wel aanwezig is bestaat uit jonge bomen of geveltuintjes. De geveltuintjes zijn vooral van ecologisch belang omdat ze nectar bieden aan insecten en soms beschutting aan vogels.

Hoewel het buiten de scope van de gemeente viel, is ook kort gekeken naar het deel dat binnen de scope van ProRail/Grontmij valt ten noorden van het spoor. Vooral het groen naast de Niemeyerfabriek is van belang. Hier is een dichte taxushaag aanwezig en enkele grote bomen. Deze zouden van belang kunnen zijn voor kleine vogels maar ook voor vleermuizen (de bomen). Ten zuiden van het spoor is langs de Paterswoldseweg een brede groenstrook aanwezig. De groenstrook bestaat uit gazon met daarin stinzenplanten en her en der zijn plantvakken aanwezig met cultuurplanten en bomen. De cultuurplanten maar ook veel van de bomen zijn van belang voor insecten als nectarbron. Opvallend is het aantal bloesembomen. Ook de stinzenplanten en de daartussen groeiende Pinksterbloem zijn van belang voor vroege insecten zoals hommels, bijen en vlindersoorten zoals het Oranjetipje. Enkele van de grotere bomen kunnen van belang zijn voor vleermuizen.

In één van de gevels aan de westkant van de Paterswoldseweg werden sporen gevonden onder de dakrand. Deze zouden van vleermuizen maar ook van vogels kunnen zijn.

Langs de oostkant van de Paterswoldseweg en in de middenberm zijn bomen aangeplant. Meestal gaat het om zeer jonge bomen die nog geen ecologische waarde hebben. Soms betreft het echter oudere bomen die wel voor vleermuizen en vogels van belang zouden kunnen zijn.



**Figuur 4** Links een aantal oude bomen en dichte stuiken in een verder kruidenrijk plantsoen langs de Paterswoldseweg. Rechts sporen van ofwel vleermuizen ofwel vogels onder de dakgoot langs de Paterswoldseweg.

### Voormalig Nelfterrein

Net ten zuiden van het spoor op de hoek met het voormalig Nelfterrein staat een aantal gebouwen dat waarschijnlijk in een later stadium gesloopt zal worden. Het betreft zeer oude deels vervallen panden met veel kieren en gaten. De kans dat vleermuizen van de panden gebruik maken is groot. Ook zouden vleermuizen gebruik kunnen maken van de grotere bomen in de



tuinen van deze panden. Vogels zouden tevens in de bomen maar ook in de dichte klimop langs de perceelgrens kunnen broeden. Gierzwaluwen maken mogelijk gebruik van de te slopen gebouwen.

Het braakliggende Nelfterrein zelf bestaat uit een grotendeels met betonplaten verhard terrein waar door langdurig verval struiken, riet en kruidachtige planten doorheen groeien. Een deel van het terrein staat ook onder water. Aan de oostkant van het terrein langs het Noord Willemskanaal staat een rij bomen die aandoet als houtwal. Het is niet uitgesloten dat de hoge bomen en houtwal gebruikt worden door vleermuizen. De kans dat vleermuizen van dit deelgebied gebruik maken wordt nog versterkt door het ondiepe water dat op het terrein aanwezig is en dat een zeer goed milieu vormt voor insecten. De struikopslag en het Riet op het gehele terrein kunnen van belang zijn voor kleine vogels en zoogdieren. Amfibieën zouden gebruik kunnen maken van de ondiepe plassen op het terrein. Omdat het terrein door middel van een hek is afgesloten is het zeer rustig en daardoor waardevol voor dieren. Overigens is wel een gat in het hekwerk aanwezig waar duidelijk gebruik van wordt gemaakt door lokale bewoners (en de stadsecoloog voor het bezoek aan het plangebied). De ecologische waarde en potentie in dit gebied is redelijk hoog te noemen.



**Figuur 5** Links het deels ondergelopen voormalig Nelfterrein. Rechts de te slopen panden langs de Paterswoldseweg op de hoek met het voormalig Nelfterrein.

### Stephensonstraat, Hoornsediep

Vanaf het braakliggende terrein richting de Parkweg ligt het Hoornsediep. Het groen langs deze weg bestaat uit gazon met bomen langs het Noord Willemskanaal. De bomen deels te jong om veel ecologische waarde te hebben. Een aantal bomen zou echter geschikt kunnen zijn voor vleermuizen en vogels.

De Stephensonstraat is een rustig straatje dat aandoet als woonerf. Verspreid langs de straat zijn plantsoenen aanwezig met cultuurplanten en bomen. De bomen zijn grotendeels te klein om voor vleermuizen van belang te zijn. De cultuurplanten hebben wel waarde als nectarbron voor insecten.



**Figuur 6** Links de Stephensonstraat met aan de linkerkant nieuwe volkstuinten. Rechts de 'houtwal' aan de rand van het voormalig Nelfterrein aan het eind van het Hoornsediep.



### **Parkweg**

Het enige groen langs deze weg bestaat uit bomen direct langs de weg. Voor een deel zijn de bomen te jong om van ecologische waarde te zijn maar een aantal bomen, met name aan de noordkant van de weg, is wel oud genoeg. Vleermuizen maar ook vogels zouden gebruik kunnen maken van de bomen.

### **Conclusie in het kader van de Ffwet**

Er zijn geen wettelijk beschermde soorten aangetroffen behalve vogels. Vogels worden in Nederland allemaal beschermd gedurende het broedseizoen. Werkzaamheden moeten daarom uitgevoerd worden buiten het broedseizoen om verstoring te voorkomen. Indien bomen of bosschages moeten worden gekapt voor de werkzaamheden, moet dit ook buiten het broedseizoen gebeuren. Er zijn huismussen gehoord in het plantsoen op de hoek Marwixkade met de Theodorus Niemeijerstraat. Hoewel de mussen niet broeden in het plantsoen is de dichte begroeiing wel van groot belang als schuilmogelijkheid. Mussennesten zijn jaarrond beschermd, en het verdient dus aanbeveling de bosschages te sparen om broedsucces van de mussen te waarborgen. Gierzwaluwen maken mogelijk gebruik van de te slopen gebouwen. Hiernaar moet in een geschikt seizoen nader onderzoek worden gedaan. Dit kan door een extern bureau.

Er zijn enkele vaatplanten van de Nederlandse Rode Lijst aangetroffen namelijk Bolderik en Kamgras langs de Koeriersterweg. Het is niet uitgesloten dat nog meer vaatplanten van de Rode Lijst aanwezig zijn op deze locatie of zelfs wettelijk beschermde soorten. Aanbevolen wordt om in het zomerseizoen een volledige inventarisatie te maken. Dat kan door een stadsecoloog gebeuren of door een extern bureau.

Op diverse plaatsen is potentie voor vleermuizen vastgesteld. Deze soortgroep is streng beschermd onder de Flora- en faunawet. Het gaat dan om de te slopen gebouwen langs de Paterswoldseweg direct ten zuiden van het spoor. Daarnaast gaat het om een heel aantal oudere bomen met name langs de Paterswoldseweg maar ook langs het Hoornsediëp, de Parkweg, de Koeriersterweg en op het Nelfterrein. Aanbevolen wordt om aanvullend onderzoek te laten doen door een extern bureau.

Er kan niet uitgesloten worden dat amfibieën gebruik maken van het deels ondergelopen Nelfterrein. Alle in Nederland voorkomende amfibieën zijn beschermd doch in verschillende mate. Verwacht wordt dat op het Nelfterrein alleen lichtbeschermd amfibieën voorkomen. Er hoeft derhalve geen verder onderzoek plaats te vinden omdat voor lichtbeschermd soorten van de Flora- en faunawet een algemene vrijstelling geldt. Het verdient wel aanbeveling om in de nieuwe situatie ruimte in te plannen voor amfibieën in de vorm van ecologisch waardevolle waterpartijen. Verder blijft de algemene Zorgplicht gelden.

### **Conclusie in het kader van het stedelijk ecologisch beleid en adviezen**

Op de kaart van de Stedelijke Ecologische Structuur (2014) zijn de Koeriersterweg en het Hoornsediëp aangegeven als Ecologische groenverbinding. De noordzijde van het Nelfterrein (het verlengde van de Koeriersterweg) is aangewezen als te ontwikkelen groenverbinding.

Deze gebieden behoren zoals hierboven vermeld tot de SES en daarmee tot de basisgroenstructuur (Groenstructuurplan 2009). Hiervoor geldt dat als behoud niet mogelijk is zowel oppervlakte verlies als kwaliteitsverlies gecompenseerd moeten worden.

Aanbevolen wordt:

- De bestaande ecologische kwaliteit langs de Koeriersterweg zoveel mogelijk te sparen (afschermen tijdens de werkzaamheden indien mogelijk)
- Daar waar de berm bij de Koeriersterweg aangetast wordt deze, na afloop van de werkzaamheden, opnieuw inzaaien (mengsel oost-west, Cruydt Hoeck). Dit zaadmengsel is hier waarschijnlijk ook in het verleden ingezaaid.
- Bermen langs de noordzijde van het Nelfterrein inzaaien met kruidenmengsel die aansluit op de Koeriersterweg
- Behouden cq creëren van schrale kruidenrijke nectarvegetaties langs het spoor ter hoogte van het Nelfterrein.



- Verspreid aanplanten van enkele bomen en inheemse struiken als Eenstijlige meidoorn, Zwarte els, Gewone vlier, Sporkhout, Gele kornoelje, Gelderse roos, Sleedoorn, Hazelaar langs de noordkant van het Nelfterrein.
- Streven naar behoud van groen(singels) op het Nelfterrein.
- Hekwerken langs het spoor 'vergroenen' door bijvoorbeeld klimop aan te planten.
- Groenstrook met bomen langs het Hoornsediep behouden en versterken. Kruidenmengsel inzaaien op plek waar nu gazon is. Aansluiten op inrichting noordelijke deel Nelfterrein.

#### **Overige aanbevelingen**

Hoewel een groot deel van het plangebied niet binnen de SES valt of beschermde soorten bevat, verdient het toch aanbeveling om het groen hier te sparen of te versterken om verstening van de stad te voorkomen. Onderstaand daarom enkele algemene aanbevelingen.

- Groenstroken langs de Paterswoldseweg behouden. Indien niet mogelijk, nieuwe groenstroken in het ontwerp opnemen die huidige ecologische waarde compenseert. Gedacht moet worden aan de functie voor insecten, vogels en vleermuizen.
- Oude bomen (met klimop) in het hele plangebied zoveel mogelijk sparen. Indien niet mogelijk vleermuiskasten ophangen ter compensatie en elders nieuwe bomen aanplanten die oud kunnen worden voor potentie in de toekomst.

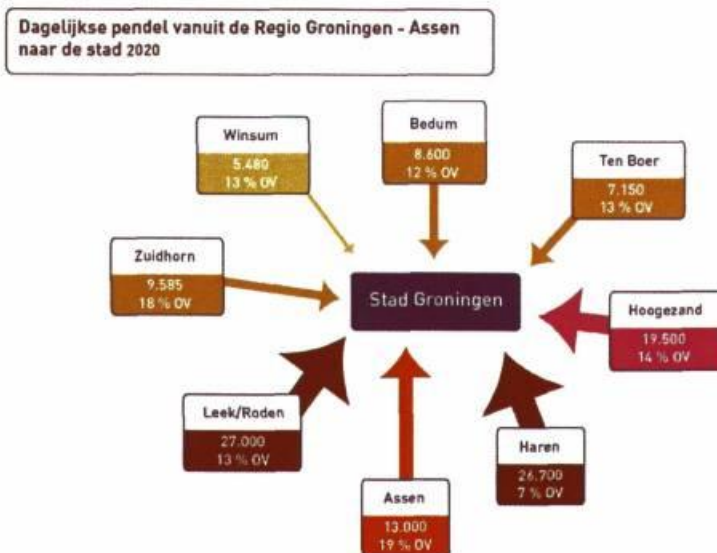
## Nut en noodzaak tunnel Paterswoldseweg

### 1. Inleiding

Om de achterliggende redenen van de keuze voor een tunnel voor alle verkeer bij de overweg Paterswoldseweg uit te leggen, is het belangrijk om te schetsen hoe deze opdracht ontstaan is. De vraag om deze oplossing te willen realiseren komt voort uit een grotere opgave om de stad Groningen goed bereikbaar te houden. Een goede bereikbaarheid van de stad is belangrijk voor de stad en regio, want een goede bereikbaarheid draagt bij aan het woon- en leefklimaat van de stad en regio. Hieronder wordt daarom eerst begonnen met een korte verwijzing naar de visie die ten grondslag ligt aan verschillende bereikbaarheidsprojecten, waaronder ook veel openbaar vervoer (OV) projecten. Deze projecten zijn weer op te delen in verschillende deelprojecten, waarvan de tunnel bij de Paterswoldseweg er één is. Op die manier is in de afgelopen jaren van een vrij grote opgave uit de visie toegewerkt naar verschillende hele concrete deelopgaven, zoals het zo goed mogelijk willen inpassen van een tunnel voor alle verkeer ter vervanging van de overweg bij de Paterswoldseweg.

### 2. Achterliggende visie

In 2008 is er voor de periode tot en met 2020 in opdracht van de Regio Groningen-Assen een visie opgesteld (Raamwerk RegioRail) voor het bereikbaar houden van de stad Groningen als belangrijkste economische motor van de regio Groningen-Assen met als belangrijke basis de openbaar vervoer projecten die benoemd zijn in het Regiospecifiek Pakket (RSP). De OV-projecten met de meeste relatie met de tunnel bij de Paterswoldseweg zijn in hoofdstuk 3 benoemd. Het Regiospecifiek Pakket en de bijbehorende financiële middelen zijn samengesteld na het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn (spoorlijn Schiphol-Lelystad-Heerenveen-Groningen). De achterliggende reden voor deze grote inzet hierop is dat het voor het bereikbaar houden van de stad en regio belangrijk is om, naast investeringen in bestaande wegen, een forse (kwaliteits)impuls te geven aan (het gebruik van) het openbaar vervoer. Binnen de dienstregeling van met name het spoorvervoer is met gerichte investeringen veel ruimte om uitbreidingen te kunnen realiseren. Op de pendels vanuit Leek/Roden en Ten Boer na ligt er vanuit elke richting van de belangrijkste dagelijkse pendel naar de stad Groningen een spoorlijn als mogelijk alternatief voor het autoverkeer.



Bron: Raamwerk RegioRail (2008).

