

# Zienswijzenrapport

## Aanvullende Kennisgeving

April 2012

**Aanpak Ring Zuid** maakt Groningen klaar voor morgen



Nota van beantwoording naar aanleiding van de ingediende reacties op de aanvullende kennisgeving van het voornemen tot de wijziging van de projectgrens zuidelijke ringweg.



# Colofon

Uitgegeven door Projectorganisatie Aanpak Ring Zuid

Groningen, april 2012

De Frontier, 5e etage  
Verlengde Meeuwerderweg 11 (voordeur aan de H.L. Wicherstraat)  
9723 ZM Groningen

T 050 - 311 58 83

E [info@aanpakringzuid.nl](mailto:info@aanpakringzuid.nl)

I [www.aanpakringzuid.nl](http://www.aanpakringzuid.nl)

# **Zienswijzenrapport**

# **Aanvullende Kennisgeving**

April 2012

Nota van beantwoording naar aanleiding van de ingediende reacties op de aanvullende kennisgeving van het voornemen tot de wijziging van de projectgrens zuidelijke ringweg.

# Inhoudsopgave

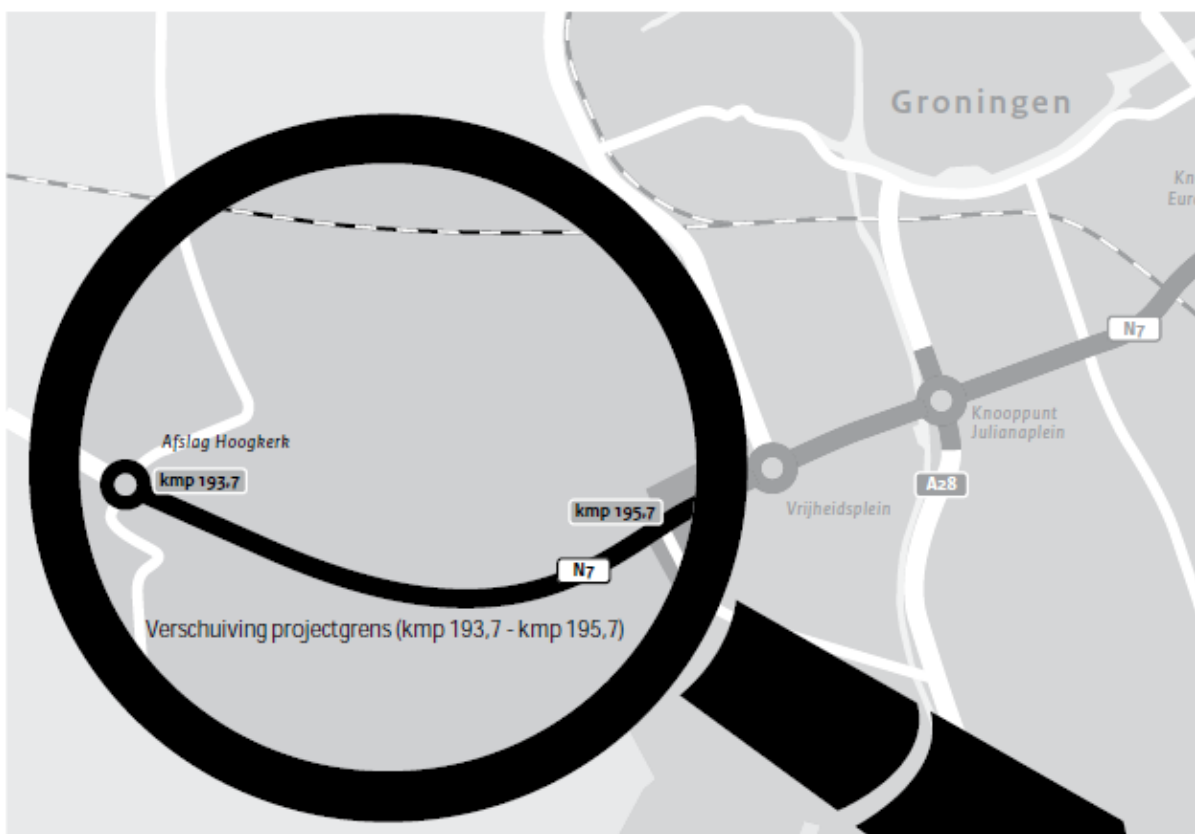
<b>Inhoudsopgave</b> .....	<b>3</b>
<b>1.Inleiding</b> .....	<b>4</b>
1.1 Wijziging van de projectgrens .....	4
1.2 Waarom de verschuiving? .....	5
1.3 Vervolg van de inspraak .....	5
<b>2.Vluchtstrook/vluchthaven</b> .....	<b>6</b>
2.1 Zienswijzen .....	6
2.2 Reactie .....	6
<b>3.Snelheid</b> .....	<b>7</b>
3.1 Zienswijzen .....	7
3.2 Reactie .....	7
<b>4.Geluid en lucht</b> .....	<b>8</b>
4.1 Zienswijzen .....	8
4.2 Reactie .....	9
4.3 Geluid: aanpassing Wet milieubeheer .....	10
<b>INDEX</b> .....	<b>12</b>

