

Zienswijzenrapport

Kennisgeving

Juni 2011

Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen



Zienswijzenrapport Kennisgeving

Juni 2011

Nota van beantwoording naar aanleiding van de ingediende reacties op de kennisgeving van het voornemen tot het opstellen van een project-MER voor A7/N7, Zuidelijke Ringweg Groningen (fase 2)

Samenvatting

Dit rapport gaat over de zienswijzen die 94 personen, bewonersorganisaties en bedrijven hebben ingediend naar aanleiding van de Kennisgeving van de minister van Infrastructuur en Milieu om een project-MER (milieueffectrapportage) op te stellen voor de tweede fase van het project Aanpak Ring Zuid. De indieners uiten hun zorgen, stellen vragen en doen suggesties. In deze samenvatting vindt u in grote lijnen de zienswijzen (*cursief*) en de bestuurlijke reactie erop. De zienswijzen zijn gerangschikt onder verschillende thema's.

In het rapport staan de zienswijzen uitvoeriger beschreven, met de namen van de indieners en de uitgebreide reactie van de minister erbij. Deze reactie is opgesteld in nauwe samenwerking met de stuurgroep Aanpak Ring Zuid, waarin Rijkswaterstaat, de provincie Groningen en de gemeente Groningen vertegenwoordigd zijn.

1. Verkeer

Bij sommige indieners bestaat twijfel of het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) wel de juiste oplossing is voor de bereikbaarheidsproblemen van de stad en de regio. Enkelen doen de suggestie om de oplossing in het openbaar vervoer en voorzieningen voor fietsers en voetgangers te zoeken.

Uit de eerder gemaakte analyse in de verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 komt naar voren dat de richting waarvoor nu is gekozen (het BVA) de problematiek oplost. De uitwerking van het BVA in een concreet tracé gebeurt op basis van zorgvuldig onderzoek in de milieueffectrapportage (m.e.r.) naar de effecten op de omgeving. Onderzoeksthema's zijn Verkeer, Geluid & Luchtkwaliteit, Natuur, Water & Bodem en Ruimtelijke Kwaliteit.

De huidige capaciteit van het openbaar vervoer en voorzieningen voor fietsers en voetgangers is niet voldoende om de bereikbaarheidsproblemen op te lossen. Daarom heeft de provincie Groningen samen met andere wegbeheerders een bereikbaarheidsstrategie voor de regio Groningen-Assen uitgewerkt. Deze omvat een integraal maatregelenpakket voor auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer.

1.1 Snelheid, doorstroming, op- en afritten en parallelwegen

Een aantal indieners stelt vragen over de maximum snelheid, het aantal rijbanen, de doorstroming van het verkeer, op- en afritten en parallelwegen. Men maakt zich zorgen over hoe dit in de praktijk vormgegeven gaat worden, en of dit geen nieuwe problemen veroorzaakt. Daarbij doet men suggesties voor de uitwerking van het tracé.

In de m.e.r. onderzoeken we de doorstroming en verkeersafwikkeling zoals die plaatsvindt bij de invoering van het BVA, zowel op de hoofdrijbaan als op de parallelwegen. Dit gebeurt op basis van actuele gegevens en met landelijk vastgestelde verkeersmodellen. De resultaten gebruiken we bij het ontwerpen van het tracé. Daarbij onderzoeken we ook de suggesties die indieners hebben aangedragen, o.a. over de westkant van het tracé, de ontsluiting van de Eemspoort en de bereikbaarheid van de zuidelijke stadswijken. Wat betreft de snelheid op het tracé is in het BVA op de hoofdrijbaan 80 km/uur het uitgangspunt. Voor de parallelbanen geldt een maximum snelheid van 50 km/uur, of – waar de plaatselijke situatie dat toelaat – 70 km/uur. Bij de uitwerking van het ontwerp wordt de toegestane snelheid nader bepaald.

1.2 Middenstand

Er zijn middenstanders die zich zorgen maken over hun bereikbaarheid, niet alleen tijdens de werkzaamheden, maar ook daarna.

Dit is een continu aandachtspunt voor de projectorganisatie. Mochten bedrijven, maar ook bewoners, uiteindelijk toch onevenredig nadeel ondervinden van de ombouw van de zuidelijke ringweg, dan bestaan er wettelijke mogelijkheden tot compensatie. In beginsel is hier sprake van nadat het Tracébesluit is genomen.

1.3 Verkeersveiligheid

Veel indieners vragen nadrukkelijk aandacht voor de verkeersveiligheid.

Verkeersveiligheid is een van de redenen om met de zuidelijke ringweg aan de slag te gaan. Het is dan ook een belangrijk punt in de m.e.r. en bij de uitwerking van het ontwerp.

1.4 Bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden

Bij zowel grote bedrijven en middenstand als bij particulieren bestaan zorgen over de bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden aan de zuidelijke ringweg.

Centraal uitgangspunt is dat de stad en de regio bereikbaar blijven tijdens de ombouw van de zuidelijke ringweg Groningen. Hinder en overlast zijn niet te vermijden, maar moeten op een acceptabel niveau blijven. Om dit te realiseren stellen we een bereikbaarheidsplan op, in goed overleg met bewoners, bedrijven en weggebruikers. Het plan moet ervoor zorgen dat er zo weinig mogelijk extra files en ongewenst sluipverkeer ontstaan, en dat het verkeersveilig is. De omleidingroutes worden getoetst op capaciteit en berijdbaarheid. Het plan wordt afgestemd op de periode van uitvoering van andere grote projecten in en rond Groningen, zoals de RegioTram bouwactiviteiten aan de Grote Markt en bij CiBoGa en ontwikkelingen bij Stationsgebied Zuid. De projectorganisatie zal uitvoerig en op tijd communiceren over het plan, de gevolgen ervan en de omleidingsroutes.

2. Geluid en luchtkwaliteit

Indieners zijn bezorgd over nadelige gevolgen van de ombouw van de zuidelijke ringweg op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. Men vraagt zich af of wel voldaan kan worden aan de wettelijke landelijke en Europese normen op dit gebied.

Het ontwerp tracé moet voldoen aan alle geldende Nederlandse en Europese normen voor geluid en luchtkwaliteit. In de milieueffectrapportage worden onderzoeken uitgevoerd naar de effecten van de aanpassingen op geluid en luchtkwaliteit. Als hieruit blijkt dat er knelpunten ontstaan, dan moeten er aanpassingen doorgevoerd worden, zodat wordt voldaan aan de wet- en regelgeving.

2.1 Geluid

Men vraagt naar en draagt ideeën aan voor geluidswerende maatregelen. Ook vragen indieners naar de omvang van het onderzoeksgebied.

Om het effect voor het aspect geluid te bepalen, wordt in de m.e.r. een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Op basis van de resultaten van dit onderzoek nemen we indien nodig geluidswerende maatregelen en/of leggen we geluidswerende voorzieningen aan. Welke maatregelen dit zijn kunnen we nu nog niet aangeven. Dit is afhankelijk van de grootte van het knelpunt en de situatie ter plaatse. De omvang van het onderzoeksgebied van het akoestisch onderzoek wordt bepaald op basis van de grenzen van het projectgebied. Deze grenzen zijn pas bekend als het definitieve wegontwerp beschikbaar is.

2.2 Lucht

Indieners vinden het belangrijk dat de gevolgen voor de luchtkwaliteit niet alleen via rekenmodellen worden vastgesteld, maar dat deze ook in de praktijk worden gemeten, met meerdere meetpalen. Ook voor de luchtkwaliteit vraagt men naar maatregelen om te voorkomen dat de wettelijke grenswaarden worden overschreden.

Het is de verwachting dat ook na de ombouw van de zuidelijke ringweg de luchtkwaliteit blijft voldoen aan de wettelijke normen. Het is wettelijk voorgeschreven om in de milieueffectrapportage het effect op de luchtkwaliteit te onderzoeken volgens een voorgeschreven onderzoeksmethodiek, en dit gaan we dan ook doen. Wanneer uit de berekeningen blijkt dat de concentraties vervuilende stoffen na de ombouw toch boven de wettelijke grenswaarden komen te liggen, dan nemen wij vooraf maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren zodat na de ombouw voldaan wordt aan de wettelijke normen.

Ook voor het thema lucht geldt dat de grenzen van het onderzoeksgebied pas bekend zijn als het definitieve wegontwerp beschikbaar is.

Diverse indieners van zienswijzen spreken de wens uit de luchtkwaliteit niet alleen te berekenen, maar ook via meetpalen te meten. Het berekenen van de luchtkwaliteit door middel van uniforme standaard rekenmethoden (luchtmodellen en vuistregels) is de gebruikelijke werkwijze waarmee besluitvorming rondom aanpassingen of aanleg van nieuwe Rijkswegen wordt onderbouwd. Met betrekking tot de zuidelijke rondweg zal niet van deze werkwijze worden afgeweken, zodat geen lokale meetpunten aan het onderzoek worden toegevoegd. Het staat de gemeente Groningen overigens vrij om op eigen verantwoordelijkheid en kosten nader onderzoek te doen met meetpalen. De gemeente kan dan ook met het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) bezien of meetpalen aanvullende informatie opleveren.

2.3 Gezondheid en leefbaarheid

Uit de zienswijzen komt naar voren dat er zorgen zijn over gevolgen voor de gezondheid en de leefbaarheid.

Bij de uitwerking van het BVA zal aandacht zijn voor deze onderwerpen. In de milieueffectrapportage komen deze aspecten aan de orde in de relatie tot het onderzoek naar geluid, luchtkwaliteit, natuur, verkeersveiligheid en ruimtelijke inpassing. Verder nemen we contact op met de GGD, en gaan we in gesprek over hoe de medisch milieudeskundigen van de GGD de projectorganisatie, maar ook de omwonenden kunnen informeren en adviseren over de milieu-gezondheidsaspecten en de risico's. Bij de uitwerking van het BVA is dit een belangrijk aandachtspunt.

3. Natuur, water en bodem

De zienswijzen gaan met name over het thema natuur. Men vraagt aandacht voor het behoud van flora, fauna en groen, onder andere met verwijzing naar de groenstructuurvisie Groene Pepers van de gemeente Groningen. Ook vraagt men naar compensatie voor groen dat gaat verdwijnen. Een ander vraagpunt zijn de gevolgen van trillingen tijdens de bouw voor de omringende bebouwing.

Gevolgen voor de natuur en wettelijk beschermde soorten worden onderzocht in de milieueffectrapportage. Daarbij komen ook de effecten op de basisgroenstructuur en de stedelijke ecologische structuur van de stad Groningen, zoals vastgelegd in de groenstructuurvisie Groene Pepers, aan de orde. In de groenstructuurvisie is ook bepaald dat er een uiterste inspanningsverplichting moet plaatsvinden om (waardevol) groen te behouden en/of te versterken. Lukt dat niet en er moet toch worden gekapt of verplant, dan moet dit goed worden onderbouwd. Daarbij moet worden aangegeven wat wordt verwijderd en waar er wordt gecompenseerd. Een 1:1 compensatie van het eventueel verloren groen is noodzakelijk.

Onderzoek naar mogelijke bouwtechnische effecten tijdens de werkzaamheden maakt deel uit van de m.e.r.

4. Ruimtelijke kwaliteit

Er zijn verschillende opmerkingen gemaakt over de inpassing van het project in de omgeving. Zo vraagt men aandacht voor barrièrewerking en visuele hinder, en doet men suggesties voor de praktische toepassing van de deksels. Ook het thema parkeren komt aan de orde. Verder wordt gevraagd welke huizen gesloopt moeten worden.

Ruimtelijke kwaliteit is een belangrijk thema's in de m.e.r. en bij het ontwerpproces. De suggesties die indieners hebben gedaan onderzoeken we daarbij. Verder is er aandacht voor de punten die in zienswijzen zijn aangedragen, zoals de aansluiting van het wegontwerp op de omgeving, de ruimtelijke kwaliteit van de zuidelijke ringweg (inclusief voorzieningen), de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte langs de ring, de visuele hinder en barrièrewerking en de effecten op landschappelijke en stedelijke gebieden.

Ook brengen we de effecten op het gebied van sloop en/of eventueel gedwongen vertrek van bewoners en bedrijven in kaart. Definitieve duidelijkheid hierover is er als het Tracébesluit onherroepelijk is. Dat is volgens het plan aan het eind van het vierde kwartaal van 2013.

5. Procedure

Er zijn indieners die vinden dat het BVA onvoldoende is onderbouwd, en dat er te weinig aandacht is voor mogelijke alternatieve oplossingen en varianten. Veel indieners pleiten toch een tunnelvariant door te voeren of in elk geval opnieuw te onderzoeken of ondertunneling mogelijk is. Verder trekt men in twijfel of het project wel onder de verkorte tracéwetprocedure valt. Ook rijst de vraag of compensatie mogelijk is voor schade aan/waardeverlies van woningen.

In de fasen die vooraf gingen aan de vaststelling van het BVA, zijn tussen 1998 en 2009 diverse alternatieven in voorstudies opgesteld en beoordeeld. Het is niet nodig om in deze fase nog meer alternatieven te onderzoeken, omdat de zuidelijke ringweg Groningen is opgenomen in bijlage II van de Crisis- en herstelwet (Chw), die sinds 31 maart 2010 van kracht is. Deze wet is bedoeld om projecten met een groot effect op de werkgelegenheid of de economie sneller uit te kunnen voeren. Voorwaarde bij het opstellen van de wet was dat deze niet ten koste mag gaan van een zorgvuldige besluitvoering. Bij het ontwerp van het tracé en de dialoog met de betrokken partijen is en blijft dit nadrukkelijk ons uitgangspunt.

De tunnelvariant is samen met andere alternatieven bekeken in de vorige fase van het project. Daaruit bleek dat deze variant, binnen de beschikbare financiële middelen geen oplossing biedt voor de geconstateerde problemen.

Het project valt inderdaad onder de verkorte tracéwetprocedure. Reden is dat het gaat om de ombouw van een bestaande rijksweg en niet om nieuwe aanleg.

Eén van de doelen van het plan is een goede leefbaarheid in de buurten. De verwachting is dat veel omwonenden er in dat opzicht op vooruit zullen gaan. Voor sommige bewoners kunnen de veranderingen ook een achteruitgang inhouden. Als dat nadeel onevenredig groot is, kunnen bewoners in aanmerking komen voor een schadevergoeding. Over de invulling hiervan komt duidelijkheid als het tracé verder is uitgewerkt.

6. Communicatie en dialoog

Veel inzenders van zienswijzen geven aan dat zij geïnformeerd willen worden over en betrokken willen worden bij de plannen voor de ombouw van de ringweg.

Wij streven naar een project dat verbeteringen biedt voor zoveel mogelijk organisaties en personen, en maatschappelijke overlast en schade zoveel mogelijk beperkt. Dat willen wij bereiken door goede

communicatie en door suggesties en zorgen van betrokkenen zo veel mogelijk te betrekken bij de planuitwerking.

Informeren gebeurt via de nieuwe website www.aanpakringzuid.nl, een digitale nieuwsbrief, en een huis-aan-huis informatiekrant die uitkomt bij de drie mijlpalen van het project:

1. De presentatie van het Voorlopig Ontwerp eind november 2011.
2. De presentatie van het Ontwerp Tracébesluit en het Milieu Effect Rapport (OTB/MER) derde kwartaal 2012.
3. De presentatie van het Tracébesluit, in het tweede kwartaal van 2013.

Rond deze mijlpalen organiseren wij ook informatiebijeenkomsten. Daarnaast organiseren we een informatiemarkt in de eerste helft van juli 2011, waar we betrokkenen en belangstellenden een aantal voorstudies over het ontwerp van het tracé presenteren en vragen om een reactie.

Partijen betrekken doen we via vier platforms voor bewonersorganisaties, bedrijven, weggebruikers en individuele belangstellenden. Indieners die betrokken willen worden, hebben wij hiervoor benaderd. De projectorganisatie informeert deze platforms over de voortgang van de planuitwerking, en consulteert de platforms over vragen die ze daarbij tegenkomt. De suggesties van de platforms worden betrokken bij de planuitwerking.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	10
Inleiding en leeswijzer	14
1. Wie doet wat?	14
2. Zienswijzen	14
3. Het besluitvormingsproces en de mogelijkheden om te reageren.....	14
4. Welke procedure wordt gevolgd?.....	15
5. Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA).....	15
6. Waarom dit zienswijzenrapport?.....	15
7. Wat staat er in dit rapport?	16
8. Leeswijzer.....	16
1. Verkeer	20
1.1 Algemeen	20
1.1.1 Openbaar vervoer	20
1.1.2 Afspraken werkgevers	20
1.1.3 Reactie Verkeer algemeen.....	21
1.2 Verkeersprognoses	22
1.2.1 Snelheid en doorstroming	22
1.2.2 Aantal rijbanen	24
1.2.3 Op- en afritten en parallelwegen	24
1.2.4 Fietsers en voetgangers.....	26
1.2.5 Middenstand.....	26
1.2.6 Reactie Verkeersprognoses	27
1.3 Verkeersveiligheid.....	28
1.3.1 Reactie Verkeersveiligheid	29
1.4 Bereikbaarheid tijdens de ombouw.....	29
1.4.1 Bereikbaarheidsplan	29
1.4.2 Afstemming.....	30
1.4.3 Reactie Bereikbaarheid tijdens de ombouw.....	30
2. Geluid en luchtkwaliteit	34
2.1 Algemeen	34
2.1.1 Onderzoek.....	34
2.1.2 Reactie Geluid en Luchtkwaliteit Algemeen.....	36
2.2 Geluid	36
2.2.1 Wettelijke normen.....	36
2.2.2 Onderzoek.....	37
2.2.3 Gewenste maatregelen	38
2.2.4 Reactie Geluid.....	39
2.3 Luchtkwaliteit.....	40
2.3.1 Wettelijke normen.....	40
2.3.2 Onderzoek.....	41
2.3.3 Gewenste maatregelen	41
2.3.4 Reactie Luchtkwaliteit	41

2.4 Gezondheid en leefbaarheid.....	42
2.4.1 Gezondheid.....	42
2.4.2 Leefbaarheid.....	43
2.4.3 Reactie Gezondheid en Leefbaarheid.....	44
3. Natuur, water en bodem.....	48
3.1 Natuur.....	48
3.1.1 Flora en fauna.....	48
3.1.2 Licht.....	49
3.1.3 Onderzoek.....	49
3.2 Water.....	50
3.3 Cultuurhistorie en archeologie.....	50
3.4 Tijdelijke civiele effecten tijdens de bouw.....	50
3.5 Reactie Natuur, Water en Bodem.....	50
4. Ruimtelijke kwaliteit.....	54
4.1 Ruimtelijke inpassing.....	54
4.1.1 Dekfels.....	54
4.1.2 Barrièrewerking.....	54
4.1.3 Visuele hinder.....	55
4.1.4 Overige zaken.....	55
4.2 Ruimtegebruik.....	56
4.3 Reactie Ruimtelijke Kwaliteit.....	56
5. Procedure.....	60
5.1 Bestuurlijke Voorkeursalternatief.....	60
5.2 Tunnelvariant.....	61
5.3 Verkorte Tracéwetprocedure en Crisis- en herstelwet.....	63
5.4 Schade/waardeverlies woningen.....	63
5.5 Suggesties.....	63
5.6 Reactie Procedure.....	64
6. Communicatie en dialoog.....	70
6.1 Informatie.....	70
6.2 Erbij betrekken.....	71
6.3 Reactie Communicatie en Dialoog.....	71
Index van indieners van zienswijzen.....	74

Inleiding en leeswijzer





Inleiding en leeswijzer

Dit rapport gaat over de zienswijzen die zijn ingediend naar aanleiding van het voornemen (*Kennisgeving*) van de minister van Infrastructuur en Milieu om een project-MER (Milieu Effect Rapport) op te stellen voor de tweede fase van het project Aanpak Ring Zuid. Dat wil zeggen: een onderzoek naar de gevolgen van de ombouw van deze weg voor haar omgeving.