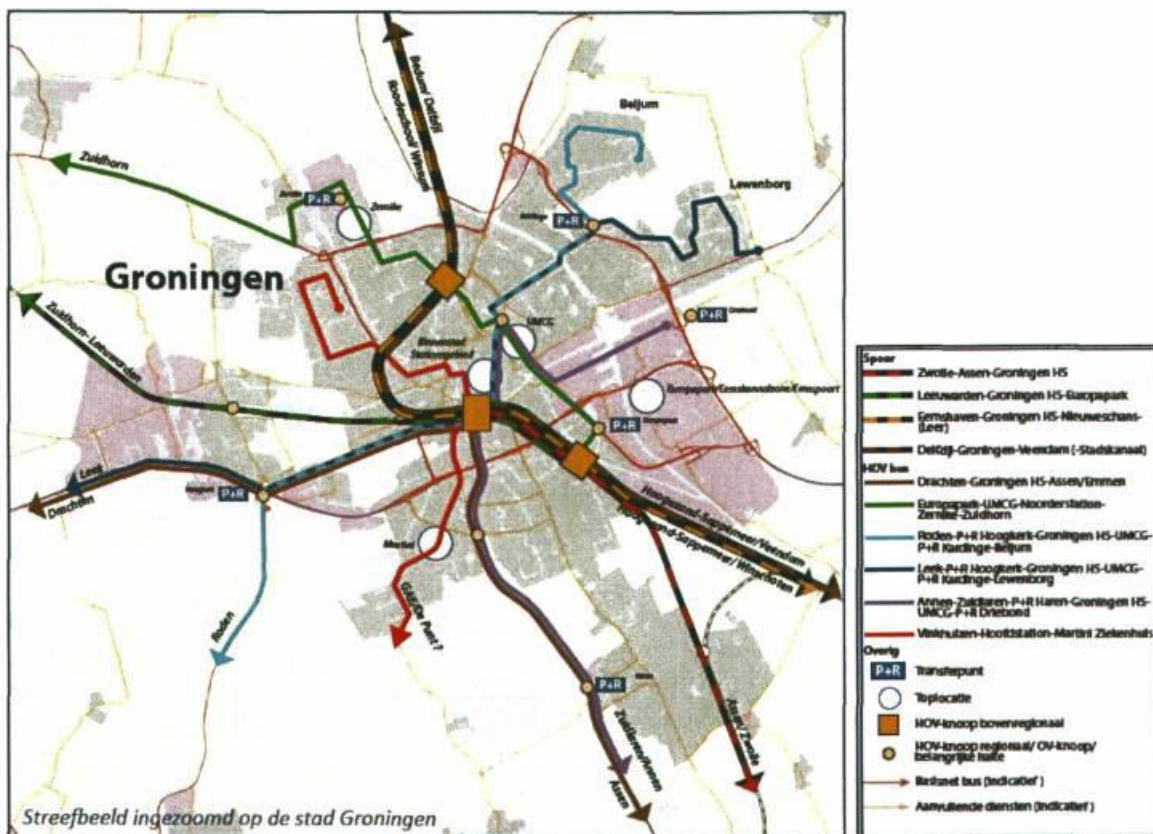
In 2013 heeft de visie uit 2008 een update gekregen voor het openbaar vervoerdeel, nadat een aantal openbaar vervoer projecten (RegioTram en de spoorlijn Groningen-Heerenveen) niet door zijn gegaan. Enkele belangrijke uitgangspunten uit deze nieuwe HOV-visie (hoogwaardig openbaar vervoer) staan op de volgende pagina weergegeven. De HOV-visie van de Regio Groningen-Assen staat ook ter informatie op de website van het project tunnel Paterswoldseweg<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Te bereiken via [gemeente.groningen.nl/badstratenbuurt](http://gemeente.groningen.nl/badstratenbuurt) <http://gemeente.groningen.nl/grunobuurt> [gemeente.groningen.nl/laanhuizen](http://gemeente.groningen.nl/laanhuizen) of <http://gemeente.groningen.nl/zeeheldenbuurt>



- Het Openbaar Vervoernetwerk is samenhangend, van hoge kwaliteit (snel, frequent en betrouwbaar), herkenbaar, efficiënt, en logisch voor de reiziger.
- Het sneller en efficiënter maken van het OV zorgt voor meer reizigers en minder kosten. Voor bussen worden snelle (obstakelvrije) assen ingericht (HOV-assen).
- Versnellen naar grotere afstanden (o.a. Zwolle, Leeuwarden, Bremen, Heerenveen/Drachten en Gieten/Emmen) en verdichten op kleinere afstanden (o.a. Assen, Leek, Roden, Zuidhorn en Annen/Zuidlaren).

De HOV-visie (2013) heeft als basis de openbaar vervoer-projecten die op dit moment al nader uitgewerkt worden of inmiddels gerealiseerd zijn (zoals de spoorlijn naar Veendam) vanuit de visie uit 2008. Daarnaast zijn er een aantal aanvullende projecten gestart, ter vervanging van de geschrapte openbaar vervoer-projecten. In figuur 1 is het streefbeeld van de HOV-visie voor 2020 weergegeven (bron: HOV-visie Regio Groningen-Assen).



De forse inzet vanuit de visie op het verbeteren van het openbaar vervoer om de stad Groningen bereikbaar te houden, is ook ingegeven door de al gerealiseerde reizigersgroei in de periode 2000 tot 2011. In de HOV-visie (2013) wordt hierover het volgende gezegd:



Uit de geïnterviewde gegevens in het kader van de Netwerkanalyse 2013 blijkt namelijk dat het gebruik van het Openbaar Vervoer van en naar Groningen tussen 2000 en 2011 is toegenomen met 23%, tot circa 86.000 reizigers per etmaal. In de afgelopen periode zijn enkele grote HOV-projecten gerealiseerd, waaronder frequentieverhogingen van Q-liners, reactivering van de spoorlijn Groningen-Veendam, realisatie van station Europapark, transferia en busbanen en de introductie van de P+R buslijnen.

De cijfers tonen aan dat er een sterke relatie is tussen kwaliteitsverbetering en stijging van reizigersaantallen. Dat geldt met name op de sterke verbindingen. De grootste stijgingen vonden plaats vanuit de corridors Roden/Leek/Drachten, Assen/Hondsrug en Zuidhorn/Leewarden naar de stad Groningen.

Naast het goed opvangen van de gerealiseerde reizigersgroei en de inzet op verdere groei van het OV-gebruik in de komende jaren is ook de opgave vanuit de provincie Groningen voor het willen verduurzamen van het OV in dit verband van belang om hier te noemen. Mede met het oog op het eindigen van de huidige treinconcessie met vervoerder Arriva per eind 2020 loopt er de komende jaren een onderzoek naar de verschillende mogelijkheden om de spoorlijnen in de provincie Groningen duurzamer te maken.

Het begin van een nieuwe treinconcessie met een nieuwe vervoerder is een erg geschikt moment voor het wijzigen van het materieel. Dit kan bijvoorbeeld door deze geschikt te maken voor elektrisch aangedreven treinen in plaats van de huidige dieseltreinen, maar er wordt ook naar allerlei andere oplossingen gekeken zoals treinen met batterijen of hybride treinen die bijvoorbeeld alleen bij de stations bovenleiding nodig hebben. Treinmateriaal dat meer richting lightrail gaat, kan zeker voor het verdichten op korte afstanden mogelijkheden bieden om dit beter en wellicht eerder te realiseren. Dit komt onder meer doordat met dit materieel de jaarlijkse kosten waarschijnlijk naar beneden gebracht kunnen worden.

### **3. Relatie visie en tunnel Paterswoldseweg**

Tijdens de bijeenkomst op 4 maart zal de visie kort worden toegelicht en is er desgewenst de gelegenheid om nadere vragen te stellen. Voor de tunnel bij de overweg Paterswoldseweg zijn vier OV-projecten en een wegenproject die deel uitmaken van de bovenstaande visie en het RSP echt van belang:

- 1) Extra Snelrein Groningen-Leeuwarden (ESGL);
- 2) Busbaan HOV-west;
- 3) Spoorknoop Groningen;
- 4) Spoorlijn Groningen - Heerenveen;
- 5) Aanpak Zuidelijke Ringweg (ZRW).

Begin 2012 is geconcludeerd dat bij de realisatie van de vier bovengenoemde OV-projecten, zowel de overweg bij de Peizerweg als de overweg bij de Paterswoldseweg ongelijkvloers gemaakt moeten worden. Het aantal extra treinen en de daarvoor benodigde uitbreiding van het aantal sporen zorgen er voor dat het autoverkeer en het langzaam verkeer zowel vanuit de overwegveiligheid als vanuit de doorstroming beide overwegen niet meer gelijkvloers kan passeren.

### **4. Wijzigingen in de OV-projecten**

In de afgelopen jaren zijn er een aantal besluiten genomen, die van invloed zijn op de hierboven aangegeven conclusie dat zowel de overweg Paterswoldseweg als de overweg Peizerweg ongelijkvloers gemaakt moet worden.

#### **4.1 Spoorlijn Groningen-Heerenveen**

Eind 2012 is formeel besloten om te stoppen met het project spoorlijn Groningen-Heerenveen. Hierdoor is het aantal extra treinen voor beide overwegen voorlopig beperkt tot de extra sneltreinen op het traject Groningen-Leeuwarden.



#### 4.2 *Project Spoorknop Groningen*

Het project Spoorknop Groningen omvat alle OV-verbeteringen op en rond het Hoofdstation Groningen, zoals bijvoorbeeld het koppelen van de lijnen naar Roodeschool en Delfzijl aan de lijnen naar Veendam en Nieuweschied. En ook het zo kort mogelijk na elkaar binnenkomen van de treinen uit alle richtingen op het Hoofdstation, zodat voor elke lijn zoveel en goed mogelijke aansluitingen gerealiseerd kunnen worden. Voor dit project zijn de afgelopen jaren veel verschillende varianten bekeken, waarbij ook meerdere varianten met drie of vier sporen op de overweg Paterswoldseweg. Inmiddels resteren er alleen nog varianten die uitgaan van de huidige twee sporen en een ruimtereservering voor een derde en vierde spoor. Dit is ook hoe het nu in de plannen voor de tunnel bij de overweg Paterswoldseweg is meegenomen.

#### 4.3 *Project ESGL en busbaan HOV-west*

Doordat het aantal extra treinen en het aantal extra sporen in de afgelopen periode vanwege de wijzigingen in bovenstaande projecten lager is dan waar in 2011 rekening mee is gehouden, is de impact op de overwegen Peizerweg en Paterswoldseweg voorlopig ook minder groot. Op korte termijn zorgen de OV-projecten ESGL en de busbaan HOV-west voor de grootste veranderingen.

### 5. **Nieuwe risicoanalyse voor de overwegveiligheid**

Door het niet doorgaan van het project spoorlijn Groningen-Heerenveen is het nodig om de conclusie uit 2012 ten aanzien van de overwegveiligheid aan te passen. Zoals in hoofdstuk 3 al is beschreven, is er destijds geconcludeerd dat de overwegen Peizerweg en Paterswoldseweg allebei ongelijkvloers moeten worden. Doordat er met het wegvallen van het project Groningen-Heerenveen voorlopig minder extra treinen en extra sporen gerealiseerd worden, is er specifiek een nadere overwegveiligheid risicoanalyse uitgevoerd als gevolg van het rijden van een extra sneltrein van Groningen naar Leeuwarden.

De uitkomsten van deze analyse geven aan dat er minimaal één verkeersstroom (autoverkeer of langzaam verkeer) af moet op zowel de Paterswoldseweg als de Peizerweg. Indien het niet haalbaar blijkt te zijn om bij beide overwegen een verkeersstroom af te sluiten, dan dient er een ongelijkvloerse kruising (tunnel) gerealiseerd te worden. De uitkomsten van deze analyse zijn te vinden op de website van het project tunnel Paterswoldseweg, in het document Risicoanalyse overwegen van 5 juli 2013.

### 6. **Nut en noodzaak project ESGL**

#### 6.1 *Doel project ESGL*

Het project ESGL heeft als doel om een extra sneltrein per uur te realiseren tussen Groningen en Leeuwarden. Daarmee komt het aantal treinen overdag tussen beide steden op vier per uur per richting: twee stoptreinen en twee sneltreinen. Daarnaast rijdt er in de ochtendspits nog een pendeltrein tussen Groningen en Zuidhorn. Voor het realiseren van de extra sneltreinen zijn verspreid over de hele spoorlijn maatregelen nodig, waaronder een gedeeltelijke spoorverdubbeling, snelheidsverhogingen, perronverlengingen, een keerspoor bij Zuidhorn voor de pendeltrein, geluidwerende maatregelen en maatregelen aan de overwegen.

#### 6.2 *Nut project ESGL*

Het nut van het project ESGL komt voort uit de in hoofdstuk 2 beschreven visie. Door het inzetten van een extra sneltrein per uur op deze spoorlijn ontstaat op dit traject de gewenste kwaliteitsimpuls (snel, frequent en betrouwbaar), waarbij elk kwartier een trein vertrekt vanuit Groningen naar Leeuwarden. Van drie naar vier treinen per uur op deze spoorlijn geeft ook een impuls aan het totale OV-systeem in dit gebied, doordat het voor bussen en andere treinen makkelijker wordt om goede aansluitingen en overstapmogelijkheden aan te bieden bij een kwartierligging van de treinen. Hierdoor kunnen in Groningen (in combinatie met het project Spoorknop Groningen) en Leeuwarden, maar ook in een aantal tussenliggende plaatsen knooppunten gerealiseerd worden. Voor de aansluitingen op het Hoofdstation in Groningen geldt namelijk dat er sinds 2013 al vier treinen per uur van de NS rijden en dat ook de combinatie van de lijnen Roodeschool en Delfzijl met Veendam en Nieuweschied er voor zorgt dat uit deze richtingen elk kwartier een trein kan binnenkomen op het Hoofdstation.

Daarnaast gaan de sneltreinen nog nadrukkelijker als alternatief fungeren voor de auto op het traject Groningen-Leeuwarden, doordat ze elk half uur gaan rijden en mede door de snelheidsverhogingen ook qua reistijd met de auto kunnen concurreren. Dit past goed bij de visie om het OV op de lange afstanden te versnellen.



### 6.3 *Noodzaak project ESGL*

Naast het nut is er ook een noodzaak voor het realiseren van dit project. In de afgelopen jaren zijn er in de spitsperiodes regelmatig problemen geweest met de capaciteit van de huidige treinen op onder andere de spoorlijn Groningen-Leeuwarden. In de drukste treinen moeten nog steeds vaak veel mensen staan en in sommige gevallen zijn er zelfs reizigers op de perrons achtergebleven. De verwachting is dat de groei op onder andere deze spoorlijn in elk geval tot en met 2020 blijft doorzetten. Om de huidige en toekomstige capaciteitsproblemen goed aan te kunnen pakken, is zowel de inzet van een extra sneltrein per uur als de inzet van langere treinen noodzakelijk. Met het project ESGL kunnen beide oplossingen gerealiseerd worden.

## 7. **Nut en noodzaak project busbaan HOV-west**

### 7.1 *Doel project busbaan HOV-west*

Het project busbaan HOV-west heeft als doel het laatste deel van de busbaan uit de regio Leek/Roden en Hoogkerk vanaf de overweg bij de Paterswoldseweg langs het spoor door te trekken naar het Hoofdstation. Voor het aanleggen van het laatste deel van deze busbaan, is het onder meer nodig om de Paterswoldseweg ongelijkvloers te kruisen, mede gezien de naastgelegen overweg.

### 7.2 *Nut project busbaan HOV-west*

Het nut van de busbaan sluit ook weer goed aan op de beoogde doelen van de bovengenoemde visie om op de belangrijkste lijnen van en naar de stad openbaar vervoer aan te bieden met een hoge kwaliteit, oftewel snel, frequent en betrouwbaar. Daar waar geen spoor ligt, is dit het beste te realiseren met een vrije busbaan. De verbinding richting Hoogkerk, Leek en Roden is qua reizigersaantallen een hele belangrijke verbinding van en naar de stad Groningen en na het wegvallen van de plannen voor de spoorlijn Groningen-Heerenveen rechtvaardigt dit een forse inzet op zo goed mogelijk busvervoer. Naast de bussen richting Hoogkerk, Leek en Roden maken bijvoorbeeld ook de bussen naar Heerenveen en Drachten gebruik van deze busbaan.

### 7.3 *Noodzaak project busbaan HOV-west*

Naast het nut van de busbaan vanuit de beoogde kwaliteitsimpuls is er ook een noodzaak om het laatste deel van de busbaan zo snel mogelijk te willen realiseren. Deze noodzaak komt deels ook terug in de visie, waarin benoemd wordt dat de investeringen in het busvervoer zoveel mogelijk tot een hogere kwaliteit en lagere kosten moeten leiden. Op dit moment rijden de bussen vanaf de Paterswoldseweg nog via de Parkweg en het Emmaviaduct naar het Hoofdstation. Dit stukje omrijden kost in de jaarlijkse exploitatiekosten voor de bussen erg veel geld, mede doordat het om vrij veel bussen gaat en doordat er meerdere stoplichten op deze route liggen. Met de aanleg van het laatste deel van de busbaan wordt voor elke bus een paar minuten reistijd gewonnen, wat in combinatie met de tunnel bij het Hoofdstation voor de totale jaarlijkse kosten een forse besparing oplevert. Deze besparing wordt op dit moment ingeschat op ongeveer € 1 á 1,5 miljoen per jaar.