# 1. Inleiding

Dit rapport gaat over de zienswijzen die zijn ingediend naar aanleiding van het voornemen (Kennisgeving) van de minister van Infrastructuur en Milieu om de projectgrens van het project Aanpak Ring Zuid te wijzigen. Deze Kennisgeving is een aanvulling op de Kennisgeving van 23 december 2010, waarin de minister het voornemen bekend maakte om een Milieu Effect Rapport (MER) op te stellen voor de zuidelijke ringweg Groningen. De Kennisgeving is op 22 december 2011 gepubliceerd. Men kon tot en met 2 februari 2012 reageren. Er zijn zeven zienswijzen ingediend. In dit rapport zijn deze zienswijzen samengevat, gevolgd door een bestuurlijke reactie. Dit rapport vormt de nota van beantwoording op de ingediende zienswijzen.

## 1.1 Wijziging van de projectgrens

De wijziging van de projectgrens betekent een vergroting van het onderzoeksgebied voor het MER. De grens schuift vanaf kilometerpaal 195.7 verder op in westelijke richting en begint nu bij Hoogkerk, ter hoogte van kilometerpaal 193.7. De oostelijke grens voor het project is ongewijzigd en blijft liggen bij kilometerpaal 204.8.



Kaart 1: Kaart van de verschuiving van de projectgrens

## **1.2 Waarom de verschuiving?**

Reden voor de verschuiving is dat het wegprofiel hier wordt aangepast door de vluchtstrook in beide richtingen in te richten als weefvak. De weefvakken zijn nodig om het doorgaand verkeer en het bestemmingsverkeer op een veilige manier op de ringweg te kunnen afwikkelen. Tussen Hoogkerk en de westelijke op- en afritten van het Vrijheidsplein wordt de weg een autoweg (100 km/u). Dit weggedeelte vormt de overgang tussen de autosnelweg ten westen van Hoogkerk en de zuidelijke ringweg (80 km/u).

## **1.3 Vervolg van de inspraak**

Op dit moment werkt de projectorganisatie het Voorlopig Ontwerp verder uit, en zijn de onderzoeken in het kader van de milieueffectrapportage in uitvoering. Naar verwachting zijn de resultaten hiervan in het tweede kwartaal van 2012 bekend. Volgens planning presenteert de minister van Infrastructuur en Milieu het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) en het MER in het derde kwartaal van 2012. Dit gaat vervolgens de inspraak in, wat betekent dat iedereen zienswijzen kan indienen. Deze reacties vormen input voor de ontwikkeling van de definitieve Tracé Besluit (TB). Dit besluit neemt de minister volgens de huidige planning in het tweede kwartaal van 2013. Iedereen die een zienswijze heeft ingediend op het OTB kan hier - als men dit wil - beroep tegen aantekenen bij de Raad van State.

## 2. Vluchtstrook/vluchthaven

### 2.1 Zienswijzen

De heer *Buiter* vindt het een goed idee om de vluchtstrook als weefvak in te richten. Hij benadrukt daarbij dat er een nieuwe vluchtstrook langs het weefvak aangelegd moet worden, zodat automobilisten daar in geval van calamiteiten gebruik van kunnen maken. Hij vindt dit belangrijk voor zowel de doorstroming als voor de veiligheid, omdat het gaat om een klein maar zeer druk stuk weg. Ook de heer *Verment* vraagt of er naast de weefvakken ruimte komt voor enkele “vluchthavens”.