1. Wie doet wat?

De minister van Infrastructuur en Milieu is namens het Rijk het bevoegd gezag voor de ZRG. Dit betekent dat de minister de besluiten neemt over dit project. Rijkswaterstaat voert het project voor de minister uit. Omdat het project consequenties heeft voor de provincie Groningen en de gemeente Groningen, werkt het Rijk nauw samen met de provincie Groningen en de gemeente Groningen. Samen vormen zij de stuurgroep Aanpak Ring Zuid. In de stuurgroep zitten de directeur van Rijkswaterstaat Noord Nederland en de gedeputeerde en de wethouder die Verkeer en Vervoer in portefeuille hebben. Voor de planuitwerking van het project is de projectorganisatie "Aanpak Ring Zuid" geformeerd. De projectorganisatie handelt namens het Rijk, de provincie Groningen en de gemeente Groningen, en is ook verantwoordelijk voor de coördinatie van het MER-onderzoek. Dit zienswijzenrapport is opgesteld door de minister van Infrastructuur en Milieu, in nauwe samenspraak met de stuurgroep ZRG.

2. Zienswijzen

Dit rapport bevat een samenvatting van de zienswijzen die 94 personen, organisaties en bedrijven hebben ingediend, en de reacties daarop, waarbij wordt aangegeven hoe deze zienswijzen kunnen worden benut bij de milieueffectrapportage (m.e.r.) en bij het ontwerp van het tracé.

Wat gaat de projectorganisatie doen met de ingediende zienswijzen? Hoe gaan we de wensen en zorgen van inwoners en organisaties die een zienswijze hebben ingediend betrekken bij de milieueffectrapportage en de verdere planuitwerking? Daarover gaat dit rapport, dat de nota van beantwoording op de ingediende zienswijzen vormt.

3. Het besluitvormingsproces en de mogelijkheden om te reageren

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft de Kennisgeving gepubliceerd op 23 december 2010. De Kennisgeving markeert het begin van de fase van de planuitwerking. Deze fase heeft tot doel de documenten te maken die over enkele jaren de wettelijke basis vormen voor de ombouw van de zuidelijke ringweg. Dat zijn, in volgorde, een Ontwerp Tracébesluit met een Milieu Effect Rapport (OTB/MER) en het uiteindelijke Tracébesluit. In het Tracébesluit komt te staan hoe de vernieuwde weg eruit gaat zien, en hoe deze wordt ingepast in de omgeving.

In de eerste helft van juli 2011 presenteren wij een aantal voorstudies over het ontwerp van het tracé, waarbij we om een reactie vragen van betrokkenen. Naar verwachting is eind november 2011 het Voorlopig Ontwerp klaar voor het hele tracé. Daarover gaan we eveneens in de platforms en in een informatiebijeenkomst van gedachten gaan wisselen. Na het Voorlopig Ontwerp volgt een definitief OTB/MER, dat naar verwachting in het derde kwartaal van 2012 gereed is. Ook daarover zal de projectgroep in gesprek gaan met de verschillende betrokken partijen. Bovendien vindt er dan

een formele inspraakronde plaats, waarin iedereen een zienswijze in kan dienen. Alle reacties en zienswijzen worden meegewogen in het uiteindelijke Tracébesluit.

Het streven is dit het tweede kwartaal van 2013 gereed te hebben. Daarna volgt de publicatie van dit Tracébesluit, met mogelijkheid tot beroep bij Raad van State. Volgens dit tijdschema zal het Tracébesluit eind 2013 onherroepelijk zijn.

4. Welke procedure wordt gevolgd?

Voor de besluitvorming over de aanpassing van de zuidelijke ringweg Groningen wordt de verkorte Tracéwet-procedure gevolgd. Deze procedure is van toepassing omdat het gaat om de wijziging van een bestaande rijksweg en niet om nieuwe aanleg. Daarnaast wordt een Milieu Effect Rapport (MER) opgesteld, waarin de effecten van de ombouw van de zuidelijke ringweg inzichtelijk worden gemaakt. De Aanpak Ring Zuid is opgenomen in bijlage 2 van de Crisis- en herstelwet (Chw)¹, die sinds 31 maart 2010 van kracht is. Dit heeft tot gevolg dat de planstudie betrekking heeft op één alternatief, het BVA. Daarnaast is bepaald dat het inwinnen van advies bij de Commissie m.e.r.² niet verplicht is.

5. Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA)

De fase van planuitwerking volgt op de vaststelling van het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA), die het Rijk, de provincie Groningen en de gemeente Groningen op 10 november 2009 hebben bekrachtigd met een bestuursovereenkomst. De beslissing om echt te starten met het project is genomen op 18 december 2009.

Het BVA is het plan voor de aanpak van de zuidelijke ringweg waar de voorkeur van de drie overheden naar uitgaat. Het BVA volgt uit de verlengde verkenning die in 2009 is uitgevoerd. Het plan gaat uit van een oplossing op het bestaande tracé van de zuidelijke ringweg. Het is een combinatie van drie alternatieven die in de verkenningsfase zijn gepresenteerd: weg op palen, verdiepte ligging en parallelstructuur. De bestuurders zijn tot het BVA gekomen op basis van de onderzoeken naar de gepresenteerde oplossingsvarianten, de uitkomsten van de raadplegingfase, een studie van een stedenbouwkundig bureau en het advies van het kwaliteitsteam van de bouwmeesters van de drie samenwerkende overheden Rijk, provincie Groningen en gemeente Groningen.

6. Waarom dit zienswijzenrapport?

De procedure voor de manier waarop de overheid de ingediende zienswijzen behandelt is "vormvrij". Dat wil zeggen dat hier geen regels en voorschriften voor bestaan. Maar Rijk, provincie en gemeente hechten grote waarde aan maatschappelijke betrokkenheid bij de uitwerking van projecten als de zuidelijke ringweg Groningen. Dat wil zeggen, aan goede communicatie erover, en aan planuitwerking die is gebaseerd op een zorgvuldige dialoog met inwoners, organisaties en weggebruikers. Dit rapport speelt een belangrijke rol in deze dialoog.

¹ De Crisis- en herstelwet zorgt voor kortere procedures, waardoor bouwprojecten sneller kunnen worden uitgevoerd. De overheid heeft de wet ingesteld om in zware economische tijden ervoor te zorgen dat gezonde bedrijven niet omvallen en de economische structuur van Nederland sterker wordt.

² De Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) is een onafhankelijke adviseur bij m.e.r. procedures en adviseert over de inhoud van een Milieu Effect Rapport (MER).

7. Wat staat er in dit rapport?

Het rapport bevat de weergave van ideeën, wensen en zorgen die in de ingediende zienswijzen zijn verwoord. En het bevat het antwoord op dit brede palet van meningen. De opmerkingen die zijn gemaakt tijdens de informatiebijeenkomst op 25 januari 2011 in Martiniplaza komen terug in de ingediende reacties.

Uitgangspunt bij de behandeling van de zienswijzen is om bruikbare ideeën over te nemen en te betrekken bij de planuitwerking. Zo willen Rijk, gemeente en provincie werken aan een plan dat zo goed mogelijk voldoet voor zoveel mogelijk betrokkenen. En dat duidelijk maakt waarom sommige wensen wél, en andere wensen niet zijn ingewilligd.

De opmerkingen die gemaakt zijn op de informatieavond op 25 januari 2011 in Martiniplaza komen ook terug in de ingediende reacties.

8. Leeswijzer

Het rapport is zo veel mogelijk geordend volgens de indeling die ook in het Milieu Effect Rapport (MER) wordt aangehouden. Het begint met een samenvatting, waarin de zienswijzen en de bestuurlijke reactie erop in grote lijnen zijn weergegeven, zonder de namen van de indieners. In het rapport zelf staan de zienswijzen beschreven met de namen van de indieners, telkens gevolgd door de bestuurlijke reactie. De hoofdstukken 1 tot en met 4 behandelen de thema's van het MER. In hoofdstuk 5 komen vragen over de procedure aan de orde. Het zesde en laatste hoofdstuk gaat over de manier waarop de projectorganisatie mensen en organisaties wil informeren over de vorderingen van de planuitwerking, en over de manier waarop zij hierover kunnen meedenken en meepraten.

Alle indieners van zienswijzen worden bij naam genoemd, tenzij zij uitdrukkelijk hebben aangegeven dat niet te willen. De namen van alle indieners zijn terug te vinden in de personenindex, achterin het rapport.

Ten slotte: bij de samenstelling van dit rapport is geprobeerd recht te doen aan alle ingediende zienswijzen, en alle aandachtspunten die zijn genoemd zo goed mogelijk weer te geven. Met het oog op de leesbaarheid is dat gebeurd door formuleringen samen te vatten en vergelijkbare zaken te bundelen. Op het projectbureau liggen alle zienswijzen ter inzage.

Dit zienswijzenrapport kunt u ook terugvinden op onze website: www.aanpakringzuid.nl.

Hoofdstuk 1

Verkeer



1. Verkeer

1.1 Algemeen

Diverse organisaties en personen hebben algemene opmerkingen gemaakt over de verkeerskundige kanten van het project.

De *Vereniging Bedrijvenpark Zuidoost (VBZO)* is verheugd dat de planuitwerking van start is gegaan. De *VBZO* vindt dat de problematiek van de huidige ringweg om een structurele oplossing op korte termijn vraagt.

Het *Universitair Medisch Centrum Groningen (UMCG)* vindt dat het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) goede mogelijkheden biedt om de doorstroming op de zuidelijke ringweg te verbeteren en kan zich vinden in de ambities die uit het plan spreken. Maar het *UMCG* heeft ook zorgen over de bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden en de afstemming met andere grote projecten.

NV Nederlandse Gasunie begrijpt dat verbeteringen aan de ringweg noodzakelijk zijn, maar heeft zorgen over haar eigen bereikbaarheid, zowel tijdens als na de ombouw.

De *Groningen City Club (GCC)* schrijft blij te zijn met de aanpak van het zuidelijke deel van de ringweg. Tegelijk heeft ze zorgen over de bereikbaarheid van de binnenstad, zowel tijdens de bouw als daarna.

De heren *N.J.H.M. Smit* en *Vos* en de dames *Wesselius* en *Mulder* verwachten dat de aanpak van de zuidelijke ringweg de bereikbaarheidsproblematiek van de stad niet oplost. Elders in de stad zullen nieuwe knelpunten ontstaan, schrijft de heer *Smit*. De heer *Vos* vindt dat er onvoldoende garantie is dat de files zullen afnemen. Ook de *Vereniging van Eigenaren Flatgebouw Laan van de Vrede 16 t/m 31* geeft aan dat het BVA slechts in beperkte mate zal leiden tot verlichting, en verwacht dat er dan geen alternatief meer is om nieuwe problemen op te lossen.

1.1.1 Openbaar vervoer

De heer *Bakker* vindt dat het geld voor de zuidelijke ringweg beter kan worden gestoken in verbetering van het openbaar vervoer en voorzieningen voor voetgangers en fietsers.

Mevrouw *Wesselius* is het met hem eens, en noemt ook flexibele werktijden en het stimuleren van thuiswerken. Zij vindt dat vrachtvervoer uit kan wijken naar de waterwegen en het spoor.

De heer *Menger* had graag gezien dat er een alternatief verkeersplan was gepresenteerd, waarbij de RegioTram en frequenter treinverkeer een deel van de oplossing vormen. Ook de heer *Glastra* vraagt naar een visie op de totale verkeers- en vervoersproblematiek en wil weten hoe de zuidelijke ringweg daar in past.

De *VBZO* is van mening dat een structurele oplossing in de omgeving gezocht moet worden, en dat maatregelen op het onderliggend wegennet, in de fietsstructuur en het openbaar vervoer ook structurele oplossingen kunnen bieden, zowel tijdens als na de ombouw.

1.1.2 Afspraken werkgevers

De heer *Kamminga* vraagt te onderzoeken of het mogelijk is om de verkeersdruk te verminderen door afspraken te maken met ondernemers over flexibele werktijden en inzet van het openbaar vervoer, net zoals de projectorganisatie dit gaat doen voor de periode tijdens de werkzaamheden.

Hij denkt dat de gevreesde toekomstige stagnatie op de weg zo voorkomen kan worden met 10% van de geschatte bouwsom. Ook mevrouw *Meijer-Severs* doet dit idee aan de hand. Zij vraagt verder aandacht voor het rekeningrijden dat wellicht in de toekomst wordt ingevoerd.

Mevrouw *Mulder* herinnert eraan dat projectdirecteur de heer Hillen heeft gezegd dat tijdens de werkzaamheden omleidingen worden ingesteld, zodat geen files zullen ontstaan. Zij vraagt zich af waarom de ombouw van de ringweg dan nog nodig is. Zij vindt dat de provincie en de gemeente er goed aan zouden doen de toestroom van bestemmingsverkeer in te dammen en grootschalige bedrijfsactiviteiten niet meer toe te staan in stedelijk gebied, maar te spreiden in de provincie.

1.1.3 Reactie Verkeer algemeen

De bereikbaarheid van de stad en de regio neemt af. Het wordt steeds drukker op de zuidelijke ringweg, en er staan regelmatig files. Het ombouwen van de bestaande rijksweg is juist bedoeld om deze problematiek op te lossen voor de lange termijn. De analyse, die eerder is gemaakt in de verkenning zuidelijke ringweg Groningen fase 2, geeft aan dat de richting waarvoor nu is gekozen (het BVA) de problematiek goed oplost.

In een aantal zienswijzen wordt de zorg geuit dat de Aanpak Ring Zuid de bereikbaarheidsproblematiek niet zal oplossen. De uitwerking van de oplossingsrichting in een concreet tracé gebeurt zorgvuldig, op basis van resultaten van een milieueffectrapportage (m.e.r.). Hiervoor wordt onderzoek gedaan naar uiteenlopende effecten van de voorgenomen ombouw van de ringweg op de omgeving. Ook wordt onderzoek gedaan naar mogelijke maatregelen om negatieve effecten op de omgeving te verminderen. Belangrijk thema hierbij is Verkeer, naast Geluid & Luchtkwaliteit, Natuur, Water & Bodem, en Ruimtelijke kwaliteit. Op het thema verkeer wordt o.a. onderzoek gedaan naar de huidige en toekomstige verkeersintensiteit, de doorstroming en de effecten op het regionaal en stedelijk wegennet. Al deze gegevens zorgen ervoor dat er een (ontwerp)tracé ontwikkeld kan worden dat de bereikbaarheidsproblematiek daadwerkelijk verbetert.

De huidige capaciteit van het openbaar vervoer en voorzieningen voor fietsers en voetgangers is niet voldoende om de bereikbaarheidsproblemen op te lossen.

Zowel verbetering van de weginfrastructuur als een kwaliteitsslag in het openbaar vervoer is noodzakelijk. De provincie Groningen heeft daarom samen met andere wegbeheerders een bereikbaarheidsstrategie voor de regio Groningen-Assen gemaakt. Deze strategie houdt in dat de regio samen met het rijk inzet op een integraal maatregelenpakket voor auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer. Een van de projecten in dit kader is de aanpak van de zuidelijke ringweg, maar bijvoorbeeld ook de aanleg van de RegioTram, het (gedeeltelijk) verdubbelen van het spoor Groningen-Leeuwarden, de verbetering van provinciale wegen, de uitbreiding en verbetering van de transferia en de aanleg van nieuwe fietsroutes maken hier deel van uit.

Verder hebben werkgevers en overheid zich in de regio Groningen-Assen verenigd in een regionaal platform Mobiliteitsmanagement. Dit is een platform van het bedrijfsleven en overheden in de regio Groningen-Assen onder het motto "slim reizen en werken" met als doel het autogebruik in de spits terug te dringen.

Inderdaad zullen tijdens de werkzaamheden omleidingen worden ingesteld. Het is onvermijdelijk dat dit leidt tot hinder en overlast, maar het uitgangspunt is dit tot een minimum te beperken. De omleidingen en andere maatregelen leggen we vast in een bereikbaarheidsplan. Hierover staat meer informatie in paragraaf 1.4.3.

1.2 Verkeersprognoses

1.2.1 Snelheid en doorstroming

De *Kamer van Koophandel Noord-Nederland (KvK)* vraagt wat de effecten zijn van een hogere rijsnelheid (varianten van 70, 80 en 90 km/uur). De *KvK* vraagt ook te berekenen wat er gebeurt met filevorming als de ombouw van de zuidelijke ringweg niet doorgaat.

De *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen (LZRG)* wil weten welke snelheden van toepassing zijn op de hoofdrijbaan en de parallelwegen. Verder verzoekt de *Stichting LZRG* om voor de verkeersprognoses rekening te houden met de meest actuele gegevens. Zij vraagt te berekenen wat de effecten van de plannen zijn voor het verkeer in aangrenzende straten en wijken, zowel tijdens als na voltooiing van de bouw. De *Stichting LZRG* vraagt de gehele verkeersafwikkeling in kaart te brengen in het gehele plangebied, voor alle soorten weggebruikers en daarbij aan te geven welk soort verkeer van de parallelwegen gebruikt maakt.

De zienswijze van de *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* wordt onderschreven door de volgende indieners: de heer *Mulder* en mevrouw *Lommers*, de heren *Bieleman*, *Boersma*, *Kamminga*, *Marnink* en *Visser* en de dames *Dijkstra-Steenhuis*, *Van Dongen*, *Ex*, *Iepema*, *Koeling*, *Kuik*, *Smilde*, *Veldman* en *Wortelboer*, de heer/mevrouw *Doornbos*, *Nieuwenhuis* en *Knook*, de heer en mevrouw *Van der Waaij*, mevrouw *Friederich* en de *Wijkvereniging De Rivierenbuurt*.

Dit geldt voor de totale zienswijze, dus naast bovengenoemd punt ook alle andere opmerkingen die de *Stichting LZRG* naar voren brengt en die in dit rapport te lezen zijn.

NV Nederlandse Gasunie schrijft dat in het voorkeursplan te weinig aandacht wordt besteed aan de westkant van het tracé. Zij vraagt aandacht voor de botrotondes (botvormige rotonde) bij het Vrijheidsplein en de beperkte ontsluitende werking ervan op dit moment. Bij de botrotondes zijn tijdens de spits namelijk opstoppingen op de Concourslaan en de parkeerplaats van de Gasunie. De ombouw van de zuidelijke ringweg moet het verkeersaanbod op deze rotondes niet verhogen. Verder stelt *Gasunie* dat rekening moet worden gehouden met de verkeersdrukte bij evenementen in het Stadspark en de bereikbaarheid voor de hulpverlening.



Ook *Martiniplaza* geeft aan dat op de nieuwe rotonde momenteel vrijwel dagelijks verkeersopstoppingen staan. Het evenementencentrum heeft de indruk dat verkeer met bestemming *Martiniplaza* in de toekomst ook via dit tracé wordt geleid. Men waarschuwt dat dit tot een rampzalige situatie zal leiden, omdat afrit 36 nu al te kort is om het verkeer goed te verwerken. Verder is het *Martiniplaza* niet duidelijk waar het verkeer langs gaat vanaf de A7 via de L. Springerlaan naar het centrum.

Het *UMCG* vraagt zich af of in het BVA voldoende zicht is gehouden op de schaal van (de ontwikkelingen bij) het ziekenhuis. Dit omvat o.a. de realisatie van meer dan 160.000 m² bruto vloeroppervlak aan (deels vervangende) nieuwbouw. Dit brengt veel nieuwe arbeidsplaatsen met zich mee. Verder zijn er een aantal grote infrastructurele projecten aan de noordzijde van het *UMCG* gaande. Wanneer deze projecten tegelijk met de ombouw van de zuidelijke ringweg plaatsvinden, vreest het *UMCG* een enorm verkeersprobleem. Het *UMCG* verzoekt deze ontwikkelingen mee te nemen.

De *Buurtcommissie Buitenhof* en de heren *Lechner* en *Wemekamp* wijzen erop dat Westpoort Hoogkerk ontbreekt in de opsomming van toekomstige ontwikkelingen, die meegenomen moeten worden in de verkeersmodellen. Dit bedrijvenvestigingsgebied zal voor de nodige verkeersdynamiek zorgen.