Daarnaast is er ook vanuit de doorstroming op de kruising van de Paterswoldseweg met de Parkweg een noodzaak om het laatste deel van de busbaan te realiseren. Doordat het busvervoer richting de Parkweg voorrang krijgt bij de stoplichten, levert dit nu al regelmatig lange wachtrijen van zowel het auto- als het fietsverkeer op bij dit kruispunt. Gezien de verwachting van de gemeente dat de Paterswoldseweg in de nabije toekomst alleen nog maar belangrijker wordt als ontsluitingsweg, is er een groot belang om de bussen van dit kruispunt af te halen. Dit geldt zowel tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg als in de definitieve situatie na realisatie van dat project.

## 8. **Afweging tussen de overwegen Peizerweg en Paterswoldseweg**

### 8.1 **Afsluiten overwegen**

ProRail, de gemeente en de provincie Groningen hebben bekeken of het verkeerskundig gezien haalbaar is om de overweg Peizerweg en de overweg Paterswoldseweg voor autoverkeer of fietsverkeer af te sluiten. Gezien het grote belang van de Paterswoldseweg als ontsluitingsroute van en naar het centrum voor zowel fietsers als auto's, is al vrij snel geconcludeerd dat het afsluiten van de overweg Paterswoldseweg voor langzaam verkeer of autoverkeer geen realistische optie is. Dit zou voor veel langzaam verkeer en autoverkeer omrijden betekenen en levert daardoor grote knelpunten op in de verkeersafwikkeling op enkele andere wegen.



De overweg Peizerweg is voor het fietsverkeer ook een erg belangrijke verbinding. Bovendien wordt het netwerk voor langzaam verkeer onderbroken bij afsluiting van deze overweg voor langzaam verkeer, waardoor veel fietsers een stuk moeten omrijden. Afsluiten voor langzaam verkeer is hier dan ook geen realistische optie. Het afsluiten van de overweg Peizerweg voor autoverkeer lijkt op voorhand minder ingrijpend dan de Paterswoldseweg. Echter een belangrijke conclusie uit de verkeersanalyse van begin 2012 is dat het verkeer uitwijkt naar de Paterswoldseweg, waardoor de overweg ongelijkvloers moet zijn. Anders gezegd: het 'spoorwegveiligheidsprobleem' wordt verschoven en niet opgelost. Het autoverkeer wordt dan verplaatst, waardoor de verkeersdruk bij onder meer de overwegen Paterswoldseweg en Hoendiep en ook de verkeersdruk op de Eeldersingel sterk toeneemt. Verder is dan in elk geval een nieuwe ontsluiting voor de achterliggende wijken naar de Westelijke Ringweg nodig.

## 8.2 Ongelijkvloerse oplossingen

Vanuit de bovenstaande conclusie is gekeken op welke plek het beste een tunnel gerealiseerd kan worden, bij de overweg Peizerweg of de overweg Paterswoldseweg. Voor het maken van deze afweging zijn verschillende factoren meegenomen:

- 1) Overwegveiligheid;
- 2) Doorstroming;
- 3) Inpassing.

### 8.2.1 Overwegveiligheid

Voor beide overwegen geldt dat deze in de huidige situatie al een groot risico vormen met het oog op overwegveiligheid. Uit de risicoanalyse<sup>2</sup> blijkt dat de overweg bij de Paterswoldseweg in de huidige situatie in een hogere risicocategorie valt dan de overweg bij de Peizerweg. Dit heeft onder andere te maken met de korte afstand van de overweg Paterswoldseweg tot het station, waardoor deze overweg relatief lang gesloten is. Daarnaast speelt ook de belangrijke functie van de Paterswoldseweg in het afwikkelen van het langzaam verkeer en autoverkeer hierin een rol. De Paterswoldseweg is wat dat betreft zwaarder belast dan de Peizerweg. Door de langere en onregelmatige sluitingstijd van de overwegbomen en doordat er meer verkeer op de weg rijdt, is het risico op ongevallen ook hoger. De conclusie uit de risicoanalyse is daarom dan ook dat een ongelijkvloerse kruising bij de overweg Paterswoldseweg de meest (kosten)effectieve maatregel is om overwegveiligheid te vergroten.

### 8.2.2 Doorstroming

Voor beide overwegen geldt dat deze in de huidige situatie een nadelig effect heeft op de doorstroming van het verkeer. Met de extra sneltreinen nemen de zogeheten dichtligtijden van beide overwegen verder toe. In de onderstaande tabel zijn de dichtligtijden voor beide situaties weergegeven:

| Dichtligtijden           | Paterswoldseweg     | Peizerweg           |
|--------------------------|---------------------|---------------------|
| Huidige situatie         | 13 min/uur<br>(22%) | 12 min/uur<br>(20%) |
| + Extra trein Leeuwarden | 15 min/uur<br>(25%) | 13 min/uur<br>(22%) |

Dit betekent dat de overweg bij de Paterswoldseweg met de extra sneltreinen overdag een kwart van elk uur gesloten is en de overweg bij de Peizerweg met 13 minuten per uur 2 minuten minder. Gekeken naar deze dichtligtijden en het belang van de Paterswoldseweg als ontsluitingsweg van en naar het centrum, is er gekozen vanuit het oogpunt van de doorstroming om eerst iets aan de overweg Paterswoldseweg te doen.

### 8.2.3 Inpassing

<sup>2</sup> Te vinden via [gemeente.groningen.nl/badstratenbuurt](http://gemeente.groningen.nl/badstratenbuurt) of <http://gemeente.groningen.nl/grunobuurt> of [gemeente.groningen.nl/laanhuizen](http://gemeente.groningen.nl/laanhuizen) of <http://gemeente.groningen.nl/zeeheldenbuurt>



Bij zowel de spoorwegovergang Paterswoldseweg als bij de Peizerweg is gekeken of een tunnel voor al het verkeer, een tunnel voor alleen autoverkeer en een tunnel voor langzaam verkeer inpasbaar is.

Het aanleggen van een tunnel voor al het verkeer en voor alleen het autoverkeer bij de Peizerweg is alleen mogelijk als ook de toeleidende wegen rigoureuus worden aangepast. Zo is bijvoorbeeld de tunnel aan de zuidkant nog niet boven als deze de busbaan moet kruisen. Indien er dan voor gekozen wordt om ook ongelijkvloers de busbaan te kruisen, moeten ook de toe- en afrit van de Westelijke Ringweg worden aangepast. Voor deze grootschalige aanpassingen is beperkte ruimte en de kosten hiervan zijn extreem hoog. De conclusie is dan ook dat een tunnel voor al het verkeer bij de spoorwegovergang Peizerweg erg duur en moeilijk inpasbaar is.

Een tunnel voor alleen langzaam verkeer is hier wel mogelijk. Bij een tunnel voor langzaam verkeer is het niet mogelijk om het autoverkeer bij de Peizerweg gelijkvloers te laten kruisen. Kiezen voor een tunnel voor langzaam verkeer bij de Peizerweg betekent dan ook dat autoverkeer andere routes moet zoeken. Voor een deel van het verkeer ligt de Paterswoldseweg dan voor de hand. Bij het houden van een gelijkvloerse overgang bij de Paterswoldseweg verschuift dan het 'spoorwegveiligheidsprobleem' en wordt dit niet opgelost. Weghalen van autoverkeer c.q. aanleg van een fietstunnel bij de spoorwegovergang Peizerweg levert dus alleen voordelen voor de spoorwegveiligheid op als er een autotunnel of tunnel voor al het verkeer bij de Paterswoldseweg ligt.

Bij de Paterswoldseweg neemt een tunnel voor al het verkeer qua breedte de minste ruimte in. Het ruimtebeslag van een tunnel voor langzaam verkeer en het gelijkvloers houden van autoverkeer is zeker in de breedte meer dan alleen een tunnel voor al het verkeer. Dat geldt ook voor een autotunnel met langzaam verkeer gelijkvloers. Ook betekent het weghalen van autoverkeer op de Paterswoldseweg dat dit alleen een verbetering van de spoorwegveiligheid betekent als er een tunnel voor autoverkeer bij de Peizerweg is. Anders verschuift het spoorwegveiligheidsprobleem zich. Maar zoals hierboven beschreven is bij de Peizerweg een tunnel voor autoverkeer erg duur en moeilijk inpasbaar.

## **9. Nut en noodzaak tunnel voor alle verkeer**

Alle bovengenoemde factoren wijzen uit dat het beter is om eerst een ongelijkvloerse kruising te realiseren bij de overweg Paterswoldseweg dan bij de overweg Peizerweg. Vervolgens is een afweging gemaakt of een tunnel voor alleen langzaam verkeer een optie is of dat beter direct gekozen kan worden voor een tunnel voor alle verkeer. Verschillende factoren spelen hierbij een rol, die grotendeels ook al benoemd zijn in de visie en de verschillende afwegingen hierboven:

- 1) Doorstroming;
- 2) Busbaan HOV-west;
- 3) Inpassing;
- 4) Toekomstvastheid;
- 5) Overwegveiligheid;

### *9.1 Doorstroming*

Bij de afweging tussen het aanpassen van de overweg Paterswoldseweg of de overweg Peizerweg is al aangegeven dat de overweg bij de Paterswoldseweg een erg belangrijke verbinding is van en naar het centrum voor zowel langzaam verkeer als autoverkeer. Onder andere tijdens de spitsperiodes levert dit in de huidige situatie soms al knelpunten op qua doorstroming. Eén van deze knelpunten is de dichtligtijd van de overweg. Met de extra sneltreinen loopt deze dichtligtijd op tot een kwartier per uur. Aan de andere kant verwacht de gemeente dat het belang van de Paterswoldseweg als verbinding voor zowel langzaam verkeer als autoverkeer alleen maar verder toe gaat nemen de komende jaren. Dat geldt zowel in de tijdelijke situatie tijdens de ombouw van de Zuidelijke Ringweg, als in de definitieve situatie daarna. Voor beide situaties is het noodzakelijk om de doorstroming te verbeteren, gezien de toename van het verkeer. Het realiseren van een tunnel voor alle verkeer is hiervoor de beste oplossing, aangezien dit zowel voor het langzaam verkeer als het autoverkeer het knelpunt van de overweg weghaalt.

### *9.2 Busbaan HOV-west*

Bij de keuze tussen een ongelijkvloerse kruising voor alleen langzaam verkeer of alle verkeer spelen naast het project ESGL ook andere projecten een rol in de afweging. Een belangrijk project dat een sterke relatie met het aanpassen van de overweg heeft, is het al eerder genoemde project voor het



realiseren van het laatste deel van de busbaan HOV-west. Deze busbaan loopt parallel aan het spoor en moet vlak voor de overweg de Paterswoldseweg ongelijkvloers kruisen. Dit is qua inpassing en kosten het beste te realiseren door deze projecten in één keer gezamenlijk aan te pakken en het dek voor een tunnel voor alle verkeer onder de sporen door uit te breiden met een deel voor de busbaan. Indien alleen een tunnel voor langzaam verkeer gerealiseerd wordt, is het combineren van deze projecten geen optie. In dat geval zou een tunnel voor langzaam verkeer onder de sporen door gerealiseerd moeten worden, een aparte vaste brug voor de busbaan over de Paterswoldseweg en de tunnel heen en blijft daarnaast het autoverkeer gebruik maken van de huidige overweg. Dit levert naast hogere kosten ook knelpunten op ten aanzien van factoren zoals: overwegveiligheid, inpassing, toekomstvastheid, doorstroming op. Hieronder wordt daar nader op ingegaan.

### 9.3 *Inpassing*

Zoals hierboven beschreven is het afsluiten van de spoorwegovergang Paterswoldseweg voor alle doelgroepen, autoverkeer of alleen langzaam verkeer niet wenselijk. De smalste oplossing als minimaal één doelgroep van de overweg wordt gehaald, is een tunnel voor al het verkeer. Want met een tunnel voor autoverkeer en een gelijkvloerse oversteek voor langzaam verkeer of andersom is er in de breedte meer ruimte nodig. Daar komt de aanleg van de busbaan parallel langs het spoor bij. Deze kan makkelijker worden ingepast als er een tunnel onder het spoor voor al het verkeer ligt. Want als er voor gekozen wordt om één doelgroep van de overweg te halen, dan moet de busbaan parallel langs het spoor door middel van een brug de tunnel van deze doelgroep en de andere doelgroep op maaiveld kruisen.

Kijkend naar de kosten is een voor langzaam verkeer meest wenselijke tunnel nagenoeg even duur als een tunnel voor al het verkeer. De voor langzaam verkeer meest wenselijke oplossing, onder andere vanuit inpassing en verkeersveiligheid gezien, is namelijk dat fietsers en voetgangers niet voor en na de tunnel moeten oversteken. Bij een tunnel voor langzaam verkeer aan één zijde is dit voor één richting het geval. De meest wenselijke oplossing voor het langzaam verkeer is dan twee tunnels; aan beide kanten van de autorijbaan dus een tunnel voor langzaam verkeer. Dit is nagenoeg even duur en misschien zelfs wel duurder dan een oplossing voor al het verkeer. Ook is het nu gelijk verbreden van een autotunnel tot een tunnel voor al het verkeer fors goedkoper. Later alsnog een fietstunnel naast de autotunnel aanleggen of een al bestaande autotunnel verbreden voor de fietsers is fors duurder. Ook voor de inpassing is het beter om gelijk voor een tunnel voor al het verkeer te kiezen. Want gelijk kiezen voor een tunnel voor al het verkeer levert de makkelijkst in te passen variant op.

### 9.4 *Toekomstvastheid*

Een ander belangrijk argument om nu gelijk te kiezen voor een tunnel voor alle verkeer is de toekomstvastheid van deze oplossing. Zoals hierboven beschreven is, is het realiseren van een tunnel voor alleen langzaam verkeer strikt kijkend vanuit het project ESGL voldoende. In deze notitie is al aangegeven dat er naast dit project nog verschillende andere factoren een rol spelen in de uiteindelijke afweging voor de te kiezen oplossing.

Naast factoren als doorstroming en raakvlakken met projecten als de busbaan HOV-west, is het ook van belang om de toekomstvastheid van de te kiezen oplossing mee te nemen in de afweging. De te realiseren tunnel zal er immers voor meerdere decennia komen te liggen. In de korte omschrijving van de visie tot 2020 hierboven is al aangegeven dat het gebruik van het openbaar vervoer in de provincie Groningen in de afgelopen jaren fors gegroeid is. Dit geldt aan de kant van de overweg Paterswoldseweg zowel voor de spoorlijnen naar Leeuwarden en Roodeschool als de busverbinding richting Roden en Leek. De spoorlijn naar Delfzijl is qua reizigersaantallen redelijk stabiel.

Om deze reizigersgroei op te vangen en verdere groei te stimuleren, zoals beoogd vanuit de visie voor het bereikbaar houden van de stad Groningen, worden tot 2020 verschillende projecten gerealiseerd zoals ESGL en de busbaan HOV-west. Conform de visie wordt ingezet op het versnellen voor de langere afstanden en verdichten voor de korte afstanden. Vanuit dit laatste punt zijn er in de afgelopen vijf jaar ook pendeltreinen gaan rijden tijdens de spitsuren naar onder andere Zuidhorn en Winsum. De verwachting is dat met de realisatie van de bovengenoemde projecten in de komende jaren het OV tot en met 2020 op het gewenste en benodigde kwaliteitsniveau gebracht kan worden.