### 2.2 Reactie

Zoals is aangegeven in de aanvullende Kennisgeving, zijn de weefvakken nodig om het doorgaand verkeer en het bestemmingsverkeer op een veilige manier op de ringweg te kunnen afwikkelen. Het is nu nog niet mogelijk om aan te geven of er een vluchtstrook of vluchthavens worden aangelegd. Dit wordt bepaald in de verdere uitwerking van het ontwerp. Daarbij staat een veilige situatie in geval van calamiteiten en de bereikbaarheid voor hulpdiensten voorop.

## 3. Snelheid

### 3.1 Zienswijzen

De heer *Verment* is tevreden over de verlaging van de snelheid op het betreffende wegvak van 120 km/u naar 100 km/u. Hij wil graag weten of op de plekken waar nu een maximum snelheid van 70km/u geldt dit ook in de toekomst gehandhaafd blijft. De heer *Wouterse* vindt dat de veiligheid bij een maximum snelheid van 100 km/u onvoldoende gewaarborgd is. Dit omdat de vluchtstrook vervalt en het betreffende stuk weg een overgang is van snelweg naar rondweg. Een lagere snelheid zou de veiligheid ten goede komen, zeker gezien het feit dat OV-bussen ook over de derde rijbaan rijden.

### 3.2 Reactie

In de toekomst geldt voor de hoofdrijbaan een maximum snelheid van 80 km/u. Voor de parallelbanen geldt een maximum snelheid van 50 km/uur, of – waar de plaatselijke situatie dat toelaat – 70 km/uur. Reden om de maximum snelheid op de doorgaande rijksweg met 10 km/u te verhogen is dat dit de doorstroming van het verkeer bevordert. De weg kan daarbij zodanig aangelegd worden dat deze aan de eisen van verkeersveiligheid voldoet. Een andere belangrijke reden is dat het rijk vanuit het oogpunt van veilig gebruik de autowegen landelijk op dezelfde wijze wil vormgeven.



## 4. Geluid en lucht

### 4.1 Zienswijzen

De heer *Buiter* vraagt wat de gevolgen zullen zijn op dit stuk weg voor fijnstof en geluid bij snelheden van 70 km/u, 100 km/u en 120 km/u. Hij stelt voor om de metingen bij deze drie snelheden te verrichten.



Kaart 2: Westelijke deel van de zuidelijke ringweg: tussen Hoogkerk en Vrijheidsplein

De heer *Van de Water* geeft aan dat het verkeer in beide richtingen op de A7 tussen de afritten Hoogkerk en het Vrijheidsplein al een aantal jaar zorgt voor continue niet acceptabele geluidsoverlast in het noordelijk deel van de woonwijk Piccardthof. De *Commissie Geluidsoverlast A7* voegt toe dat vóór de wijziging van de A7 ter hoogte van het Vrijheidsplein al jaren sprake was van ernstige geluidhinder, en dat dit na de aanpassing zeer sterk is toegenomen. *Bewonersvereniging Piccardthofplas* heeft dit meerdere malen bij de gemeente aangegeven, maar zonder resultaat. Ook mevrouw *Van der Waaij* vreest dat de overlast alleen maar erger zal worden en dat de geluidsoverlast onvoldoende wordt meegenomen in het proces.

De heer *Van de Water* vindt dat de tot nu toe gehanteerde werkwijze om de geluidsbelasting te bepalen niet voldoet aan de wetenschappelijke criteria voor betrouwbaar onderzoek. Hij verwacht van de milieueffectrapportage dat:

1. De verandering van de geluidsbelasting ten opzichte van de situatie bij de aanleg van de wijk in 1999/2000 wordt bepaald, en dat niet de huidige situatie als uitgangspunt wordt genomen. Hierbij wordt verwezen naar het bestemmingsplan 1999, bijlage 3 akoestisch onderzoek.
2. De volledige gevolgen staan opgenomen van de geluidsbelasting, die ontstaat door verhoogde verkeersstromen op bestaande en aan- en afvoerwegen waarbinnen de Piccardthof ligt opgesloten.

3. Daadwerkelijke geluidsmetingen worden uitgevoerd door een betrouwbare instantie.
4. Er maatregelen worden bepaald om de totale geluidsbelasting van de A7 voor de wijk tot het wettelijk aanvaardbaar niveau terug te brengen. Dit heeft de gemeente Groningen bij de verkoop van de kavels in de verkoopbrochure toegezegd.