De heer *Menger* vindt dat het Rijk de verkeersintensiteit onderschat, en dat dit niet goed is onderzocht. Hij is van mening dat het onderliggend wegennet niet berekend is op grote verkeersdruk. Verder wijst hij erop dat er drie waterdoorsnijdingen in het traject zitten en hij geeft aan dat er geen rekening wordt gehouden met de herontwikkeling van het zuidelijk stationsgebied. Het *Buurtoverleg Oosterpoort* wil weten wat de gevolgen zijn voor de omvang van het autoverkeer



van de geplande komst van de RegioTram en van veranderingen in het stationsgebied. De heer *Mulder* en mevrouw *Lommers* willen weten wat de invloed is van meer transferia op de verkeersdrukte op de ring.

Mevrouw *Kuik* wil weten of de doorlopende weg op de maquette vanuit het Sterrebos een ontsluitingsweg wordt voor de Hereweg /richting Engelskamp/Kempkensberg.

De heer *Dam* stelt voor te onderzoeken wat de effecten zijn op de verkeersstromen van het verplaatsen van rijksdiensten naar plaatsen als Delfzijl en Stadskanaal.

Het *Buurtoverleg Oosterpoort* wil onderzoek naar het aantal vaarbewegingen in het Noord-Willemskanaal per jaar zakelijk en recreatief, omdat het scheepvaartverkeer een reden is geweest om de weg hier niet verdiept of in een tunnel aan te leggen.

Het *Wijkcomité Helpman* maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van de binnenstad voor gemotoriseerd verkeer en de hulpdiensten uit de zuidelijke wijken, in combinatie met het plan van de gemeente om de spoorwegovergang bij de Esperantolaan af te sluiten en de aftakkingen van de Hereweg naar de binnenstad autoluw te maken. Het Wijkcomité vraagt de gemeente om een samenhangende visie op de bereikbaarheid van de zuidelijke stadswijken, gelet op de verschillende projecten die voor dit stadsdeel in voorbereiding zijn.

1.2.2 Aantal rijbanen

De *Groningen CityClub (GCC)* vindt het vreemd dat er volgens het BVA zoveel rijstroken komen voor doorgaand verkeer, terwijl 80 procent bestemmingsverkeer is. De GCC vraagt extra aandacht voor het groeiende bestemmingsverkeer.

De heer *Lübbers* stelt voor om na te gaan of het aantal rijbanen dat nu voorzien is op de ring wel uitgebreid moet worden. Dit in verband met verbeteringen aan de N33 en A37 naar Duitsland en Scandinavië. Verder verzoekt hij rekening te houden met een toename van het vrachtverkeer op de N7 in verband met de vrachtwagentol (Mautheffing) op de Duitse snelweg A31. Ook de heer *Jongsma* vindt dat het aantal rijstroken beperkt moet worden, om te voorkomen dat het deel van de verdiepte ligging een bottleneck wordt. De heer *Lechner* vindt dat er geen verbreding moet komen. Mevrouw *Kiki* wijst erop dat een verbreding van 4 naar 10 banen 150% uitbreiding is, terwijl het aantal auto's slechts met 30% stijgt, van 90.000 naar 120.000.

1.2.3 Op- en afritten en parallelwegen

De *Stichting Vrienden van de Stad Groningen (VvdSG)* denkt dat de afritten de verkeersdrukte richting de stad niet aan kunnen. Het verkeer kan niet snel genoeg van de afritten af richting eindbestemming. De Stichting *VvdSG* vindt dat dit moet worden meegenomen in de milieueffectrapportage (m.e.r.).

De heer *Vos* vreest dat doordat een aantal afritten wordt afgesloten (Hereweg en Oosterpoort) het bestaande wegennet het toenemende verkeersaanbod niet kan verwerken.

Omdat het aantal afslagen van de ringweg afneemt in het BVA vraagt het *Buurtoverleg Oosterpoort* om kwantitatief onderzoek naar bestemming en herkomst van het autoverkeer over de zuidelijke ringweg. Doordat er minder afritten zijn, zal het verkeer op de parallelwegen toenemen, zo stelt het *Buurtoverleg Oostpoort*.

De Groningen City Club (GCC) stelt dat door de verdiepte ligging van een deel van het traject bezoekers van de binnenstad er minder af- en opritten zullen zijn van en naar de binnenstad. Dit betekent dat de beschikbare wegen naar de binnenstad nog drukker worden. De *GCC* dringt erop aan een goede en eerlijke afweging te maken tussen de leefbaarheid van de omliggende wijken en de ontsluiting van de binnenstad.

Koopcentrum Oosterpoort (KCO) wil dat de afrit van het Julianaplein/Europaplein richting de Oosterpoort blijft zoals die nu is.

NV Nederlandse Gasunie wil de huidige oprit vanaf het Vrijheidsplein richting A7/A28 behouden, om spreiding van de verkeersdruk op de beschikbare opritten te behouden. Dit ook in verband met de twee hoge kantoor en woongebouwen die bijna klaar zijn en extra verkeer zullen opleveren. Verder wijst *Gasunie* op de in het BVA weergegeven situatie aan de overzijde van hun bedrijfsgebouw. Het lijkt erop dat op dezelfde ruimte zowel een oprit als een afrit is geprojecteerd. *Gasunie* voert aan dat de ruimte hiervoor te krap is, en dat dit kan leiden tot verkeersproblemen. Daarnaast constateert *Gasunie* dat er een aansluiting vanuit de Concourslaan naar de Leonard Springerlaan is aangegeven en gaat ervan uit dat het autoverkeer deze ontsluiting kan gebruiken.

Het is *Martiniplaza* niet duidelijk waar de directe op- en afritten komen van en naar hun locatie, aansluitend op de A7, A28 en N370.

De Vereniging Bedrijvenpark Zuidoost (VBZO) vraagt aandacht voor de oostelijke kant van de zuidelijke ringweg (ten oosten van het Europaplein). De *VBZO* geeft aan dat de (enige) aansluiting van de ringweg op de Bornholmstraat hen zorgen baart. Verder is er geen oplossing voor het knelpunt ter hoogte van de bruggen over het Winschoterdiep.



Mevrouw *Dijkhuis* vraagt hoe het kan dat een milieueffectonderzoek plaatsvindt voor plannen die nog niet zijn uitgewerkt. Zij doelt hiermee op het traject Europaplein tot knooppunt Euvelgunne. Haar concrete vraag is wat er gebeurt met de bestaande op- en afrit ter hoogte van het Dagblad van het Noorden. Deze zijn bij eerdere wegaanpassingen voorlopig intact gelaten, vooral op aandringen van de Vereniging Bedrijvenpark Zuidoost. In een evaluatie zou de aanwezigheid daarvan verder worden bekeken. Ze vraagt of de aangekondigde nieuwe aansluiting bij de Bornholmstraat in de plaats komt van de op- en afrit bij het Dagblad. Mevrouw *Dijkhuis* stelt tevens voor het plan zodanig uit te werken dat de bestaande oprit bij de rotonde bij de Kielerbocht wordt vervangen door een zelfstandig uit te voeren afrit. Zij pleit ervoor verderop in oostelijke richting, vanaf de Kielerbocht, een oprit op de N7 aan te leggen. Ze meent dat de ontsluiting van Eemspoort daardoor aanzienlijk verbetert.

De dames *Alons* en *Van Winden* en de heer *Hillen* brengen doorstroming op de parallelwegen onder de aandacht als onderzoeksthema in het MER. Zo vraagt de heer *Hillen* of er inzicht is in welke wegen welke verkeerslast gaan dragen, hoe die geconstrueerd worden en welke overlast dit met zich mee gaat brengen. Ook mevrouw *Akkermans-Trip* informeert naar de gevolgen van de geplande veranderingen op de parallelwegen. Zij wil het aantal rijstroken zo klein mogelijk houden. De heer *Nijhuis* schrijft enthousiast te zijn over de hoofdlijnen van het plan dat nu op tafel ligt. Hij vraagt wel aandacht voor de capaciteit van de toeleidende snelwegen en de parallelstructuur en bepleit wijzigingen rond het Julianaplein. Hij heeft een bijlage met schetsen en uitgebreide toelichting meegestuurd met zijn zienswijze. Hierin doet hij op heldere wijze voorstellen voor aanpassingen.

De heer *Jongsma* geeft aan dat volgens de plannen van de gemeente de verkeersafwikkeling van de DUO-torens een grote verkeersreductie op de Waterloolaan teweeg zou moeten brengen. Hij vraagt hoe dit zich verhoudt tot het BVA en de parallelwegen. Tevens doet hij de suggestie de parallelwegen niet aan de kant van de Waterloolaan te plannen, maar aan de kant van het Sterrebos.

1.2.4 Fietsers en voetgangers

Studentenroeivereniging Gyas verzoekt om handhaving van de fietstunnel aan de zijde van het Noord Willemskanaal, of op de huidige plaats maar nog liever in het verlengde van het fietspad dat nu in de lengte richting langs het botenhuis loopt.

De heer/mevrouw *De Vries* wil onderzoek naar de oversteekbaarheid van de hoofdbanen en parallelbanen tussen de Hereweg en het Noord-Willemskanaal voor fietsers, voetgangers en scootmobielen. Ook de *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* en het *Buurtoverleg Oosterpoort* vragen op welke plaatsen voetgangers en fietsers over kunnen steken, en hoe dit zich verhoudt tot de huidige situatie.

De *Vereniging van Eigenaren Julianaflat* merkt op er op de maquette is te zien dat er geen wandel- en fietsroute meer overblijft van de Vondellaan via het Hoornsediëp naar het centrum. Zij vindt dit ongewenst.

1.2.5 Middenstand

Wijkcomité Helpman stelt dat de middenstand minder goed bereikbaar zal worden, zowel tijdens de bouw, als na realisatie van de ombouw. Dit laatste doordat het aantal op- en afritten afneemt. Het Wijkcomité wenst een onderzoek naar de financiële gevolgen hiervan voor de middenstand en naar de extra kosten voor woon-werkverkeer.

Bewonersorganisatie Wijert Welzijn maakt zich ernstig zorgen over de bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer van de (Verlengde) Hereweg vanuit het centrum in de richting van Haren (en vice versa) en de daarbij gesloten spoorwegovergang Esperantoweg/Helperzoom. Ze vreest dat dit de middenstanders in de Oosterpoort en in Helpman geen goed doet, met mogelijk sluiting van winkels tot gevolg.

Ook het *Koopcentrum Oosterpoort (KCO)* is bezorgd over de afsluiting van deze spoorwegovergang. Die is van levensbelang voor de middenstand in de Oosterpoort en ook voor ambulance en brandweer, zo stelt het *KCO*.

De *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* geeft aan dat uit de Kennisgeving blijkt dat het opheffen van de spoorwegovergang Esperantoweg/Helperzoom een apart traject is. De Stichting *LZRG* wil weten welke wet- en regelgeving op deze aanpassingen van toepassing is.

1.2.6 Reactie Verkeersprognoses

In de milieueffectrapportage (m.e.r.) worden onder andere de effecten van het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) beschreven en afgezet tegen het continueren van de huidige situatie, zodat ook duidelijk is wat er gebeurt als de ombouw van de zuidelijke ringweg niet door gaat. Het m.e.r.-proces loopt gelijk met het tracé-ontwerpproces. De resultaten van de onderzoeken worden gebruikt om tot een zorgvuldig ontwerpresultaat te komen en daarbij aan te geven wat de effecten van de realisatie van het ontwerp zullen zijn.

Om dit te kunnen doen wordt onderzoek gedaan naar de doorstroming en verkeersafwikkeling voor alle weggebruikers, wanneer het BVA gerealiseerd wordt. Dit wordt uitgevoerd met het landelijk vastgestelde verkeersmodel NRM2011 (Nederlands Regionaal model, versie 2011) en het daarvan afgeleide Groningen Plus model. Met het NRM worden de verkeerseffecten op de hoofd- en parallelwegen binnen het projectgebied in beeld gebracht, maar kunnen we geen gedetailleerde uitspraken doen over de verkeerseffecten op het stedelijk wegennet. Voor een check op de verkeerseffecten op de stedelijke wegen, die de belangrijkste aansluiting op de hoofd- en parallelwegen vormen, gebruiken we waar nodig het Groningen Plus model. In deze modellen wordt rekening gehouden met landelijke scenario's die zijn afgestemd op de ruimtelijke en economische ontwikkeling van Noord-Nederland tot en met 2030. Met de modellen is het mogelijk om voorspellingen te doen en te bekijken wat het gevolg is van bepaalde veranderingen.

Gegevens die bekend zijn uit onderzoeken naar bestemming en herkomst van het verkeer zijn hierbij meegenomen. Bestaande transferia en plannen voor een nieuw transferium bij Zernike en voor uitbreiding van overige bestaande transferia zitten ook verwerkt in de modellen, evenals alle andere ontwikkelingen die zich voordoen in de regio en van invloed zijn op de verkeersafwikkeling. Het verplaatsen van rijksdiensten naar andere gemeenten is niet zodanig aan de orde, dat het de verwachting is dat dit effecten heeft op de verkeersintensiteiten. Wel wordt in de verkeersmodellen in algemene zin rekening gehouden met de ontwikkeling (groei) van de werkgelegenheid.

In het onderzoek kijken we naar de doorstroming en verkeersafwikkeling op de hoofdwegen, de afritten, het onderliggend wegennet (parallelwegen, aangrenzende straten en wijken) en de verbindingen hiertussen. Dit gebeurt juist omdat de afritten en aansluitingen op het onderliggend wegennet van groot belang zijn voor het gehele verkeerssysteem. Uiteindelijk doel is het tracé zodanig te ontwerpen, dat er geen files ontstaan en dat het verkeersveilig is. Ook vaarbewegingen en de effecten daarvan worden in de m.e.r. en de ontwerpfase onderzocht.

Het is nog niet bekend hoe het tracé er precies uit gaat zien, waar alle op- en afritten precies komen, en hoe wegen op elkaar worden aangesloten. Dit wordt uitgewerkt in het Voorlopig Ontwerp

(november 2011) en het Ontwerp Tracébesluit (medio 2012). Hierbij spelen de verkeersprognoses een rol, met name waar die inzicht verschaffen in de verschillende herkomst- en bestemmingsstromen.

Bij het ontwerpproces besteden we aandacht aan de suggesties die indieners van zienswijzen hebben gedaan over bijvoorbeeld op- en afritten en parallelwegen. In samenhang met de aanpassing van het Vrijheidsplein en het Julianaplein en de ontsluiting van de Gasunie en Martiniplaza wordt ook de aansluiting van de Concourslaan op de westelijke ringweg onderzocht. Dat gebeurt in nauw overleg met de gemeente Groningen.

Het huidige beleid staat beschreven in de gemeentelijke beleidsnota Duurzame Mobiliteit. Deze nota is een van de beleidskaders die als uitgangspunt dienen voor het project Aanpak Ring Zuid.

Wat betreft de snelheid op het tracé is op de hoofdrijbaan 80 km/uur het uitgangspunt in het BVA. Voor de parallelbanen geldt een maximum snelheid van 50 km/uur, of – waar de plaatselijke situatie dat toelaat – 70 km/uur. De toegestane snelheid is afhankelijk van verschillende factoren, zoals de doorstroming van het verkeer, de verkeersveiligheid, de gevolgen voor lucht en geluid. Bij de uitwerking van het ontwerp wordt de toegestane snelheid nader bepaald.

In het BVA wordt uitgegaan van het vervallen van de bestaande op- en afrit bij het Dagblad van het Noorden en een nieuwe op- en afrit bij de Bornholmstraat in westelijke richting.

Tijdens het ontwerp van het tracé zullen we kijken naar de ontsluiting van Eemspoort. Ook de vraag of de doorlopende weg vanuit het Sterrenbos een ontsluitingsweg wordt voor de Hereweg/richting Kempkensberg komt aan de orde bij de verdere uitwerking van het ontwerp. Hetzelfde geldt voor het voetgangers- en fietsnetwerk. Daarbij kijken we naar de structuren en de paden die elkaar kruisen en die parallel aan elkaar lopen, en de beste oplossingen daarvoor. De suggestie van roeivereniging Gyas komt daarbij aan de orde, evenals de oversteekmogelijkheden voor voetgangers en fietsers.

Bereikbaarheid van de middenstand en bewoners in alle delen van de stad is een continu aandachtspunt, zowel in de definitieve situatie als tijdens de bouw. Overlast tijdens de bouw is helaas niet te voorkomen, maar in overleg met bewoners en bedrijven gaan we kijken naar de best mogelijke oplossingen. Indien bewoners en bedrijven onevenredig nadeel ondervinden, bestaan er wettelijke mogelijkheden tot compensatie. In beginsel is hier pas sprake van nadat het Tracébesluit is genomen.

De problematiek van de spoorwegovergang Esperantoweg/Helperzoom, waar de *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* aan refereert, is een complex vraagstuk. Uitgangspunt daarbij is dat het project Aanpak Ring Zuid moet bijdragen aan een oplossing voor een duurzame verbinding tussen de wijken ten oosten en te westen van de spoorweg.

1.3 Verkeersveiligheid

De heer *Leguijt* vreest sterke toename van het verkeer rondom de ringweg, en gevaarlijke situaties als gevolg daarvan. Hij vraagt om onderzoek naar de verkeersveiligheid in de aangrenzende wijken. Ook de *Vereniging Bedrijvenpark Zuidoost (VBZO)* wil meer inzicht in de verkeersveiligheid na de voorgestelde maatregelen.

De *VZBO* vraagt daarbij aandacht voor de bereikbaarheid tijdens calamiteiten, met name op de verdiepte delen van de weg met de deksels, omdat het verkeer daar moeilijk kan weggelopen. Ook de

verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet en de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers verdient de aandacht. Verder vragen de conflicten tussen het langzaam verkeer en het verkeer van en naar de bedrijventerreinen om oplossingen. Deze doen zich geregeld voor op de aansluitingen van de Bornholmstraat, Gotenburgweg en Kielerbocht.

1.3.1 Reactie Verkeersveiligheid

De verkeersveiligheid is een van de redenen om met de zuidelijke ringweg aan de slag te gaan. Het gemiddelde risicocijfer is op het hele traject is nu beduidend hoger dan op de overige rijkswegen in Noord-Nederland. Verkeersveiligheid is dan ook een belangrijk aandachtspunt in de m.e.r. en in de ontwikkeling van het tracé. De effecten op de verkeersveiligheid gaan we uitgebreid onderzoeken, met aandacht voor de opmerkingen die indieners van zienswijzen hierover hebben gemaakt. Ook de externe veiligheid wordt onderzocht. Dat wil zeggen de veiligheid van niet-weggebruikers, in de omgeving van de weg.

1.4 Bereikbaarheid tijdens de ombouw

De bereikbaarheid tijdens de bouw is een van de meest genoemde aandachtspunten in de zienswijzen. Daarbij gaat het onder andere om de bereikbaarheid van delen van de stad, mogelijke overlast door sluipverkeer en afstemming van de werkzaamheden aan de ring zuid met andere werkzaamheden in de stad.

1.4.1 Bereikbaarheidsplan

Met het oog op de bereikbaarheid tijdens de bouw vraagt de *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* met een bereikbaarheidsplan te komen voor alle gebruikers van de huidige ringweg, en daarbij rekening te houden met hulpdiensten en vervoer van gevaarlijke stoffen. De *Stichting LZRG* wil weten wanneer dit plan klaar is. Mevrouw *Banus-Leemeijer* wil weten hoe de bouw wordt gefaseerd en of per (serie) woongebouwen kan worden aangegeven welke overlast dit met zich meebrengt.

De *Groningen City Club* heeft zorgen over de bereikbaarheid en bevoorrading van de middenstand in de binnenstad. De *GCC* verzoekt het aantal alternatieve routes zo uitgebreid mogelijk te maken en hierover zo vroeg en helder mogelijk te communiceren. Tevens vraagt de *GCC* rekening te houden met vrachtverkeer, waarvoor de omleidingsroutes niet altijd geschikt zijn.