Het is echter de vraag of dit voor de periode na 2020 ook voldoende gaat zijn. De verwachting is dat de groei op in elk geval de drie bovengenoemde verbindingen naar Leeuwarden, Roodeschool en



Roden/Leek ook na 2020, mede gestimuleerd door de dan gerealiseerde projecten, door zal zetten. Waar hierboven is aangegeven dat er met het niet doorgaan van de spoorlijn Groningen-Heerenveen en de resterende varianten voor de Spoorknop Groningen voor de komende vijf jaren tot 2020 geen derde en vierde spoor nodig is op de overweg Paterswoldseweg, ligt dit voor de komende 20 jaar waarschijnlijk anders. In de nu voorliggende varianten voor de tunnel bij de Paterswoldseweg wordt daarom ook niet voor niks wel een ruimtereservering aangehouden voor een derde en vierde spoor op het bedachte tunneldek.

Indien alleen gekeken zou worden naar het project ESGL en wat daarvoor strikt noodzakelijk is, dan kan een tunnel voor langzaam verkeer precies voldoende zijn. Daarbij is dan geen rekening gehouden met de andere factoren uit deze notitie, waaronder de busbaan HOV-west, de doorstroming, overwegveiligheid en toekomstvastheid. De kans is dan echter vrij groot dat deze tunnel binnen 10 á 20 jaar alsnog moet worden omgebouwd naar een tunnel voor alle verkeer gezien de verwachte ontwikkelingen in de komende decennia. Het aantal sporen is nu namelijk net voldoende voor het afwikkelen van het aantal treinen inclusief de tot 2020 bedachte uitbreidingen zoals de extra sneltreinen naar Leeuwarden. Elke extra uitbreiding daarna betekent al vrij snel dat minimaal een derde spoor bij de overweg Paterswoldseweg nodig is om de treinen richting het Hoofdstation goed af te kunnen wikkelen. Met een uitbreiding van het aantal sporen op de overweg Paterswoldseweg neemt de overwegveiligheid opnieuw af en dan zal dus alsnog ook het autoverkeer ongelijkvloers de sporen moeten kruisen.

Naast de ontwikkelingen in het bestaande bus- en treinvervoer speelt ook het eerder genoemde beleid om het treinvervoer te verduurzamen nog een rol. Indien met de start van de nieuwe treinconcessie per eind 2020 gekozen wordt voor materiaal dat bijvoorbeeld deels elektrisch of op batterijen kan rijden, biedt dit wellicht ook weer eerder mogelijkheden om verdere uitbreidingen te realiseren. Ten opzichte van de huidige dieseltreinen besparen (deels) elektrisch aangedreven voertuigen jaarlijks kosten en ze kunnen sneller remmen en optrekken. Dit biedt kansen om bijvoorbeeld het vervoer op de korte afstanden al eerder te verdichten (vaker te laten rijden) en mogelijk met ander materieel dan de sneltreinen voor de lange afstanden. Daarnaast kan dit er wellicht ook toe leiden dat binnen nu en 20 jaar nog eens gekeken wordt naar het verbinden van Leek via het spoor vanaf Hoogkerk.

Gezien de verwachte bovenstaande ontwikkelingen is het vanuit de toekomstvastheid bekeken van groot belang om nu direct een oplossing te realiseren die ook voor de komende decennia voldoet. Het zou niet goed zijn als nu een oplossing gekozen wordt die qua toekomstvastheid minimaal is. Dan is het risico groot dat twee keer hoge kosten gemaakt moeten gaan worden en dat twee keer een oplossing bedacht en gerealiseerd moet worden inclusief de bijbehorende overlast tijdens de bouw. Dit is ook voor het participatieproces in de komende maanden niet wenselijk, aangezien daar dan wellicht oplossingen bedacht worden die tien jaar later al niet meer voldoen.

#### 9.5 Overwegveiligheid

Zoals in paragraaf 8.2.1 al is aangegeven, is de overweg bij de Paterswoldseweg in de huidige situatie al een knelpunt qua overwegveiligheid. Het aantal treinbewegingen neemt toe en daarmee ook het risico op een onveilige situatie. Met de extra sneltreinen neemt dit risico nog verder toe. Er is gekozen om dit knelpunt in één keer volledig op te lossen, door alle verkeersstromen ongelijkvloers te brengen. Daarnaast levert deze oplossing ook de beste mogelijkheden op om vervolgens ook de overweg bij de Peizerweg qua overwegveiligheid te verbeteren.

### 10. Conclusie

In deze notitie zijn het nut en de noodzaak beschreven die hebben geleid tot de opdracht om een tunnel voor alle verkeer in te passen en te realiseren, in plaats van de huidige overweg bij de Paterswoldseweg. De achterliggende visie en de concrete projecten om de stad Groningen goed bereikbaar te houden hebben ertoe geleid dat de betrokken partijen (ProRail, provincie en gemeente) tot de unanieme conclusie zijn gekomen dat het realiseren van een tunnel voor alle verkeer ter hoogte van de overweg Paterswoldseweg de beste oplossing is. Om die reden hebben deze partijen vorig jaar dan ook besloten om in te stemmen met de tunnel voor alle verkeer bij de overweg Paterswoldseweg. De projectgroep heeft de opdracht om deze tunnel zo goed mogelijk in de omgeving in te passen.

## **Ontwerpnota Onderdoorgang Paterswoldseweg**

Ten behoeve van besluitvorming in stuurgroep ESGL

Definitief

ProRail  
Contactpersoon mevrouw A. Zwiers,  
Arthur van Schendelstraat 60  
3500 GA UTRECHT

Combinatie Grontmij/DHV  
De Bilt, 27 mei 2014



# Verantwoording

**Titel** : Ontwerpnota Onderdoorgang Paterswoldseweg  
**Subtitel** : Ten behoeve van besluitvorming in stuurgroep ESGL  
**Projectnummer** : 315856 WOB-043  
**Referentienummer** : GM-0133947  
**Revisie** : 1.0  
**Datum** : 27 mei 2014

**Auteur(s)** : Edwin Bakker  
**E-mail adres** : edwin.bakker@grontmij.nl  
**Gecontroleerd door** : Freerk Hoeksma  
**Paraaf gecontroleerd** :  
**Goedgekeurd door** : Jan Heijmans  
**Paraaf goedgekeurd** :  
**Contact** : Grontmij Nederland B.V.  
De Holle Bilt 22  
3732 HM De Bilt  
Postbus 203  
3730 AE De Bilt  
T +31 30 220 74 44  
F +31 30 220 02 94  
www.grontmij.nl

# Inhoudsopgave

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 1     | Inleiding.....                              | 5  |
| 1.1   | Algemeen.....                               | 5  |
| 1.2   | Leeswijzer en doel van de ontwerpnota ..... | 5  |
| 2     | Achtergrond.....                            | 6  |
| 2.1   | Algemeen.....                               | 6  |
| 2.2   | Proces.....                                 | 6  |
| 2.3   | Uitgangspunten.....                         | 6  |
| 2.3.1 | Input documenten .....                      | 6  |
| 2.4   | Globale beschrijving varianten.....         | 7  |
| 2.4.1 | Variant 11A .....                           | 8  |
| 2.4.2 | Variant 11B .....                           | 11 |
| 2.4.3 | Variant 11B+ .....                          | 13 |
| 2.5   | Kenmerken diverse varianten .....           | 14 |
| 2.5.1 | Algemene kenmerken diverse varianten .....  | 14 |
| 2.5.2 | Kenmerken variant 11A .....                 | 15 |
| 2.5.3 | Kenmerken variant 11B .....                 | 16 |
| 2.5.4 | Kenmerken variant 11B+ .....                | 16 |
| 3     | Inpassing omgeving .....                    | 17 |
| 3.1   | Algemeen.....                               | 17 |
| 3.2   | Variant 11A .....                           | 17 |
| 3.3   | Variant 11B .....                           | 17 |
| 3.4   | Variant 11B+ .....                          | 18 |
| 3.4.1 | Doorstroming en verkeersveiligheid. ....    | 18 |
| 4     | Trade Off.....                              | 19 |
| 5     | Risicodossier.....                          | 21 |
| 6     | Aandachtspunten .....                       | 22 |



## Tekeningenlijst

| Titel  | Kenmerk              | Versie | Datum      | Status  | Opgenomen in |
|--|----------------------|--------|------------|---------|--------------|
| Onderdoorgang Paterswoldseweg Presentatietekening: Variant 11A                                 | 315856-W502-11-09-12 | A0.1   | 8-11-2013  | Concept | Bijlage 1    |
| Onderdoorgang Paterswoldseweg S.O. Variant 11A: Bovenaanzicht onderdoorgang                    | 315856-W502-21-00-06 | A0.1   | 8-11-2013  | Concept | Bijlage 1    |
| Onderdoorgang Paterswoldseweg S.O. Variant 11A: Doorsneden onderdoorgang                       | 315856-W502-21-00-07 | A0.1   | 8-11-2013  | Concept | Bijlage 1    |
| Onderdoorgang Paterswoldseweg Presentatietekening: Variant 11B                                 | 315856-W502-11-09-13 | A0.1   | 8-11-2013  | Concept | Bijlage 1    |
| Onderdoorgang Paterswoldseweg S.O. Variant 11B: Bovenaanzicht onderdoorgang                    | 315856-W502-21-00-08 | A0.1   | 8-11-2013  | Concept | Bijlage 1    |
| Onderdoorgang Paterswoldseweg S.O. Variant 11B: Doorsneden onderdoorgang                       | 315856-W502-21-00-09 | A0.1   | 8-11-2013  | Concept | Bijlage 1    |
| Onderdoorgang Paterswoldseweg S.O. Variant 11B+: Bovenaanzicht onderdoorgang                   | 315856-W502-21-01-01 | A0.1   |            | Concept | Bijlage 1    |
| Onderdoorgang Paterswoldseweg V.O. Variant 11B+: Doorsneden onderdoorgang                      | 315856-W502-11-03-02 | A0.1   |            | Concept | Bijlage 1    |
| Onderdoorgang Paterswoldseweg SO variant Spoorbrug: Schetsontwerp: Bovenaanzicht en doorsneden | 315856-W501-21-01-01 | A0.2   | 30-03-2014 | Concept | Bijlage 1    |
|  |                      |        |            |         |              |

# 1 Inleiding

## 1.1 Algemeen

Op 5 oktober 2012 heeft de stuurgroep van het project Extra Sneltrain Groningen – Leeuwarden (ESGL) besloten dat de planuitwerkingsfase voor de onderdoorgang Paterswoldseweg (hierna het project PWW genoemd) moet worden opgestart. Er is gevraagd om alle vervoersstromen op de Paterswoldseweg onder het spoor en de HOV-as door te leiden. Een optimaal alignement (horizontaal en verticaal) van de Paterswoldseweg (auto en fietsstromen) en de HOV-baan en de daarmee verband houdende aansluitingen op de bestaande weginfrastructuur zijn de belangrijkste uitdagingen om te komen tot een door de stakeholders gedragen ontwerp voor de onderdoorgang Paterswoldseweg.

ProRail heeft combinatie Grontmij/DHV opdracht gegeven voor het uitwerken van een schetsontwerp en een voorlopig ontwerp voor de onderdoorgang. In deze rapportage is het schetsontwerp beschreven van alle uitgewerkte varianten, zijnde 11A, 11B, 11B+, inclusief het proces dat is doorlopen om te komen tot deze schetsontwerpen.

## 1.2 Leeswijzer en doel van de ontwerpnota

De stuurgroep ESGL zal op basis van deze ontwerpnota gevraagd worden om een besluit te nemen over de voorkeursvariant, welke opgenomen zal worden in het (ontwerp) Tracébesluit van ESGL. Deze nota zal tevens gebruikt worden voor de af te sluiten overeenkomsten met het ministerie van IenM voor de verlening van de subsidie vanuit het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Bovendien zal deze nota gebruikt worden voor de beheerovereenkomst van de onderdoorgang, die afgesloten gaat worden tussen Provincie Groningen, Gemeente Groningen en ProRail.

Hoofdstuk 2 geeft de achtergrond van het project PWW weer. Het betreft hier een beschrijving van het proces, de uitgangspunten, een globale beschrijving van de varianten en de kenmerken van de diverse varianten.

In hoofdstuk 3 is per variant de invloed van het ontwerp op de omgeving gegeven; in hoofdstuk 4 is een overzicht gegeven van de kosten van de varianten.

In hoofdstuk 5 is een zogenaamde trade – off matrix opgenomen, waarin een afweging is gegeven van de diverse varianten.

En tot slot is in hoofdstuk 6 het risicodossier nader toegelicht, welke separaat is opgenomen in de bijlage.



## 2 Achtergrond

### 2.1 Algemeen

Doel van het uitwerken van het schetsontwerpen tot op voorontwerpniveau is om de aanwezige knelpunten vanuit de eerst genoemde fase op te lossen, definitieve kaders vast te stellen van het ontwerp voor het (ontwerp) Tracébesluit, nadere eisen te genereren voor het aanbestedingsdossier en een investeringsraming op te kunnen opstellen.

In paragraaf 2.2 is omschreven hoe de werkzaamheden, zoals omschreven in deze rapportage, passen in het proces dat doorlopen wordt t.b.v. de onderdoorgang Paterswoldseweg. In paragraaf 2.3 zijn de uitgangspunten voor variant 11B+ omschreven. Paragraaf 2.4 gaat in op de verificatie van de variant.

### 2.2 Proces

Naar aanleiding van het doorlopen participatieproces met omwonenden, is besloten om een nadere variant op basis van variant 11B uit te werken. Deze variant 11B+ (ook wel de Ventwegvariant genoemd) is een nadere uitwerking van variant 11B. De afwijkingen zich richten op: verschuiving van de as naar BAT Niemeyer, waardoor aan de oostzijde ruimte ontstaat voor een parallelweg voor de afsluiting van de Kleine Badstraat en Theodorus Niemeyerstraat. Ook andere ideeën en input van bewoners uit de klankbordgroepen zijn zover als mogelijk meegenomen bij de ontwikkeling van de varianten. Voor meer informatie over de inspraak die heeft plaatsgevonden door bewoners, wordt verwezen naar de inspraakrapportage.

### 2.3 Uitgangspunten

#### 2.3.1 Input documenten

Voor deze rapportage zijn de volgende documenten gebruikt als uitgangspunten.