Mevrouw *Van der Waaij*, de *Bewonersvereniging Piccardthofplas* en de *Commissie Geluidsoverlast A7* onderschrijven bovenstaande punten 1, 3 en 4. De *Commissie Geluidsoverlast A7* verwijst naar het onderzoek dat akoestisch bureau NNA in opdracht van de gemeente Groningen heeft uitgevoerd naar aanleiding van de aanhoudende klachten over geluidsoverlast. De commissie vindt dat in het onderzoek te veel (onjuiste) aannames en diverse omissies zitten en wil niet dat dit rapport in de milieueffectrapportage van het project Aanpak Ring Zuid gebruikt wordt.

Verder benadrukt de *Commissie Geluidsoverlast A7* dat effecten zoals weerkaatsing op gebouwen in veldonderzoeken meegenomen moeten worden in de advisering over maatregelen. Ook de heer *Wouterse* vindt dat er daadwerkelijke geluidsmetingen gedaan moeten worden om het kaatsen en dragen van het geluid ten opzichte van de verkeersmodellen te toetsen.

De *Commissie Geluidsoverlast A7* wil dat alle gevolgen voor de volksgezondheid meegenomen moeten worden in de milieueffectrapportage, dus ook van fijnstof. Ook mevrouw *Van der Waaij* vindt het onderdeel fijnstof van groot belang.

#### 4.2 Reactie

Nu de projectgrens is verschoven, maakt het wegvak Hoogkerk-Laan Corpus den Hoorn deel uit van de milieueffectrapportage. Dit betekent dat dit wegvak ook onder het onderzoeksgebied van de lucht- en geluidsonderzoeken valt. De onderzoeken gebeuren op basis van de maximum snelheden die hier daadwerkelijk gaan gelden. Berekeningen op basis van andere snelheden zijn niet aan de orde.

Wettelijk is voorgeschreven dat met behulp van rekenmodellen wordt bepaald of de normen in de Wet geluidhinder (geluid) en de Wet milieubeheer (lucht) niet wordt overschreden. Dit betekent dat de effecten voor geluid in het kader van de milieueffectrapportage niet worden gemeten, maar worden berekend. Dit gebeurt op basis van uniforme wettelijk vastgelegde onderzoeksmethoden (vuistregels en modellen). Immers, de ombouw van de zuidelijke ringweg is een nog niet bestaande situatie, zodat metingen feitelijk niet mogelijk zijn. Het uitvoeren van berekeningen is de gebruikelijke werkwijze waarmee besluitvorming rondom aanpassingen of aanleg van nieuwe Rijkswegen wordt onderbouwd.

Het is ons bekend dat bewoners van de Piccardthofplas en de Buitenhof de gemeente al diverse keren hebben gemeld dat zij geluidsoverlast ondervinden. In dit kader kunnen wij aangeven dat dat het project Aanpak Ring Zuid moet voldoen aan geldende wet- en regelgeving voor wegverkeerslawaaï. Op dit moment is dit de Wet geluidhinder. Hierin zijn normen opgenomen ten aanzien van geluid, waaraan bij de aanleg of reconstructie van wegen moet worden voldaan. Bij de reconstructie van een rijksweg is Rijkswaterstaat verplicht ervoor te zorgen dat het geluidniveau op de aanliggende woningen afgerond met niet meer dan 2 decibel (dB) toeneemt.

Om de gevolgen van de ombouw van de zuidelijke ringweg voor het aspect geluid te bepalen, wordt een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Dit akoestisch onderzoek staat helemaal los van het NAA-onderzoek waar de *Commissie Geluidsoverlast A7* naar verwijst.

Uitgangspunt voor de berekeningen in het akoestisch onderzoek is de eindsituatie van de vorige ombouw van de zuidelijke ringweg Groningen. Het onderzoek gebeurt door de geluidssituatie in het jaar voorafgaand aan de ombouw te vergelijken met de situatie tien jaar na de openstelling van de gereconstrueerde weg.

De wegen binnen de projectgrens worden meegenomen in het akoestisch onderzoek. Voor de milieueffectrapportage wordt de geluidsbelasting ook onderzocht voor wegen waar de verkeersbelasting (intensiteit) met meer dan 30% toeneemt of met 20% afneemt, waarbij de toe- of afname wel verklaarbaar gerelateerd moet zijn aan het project. Als het oppervlak van een geluidsscherm of gebouw reflecterend is, dan vormt deze eigenschap input voor het akoestisch rekenmodel.