De heer *Nijhuis* en *Hardus* en de dames *Van Winden*, *Ex* en *Glockner* maken zich ook zorgen over de verkeersafwikkeling tijdens de werkzaamheden aan de ringweg. De heer *Nijhuis* vreest overbelasting van het onderliggend wegennet. Hij vraagt om uitbreiding van de capaciteit op de Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan voordat de werkzaamheden beginnen, en doet de suggestie tijdens de werkzaamheden de Laan van de Vrijheid opnieuw aan te sluiten op het Vrijheidsplein. De heer *N.J.H.M. Smit* vreest grote verkeersoverlast, als gevolg van jarenlange omleidingen van het verkeer. Hij vindt dat dit onvoldoende wordt belicht.

Martiniplaza en *Gasunie* benadrukken dat bereikbaarheid van hun locaties van essentieel belang is. Het ontbreken van informatie hierover baart *Martiniplaza* zorgen. Ook over de volgorde van de werkzaamheden wil *Martiniplaza* tijdig informatie.

Bewonersorganisatie Wijert Welzijn wijst op mogelijk sluipverkeer over de Van Ketwich Verschuurlaan in de richting van de Verlengde Hereweg en de Kempkensberg (en vice versa). Ze verwacht van de projectorganisatie dat daar een oplossing voor gezocht wordt.

Mevrouw *Liemberg* vraagt of er gekeken wordt naar een omleiding over de N33 voor verkeer naar Duitsland.

1.4.2 Afstemming

De Vereniging Bedrijvenpark Zuidoost (VBZO) geeft aan dat de Taskforce Bereikbaarheid samen met ondernemers moet zoeken naar oplossingen, en wil daar actief bij betrokken worden. Het *UMCG* vraagt in het bereikbaarheidsplan te kijken naar de samenhang met andere werkzaamheden in de stad. Daarbij noemt het in het bijzonder de aanleg van de RegioTram, die volgens plan in 2013 begint en tot 2016 gaat duren. Het *UMCG* vindt dat de aanleg van de twee tramlijnen klaar moet zijn voordat de werkzaamheden aan de zuidelijke ringweg beginnen. Verder wijst het *UMCG* erop dat de aanrijtijden en -routes van ambulances geborgd moeten blijven. Ook de *Groningen City Club (GCC)* pleit voor zorgvuldige afstemming over alle op handen zijnde werkzaamheden in en rond de stad zoals de aanleg van de RegioTram en de bouwactiviteiten aan de Grote Markt en bij CiBoGa. Die hebben elk grote gevolgen voor de bereikbaarheid. De *GCC* vraagt ook afstemming met reguliere beheersacties aan de wegen en het omliggend groen. De *bewonersorganisatie Wijert Welzijn* en het *Wijkcomité Helpman* willen dat de ombouw van de zuidelijke ringweg pas start als het transferium Haren is uitgebreid. Het *Wijkcomité Helpman* wil ook dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn ter hoogte van de Euroborg en de omliggende bedrijventerreinen, met bijbehorend openbaar vervoer.

Mevrouw *Akkermans-Trip* vindt dat de overlast van het bouwen tot een minimum moet worden beperkt en vraagt om overleg met de omwonenden over de consequenties. Tevens verzoekt zij om afstemming met de buurt over eventuele nachtelijke werkzaamheden. Ook mevrouw *Banus-Leemeijer* vraagt om afspraken te maken met omwonenden over de te verwachte overlast.

1.4.3 Reactie Bereikbaarheid tijdens de ombouw

Uitgangspunt is dat de stad en de regio bereikbaar blijven tijdens de ombouw van de zuidelijke ringweg Groningen. Hinder en overlast zijn niet te vermijden, maar moeten op een acceptabel niveau blijven. Om dit te bereiken is binnen de projectorganisatie een speciaal team ingesteld. Dit team bereidt op dit moment een bereikbaarheidsplan voor, met aandacht voor de bereikbaarheid van o.a. de ziekenhuizen (ambulances, patiënten en bezoekers), de middenstand in het centrum en elders, andere bestemmingen waar veel mensen naar toe moeten zoals Gasunie en Martiniplaza, en vanzelfsprekend ook de woonwijken.

In het plan worden de maatregelen gepland die nodig zijn om de bereikbaarheid op een acceptabel niveau te houden. Dan gaat het om de volgorde waarin de verschillende onderdelen van het project zuidelijke ringweg worden uitgevoerd en of ter plekke vervangende rijstroken kunnen worden aangeboden. Verder gaat het om het bepalen van omleidingsroutes, extra inzet van P+R en openbaar vervoer. Ook kijken we naar extra inzet van mobiliteitsmanagement en de inzet van verkeersmanagement. Mobiliteitsmanagement omvat maatregelen die mensen stimuleren met een ander vervoermiddel, op andere tijdstippen of via een andere route te reizen. Bij verkeersmanagement gaat het erom hoe we maximaal gebruik kunnen maken van de capaciteit die het wegennet nu al biedt.

Een ander belangrijk punt is dat het bereikbaarheidsplan wordt afgestemd op de periode van uitvoering van de andere grote projecten in en rond Groningen, zoals de aanleg van de RegioTram, bouwactiviteiten aan de Grote Markt en bij CiBoGa³ en ontwikkelingen bij Stationsgebied Zuid. Verder wordt bij de aanbesteding aan de indieners gevraagd een plan voor het beperken van de overlast tijdens de werkzaamheden in hun aanbod op te nemen. De kwaliteit van dit plan zal een belangrijk gunningscriterium zijn bij de aanbesteding. Ook ontwikkelen we eisen die bij de bouw aan de aannemer worden gesteld, bijvoorbeeld hoeveel vertraging er maximaal mag ontstaan, en hoeveel verkeer ergens altijd langs moet kunnen.

Het plan moet ervoor zorgen dat er zo weinig mogelijk extra files en ongewenst sluipverkeer ontstaan, en dat het verkeersveilig is. De omleidingroutes worden getoetst op capaciteit en berijdbaarheid. Binnen bepaalde grenzen krijgt de aannemer ook zelf verantwoordelijkheid voor het nemen van verkeersmaatregelen. Daarbij geeft het bereikbaarheidsplan aan welke straten ontzien moeten worden.

Het maken van het bereikbaarheidsplan gebeurt in nauwe samenwerking met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, belanghebbenden, omwonenden, het regionaal platform Mobiliteitsmanagement en met organisaties die ervaring hebben op dit terrein. Het team bereikbaarheid betreft hierbij de suggesties die indieners van zienswijzen hebben gedaan. Een eerste visie op welke maatregelen nodig zijn is rond de zomer 2011 klaar. Vervolgens is nog maximaal een jaar nodig om dit uit te werken.

De vraag hoe de bouw gefaseerd wordt, is in dit stadium nog niet te beantwoorden. De projectorganisatie zal uitvoerig en op tijd communiceren over het bereikbaarheidsplan, de gevolgen ervan en de omleidingsroutes. Voordat daadwerkelijk wordt begonnen met bouwwerkzaamheden vindt opnieuw overleg en afstemming plaats tussen de aannemer/projectorganisatie en de betrokken omwonenden en bedrijven. De inzet daarvan is om de overlast voor de omwonenden tijdens de bouw zoveel mogelijk te beperken.

³

Het CiBoGa-terrein is een nieuwe woonwijk aan de rand van de binnenstad tegen het UMCG aan. De naam CiBoGa is ontstaan omdat het gebied vroeger in gebruik was als circusterrein en bodenterrein, en er stond een gasfabriek.

Hoofdstuk 2

Geluid en luchtkwaliteit



2. Geluid en luchtkwaliteit

2.1 Algemeen

De heren *Lalkens*, *Zwaneveld* en *Vos* en mevrouw *Mulder* vragen om aandacht voor geluidhinder, fijnstof en stankoverlast ten gevolge van de ombouw van de ringweg. Ook de dames *Glockner* en *Koeling* en de heren *Hardus*, *Hovingh*, *Leguijt* en *Glastra* zijn bezorgd over verhoogde geluidniveaus en uitstoot van uitlaatgassen. De heer *Hardus* vraagt hoe de projectorganisatie dit denkt te beperken. De heer *Boersma* stelt dat luchtkwaliteit en geluidniveaus nu al hun kritische grenzen hebben bereikt. De heren *N.J.H.M. Smit* en *Meuter* twijfelen of voldaan kan worden aan de wettelijke landelijke en Europese normen voor geluid en lucht. De *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* vraagt aan te geven wat de consequenties zijn als blijkt dat niet aan de wet- en regelgeving voor lucht en geluid kan worden voldaan. Mevrouw *Ten Hove* vindt dat de gegevens over de gevolgen die de ombouw heeft op de luchtkwaliteit en het geluid openbaar gemaakt moeten worden.

2.1.1 Onderzoek

Buurtoverleg Oosterpoort, de heren *Van de Water* en *Veenstra* en mevrouw *De Vries* willen onderzoek naar de geluidbelasting op alle woningen rondom de ring en een kwantitatieve meting van de lucht.

De heer/mevrouw *Doornbos* vindt het bezwaarlijk dat er op dit moment geen milieumeting gedaan wordt, waardoor geen inzage is in de huidige milieubelasting. Ook een aantal andere indieners wil dat er een nulmeting wordt gehouden voor zowel luchtvervuiling als geluidsoverlast, en vervolgens onderzoek op diverse momenten tussen februari 2011 en eind 2012. Men wil hier dan graag een rapport van ontvangen. Daarnaast wil men een berekening van de gevolgen van de verwachte verkeerstoename, en een overzicht van de maatregelen die getroffen worden. Dit komt aan de orde in de zienswijzen van: de heer *Mulder* en mevrouw *Lommers*, de heer/mevrouw *Schilthuis*, de dames *Akkermans-Trip*, en *Kazemier* en de *Vereniging van Eigenaren Julianaflat*, de *bewonersorganisatie Wijert Welzijn* en *Wijkcomité Helpman*.

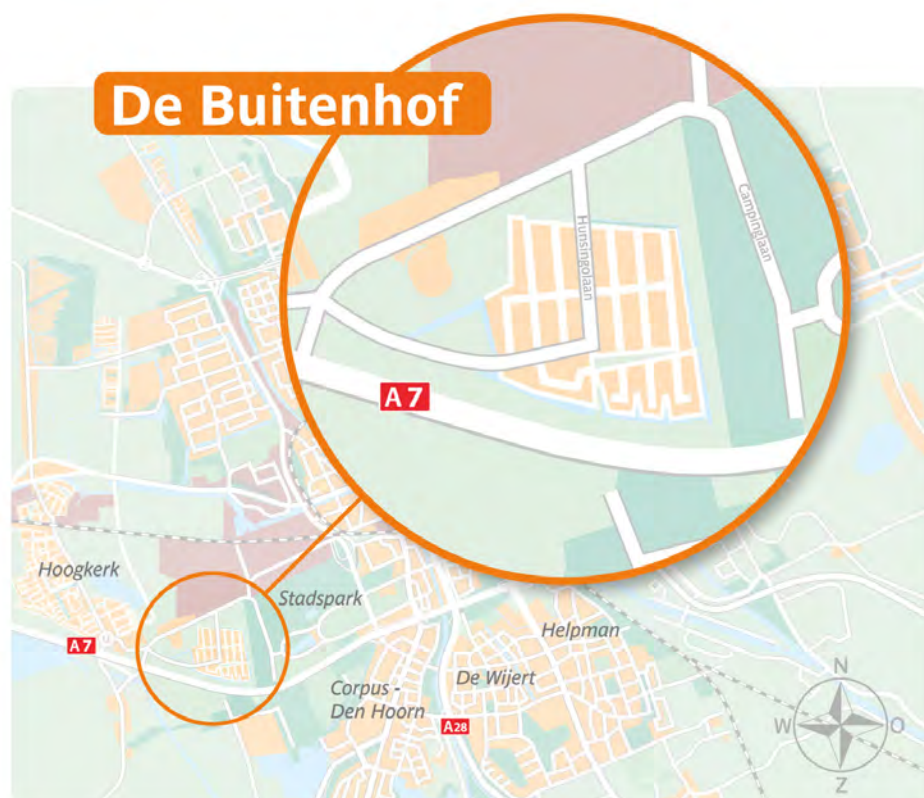
De *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* verzoekt om de lucht- en geluideffecten te meten voor een gebied van 300 meter vanaf de zuidelijke ringweg, en daarbij ook de ligging van de parallelbanen te betrekken. De *Stichting LZRG* vraagt om daarbij rekening te houden met verschillende rijsnelheden, en met verschillende aantallen en grootten van de deksels (stukken verdiept aangelegde en overdekte weg).

Ze verzoekt tevens om drie meetpunten voor geluid en lucht aan te leggen, naast het bestaande meetpunt bij de Europaweg. De *Stichting LZRG* vraagt verder om aan te geven wat het effect is van eventuele kap van bomen bij de Waterloolaan.

De *Buurtcommissie Buitenhof* en heer *Lechner* vragen aan te geven in welk gebied onderzoek wordt gedaan naar geluid en luchtkwaliteit. De Buitenhof ligt net ten westen van kilometerpaal 195,7, de grens van het plangebied. Maar het project zal grote gevolgen hebben voor de wijk, verwachten zij.

In beide zienswijzen wordt verwezen naar een brief van de gemeente Groningen van 18 november 2009 aan de Vereniging Wijkopbouw Hoogkerk, waar de Buurtcommissie Buitenhof bij is aangesloten.

In deze brief van 18 november 2009 heeft de gemeente toegezegd zich ervoor in te zetten om De Buitenhof te betrekken bij de m.e.r. Verder is een studie naar geluideffecten van snelheidsverlaging toegezegd, die ambtelijk afgerond zou moeten zijn.



Mevrouw *Liemberg* vraagt voor welk gebied een nulmeting wordt gehouden voor geluidsoverlast en luchtvervuiling, en hoe bewoners daarover worden geïnformeerd.

De heer *Meuter* pleit voor een uitgebreid onderzoeksgebied, inclusief de zuidzijde van het knooppunt Julianaplein, en het westen en oosten van het traject, met inbegrip van de binnenstad en de schilwijken aan de noordzijde.

De *Vereniging van Eigenaren Julianaflat* vindt dat geluid en fijnstof gemeten moet worden op verschillende verdiepingen van de Julianaflat, aan de voor- en achterkant van de hoogbouw en aan het laagbouwgedeelte.

De *Stichting Vrienden van de Stad Groningen* vindt dat de effecten van de deksels op luchtkwaliteit en geluid moeten worden onderzocht. De *Denktank VvE Fongersplaats* vraagt te onderzoeken op welke wijze de deksels kunnen bijdragen aan het beperken van geluidsoverlast en luchtvervuiling. De *Denktank* ziet hier goede mogelijkheden toe. De wanden van de deksels kunnen worden gebruikt als transferium, zo suggereert de *Denktank* en er bovenop kunnen zonnepalen worden geplaatst.

De *Denktank* wil zoveel mogelijk deksels en stelt voor die uit te voeren in een licht stalen constructie, die in de regio zou moeten worden gebouwd, met het oog op de werkgelegenheid en de lage transportkosten. Verder wil de *Denktank* onderzoek naar trillingen van autowielen en effect op bebouwingen rondom.

De heer *Van der Veen* geeft aan dat het aandeel van het internationale vrachtverkeer in het doorgaand verkeer wordt onderschat. Hij vindt dat dit een uitgangspunt moet zijn in de m.e.r. Hij verwacht dat het doorgaand verkeer voornamelijk uit dieselvrachtwagens bestaat en dat die dieselvrachtwagens verantwoordelijk zijn voor 90% van de geluidsoverlast, de luchtverontreiniging en het risico vanwege vervoer van gevaarlijke stoffen.

2.1.2 Reactie Geluid en Luchtkwaliteit Algemeen

Het ontwerp tracé moet voldoen aan alle geldende Nederlandse en Europese normen voor geluid en luchtkwaliteit. In de m.e.r. worden onderzoeken uitgevoerd naar de effecten van de aanpassingen aan de zuidelijke ringweg op geluid en luchtkwaliteit. Als hieruit blijkt dat er knelpunten ontstaan, dan moeten er aanpassingen doorgevoerd worden, zodat wordt voldaan aan de wet- en regelgeving.

De reactie op de vragen die verder ingaan op deze wettelijke normen, onderzoek, metingen en maatregelen komen in de paragrafen Geluid (2.3) en Luchtkwaliteit (2.4) aan de orde.

Bij de uitwerking van het ontwerp van de deksels komen ook de suggesties van de Denktank VvE Fongersplaats aan de orde.

Het vrachtverkeer is opgenomen in de modellen die bij het verkeersonderzoek ten behoeve van de m.e.r. worden gebruikt. Daarnaast wordt externe veiligheid – de veiligheid van de omwonenden van de ringweg – onderzocht. Daarbij komt vervoer van gevaarlijke stoffen aan de orde.

2.2 Geluid

De heer *Van der Wal*, de dames *Wilkins* en mevrouw *Van Winden*, de heer/mevrouw *Wouterse* en de heer, mevrouw *Van der Waaij* en mevrouw *Friederich* maken zich zorgen over het verhoogde geluidniveau. De *Stichting R.K. Kerkhof Groningen* vreest geluidsoverlast voor de uitvaartdiensten in de historische kapel en de begrafenissen op het kerkhof.

De *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* vraagt welke geluidbelasting aanvaardbaar is, gelet op het streven de omgevingskwaliteit te verbeteren.

2.2.1 Wettelijke normen

Mevrouw *Banus-Leemeijer* vraagt hoe de geluidsoverlast ten gevolge van de toenemende verkeersintensiteit binnen de wettelijke kaders wordt gehouden.

Mevrouw *Ex* en de heren *Van der Wal* en *Wemekamp* zijn van mening dat de geluidnormen langs de ring nu al worden overschreden. Ook de heer/mevrouw *Van Baal* en *Arends*, *Schilthuis* en *Wouterse*, de heer *Van de Water*, de heer en mevrouw *Van der Waaij* en mevrouw *Friederich* geven aan dat recente aanpassingen aan de A7 al hebben geleid tot toename van geluidsoverlast, ondanks de toezegging dat geluidswerende maatregelen zouden worden getroffen in de wijk Piccardthof. *Wijkvereniging Piccardthofplas* bevestigt dit. De vereniging verwijst in haar zienswijze naar het bestemmingsplan voor de Piccardthof, en naar een informatiebrochure die tijdens de verkoop van kavels en woningen is uitgereikt aan belangstellenden. Hierin is aangegeven dat de gemeente Groningen ernaar streeft dat de geluidbelasting op de woningen in de wijk onder de 50 decibel blijft.

De *Wijkvereniging Piccardthofplas* stelt dat dit niet het geval is en dat dit ook uit geluidmetingen blijkt. Ze verwijst naar vele contacten hierover met het bestuur en de ambtelijke organisatie van de gemeente, en geeft aan dat de gemeente al enkele keren heeft toegezegd geluidswerende maatregelen te treffen. Dit is echter niet gebeurd, en de *Wijkvereniging Piccardthofplas* vraagt de overheid eerst deze afspraken na te komen. Vervolgens wil zij voor de nieuwe situatie eerst toezeggingen op papier over het treffen van adequate geluidswerende maatregelen.



2.2.2 Onderzoek

De heer *Van der Veen* vraagt diverse documenten bij de m.e.r. en het onderzoek naar geluid te betrekken, o.a. een onderzoek naar geluidbelasting van 23 april 1998 i.o.v. Rijkswaterstaat en een rapport van TNO met een nulmeting voor de zuidelijke ringweg.

De *Buurtcommissie Buitenhof* wijst op hetzelfde onderzoek naar geluidbelasting, waaruit blijkt dat De Buitenhof nu al van 65dBa tot 72 dBa komt.

Het *Buurtoverleg Oosterpoort* geeft aan dat een nulmeting van belang is om de (mogelijke) verhoging van de geluidbelasting empirisch aan te tonen.

De heer/mevrouw *Wouterse* wil onderzoek naar de impact van de beoogde uitbreiding van het aantal rijbanen op het verkeerslawaai.

De *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* vraagt in het onderzoek ook de reflectie van schuingeplaatste schermen mee te nemen, en heeft daarover informatie bij de zienswijze gevoegd.