Tabel 1. Input documenten

| ID  | Titel   | Kenmerk             | Versie    | Datum              | Status      | Auteur         | Beschikbaar sinds |
|-----|---|---------------------|-----------|--------------------|-------------|----------------|-------------------|
| [1] | Onderdoorgang Paterswoldseweg - Ontwerprapportage Schetsontwerp   | GM-0099866          | 2.0       | 12-06-2013         | Concept     | Grontmij/DHV   | Versie 1.0        |
| [2] | Onderdoorgang Paterswoldseweg Groningen – Inpassingsvisie en Visualisatie   | 327698/IWE/1EN/01/B | B v1.0    | 09-09-2013         | Definitief  | Mott MacDonald | Versie 1.0        |
| [3] | Permanente vastlegging spoorgeometrie (Groningen)   |                     | Uitgave 3 | Juni 2013          |             | ProRail        | Versie 1.0        |
| [4] | Spoorknoop Groningen – Baseline II – Variant B3   | C30-RVL-AU-1300312  | 1.0       | 27-05-2013         | Vrijgegeven | Movares        | Versie 1.0        |
| [5] | CRS Paterswoldseweg   | EDMS-#3352889       |           | 29-04-2013         | Concept     | ProRail        | Versie 1.0        |
| [6] | DTM model Paterswoldseweg   |                     |           | Gemeten april 2013 | Definitief  | Grontmij/DHV   | Versie 1.0        |
| [7] | Besprekingsverslag overleg Bert Kassies, Marlon Ransing, Freerk Hoeksma, Edwin Bakker d.d. 14-10-2013 met de titel "ESGL Paterswoldseweg: toelichting definitieve keuze voor schetsontwerp" | Pn 315856           |           | 16-10-2013         |             | Grontmij/DHV   | Versie 2.0        |

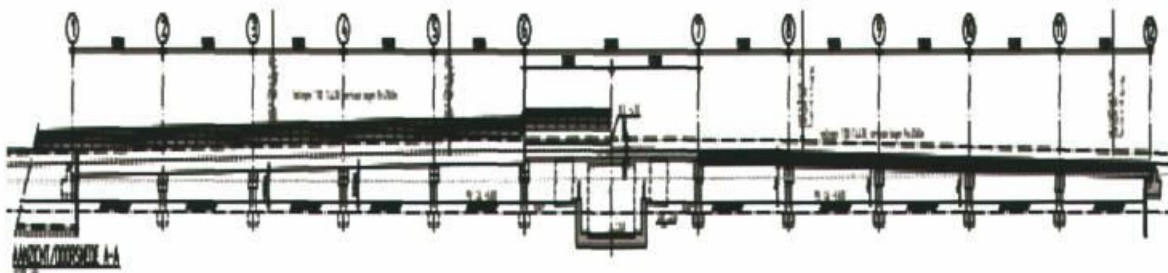
| ID   | Titel   | Kenmerk                                | Versie | Datum  | Status     | Auteur              | Beschikbaar sinds |
|------|---|--|--------|--|------------|---------------------|-------------------|
|      | onderdoorgang Paterswoldseweg"  |  |        |  |            |                     |                   |
| [8]  | Memo Onderdoorgang Paterswoldseweg aan SubStuurgroep Groningen                      | EDMS-<br>#3433952v3                    |        | 8-10-2013  |            | ProRail             | Versie 2.0        |
| [9]  | Onderdoorgang Paterswoldseweg - Ontwerprapportage Schetsontwerp Variant 11A / 11B - | GM-0099866_<br>Addendum                | 2.2    | 29-11-2013   | Concept    | Grontmij/DHV        |                   |
| [10] | Geotechnisch grondonderzoek ESGL Paterswoldseweg te Groningen                       | VWB101470/GMY/<br>184                  |        | 30-01-2014   | definitief | VWB                 |                   |
| [11] | HOV-as west 3 <sup>e</sup> fase voorlopig ontwerp                                   |  |        | 07-01-2014   | Concept    | Gemeente Groningen  |                   |
| [12] | Ontwerp Paterswoldseweg, huidige situatie   | 20140210 Ontwerp Paterswoldseweg.dwg   |        | 01-02-2014   | Definitief | Gemeente Groningen  |                   |
| [13] | Aanvullend DTM model Paterswoldseweg  |  |        | Gemeten maart 2014   | Definitief | Grontmij/DHV        |                   |
| [14] | Inventarisatie parkeerplaatsen Paterswoldseweg                                      | 315856 WOB-095                         |        | 14 -042014   | Definitief | Grontmij/DHV        |                   |
| [15] | Besprekingsverslag brandweer 23 april 2014  |  |        | 23 -04- 2014   | Definitief | Brandweer Groningen |                   |
| [16] | Assen Paterswoldseweg gemeente Groningen  | 20140226 Varianten tweezijdig fietspad |        | 26-02-2014   |            | Gemeente Groningen  |                   |
| [17] | Verslagen bewoners avonden / KBG:   |  |        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 13-11-2013</li> <li>• 13-01-2014</li> <li>• 28-01-2014</li> <li>• 11-02-2014</li> <li>• 04-03-2014</li> <li>• 18-03-2014</li> <li>• 16-04-2014</li> <li>• 22-04-2014</li> <li>• 23-04-2014</li> </ul> |            | Gemeente Groningen  |                   |
|      |   |  |        |  |            |                     |                   |

## 2.4 Globale beschrijving varianten.

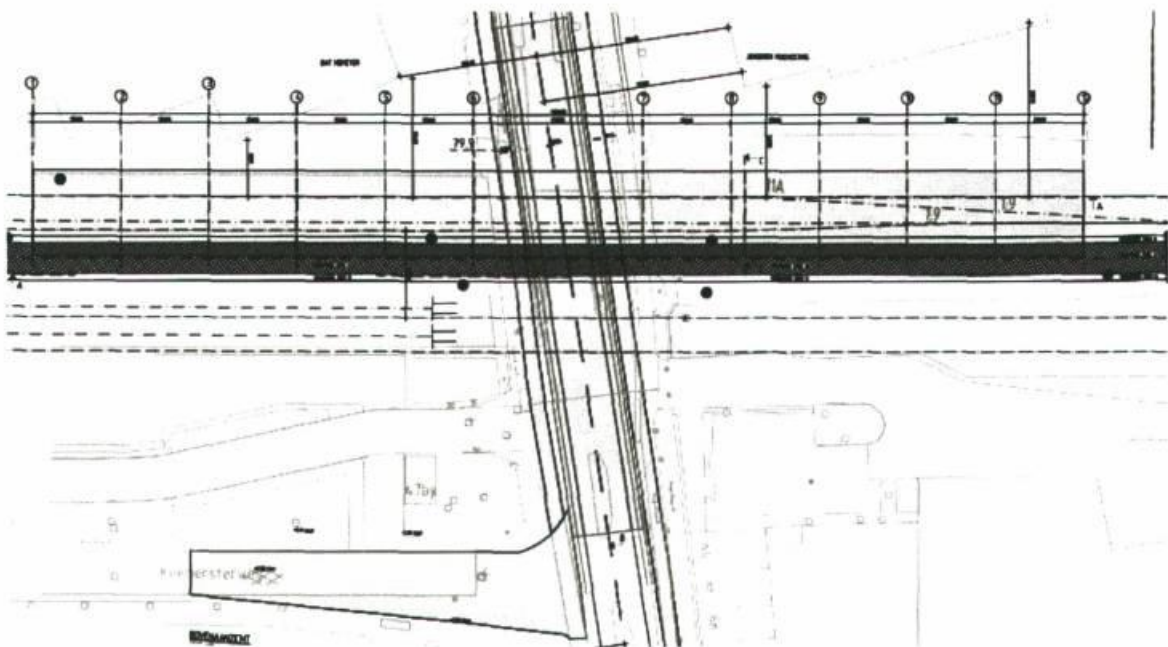
Naast de varianten die in de hierna volgende paragrafen zijn beschreven is onderzocht in hoeverre het spoor omlaag, dan wel omhoog zou kunnen. Het omlaag brengen van het spoor is gezien de grote meerkosten niet verder onderzocht. Uit het onderzoek is gebleken dat het spoor met circa 2,50 meter omhoog gebracht kan worden.

Het onderzoek had tot doel om te zien of er een mogelijkheid is om de bestaande weginfrastructuur zo min mogelijk aan te passen en waarbij het treinverkeer wel ongelijkvloers kruist. Dit heeft geleid tot een mogelijkheid voor een spoorbrug (zie figuur 1 en 2).





Figuur 1: langsaanzicht c.q. doorsnede spoorbrug



Figuur 2: situatie spoorbrug

Voor de verhoging van het spoor is gekeken of het mogelijk is om dit uit te voeren met zand. Uit verkennende berekeningen blijkt dat ten gevolge van het verhogen van de spoorbaan met 2,50 meter zand er teveel zettingen optreden, waardoor treinverkeer lange tijd niet mogelijk is. Dit is een onaanvaardbaar gevolg.

Er dient immers een gelijkwaardig kunstwerk naast het eerste spoor gebouwd te worden. Naast het feit dat het treinverkeer gedurende lange tijd niet kan plaatsvinden voor de bouw, zijn de investeringskosten van deze twee spoorbruggen, onevenredig hoog voor de oplossing die het biedt. Deze oplossing is daarom niet verder uitgewerkt en niet verder beschouwd als variant.

#### 2.4.1 Variant 11A

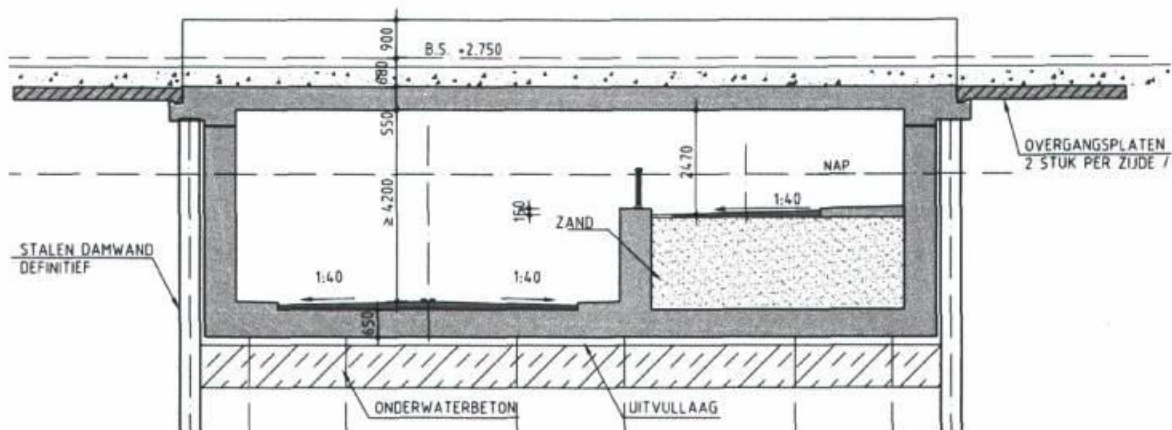
Variant 11A bestaat uit een onderdoorgang voor zowel autoverkeer als fietsers en voetgangers, waarbij het treinverkeer bovenlangs kruist. In het ontwerp wordt er een trogligger dek aangebracht voor de twee noordelijke sporen (spoor 1 en 2) en is er een ruimtereservering opgenomen voor de toekomstige sporen 3 en 4.

Tevens zal het busverkeer op de HOV-baan en het verkeer op de tweede ontsluitingsweg Laanhuizen de onderdoorgang, ten zuiden van het spoor, door middel van brugdekken kruisen. Voor de opbouw van de onderdoorgang in lengte richting van de Paterswoldseweg, zie onderstaand figuur 3.



Figuur 3: verkeerssituatie variant 11A

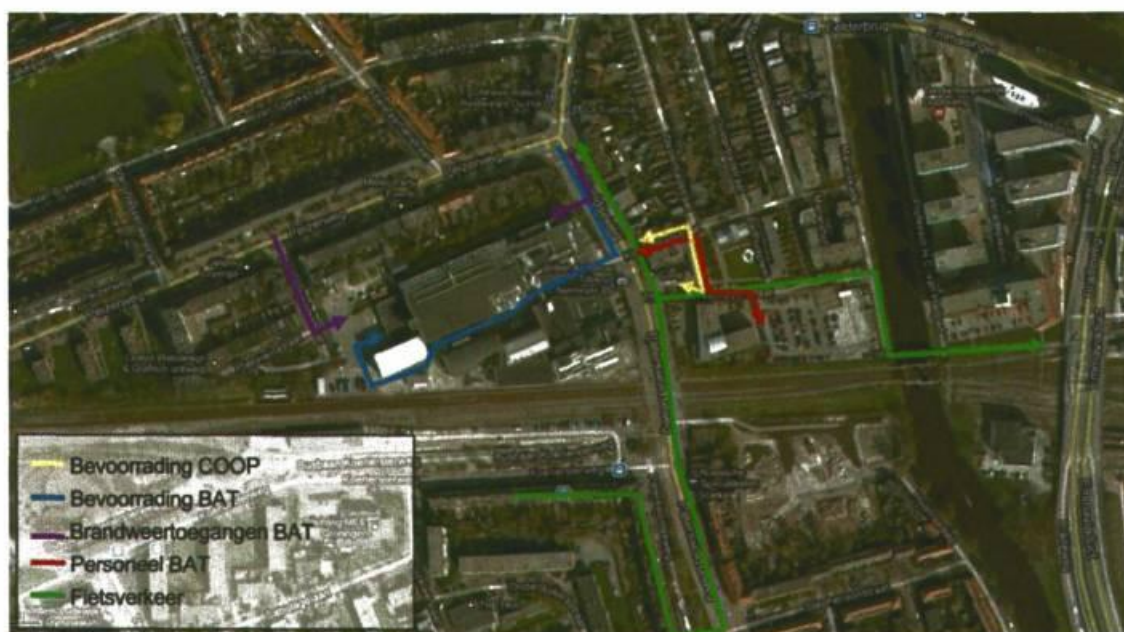
In deze variant is de as van de Paterswoldseweg, ter plaatse van het spoor, richting het westen verschoven, waarbij de buitenzijde van de betonconstructie tegen de perceelsgrens van de BAT Niemeyer fabriek komt te liggen. Aan de oostzijde van de rijweg komt het fietspad te liggen, welke in twee-richtingen zal worden bereiden. Naast het fietspad zal het voetpad worden aangebracht. Voor opbouw van deze dwarsdoorsnede zie figuur 4.



Figuur 4: dwarsdoorsnede onderdoorgang variant 11A

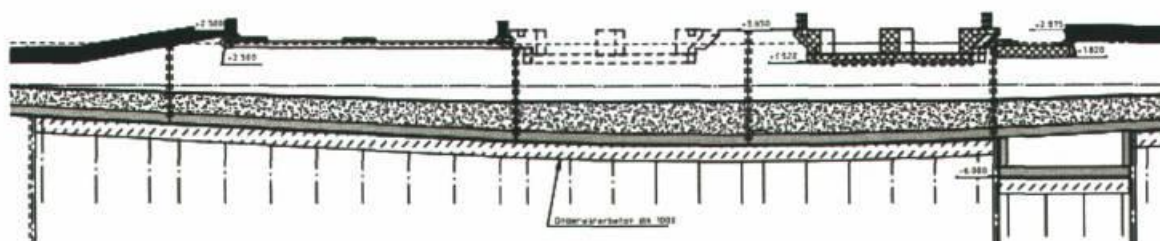
Het fietsverkeer op de Paterswoldseweg, komend vanuit het noorden richting het zuiden, dient ter plaatse van het kruispunt met de Peizerweg over te steken naar de oostzijde van de Paterswoldseweg. Nadat men de onderdoorgang gekruist heeft, dient men ter plaatse van de Verzetstrijderstraat of Parkweg de Paterswoldseweg weer over te steken. Hiervoor zal er een verkeersregelinstantie worden aangebracht. Zie voor deze verkeersstroom onder andere figuur 5.





Figuur 5: verkeersstromen uit variant 11A

Doordat de Paterswoldseweg ter hoogte van de Koeriersterweg nog verdiept ligt, is als tweede ontsluiting van Laanhuizen de Koeriersterweg verlengd richting het oosten; om vervolgens via het Hoornsediëp en de Stephensonstraat aan te sluiten op de Paterswoldseweg. Ter plaatse van de kruising met de Paterswoldseweg wordt er een brugdek aangebracht boven de onderdoorgang (zie figuur 3 en 6).



Figuur 6: langsdoorsnede t.p.v. het gesloten deel van het fietspad van de onderdoorgang van zuid naar noord

Ter plaatse van de Theodorus Niemeyerstraat ligt de Paterswoldseweg nog verdiept, ten opzichte van het huidige straatniveau. In verband hiermee zal de ontsluiting van de Theodorus Niemeyerstraat plaatsvinden door de Kleine Badstraat en een nieuw aan te leggen weg tussen de supermarkt Coop en het badhuis (zie figuur 5).

Verkeer op de tweede ontsluitingsweg voor de wijk Laanhuizen (de verlengde Koeriersterweg), richting de parallelweg aan de westzijde van de Paterswoldseweg, dient gebruik te maken van de nieuwe weg door de Grunobuurt en de verhoogde aansluiting ter plaatse van de onderdoorgang.