Op basis van het uitgevoerde akoestisch onderzoek zullen we, indien nodig, geluidswerende maatregelen en/of geluidswerende voorzieningen in het ontwerp meenemen. Welke maatregelen dit zijn kunnen we nu nog niet aangeven. Dit is afhankelijk van de grootte van het knelpunt en de situatie ter plaatse. Voorbeelden van maatregelen zijn geluidreducerend asfalt, geluidsschermen/geluidswallen of gevelisolatie. Mocht bijvoorbeeld geluidsisolatie voor specifieke panden noodzakelijk blijken, dan wordt dat toegepast.

Ook voor het aspect luchtkwaliteit is het wettelijk voorgeschreven om de gevolgen van de ombouw van de zuidelijke ringweg te berekenen volgens een voorgeschreven onderzoeksmethodiek. In dit onderzoek bekijken we de concentratie NO<sub>2</sub> en de concentratie PM<sub>10</sub> op maximaal 10 meter uit de wegrand. NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub> zijn de maatgevende luchtverontreinigende stoffen in Nederland. Daarbij beantwoorden we de vraag of er sprake zal zijn van een toename van de stoffen en zo ja, of dit binnen de wettelijke normen blijft. Daarnaast wordt een kwalitatieve uitspraak over de concentratie fijnstof (PM<sub>2,5</sub>) gedaan. Wanneer uit het onderzoek blijkt dat de concentraties vervuilende stoffen na de ombouw boven de wettelijke grenswaarden komen te liggen, dan nemen wij vooraf maatregelen om de luchtkwaliteit zodanig te verbeteren dat na de ombouw voldaan gaat worden aan de wettelijke normen.

#### **4.3 Geluid: aanpassing Wet milieubeheer**

Op dit moment wordt voor rijkswegen gewerkt aan een nieuwe systematiek voor geluidhinder door wegverkeerslawaai, onder de naam SWUNG (Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidsbeleid). Deze systematiek wordt onderdeel van de Wet milieubeheer, waarmee de toepassing van de Wet geluidhinder voor infrastructurele maatregelen aan rijkswegen komt te vervallen. Het is nog niet bekend wanneer deze nieuwe systematiek zal ingaan, zodat we ook nog niet weten of het project Aanpak Ring Zuid er wel of niet onder valt. Als dit wel zo is, dan moeten de geluidsberekeningen voor de A7 op basis van de nieuwe wetgeving uitgevoerd worden. Het instrumentarium hiervoor is nog niet beschikbaar. Er zijn dus ook nog geen uitspraken te doen over de gevolgen hiervan.

De huidige wetgeving wordt ervaren als ontoegankelijk en complex. SWUNG wordt ingevoerd om de duidelijkheid te vergroten. Daarnaast heeft de nieuwe wet ook betrekking op geluidsbelasting die op bestaande wegen toeneemt ten gevolge van de autonome groei van het wegverkeer, en biedt bescherming voor de mensen die in de omgeving van dergelijke wegen wonen. De wet betekent de volgende veranderingen:

- Aan weerszijden van de rijkswegen worden referentiepunten vastgelegd, en per punt wordt een geluidsproductieplafond (GPP) vastgesteld, die aangeven hoeveel geluid een weg maximaal mag produceren.
- Het geluid langs ALLE rijkswegen wordt jaarlijks onderzocht, niet alleen nieuwe of aangepaste wegen.
- Deze monitoring vindt plaats aan de hand van de nieuwe geluidproductieplafonds (GPP's).
- In het onderzoek wordt per referentiepunt berekend of het GPP wordt overschreden. Als dit zo is, dan moet de wegbeheerder een aanvullend akoestisch onderzoek rondom dit punt uitvoeren (vergelijkbaar met mer-onderzoek). Op basis van dit onderzoek worden eventueel geluidwerende maatregelen gerealiseerd.

De wet wordt in fasen aangepast. SWUNG 1 is alleen van toepassing op de rijksinfrastructuur. Voor provinciale en gemeentelijke wegen blijft de huidige wet Geluidhinder voorlopig van toepassing.

# Index

<i>Bewonersvereniging Piccardthofplas</i> .....	8, 9
<i>Buiter</i> .....	6, 8
<i>Commissie Geluidsoverlast A7</i> .....	8, 9, 10
<i>Van de Water</i> .....	8
<i>Van der Waaij</i> .....	8, 9
<i>Verment</i> .....	6, 7
<i>Wouterse</i> .....	7, 9

**Aanpak Ring Zuid** maakt Groningen klaar voor morgen