De heer/mevrouw *Schilthuis* vraagt om aandacht voor de weerkaatsing van geluid door omliggende bedrijfspanden. Ook de heer en mevrouw *Van der Waaij*, mevrouw *Friederich*, de heer *Van de Water*

en de heer/mevrouw *Wouterse* vinden dat er onderzoek moet komen naar het dragen en kaatsen door omliggende gebouwen en al aangebrachte geluidsschermen.

De heer *Meuter* wijst erop dat de deksels het verkeerslawaaï zullen versterken en ook de *Denktank VvE Fongersplaats* vraagt onderzoek te doen naar reflectie van het geluid door het wegdek en de zijkanten en onderkant van een deksel.

Mevrouw *Ex* vraagt bij onderzoek er rekening mee te houden dat het groen langs de weg gekapt wordt, en dat het een jaar of tien duurt voordat dit weer gegroeid is. Zij merkt verder op dat er rekening moet worden gehouden met geluidsoverlast van bouwverkeer.

De heer/mevrouw *Schilthuis* en *Wouterse*, de heer *Van de Water* en mevrouw *Prins* verwachten dat vooral fly-overs bij het Vrijheidsplein en het Julianaplein zullen leiden tot geluidsoverlast. Zij vragen te onderzoeken hoe die overlast kan worden beperkt. De heer/mevrouw *Van Baal en Arends* stellen voor om de beoogde fly-overs te vervangen door een alternatief waarbij geluidswerende maatregelen eenvoudiger en goedkoper te realiseren zijn.

Ook de *Wijkvereniging Piccardthofplas* vindt de fly-overs zeer onwenselijk.

2.2.3 Gewenste maatregelen

Denktank VvE Fongersplaats en mevrouw *Ex* en de heren *Jongsma* en *Van de Water* en de heer/mevrouw *Wouterse*, *Schilthuis*, *Van Baal en Arends* willen dat wordt gekeken naar de effecten van geluidsschermen en andere geluidswerende maatregelen, zoals geluidsabsorberend asfalt, het bedekken van wanden van verdiepte delen met geluidsabsorberend materiaal en het toepassen van een lamellenconstructie boven de verdiepte delen.

De Heer *Wemekamp* vindt dat het project een structurele geluidswerende oplossing moeten bevatten voor het stuk weg ter hoogte van het Stadspark tot en met de afslag Hoogkerk (35).

Om geluidsoverlast en luchtvervuiling te beperken, pleiten de heren *Lechner*, *Van de Water* en *Wemekamp*, de heer en mevrouw *Van der Waaij*, mevrouw *Friederich*, de heer/mevrouw *Wouterse*, *Schilthuis*, *Van Baal en Arends*, *Buurtcommissie Buitenhof* en *Tuin en Recreatievereniging Stadspark* op voorhand voor een verlaging van de maximumsnelheid tot 70 kilometer per uur op het weggedeelte tussen Groningen en Hoogkerk-Zuid. Men wil dat dit wordt meegenomen in de m.e.r. Ook mevrouw *Meijer-Severs* pleit voor maatregelen zoals het aanpassen van de snelheid in de spits. Zij noemt de milieuzones in grote Duitse steden als voorbeeld.

De heer *De Nijs* verzoekt bij de m.e.r. alle geluidreducerende maatregelen te onderzoeken, o.a. een beperking van de maximumsnelheid vanaf Hoogkerk afslag 35 tot het Julianaplein tot 50 km/u. Hij vindt dat het uitgangspunt bij een tracébesluit moet zijn dat de geluidbelasting voor de omwonenden omlaag gaat, en in elk geval niet omhoog. Ook de heer/mevrouw *De Vries* vindt dat ernaar gestreefd moet worden onder de normwaarden te komen.

De heer *Lechner* en *Buurtcommissie Buitenhof* pleiten voor een integrale benadering van geluidweringen. Hierbij geven zij aan dat de geluidwering ter hoogte van De Buitenhof aan de overzijde van de A7 (Piccardthof) veel hoger is, waardoor de wijk De Buitenhof een klankkast wordt. De heer *Lechner* vindt dat de geluidwal ter hoogte van Kranenburg/Buitenhof met twee meter verhoogd moet worden.

De dames *Liemberg* en *Ex* vragen of omwonenden in aanmerking komen voor subsidie voor geluidisolatie, als andere geluidbeschermende maatregelen niet afdoende zijn. Mevrouw *De Vries* wil dat de isolerende beglazing die twintig jaar geleden is toegezegd, geplaatst wordt.

2.2.4 Reactie Geluid

Het is ons bekend dat omwonenden op diverse plaatsen langs het tracé aangeven geluidsoverlast te ondervinden. Langs een groot gedeelte van de zuidelijke ringweg zijn geluidswerende voorzieningen aanwezig. In 2009 zijn nieuwe geluidsschermen geplaatst op het traject Vrijheidsplein-Julianaplein. Tot 2030 zal de geluidbelasting toenemen als gevolg van autonome groei van het verkeer. De wet Geluidhinder stelt normen ten aanzien van geluid, waaraan moet worden voldaan bij de aanleg of reconstructie van wegen. 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 het effect voor het aspect geluid te bepalen, wordt in de me.r. een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Uitgangspunt voor de berekeningen is de eindsituatie van de vorige ombouw van de zuidelijke ringweg Groningen. Het akoestisch 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. Bepalend voor het geluidsniveau zijn o.a. het wegontwerp, de verkeersintensiteit en de ruimtelijke invulling van de omgeving. Bij de berekeningen voor dit onderzoek houden we o.a. rekening met de verwachte verkeerstoename, de rijnsnelheid van personenauto's en vrachtverkeer en de onderlinge verdeling over deze voertuigsoorten. Zijn er in de huidige of toekomstige situatie geluidsschermen of gebouwen aanwezig, dan worden deze ook in het akoestisch model opgenomen. Als het oppervlak van een geluidsscherm of gebouw reflecterend is, dan vormt ook deze eigenschap input voor het rekenmodel. In het akoestisch onderzoek wordt geen rekening gehouden met het kappen van groen. Overigens is pas een wezenlijk geluidreducerend effect te verwachten van een bosgebied met een diepte van 100 meter of meer.

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. Wettelijk is voorgeschreven dat met behulp van rekenmodellen wordt bepaald of de maatregelen ervoor zorgen dat de normen in de Wet Geluidhinder niet worden overschreden. Voorbeelden van maatregelen zijn geluidreducerend asfalt, geluidsschermen/geluidswallen of gevelisolatie. Mocht bijvoorbeeld geluidsisolatie voor specifieke panden noodzakelijk blijken, dan wordt dat toegepast.

In het kader van de voorbereiding van de realisatie van de ombouw wordt, op basis van de uitkomsten van de planstudie, een plan opgesteld om bouwhinder zoveel mogelijk te reduceren. Daarbij komt ook mogelijke geluidsoverlast van bouwverkeer aan de orde.

Over de geluidsproblematiek van de wijken De Buitenhof en De Piccardthof in het kader van het project Aanpak Ring Zuid bereidt de projectorganisatie een aparte notitie voor.

In een aantal zienswijzen wordt gesproken over eerdere toezeggingen van de gemeente aan belangenverenigingen in De Piccardthof en De Buitenhof over geluidswerende maatregelen. De gemeente heeft inmiddels naar aanleiding van brieven en inspraak in de raadscommissie Beheer en Verkeer onderzoek gedaan in samenwerking met Rijkswaterstaat Noord-Nederland. In een brief aan de leden van de gemeenteraad d.d. 13 mei 2011 doet het college van B&W hiervan verslag. In het onderzoek zijn de oorspronkelijk berekende geluidwaarden voor de bestemmingsplannen vergeleken met de huidige situatie, en wordt ook een doorkijk gegeven naar het prognosejaar 2020.

Hieruit blijkt dat voor De Piccardthof de in het bestemmingsplan berekende waarde van 50 dB(A) niet wordt overschreden. In De Buitenhof wordt bij één woning de oorspronkelijk berekende waarde overschreden met 1dB. Verder komt uit de berekeningen naar voren dat een verlaging van de snelheid weinig effect heeft op de geluidbelasting. Dit komt doordat ZOAB, het wegdektype ter plekke, relatief minder geluid reduceert bij lagere snelheden.

Op basis van dit onderzoek ziet de gemeente geen aanleiding verdergaande geluidafscherpende maatregelen te treffen. De bewonersorganisaties zijn inmiddels ingelicht. Zij hebben de mogelijkheid gekregen om als zij dit willen een second opinion te laten uitvoeren.

2.3 Luchtkwaliteit

Diverse inzenders snijden het onderwerp luchtkwaliteit aan, in algemene zin of gericht op bepaalde vraagstukken, zoals fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en CO₂. Dat geldt voor de dames *Alons, Banus-Leemeijer, Glockner* en *Wilkens*, voor de heren *Lechner, Meuter, C. Smit*, en *Wemeveld* en voor de *Vereniging van Eigenaren Flatgebouw Laan van de Vrede 16 t/m 31*.

Ook *Gasunie* vraagt aandacht voor de luchtkwaliteit, als gevolg van de stilstaande auto's op het Vrijheidsplein.

De *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* vraagt om onderbouwing van een passage uit de Toelichting op de Kennisgeving op pagina 15, waar in staat dat in 2020 en 2030 in de gehele gemeente geen overschrijding van de normen voor luchtkwaliteit wordt verwacht. De *Stichting LZRG* heeft een overzicht gemaakt van locaties die wat betreft luchtkwaliteit gevoelig liggen ten opzichte van de aanpassingen van de zuidelijke ring in de gehele breedte. Zij noemt sportparken, seniorenflats, scholen, buurtlocaties en parken. De Stichting wil weten hoe hier in de m.e.r. en in het totale project mee wordt omgegaan.

De *Vereniging van Eigenaren Flatgebouw Laan van de Vrede 16 t/m 31* vraagt hoe zeker de projectorganisatie is van een aanvaardbaar niveau van de kwaliteit van de lucht, en of dit valt te controleren.

2.3.1 Wettelijke normen

De heer *Van Biessum* en mevrouw *Looman* vragen of de uitstoot van uitlaatgassen wel binnen de landelijke en Europese wettelijke normen blijft, zeker gezien de verwachte toename van het autoverkeer over de ringweg. Mevrouw *Banus-Leemeijer* hetzelfde, en zij wil weten of er ook rekening gehouden wordt met andere stoffen die de luchtkwaliteit bepalen.

Ook mevrouw *Meijer-Severs* vraagt naar de wettelijke normen, in het bijzonder die van koolstofdioxide. De heer *C. Smit* wijst op Europese normen, die tegen 2015 aangescherpt zullen worden. Ook *Milieudefensie* wijst erop dat de eisen voor fijnstof door slijtage aan banden en materiaal van de voertuigen vanuit de Europese Unie de komende tijd veel strenger worden. Het *Buurtoverleg Oosterpoort* verlangt toetsing aan de Europese regelgeving die is gebaseerd op grenswaarden van kleinere stofdeeltjes (PM₁₀ en in de toekomst PM_{2,5}). De heer/mevrouw *De Vries* wijst erop dat met name de inzichten in de gezondheidseffecten van fijnstof nog volop groeiende zijn, wat onontkoombaar zal leiden tot nieuwe PM_{2,5} normwaarden.

De *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* vraagt aan te geven welke eisen de Nederlandse en Europese wetgeving stelt aan CO₂ uitstoot in het kader van dit project.

2.3.2 Onderzoek

Milieudefensie dringt erop aan de metingen eerlijk uit te voeren. De heer *C. Smit* en mevrouw *Ex* vragen hoe de luchtkwaliteit wordt gemeten zonder meetpalen. Zij vinden onderzoek aan de hand van modellen onvoldoende, evenals de heer *Meuter*, de heer/mevrouw *De Vries* en de *Buurtcommissie Buitenhof*.

Mevrouw *Ex* vraagt de luchtkwaliteit vanaf nu te meten, op meerdere punten. Ook mevrouw *Meijer-Severs* en de heer *Lechner* willen meerdere meetpunten voor de luchtkwaliteit.

De *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* en mevrouw *Ex* vragen naast PM_{10} en NO_2 ook $PM_{2,5}$ te onderzoeken. Ook wil de Stichting LZRG dat de huidige uitstoot van CO_2 en de uitstoot van CO_2 in 2020 en 2030 worden berekend.

De *Buurtcommissie Buitenhof* en de heer *Lechner* willen weten hoe groot het studiegebied wordt van de m.e.r.

2.3.3 Gewenste maatregelen

De heer *Wemekamp* wil maatregelen om te voorkomen dat de toegenomen hoeveelheid fijnstof neerslaat in de wijk. Ook de *Buurtcommissie Buitenhof* en de heren *Lechner* en *Van de Water* vragen te kijken naar maatregelen die het beste genomen kunnen worden bij overschrijding van wettelijke grenswaarden, en naar hoe het bouwontwerp deze overschrijding kan voorkomen.

Als voorbeeldmaatregel noemt de heer *Lechner* een volgsysteem met digitale snelheidsborden.

Verder vraagt hij om in beeld te brengen hoe de luchtkwaliteit blijvend gemonitord kan worden. Dit wordt onderschreven door de *Buurtcommissie Buitenhof*.

Ook de heer *C. Smit* vraagt hoe men weet dat maatregelen om luchtvervuiling tegen te gaan ook helpen.

2.3.4 Reactie Luchtkwaliteit

In de toelichting op de Kennisgeving project-MER staat dat ten aanzien van de luchtkwaliteit, conform het luchtkwaliteitsplan van de gemeente Groningen, voor de hele gemeente zowel in 2010 als in 2030 vooralsnog geen overschrijding van de wettelijke normen voor fijnstof (PM_{10}) en stikstofdioxide (NO_2) wordt verwacht. Dit betekent dat de luchtvervuilende stoffen na de ombouw van de zuidelijke ringweg naar verwachting onder de wettelijke normen blijven. De lucht in het noorden is schoon vergeleken met de rest van ons land. Dit komt door de landelijke omgeving en weinig economische activiteiten die zorgen voor luchtvervuiling.

Het is wettelijk voorgeschreven om in de m.e.r. het effect op de luchtkwaliteit te berekenen volgens een voorgeschreven onderzoeksmethodiek. In dit onderzoek bekijken we de concentratie NO_2 en de concentratie PM_{10} op maximaal 10 meter uit de wegrand. NO_2 en PM_{10} 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 ($PM_{2,5}$) 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, zowel de Nederlandse als de Europese.

Het onderzoeksgebied voor het onderzoek naar de luchtkwaliteit is afhankelijk van het nog uit te werken wegontwerp. Het wordt bepaald aan de hand van wettelijke richtlijnen daarvoor.

Diverse indieners van zienswijzen spreken de wens uit de luchtkwaliteit via meetpalen te meten. In Europees verband zijn afspraken gemaakt over de eisen die gesteld worden aan luchtkwaliteit. Deze eisen zijn opgenomen in een Europese Richtlijn en zijn overgenomen in de Nederlandse wet- en regelgeving. Daarmee is Nederland verplicht om zogenoemde actieplannen op te stellen voor gebieden waar sprake is of zal zijn van een (dreigende) overschrijding van grenswaarden voor luchtkwaliteit.

Als actieplan heeft Nederland het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld. De provincies Groningen, Friesland, Drenthe, Zeeland en delen van Overijssel vallen echter niet onder dit programma, juist omdat in deze gebieden sprake is van relatief lage achtergrondconcentraties en de wettelijke grenswaarden niet worden overschreden.

Gelet op het feit dat de provincie Groningen niet in het samenwerkingsprogramma is meegenomen, alsmede de landsdekkende monitoring van het NSL zelf, is de verwachting dat ook met de uitvoering van een nieuw ruimtelijk project als de ombouw van de zuidelijke ringweg ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan. Desondanks is het een wettelijk vereiste dat aannemelijk wordt gemaakt dat het project niet leidt tot een overschrijding van grenswaarden (artikel 5.16, lid 1, onder a Wet milieubeheer). Dit aannemelijk maken gebeurt met name op basis van vuistregels en berekeningen door luchtmodellen. Immers, de ombouw van de Zuidelijke Ringweg is een nog niet bestaande situatie, zodat metingen feitelijk niet mogelijk zijn. Aan de berekeningen liggen overigens indirect wel metingen ten grondslag. Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid (RIVM) heeft namelijk het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit (LML) in beheer. In dit meetnet zijn voor de continue monitoring van de luchtkwaliteit vaste meetstations actief. Daarmee worden representatieve gegevens met betrekking tot de luchtkwaliteit verkregen. Deze gegevens worden vervolgens verwerkt in de zogeheten Grootchalige Achtergrondconcentratiekaarten Nederland (GCN). Deze kaarten worden jaarlijks door de staatssecretaris van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu bekendgemaakt en dienen onder meer als basis voor het uitvoeren van luchtkwaliteitsberekeningen.

Het berekenen van de luchtkwaliteit door middel van uniforme standaard rekenmethoden (luchtmodellen en vuistregels) is de gebruikelijke werkwijze waarmee besluitvorming rondom aanpassingen of aanleg van nieuwe Rijkswegen wordt onderbouwd. Met betrekking tot de zuidelijke rondweg zal niet van deze werkwijze worden afgeweken, zodat geen lokale meetpunten aan het onderzoek worden toegevoegd. Het staat de gemeente Groningen overigens vrij om op eigen verantwoordelijkheid en kosten nader onderzoek te doen met meetpalen. De gemeente kan dan ook met het RIVM bezien of meetpalen aanvullende informatie opleveren.

2.4 Gezondheid en leefbaarheid

In de zienswijzen komen de thema's gezondheid en leefbaarheid meerdere malen terug. Indirect worden deze onderwerpen binnen de m.e.r. onderzocht, bijvoorbeeld waar het gaat om onderzoek naar geluid, luchtkwaliteit, natuur, verkeersveiligheid en ruimtelijke inpassing.

Omdat de zienswijzen over gezondheid en leefbaarheid in zijn algemeenheid ook de aandacht verdienen, komen die in deze paragraaf aan de orde.

2.4.1 Gezondheid

De heer *Mulder* en mevrouw *Lommers* en de dames *Wesselijs en Koeling* vragen aandacht voor de gezondheid in relatie tot de ombouw van de zuidelijke ringweg. Ook de heer *Van Biessum* en mevrouw *Looman* maken zich zorgen over de gevolgen van uitlaatgassen voor de gezondheid van bewoners.

Mevrouw *Meijer-Severs* mist de effecten op de gezondheid van niet alleen de dichtbij wonenden, maar ook van bewoners elders in de stad. Zij wijst erop dat ook blootstelling aan geluid en licht beneden de normen gevolgen kan hebben voor de gezondheid.

Mevrouw *Kazemier* geeft aan dat duurzaam ook maatschappelijk verantwoord ondernemen inhoudt, en geeft het advies niet te snel te besluiten tot een scenario waarvan de gevolgen voor de gezondheid dubieus zijn.

Mevrouw *Veenstra* wijst erop dat bewoners van de wijk Corpus den Hoorn aan luchtwegproblemen lijden. De heer *Van der Wal* meldt al jaren gezondheidsklachten te hebben, die zijn toe te schrijven aan fijnstof en andere milieuvervuiling. Hij vraagt de projectorganisatie er alles aan te doen om de belangen van de omwonenden op dit gebied te behartigen.

De *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* en de heer *Hardus* verwijzen naar de landelijke GGD, die adviseert dat mensen vanwege gezondheidsrisico's niet binnen 50 meter van een drukke stadsweg (met meer dan 10.000 auto's per etmaal) en 100 meter van een snelweg moeten wonen. Zij vragen of rekening wordt gehouden met het advies van de GGD, en welke wettelijke richtlijnen daarbij worden gehanteerd.

Mevrouw *Ex* wil dat wordt onderzocht wat de gevolgen zijn voor de gezondheid van geluid en uitstoot van fijnstof. Zij geeft aan dat zeker het gevaar van geluid voor de gezondheid niet vergeten mag worden, aangezien geluid ver draagt.

De heer *Doornbos* vindt het een bezwaar dat de invloed van het treinverkeer in/nabij de aangelegen wijken niet of nauwelijks zijn terug te vinden in de voorlopige milieuvoorspellingen over gezondheid en leefbaarheid. Hij stelt de projectorganisatie aansprakelijk voor alle directe en indirecte gevolgen van het huidige plan.