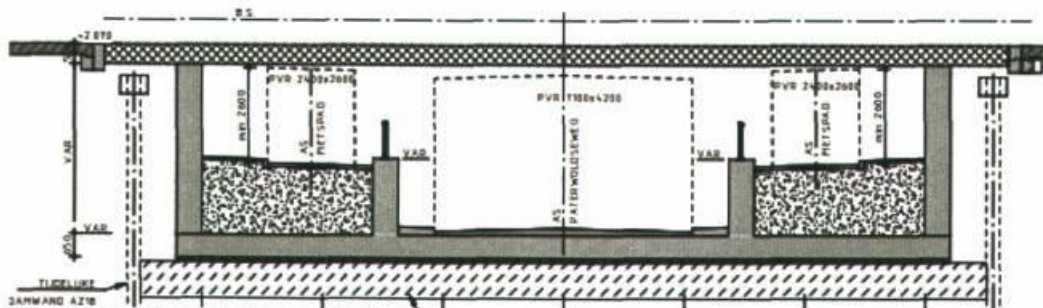
2.4.2 Variant 11B

Het onderscheidend verschil van variant 11B ten opzichte van variant 11A is, dat aan zowel de oost- als westzijde een fietspad ligt voor fietsverkeer in één richting, dit is onder andere te zien in figuur 7 en 11.



Figuur 7: verkeerssituatie variant 11B

De opbouw van de ondergang in dwarsrichting van de Paterswoldseweg zal dan conform figuur 8 en 9 zijn.



Figuur 8: dwarsdoorsnede gesloten deel







Figuur 11: verkeersstromen uit variant 11B

#### 2.4.3 Variant 11B+

Variant 11B+ is nagenoeg gelijk met variant 11B, met het volgende onderscheidende verschil:

De noordzijde van de onderdoorgang is verschoven richting de gevel van de fabriek van BAT Niemeyer, waarbij er een minimale afstand van vijf meter is aangehouden ten opzichte van het fietspad tussen de westzijde van de Paterswoldseweg en het station.

Doel van deze verschuiving is om ruimte te creëren aan de oostzijde, zodat er een ventweg voor de Coop kan worden aangebracht, ten behoeve van de ontsluiting van de Theodorus Niemeyerstraat. Hierdoor hoeft er geen vrachtverkeer door de Kleine Badstraat en kan de nieuwe weg tussen de Coop en het badhuis achterwege blijven.

Opgemerkt wordt dat de opbouw van de onderdoorgang conform de figuren 8 tot en met 10 is, welke in paragraaf 2.4.2., variant 11B, zijn opgenomen.





Figuur 12: verkeerssituatie variant 11B+

## 2.5 Kenmerken diverse varianten

### 2.5.1 Algemene kenmerken diverse varianten

De varianten welke beschreven zijn in de paragrafen 2.4.1 tot en met 2.4.4 hebben de volgende algemene kenmerken:

- Spoorgebonden kenmerken:
  - Trogliggers ten behoeve van 2 sporen;
  - Ruimtereservering ten behoeve van een toekomstig 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> spoor;
  - Doorgaand ballastbed.
- Wegverkeergebonden kenmerken:
 

|   |             |
|---|-------------|
| ◦ Hoogte Profiel van Vrije Ruimte ter plaatse van rijweg: | 4,20 meter; |
| ◦ Rijweg breedte Paterswoldseweg (totaal maat)            | 7,10 meter; |
| ◦ Schrikstrook in onderdoorgang:                          | 1,00 meter; |
| ◦ Breedte busbaan:  | 6,50 meter; |
| ◦ Schrikstrook busbaan:                                   | 0,70 meter; |
| ◦ Breedte ontsluitingsweg Laanhuizen:                     | 4,50 meter; |
| ◦ Schrikstrook langs ontsluitingsweg Laanhuizen:          | 0,50 meter. |
| ◦ Maximale hellingspercentage:                            | 5.0 %       |



- Maximale boogstraal in horizontaal vlak: Rh = 300 meter;
- Topboog in verticaalvlak: 650 meter;
- Dalboog in verticaalvlak: 350 meter.
- Fiets en voetgangersverkeer gebonden kenmerken
  - Hoogte Profiel van Vrije Ruimte ter plaatse van fietspad: 2,60 meter;
  - Breedte fietspad in onderdoorgang: 2,40 meter;
  - Hellingspercentage: 3,0 %
  - Breedte voetpad in onderdoorgang: 1,80 meter;
  - Schrikstrook t.p.v. fietspad in onderdoorgang: 0.50 meter.;
  - Voetpad langs ontsluitingsweg Laanhuizen: 1,80 meter;
- Drempelhoogte t.o.v. gemiddelde grondwaterstand:
  - Ter plaatse van fietspad: +0.75 meter;
  - Ter plaatse van rijweg Paterswoldseweg: +0.90 meter.

Wat betreft het spoor wordt opgemerkt dat, in overleg met het project "Spoorzone Groningen", het huidige derde spoor (het zuidelijkste spoor) ter plaatse van de overweg komt te vervallen.

Reden hiervoor is dat dit spoor in de toekomst richting het zuiden zal worden verlegd, waardoor het spoordek voor spoor 3 functioneel zou worden. In het spoorontwerp is nu aan de westzijde van de Paterswoldseweg een wissel opgenomen voor een tijdelijk derde spoor, zodat treinen hier kunnen wisselen om van het ene naar het andere perron te kunnen komen.

Verder zijn de onderdoorgangen zo ontworpen dat in de toekomst het derde en vierde spoor, in het kader van de "Spoorzone Groningen", aangelegd kunnen worden. Hierdoor is de afstand tussen het spoordek en het brugdek van de busbaan vrij ruim, wat als voordeel heeft dat er een vide ontstaat welke de sociale veiligheid verhoogd. Deze vide zal ook nog gedeeltelijk aanwezig zijn, indien het dek voor het derde en vierde spoor wordt aangebracht.

In verband met de constructiehoogtebeperking van het brugdek van de busbaan en de ontsluitingsweg Laanhuizen, dient er tussen het fietspad(-en) en de rijweg in varianten 11A, 11B en 11B+ een kolommen rij te worden aangebracht (zie figuur 7). Het weglaten van deze kolommen geeft een dikkere dekdikte, wat van invloed is op de lengte van de toerit of op de aansluiting op de parallelweg aan de zuidwest zijde van de Paterswoldseweg (zie ook de figuren 4 en 9).

### 2.5.2 Kenmerken variant 11A

In het ontwerp van variant 11A zal het spoor ten opzichte van de bestaande situatie met 0,75 meter worden verhoogd, waardoor bovenkant spoor op +2.75 meter NAP komt te liggen.

Deze verhoging van de spoorbaan wordt uitgevoerd met behulp van zand. Verhogen van het spoor met meer dan 0,75 meter is spoortechnisch niet mogelijk in verband met de maximaal aan te houden hellingspercentages van spoor in aardebaan en de gedachte spoorconfiguratie. Voor de spoorbrug zijn andere uitgangspunten gehanteerd. Tevens zullen de maximaal toegestane zettingen van een spoorbaan in dienst worden overschreden. Dit kenmerk is tevens van toepassing bij de varianten 11B en 11B+.

Het spoor kruist de Paterswoldseweg door middel van een trogdek. Aangezien de afstand tussen de sporen op 5,0 meter wordt gebracht in verband met onderhoud van het spoor, kan het geheel als 1 overspanning worden uitgevoerd, oftewel er zijn geen kolommen nodig.

De westzijde van de noordelijke toerit komt tegen de perceelsgrens van de BAT Niemeyer fabriek aan te liggen. Aan de zuidzijde zal de westzijde van de toerit tegen de monumentale groenstrook aan komen te liggen.

Aangezien het fietsverkeer in zowel zuidelijke als noordelijke richting op de Paterswoldseweg aan de oostzijde rijdt (fietspad in tweerichtingen) dient in afwijking van paragraaf 2.5.1 het fietspad een breedte te hebben van 3,50 meter en het voetpad een breedte van 2,00 meter.

Zoals al gemeld in paragraaf 2.4.1 komt de aansluiting van de Theodorus Niemeyerstraat met de



verdiepte Paterswoldseweg te vervallen. In verband hiermee dient er een alternatieve ontsluiting te worden gerealiseerd door de Kleine Badstraat en een nieuw aan te leggen weg tussen het gebouw van de COOP en het badhuis. Deze laatst genoemde weg zal over de aanwezige groenstrook c.q. speelplaats komen te liggen.

### 2.5.3 Kenmerken variant 11B

Ten opzichte van variant 11A is het grote verschil voor variant 11B, het aan de weerszijde vrij liggende fiets- en voetpad. Daarnaast is in deze variant een vrij kruisend fietspad van de noordwest zijde naar het station toegevoegd. Het fietspad aan de noordwestzijde van de Paterswoldseweg richting het station ligt tegen de perceelsgrens van BAT Niemeyer aan. Parallel aan het spoordek wordt een fietsdek gelegd met een fietspad dat in twee-richtingen berijdbaar is. Het fietspad richting het station ligt deels op de percelen van BAT Niemeyer Jongerenhuisvesting en Railinfratrust.

Voor overige onderscheidende kenmerken ten opzichte van de algemene kenmerken wordt verwezen naar 11A.

### 2.5.4 Kenmerken variant 11B+

Variante 11B+ is nagenoeg gelijk aan variant 11B met uitzondering van de volgende punten:

- Aan de noordzijde is het fietspad, welke de westzijde van de Paterswoldseweg verbindt met het fietspad evenwijdig met het spoor, verschoven richting het westen (op de eigendommen van BAT Niemeyer) waarbij de minimale afstand tussen de fabrieksgevel en het fietspad 5,0 meter is (zie figuur 9).
- Door de bovengenoemde verschuiving is het mogelijk een ventweg aan te brengen tussen de gevel van de Coop en de noordelijke toerit. Hierdoor kan de Theodorus Niemeyerstraat worden ontsloten.
- De zuidelijk toerit is nu zo ingepast dat deze zo snel mogelijk aansluit op het bestaande wegprofiel van de Paterswoldseweg en past binnen de groenstrook aan de westzijde en de perceelsgrenzen van de woningen aan de oostzijde. Bij deze variant komt wel de boom in de groenstrook, op de hoek van de Paterswoldseweg – Koeriersterweg, te vervallen.

Voor overige onderscheidende kenmerken, ten opzichte van de algemene kenmerken, wordt verwezen naar variant 11A en variant 11B.

## 3 Inpassing omgeving

### 3.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt de invloed op de inpassing van de diverse varianten op de omgeving beschreven, inclusief de algemene invloeden. Deze zijn tevens per variant aangegeven op de tekening, welke zijn opgenomen in bijlage 2. Door het verhogen van het spoor met 0,75 meter bij de varianten 11A tot en met 11B+, zal de geluidsbelasting vanuit het spoor, zonder aanvullende maatregelen, toenemen. In verband hiermee dienen voor de bewoners op de Koeriersterweg en Theodorus Niemeyerstraat hogere geluidschermen te worden aangebracht, dan in eerste instantie was voorzien voor ESGL.

### 3.2 Variant 11A

Doordat het fietsverkeer op de Paterswoldseweg vanuit het noorden richting het zuiden, tweemaal de Paterswoldseweg dient over te steken, is er ondanks het toepassen van een verkeersregelinstallatie een verhoogde kans op aanrijding tussen fietsers en autoverkeer.

Tevens zal er door het fietsverkeer in twee richtingen een verhoogde kans zijn op conflicten tussen deze verkeersstromen, met name in de ochtendspits. Denk hierbij aan studenten richting het noorden en scholieren in zuidelijke richting.

Door de ontsluiting van de Theodorus Niemeyerstraat te laten lopen via de Kleine Badstraat en de groenstrook tussen de Coop en het badhuis, zal het woongenot van de bewoners in dit gebied verminderen. Tevens zal het historisch karakter van het badhuis worden aangetast.

Vrachtverkeer naar en van de Coop dient zich door smalle woonstraten te begeven, wat een verhoogde kans geeft op aanrijding met overige weggebruikers en spelende kinderen.

Ten behoeve van de bouw van de onderdoorgang en het fietspad tussen ontsluitingsweg Laanhuizen en het fietspad aan de oostzijde van de Paterswoldseweg, dienen de woningen op nummer 84 tot en met 94 te worden aangekocht en geamoveerd.

De ontsluitingsweg ten behoeve van Laanhuizen zal via het Hoornsediep en de Stephensonstraat aansluiten op de Paterswoldseweg. Door deze weg zal het woonerf karakter van de eerste twee straten in de Grunobuurt verdwijnen, wat van invloed is op het woongenot van de bewoners. Tevens dient de ontsluitingsweg ter plaatse van de Paterswoldseweg te worden verhoogd met circa 1,40 meter, waardoor de bewoners op de Koeriersterweg nummer 1 tot en met 11 tegen een verhoogde weg aan zullen kijken.

Door de bouw van de onderdoorgang zullen er aan de noordzijde een aantal parkeerplaatsen komen te vervallen, wat nadelig is op de toch al hoge parkeerdruk in de Badstratenbuurt. Een vervangende locatie is niet aanwezig binnen de Badstratenbuurt, terwijl de bewoners met parkeervergunning in de eigen wijk dienen te parkeren, conform het parkeerbeleid van de gemeente Groningen. In de voorontwerpfase zal in overleg met de gemeente Groningen naar vervangende parkeerplaats worden gekeken in het projectgebied.

### 3.3 Variant 11B

De invloeden op de inpassing van variant 11A op de omgeving zijn ook van toepassing op variant 11B. Aanvullend hierop kan worden vermeld dat het fietspad tussen het station en de Paterswoldseweg, langs het spoor, van invloed is op het terrein van de BAT Niemeyer/Jongerenhuisvesting.



Tevens dient de grond op het parkeerterrein van de Jongerenhuisvesting aan de Paterswoldseweg te worden aangekocht in verband met het fietspad tussen het hierboven genoemde fietspad en de oostzijde van de Paterswoldseweg.

Aan de westzijde dient er op een aantal punten een grondruil plaats te vinden met BAT Niemeyer in verband met het daar aanwezige fietspad richting het station.

### **3.4 Variant 11B+**

De invloeden op de inpassing uit de varianten 11A en 11B op de omgeving zijn ook van toepassing op variant 11B+.

Tevens dient er ten behoeve van het fietspad tussen de westzijde van de Paterswoldseweg en het station, grond te worden aangekocht c.q. te worden uitgeruild op het terrein van de BAT Niemeyer. Dit zal in de vervolgfase nader worden vastgesteld in overleg met BAT Niemeyer.

#### *3.4.1 Doorstroming en verkeersveiligheid.*

Voor verkeer zijn de onderdelen bereikbaarheid, doorstroming verkeer en verkeersveiligheid door middel van een verkeerssimulatie beoordeeld. Voor bereikbaarheid, doorstroming verkeer is daarbij gekeken naar bereikbaarheid, doorstroming en comfort. Voor de bereikbaarheid is van belang in hoeverre de verschillende bestemmingen in het onderzoeksgebied bereikbaar zijn. Te denken valt daarbij aan de bestemmingen Coop, BAT Niemeyer en de woningen. Voor doorstroming is in eerste instantie de doorstroming voor fiets en auto op de Paterswoldseweg van belang, maar ook of er niet teveel oponthoud op de ontsluitingen plaatsvindt, zoals Verzetssrijderslaan, Kleine Badstraat en de fietsroute naar het hoofdstation. Het comfort is vooral van belang voor voetgangers en fietsers. Daarbij spelen hellingen en omlopen een belangrijke rol.

Voor verkeersveiligheid is een onderscheid gemaakt naar hoofdstructuur en buurten. Voor de hoofdstructuur is ook gekeken naar de kruisingen van de Paterswoldseweg met de Kleine Badstraat, Stephensonstraat en Verzetssrijderslaan. In de buurten is vooral gekeken naar laden en lossen Coop, ontsluiting parkeerterreinen BAT Niemeyer en de situatie rond de doorsteek Laanhuizen - Grunobuurt en de inpassing van de tweede ontsluiting Laanhuizen in de Grunobuurt.

## 4 Trade Off

Op 9 april heeft er in Zwolle, in aanwezigheid van ProRail, gemeente Groningen, provincie Groningen en de combinatie Grontmij – DHV een CRS sessie plaatsgevonden.

Doel van de CRS sessie was om een overzicht te geven van de eisen van alle primaire stakeholders ten behoeve van de uitwerking van een onderdoorgang met betrekking tot de spoor kruising op de Paterswoldseweg. Deze CRS is niet alleen een opsomming van de eisen van de verschillende primaire stakeholders, maar deze geeft ook aan hoe tot deze eisen is gekomen. Daarnaast geeft deze CRS inzicht in de verschillende besluiten die ten grondslag liggen aan de klantvraag of probleemstelling en de grotere context waarbinnen de vraag speelt.

Aansluitend aan de sessie, en op basis van de CRS, is de trade-off matrix opgesteld, waarin een weging is gedaan op basis van belangen, zie tabel 4.



| Belang                                   | Varianten |     |      | Opmerkingen                                      |
|--|-----------|-----|------|--|
|  | 11A       | 11B | 11B+ |  |
| Bereikbaarheid/doorstroming verkeer      | -         | 0   | 0    |  |
| a) Bereikbaarheid                        | 0         | 0   | 0    |  |
| b) Doorstroming                          | -         | 0   | 0    |  |
| c) Comfort                               | -         | 0   | 0    |  |
| (Verkeers-)veiligheid                    | -         | 0   | +    |  |
| a) Hoofdstructuur                        | -         | +   | +    |  |
| b) Buurten                               | -         | -   | +    |  |
| Toegankelijkheid                         | -         | -   | 0    |  |
| Comfort fietsers en voetgangers          | -         | 0   | 0    |  |
| Sociale veiligheid                       | 0         | 0   | 0    |  |
| Reistijd + comfort OV                    | +         | +   | +    |  |
| Zichtbaarheid bedrijven                  | -         | -   | -    |  |
| Parkeergelegenheid                       | 0         | 0   | 0    |  |
| Logische routes                          | -         | 0   | +    |  |
| Bouwtijd/tijd stremming                  | 0         | 0   | 0    |  |
| Aansluiten op omgeving                   | --        | -   | +    |  |
| Handhaven niveau huidige functionaliteit | 0         | 0   | +    |  |
| Ruimtelijke kwaliteit                    | -         | 0   | +    |  |
| a) Stedelijke structuur                  | -         | 0   | +    |  |
| b) Openbare ruimte                       | -         | -   | +    |  |
| c) Inpassing                             | 0         | 0   | +    |  |
| Peilgebied intact houden                 | 0         | 0   | 0    |  |
| Tijdige (technische) oplevering          | 0         | 0   | 0    |  |
| Duurzaamheid (toekomstvast)              | -         | +   | +    |  |
| Conditionering                           | 0         | 0   | 0    |  |
| Vormgeving                               |           |     |      | Actie gemeente: nader te bepalen door ontwerpers |
| Omgevingshinder tijdens bouw             | 0         | 0   | 0    |  |
| Handhaven dienstregeling spoor           | 0         | 0   | 0    |  |
| <b>Onderlinge afweging</b>               | -         | 0   | +    |  |

Tabel 2: trade off matrix

## 5 Risicodossier.

Ten behoeve van het vaststellen van de op dit moment bekend zijnde risico's, hebben er een tweetal sessies plaatsgevonden in aanwezigheid van ProRail, gemeente Groningen, Provincie Groningen en de combinatie Grontmij – DHV.

Tijdens de eerste sessie zijn de risico's met mogelijke beheersmaatregelen vastgesteld. In de tweede sessie zijn de beheersmaatregelen verder aangescherpt en gekwantificeerd, zodat deze als risicoreservering in de investeringsraming konden worden opgenomen.

De volgende toprisico's zijn te genereren:

1. Asset Management (AM) gaat niet akkoord met spoorlayout en stelt aanvullende eisen.
2. Er treedt tijdens uitvoering schade op aan objecten in de omgeving.
3. Werk stilgelegd vanwege klachten van omwonenden.
4. Ontwerp HOV-as definitief wijkt af van het ontwerp van de gemeente (agv UAV-gc contract).
5. Omwonenden of bedrijven dienen bezwaar in op Tracébesluit ESGL, niet gegrond.
6. Omwonenden of bedrijven dienen bezwaar in op Tracébesluit ESGL, gegrond.
7. Het ontwerp (aansluitend wegen) van de gemeente past niet op het ontwerp van Grontmij / DHV (aansluiting en raakvlakken).
8. Gekozen variant 11B+ is niet akkoord met BAT Niemeyer.
9. Wensen/alternatieven kunnen niet worden gehonoreerd.
10. Onroerend goed kan niet in de minne verworven worden.
11. Realisatie van Paterswoldseweg kan niet conform planning worden uitgevoerd, omdat kabels en leidingen nog niet zijn verlegd.
12. Tijdens realisatie wordt een kabel of leiding kapot getrokken.
13. Groningen niet/moeilijk bereikbaar, filevorming op in- en uitvalswegen en daardoor interventie Gemeente Groningen.
14. Tijdens realisatie wordt onvoorzienne vervuilde grond aangetroffen.
15. De spoorligging wijzigt, omdat raakvlakken niet op elkaar aansluiten.
16. Marktpartijen prijzen vergunningenrisico hoog af.
17. Aannemer moet met complexe oplossingen komen om K&L technisch in te kunnen passen.
18. De markt schrijft niet in, in verband met onredelijke vraag.
19. Opdrachtgevers herkennen zich niet in gedefinieerde opdracht zoals gespecificeerd in vraagspecificatie/contract.

Opgemerkt wordt dat het dossier een momentopname is van de risico's zover deze bekend zijn ten tijde van het opstellen van deze ontwerpnota. In de periode tot aan de aanbestedingsprocedure zullen er nog een aantal risicosessies plaatsvinden, waarbij de resultaten zullen worden opgenomen in de herziene investeringsramingen en de beheersmaatregelen in het aanbestedingsdossier.



## 6 Aandachtspunten

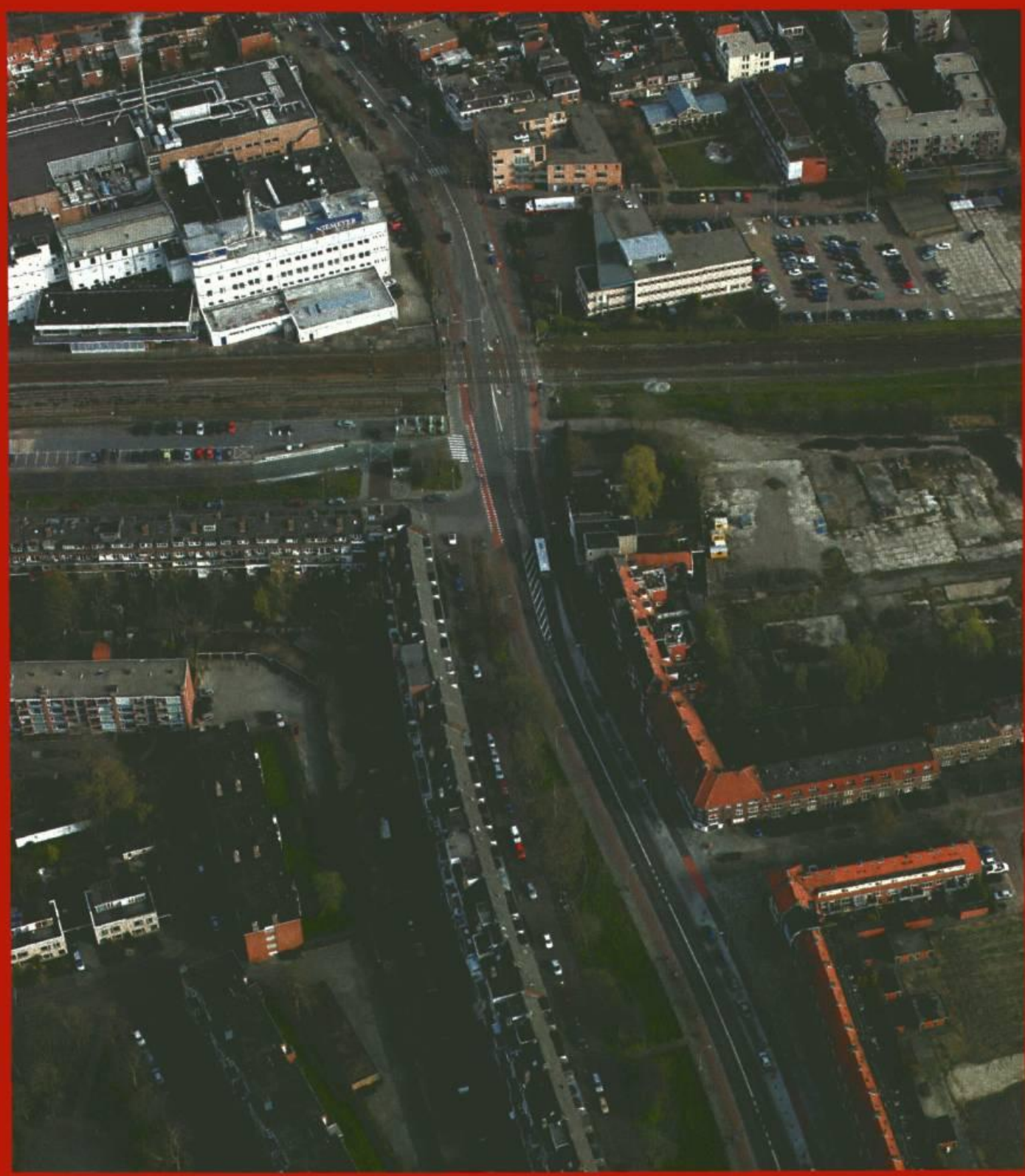
Na de keuze van de voorkeursvariant door de stuurgroep zijn bij de uitwerking in de vervolfase de volgende aandachtspunten:

- Opnemen van eisen in het ontwerp c.q. aanbestedingsdossier ten behoeve van laden en lossen ter plaatse van de Coop.
- Opnemen van eisen in het ontwerp c.q. aanbestedingsdossier ten behoeve van vrachtverkeer en brandweer naar het terrein van de BAT Niemeyer fabriek.
- Opstellen nadere invulling eisen en wensen vanuit de Klankbordgroep overleggen, hierbij kan gedacht worden aan:
  - Sociale veiligheid;
  - Tweede ontsluiting Laanhuizen via de Grunobuurt.
- Afstemming vormgeving onderdoorgang met de omgeving, in overleg tussen de gemeente en ProRail
- Nadere afstemming tussen de gemeente en ProRail in verband met de hoge busbaan ten tijde van de bouw versus de lage ligging in de eindsituatie
- Nadere afstemming tussen ProRail en de gemeente in verband met het inpassen van alternatieve parkeerplaatsen, welke in de diverse wijken komen te vervallen door de bouw van de onderdoorgang.
- Door verleggen van de busbaan richting het spoor zullen op het parkeerterrein van BAT Niemeyer enkele parkeerplaatsen komen te vervallen. Hiervoor dient nadere afstemming plaats te vinden tussen BAT Niemeyer, gemeente en ProRail.
- De drempelhoogte dient definitief vastgesteld te worden op langdurige monitoring grondwaterstand, wat tot gevolg kan hebben dat de onderdoorgang langer wordt of de droogleggingseis bijgesteld dient te worden.
- Er dient nadere afstemming plaats te vinden tussen het ontwerp van de onderdoorgang en de kabels en leidingen derden. Dit dient te gebeuren in overleg tussen GJZ van ProRail en met de eigenaren.
- Nadere afstemming tussen ProRail en gemeente over beheer en onderhoud van de onderdoorgang en infrastructuur.
- Nadere afstemming tussen ProRail en gemeente over de beperking van de spoorse infra door het fietspad van de Paterswoldseweg naar het station.



# stad

## tunnel spoorwegovergang Paterswoldseweg





**Waarom zijn er plannen voor een tunnel voor alle verkeer bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg? Wat zijn deze plannen? En wat voor gevolgen heeft dit voor uw buurt? In deze folder leest u het antwoord op deze vragen. Ook vindt u hier het ontwerp voor de tunnel en informatie over de procedure die wordt gevolgd om de tunnel te bouwen.**

#### **Verantwoordelijke organisaties**

Verantwoordelijk voor de realisatie van de tunnel zijn:

- Provincie Groningen: opdrachtgever en financier
- ProRail: opdrachtnemer en projectmanagement
- Gemeente Groningen: overleg met betrokkenen

## **Waarom komt er een tunnel bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg?**

### **Komst extra sneltrein**

Vanaf eind 2017 gaat tussen Groningen en Leeuwarden ieder uur in beide richtingen een extra sneltrein rijden. Deze extra trein is onder andere nodig om het groeiend aantal treinreizigers tussen beide steden te kunnen vervoeren. Door de extra sneltrein zijn de overwegbomen bij de Paterswoldseweg en Peizerweg straks vaker dicht. Hierdoor neemt gevaarlijk gedrag in het verkeer toe, zoals nog even snel tussen de dichte overwegbomen door slalommen. De kans op een ongeval wordt zo groter en de spoorwegovergangen minder veilig.

Het Rijk stelt strenge eisen aan de spoorwegveiligheid. Omdat de veiligheid verslechtert door deze extra sneltrein, moeten de provincie en gemeente Groningen en ProRail maatregelen nemen. Ongelijkvloerse kruisingen leveren de meeste spoorwegveiligheid en verkeersveiligheid op. Een ongelijkvloerse kruising kan het beste gemaakt worden via een tunnel voor alle verkeer. Deze tunnel kan het beste aangelegd worden bij de Paterswoldseweg. Dit is gebleken uit onderzoek naar:

- overwegveiligheid
- bereikbaarheid van de stad
- inpassing in de omgeving
- toekomstvastheid
- kosten

*Ongeveer 10.000 fietsers en voetgangers passeren iedere dag de spoorwegovergang Paterswoldseweg. Onder hen zijn veel schoolgaande kinderen. Straks zijn de overwegbomen vaker dicht. Met de tunnel hoeven fietsers, voetgangers en automobilisten niet meer te wachten voor dichte overwegbomen.*

### **Verlenging busbaan**

In de stad en regio Groningen zijn drie Hoogwaardig Openbaar Vervoer-assen (afgekort HOV-as). Dit zijn de belangrijkste busverbindingen tussen de stad, de regio en de P+R's. De busbaan langs de Koeriersterweg ligt op de route van de HOV-as west. Het laatste stuk van deze busbaan moet nog aangelegd worden. Dit stuk loopt van de kruising Paterswoldseweg/Koeriersterweg langs het spoor naar het hoofdstation.

De busbaan mag de Paterswoldseweg niet gelijkvloers kruisen. Omdat dan twee verkeersstromen (bus en trein) naast elkaar komen te liggen die beveiligd moeten worden voor het andere verkeer. Hierdoor neemt de verkeersveiligheid en spoorwegveiligheid sterk af. Daarom is ook voor de busbaan een tunnel bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg noodzakelijk. De busbaan komt naast het spoor te liggen, bussen rijden dan straks over de tunnel heen.

*Ongeveer 550 bussen rijden iedere dag over de busbaan Koeriersterweg. Nu rijden deze bussen nog via de Paterswoldseweg, Parkweg en het Emmaviaduct van en naar het hoofdstation. De vele bussen zijn hier onwenselijk voor bewoners en scholen langs de route. De bussen hebben een negatief effect op het woon- en leefklimaat. Met de tunnel en de aanleg van het laatste stuk van de busbaan worden deze problemen opgelost. Bovendien wordt de rijtijd voor bussen veel korter.*

### **Doorstroming Paterswoldseweg**

De Paterswoldseweg is een belangrijke verbinding van en naar het centrum van Groningen. Voor fietsers en automobilisten. Tijdens drukke (spits)momenten is de bereikbaarheid van de stad niet optimaal. Dat komt ook door de spoorwegovergang. Met de extra sneltrein zijn de overwegbomen straks nog vaker dicht.