2.4.2 Leefbaarheid

Het thema leefbaarheid wordt meerdere malen genoemd in de zienswijzen. De definitie van leefbaarheid is lastig. De meeste mensen geven ermee aan hoe aantrekkelijk en/of geschikt een gebied is om er te wonen en/of te werken. Iedereen heeft hier wel een idee bij, maar de exacte omschrijving is afhankelijk van tijd, plaats en vooral ook van de persoon zelf. Tegen deze achtergrond staan hieronder de opmerkingen over leefbaarheid in zijn algemeenheid op een rij.

Mevrouw *Ex* vindt dat de leefbaarheid langs de ring nu al heel slecht is en er niet beter op wordt. De *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* wil berekend zien hoe het BVA voldoet aan de eisen van ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. De *Stichting LZRG* vraagt zich af of de leefbaarheid er wel op vooruit zal gaan, zoals staat in de Kennisgeving, en vraagt naar een programma van eisen met doelstellingen voor milieu, natuur, ruimtelijke inpassing en leef- en woonomstandigheden. Net als de *Stichting LZRG* is *Milieudefensie Groningen* niet overtuigd van de toename van de leefbaarheid door de verbreding van de ring, omdat het aantal rijbanen groter wordt. Ook de heer *Mulder* en mevrouw *Lommers*, de heer *Zwaneveld* en mevrouw *Glockner*, geven aan dat de leefbaarheid onder druk staat. De heer *Boersma* en *Buurtoverleg Oosterpoort* benadrukken dat mensen die op minder dan 100 meter van de ringweg wonen zich ernstig bedreigt voelen in hun veiligheid, welzijn, leef- en woonkwaliteit. Ook mevrouw *Prins* en de heer *N.J.H.M. Smit* waarschuwen dat de aanpak in ernstige mate de kwaliteit van wonen in de aangrenzende buurten zal aantasten. Mevrouw *Links* en de heer *Vos* maken zich zorgen om de leefbaarheid en de gevolgen van de ring als er geen tunnel komt.

De heer *Leguijt* wil dat de leefbaarheid wordt meegenomen in de m.e.r. De heer/mevrouw *de Vries* gaat in op de minimale benadering van het begrip 'leefbaarheid' in de m.e.r. en vreest dat het BVA ten koste gaat van de leefbaarheid. Hij/zij begrijpt dat het nodig is voor de m.e.r. om uiteenlopende aspecten te onderscheiden, maar benadrukt dat het niet alleen gaat om een optelsom van plussen en minnen uit de m.e.r., maar ook om de omgevingsbeleving van de omwonenden zelf.

Mevrouw *Banus-Leemeijer* wil graag een omschrijving van de gevolgen die de verbreding van de ring heeft op de kwaliteit van leven en wonen voor de mensen die aan de ringweg wonen. Mevrouw *Alons* vraagt zich af welk effect de schaduwwerking en het dichter op de wijk komen staan van de wegen heeft op de woonbeleving. De heer/mevrouw *De Vries* vreest dat er voor de omgeving Maaslaan/Lekstraat een knelpunt ontstaat op het gebied van omgevingsbeleving, omdat daar meerdere parallelstroken/-banen zijn aangegeven. Hij draagt hiervoor een oplossing aan.

2.4.3 Reactie Gezondheid en Leefbaarheid

Wij kunnen ons goed voorstellen dat men wil wonen en werken in een gezonde en prettige leefomgeving, en dat er zorgen zijn over gezondheid en leefbaarheid ten gevolge van de ombouw van de zuidelijke ringweg. Bij de uitwerking van het BVA zal dan ook aandacht zijn voor gezondheid en leefbaarheid.

Wettelijk gezien zijn gezondheid en leefbaarheid in de m.e.r. geen aparte thema's, maar aspecten ervan komen aan de orde in de relatie met het onderzoek naar geluid, luchtkwaliteit, natuur, verkeersveiligheid en ruimtelijke inpassing.

Bij de uitwerking van het tracé kijken we ook naar de afstand die er moet zijn tussen woonhuizen en wegen en onderzoeken we de suggesties die indieners hebben aangedragen.

Verder nemen we contact op met de GGD, en gaan we in gesprek over hoe de medisch milieudeskundigen van de GGD de projectorganisatie, maar ook de omwonenden kunnen informeren en adviseren over de milieu-gezondheidsaspecten en de risico's. Bij de uitwerking van het BVA is dit een belangrijk aandachtspunt.

Het project Aanpak Ring Zuid kent geen programma van eisen voor ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid, maar houdt zich aan de beleidskaders die op nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau van toepassing zijn. Gemeentelijk zijn dit bijvoorbeeld de structuurvisie Stad op Scherp 2009 en de Groenstructuurvisie Groene Pepers 2009 en provinciaal houden we ons aan het Provinciaal Omgevingsplan Groningen 2009-2013.

Hoofdstuk 3

Natuur, water en bodem



3. Natuur, water en bodem

Een van de thema's in de m.e.r. is natuur, water en bodem. Bij natuur gaat het dan bijvoorbeeld om verstoring of vernietiging van flora en fauna. Verder wordt gekeken naar de effecten op de waterhuishouding en de bodemkwaliteit- en opbouw. Ook is er aandacht voor aantasting van cultuurhistorische elementen en tijdelijke effecten die zich tijdens de bouw kunnen voordoen. In dit hoofdstuk komen zienswijzen op deze thema's aan de orde. Op het onderwerp bodem zijn geen zienswijzen ingediend.

3.1 Natuur

3.1.1 Flora en fauna

De heer *Lalkens* en mevrouw *Mulder* vragen aandacht voor flora en fauna. Mevrouw *Veenstra* vestigt de aandacht erop dat in de buurt van de Laan van de Vrede veel dieren leven. Zij geeft een opsomming van de dieren en vreest dat hier geen rekening mee gehouden wordt.

De heer *Leguijt* geeft aan dat de vegetatie langs de ringweg nu voor het grootste deel het groen in de wijk bepaalt, en door de werkzaamheden zal verdwijnen en niet terug zal keren. Ook de *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* vraagt in welke mate groenvoorzieningen zullen verdwijnen. De heer *Hardus* maakt zich eveneens zorgen om het verdwijnen van groen en vraagt of we exact kunnen aangeven welk groen moet worden weggehaald, en hoe dit wordt gecompenseerd. *Bewonersorganisatie Wijert Welzijn* en *Wijkcomité Helpman* refereren aan de notitie "Groene pepers", de groenstructuurvisie voor Groningen die het college van B&W in 2008 heeft vastgesteld. Beiden vinden dat geen groen in de wijk verloren mag gaan. *Wijkcomité Helpman* vraagt het behoud en de versterking van het Sterrebos, evenals voor een groene locatie voor de Papiermolen. Voor de opoffering van groen verwacht het *Wijkcomité Helpman* compensatie. *Bewonersorganisatie Wijert Welzijn* wil weten wat de gevolgen zijn voor de flora en fauna in het park nabij het Gomarus College en de Papiermolen en de nabij gelegen begraafplaats. De *Stichting R.K Kerkhof Groningen* vreest dat de groene wand tussen de ring en het kerkhof wordt aangetast en dat er straks prachtige bomen zullen verdwijnen, in tegenspraak met het gemeentelijk groenbeleid.

De heer *Mulder* en mevrouw *Lommers* wijzen erop dat een stuk Sterrebos geofferd moet worden voor de parallelwegen. Dit betekent dat het enige stukje groen van de wijk verdwijnt, samen met beschermde plantsoorten en eikenbomen van 250 jaar oud. Ook is het een speelplaats voor kinderen en een ontmoetingsplek voor de bewoners.

Buurtoverleg Oosterpoort is tegen verdere aantasting van het huidige Sterrebos. Mogelijke compensatie op een deksel is niet gelijkwaardig.

De heer *Burm* geeft aan dat het Sterrebos van groot belang is voor de gezondheid van de stad. Hij stelt dat uit het verleden is gebleken dat boscompensatie niet gegarandeerd kan worden voor meer dan tientallen jaren, terwijl dit voor duurzame bomen wel nodig is. Hij vindt dat de groene long langs de Papiermolenlaan, die nu pas jong volwassen begint te worden, niet opgeofferd mag worden. Hij pleit daarom voor verbetering van de ringweg in de diepte en niet in de breedte.

De heer *Jongsma* pleit voor het behoud van bomen in het Sterrebos-Noord. Hij doet het idee aan de hand om de Waterloolaan te versmallen en niet meer als doorgaande weg te laten fungeren, waardoor het parkachtige idee van het Sterrebos wordt versterkt.

Mevrouw *Kiki* vindt het ongewenst dat het verkeer precies in het Sterrebos naar boven komen in verband met geluidsoverlast.



3.1.2 Licht

De heer/mevrouw *Wouterse* brengt onder de aandacht dat het aanlichten van de nieuwe fly-overs lichtoverlast tot gevolg zal hebben, met effect op de omringende natuur. Hij/zij wil dit onderzocht zien.

De *Denktank Vve Fongersplaats* pleit voor het overall invoeren van energiezuinige LED-verlichting.

3.1.3 Onderzoek

Mevrouw *Alons* benadrukt dat de milieueffecten voor de naastliggende wijken, zoals de Oosterpoort en de Rivierenbuurt goed bekeken moeten worden, niet alleen van de hoofdrijbaan, maar ook van de parallelwegen.

De *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* verzoekt een volledige natuurwaardeninventarisatie te doen naar (beschermde) dier- en plantsoorten, en daarbij aan te geven of er sprake is van beschermde gebieden in het kader van Natura 2000⁴ of gebieden die worden beschermd onder de natuurbeschermingswet 1998. Ook wil de *Stichting LZRG* weten of zich monumentale bomen in het plangebied bevinden en wat er gebeurt om deze bomen te beschermen.

⁴

De minister van LNV heeft voor Nederland 166 Natura 2000 beschermde natuurgebieden aangewezen.

De heer/mevrouw *De Vries* vraagt de aandacht voor het groene talud aan de noordzijde van de huidige weg tussen de Hereweg en het Julianaplein en de groene voortzetting ervan richting Zuiderbegraafplaats, vijver/Dinkelpark en de begroeiing rond de Lekstraat. Hij/zij geeft aan dat dit een ecosysteem op zich is, met o.a. een rijk vogelleven en met eekhoortjes. Dit dreigt vernietigd te worden. Hij/zij vindt dat de betekenis hiervan moet worden onderzocht, met name in relatie tot de omgevingsbeleving van omwonenden. Mevrouw *Wesselius* vraagt zich af waar de stadsecologen zijn in dit project, en of dit een sluitpost is geworden.

3.2 Water

De heer/mevrouw *De Vries* wijst erop dat we rekening moeten houden met ondergrondse ondoordringbare lagen en de daarmee samenhangende ondergrondse waterstromen onder de Hondsrug. Verstoring kan het Sterrebos in zijn bestaan bedreigen.

3.3 Cultuurhistorie en archeologie

De heer *Hardus* vraagt zich af of de protestant christelijke begraafplaats en de RK-begraafplaats gevaar lopen door verbreding van de ringweg ter hoogte van de Hereweg. Als dat zo is, wil hij weten hoe zich dat verhoudt tot de wettelijke bescherming van deze begraafplaatsen. Ook mevrouw *Liemberg* is bezorgd over de begraafplaatsen. Zij vraagt of nabestaanden worden geïnformeerd als verplaatsing nodig is. De *Denktank VvE Fongersplaats* vraagt naar zoveel mogelijk deksels om de geluidsoverlast voor de aangrenzende begraafplaats zo min mogelijk te maken.

3.4 Tijdelijke civiele effecten tijdens de bouw

Diverse indieners vragen om onderzoek naar de gevolgen van trillingen tijdens de bouw voor de omringende bebouwing. De heer *Van Biessum* en mevrouw *Looman* vragen of er vooraf foto's genomen worden van de muren en/of de hoeken van huizen. Zij willen hun huis aanmelden voor alle controle mogelijkheden die aangeboden worden.

3.5 Reactie Natuur, Water en Bodem

Gevolgen voor de natuur worden onderzocht in de m.e.r. Daarbij kijken we of natuur- en leefgebieden van wettelijk beschermde soorten worden aangetast. Natuurgebieden in het kader van Natura 2000 worden niet doorsneden door het tracé van de zuidelijke ringweg.

De betekenis en beleidsuitgangspunten van de basisgroenstructuur en de stedelijke ecologische structuur van de stad Groningen staan omschreven in de groenstructuurvisie "Groene pepers". Het groen langs de gehele zuidelijke ringweg maakt onderdeel uit van de ecologische hoofdstructuur en is basisgroen. We gaan de effecten van het BVA hierop dan ook onderzoeken. Het uitgangspunt bij het kapbeleid is "niet kappen tenzij", zoals verwoord in de Algemene Plaatselijke Verordening Groningen (APVG).

In de groenstructuurvisie is bepaald dat er een uiterste inspanningsverplichting moet plaatsvinden om (waardevol) groen te behouden en/of te versterken. Lukt dat niet en er moet toch worden gekapt of verplant, dan moet dit goed worden onderbouwd. Daarbij moet worden aangegeven wat wordt verwijderd en waar er wordt gecompenseerd. Een 1:1 compensatie van het eventueel verloren groen is noodzakelijk.

Er wordt een uitvoerige inventarisatie gemaakt van ecologie (ecoscan) en groen, zodat er bij het ontwerp zoveel mogelijk rekening mee gehouden kan worden. Vervolgens wordt er op basis van het schetsontwerp met een globale analyse aangegeven wat de gevolgen zijn voor groen en ecologie. Bij de uiteindelijke trajectkeuze is een Bomen Effect Analyse (BEA) verplicht volgens de APVG, en een natuurtoets om te beoordelen in hoeverre aan de flora- en faunawet en het ecologisch en groen beleid wordt voldaan. Deze analyse geeft inzicht in wat de effecten zijn van de voorgenomen plannen en in de mogelijke alternatieven om de schade te minimaliseren.

Het college van Burgemeester en Wethouders dient hierover in een vroeg stadium te besluiten en de raad hierover te informeren, omdat anders geen omgevingsvergunning mag worden verleend.

Welk groen precies gaat verdwijnen, is pas duidelijk wanneer het ontwerptracé verder is uitgewerkt. In het uiteindelijke tracébesluit komt een beschrijving van de maatregelen van ecologische aard die we in verband met de ombouw van de ringweg gaan treffen.

We gaan na of de effecten van lichtoverlast in beeld gebracht kunnen worden. Ook de suggestie van de LED-verlichting wordt onderzocht.

Op dit moment is nog niet te zeggen wat de afstand van de hoofdrijbaan en de parallelbanen van de ring tot de begraafplaatsen wordt. Dit is pas duidelijk na verdere uitwerking van het BVA in een ontwerp tracé. Mocht verplaatsing onverhoopt nodig zijn, dan gebeurt dit vanzelfsprekend zoveel mogelijk in overleg met de nabestaanden.

In het kader van de m.e.r. doen we onderzoek naar mogelijke bouwtechnische effecten (trillingen e.d.) tijdens de werkzaamheden. Voordat de werkzaamheden beginnen, doen we onderzoek naar bebouwing in de buurt. De grootte van het onderzoeksgebied wordt bepaald aan de hand van o.a. de bodemgesteldheid en de afstand tot de werkzaamheden.

Hoofdstuk 4

Ruimtelijke kwaliteit



4. Ruimtelijke kwaliteit

Ruimtelijke kwaliteit is ook een van de thema's die we in de m.e.r. onderzoeken. Het gaat bijvoorbeeld om de inpassing van het project in de omgeving, de sociale veiligheid en of er sprake is van barrièrewerking of visuele hinder. Ook het ruimtegebruik komt aan de orde. Hieronder valt onder andere de ruimte die het project in beslag neemt en de vraag of er sprake zal zijn van de sloop van woningen/gedwongen vertrek.

4.1 Ruimtelijke inpassing

4.1.1 Dekfels

De *Stichting Vrienden van de Stad Groningen* is een voorstander van de deksels, omdat hiermee het verlies van oppervlak van het Sterrebos als onderdeel van de stedelijke groenstructuur kan worden gecompenseerd, maar ook dat de overige deksels de woonomgeving extra kwaliteit kunnen geven. De *Stichting VvdSG* wil dat de effecten op het ruimtebeslag en de groenkwaliteit worden gemeten met en zonder deksels.

De heer *Lechner* en *Buurtcommissie Buitenhof* schrijven dat ook de aanleg van een tunnel of een verdiepte weg met deksels bij kan dragen aan een betere leefbaarheid in dit gebied. Ook de hoeveelheid deksels moet daarom in de m.e.r. worden onderzocht.

Mevrouw *Akkermans-Trip* pleit ervoor te streven naar een maximaal aantal deksels.

Ook de heer *Jongsma* doet de suggestie om meer dan de voorgestelde drie deksels te plaatsen. Hij denkt aan deksels van 150 meter, zodanig verspreid dat het Sterrebos zoveel mogelijk gereconstrueerd wordt.

De *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* wil weten welke financiële garanties er zijn dat er daadwerkelijk een verdiepte ligging wordt gerealiseerd van een maximale lengte van 1100 meter met drie deksels.

De heer *Boersma* geeft aan dat verdiept aanleggen met deksels het speerpunt was, en vraagt zich af hoe het kan dat de drie geplande deksels er wellicht niet (allemaal) komen.

Het Koopcentrum Oosterpoort KCO (KCO) wil dat als de ringweg verdiept wordt aangelegd de deksels van 250 meter geplaatst worden vanaf het spoor tot het Winschoterdiep, zodat de wijken De Oosterpoort en De Linie één gebied worden.

De *Kamer van Koophandel* wil meer horen over het effect van eventuele overkluizing van een deel van de tunnelbak door de bouw van kantoren.

Mevrouw *Liemberg* vraagt of ter hoogte van de Rivierenbuurt ook een deksel over de weg kan komen.

4.1.2 Barrièrewerking

Mevrouw *Ex* en de heer *N.J.H.M. Smit* noemen de weg nu al een barrière in de stad. Mevrouw *Ex* verwacht dat dit in de toekomst zo zal blijven, ook bij een verdiepte ligging. Zij geeft aan dat dit wordt veroorzaakt door verkeer op de parallelwegen.

De *Kamer van Koophandel (KvK)* verzoekt in de m.e.r. te onderzoeken wat de effecten zijn van de vermindering van de doorsnijding van de stad op het stedelijk woonklimaat.

De heer/mevrouw *De Vries* vindt het twijfelachtig dat als onderbouwing van het BVA wordt gezegd dat de zuidelijke ringweg momenteel een barrière vormt. Hij/zij geeft aan dat dit met het BVA er zeker niet beter op wordt.

Ook de heren *Hovingh* en *Vos* waarschuwen voor barrièrewerking van de weg. De heer *N.J.H.M. Smit* verwacht dat het bouwen van de weg op palen met geluidsschermen aan alle kanten de zuidelijke ringweg als scheidslijn in de stad sterker maakt.

De heer *Beukema* meent dat de verhoging van de weg niets toevoegt. De weg zal zorgen voor een gevoel van beklemming en heeft een negatieve beeldbepalende invloed op de omgeving.

De *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* wil weten in hoeverre het BVA invloed heeft op de barrièrewerking, in het bijzonder voor de weg op palen in het westelijk deel van de stad. Ook vraagt de *Stichting LZRG* hoeveel deksels nodig zijn om voor de verdiepte ligging te kunnen spreken van barrièrevermindering. En zij wil weten of geluidsschermen als barrièrevergroterend worden gezien.

4.1.3 Visuele hinder

Mevrouw *Banus-Leemeijer* stelt vast dat het woord 'duurzaam' in dit plan misplaatst is. De weg op palen tussen Vrijheidsplein en Julianaplein heeft gevolgen voor het uitzicht, geluidshinder en milieuverontreiniging. Daarom wil zij op dit deel ook een tunnel of verdiept tracé. Ze benoemt verder dat onduidelijk is wat de afstand wordt tot de ringweg voor diverse woongebouwen langs de ring. Ze is benieuwd hoeveel hoger de weg op palen komt te liggen. Ook wil ze weten welke gevolgen de verhoging heeft voor het uitzicht.