De tunnel verbetert de doorstroming van het verkeer. Bussen gebruiken dan de busbaan langs het spoor en rijden niet meer om via de Paterswoldseweg en Parkweg. Voetgangers, fietsers en automobilisten hoeven niet meer te wachten voor gesloten overwegbomen.

*Nu rijden bussen nog om via de Paterswoldseweg en Parkweg. De verkeerslichten op de Paterswoldseweg en Parkweg houden rekening met deze bussen. Ander verkeer moet daarom langer wachten. Met de tunnel zal de doorstroming van het verkeer verbeteren en de wachttijd bij de verkeerslichten afnemen.*

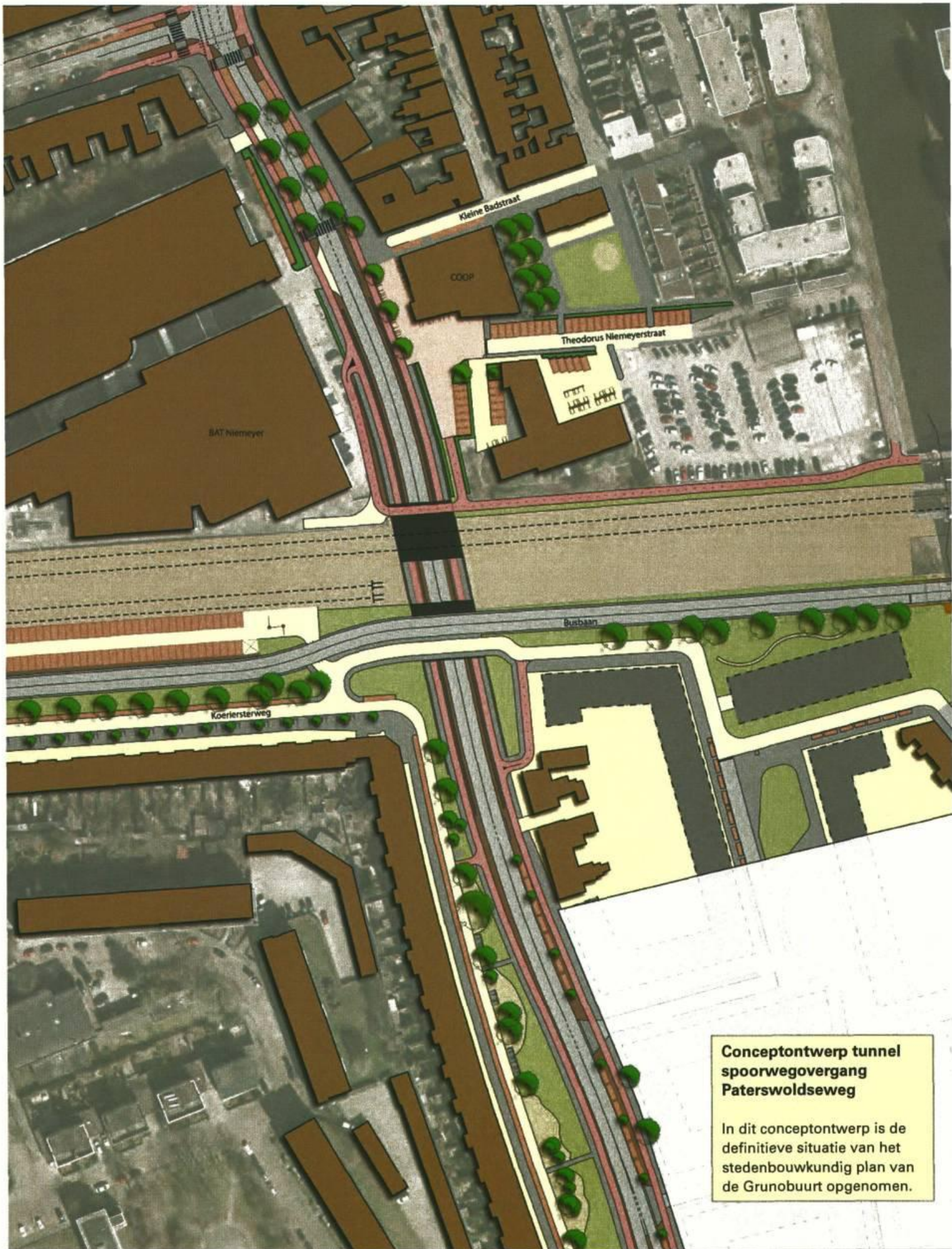
Meer over de redenen voor een tunnel leest u in de notitie 'Nut en noodzaak tunnel Paterswoldseweg'. Deze notitie vindt u op de website. Kijk voor de website in deze folder onder het kopje 'Meer weten?'.

## **Wie heeft het besluit over de tunnel genomen?**

De tunnel bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg wordt in de eerste plaats gebouwd vanwege het project Extra Sneltrein Groningen Leeuwarden (ESGL). De keuze voor de tunnel voor alle verkeer is genomen door de Stuurgroep ESGL. In deze stuurgroep zitten bestuurders van de provincies Groningen en Fryslân, gemeenten en ProRail.

In 2013 hebben het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen en het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen ingestemd met de keuze voor de tunnel van de Stuurgroep ESGL. Provinciale Staten van de provincie Groningen hebben hier in september 2013 mee ingestemd. De gemeenteraad van de gemeente Groningen is hier in september 2013 schriftelijk over geïnformeerd.





**Conceptontwerp tunnel  
spoorwegovergang  
Paterswoldseweg**

In dit conceptontwerp is de  
definitieve situatie van het  
stedenbouwkundig plan van  
de Grunobuurt opgenomen.



## Hoe ziet het ontwerp voor de tunnel eruit?

De tunnel wordt aangelegd onder de huidige twee sporen. Deze sporen worden ongeveer 75 cm verhoogd. Zo kan de tunnel minder diep en daardoor minder lang worden. In de tunnel komt een weg met aan beide zijden een fietspad en een voetpad.

Op de tunnel komt, van noord naar zuid (van boven naar beneden in het ontwerp):

- een fietspad van en naar het hoofdstation
- de huidige twee sporen
- ruimte voor een derde en vierde spoor
- de busbaan (HOV-as west)
- een weg tussen Laanhuizen en de Grunobuurt
- een voetpad tussen Laanhuizen en de Grunobuurt

## Verbinding met de Paterswoldseweg

- De Kleine Badstraat, de Stephensonstraat en de in- en uitgang van BAT Niemeyer blijven aangesloten op de Paterswoldseweg.
- De Koeriersterweg en de Theodorus Niemeyerstraat verliezen door de tunnel hun directe aansluiting op de Paterswoldseweg.

## Badstratenbuurt en Zeeheldenbuurt

Door de tunnel moet de Coop supermarkt via een andere route bevoorrad worden. Nu kunnen vrachtwagens nog van de Paterswoldseweg naar de Theodorus Niemeyerstraat rijden om de Coop te bevoorraden. Dat kan straks niet meer. Bewoners van de Badstratenbuurt hebben voorgesteld om het ontwerp van de tunnel aan te passen met een ventweg. Dit plan is overgenomen (zie het ontwerp).

De ventweg komt tussen de Paterswoldseweg en de bebouwing aan de kant van de supermarkt. Vrachtwagens kunnen zo van en naar de supermarkt rijden. Op het terrein van de jongerenhuisvesting (voormalig kantoor BAT Niemeyer) kunnen de vrachtwagens terugsteken en weer naar de Paterswoldseweg rijden. Medewerkers van BAT Niemeyer kunnen de ventweg gebruiken om van en naar hun parkeerterrein te rijden.

De situatie bij BAT Niemeyer verandert. Het voorterrein van BAT Niemeyer wordt voor een deel gebruikt voor de tunnel. Daarom wordt het gebied tussen het bedrijfspand en de Paterswoldseweg opnieuw ingericht.

## Laanhuizen en Grunobuurt

De huizen aan de Paterswoldseweg 84 t/m 94 moeten worden gesloopt om ruimte te maken voor de tunnel.

Door de tunnel verdwijnt de aansluiting van de Koeriersterweg naar de Paterswoldseweg. Daarom wordt naast de busbaan een weg aangelegd tussen Laanhuizen en de Grunobuurt (zie het ontwerp). Deze 30-kilometerweg loopt over de tunnel. Auto's en fietsen kunnen via deze weg de Paterswoldseweg en Parkweg bereiken. Uit onderzoek blijkt dat ongeveer 600 auto's per dag via deze weg gaan rijden.

Met bewoners zijn twee alternatieven besproken voor de bereikbaarheid van Laanhuizen. Het eerste alternatief is van de ventweg aan de Paterswoldseweg tweerichtingsverkeer maken. Dit alternatief is afgefallen omdat hiervoor veel groen moet verdwijnen. Ook wordt dan de ventweg bij de Paterswoldseweg drukker.

Het tweede alternatief is de Koeriersterweg aan de westkant aan laten sluiten op de Peizerweg. Dit alternatief is afgefallen omdat hierdoor sluisverkeer door Laanhuizen zal gaan rijden. Ook kan de kruising die ontstaat bij de Koeriersterweg en Peizerweg niet verkeersveilig worden ingericht.

## Hoe is overlegd met omwonenden en betrokkenen?

Tussen oktober 2010 en juni 2014 zijn bijeenkomsten met omwonenden en betrokken bedrijven geweest. De presentaties en verslagen van de meeste bijeenkomsten staan op de website. Kijk voor de website in deze folder onder het kopje 'Meer weten?'

## Klankbordgroep

Ongeveer 40 bewoners en vertegenwoordigers van betrokken bedrijven hebben zich in november 2013 aangemeld voor de klankbordgroep. Deze klankbordgroep heeft meegepraat over het ontwerp en de inpassing van de tunnel.

- In januari 2014 waren twee bijeenkomsten met deze klankbordgroep.
- In februari 2014 was een overleg over de verbetering van de inspraak.
- In maart 2014 was een extra informatiebijeenkomst over waarom de tunnel er moet komen.
- In maart, april en mei 2014 waren aparte bijeenkomsten met de klankbordgroep 'zuid' (Grunobuurt en Laanhuizen) en 'noord' (Badstratenbuurt en Zeeheldenbuurt). Tijdens deze bijeenkomsten is specifiek gekeken naar vragen, problemen en oplossingen aan beide kanten van het spoor.
- De resultaten uit deze overleggen zijn in april en mei 2014 besproken met de gezamenlijke klankbordgroep.
- Op 3 juni 2014 was de laatste bijeenkomst van de klankbordgroep en is het definitieve ontwerp van de tunnel en de aanpassingen in de omgeving gepresenteerd.

Door de inbreng van de klankbordgroep is het ontwerp van de tunnel aangepast:

- aan de noordkant van de tunnel komt een ventweg. Via deze ventweg zijn de supermarkt en het parkeerterrein aan de Theodorus Niemeyerstraat te bereiken;
- via de tunnel komt een 30-kilometerweg tussen Laanhuizen en de Grunobuurt. Deze weg loopt over de tunnel.



*Op 19 en 21 oktober 2010, 28 maart 2011 en 3 juli 2012 zijn in Groningen bijeenkomsten gehouden waar onder meer informatie is gegeven over de extra sneltrein tussen Groningen en Leeuwarden. Tijdens deze bijeenkomsten is uitgelegd dat het noodzakelijk is om bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg een ongelijkvloerse kruising te maken. Betrokken wijkorganisaties zijn voor deze bijeenkomsten uitgenodigd. Bewoners zijn uitgenodigd via advertenties in de Gezinsbode.*

Met omwonenden en betrokken bedrijven is intensief overlegd over de tunnel. De tunnel heeft immers gevolgen voor de omgeving van de spoorwegovergang Paterswoldseweg. Wij hebben geprobeerd met zo veel mogelijk verschillende belangen rekening te houden, maar begrijpen dat niet iedereen de belangen voor een tunnel deelt.

## **Wat is de procedure voor de aanleg van de tunnel?**

### **Tracéwet en Tracébesluit**

Voor het project Extra Snelrein Groningen Leeuwarden en daarmee voor de aanleg van de tunnel wordt de Tracéwet-procedure gevolgd. Dit is een procedure van het Rijk voor het aanleggen of uitbreiden van (spoor) wegen. Deze procedure wordt gevolgd omdat de tunnel onderdeel is van de plannen voor de extra sneltrein tussen Groningen en Leeuwarden. De Tracéwet is te vergelijken met de procedure voor een bestemmingsplan bij een gemeente.

Naar verwachting start de procedure in het eerste kwartaal van 2015 met de publicatie van het ontwerp-tracébesluit. Dit ontwerp-tracébesluit ligt zes weken ter inzage. U kunt dan reageren op dit ontwerpbesluit. Nadat de reacties zijn verwerkt, neemt de minister van Infrastructuur en Milieu het definitieve besluit.

Bent u het niet eens met het definitieve besluit? Dan kunt u beroep aantekenen bij de afdeling Bestuursrecht van de Raad van State. Dit kan alleen als u heeft gereageerd op het ontwerp-tracébesluit.

Is het Tracébesluit eenmaal onherroepelijk? Dan moeten de provincie en gemeente Groningen ervoor zorgen dat de tunnel aangelegd kan worden. Bijvoorbeeld door bestemmingsplannen aan te passen en vergunningen te verlenen.

### **Raadsvoorstel**

De tunnel bij de spoorwegovergang Paterswoldseweg is een groot project in de stad Groningen. Om de belangen van haar inwoners te behartigen, wil de gemeente Groningen meebeslissen over het ontwerp. Het college van burgemeester en wethouders maakt een raadsvoorstel. Dit raadsvoorstel komt half september 2014 in de raadscommissie. Eind september 2014 neemt de gemeenteraad van Groningen een besluit over het raadsvoorstel. De data worden aangekondigd in de Gezinsbode en op de website van de gemeente Groningen.

Bij het raadsvoorstel wordt een inspraakrapport toegevoegd. In dit inspraakrapport worden alle reacties over de plannen en het ontwerp verwerkt en voorzien van commentaar door het college van burgemeester en wethouders. Zo kan eerst het college alle ingebrachte reacties lezen en indien nodig haar visie bijstellen. Daarna krijgt de gemeenteraad inzicht in alle reacties en standpunten en kan zo een afgewogen beslissing maken.

### **Reageren op de plannen voor de tunnel**

De gemeente Groningen wil u als betrokkene graag de mogelijkheid geven om te reageren op het ontwerp van de tunnel. Uw reactie wordt verwerkt in het inspraakrapport bij het raadsvoorstel. U kunt uw reactie tot en met 27 juni 2014 sturen naar:

Het college van burgemeester en wethouders van Groningen  
T.a.v. de heer T. Zaal  
Ontwerp tunnel Paterswoldseweg  
Postbus 7081  
9700 JB Groningen



## Meer weten?

Wilt u meer weten over de plannen voor de spoorwegovergang Paterswoldseweg? Op de website van de gemeente Groningen is een speciale pagina ingericht. Hier vindt u meer informatie over het project, relevante documenten, verslagen en de planning. De website vindt u via:

- [gemeente.groningen.nl/badstratenbuurt](http://gemeente.groningen.nl/badstratenbuurt)
- [gemeente.groningen.nl/grunobuurt](http://gemeente.groningen.nl/grunobuurt)
- [gemeente.groningen.nl/laanhuizen](http://gemeente.groningen.nl/laanhuizen)
- [gemeente.groningen.nl/zeeheldenbuurt](http://gemeente.groningen.nl/zeeheldenbuurt)

## Colofon



**ProRail**



### *Uitgave*

Provincie Groningen, ProRail en gemeente Groningen

### *Beeldmateriaal*

Gemeente Groningen

### *Tekst*

Provincie Groningen, ProRail en gemeente Groningen

### *Vormgeving*

Gemeente Groningen

### *Drukwerk*

Zalsman, Groningen B.V.

Groningen, mei 2014