De *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* vraagt op welke plaatsen in het BVA vrij uitzicht is naar de overzijde van de weg, en hoe zich dat verhoudt tot de huidige situatie.

De *Vereniging van Eigenaren Flatgebouw Laan van de Vrede 16 t/m 31* vreest dat hun wijk wordt afgesplitst van de rest van de stad. De vereniging vraagt hoe hoog de weg op palen wordt, ook in vergelijking met de huidige hoogte van het wegdek, en hoeveel breder. Ook wil ze weten wat er met de ruimten onder de palen gebeurt, evenals de *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen*. De *Stichting LZRG* wil ook weten op welke wijze een weg op palen sociaal veilig is.

4.1.4 Overige zaken

Buurtoverleg Oosterpoort verwacht een visuele achteruitgang van de ruimtelijke kwaliteit door het plaatsen van geluidsschermen bij de ring en de parallelwegen. Ook de *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* vraagt zich af of de geluidsschermen de omgevingskwaliteit niet aantasten.

De *Stichting Vrienden van de Stad Groningen* vreest dat parkeren in de stad een probleem wordt door de toenemende autodruk op de ringweg. Het *Wijkcomité Helpman* vreest overlast van parkerende forenzen in de zuidelijke wijken. De heer *Jongsma* pleit voor een parkeerverbod bij de Waterloolaan.

Mevrouw *Liemberg* vraagt aandacht voor het ruimtegebrek rond het Julianaplein, en ze wil weten of het Emmaviaduct op maaiveld kan worden gebracht. Verder vraagt zij zich af of de vaardoorgang van het Noord Willemskanaal van 9.20 meter tot gevolg heeft dat de weg op dat punt ook op 9.20 meter komt.

Studentenroeivereniging Gyas geeft aan dat haar botenhuis (kruising Noord Willemskanaal) moet kunnen blijven waar het nu ligt.

IKEA Beheer BV is eigenaar van de reclamemast bij het Europaplein en vraagt rekening te houden met de belangen van IKEA wat betreft de blijvende zichtbaarheid en functionaliteit van de mast voor verkeersdeelnemers en de omgeving.

Interbest BV is exploitant van de reclamemast aan het Europaplein. Het bedrijf wijst erop dat wanneer de hoofdrijbaan tussen Europaplein en Euvelgunne wordt verhoogd, dit gevolgen kan hebben voor de zichtbaarheid en functionaliteit van de reclamemast en vraagt rekening te houden met zijn belangen.

4.2 Ruimtegebruik

De heer *N.J.H.M. Smit* constateert dat de ombouw van de zuidelijke ringweg zoveel ruimte inneemt dat sloop van woningen onvermijdelijk is. *Buurtoverleg Oosterpoort* is tegen sloop van woningen voor de bovengrondse oplossing van de verkeersproblematiek. De heer *Hardus*, de heer *Van Biessum* en mevrouw *Looman* en de *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* vragen welke gebouwen en huizen moeten worden gesloopt. Zij willen weten wanneer dit bekend is en of en hoe dat wordt gecompenseerd.

4.3 Reactie Ruimtelijke Kwaliteit

Het thema Ruimtelijke Inpassing komt aan de orde in het ontwerpproces, en wordt daarnaast in de m.e.r. onderzocht. Daarbij is er aandacht voor de punten die in de zienswijzen zijn aangedragen, zoals de aansluiting van het wegontwerp op de omgeving, de ruimtelijke kwaliteit van de zuidelijke ringweg (inclusief voorzieningen), de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte langs de ring, de visuele hinder en barrièrewerking en de effecten op landschappelijke en stedelijke gebieden.

In het BVA is de ambitie geformuleerd om de verdiepte ligging van de hoofdrijbaan tussen Julianaplein en Europaplein te realiseren door middel van een tunnelbak over 1.100 meter, met een aantal overkluizingen ('deksels') ter plaatse van het Sterrebos, Oosterpoort/De Linie en Rijkskantoor/spoor. Deze ambitie wordt tijdens de m.e.r. en het ontwerpproces verder uitgewerkt.

De vraag of op bepaalde wegen – met name parallelwegen - een parkeerverbod moet worden ingesteld, komt aan de orde bij de nadere uitwerking van het tracé.

In de m.e.r. wordt getoetst op effecten in het ruimtegebruik voor wonen en werken. Daarbij kijken we naar het aantal hectaren dat verloren gaat voor de desbetreffende functies en naar het aantal hectaren dat juist vrij komt. Verder brengen we de effecten op het gebied van sloop en/of eventueel gedwongen vertrek van bewoners en bedrijven in kaart. Definitieve duidelijkheid hierover is er als het Tracébesluit onherroepelijk is. Dat is volgens het plan in het vierde kwartaal van 2013. Het onderwerp compensatie komt aan de orde in het volgende hoofdstuk (Procedure).

Hoofdstuk 5

Procedure



5. Procedure

Naast inhoudelijke thema's hebben inzenders ook opmerkingen gemaakt over de procedure tot nu toe, en stellen zij vragen over de vervolgstappen. Deze zienswijzen staan in dit hoofdstuk centraal.

5.1 Bestuurlijke Voorkeursalternatief

De heer *Hovingh* mist een planologisch en vervoer technisch kader voor het BVA, waaruit blijkt dat dit voorstel goed is voor de regio en de stad. De heer *Van der Veen* brengt onder de aandacht dat er een structuurvisie op de weg ontbreekt. Naar zijn mening had daarmee begonnen moeten worden volgens de destijds geldende tracéwet en volgens het rapport Elverding⁵.

De heer/mevrouw *de Vries* beschrijft de diverse aspecten van de procedure die doorlopen zijn ten aanzien van het BVA en concludeert dat op bestuurlijk niveau gericht gestuurd is naar een oplossing op het bestaande tracé, die zo goedkoop zou moeten zijn als redelijkerwijs mogelijk is en snel te realiseren. De heer *Menger* vindt dat men vanuit het beschikbare budget heeft geredeneerd.

Mevrouw *Ten Hove* is het ermee eens dat er een oplossing gevonden moet worden om Groningen niet te laten dichtslippen. Zij vindt het BVA echter te beperkt en technisch eenzijdig. Zij vraagt zich af of alles wel uit de kast is gehaald om het probleem op een creatieve en innovatieve manier op te lossen.

Milieudefensie vindt dat het BVA te weinig inzicht biedt in de effecten van de nog aan te leggen RegioTram en "het nieuwe werken".

Mevrouw *Koeling* vindt dat er onvoldoende onderzoek is gedaan en dat er te weinig argumenten zijn om te komen tot het BVA. Ook de *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* meent dat de keuze voor het BVA onvoldoende is onderbouwd.

Verder wijst de *Stichting LZRG* erop dat er in de verkenningsfase voorbij gegaan is aan adviezen van de commissie Verkeer en Vervoer (juni 2009), de MER-commissie (toetsingsadvies fase 1) en het voornemen van de minister van V&W om zich voor fase 2 te richten op aanleg van het C3-traject⁶ (april 2000). De *Stichting LZRG* is van mening dat deze drie stukken benadrukken dat een oplossing op het bestaande tracé ongewenst is. De *Stichting LZRG* wil onderbouwd zien waarom het advies van de MER-commissie niet wordt opgevolgd, en toch op het bestaande tracé kan worden gebouwd. Ook vindt de *Stichting LZRG* dat een uitgebreide Maatschappelijke Kosten/BatenAnalyse (MKBA) nodig is, waarbij zowel economische overwegingen als verstoring van de leefomgeving moeten worden betrokken. De *Stichting LZRG* wil de financiële consequenties weten van de maximale variant, en welke delen optioneel zijn en waar de prioriteiten liggen.

Verder is de Stichting van mening dat er onvoldoende is gekeken naar varianten, en wil alternatieve oplossingen betrekken in de m.e.r. Ook mevrouw *Prins*, de heer *Hovingh*, de heer en mevrouw *Van der Waaij* en mevrouw *Friederich* vinden dat er onvoldoende is gekeken naar de alternatieve oplossingen en hun haalbaarheid.

⁵

De commissie Elverding deed in opdracht van toenmalig minister Eurlings onderzoek naar versnelling van de besluitvorming infrastructurele projecten. Op 21 april 2008 presenteerde de commissie haar advies Sneller en Beter, met een groot aantal aanbevelingen, o.a. het zwaartepunt van het project te verschuiven van de planuitwerkingsfase naar de verkenningsfase.

⁶

Het C3 alternatief is het zuidtangent-oost en ondertunneling bij Laan Corpus Den Hoorn.

De heer *Meuter* betwijfelt of er wel voldoende draagvlak bestaat voor het BVA. Hier zijn geen feiten voor aangeleverd. Hij verwijst naar de enquête die de tunnel als beste variant aanwees. Verder beveelt hij net als de *Stichting Leefomgeving* aan om een MKBA uit te voeren. Ook de heer *Glastra* betwijfelt of er voldoende draagvlak is voor het BVA en verwijst ernaar dat bij de raadpleging 1000 steunstemmen op de tunnelvariant zijn uitgebracht. De *Buurtcommissie Buitenhof* bevestigt dat eigenlijk iedereen voor de tunnelvariant is.

De heer *Van der Veen* wijst erop dat uit het Tracébesluit Langman, het standpunt van de minister over het tracébesluit Langman en uit de Verkenning blijkt dat eerst nog een evaluatie van de Langman maatregelen⁷ moet plaatsvinden. Hij wil dat deze evaluatie nog plaatsvindt. Ook de heer/mevrouw *De Vries* brengt onder de aandacht dat niet is gewacht tot de Langman maatregelen waren gerealiseerd en de werkelijke effecten daarvan geëvalueerd. De *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* wil weten of de evaluatie heeft plaatsgevonden en wat de uitkomsten waren. En als de evaluatie nog niet is uitgevoerd, wanneer dit dan gebeurt.

5.2 Tunnelvariant

Er zijn veel indieners die pleiten om een tunnelvariant door te voeren of in elk geval opnieuw te onderzoeken of ondertunneling mogelijk is en beter de kijken naar de argumenten vóór een tunnel. Veelgehoord argument is dat ondertunneling noodzakelijk is om geluidsoverlast en aantasting van de luchtkwaliteit te voorkomen. De volgende indieners brengen dit onder de aandacht: mevrouw *Kiki*, heer/mevrouw *Doornbos*, de heren *Menger*, *Meuter* en *Vos*, de heer *Mulder* en mevrouw *Lommers*, mevrouw *Veenstra*, *Buurtcommissie Buitenhof*, *Buurtoverleg Oosterpoort* en de *Wijkvereniging Piccardthofplas*.

Mevrouw *Banus-Leemeijer* vindt het onbegrijpelijk dat we vasthouden aan dit BVA, terwijl men elders in het land wel tunnels aanlegt, bijvoorbeeld in Utrecht, Maastricht, TGV tracé, Den Haag Utrechtse Baan, Dijk Lelystad – Enkhuizen.

De heer *Boertjens* vindt dat het herstellen van de fysieke verbinding tussen het centrum en de zuidelijke wijken veel innovatiever kan met een tunnel. Dit betekent minder geluidsoverlast en luchtvervuiling, én geeft een economische en toeristische impuls. De heer *Boertjens* vindt dat we deze innovatieve oplossingen mee moeten nemen in de beschouwingen.

De *Vereniging van Eigenaren Flatgebouw Laan van de Vrede 16 t/m 31* geeft aan dat bij het BVA geen alternatieven meer mogelijk zijn wanneer in de toekomst toch weer sprake is van overbelasting op de ringweg. Zij vindt het gerechtvaardigd nu meer te investeren in een tunnel, omdat dan in de toekomst wel aanpassingen mogelijk zijn en het beter is voor de leefbaarheid van de stad.

Milieudefensie Groningen begrijpt niet waarom de mogelijkheden voor de aanleg van een tunnel die het rapport Witteveen & Bos biedt zonder meer terzijde zijn geschoven. *Milieudefensie* vindt dat het bestuur te weinig heeft gedaan om geld van het rijk te krijgen voor de tunnelvariant.

De heer/mevrouw *De Vries* is van mening dat de tunnelvariant op basis van aantoonbaar onterechte argumenten terzijde is geschoven. Hij/zij meent ook dat de kosten aantoonbaar sterk zijn overtrokken.

De heer *Van der Veen* beklaagt zich erover dat er niet gekeken is naar een tunnelplan alleen voor de A7, omdat daarmee het doorgaand vrachtverkeer ondergronds zou verdwijnen.

⁷

De maatregelen die in fase 1 van het project Zuidelijke Ringweg Groningen zijn genomen.

5.3 Verkorte Tracéwetprocedure en Crisis- en herstelwet

De *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* vindt het onjuist dat het project tot de verkorte Tracéwetprocedure is verklaard, zoals bedoeld in Hoofdstuk 3 Tracéwet. De *Stichting LZRG* geeft aan dat ook hoofdstuk II van de Tracéwet van toepassing is, omdat het de aanleg van een hoofdweg omvat. De *Stichting LZRG* onderbouwt dit met een aantal overwegingen.

Ook de heer *Van der Veen* vindt dat het niet gaat om een reconstructie van een bestaande weg, maar om een nieuwe weg.

De *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* en de heer *Meuter* bevelen aan om wel advies in te winnen bij de commissie m.e.r. (onafhankelijke commissie bij milieueffectrapportage procedures), ondanks dat dit niet hoeft omdat het project zuidelijke ringweg onder de Crisis- en herstelwet valt. De heer/mevrouw *De Vries* vindt dat het project nog niet rijp was en is voor de versnelde planning en uitvoering die de Crisis en herstelwet met zich meebrengt.

5.4 Schade/waardeverlies woningen

Verschillende mensen maken zich zorgen over schade aan en waardeverlies van woningen, zowel tijdens de uitvoering van werkzaamheden als na de realisatie van de vernieuwde ringweg. Daarbij rijst de vraag of compensatie hiervoor mogelijk is, en zo ja, bij welke organisatie men daarvoor terecht kan en hoe de compensatie berekend wordt. Ook wil men weten of de huizen voor de ombouw van de ringweg en na die tijd getaxeerd worden. Verder vraagt men of compensatie mogelijk is wanneer de werkzaamheden langer duren dan de vijf jaar die daar nu voor gepland staan, en of compensatie mogelijk is wanneer een huis langer dan de gemiddelde periode te koop staat. Een aantal indieners vraagt om een bouwkundig onderzoek aan de woning en een inventarisatie van de mogelijke risico's op verzakkingen ten gevolge van de voorgenomen werkzaamheden. Dit moet plaatsvinden voordat een definitief tracébesluit is genomen, en bij alle woningen in een straal van 300 meter rond de werkzaamheden.

Bovenstaande onderwerpen komen ter sprake in de zienswijzen van het *Buurtoverleg Oosterpoort, de Vereniging van Eigenaren Flatgebouw Laan van de Vrede 16 t/m 31, de Vereniging van Eigenaren Julianaflat, de Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen, de heer Mulder en mevrouw Lommers, de heer Van Biessum en mevrouw Looman, de dames Ex, Kazemier, Akkermans-Trip, Van Winden en Banus-Leemeijer, de heren Hardus, Jongasma, Marnink, Van der Veen, Beukema, Leguijt en N.J.H.M. Smit, de heer/mevrouw De Vries, de heer en mevrouw Van der Waaij en mevrouw Friederich.*

De heer *Jongasma* wijst erop dat als tijdens de bouw sprake is van schade, op korte termijn tot afwikkeling over moet worden gegaan, en gezien de lengte van het project niet tot het eind gewacht moet worden. Hij stelt voor om speciaal op dit onderwerp een aanspreekpunt in te stellen. Mevrouw *Kazemier* geeft in overweging om door te rekenen wat de planschadeposten van dit project zullen zijn, en om die kosten alvast extra te investeren in een oplossing die wel bevredigend is. Ook de heer *Leguijt* wil eventuele schade aan woningen door werkzaamheden onderzocht zien in de m.er.

5.5 Suggesties

De heer *Colijn* stelt voor een nieuwe weg met transferia aan te leggen ten noorden van de stad, voor het doorgaande verkeer naar Duitsland en Denemarken. Dan kunnen het Julianaplein en het Sterrebos blijven zoals ze nu zijn.

De heer *Glastra* draagt een andere oplossing aan: haal de rijksnelweg eruit en maak er één stadsweg van. Haal de flessenhals eruit. Breng onder het Julianaplein en het Noord Willemskanaal een tunnel aan voor het drukke Oost-West verkeer. Maak een nieuwe rijksnelweg. Leidt het oost-west verkeer onder Groningen door, en trek Drachten, Assen, Veendam en Zuidbroek door.

De heer *Jongsma* doet de suggestie om in het bestek op te nemen dat (onder)aannemers een bepaald percentage jongeren opnemen die mbo volgen en dat zij andere stagemogelijkheden voor jongeren moeten benutten.

5.6 Reactie Procedure

In de fasen die vooraf gingen aan de vaststelling van het BVA, zijn tussen 1998 en 2009 diverse alternatieven in voorstudies opgesteld en beoordeeld. Deze alternatieven kunnen we onderverdelen in drie categorieën:

- een nieuw tracé ten noorden van het bestaande tracé;
- een nieuw tracé ten zuiden van de stad Groningen;
- alternatieven die gebruik maken van het bestaande tracé.

Binnen de laatste categorie zijn zes oplossingsvarianten onderzocht. Het BVA is uiteindelijk een combinatie geworden van de alternatieven die in deze categorie favoriet waren: weg op palen, verdiepte ligging en parallelstructuur.

De Toelichting op de Kennisgeving project MER gaat in op al deze alternatieven.

De bestuurders zijn tot het BVA op het bestaande tracé gekomen op basis van de verkenning van de gepresenteerde oplossingsvarianten, de uitkomsten van de raadplegingfase, een studie van een stedenbouwkundig bureau en het advies van het kwaliteitsteam van de bouwmeesters van de drie overheden.

Het planologisch kader voor het BVA is dat van de compacte stad, zoals verwoord in de gemeentelijke Structuurvisie Stad op Scherp. In deze nota zijn zes “dynamo's” onderscheiden: zones waarin economische activiteit is geconcentreerd en grote aantallen mensen werken. De bereikbaarheid van deze zones is van vitaal belang. De aanpak van de zuidelijke ringweg is erop gericht die voor lange tijd te waarborgen.

Inderdaad is er geen structuurvisie gemaakt. Volgens het rapport Elverding is dit echter geen verplichting, en het is ook niet voorgeschreven in de Crisis- en herstelwet, waaronder het project valt.

Over de Langman maatregelen zijn drie verkeerskundige evaluaties uitgevoerd, namelijk een quick scan van de westzijde en de oostzijde en een onderzoek naar het Julianaplein. Voorstellen die hier uit naar voren zijn gekomen, zijn voor een deel nog in procedure en voor een deel gerealiseerd, bijvoorbeeld het verwijderen van de afslag naar het centrum op het Julianaplein. Duidelijk is dat deze maatregelen niet voldoende zijn om het toekomstig verkeer te kunnen verwerken. Een overall evaluatie, inclusief de milieumaatregelen, heeft niet plaatsgevonden. Reden hiervoor is de vertraging in de uitvoering van fase 1 en de snelle besluitvorming over fase 2. Deze besluitvorming maakte deel uit van de afspraken over het Regiospecifiek pakket (RSP)⁸ Zuiderzeelijn. Daarbij zijn budgetten toegekend aan afzonderlijke projecten, waaronder de zuidelijke ringweg Groningen.

⁸ Het Regiospecifiek pakket (RSP) Zuiderzeelijn is een pakket maatregelen om knelpunten in het (vaar)wegennet en in het openbaar vervoer Noord-Nederland op te lossen. Dit budget heeft het Rijk beschikbaar gesteld als compensatie van het schrappen van de Zuiderzeelijn.

De tunnelvarianten die gebruik maken van het bestaande tracé zijn samen met andere alternatieven bekeken in de vorige fase van het project. De tunnelvariant biedt binnen de beschikbare financiële middelen geen oplossing voor de geconstateerde problemen. Zowel een korte als een lange tunnel geven onvoldoende mogelijkheden om de (economische) gebieden langs de ringweg te ontsluiten en de aansluiting van de A28 ter hoogte van het Julianaplein te realiseren.

De zuidelijke ringweg Groningen is opgenomen in bijlage II van de Crisis- en herstelwet (Chw), die sinds 31 maart 2010 van kracht is. Dit betekent onder andere dat het niet nodig is om meerdere alternatieven te onderzoeken, maar dat een vergelijking van het BVA met de huidige situatie volstaat. Verder is het inwinnen van advies bij de commissie-m.e.r. niet verplicht is.

Het project zuidelijke ringweg valt onder de verkorte tracéwetprocedure. Deze procedure is van toepassing omdat het gaat om de wijziging van een bestaande rijksweg en niet om nieuwe aanleg. Dit betekent dat de advisering en de besluitvorming over het MER en het OTB in één advies- en besluitvormingstraject plaatsvinden. Het gaat daarbij om een aanpassing in de zin van art. 2 lid 1 sub b onder 2 van de Tracéwet. Art. 2a Tracéwet maakt duidelijk dat in dit geval de uitgebreide procedure niet van toepassing is.

Tijdens de informatiebijeenkomst en in een aantal zienswijzen is gevraagd om wel de commissie m.e.r. te betrekken, ook al is dat volgens de Crisis- en herstelwet niet wettelijk verplicht. Wij zien daartoe geen reden. Doel van de Chw is om projecten met een groot effect op de werkgelegenheid of de economie sneller te kunnen uitvoeren. Het belang daarvan is nog onverminderd groot. De gewenste snelheid en slagvaardigheid mag echter niet ten koste gaan van de zorgvuldigheid van de planuitwerking en besluitvoering. Aan die zorgvuldigheid, en aan de dialoog met lokale en regionale overheden, inwoners en maatschappelijke organisaties hechten wij grote waarde. Daarom besteden wij bijzondere aandacht aan de communicatie met en inbreng van deze betrokkenen: omwonenden, bedrijven en instellingen en weggebruikers. Op bestuurlijk niveau is de regionale inbreng geborgd via de stuurgroep Aanpak Ring Zuid. Zie voor meer informatie over dit onderwerp hoofdstuk 6 van dit rapport.

Milieudefensie vindt dat het BVA te weinig inzicht toont in de effecten op het verkeer bij het gebruik van de RegioTram en het nieuwe werken. Los van het toenemend gebruik van openbaar vervoer, waaronder de RegioTram, is de verwachting dat de mobiliteit op de weg ook zal toenemen: ongeacht de ombouw van de zuidelijke ringweg. Deze ontwikkeling is ook opgenomen in de verkeersmodellen die we in het MER gebruiken om de doorstroming en verkeersafwikkeling te onderzoeken. Het BVA vormt de oplossing voor dit toenemend gebruik. Het BVA vergroot de doorstroming van het doorgaand verkeer en verbetert de bereikbaarheid van de stad, in het bijzonder die van de stedelijke dynamo's.

Eén van de doelen van het plan is een goede leefbaarheid in de buurten. De verwachting is dan ook dat veel omwonenden er in dat opzicht op vooruit zullen gaan. Voor sommige bewoners kunnen de veranderingen ook een achteruitgang inhouden. Als dat nadeel onevenredig groot is, kunnen bewoners in aanmerking komen voor een schadevergoeding. Over de invulling hiervan kan nu nog geen duidelijkheid worden gegeven. Eerst moet het tracé verder worden uitgewerkt. Het is de bedoeling om hier zodra er meer duidelijkheid over te geven is een aanspreekpunt voor in te richten.

De suggesties van de heren Colijn en Glastra zijn budgettair en procedureel niet mogelijk. De suggestie van stagemogelijkheden bij de aannemers zullen we onderzoeken.

De procedure ziet er als volgt uit.

In de eerste helft juli 2011: presentatie van een aantal voorstudies over het ontwerptracté, waarbij informeel om reacties wordt gevraagd.

Eind november 2011: presentatie van het Voorlopig Ontwerp, waarbij informeel om reacties wordt gevraagd.

Derde kwartaal 2012: presentatie van het Ontwerp Tracébesluit en het Milieu Effect Rapport (OTB/MER). Hierop vindt een formele inspraakronde plaats, waarbij iedereen in staat wordt gesteld een zienswijze in te dienen.

Tweede kwartaal 2013: presentatie van het Tracébesluit. Hierop kan men beroep indienen.

Gemeenteraad en Provinciale Staten besluiten zelf op welke momenten en op welke wijze zij de voortgang van de planstudie bespreken. Via vier platforms van bedrijven, bewonersorganisaties, weggebruikers en individuele bewoners betreft de projectorganisatie de omgeving bij de voortgang van haar werkzaamheden. Ze zal bewoners en organisaties actief informeren, gekoppeld aan de hierboven genoemde mijlpalen. Dat gebeurt onder meer via informatie- en inspraakbijeenkomsten, informatiekranen, de projectwebsite en elektronische nieuwsbrieven.

Hoofdstuk 6

Communicatie en dialoog



6. Communicatie en dialoog

Rijk, provincie en gemeente hechten grote waarde aan maatschappelijke betrokkenheid bij de uitwerking van projecten zoals de zuidelijke ringweg Groningen. Zij vinden goede communicatie over het project belangrijk, en ook een planuitwerking die is gebaseerd op een zorgvuldige dialoog met inwoners, organisaties en weggebruikers is voor hen essentieel.

Dit komt van twee kanten, want veel inzenders van zienswijzen geven aan geïnformeerd te willen worden over en betrokken te willen worden bij de plannen rond de ombouw van de ringweg.

Daarom besteden we in dit hoofdstuk apart aandacht aan communicatie en dialoog.

6.1 Informatie

Mevrouw *Ten Hove* vindt dat de bevolking recht heeft op openbaarmaking van alle aspecten van de ombouw van de zuidelijke ringweg.

Mevrouw *Banus-Leemeijer* vraagt hoe de overheid de bewoners wil informeren over en betrekken bij de planuitwerking.

Mevrouw *Wilkins* en de *Vereniging van Eigenaren Julianaflat* bevelen aan een laagdrempelig informatiecentrum op te richten in de buurt van de zuidelijke ringweg, waar men alles kan inzien (maquette, tekeningen, beleidsstukken).

De heer *Jongsma* oppert een aanspreekpunt in te stellen dat snel kan reageren op calamiteiten, maar ook klachten kan behandelen (ombudsfunctie).

De *Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen* verzoekt de projectorganisatie om iedereen (op wijkniveau) te informeren, actief te betrekken en alle informatie zoals concepten, voorstellen en notulen binnen vijf werkdagen online te zetten met begrijpelijke toelichting. Omdat het gaat om een complex project wil de *Stichting LZRG* dat de informatie over het Ontwerp Tracébesluit acht weken voor de start van de zienswijzenprocedure op de website van de projectorganisatie staat. De Stichting verzoekt om hier in de lokale media melding van te maken.

Ook de heer/mevrouw *De Vries* vindt dat alle belangrijke gegevens gedetailleerd en waar nodig met toelichting zo snel mogelijk op de website moeten komen te staan, zodat iedereen in staat wordt gesteld actieve inbreng te hebben.

De Groningen City Club verzoekt omleidingsroutes zo vroeg en zo helder mogelijk te communiceren aan automobilisten.

Diverse indieners geven aan op de hoogte te willen blijven van ontwikkelingen, bijeenkomsten, uitwerkingsalternatieven, bezwaarmogelijkheden, stappen die men kan nemen met betrekking tot mogelijke waardedaling van woningen, wijzingen in bestemmingsplannen. Het gaat om de heren *Kamminga*, *Marnink*, *Wemekamp*, mevrouw *Ex*, *Bewonersorganisatie Wijert Welzijn*, *Wijkcomité Helpman*, *Buurtcommissie Buitenhof*, *Wijkvereniging Piccardthofplas*, *IKEA BV Beheer BV* en *Interbest BV*.

Mevrouw *Koeling* heeft niet het gevoel dat er een gremium is waar zij haar mening kan geven en serieus genomen wordt. Zij vindt dat er vaker geïnformeerd moet worden over de ontwikkelingen, en dat omwonenden in een veel vroeger stadium betrokken hadden moeten worden.

De heer *Van der Veen* vindt dat de gemeente informatie achterhoudt. Het gaat bijvoorbeeld om de bijlagen van het tracébesluit Langman, een onderzoek naar geluidsbelasting, gemeentelijke jaarverslagen.

6.2 Erbij betrekken

De heer *Jongsma* vindt dat omwonenden betrokken moeten worden bij de planning van de werkzaamheden. Hij vindt dat de projectorganisatie hen daarbij moeten wijzen op risico's. Ook *mevrouw Kiki* wijst op het belang van het betrekken van de omgeving bij de planvorming. De heer *De Nijs* zou het op prijs stellen dat omwonendenorganisaties met beslissende stem bij de verdere planuitwerking worden betrokken. De heer *Veenstra* wil dat er inspraak in de besluitvoering wordt ingevoerd.

De heer/*mevrouw De Vries* vindt dat het tot nu toe slecht gesteld is met de betrokkenheid van omwonenden. Hij/zij adviseert de komende tijd mogelijkheid aan omwonenden te geven om daadwerkelijk invloed uit te oefenen, nog vóórdat beslissingen worden genomen over zaken die ingrijpen op de leefbaarheid. Hij/zij denkt dat de klankbordgroepen hiervoor een goed middel kunnen zijn.

De heer *Meuter* adviseert alle ingediende zienswijzen eerlijk te beantwoorden. Hij wijst op het belang van publieksparticipatie en draagvlak, en dat het publiek zich tijdens het besluitvormingsproces serieus genomen moet voelen. Hij pleit voor heldere en betrouwbare communicatie en geeft aan dat het publiek alleen kan participeren als het op de juiste momenten over alle relevante informatie beschikt. Hij vraagt om een eerlijke beeldpresentatie van de gevolgen (zijaanzichten) van het BVA.

Wijkcomité Helpman gaat er vanuit dat de projectorganisatie de bewonersorganisaties als gesprekspartner zal zien.

Diverse indieners geven aan betrokken te willen zijn bij de verdere planuitwerking, de uiteindelijk te maken keuze, en bij onderwerpen zoals het Sterrebos, omleidingsroutes, geluidwerende maatregelen, bereikbaarheid en sloop van woningen. Het gaat om de heren *Marnink*, *Leguijt*, de heer/*mevrouw Wouterse*, *mevrouw Kuik*, de *Vereniging Bedrijvenpark Zuidoost (VBZO)*, de *Vereniging van Eigenaren Julianaflat*, *Gasunie*, *UMCG*, *Groningen City Club* en *Martiniplaza*.

Diverse indieners willen zitting nemen in een van de klankbordgroepen. Het gaat om de heer/*mevrouw Wouterse*, *Van Baal en Arends*, de heer *Dam*, het *Koopcentrum Oosterpoort (KCO)*, de *Buurtcommissie Buitenhof*, de *Stichting R.K. Kerkhof*, de *Stichting Vrienden van de Stad Groningen* en *Wijkvereniging Piccardthofplas*.

Studentenroeivereniging Gyas wil graag een gesprek over de mogelijkheden voor hun botenhuis en een fietsverbinding.

6.3 Reactie Communicatie en Dialoog

Rijk, provincie en gemeente streven naar een project dat verbeteringen biedt voor zoveel mogelijk organisaties en personen, en maatschappelijke overlast en schade zoveel mogelijk beperkt. Dat willen zij bereiken door goede communicatie (informereren en luisteren) en door suggesties van betrokkenen zo veel mogelijk te betrekken bij de planuitwerking (participatie). Binnen de grenzen van het beschikbare budget en de uitgangspunten van het BVA streven zij oplossingen na die breed worden gedragen en gewaardeerd.

In opdracht van de stuurgroep heeft de projectorganisatie een nieuwe, gebruiksvriendelijke website ingericht, die gelijktijdig met het uitkomen van dit zienswijzenrapport gereed is voor gebruik. De website bevat nieuws en achtergrondinformatie over het project, en een kalender van activiteiten. Via de website kunnen gebruikers zich abonneren op een digitale nieuwsbrief. Verder kunnen de bezoekers vragen stellen en suggesties doen via de mail, die de projectorganisatie vervolgens beantwoordt.

De projectorganisatie is sinds kort gehuisvest op de vijfde verdieping van het gebouw 'De Frontier' aan de Verlengde Meeuwerderweg 11. Ook hier kunnen betrokkenen of geïnteresseerden tijdens kantooruren terecht met vragen, telefonisch (tel. 050 - 311 58 83) of persoonlijk. Als het nodig is kan men een afspraak maken voor een gesprek met het team Omgevingsmanagement van het project.

Begin september verschijnt een informatiekraant over de voortgang van het project, die huis/aan/huis wordt verspreid in de Regio Groningen - Assen. In de loop van de komende twee jaar zal nog enkele keren zo'n informatiekraant verschijnen, naar aanleiding van mijlpalen van het project. Dat zijn:

- 1) De presentatie van een eerste planuitwerking (Voorlopig Ontwerp) eind november 2011.
- 2) De presentatie van het Ontwerp Tracébesluit en het Milieu Effect Rapport (OTB/MER), derde kwartaal 2012.
- 3) De presentatie van het Tracébesluit, in het tweede kwartaal van 2013.

Naar aanleiding van deze drie mijlpalen zullen ook informatiebijeenkomsten worden georganiseerd. Daarnaast organiseren we een informatiemarkt in de eerste helft van juli 2011, waar we een aantal voorstudies over het ontwerp van het tracé presenteren en betrokkenen en belangstellenden vragen om een reactie.

Onlangs zijn vier platforms opgericht voor overleg over het project: voor bewonersorganisaties, bedrijven, weggebruikers en individuele belangstellenden. De projectorganisatie informeert deze platforms over de voortgang van de planuitwerking, en consulteert de platforms over vragen die ze daarbij tegenkomt. De suggesties van de platforms worden betrokken bij de planuitwerking.

Index van indiengers van zienswijzen

Akkermans-Trip, M.A.	26, 30, 34, 54, 63
Alons, K.F.	26, 40, 44, 49
Baal, J.H. van en Arends, M.R.....	36, 38, 71
Bakker, H.	20
Banus-Leemeijer, M.	29, 30, 36, 40, 44, 55, 61, 63, 70
Beukema, J.	55, 63
Bewonersorganisatie Wijert Welzijn.....	27, 29, 30, 34, 48, 70
Bieleman, B.	22
Biessum, M. van en Looman, N.....	40, 42, 50, 56, 63
Boersma, S.H.	22, 34, 43, 54
Boertjens, R.A.....	61
Burm, P.L.J.	48
Buurtcommissie Buitenhof.....	23, 34, 37, 38, 41, 54, 61, 70, 71
Buurtoverleg Oosterpoort.....	23, 24, 26, 34, 37, 40, 43, 48, 55, 56, 61, 63
Colijn, P.....	63
Dam, W.J.L.....	24, 71
Denktank VvE Fongersplaats.....	35, 36, 38, 49, 50
Dijkhuis, Th.F.K.	26
Dijkstra-Steenhuis, E.G.M.	22
Dongen, E.C.M. van	22
Doornbos, J.T.....	22, 34, 43, 61
Ex, P.E.M.....	22, 29, 36, 38, 41, 43, 54, 63, 70
Friederich, A.J.	22, 36, 37, 38, 60, 63
Glastra, E.D.J.....	20, 34, 61, 64
Glockner, S.K.F.....	29, 34, 40, 43
Groningen City Club	20, 24, 25, 29, 30, 70, 71
Gyas, A.G.S.R.	26, 55, 71
Hardus, L.C.J.	29, 34, 43, 48, 50, 56, 63
Hillen, M.W.....	26
Hove, B.M.J. ten	34, 60, 70
Hovingh, G.J.....	34, 55, 60
Iepema, W.J.....	22
IKEA Beheer BV.....	56, 70
Interbest BV.....	56, 70
Jongsma, O.	24, 26, 38, 49, 54, 55, 63, 64, 70, 71
Kamer van Koophandel Noord-Nederland.....	22, 54
Kamminga, R.	20, 22, 70
Kazemier, E.M.	34, 43, 63
Kiki.....	24, 49, 61, 71
Knook, N.J.A.	22

Koeling, G.C.	22, 34, 42, 60, 70
Koopcentrum Oosterpoort.....	25, 27, 54, 71
Kuik, J.M.	22, 24, 71
Lalkens, P. als particulier en namens Pieter Lalkens Holding	48
Lechner, S.C.M.	23, 24, 34, 38, 40, 41
Leguijt, R.....	28, 34, 44, 48, 63, 71
Liemberg, A.	30, 35, 38, 50, 54, 55
Links, A.	43
Lübbers, J.H.	24
Marnink, K.I.	63, 70, 71
Martiniplaza	22, 25, 29, 71
Meijer-Severs, G.J.....	21, 38, 40, 41, 43
Menger, F.R.	20, 23, 60, 61
Meuter, F.....	34, 35, 38, 40, 41, 61, 63, 71
Milieudefensie Groningen.....	40, 41, 43, 60, 61
Mulder, A.F.J.M. en Lommers, A.	22, 24, 34, 42, 43, 48, 61, 63
Mulder, M.C.G., particulier en namens Rapportto	20, 21, 34, 48
N.V. Nederlandse Gasunie	20, 22, 25, 29, 40, 71
Nieuwenhuis, R.	22
Nijhuis, F.	26, 29
Nijs, M.B. de	38, 71
Prins, H.	38, 43, 60
Schilthuis, H.P.....	36, 37, 38
Smilde, F.J.E.....	22
Smit, C.	40, 41
Smit, N.J.H.M.....	20, 29, 34, 43, 54, 55, 56, 63
Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen.....	22, 26, 27, 29, 34, 36, 37, 40, 41, 43, 48, 49, 54, 55, 56, 60, 61, 63, 70
Stichting R.K. Kerkhof Groningen	36, 48, 71
Stichting Vrienden van de Stad Groningen	24, 35, 54, 55, 71
Tuin- en Recreatievereniging Stadspark	38
Universitair Medisch Centrum Groningen	20, 23, 30, 71
Veen, H.V. van der.....	36, 37, 60, 61, 63, 71
Veenstra, L.....	34, 71
Veenstra, R.	43, 48, 61
Veldman, J.E.	22
Vereniging Bedrijvenpark Zuidoost.....	20, 25, 26, 28, 30, 71
Vereniging van Eigenaren Flatgebouw Laan van de Vrede 16 t/m 31.....	20, 40, 55, 61, 63
Vereniging van Eigenaren Julianaflat	26, 34, 35, 63, 70, 71
Visser, G.....	22
Vos, J.R.	20, 24, 34, 43, 55, 61
Vries, H. de	26, 38, 40, 41, 44, 50, 55, 60, 61, 63, 70
Vries, J.H.M.G. de.....	34, 38, 71
Waaij, L.A. van der en Waaij-Bouwer, E.C. van der	22, 36, 37, 38, 60, 63
Wal, J.E. van der	36, 43
Water, H. van de	34, 36, 37, 38, 41

Wemekamp, L.W.	23, 36, 38, 41, 70
Wesselius, N.	20, 42, 50
Wijkcomité Helpman.....	24, 26, 30, 34, 48, 55, 70, 71
Wijkvereniging De Rivierenbuurt	22
Wijkvereniging Piccardthofplas.....	36, 37, 38, 61, 70, 71
Winden, H. van.....	26, 29, 36, 63
Wortelboer, F.	22
Wouterse, A.J.	36, 37, 38, 49, 71
Zwaneveld, H.K.....	34, 43

Nota van beantwoording naar aanleiding van de ingediende reacties op de kennisgeving van het voornemen tot het opstellen van een project-MER voor A7/N7, Zuidelijke Ringweg Groningen (fase 2)



Colofon

Groningen, juni 2011

Uitgegeven door Aanpak Ring Zuid
Verlengde Meeuwerderweg 11
9723 ZM Groningen

T 050 - 311 58 83

E info@aanpakringzuid.nl

I www.aanpakringzuid.nl

Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen

