

**Nota van antwoord**  
**Omgevingsvergunning Helperzoomtunnel**

*29 september 2014*

## Inhoud

Inhoud .....	2
<b>DEEL 1</b> .....	<b>3</b>
1 Inleiding en Leeswijzer .....	3
2 Zienswijzeprocedure.....	4
2.1 Waarop reageren? .....	4
2.2 Aantal reacties.....	4
2.3 Beantwoording zienswijzen .....	4
2.4 Vervolg .....	4
3 Meer informatie .....	4
<b>DEEL 2</b> Beantwoording van de zienswijzen .....	<b>5</b>
A Algemeen.....	5
B Procedureel .....	10
C Planbegrenzing.....	11
D Uitvoerbaarheid .....	13
E Verkeerskundige uitgangspunten .....	16
F Verkeersveiligheid.....	21
G Luchtkwaliteit .....	24
H Geluid .....	25
I Ecologie.....	27
J Archeologie / cultuur .....	28
K Uitvoeringsperiode .....	29
L Overig.....	30

## **DEEL 1**

### **1 Inleiding en Leeswijzer**

Ter verbetering van de verkeersdoorstroming in en rond Groningen, de bereikbaarheid, de veiligheid, de ruimtelijke kwaliteit en de leefbaarheid van de stad, hebben het Rijk, de provincie Groningen en de gemeente Groningen een plan gemaakt voor de ombouw van de zuidelijke ringweg in Groningen.

Voor de ombouw van de zuidelijke ringweg zelf heeft het Rijk een Ontwerp-Tracébesluit (OTB) opgesteld, waarin het nieuwe tracé van de ringweg en de inpassing daarvan worden beschreven. Voor vier gebieden in de nabijheid van de ring heeft de gemeente parallel aan de uitwerking van het OTB ontwerp-inrichtingsplannen opgesteld. Deze gebieden vallen weliswaar buiten het (O)TB-gebied, maar als gevolg van de aanpak van de ringweg verandert hier het verkeersgebruik of de inrichting van de openbare ruimte. Het gaat daarbij om de Maaslaan, de Vondellaan, Helpman/Coendersborg en het nieuwe Zuiderplantsoen, het nieuwe park dat gerealiseerd wordt op de deksels van de verdiepte ligging.

In de (ontwerp-)inrichtingsplannen wordt aangegeven hoe de verschillende vormen van verkeer (auto's, fietsers, voetgangers) op een goede en veilige manier worden ingepast en hoe de openbare ruimte opnieuw wordt ingericht (groen, bomen, parkeren, etc.).

Voor het realiseren van de Helperzoomtunnel heeft de gemeente een ontwerpbesluit voor een omgevingsvergunning gepubliceerd. Deze tunnel wordt aangelegd als vervanging van de huidige spoorwegovergang bij de Esperantostraat. Die spoorwegovergang wordt over een aantal jaren om veiligheidsredenen gesloten.

Vanaf 30 augustus tot en met 10 oktober 2013 konden belanghebbenden en geïnteresseerden tijdens de zogenaamde zienswijzeprocedure hun mening geven over het OTB/MER met de rijksnaam A7/N7 Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2 en over de ontwerp-inrichtingsplannen. De inspraakperiode voor de omgevingsvergunning liep van 4 oktober tot en met 14 november 2013.

Voor u ligt de Nota van Antwoord als reactie op het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning Helperzoomtunnel. In deze nota geeft het college van Burgemeester en Wethouders aan hoe is omgegaan met de binnengekomen zienswijzen op het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning.

De zienswijzen op het OTB/MER en op de ontwerp-inrichtingsplannen zijn verwerkt in twee aparte nota's van antwoord, respectievelijk van de minister van Infrastructuur & Milieu en het college van Burgemeester en Wethouders.

#### **Leeswijzer**

Deze Nota van Antwoord bestaat uit twee delen. Deel 1 bevat een korte toelichting op de zienswijzeprocedure. In deel 2 zijn de zienswijzen en antwoorden opgenomen, gerubriceerd aan de hand van een aantal hoofdthema's en subthema's.

In deze Nota van Antwoord komt u het begrip 'inspreker' tegen. Hiermee wordt een indiener van een zienswijze bedoeld. Het woord 'inspreker' kan betrekking hebben op zowel mannelijke als vrouwelijke personen, alsmede op bedrijven, instanties en verenigingen. In

deze nota wordt naar de inspreker verwezen in de hij-vorm, ook als het gaat om een vrouwelijke inspreker.

## **2 Zienswijzprocedure**

### **2.1 Waarop reageren?**

Onderdeel van het project Aanpak Ring Zuid is de aanleg van de Helperzoomtunnel, onder het spoor tussen de Helperzoom en de Duinkerkenstraat, ter hoogte van de Helper Brink. Deze tunnel ligt buiten het officiële plangebied van het OTB. Voor de aanleg van de tunnel is een omgevingsvergunning aangevraagd. De gemeente heeft deze aanvraag eind augustus 2013 ontvangen en heeft daarna een ontwerpbesluit opgesteld voor het verlenen van de omgevingsvergunning. Dit ontwerpbesluit lag vanaf 4 oktober 2013 zes weken ter inzage. In deze periode kon iedereen een zienswijze indienen.

### **2.2 Aantal reacties**

Op het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning Helperzoomtunnel zijn 52 zienswijzen ingediend. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de ingediende zienswijzen.

### **2.3 Beantwoording zienswijzen**

Het bevoegd gezag heeft antwoorden gegeven op de binnengekomen reacties. Deze staan in de Nota van Antwoord die voor u ligt. De insprekers krijgen hiermee antwoord op hun vragen of opmerkingen. Iedere inspreker heeft een nummer gekregen (zie bijlage 1). Aan de hand van dit nummer kan elke inspreker eenvoudig de antwoorden op zijn zienswijze terugvinden.

### **2.4 Vervolg**

Het college van B&W betreft de zienswijzen bij het besluit over de omgevingsvergunning. Iedereen die een zienswijze heeft ingediend, kan gedurende zes weken beroep tegen dat besluit aantekenen bij de rechtbank.

## **3 Meer informatie**

Heeft u vragen over de gevolgde procedure? Dan kunt u bellen met de gemeente Groningen. Contactpersoon is de heer C. Woldhuis van de afdeling Vergunningverlening, Toezicht, Handhaving en Geo Informatie (VTH&G), bereikbaar via het nummer (050) 367 81 11.

Heeft u vragen over het project A7/N7 Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2? Kijkt u dan op website [www.aanpakringzuid.nl](http://www.aanpakringzuid.nl). U kunt ook contact opnemen met:

Projectorganisatie Aanpak Ring Zuid  
Verlengde Meeuwerderweg 11 (ingang aan de H.L. Wichersstraat)  
9723 ZM Groningen  
Telefoon: (050) 311 58 83  
E-mail: [info@aanpakringzuid.nl](mailto:info@aanpakringzuid.nl)

## DEEL 2 Beantwoording van de zienswijzen

In deel 2 zijn alle binnengekomen zienswijzen opgenomen en van een antwoord voorzien. De zienswijzen zijn geordend per subthema. Bovendien zijn de zienswijzen zo veel mogelijk geclusterd. De nummers betreffen het indienummer van de zienswijze, zoals opgenomen in bijlage 1.

### A Algemeen

*Zienswijze 4, 7, 24, 29*

**A 1 Insprekers verwijzen naar de zienswijze tegen OTB/MER en de inspraakreactie op de inrichtingsplannen voor Helpman en De Wijert. Verzocht wordt de inhoud hiervan mee te nemen in deze procedure.**

De zienswijzen op het OTB/MER, de ontwerp-inrichtingsplannen en het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning zijn in samenhang met elkaar beoordeeld. De reacties op de zienswijzen ten aanzien van deze plannen zijn ook inhoudelijk op elkaar afgestemd, met het oog op een zorgvuldige en integrale afweging.

*Zienswijze 1, 2, 9, 10, 13, 14, 15, 17, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 28, 31, 32, 40, 41, 43, 44*

**A 2 Insprekers geven aan dat de voorgenomen bouw van de Helperzoomtunnel (HZT) leidt tot een toename van autoverkeer in de wijken Helpman en Coendersborg. Men vindt dit in verband met de veiligheid en de leefbaarheid ongewenst, omdat doorgaand verkeer niet door woonwijken hoort te gaan als er een goed alternatief is. Men vindt het nog steeds niet duidelijk waarom het plan voor aanleg van de HZT de voorkeur krijgt als er zoveel nadelen aan kleven.**

De Helperzoomtunnel wordt aangelegd ter vervanging van de huidige spoorwegovergang bij de Esperantostraat. De huidige spoorwegovergang wordt over een aantal jaren gesloten vanwege de uitbreiding van het treinverkeer. Een gelijkvloerse kruising voldoet met het toenemende treinverkeer niet meer aan de veiligheidseisen. Dat betekent dat een alternatief moet worden gevonden, omdat er anders na de sluiting van de spoorwegovergang geen autoverbinding meer zou zijn tussen de wijken ten westen en ten oosten van het spoor, met name de wijken Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoortwijk/De Linie. Het ontbreken van een ‘interwijkverbinding’ is vanuit het oogpunt van de bereikbaarheid van deze wijken ongewenst. Deze wijkverbinding is niet alleen noodzakelijk voor autoverkeer, maar ook voor het openbaar vervoer en de hulpdiensten. De tunnel is niet bedoeld voor vrachtverkeer.

Voordat het besluit is genomen over de locatie van de tunnel, is er een uitgebreide afweging geweest van de mogelijke locaties. Aan de hand van een zogenaamde ‘Multicriteria Analyse’ – uitgevoerd door bureau Grontmij – zijn verschillende alternatieven in beschouwing genomen en is uiteindelijk gekozen voor de locatie in het verlengde van de Helper Brink. De Multicriteria Analyse waarop de locatiekeuze van de tunnel is bepaald, is als bijlage opgenomen in de Ruimtelijke Onderbouwing van de aanvraag voor de omgevingsvergunning.

De Helperzoomtunnel komt dus te liggen in het verlengde van de Helper Brink en sluit ten westen van het spoor aan op de Helperzoom. Aan de oostzijde van het spoor sluit de tunnel aan op de Duinkerkenstraat. De hoeveelheid verkeer in de wijk Helpman/Coendersborg neemt door de aanleg van de Helperzoomtunnel niet toe. Dat blijkt uit de verkeersprognoses die zijn opgesteld en zijn opgenomen in de Ruimtelijke Onderbouwing. Wel verschuiven de verkeersstromen. Die verschuiving wordt met name veroorzaakt door het verkeersplan dat aan

de aanleg van de Helperzoomtunnel gekoppeld is. Met het verkeersplan veranderen een aantal rijrichtingen in de wijk.

Het verkeersplan is beschreven in de Ruimtelijke Onderbouwing van de omgevingsvergunning. Het verkeersplan is gericht op het ontmoedigen van autoverkeer in de meest kwetsbare gebieden, met name daar waar de scholen in de wijk zijn geconcentreerd. Het overgrote deel van Helpman/Coendersborg wordt 30 km/uur-gebied. Daarnaast worden in diverse straten maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten.

Uit de verkeersberekeningen blijkt dat de Helperzoomtunnel amper verkeer zal trekken dat een bestemming ver buiten de wijken langs het spoor heeft. De Helperzoomtunnel leidt ook niet tot een alternatieve route met sluipverkeer door de zuidelijke stadswijken. Doordat de verkeerslichten op het Julianaplein verdwijnen, is de zuidelijke ringweg straks een veel snellere route van west naar oost en andersom. Op de oost-westroute door de zuidelijke stadswijken worden de auto's bovendien belemmerd door 30 km/uur-zones, verkeerslichten en oversteekplaatsen.

*Zienswijze 21, 29, 35,41*

**A 3 Insprekers vragen waarom voor de ARZ en de aanleg HZT niet één procedure geldt en waarom de vergunningen niet in één keer zijn aangevraagd.**

Het (O)TB omvat uitsluitend het hoofdwegennet (rijkswegen) en het direct daaraan gelegen en verbonden onderliggende wegennet (gemeentelijke en provinciale wegen). De minister is binnen deze projectgrens bevoegd gezag. De Helperzoomtunnel is geen onderdeel van een hoofdweg (N7) en heeft ook geen directe aansluiting op de hoofdweg (N7). Dit betekent dat de minister niet bevoegd is om hierover besluiten te nemen. De gemeente is hiervoor het bevoegde gezag. Daarom is de Helperzoomtunnel planologisch-juridisch door de gemeente voorbereid, in de vorm van een omgevingsvergunning.

*Zienswijze 7*

**A 4 Insprekers stellen dat een integrale samenhangende visie op projectniveau van de drie plannen (ZRGII, inrichtingsplan en Helperzoomtunnel) ontbreekt. Ze menen dat daardoor geen inzicht bestaat in de wijze waarop de drie plannen elkaar beïnvloeden, met name waar het betreft de (milieu)gevolgen.**

De drie plannen – het OTB, de ontwerp-inrichtingsplannen en het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning – zijn in samenhang met elkaar opgesteld en inhoudelijk volledig op elkaar afgestemd. Het plan voor de zuidelijke ringweg is opgenomen in het OTB/MER en daarbij is aangegeven welke maatregelen hier worden getroffen. Ook de milieueffecten van de ombouw van de zuidelijke ringweg zijn daarbij in beeld gebracht. Vervolgens zijn voor de gebieden die buiten het OTB-gebied vallen en waar als gevolg van de aanpak van de zuidelijke ringweg het verkeersgebruik of de inrichting van de openbare ruimte verandert, ontwerp-inrichtingsplannen opgesteld. Het betreft de volgende vier gebieden: het 'Zuiderplantsoen', de Maaslaan, de Vondellaan en Helpman. In de ontwerp-inrichtingsplannen is aangegeven hoe de veranderende verkeersstromen op een goede en veilige manier worden ingepast en hoe de openbare ruimte opnieuw wordt ingericht. Het ontwerp-inrichtingsplan voor Helpman betreft een verkeersplan voor deze wijk. Dat verkeersplan is gekoppeld aan de uitvoering van de Helperzoomtunnel. Op die manier is ook de afstemming met de aanleg van de Helperzoomtunnel gewaarborgd.

In de verkeersberekeningen die ten grondslag liggen aan het (Ontwerp-)Tracébesluit is de realisatie van de Helperzoomtunnel meegenomen. Daarnaast maakt het verkeersplan voor Helpman/Coendersborg deel uit van de Ruimtelijke Onderbouwing van de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel. In de Ruimtelijke Onderbouwing zijn ook

de milieueffecten van de Helperzoomtunnel en het verkeersplan Helpman/Coendersborg beschreven.

Omdat de onderdelen nauw met elkaar samenhangen, is optimale onderlinge afstemming gezocht. Dit zal uiteraard ook gebeuren gedurende de verdere planvorming en in de realisatiefase. Bovendien zijn de procedures zo veel mogelijk tegelijk uitgevoerd. De uitvoering van alle drie onderdelen is opgenomen in de kostenraming van het project ARZ.

*Zienswijze 1, 12, 15, 17, 21, 22, 31, 33, 35, 42, 43*

**A 5 Insprekers stellen dat het woon- en leefklimaat van de wijken zal verslechteren. Een inspreker meent dat Coendersborg wordt opgeofferd om een park aan te kunnen leggen bij de Herewegbuurt, terwijl de omliggende wijken hier niet bij gebaat zijn, omdat die te maken krijgen met overlast. Men vraagt of hier een goede belangenafweging aan ten grondslag heeft gelegen, en verwijst daarbij naar een goede oplossing voor de verkeersonveiligheid, extra uitlaatgassen en extra geluidsoverlast. Men stelt dat de keuze voor de HZT vooral gebaseerd lijkt te zijn op het kostenplaatje.**

In de Ruimtelijke Onderbouwing bij het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning is uitgebreid beargumenteerd waarom de aanleg van de tunnel niet leidt tot een aantasting van het woon- en leefklimaat in de wijk Helpman/Coendersborg, en vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening passend is. In de Ruimtelijke Onderbouwing is een groot aantal omgevingsaspecten in beeld gebracht en afgewogen, zoals verkeer, geluid, luchtkwaliteit, natuur en water.

De keuze voor de locatie van de tunnel is gebaseerd op een zorgvuldige belangenafweging. Voordat de uiteindelijke locatie is bepaald, zijn verschillende alternatieven onderzocht. Eerst is onderzocht of een tunnel kan worden gerealiseerd op dezelfde plek als de huidige spoorwegovergang. Uit nadere analyse bleek dat dit geen wenselijke en haalbare optie is. Een tunnel op deze locatie kan leiden tot een sterke toename van het verkeer op de Waterloolaan. Daarnaast zou de tunnel door de benodigde diepte en hellingen te ver van de kruising weer boven de grond komen en het Sterrebos doorsnijden. Terwijl hier juist het nieuwe Zuiderplantsoen wordt gerealiseerd: een groot, nieuw park op de deksels van de verdiepte ligging.

Deze conclusie was aanleiding om de zoektocht te richten op een meer zuidelijke locatie. In eerste instantie was deze gericht op drie locaties: in het verlengde van de Helper Brink, de De Savornin Lohmanlaan en de Goeman Borgesiuslaan. In overleg met het wijkcomité Helpman en de Stichting Leefomgeving is daar een vierde variant aan toegevoegd: een tunnel ten zuiden van de Vestdijklaan/Esserweg.

Vervolgens is een extern bureau ingeschakeld – Grontmij – om de vier locaties tegen elkaar af te wegen. Dat is gebeurd in de vorm van een Multicriteria Analyse. De afwegingscriteria die daarbij zijn gehanteerd, zijn vastgesteld in overleg met het wijkcomité Helpman en de Stichting Leefomgeving. Naast genoemde vier varianten is een variant onderzocht die was voorgesteld door verkeerskundige Arthur Kamminga: de zogenaamde Kempkensbergtunnel.

In het onderzoek zijn aspecten als verkeer, geluid, natuur, landschap en kosten in beeld gebracht. Grontmij kwam in haar rapport in hoofdlijnen tot de volgende conclusies. De variant die in het verlengde ligt van de Helper Brink is qua verkeer, natuur en milieu goed inpasbaar en biedt de meest directe verbinding tussen de wijken Helpman/Coendersborg en het Europapark, de Oosterpoortwijk en De Linie. Deze variant kan zonder grote fysieke ingrepen, zoals sloop van woningen, worden gerealiseerd en is aanzienlijk goedkoper dan de andere drie varianten. Met name de vierde variant – aangedragen door Wijkcomité Helpman en de Stichting Leefomgeving – scoort niet alleen qua kosten, maar ook op de criteria natuur en landschappelijke waarden aanmerkelijk ongunstiger. Bovendien heeft deze variant een heel

andere functie dan de andere drie varianten: het is geen verbinding tussen de wijken Helpman/Coendersborg en Oosterpoortwijk/De Linie/Europapark, maar een nieuwe rondweg buiten het bestaand stedelijk gebied.

*Zienswijze 1, 13, 40, 44*

**A 6 Insprekers stellen dat de hoeveelheid sluipverkeer door Helpman kan worden teruggedrongen door de aanleg van op- en afritten bij de Hereweg naar de A28. Ze geven aan dat dit momenteel wordt onderzocht door het projectbureau. Verzocht wordt een maximale inspanning te leveren om te zorgen dat deze op- en afritten worden opgenomen in het Tracébesluit, mede als compensatie van de gevolgen van de HZT.**

De Hereweg behoudt ook in de toekomst een verbinding met zowel de A28 als de A7. Er komt namelijk een nieuwe verbindingsweg tussen de Hereweg en het Julianaplein. Vanaf daar kan het verkeer naar zowel de A28 als de A7. De verbindingsweg komt in de plaats van de huidige op- en afritten. De verbindingsweg is vanuit Helpman zowel via de Hereweg als via de Helperzoom/Waterloolaan te bereiken.

Het verkeer in Helpman en Coendersborg neemt in zijn totaliteit niet toe. In sommige straten wordt het inderdaad drukker, maar in andere rustiger in vergelijking met de referentiesituatie. Zie voor de verwachte verkeersintensiteiten hoofdstuk 4.6 van de Ruimtelijke Onderbouwing.

Het verkeersplan Helpman/Coendersborg zorgt ervoor dat het verkeer zich evenwichtig over de wijk verspreidt. De wijziging van de verkeerscirculatie ontmoedigt onnodig verkeer in de straten waar veel scholen staan. Bovendien wordt het overgrote deel van de wijk 30 km/uur-gebied. Het verkeersplan bevat ook maatregelen die de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers vergroten. Met dit samenhangende pakket aan maatregelen wordt de verkeersveiligheid en de leefbaarheid gewaarborgd.

*Zienswijze 3*

**A 7 Inspreker vraagt of de HZT ook onder de Helperzoom door kan, zodat mensen hier rustig kunnen oversteken?**

Een oplossing waarbij de tunnel onder de Helperzoom doorgaat, heeft qua ruimtelijke inpassing te grote gevolgen voor de directe omgeving. Ook de kosten hiervan zijn veel hoger. Om deze redenen wordt die variant als niet-realistisch beschouwd.

*Zienswijze 3*

**A 8 Inspreker vraagt waarom bij de kruising Waterloolaan geen tunnel wordt gebouwd.**

In het begin was het uitgangspunt dat er een tunnel zou komen op dezelfde plek waar nu de spoorwegovergang is. Uit een nadere analyse bleek echter dat dit geen wenselijke en haalbare optie is. Een tunnel op deze locatie kan leiden tot een sterke toename van het verkeer op de Waterloolaan. Daarnaast zou de tunnel door de benodigde diepte en hellingen te ver van de kruising weer boven de grond komen en het Sterrebos doorsnijden. Terwijl we hier juist het nieuwe Zuiderplantsoen willen realiseren: een groot nieuw park op de deksels van de verdiepte ligging.

*Zienswijze 17*

**A 9 Inspreker vraagt waarom de fietstunnel bij station Europapark niet geschikt wordt gemaakt voor autoverkeer, zodat de HZT niet nodig is.**

De tunnel die in de plaats komt van de Esperantospoorwegovergang moet hoog genoeg zijn voor auto's, bussen en de hulpdiensten, waaronder de brandweer. De tunnel bij het Europapark voldoet niet aan de vereiste hoogte en kan daarvoor ook niet worden aangepast. Dat heeft te maken met de combinatie van de hoogte en het hellingspercentage van



de toe-en afritten van de tunnel. De tunnel mag namelijk niet te steil worden. Om het toegestane hellingspercentage te kunnen halen, hebben de toe- en afritten een bepaalde lengte nodig. Die ruimte ontbreekt bij de tunnel ter hoogte van het Europapark.

#### *Zienswijze 5*

**A 10 Inspreker stelt dat de voorgenomen ontwikkeling mogelijk strijdig is met de belangen van de Gasunie in verband met de aanwezigheid van de daar aanwezige infrastructuur voor gastransport.**

In overleg met de Gasunie is afgesproken dat de (niet meer in gebruik zijnde) gasleiding die ter hoogte van de Helperzoomtunnel aanwezig is, voorafgaand aan de uitvoering zal worden verwijderd.

#### *Zienswijze 10, 11, 13, 20, 25, 26, 28, 35, 39, 40, 41, 42*

**A 11 Insprekers stellen dat er geen overleg met bewoners is geweest, en dat er opeens een keuze lag uit drie varianten. Men constateert dat de door Arthur Kamminga en het wijkcomité aangedragen varianten te duur zijn bevonden. Men is van mening dat van echte participatie nooit sprake is geweest en dat sommige voorstellen van verontruste buurtbewoners niet zijn onderzocht.**

De keuze voor de locatie van de tunnel is tot stand gekomen na een uitgebreid planproces, waar diverse belanghebbenden bij zijn betrokken. Hieronder geven wij in grote lijnen het verloop van het planproces weer. Eerst hebben we onderzocht of een tunnel op dezelfde plek als de huidige spoorwegovergang (bij de Esperantostraat) haalbaar is. We kwamen tot de conclusie dat dit geen wenselijke en haalbare optie is. Een tunnel op deze locatie kan leiden tot een sterke toename van het verkeer op de Waterloolaan. Daarnaast zou de tunnel door de benodigde diepte en hellingen te ver van de kruising weer boven de grond komen en het Sterrebos doorsnijden. Terwijl we hier juist het nieuwe Zuiderplantsoen willen realiseren: een groot nieuw park op de deksels van de verdiepte ligging. Dat was aanleiding om de zoektocht te richten op een meer zuidelijke locatie. We hebben deze conclusies eerst gedeeld met de direct omwonenden (Herewegbuurt, Oosterpoortwijk, De Linie) en vervolgens ook met de wijkbewoners van Helpman, de scholen in de wijk en andere betrokkenen, zoals het OV-bureau en de hulpdiensten.

In eerste instantie was onze zoektocht naar een meer zuidelijke locatie gericht op drie locaties: in het verlengde van de Helper Brink, de De Savornin Lohmanlaan en de Goeman Borgesiuslaan. In overleg met het wijkcomité Helpman en de Stichting Leefomgeving is daar een vierde variant aan toegevoegd: een tunnel ten zuiden van de Vestdijklaan/Esserweg.

Vervolgens is een extern bureau ingeschakeld – het bureau Grontmij – om de vier locaties tegen elkaar af te wegen. Dat is gebeurd in de vorm van een Multicriteria Analyse. De afwegingscriteria die daarbij zijn gehanteerd, zijn vastgesteld in overleg met het wijkcomité Helpman en de Stichting Leefomgeving. Naast genoemde vier varianten is ook nog een door de stadjer Arthur Kamminga voorgestelde variant onderzocht; de zogenaamde Kempkensbergtunnel.

Toen de uitkomsten van het Grontmij-onderzoek naar de vier varianten en het onderzoek naar de Kempkensbergtunnel in 2013 beschikbaar waren, zijn deze per brief kenbaar gemaakt aan het wijkcomité Helpman, de Stichting Leefomgeving en de scholen in de wijk. Daarbij werd de gelegenheid gegeven om – voordat de stuurgroep Aanpak Ring Zuid een standpunt ging innemen over de locatiekeuze – schriftelijk op de uitkomsten van de onderzoeken te reageren. Door middel van een persbericht werd ruime aandacht geschonken aan het verschijnen van de onderzoeksresultaten, zodat ook andere belanghebbenden daarop konden reageren. Het wijkcomité heeft, voordat hij zijn reactie heeft geformuleerd, een informatiebijeenkomst georganiseerd voor de wijkbewoners van Helpman, zodat iedereen in

de gelegenheid was om op de voorgenomen locatiekeuze te reageren. Alle binnengekomen reacties zijn voorgelegd aan de stuurgroep en ook aan de gemeenteraad. Op voorstel van de stuurgroep is vervolgens gekozen voor de locatie in het verlengde van de Helper Brink.

### *Zienswijze 39*

#### **A 12 Inspreker vraagt hoe het kan dat de uitspraken van RWS directeur Sieben Poel in tegenspraak zijn met de huidige plannen waarbij vele op- en afritten vervallen?**

Hier wordt gerefereerd aan de uitspraak van de heer Poel in de informatiekant 'Groningen Bereikbaar' (september 2013), dat 80 % van het verkeer dat over de ringweg rijdt in de stad moet zijn en dat de ringweg daarom veel aanknopingspunten moet hebben. Die uitspraak is niet in tegenspraak met de huidige plannen. Want op meerdere punten van het ringwegtracé komen nieuwe of verbeterde aansluitingen op de zuidelijke ringweg; onder meer bij de Laan Corpus den Hoorn, het Vrijheidsplein, het Julianaplein, de Europaweg en Driebond/Eemspoort. Ook de Hereweg behoudt een aansluiting op de ring, via de verbindingsweg tussen de Hereweg en het Julianaplein. Die nieuwe aansluitingen in combinatie met het wegnemen van knelpunten op de ringweg zelf, zorgen ervoor dat het verkeer via de ringweg sneller op de plaats van bestemming is. Dat geldt niet alleen voor de bewoners, maar ook voor de bedrijven en andere belangrijke instellingen in de stad.\

## **B Procedureel**

### *Zienswijze 44*

#### **B 1 Inspreker stelt dat het ontwerpbesluit verwijst naar de categorieënlijst VVGB die de gemeenteraad heeft vastgesteld, maar is van mening dat deze aanvraag niet onder de categorie 'infrastructuur' kan worden begrepen.**

Bij het besluit van 25 mei 2011, nummer 8f, heeft de gemeenteraad op voorstel van het college van B&W van 24 januari 2011, nr. RO11.2516754, een lijst met categorieën van gevallen vastgesteld, waarin geen verklaring van geen bedenkingen van de raad is vereist; de zogenaamde categorieënlijst. In deze lijst staat onder meer dat deze verklaring niet is vereist voor: het aanleggen van nieuwe en/of het wijzigen van bestaande (spoor)weg- en waterinfrastructuur, parkeer- en groenvoorzieningen met bijbehorende andere bouwwerken en andere werken, mits deze activiteiten niet samenhangen met de realisering van een nieuwe planmatige stads- of dorpsuitbreiding (categorie H). De Helperzoomtunnel en de toeleidende wegen zijn weginfrastructuur, zoals in categorie H van de categorieënlijst is bedoeld. Categorie H laat nadrukkelijk bij de weginfrastructuur behorende andere bouwwerken toe. Volgens het Bouwbesluit 2012 en de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is een (weg)tunnel een bouwwerk, geen gebouw zijnde. Ook het bouwen van de tunnel valt dus onder categorie H. De aanleg van de nieuwe verbinding houdt verband met de sluiting van de bestaande spoorwegovergang bij de Esperantostraat en hangt niet samen met de realisatie van nieuwe planmatige stads- of dorpsuitbreiding. Dat betekent dat voor de bouw van de tunnel en de aanleg van de toeleidende wegen volgens de categorieënlijst geen verklaring van geen bedenkingen is vereist.

### *Zienswijze 15, 25, 26, 28, 31, 35, 41, 43*

#### **B 2 Insprekers vragen waarom de HZT wordt betaald uit het budget voor de zuidelijke ringweg, terwijl gesteld is dat de tunnel alleen een gemeentelijke aangelegenheid is.**

De aanleg van de Helperzoomtunnel is niet alleen een gemeentelijke aangelegenheid. Rijk, provincie en gemeente hebben er gezamenlijk belang bij dat de wijkverbinding tussen Helpman/Coendersborg en Oosterpoortwijk/De Linie/Europapark na het sluiten van de

spoorwegovergang bij de Esperantostraat in tact blijft. Om die reden wordt het project ook gefinancierd uit het budget voor de zuidelijke ringweg. Het verlenen van de omgevingsvergunning is een bevoegdheid van de gemeente. Vandaar dat de gemeente verantwoordelijk is voor de daaraan gekoppelde procedures.

*Zienswijze 11, 24, 25, 26, 28, 29, 39*

**B 3 Insprekers stellen dat nut en noodzaak van het project niet zijn aangetoond en ook niet zijn doorgerekend. Men merkt daarbij op dat de financiële onderbouwing en risico-inschatting van een groot aantal onderdelen van het plan ontbreekt. Ook vindt men niet duidelijk of onderzoek is gedaan naar de noodzaak van het opheffen van de bestaande verbinding.**

De Helperzoomtunnel is noodzakelijk, omdat de huidige spoorwegovergang bij de Esperantokruising over een aantal jaren wordt gesloten vanwege de uitbreiding van het treinverkeer. Een gelijkvloerse kruising voldoet volgens de spoorwegbeheerder met het toenemende treinverkeer niet meer aan de veiligheidseisen. Dat betekent dat een alternatief moet worden gevonden, want anders zou er na de sluiting van de spoorwegovergang geen autoverbinding meer zijn tussen de wijken ten westen en ten oosten van het spoor (met name de wijken Helpman/Coendersborg en Oosterpoortwijk/De Linie/Europapark). Het ontbreken van een interwijkverbinding is vanuit het oogpunt van de bereikbaarheid van deze wijken ongewenst. Deze wijkverbinding is niet alleen noodzakelijk voor autoverkeer, maar ook voor het openbaar vervoer en de hulpdiensten. Daarmee is nut en noodzaak naar ons oordeel voldoende aangetoond.

*Zienswijze 13, 22, 27, 28, 41,43*

**B 4 Insprekers stellen dat van een vierde spoor door Prorail op dit moment geen sprake is en vragen waarom dit wel als reden wordt genoemd voor de aanleg van de HZT.**

De huidige spoorwegovergang wordt over een aantal jaren gesloten vanwege de uitbreiding van het treinverkeer. Een gelijkvloerse kruising voldoet met het toenemende treinverkeer niet meer aan de veiligheidseisen.

## **C Planbegrenzing**

*Zienswijze 13, 14, 21, 25, 26, 27, 28, 35, 39, 40, 41, 43, 44*

**C 1 Insprekers stellen dat de HZT en het OTB Zuidelijke Ringweg zo nauw met elkaar zijn verweven dat ze niet los van elkaar in procedure gebracht kunnen worden. Doordat dit wel is gedaan, bestaat het risico dat een van beide projecten geen of geen volledige doorgang vindt. Ten onrechte zijn de verschillende onderdelen niet in één besluit gevat, waardoor de uitvoerbaarheid van het project Aanpak Ring Zuid als geheel niet is gegarandeerd.**

Het (O)TB omvat uitsluitend het hoofdwegennet (rijkswegen) en het direct daaraan gelegen en verbonden onderliggende wegennet (gemeentelijke en provinciale wegen). De minister is binnen deze projectgrens bevoegd gezag. De Helperzoomtunnel is geen onderdeel van een hoofdweg (N7) en heeft ook geen directe aansluiting op de hoofdweg (N7). Dit betekent dat de minister niet bevoegd is om hierover besluiten te nemen, maar dat de gemeente hiervoor het bevoegde gezag is. Daarom is de Helperzoomtunnel planologisch-juridisch door de gemeente voorbereid in de vorm van een omgevingsvergunning. In de procedure van de omgevingsvergunning is milieueffectonderzoek gedaan voor de omgeving van de Helperzoomtunnel. De resultaten maken onderdeel uit van de Ruimtelijke Onderbouwing voor de omgevingsvergunning.

In de verkeersberekeningen die ten grondslag liggen aan het (O)TB, is de komst van de Helperzoomtunnel en de uitvoering van de (Ontwerp-)Inrichtingsplannen meegenomen. Omdat de drie onderdelen nauw met elkaar samenhangen, is optimale onderlinge afstemming gezocht. Dit zal gedurende de verdere planvorming en in de realisatiefase uiteraard ook blijven plaatsvinden. Bovendien zijn de drie procedures zo veel mogelijk tegelijk uitgevoerd. De uitvoering van alle drie onderdelen is opgenomen in de raming van het project ARZ.

*Zienswijze 10, 20, 23, 25, 26, 35, 39, 41, 44*

**C 2 Insprekers stellen dat de HZT ter vervanging dient van de in het BVA omschreven parallelstructuur en dat hij daarom onderdeel uitmaakt van het project ARZ. Zij vinden dat de HZT daarom binnen het plangebied van het OTB Zuidelijke Ringweg fase 2 hoort te vallen.**

De Helperzoomtunnel wordt niet aangelegd ter vervanging van de parallelstructuur zoals die destijds in het BVA voor de zuidelijke ringweg was opgenomen. Op 10 november 2009 hebben het Rijk, de provincie en de gemeente een bestuursovereenkomst gesloten over een oplossing voor de zuidelijke ringweg, waarin het zogenaamde Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) is vastgelegd. Het BVA is een ontwerp op hoofdlijnen dat in de planuitwerkingsfase verder is uitgewerkt. Bij de uitwerking bleek dat de oorspronkelijke parallelstructuur van het BVA tot veel extra verkeer en overlast leidde in de woonwijken die grenzen aan de ringweg. Bovendien kwam bij deze structuur de bereikbaarheid van de belangrijke economische functies in de stad in het gedrang, omdat de routes er naar toe veel langer werden. Bij de nadere uitwerking van het BVA heeft de projectorganisatie het plan zodanig kunnen aanpassen dat de parallelstructuur grotendeels kon vervallen. Door het uitgekende wegontwerp kan het bestemmingsverkeer nu meer van de ringweg zelf gebruik maken.

De Helperzoomtunnel heeft geen relatie met de parallelstructuur. Deze tunnel vervangt de huidige spoorwegovergang bij de Esperantostraat, zodat de verbinding tussen de wijken Helpman/Coendersborg en het Europapark, de Oosterpoortwijk en De Linie in stand blijft.

*Zienswijze 44*

**C 3 Inspreker stelt dat het project ARZ en de HZT planologisch, plantechisch en in de tijd niet of onvoldoende aansluiten op andere stedelijke plannen en ruimtelijke ontwikkelingen. Hij is van mening dat deze niet of onvoldoende in kaart zijn gebracht.**

Het plan voor de zuidelijke ringweg en de Helperzoomtunnel sluiten volledig aan op de stedelijke plannen. Met het plan voor de zuidelijke ringweg wordt een aantal belangrijke stedelijke doelen gerealiseerd. Het plan verbetert niet alleen de bereikbaarheid van stad en regio, maar vergroot ook de verkeersveiligheid en bevordert het leefklimaat. Dit is uitvoerig beschreven en beargumenteerd in het OTB/MER.

De Helperzoomtunnel zorgt ervoor dat de belangrijke wijkverbinding tussen Helpman/Coendersborg en het Europapark, de Oosterpoortwijk en De Linie in stand blijft. Daarbij is een locatie gekozen die ruimtelijk goed inpasbaar is en ook aansluit op nieuwe ontwikkelingen in het Europapark. In de Ruimtelijke Onderbouwing is beschreven waarom de tunnel passend is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

*Zienswijze 15, 22, 25, 26, 31, 35, 43*

**C 4 Insprekers vragen waarom, als het gaat om cijfermatige onderbouwingen van verkeer en verkeersstromen, de ontsluiting van DUO, K+R Euroborgstation, het nieuwe busstation en geplande ontwikkelingen uit de bestemmingsplannen hierin niet zijn meegenomen.**

De verkeersprognoses die zijn gehanteerd, zijn modelmatige berekeningen waarbij rekening is gehouden met de toekomstplannen die zijn ontwikkeld voor de stad en onder andere in bestemmingsplannen van de stad zijn vastgelegd. Ook met de plannen van DUO/Belastingdienst en het station Europapark is rekening gehouden. Bij de verkeersprognoses is het hoge economische groeiscenario het uitgangspunt, om ervoor te zorgen dat het ontwerp zo lang mogelijk mee kan. Bovendien krijgen we zo inzicht in de ‘worst case’-milieueffecten, waarop vervolgens eventuele maatregelen worden gebaseerd. Zo worden mens en natuur het beste beschermd.

De verkeersprognoses zijn overigens rekenkundige toekomstvoorspellingen en kennen een spreidingsmarge van 20 tot 30%. Dit betekent dat deze cijfers niet als een absoluut getal mogen worden geïnterpreteerd, maar een bandbreedte hebben.

## D Uitvoerbaarheid

### *Zienswijze 4, 44*

**D 1 Insprekers stellen dat de maatschappelijke, economische en juridische uitvoerbaarheid van de HZT ter discussie staan en niet in kaart zijn gebracht. Er bestaat bij de insprekers gerede twijfel of de omgevingsvergunning uitvoerbaar is, omdat de begrenzing van het plangebied onvoldoende gemotiveerd en willekeurig gekozen is.**

De realisatie van de tunnel is gedeeltelijk in strijd met de ter plaatse geldende bestemmingsplannen. De uitgebreide omgevingsvergunningprocedure uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) biedt de gemeente Groningen de mogelijkheid af te wijken van deze bestemmingsplannen, mits deze wordt voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. Hierin wordt gemotiveerd waarom de te realiseren tunnel passend is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

In de Ruimtelijke Onderbouwing die voor de Helperzoomtunnel is opgesteld, is deze motivatie opgenomen en daarmee wordt aan de juridische eisen voldaan. In de Ruimtelijke Onderbouwing is ook het plangebied beschreven waar de tunnel wordt gerealiseerd. De begrenzing is niet willekeurig gekozen, maar bepaald aan de hand van de vraag waar de fysieke ingrepen plaatsvinden, zoals de bouw van de tunnel, de aanleg van de daarnaartoe leidende wegen, de compensatie van water en groen, etc.

Daarnaast zijn in de Ruimtelijke Onderbouwing voor een groter invloedsgebied de effecten van de tunnel op de omgeving in beeld gebracht, onder meer waar het gaat om ruimtelijke inpasbaarheid, effecten voor geluid, lucht en natuur.

De economische uitvoerbaarheid is beschreven in hoofdstuk 7 van de Ruimtelijke Onderbouwing.

Voorafgaande aan de locatiekeuze van de tunnel heeft er overigens een uitgebreide afweging van de locatie van de tunnel plaatsgevonden. Dat is gebeurd aan de hand van een Multicriteria Analyse. De Multicriteria Analyse is als bijlage bij de Ruimtelijke Onderbouwing opgenomen.

### *Zienswijze 18*

**D 2 Inspreker stelt dat het plan onvoldoende draagvlak heeft vanwege de weerstand die tegen de voorgenomen besluiten en het project bestaat. Daarnaast is hij van mening dat binnen de gemeenteraad verdeeldheid bestaat en dat de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het project niet is aangetoond.**

De keuze voor de locatie van de tunnel is tot stand gekomen na een uitgebreid planproces, waar diverse belanghebbenden bij zijn betrokken, zoals de bewoners in de wijk en



omliggende wijken, scholen, het OV-bureau, de hulpdiensten. Ook de gemeenteraad is in de verschillende stadia van de planuitwerking betrokken.

*Zienswijze 4, 7, 28, 29, 44*

**D 3 Insprekers stellen dat de economische uitvoerbaarheid van het project ARZ als geheel niet is verantwoord en dat de financiële kaders dermate nauw zijn dat tegenvallers niet kunnen worden gedekt.**

Het taakstellend budget voor het project ARZ bedraagt 624 miljoen euro, inclusief BTW, Voorbereiding en Toezicht, post onvoorzien en risico's (prijsspeil 2007). Deze afspraak is vastgelegd in de bestuursovereenkomst tussen het Rijk, de provincie en de gemeente d.d. 10 november 2009. Het beschikbare budget is voldoende om het voorgestelde plan uit te voeren. De raming voor het project ARZ is opgesteld aan de hand van de zogenaamde Standaard Systematiek voor Kostenramingen (SKK). In Nederland is het gebruikelijk om projecten in de sector grond-, weg- en waterbouw te ramen volgens deze methode. De methode wordt beschreven en beheerd door de CROW, een nationaal Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur. De SKK wordt door vrijwel alle grote opdrachtgevers voor GWW- projecten gebruikt, inclusief Rijkswaterstaat. In deze raming is naast de projectkosten een aantal posten ingebouwd om binnen het project risico's en onzekerheden op te vangen. Het gaat om de posten 'nader te detailleren' (onvolledigheid), 'object onvoorzien' (objectgebonden reservering voor toekomstige gebeurtenissen) en 'project onvoorzien' (reservering voor toekomstige gebeurtenissen totale project). Op deze wijze kunnen eventueel onvoorziene noodzakelijke maatregelen worden opgevangen.

*Zienswijze 28, 44*

**D 4 Insprekers zijn van mening dat onvoldoende is onderzocht welke planschade- en nadeelcompensatieclaims verwacht worden en hoe deze claims kunnen worden gedekt.**

Wij zetten erop in dat zo weinig mogelijk hinder en schade plaatsvindt ten gevolge van het project Aanpak Ring Zuid. Desondanks kan het zijn dat burgers, bedrijven of organisaties vanwege het project tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden of schade lijden, bijvoorbeeld in het geval van waardedaling van een woning, een bedrijf dat tijdens de bouwperiode minder goed bereikbaar is of verzakking van gebouwen.

Het traject voor schadevergoeding en nadeelcompensatie is afhankelijk van de gevolgde planologische procedure. Voor het Tracébesluit is het Rijk verantwoordelijk. Compensatie van schade ten gevolge van een Tracébesluit is wettelijk geregeld in artikel 22, eerste lid van de Tracéwet. Wanneer een belanghebbende ten gevolge van het Tracébesluit schade lijdt die redelijkerwijs niet of geheel te zijnen lasten behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet (voldoende) anderszins is verzekerd, dan kent de minister van Infrastructuur en Milieu een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe. De minister stelt hiertoe een onafhankelijke schadeadviescommissie in, die verzoeken om nadeelcompensatie in behandeling zal nemen.

Voor de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel is de gemeente bevoegd gezag. Indien sprake is van schade ten gevolge van de uitvoering van de tunnel, kan er derhalve een verzoek worden ingediend bij de gemeente. Ook de gemeente stelt hierbij een schadeadviescommissie in die de zaak in behandeling neemt. De gemeente heft hiervoor leges.

Gehonoreerde verzoeken worden gedekt uit het projectbudget. Hiermee is rekening gehouden in de projectraming.

#### *Zienswijze 4, 13*

**D 5 Insprekers stellen dat voor de aanleg van de HZT aanvullende verkeersmaatregelen noodzakelijk zijn. Zij zijn van mening dat als het inrichtingsplan niet deugdelijk is, uitvoering van de omgevingsvergunning niet mogelijk is.**

Het verkeersplan Helpman/Coendersborg bevat een pakket maatregelen dat mede in overleg met de scholen in de wijk is opgesteld. De verkeerscirculatie in de wijk wordt volgens het verkeersplan zodanig gewijzigd, dat autoverkeer in de meest kwetsbare gebieden wordt ontmoedigd, met name daar waar de scholen zijn geconcentreerd. Het overgrote deel van Helpman/Coendersborg wordt 30 km/uur-gebied. Ook worden in diverse straten maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten. Naar onze opvatting is de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de wijk met het verkeersplan goed gewaarborgd. Uit de Ruimtelijke Onderbouwing blijkt dat ook wat betreft de gevolgen van de tunnel op het verkeer, de realisatie van de tunnel passend is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

#### *Zienswijze 15, 25, 26, 31, 43*

**D 6 Insprekers vragen of de gemeente het inrichtingsplan voor Helpman ook uitvoert wanneer de ombouw van de ZRW of de aanleg HZT niet doorgaat.**

Omdat de realisering van het Tracébesluit afhankelijk is van de aanleg van de Helperzoomtunnel, ondertekent de minister het Tracébesluit pas als de gemeente de omgevingsvergunning heeft verleend. In het hypothetische geval dat de aanleg van de Helperzoomtunnel niet doorgaat, gaat de gemeente in gesprek met de bewoners en de scholen in de wijk om te overleggen welke delen van het verkeersplan Helpman dan uitgevoerd zouden moeten of kunnen worden. Met name de situatie rond de Helper Brink – waar een aantal scholen is geconcentreerd – verdient daarbij speciale aandacht vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. Er is op dit moment geen aanleiding om te veronderstellen dat de aanleg van de Helperzoomtunnel niet door zal gaan.

#### *Zienswijze 44*

**D 7 Inspreker stelt dat een kwantitatieve onderbouwing van de positieve en negatieve gevolgen van het project ARZ en de aanleg van de HZT ontbreekt. Hij vindt de motivatie onvoldoende, omdat het besluit tot uitbreiding tot vier sporen nog niet is genomen en de sluiting van de spoorwegovergang daarmee prematuur is. Bovendien meent hij dat er voldoende alternatieve routes zijn.**

In de Ruimtelijke Onderbouwing zijn alle voor de omgevingsvergunning relevante aspecten in beeld gebracht, zoals ruimtelijke inpassing, effecten op verkeersstromen, geluid, lucht en natuur. Bovendien is voorafgaande aan de locatiekeuze een uitgebreid onderzoek uitgevoerd in de vorm van een Multicriteria Analyse, waarbij de positieve en negatieve aspecten van de verschillende locaties in beeld is gebracht. De Multicriteria Analyse is als bijlage bij de Ruimtelijke Onderbouwing opgenomen. Daarmee is naar onze mening voldoende aangetoond dat de locatie van de Helperzoomtunnel de meest geschikte locatie is.

Het besluit voor het sluiten van de gelijkvloerse kruising is de bevoegdheid van de spoorwegbeheerder. Sluiting van de spoorwegovergang betekent dat er een alternatief moet worden gevonden, want anders zou er na de sluiting van de spoorwegovergang geen autoverbinding meer zijn tussen de wijken ten westen en ten oosten van het spoor, met name de wijken Helpman /Coendersborg en Oosterpoortwijk/De Linie/Europapark. Het ontbreken van een interwijkverbinding is vanuit het oogpunt van de bereikbaarheid van deze wijken ongewenst. Deze wijkverbinding is niet alleen noodzakelijk voor autoverkeer, maar ook voor het openbaar vervoer en de hulpdiensten. Daarmee is nut en noodzaak naar ons oordeel voldoende aangetoond.

## E Verkeerskundige uitgangspunten

### *Zienswijze 44*

**E 1 Inspreker is van mening dat de effecten op de verkeersafwikkeling in het omliggende gebied onvoldoende zijn onderzocht. Hij vindt dat de uitgangspunten onjuist zijn gekozen en het onvoldoende is gemotiveerd waarom een sterk vergrote verkeersdruk aanvaardbaar wordt geacht voor een verbeterde doorstroming op de A7.**

In de verkeersprognoses van het project Aanpak Ring Zuid zijn alle relevante effecten op de verkeersstromen in beeld gebracht; zowel de effecten van de ombouw van de ring zelf als de effecten van de Helperzoomtunnel en het verkeersplan Helpman/Coendersborg. De conclusie dat een verbeterde doorstroming op de A7 leidt tot een sterk vergrote verkeersdruk op het omliggende gebied blijkt niet uit de cijfers en is ook niet het uitgangspunt voor het project Aanpak Ring Zuid.

Uitgangspunt van de plannen van Aanpak Ring is juist dat het verkeer meer gebruik moet maken van de ring. Op meerdere punten van het ringwegtracé komen daarom nieuwe of verbeterde aansluitingen; onder meer bij de Laan Corpus den Hoorn, het Vrijheidsplein, het Julianaplein, de Europaweg en Driebond/Eemspoort. Die nieuwe aansluitingen in combinatie met het wegnemen van knelpunten op de ringweg zelf, zorgen ervoor dat het verkeer meer gebruik gaat maken van de ringweg in plaats van het onderliggend wegennet.

De verkeersstromen op het onderliggend wegennet gaan ten gevolge van het project wel veranderen. Het wordt op sommige plekken drukker en op andere rustiger, vergeleken met de referentiesituatie (situatie zonder realisatie van het project). In totaal daalt het aantal autokilometers op het onderliggend wegennet van de stad Groningen licht. Dit komt doordat de zuidelijke ringweg op andere manieren op het onderliggend wegennet wordt aangesloten.

### *Zienswijze 24, 27, 28, 35, 44*

**E 2 Insprekers stellen dat de verkeerscijfers onvolledig en inconsistent zijn en/of geheel ontbreken. Zij vinden dat de cijfers bovendien een te grote foutmarge bevatten en dat dit een deugdelijke onderbouwing van verkeersstromen, -effecten en –prognoses onmogelijk maakt.**

In de Ruimtelijke Onderbouwing zijn in hoofdstuk 4.6 de gevolgen voor de relevante wegen in de wijk in beeld gebracht. Aan de hand van deze verkeersprognoses zijn ook de gevolgen voor geluid en lucht in beeld gebracht. Ondanks het feit dat er bij het gebruikmaken van verkeersprognoses een spreidingsmarge moet worden gehanteerd, is dit een goede methodiek voor het bepalen van de vraag of de aanleg van de tunnel passend is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

### *Zienswijze 44*

**E 3 Inspreker stelt dat de autonome groei van het Europese wegennet onvoldoende is meegerekend in de uitgangspunten van het verkeerskundig onderzoek. Helemaal nu de autonome groei versterkt zal raken indien de doorstroming in het plangebied van project ARZ zou verbeteren.**

In het ontwerp is rekening gehouden met het buitenland gerelateerde vrachtverkeer en de eventuele stijging of daling daarvan als gevolg van (economische en beleidsmatige) vastgestelde ontwikkelingen. De verkeersprognoses houden geen rekening met ideeën of voornemens die nog niet zijn vastgesteld door het daarvoor verantwoordelijke bestuur of bedrijf. De prognoses hebben als eindjaar 2030. Uit het MER blijkt dat er na 2030 voldoende



restcapaciteit is voor een goede verkeersafwikkeling. Dat wil zeggen dat er nog voldoende ruimte is voor meer verkeer dan voor 2030 wordt verwacht.

#### *Zienswijze 44*

**E 4 Inspreker vindt dat het uitgangspunt dat de doorstroming gelijk zal blijven, niet voldoende is onderbouwd en stelt dat de ter zake uitgevoerde contra-expertises anders uitwijzen. Bovendien vindt hij dat de vervlechting van de HZT met het OTB ZR fase 2 niet voldoende wordt belicht.**

Aan de ombouw van de ring en de realisatie van de Helperzoomtunnel liggen verschillende doelen en uitgangspunten ten grondslag. Doel van de ombouw van de ringweg is dat de doorstroming zodanig wordt verbeterd dat het verkeer meer gebruik gaat maken van de ring. Op meerdere punten van het ringwegtracé komen daarom nieuwe of verbeterde aansluitingen. Die nieuwe aansluitingen zorgen er in combinatie met het wegnemen van knelpunten op de ringweg zelf voor dat het verkeer meer gebruik gaat maken van de ringweg in plaats van het onderliggend wegennet.

Doel van de aanleg van de Helperzoomtunnel is het in stand houden van een wijkverbinding tussen de wijken Helpman/Coendersborg en Oosterpoortwijk/De Linie/Europark. Dit als alternatief voor de Esperantospoorwegovergang, die om veiligheidsredenen wordt gesloten. Omdat de verbinding over het spoor door de bouw van de tunnel op een andere plek komt te liggen, verschuiven de verkeersstromen. Om te voorkomen dat deze verschuiving leidt tot een onwenselijke situatie vanuit de optiek van verkeersveiligheid en leefbaarheid, is aan de uitvoering van de tunnel een verkeersplan gekoppeld. Doel van dat plan is niet het bevorderen van de doorstroming, maar het waarborgen van een goed en veilig woon- en leefmilieu. Daarom wordt in het verkeersplan de verkeerscirculatie aangepast en wordt het gebied Helpman/Coendersborg voor het overgrote deel 30 km/uur-gebied.

In de verkeersberekeningen die ten grondslag liggen aan het (O)TB is de komst van de Helperzoomtunnel meegenomen.

#### *Zienswijze 43, 44*

**E 5 Insprekers stellen dat de verkeerscijfers en verkeerskundige uitgangspunten van het voorgenomen besluit deels strijdig zijn met die van het OTB ZR fase 2.**

Deze constatering is niet juist. In de verkeersprognoses waarbij de veranderingen als gevolg van de ombouw van de zuidelijke ringweg in beeld zijn gebracht, is ook rekening gehouden met de wijzigingen als gevolg van de Helperzoomtunnel en het verkeersplan Helpman/Coendersborg.

#### *Zienswijze 3, 17, 18, 19,25, 26, 29, 35, 39, 43*

**E 6 Insprekers vragen waarom de Goeman Borgesuslaan – en de hele wijk Helpman, De Wijert en de Herewegbuurt – geen 30 km-zone worden.**

In het verkeersplan Helpman/Coendersborg is gekozen voor de volgende verkeersstructuur.

De hoofdwegen aan de westzijde van de wijk – de Hereweg/Verlengde Hereweg – en aan de oostzijde van de wijk – de Duinkerkenstraat – zijn de twee ‘gebiedsontsluitingswegen’. Vanaf die twee hoofdwegen wordt de wijk ontsloten. Op deze twee hoofdwegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Het gebied daartussen – de woonwijk Helpman/Coendersborg en ook de Herewegbuurt – wordt voor het overgrote deel 30 km/uur-gebied.

Een uitzondering op het 30 km/uur-regime in Helpman/Coendersborg vormen de Goeman Borgesuslaan en het zuidelijk deel van de Helperzoom (het deel ten zuiden van de

Helper Brink). Deze twee straten zijn in het verkeersplan aangeduid als ‘verzamelwegen’. Deze wegen ‘verzamelen’ het verkeer uit de wijk en ‘brengen’ dit naar de twee gebiedsontsluitingswegen van de wijk: de Hereweg/Verlengde Hereweg en de Duinkerkenstraat. Gelet op de functie van ‘verzamelweg’, behouden deze straten hun 50-km/uur-regime en gaan ze geen onderdeel uitmaken van het 30 km/uur-gebied. Wel worden hier vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten. Deze maatregelen worden nader uitgewerkt in overleg met de bewoners.

In De Wijert veranderen de verkeersstromen met name in de Vondellaan. Hier neemt het verkeer toe als gevolg van de nieuwe aansluiting op de ringweg. Om het toenemende verkeer hier op een veilige manier in te passen, wordt de Vondellaan heringericht. Veiligheid voor de voetgangers en de fietsers staat hierbij voorop. De Vondellaan blijft een 50 km/uur-weg. Het overgrote deel van De Wijert is nu – met uitzondering van straten als de Vondellaan, de Van Iddekingeweg en de Van Ketwich Verschuurlaan – al een 30 km/uur-gebied en die situatie verandert niet.

### *Zienswijze 6*

**E 7 Inspreker is van mening dat het instellen van een 30 km-zone alleen effectief is in combinatie met de aanleg van voldoende drempels, versmald wegprofiel en een actief handhaafbeleid.**

In het verkeersplan wordt inderdaad aangegeven dat het 30 km/uur-regime wordt ondersteund door het treffen van fysieke maatregelen, zoals uitritconstructies en kruispuntverhogingen. De maatregelen worden verder uitgewerkt in overleg met belanghebbenden, zoals de bewoners, de bedrijven en de scholen in de wijk.

### *Zienswijze 13, 15, 21, 22, 25, 26, 28, 31, 35, 39, 41*

**E 8 Insprekers vinden dat het plan indruist tegen het verkeersbeleid ‘Duurzaam en veilig’ van de gemeente Groningen. Het gaat ook in tegen het beleid om verkeer zo veel mogelijk op de hoofd- en ringwegen en parallelbanen te laten rijden.**

Doel van het plan Aanpak Ring Zuid is juist dat het verkeer meer gebruik gaat maken van de ring. Het plan voor de ombouw van de ring is daar volledig op gericht. Op meerdere punten van het ringwegtracé komen daarom nieuwe of verbeterde aansluitingen. Die nieuwe aansluitingen in combinatie met het wegnemen van knelpunten op de ringweg zelf, zorgen ervoor dat het verkeer meer gebruik gaat maken van de ringweg in plaats van het onderliggend wegennet. De Helperzoomtunnel is bedoeld als een vervangende wijkverbinding tussen de wijken Helpman/Coendersborg en Oosterpoortwijk/De Linie/Europapark, omdat de Esperantospoorwegovergang om veiligheidsredenen wordt gesloten.

Om te voorkomen dat er ongewenste verkeerseffecten optreden, is aan de uitvoering van de Helperzoomtunnel een verkeersplan gekoppeld. In het verkeersplan wordt het gebied Helpman/Coendersborg voor het overgrote deel 30 km/uur-gebied. Dat is helemaal in lijn met het verkeersbeleid ‘Duurzaam en veilig’.

### *Zienswijze 8*

**E 9 Inspreker stelt dat niet is gekeken naar de verkeerseffecten van de wijk De Linie, en verwacht dat de verkeersintensiteit en verkeersonveiligheid hier zullen toenemen.**

In de verkeerprognoses die zijn opgesteld in het kader van het project Aanpak Ring Zuid, is ook gekeken naar de verkeerseffecten in De Linie. Daarbij is rekening is gehouden met zowel de plannen van de ringweg als met de plannen voor de Helperzoomtunnel. Uit deze prognoses is af te leiden dat de intensiteit in De Linie afneemt, zowel op Verlengde

Meeuwerderweg als in de Verlengde Lodewijkstraat. Dat komt doordat de verkeerstructuur in deze omgeving behoorlijk wijzigt, waardoor de verkeersstromen verschuiven.

De belangrijkste wijzigingen die invloed hebben op de verkeersstromen in De Linie, zijn het verdwijnen van de op- en afritten in dit deel van de ringweg (bij de Oosterpoort en bij de Hereweg) en het sluiten van de Esperantospoorwegovergang. Dat heeft invloed op het verkeer in de Verlengde Lodewijkstraat. Verkeer dat nu via de Verlengde Lodewijkstraat van en naar deze opritten rijdt en over de Esperantokruising rijdt, gaat straks niet meer door de Verlengde Lodewijkstraat. Daar komen weliswaar andere verkeersstromen voor in de plaats – bijvoorbeeld verkeer dat vanuit Helpman via de Helperzoomtunnel en de Verlengde Lodewijkstraat naar de Oosterpoortwijk rijdt – maar per saldo nemen de verkeersintensiteiten hier af.

### *Zienswijze 28, 33, 35*

**E 10 Insprekers stellen dat de verkeersbelasting in de Herewegbuurt aanzienlijk toeneemt. Men benadrukt dat de verkeersveiligheid hierdoor in het geding is, evenals de leefbaarheid in de wijk. Daarnaast verwacht men dat de Waterloolaan als sluiproute gebruikt gaat worden en er parkeerplaatsen komen te vervallen. Men vraagt hoe dit wordt opgelost.**

Als gevolg van de plannen voor de aanpak van de zuidelijke ringweg neemt de verkeersintensiteit op de Waterloolaan toe. De Waterloolaan blijft een 30 km/uur-straat en ook op het noordelijk deel van de Helperzoom – waar de Waterloolaan op aansluit – gaat een maximumsnelheid van 30 km/uur gelden. Verkeer dat niet in de wijk hoeft te zijn, wordt daardoor ontmoedigd. De Waterloolaan komt in de toekomst aan het nieuwe ‘Zuiderplantsoen’ te liggen en wordt dan ingericht met behoud van het bestaande wegprofiel en aansluitend op de sfeer van het park. Daarbij zal samen met de bewoners ook worden gekeken naar een goede inpassing van het parkeren, voor zover dat als gevolg van de nieuwe inrichting van dit gebied wijzigt.

### *Zienswijze 39*

**E 11 Inspreker stelt dat het projectbureau heeft geweigerd voorgestelde maatregelen te onderzoeken om het verkeer in de wijk te verminderen. Hij vindt dit een grote omissie die gecorrigeerd moet worden.**

De plannen voor de zuidelijke ringweg en ook voor Helpman zijn stapsgewijs tot stand gekomen. Op verschillende manieren – onder meer via platformbijeenkomsten, wijkbijeenkomsten, nieuwsbrieven en de website – is de afgelopen periode veel informatie uitgewisseld en de mogelijkheid geboden om daarop te reageren en met suggesties te komen. Die suggesties worden naar ons oordeel op een zorgvuldige manier beoordeeld.

### *Zienswijze 46*

**E 12 Inspreker vraagt waarom de speciale af- en oprit voor het DUO-gebouw niet is meegenomen in het project ARZ.**

Door de verdiepte ligging van de zuidelijke ringweg veranderen de toe- en afvoerroutes naar DUO/Belastingdienst. De aan- en afvoerroute vanaf de Hereweg gaat volgens het plan niet meer via de Kempkensberg, maar via de Waterloolaan en de Helperzoom. Ook kan het verkeer van en naar DUO/Belastingdienst bij realisatie van de Helperzoomtunnel gebruik maken van de route Helperzoom – Helperzoomtunnel – Duinkerkenstraat.

*Zienswijze 10, 23, 25, 26*

**E 13 Insprekers vragen hoe zal worden voorkomen dat vrachtverkeer van de HZT gebruik gaat maken.**

Dit wordt geregeld door middel van een verkeersbesluit.

*Zienswijze 17*

**E 14 Inspreker constateert dat de verkeerscijfers prognoses zijn voor 2030 en vraagt waarom er geen prognose bekend is gemaakt van de jaren dat de Ring Zuid wordt aangepakt.**

De verbinding door de Helperzoomtunnel wordt niet als omleidingsroute ingezet. De Helperzoomtunnel krijgt tijdens de bouwfase alleen de functie die deze tunnel ook in de permanente situatie heeft, namelijk als vervanging van de Esperantokruising. Oftewel: een lokale verbinding tussen Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoortwijk/De Linie.

De aanleg van de Helperzoomtunnel wordt gecombineerd met het treffen van verkeersmaatregelen in Helpman/Coendersborg. Dit zorgt ervoor dat de tunnel geen nadelige uitwerking heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de wijk. Deze verkeersmaatregelen worden uitgevoerd voordat de Helperzoomtunnel voor het autoverkeer wordt opengesteld.

*Zienswijze 11, 13, 14, 24,29*

**E 15 Insprekers zijn van mening dat het ontbreken van een afzonderlijk verkeersonderzoek onzorgvuldig is, en dat daarnaast het risico van het ontstaan van een sluiproute onderzocht moet worden, ook omdat de HZT zal gaan fungeren als ‘drukventiel’.**

In hoofdstuk 4.6 van de Ruimtelijke Onderbouwing zijn de gevolgen voor de relevante wegen in de wijk in beeld gebracht. Uit de verkeersprognoses die zijn opgesteld voor het project ARZ, blijkt verder dat door de realisatie van de Helperzoomtunnel geen alternatieve route met sluipverkeer door de zuidelijke stadswijken zal ontstaan. Doordat de verkeerslichten op het Julianaplein verdwijnen, is de zuidelijke ringweg zelf straks een veel snellere route van west naar oost en andersom. Op de oost-westroute door de stadswijken worden de auto's bovendien belemmerd door 30 km/uur-zones, verkeerslichten en oversteekplaatsen.

*Zienswijze 34*

**E 16 Inspreker stelt dat zolang er na sluiting van de Esperanto-kruising geen alternatief is, de bereikbaarheid van de omliggende wijken zeer belemmerd is.**

Rijk, provincie en gemeente doen hun best de plannings van de verschillende projecten zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen, zodat de afsluiting van de overweg in de Esperantostaat zo min mogelijk overlast veroorzaakt. Afstemming van de verschillende projecten vindt plaats binnen Groningen Bereikbaar, een samenwerkingsverband van de gemeente en de provincie Groningen, provincie Drenthe, ProRail, Rijkswaterstaat en Groninger werkgevers.

Volgens de voorlopige planning van ProRail wordt de Esperanto-spoorwegovergang in 2017 gesloten, met het oog op de geplande uitbreiding van het aantal treinritten tussen Assen en Groningen. De Helperzoomtunnel zal naar verwachting in 2016 in gebruik worden genomen.

*Zienswijze 13, 15, 17, 21, 22, 25, 26, 28, 31, 35, 43*

**E 17 Insprekers vragen welke concrete maatregelen worden getroffen om het te verwachten sluipverkeer door de wijken Helpman en Coendersborg en de HZT tegen te gaan.**

Het verkeersplan Helpman/Coendersborg, dat is opgenomen in de Ruimtelijke Onderbouwing, bevat in hoofdlijnen de volgende maatregelen. De verkeerscirculatie in de wijk wordt zodanig gewijzigd dat autoverkeer in de meest kwetsbare gebieden – met name daar waar de scholen zijn geconcentreerd – wordt ontmoedigd. Het overgrote deel van Helpman/Coendersborg wordt 30 km/uur-gebied. Ook worden in diverse straten maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten.

#### *Zienswijze 39, 41*

**E 18 Insprekers stellen dat voor de Goeman Borgesiuslaan (en waarschijnlijk meerdere straten) een verkeersinrichtingsplan ontbreekt.**

In het verkeersplan Helpman/Coendersborg zijn de maatregelen in de diverse straten nog niet in detail uitgewerkt. Dat biedt de ruimte om dit plan in overleg met belanghebbenden, zoals de bewoners, de bedrijven en de scholen in de wijk verder te detailleren.

#### *Zienswijze 39*

**E 19 Insprekers vinden het onduidelijk welke maatregelen er genomen worden om daadwerkelijk af te dwingen dat de straten in Helpman alleen worden gebruikt voor lokaal verkeer van/naar Helpman en niet voor doorgaand verkeer.**

De belangrijkste maatregelen die hiervoor in het verkeersplan worden getroffen, zijn wijzigingen in de verkeerscirculatie, waardoor doorgaand autoverkeer wordt ontmoedigd. Daarnaast wordt het overgrote deel van Helpman/Coendersborg 30 km/uur-gebied.

#### *Zienswijze 38*

**E 20 Inspreker constateert dat de in de MCA HZT van 26-02-2013 de geplande rotondes voor de kruispunten met de Duinkerkenstraat en de Helper Brink zijn vervangen door kruisingen, waardoor belangrijke fietsroutes niet zijn geoptimaliseerd. Inspreker verzoekt deze kruisingen zo aan te passen dat ze voldoen aan een fietsinfrastructuur die de kwalificaties veilig, vlot en toekomstgericht verdient.**

In de Multicriteria Analyse is nog geen concrete oplossing voor de kruispunten getekend, maar is op de betreffende tekening aangegeven 'aansluiting nader uit werken'. In het ontwerp dat in de Ruimtelijke Onderbouwing is opgenomen (hoofdstuk 3.2.), is de aansluiting zo uitgewerkt dat de aansluiting ruimtelijk goed is ingepast en ook voldoet aan de veiligheidseisen, zowel voor auto's, fietsers als voetgangers.

## **F Verkeersveiligheid**

#### *Zienswijze 2, 9, 12, 13, 14, 15, 17, 18, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 35, 37, 39, 41, 42, 43, 44*

**F 1 Insprekers zijn van mening dat de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet onvoldoende is onderzocht. Onvoldoende is onderbouwd of een acceptabel verkeersveilig niveau ontstaat. Men vindt dat met name op wegen met veel doorgaand en plaatselijk verkeer en fietsverkeer gevaarlijke situaties ontstaan. Onder andere de bestaande fiets- en wandelroutes worden onveilig.**

In de Ruimtelijke Onderbouwing wordt geconstateerd dat de Helperzoomtunnel tot een wijziging van de verkeerstromen leidt. Bij het handhaven van de huidige rijrichtingen zou dit op een aantal kwetsbare punten in de wijken – met name daar waar de scholen zijn geconcentreerd – tot extra verkeersstromen leiden. Dit is met het oog op de verkeersveiligheid een onwenselijke situatie. Daarom is onderzocht hoe wel een verkeersveilige situatie kan

worden gecreëerd. Dat onderzoek heeft geresulteerd in een pakket maatregelen dat is opgenomen in het verkeersplan Helpman/Coendersborg. Het verkeersplan ontmoedigt doorgaand verkeer, draagt bij aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid en houdt tegelijkertijd de bestemmingen in de wijk bereikbaar.

*Zienswijze 20, 25, 26, 39*

**F 2 Insprekers stellen dat met de komst van de HZT het oost-westverkeer in Helpman toeneemt, terwijl de Kempkensberg verdwijnt. Ze vragen waarom deze parallelweg niet gehandhaafd kan worden.**

De aansluiting Hereweg/Kempkensberg verdwijnt als gevolg van het verdiept aanleggen van de ringweg in dit deel van de stad. Deze aansluiting kan daardoor niet gehandhaafd blijven. Verder blijkt uit de verkeersprognoses niet dat het oost-westverkeer in de wijk Helpman/Coendersborg door de realisatie van de Helperzoomtunnel toeneemt. Wel verschuiven de verkeerstromen, omdat de verbinding over het spoor ten opzichte van de huidige situatie naar het zuiden verschuift. De circulatie in de wijk verandert ook door het verkeersplan Helpman/Coendersborg.

*Zienswijze 15, 17, 18, 19, 22, 29, 31, 36, 44, 46*

**F 3 Insprekers verwachten een sterk toenemende verkeersdruk op de Van Ketwich Verschuurlaan, Goeman Borgesiuslaan, Boumaboulevard, Vondellaan en omliggende straten.**

Uit de verkeersprognoses komt naar voren dat het verkeer op de Goeman Borgesiuslaan, de Boumaboulevard en de Vondellaan inderdaad toeneemt.

Op de Goeman Borgesiuslaan zal de verkeersintensiteit met circa 2.000 motorvoertuigen per etmaal toenemen (ten opzichte van de referentiesituatie). De Goeman Borgesiuslaan is qua weginrichting en wegprofiel geschikt om deze toename op te vangen. Wel wordt in het verkeersplan Helpman/Coendersborg een aantal aanvullende maatregelen voor de Goeman Borgesiuslaan voorgesteld om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten.

Voor de Vondellaan is een herinrichtingsplan opgesteld om de toename van het verkeer op een goede en veilige manier in te passen.

Wat betreft de Boumaboulevard, wordt in het (O)TB de kruising met de Europaweg zo ingericht dat het verkeer hier goed kan doorstromen. Het overige deel van de Boumaboulevard is qua weginrichting en wegprofiel geschikt om de toename van het verkeer op te vangen.

Op de Van Ketwich Verschuurlaan neemt de verkeersintensiteit niet of nauwelijks toe.

*Zienswijze 6, 27, 38*

**F 4 Insprekers vragen of de kruisingen Helper Brink / Helperzoom, Savornin Lohmanlaan / Helperzoom en Goeman Borgesiuslaan / Helperzoom uitgevoerd kunnen worden in minirotondes. Zij verwachten dat dit een goede oplossing is voor onoverzichtelijke en/of onveilige kruisingen voor fietsers. Zij stellen dat een motivering voor de voorkeur van kruisingen boven rotondes ontbreekt.**

Wij hanteren voor de aansluiting van de Helperzoomtunnel op de Helperzoom twee uitgangspunten:

- de aansluiting moet verkeersveilig zijn;
- de te kiezen oplossing moet ruimtelijk goed inpasbaar zijn.

De ontworpen kruising zoals opgenomen in de Ruimtelijke Onderbouwing (hoofdstuk 3.2) biedt volgens ons voldoende veiligheid voor fietsers en overige weggebruikers. Een rotonde,



die veilig is en voor voldoende doorstroming zorgt, komt door het benodigde ruimtebeslag onvoldoende tegemoet aan de eis van ruimtelijke inpasbaarheid.

Ook voor de andere twee genoemde kruisingen geldt dat ze naar onze mening tegemoet komen aan de eisen van ruimtelijke inpasbaarheid. De kruising van de De Savornin Lohmanlaan met de Helperzoom kan volgens ons op een veilige manier worden vormgegeven door een inritconstructie. Daarmee wordt de overgang naar het 30 km-gebied duidelijk gemarkeerd. Hoe dit precies vorm gaat krijgen, wordt in overleg met de bewoners en andere belanghebbenden uitgewerkt.

De kruising Goeman Borgesiuslaan/Helperzoom zou door middel van een kruispuntverhoging veiliger kunnen worden gemaakt. Ook dit wordt verder uitgewerkt in overleg met de bewoners.

Overigens vindt momenteel een studie plaats naar een verbetering van de fietsroute tussen Haren en Groningen. De ideeën gaan in de richting van een herprofilering van de Helperzoom, waarbij aan de westzijde van de Helperzoom een vrijliggend fietspad wordt aangelegd met tweerichtingsverkeer voor fietsers. De fietsstrook aan de oostzijde wordt dan opgeheven. Deze maatregel valt echter buiten de scope van het project Helperzoomtunnel en de besluitvorming hierover moet nog plaatsvinden. Mocht dit plan doorgang vinden, dan veranderen ook de kruisingen Helper Brink / Helperzoom, De Savornin Lohmanlaan / Helperzoom en Goeman Borgesiuslaan / Helperzoom.

### *Zienswijze 29*

#### **F 5 Inspreker stelt dat niet alle relevante straten betrokken zijn in het onderzoek en dat de Van Ketwich Verschuurlaan ontbreekt.**

De straten die vallen binnen het plangebied van het verkeersplan Helpman/Coendersborg, zijn in het onderzoek naar de verkeerseffecten betrokken. Op basis daarvan zijn ook de treffen maatregelen in de verschillende straten van Helpman/Coendersborg geformuleerd.

De Van Ketwich Verschuurlaan valt buiten het plangebied van het verkeersplan Helpman/Coendersborg, maar in de verkeersprognoses van het project Aanpak Ring Zuid is de Van Ketwich Verschuurlaan wel meegenomen. Daarbij is rekening gehouden met zowel de consequenties van de ombouw van de zuidelijke ringweg als met de uitvoering van het verkeersplan Helpman/Coendersborg. Uit deze prognoses blijkt dat het verkeer op de Van Ketwich Verschuurlaan niet of nauwelijks toeneemt ten opzichte van de referentiesituatie. Om die reden worden hier dan ook geen maatregelen getroffen, met uitzondering van de aansluiting van de Van Ketwich Verschuurlaan op de A28. Om een goede doorstroming van het verkeer richting Assen te waarborgen, wordt de opstelstrook voor links afslaand verkeer hier verlengd.

### *Zienswijze 6, 38*

#### **F 6 Insprekers stellen dat de aansluiting van de rijbaan met de zijkant van de tunnel (op basis van de artist's impression) niet veilig lijkt te zijn en dat in de ruimtelijke onderbouwing de schampstrook ter breedte van 0,6 meter is verdwenen.**

In het dwarsprofiel dat voor het ontwerp is gehanteerd (hoofdstuk 3.2 van de Ruimtelijke Onderbouwing) is voldoende ruimte gereserveerd voor een verkeersveilige tunnel.

## G Luchtkwaliteit

*Zienswijze 37, 44*

**G 1 Insprekers vinden dat het luchtkwaliteitsonderzoek onvoldoende zorgvuldig is uitgevoerd, omdat er onjuiste uitgangspunten zijn genomen. Verder is het plangebied te nauw gedefinieerd en zijn de conclusies onvolledig en niet (volledig) juist.**

Het onderzoek is uitgevoerd overeenkomstig de methodiek die bij de omgevingsprocedure uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) gebruikelijk is. Uit het onderzoek blijkt dat er geen overschrijdingen plaatsvinden van de grenswaarden. Op het gebied van luchtkwaliteit is er geen belemmering voor de aanleg van de tunnel.

*Zienswijze 44*

**G 2 Inspreker stelt dat de luchtkwaliteits- en geluidsonderzoeken geen rekening houden met de uitbreiding van een vierde spoor, die eveneens in de uitgangspunten is beschreven.**

In het ontwerp voor de Helperzoomtunnel – waar de geluids- en luchtsonderzoeken op zijn gebaseerd – is rekening gehouden met de uitbreiding naar vier sporen.

*Zienswijze 25, 26, 39, 43*

**G 3 Insprekers stellen dat de richtlijn van het RIVM inzake scholen dichtbij wegen met meer dan 10.000 auto's per etmaal niet in acht wordt genomen, terwijl door de aanleg van de HZT het verkeer in de buurt van scholen met duizenden auto's per etmaal toeneemt.**

In 2008 is het 'Besluit gevoelige bestemmingen' voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. Doel van deze Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) is om de realisering van scholen en andere gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke (snel)wegen tegen te gaan als op de locatie in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit.

Als een bestuursorgaan het voornemen heeft een besluit te nemen over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, dan moet het onderzoeken of op die locatie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof (PM<sub>10</sub>) en/of voor stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>). Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag ter plekke geen gevoelige bestemming worden gevestigd, dat wil zeggen geen nieuwbouw, functiewijziging of uitbreiding. In Groningen komen geen situaties voor van (dreigende) normoverschrijding. De AMvB vormt dan ook geen belemmering om een gevoelige bestemming in de nabijheid van een drukke weg te realiseren.

Afgezien van bovenstaande, merken wij op dat het in de wijk Helpman/Coendersborg niet gaat om wegen met meer dan 10.000 motorvoertuigen. Het verkeer neemt hier in de buurt van scholen ook niet met duizenden toe.

*Zienswijze 9, 13, 18, 21, 25, 26, 27, 28, 33, 35, 36, 39, 43*

**G 4 Insprekers zijn van mening dat de effecten voor lucht en geluid onvoldoende in kaart zijn gebracht voor Helpman en Coendersborg en dat dit voor andere wijken zoals De Wijert, de Herewegbuurt en De Linie niet is onderzocht.**

De realisatie van de Helperzoomtunnel is getoetst aan de wettelijke eisen ten aanzien van de luchtkwaliteit. Het wettelijke stelsel voor luchtkwaliteitseisen is opgenomen in de Wet milieubeheer. Deze wet geeft het kwaliteitsniveau aan waaraan de buitenlucht moet voldoen om ongewenste effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid van mensen te voorkomen. In de wet zijn luchtkwaliteitsnormen vastgelegd voor onder meer stikstofdioxide



(NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>). De Wet luchtkwaliteit schrijft voor dat bij ruimtelijke plannen en verkeersplannen onderzoek moet worden gedaan naar de effecten op de luchtkwaliteit. Hierbij moeten de huidige en toekomstige concentraties van luchtverontreinigende stoffen in het plangebied worden getoetst aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen. Op basis van het luchtkwaliteitsonderzoek wordt in de Ruimtelijke Onderbouwing (hoofdstuk 4.8) geconcludeerd dat er geen overschrijdingen plaatsvinden van de grenswaarden en dat er op het gebied van luchtkwaliteit geen belemmering is voor de aanleg van de Helperzoomtunnel.

#### *Zienswijze 44*

##### **G 5 Inspreker stelt dat aan de grenswaarden voor PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub> niet wordt voldaan.**

Het onderzoek naar luchtkwaliteit betreft fijn stof (PM<sub>10</sub>) en/of stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), zie reactie G.5. Op basis van het luchtkwaliteitsonderzoek wordt in de Ruimtelijke Onderbouwing (hoofdstuk 4.8) geconcludeerd dat er geen overschrijdingen plaatsvinden van de grenswaarden en dat er op het gebied van luchtkwaliteit geen belemmering is voor de aanleg van de Helperzoomtunnel.

Naast fijn stof (PM<sub>10</sub>) wordt ook een fijnere fractie fijn stof onderscheiden. Dit wordt PM<sub>2,5</sub> genoemd. Kleinere deeltjes fijn stof komen dieper in de longen terecht en zijn daardoor schadelijker voor de gezondheid. Vanaf 2015 geldt er voor de fijnere fractie fijn stof PM<sub>2,5</sub> een norm. Tot 1 januari 2015 hoeft er niet getoetst te worden aan de norm voor fijn stof PM<sub>2,5</sub> (bijlage 2, voorschrift 4.4, lid 2, Wet milieubeheer), ook niet als een infrastructuurproject na deze datum gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. Omdat de datum van 1 januari 2015 vlak voor de realisatie van het project ligt, is wel nader gekeken naar de invloed van PM<sub>2,5</sub>. Volgens de meest recente inzichten van het RIVM zijn de PM<sub>10</sub>- en PM<sub>2,5</sub> concentraties sterk gerelateerd. Als aan de normen voor PM<sub>10</sub> wordt voldaan, wordt ook aan de normen voor PM<sub>2,5</sub> voldaan<sup>1</sup>. Hierbij gaat de overheid uit van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>. Voor dit project is daarom het uitgangspunt gehanteerd dat de conclusies voor PM<sub>10</sub> ook gelden voor PM<sub>2,5</sub>.

#### *Zienswijze 14, 24, 25, 26, 39*

##### **G 6 Insprekers stellen dat in de MER onvoldoende rekening is gehouden met fijn stof, gezien de samenhang van de diverse onderdelen van het project. Zij vragen in hoeverre het plan toekomstbestendig is.**

In het luchtonderzoek dat deel uitmaakt van het MER, is rekening gehouden met het verkeer op zowel het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet. Deze optelsom van verkeer en daarmee de gecombineerde uitstoot van fijn stof (cumulatie) is in het MER meegenomen.

## **H Geluid**

#### *Zienswijze 12, 15, 31, 35, 43, 44*

##### **H.1 Insprekers stellen dat als gevolg van voorgenomen besluiten de geluidsbelasting op en in woningen significant verandert. Zij zijn van mening dat niet is geanalyseerd welke effecten feitelijk optreden en niet is gemotiveerd waarom die effecten als aanvaardbaar worden aangenomen. Men vindt het niet terecht dat slechts de cijfermatige veranderingen van geluidswaarden zijn onderzocht, en dat er geen afweging is gemaakt of, mede gelet op het bestaande geluidsniveau, de veranderde geluidsbelasting aanvaardbaar is voor het woon- en leefklimaat van de omliggende woningen.**

<sup>1</sup> RIVM (2012), Grootchalige concentratie en depositiekaarten Nederland, rapportage 2012. RIVM Rapport 680362002/2012.

Een nieuwe wegverbinding – in dit geval de aanleg van de Helperzoomtunnel – brengt geluidsbelasting met zich mee. Direct, maar ook indirect door een verandering van verkeersstromen. De gevolgen van de aanleg van de tunnel moeten worden getoetst aan de Wet geluidhinder en aan het in de Wet ruimtelijke ordening verankerde criterium 'een goede ruimtelijke ordening'.

Wat betreft de toetsing aan de Wet geluidhinder moet de tunnel in de eerste plaats worden getoetst aan het criterium 'nieuwe aanleg'. Om de tunnel te realiseren, moeten enkele wegen fysiek worden gewijzigd. Als hierdoor de geluidsbelasting op een deel van de woningen met 2 dB of meer toeneemt, is er sprake van een 'reconstructie' in de zin van de Wet geluidhinder. Ook dit punt is aan de hand van een akoestisch onderzoek beoordeeld.

Ten slotte moet er op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) onderzoek worden gedaan naar de geluidsbelasting als gevolg van andere wegen dan de te reconstrueren weg, indien redelijkerwijs de verwachting bestaat dat door de reconstructie van de weg de geluidsbelasting van andere wegen met 2 dB of meer toeneemt.

In de Ruimtelijke Onderbouwing (hoofdstuk 4.7) zijn al deze aspecten in beeld gebracht. Hier wordt geconcludeerd dat er – voor zover het project leidt tot 'nieuwe aanleg' en 'reconstructie' van wegen – wordt voldaan aan de van toepassing zijnde voorschriften uit de Wet geluidhinder. Ten aanzien van de gevolgen elders (langs de zogenoemde 2 dB-wegen) is geen sprake van strijd met het criterium 'goede ruimtelijke ordening'. Derhalve wordt voldaan aan de Wet ruimtelijke ordening.

### *Zienswijze 33*

**H 2 Inspreker stelt dat de geluidskwaliteit nog verder achteruit zal gaan. In de geluidssimulatie die tijdens de OTB-uitleg in MartiniPlaza te volgen was (september 2013), is het effect van de verkeerstoename op de Waterloolaan niet meegenomen. Waarom niet?**

Tijdens deze bijeenkomsten in MartiniPlaza waren in de geluidssimulatie alleen simulaties te horen van situaties waarin de toekomstige geluidsbelasting na de ombouw boven de 50 db is. De woning aan de Waterloolaan was niet in de simulator opgenomen, omdat de toekomstige geluidsbelasting met maatregelen bij de Waterloolaan lager is dan in de huidige situatie en lager is dan 50 db.

### *Zienswijze 16*

**H 3 Inspreker stelt dat er meer geluidsoverlast zal optreden aan de Goeman Borgesiuslaan en dat hij hier hinder van zal ondervinden. Hij wil in gesprek over compenserende maatregelen.**

De gevolgen van de aanleg van de Helperzoomtunnel zijn getoetst aan de Wet geluidhinder en aan het in de Wet ruimtelijke ordening verankerde criterium 'een goede ruimtelijke ordening'. In de Goeman Borgesiuslaan neemt het verkeer en geluid niet zodanig toe dat het treffen van een compenserende maatregelen, bijvoorbeeld in de vorm van dubbel glas aan de woningen, noodzakelijk is.

### *Zienswijze 10, 28, 44*

**H 4 Insprekers stellen dat het besluit hogere waarde niet voldoende is gemotiveerd en dat een zorgvuldige belangenafweging ontbreekt.**

Bij het ontwerpbesluit voor de Hogere Waarde is een uitgebreide motivatie opgenomen. Om te voorkomen dat de aanleg van een nieuwe weg of een fysieke wijziging aan een bestaande weg ten koste gaat van de leefomgevingskwaliteit en het woonklimaat, moet hierbij op grond van de Wet geluidhinder wettelijke procedures worden doorlopen op basis van akoestisch onderzoek. Hierin moet worden aangegeven wat de gevolgen zijn voor

de geluidsbelasting op woningen en moet worden nagegaan of, en zo ja: welke, maatregelen mogelijk zijn om (een toename van) het wegverkeerslawaai te beperken (Wgh artikel 77 en artikel 80). Als niet voldaan kan worden aan de voorkeursgrenswaarden moet op basis van het akoestisch onderzoek worden gemotiveerd waarom het noodzakelijk is om hiervoor ontheffing te verlenen ofwel om hiervoor een hogere waarde vast te stellen (Wgh artikel 110a lid 5). De resultaten van het onderzoek zijn te vinden in het rapport 'Helperzoomtunnel Akoestisch onderzoek', dat als bijlage bij de motivatie is opgenomen. In de motivatie zijn de belangrijkste bevindingen uit het onderzoek opgenomen. Achtereenvolgens komen aan de orde:

- A. de aanleg van de nieuwe weg door de Helperzoomtunnel;
- B. de reconstructie van de Duinkerkenstraat;
- C. de samenloop van verschillende geluidbronnen;
- D. de motivering van het besluit.

Hiermee is naar onze opvatting voldaan aan de eis van een zorgvuldige belangenafweging.

## **I Ecologie**

*Zienswijze 4, 28, 41, 43, 44*

**I 1 Insprekers stellen dat diverse bedreigde en/of beschermde flora en fauna tijdens de bouw en door de uitvoering van de HZT onvoldoende worden beschermd. Zij vinden dat de invloed en effecten op aangrenzende gebieden onvoldoende betrokken zijn bij de plannen en dat de voorgestelde mitigerende en compenserende maatregelen in het algemeen genomen onvoldoende zijn om de effecten te compenseren.**

Ruimtelijke ontwikkelingen zoals de aanleg van de Helperzoomtunnel moeten worden getoetst aan bepalingen uit het natuurbeschermingsrecht: de Flora- en faunawet (soortbescherming), de Natuurbeschermingswet en de provinciale Ecologische Hoofdstructuur (gebiedsbescherming). De wet- en regelgeving voor natuur in Nederland heeft als belangrijkste component het zorgplichtbeginsel, dat van elke initiatiefnemer verlangt dat hij zich vooraf op de hoogte stelt van eventuele schadelijke effecten op voorkomende beschermde soorten planten en dieren en hun leefomgeving.

Vanuit deze wet- en regelgeving vloeit voort dat bij de planontwikkeling dient te worden nagegaan of ruimtelijke ingrepen een negatieve invloed hebben op planologische, begrensde en beschermde natuur- en landschapswaarden (Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn, Ecologische Hoofdstructuur) en beschermde planten- en diersoorten. Is dat aan de orde, dan is een ontheffing van de Flora- en faunawet en/of een vergunning van de Natuurbeschermingswet en/of een ontheffing van de Provinciale Omgevingsverordening (POV) vereist. In hoeverre die afgegeven kunnen worden, hangt af van de beschermingsstatus van de betreffende soort of het gebied, de aard van de effecten, de mogelijkheden voor compensatie en mitigatie en het belang van de ruimtelijke ontwikkeling.

In de Ruimtelijke Onderbouwing (hoofdstuk 4.4) wordt geconcludeerd dat er vanuit natuurwetgeving geen belemmeringen zijn voor realisatie van de Helperzoomtunnel. Er is geen sprake van strijdigheid met beschermingsregimes voor natuurgebied (Natura 2000, EHS, SES). Voor soortenbescherming geldt dat van de beschermde plantensoorten daslook en rietorchis mogelijk groeiplaatsen verloren gaan als gevolg van de ingreep. Omdat voor beide soorten gewerkt zal worden met een goedgekeurde gedragscode is ontheffing van de Flora- en faunawet voor deze soorten niet aan de orde. Zie hiervoor het ecologisch werkprotocol d.d. 3 april 2014.

Ten aanzien van vleermuizen geldt dat geen vaste rust- en verblijfplaatsen of vliegroutes zijn aangetroffen die zouden kunnen worden aangetast door realisatie van de Helperzoomtunnel. Zie hiervoor het natuuronderzoek (par. 5.2) d.d. 11 september 2014.

Er is derhalve geen strijdigheid met de bepalingen uit het natuurbeschermingsrecht.

#### *Zienswijze 4*

**I 2 Inspreker is van mening dat uit het ontwerpbesluit niet blijkt volgens welke goedgekeurde gedragscode voor daslook zal worden gewerkt en wat deze inhoudt. Hij vindt dat daardoor onvoldoende aannemelijk is gemaakt dat de Flora- en faunawet de uitvoerbaarheid van de vergunning niet in de weg staat.**

De gedragscode voor daslook is beschreven in de bijlage ‘Ecologisch werkprotocol Helperzoomtunnel Groningen’ d.d. 3 april 2014 behorende bij de omgevingsvergunning en zal als voorwaarde worden gekoppeld aan de omgevingsvergunning.

#### *Zienswijze 24, 43, 44*

**I 3 Insprekers zijn van mening dat onvoldoende is onderzocht welke gevolgen de grondwaterstanden en fluctuaties daarin hebben op flora en fauna in en om het plangebied.**

Het aspect water is afgewogen door middel van een watertoets. De watertoets is het proces van informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten, waaronder de grondwaterstanden en gevolgen van fluctuaties. Het doel is het waarborgen en het expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing nemen van alle waterhuishoudkundige doelstellingen. Door middel van de watertoets kunnen de initiatiefnemer en waterbeheerder, al tijdens de planontwikkeling, overeenstemming bereiken over water in het ruimtelijk plan. In de watertoets worden de waterhuishoudkundige consequenties van het ruimtelijk plan beoordeeld en geconcretiseerd in termen van ‘vasthouden, bergen en afvoeren’ en ‘voorkomen, scheiden en zuiveren’ (zie hoofdstuk 4.5 van de Ruimtelijke Onderbouwing).

#### *Zienswijze 43*

**I 4 Inspreker brengt onder de aandacht dat als er gevelmaatregelen aan bestaande woningen worden uitgevoerd, dit effect kan hebben op verblijfplaatsen van vleermuizen. Hij stelt dat dit niet is onderzocht.**

Uit het tot dusverre uitgevoerde veldonderzoek in de kraamperiode van de vleermuizen is niet gebleken dat vaste rust- en verblijfplaatsen en vliegroutes worden aangetast. Ook al zou uit nader veldonderzoek blijken dat toch vaste rust- en verblijfplaatsen (paarplaatsen) en/of vliegroutes worden aangetast, dan nog wordt een ontheffing voor deze aantasting verleend geacht omdat er goede mogelijkheden zijn tot mitigatie van de eventuele aantasting.

## **J Archeologie / cultuur**

#### *Zienswijze 4*

**J 1 Inspreker stelt dat zolang er geen archeologisch vervolgonderzoek is uitgevoerd, de omgevingsvergunning niet kan worden verleend.**

Op basis van de resultaten van het bureauonderzoek wordt voor het plangebied vervolgonderzoek aanbevolen in de vorm van een verkennend booronderzoek, waarbij de archeologische verwachting uit het bureauonderzoek in het veld wordt getoetst. Doel van het veldonderzoek is de mate van intactheid van de bodemopbouw ter plaatse van de geplande

bodemingrepen vast te stellen en daarmee de locaties te begrenzen waar vervolgens door middel van proefsleuven eventueel aanwezige, intacte archeologische vindplaatsen opgespoord kunnen worden. Mochten deze vindplaatsen niet gespaard kunnen worden bij de werkzaamheden voor aanleg van de tunnel, dan dienen zij *ex situ* te worden gedocumenteerd, door middel van opgravingen. Dit zal de gemeente Groningen, als bevoegd gezag voor archeologie, waarborgen door aan fase 2 van de omgevingsvergunning (bouw- en aanlegactiviteit artikel 2.1, lid 1, sub a en b Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) de voorwaarde te verbinden dat booronderzoek en eventueel proefsleuvenonderzoek vóór uitvoering van de werkzaamheden moet zijn uitgevoerd. Eventuele vondsten die niet gespaard kunnen worden, worden gedocumenteerd en *ex situ* bewaard. Gelet op het voorgaande is het project planologisch uitvoerbaar en staat het vervolgonderzoek de vergunningverlening niet in de weg.

#### *Zienswijze 44*

**J 2 Inspreker is van mening dat cultuurhistorische en archeologische aspecten onvoldoende zijn onderzocht. Hij vindt dat met name de wijze waarop met enkele in en om het plangebied gelegen beschermde monumenten wordt omgegaan, in strijd is met de wettelijke beschermingsregimes.**

Elk ruimtelijk plan dient een paragraaf archeologie en cultuurhistorie te bevatten waarin wordt aangegeven welke archeologische en cultuurhistorische waarden in het plan aanwezig, dan wel te verwachten zijn en hoe deze zijn meegewogen. In de Ruimtelijke Onderbouwing is daar in hoofdstuk 4.3. in voorzien.

#### **K Uitvoeringsperiode**

##### *Zienswijze 13, 22, 23, 24, 25, 26, 28, 29, 35, 39, 41, 44*

**K 1 Insprekers vinden dat onvoldoende is onderzocht welke gevolgen er tijdens de uitvoering van het project ZRG fase 2 ontstaan. Zij stellen dat door de aanleg van de HZT tijdens de bouw meerdere straten in Helpman een belangrijke omleidingsroute gaan vormen en dat dit zal leiden tot een onleefbare situatie in de woonomgeving.**

De verbinding door de Helperzoomtunnel wordt niet als omleidingsroute ingezet. De Helperzoomtunnel krijgt tijdens de bouwfase alleen de functie die deze tunnel ook in de permanente situatie heeft, namelijk als vervanging van de Esperantokruising die een lokale verbinding vormt tussen Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoort/De Linie.

De aanleg van de Helperzoomtunnel wordt gecombineerd met het treffen van verkeersmaatregelen in Helpman/Coendersborg. Dit zorgt ervoor dat de tunnel geen nadelige uitwerking heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid in wijk. Deze verkeersmaatregelen worden uitgevoerd voordat de Helperzoomtunnel voor het autoverkeer wordt opengesteld.

##### *Zienswijze 39*

**K 2 Inspreker vraagt of er een dwingende reden is om de tunnel voor de ombouw van de ringweg gereed te hebben.**

Er is geen dwingende reden om de tunnel voor de ombouw van de ring gereed te hebben. De aanleg van de Helperzoomtunnel is gekoppeld aan het sluiten van de spoorwegovergang bij de Esperantostaat. Omdat tussen het Hoofdstation en station Europapark in de toekomst meer treinen gaan rijden, is het opheffen van de gelijkvloerse spoorwegovergang Esperantokruising uit veiligheidsoverwegingen noodzakelijk. De aanlegperiode is naar verwachting in 2015 en 2016. De nieuwe wegverbinding kan naar verwachting in 2016 in gebruik worden genomen. Als de tunnel gereed is, kan de

Esperantospoorwegovergang worden gesloten. Volgens de werkplanning van ProRail wordt de spoorwegovergang in 2017 gesloten. Het gaat hier om een voorlopige planning. De werkelijke planning kan hiervan afwijken.

*Zienswijze 16, 28, 33, 39*

**K 3 Insprekers vragen waarom bij de ombouw van de ring in samenhang met de HZT geen uitgewerkt plan is bijgesloten over routes en verkeer tijdens de bouw.**

Er zijn nu nog geen plannen voor de bouwfaserings- en verkeersplanning tijdens de uitvoeringsperiode van de ombouw van de ring. Dit komt omdat is gekozen voor de aanbestedingsstrategie Design & Construct, waarbij sprake is van grote vrijheid voor de aannemer ten aanzien van de bouwfaserings-, -planning en -logistiek. In dit kader moeten de potentiële aannemers bij de inschrijving onder andere een hoofdbouwfaserings- en een verkeersplan indienen.

De projectorganisatie en de geselecteerde aannemer zullen ruim voor de start van het project over de uitvoering hiervan in contract treden met de betrokken buurten.

Overigens wordt de verbinding door de Helperzoomtunnel niet als omleidingsroute ingezet. De Helperzoomtunnel krijgt tijdens de bouwfase alleen de functie die deze tunnel ook in de permanente situatie heeft, namelijk als vervanging van de Esperantokruising die een lokale verbinding vormt tussen Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoort/De Linie.

## **L Overig**

*Zienswijze 28*

**L 1 Inspreker stelt dat een begroting van de HZT ontbreekt en daarmee inzicht in de kosten.**

De kosten die zijn gemoeid met de aanleg van de tunnel, worden gedekt uit het project Aanpak Ring Zuid. Daarmee is de financiële uitvoerbaarheid van het project voldoende gewaarborgd.

*Zienswijze 29*

**L 2 Inspreker stelt dat een definitie van verzamelwegen, wijkontsluitingswegen en gebiedsontsluitingswegen ontbreekt en vraagt of deze gegeven kan worden.**

In het verkeersplan Helpman/Coendersborg – opgenomen in de bijlage van de Ruimtelijke Onderbouwing – zijn de hoofdwegen aan de westzijde van de wijk – de Hereweg/Verlengde Hereweg – en aan de oostzijde van de wijk – de Duinkerkenstraat – de twee ‘gebiedsontsluitingswegen’. Vanaf die twee hoofdwegen wordt de wijk ontsloten. Daarom wordt daarvoor de term ‘gebiedsontsluitingsweg’ gehanteerd. Op die twee hoofdwegen geldt een maximale snelheid van 50 km/uur. Het gebied daartussen – de woonwijk Helpman/Coendersborg – wordt voor het overgrote deel 30 km/uur-gebied. Een uitzondering op het 30 km/uur-regime in Helpman/Coendersborg vormen de Goeman Borgesiuslaan en het zuidelijk deel van de Helperzoom (het deel ten zuiden van de Helper Brink). Deze twee straten zijn in het verkeersplan aangeduid als ‘verzamelwegen’. Deze wegen ‘verzamelen’ het verkeer uit de wijk en ‘brengen’ dit naar de twee gebiedsontsluitingswegen van de wijk: de Hereweg/Verlengde Hereweg en de Duinkerkenstraat. Gelet op de functie van ‘verzamelweg’, behouden deze straten hun 50 km/uur-regime. Wel worden hier vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten. Deze maatregelen worden nader uitgewerkt in overleg met de bewoners.



### *Zienswijze 29*

#### **L 3 Inspreker vraagt hoe de afwikkeling van vrachtverkeer ter hoogte van de Goeman Borgesiuslaan wordt voorgesteld.**

De afwikkeling van het vrachtverkeer in de Goeman Borgesiuslaan verandert niet als gevolg van het verkeersplan. Het gaat hier om afwikkeling van vrachtverkeer dat een bestemming heeft in de wijk zelf. Vruchtverkeer kan overigens geen gebruik maken van de Helperzoomtunnel.

### *Zienswijze 10, 29*

#### **L 4 Insprekers vragen of het rapport-Blom betrokken is bij de afweging inzake deze aanvraag voor een omgevingsvergunning, en zo nee, waarom niet.**

De heer Blom beantwoordt in zijn rapport onder meer de vraag of de vier inrichtingsplannen van de Aanpak Ring Zuid voldoende antwoord geven op leefbaarheid, veiligheid en ruimtelijke kwaliteit. Wat betreft het verkeersplan Helpman/Coendersborg – dat is gekoppeld aan de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel – constateert hij het volgende: ‘De in het inrichtingsplan voorgestelde verkeersluwere situatie plus de voorgestelde hoofdwegenstructuur lijken mij een duidelijke verbetering. De situatie op de Goeman Borgesiuslaan is naar mijn mening, in het licht van andere referentiesituaties, acceptabel’.

### *Zienswijze 29*

#### **L 5 Inspreker vraagt waarom geen MER is opgesteld specifiek voor de aanleg van de HZT.**

De gemeente Groningen is het bevoegd gezag voor het verlenen van de omgevingsvergunning. De realisatie van een tunnel is gedeeltelijk in strijd met de ter plaatse geldende bestemmingsplannen. De uitgebreide omgevingsvergunningprocedure uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) biedt de gemeente Groningen de mogelijkheid af te wijken van deze bestemmingsplannen, mits deze wordt voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. Hierin wordt gemotiveerd waarom de te realiseren tunnel passend is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening. Hierbij worden ook milieueffecten als lucht, geluid en natuur in beeld gebracht.

### *Zienswijze 28, 29*

#### **L 6 Insprekers vragen of een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse is opgesteld, en zo nee, waarom niet.**

Voorafgaand aan de locatiekeuze van de tunnel is een Multicriteria Analyse opgesteld. Deze analyse – waarbij aspecten als kosten, betekenis van de tunnel als nieuwe wijkverbinding en milieueffecten in beeld zijn gebracht – is te beschouwen als een maatschappelijke-kosten-batenanalyse. De Multicriteria Analyse is als bijlage bij de Ruimtelijke Onderbouwing opgenomen.

### *Zienswijze 14*

#### **L 7 Inspreker vraagt of de woningen die in jaren ‘20 en ‘30 gebouwd zijn, wel bestand zijn tegen de extra trillingen van verkeer, en wie er opdraait voor de kosten voor het herstel.**

Het verkeersplan dat is gekoppeld aan de aanleg van de Helperzoomtunnel zorgt ervoor dat doorgaand verkeer wordt ontmoedigd. Het overgrote deel van Helpman/Coendersborg wordt 30 km/uur gebied. De verkeerstromen in de wijk blijven als

gevolg van de maatregelen in dat plan beperkt en daarmee ook de eventuele negatieve effecten van trillingen.

*Zienswijze 21, 25, 26*

**L 8 Insprekers vinden dat het natuurbeleid inconsistent is, omdat we sier maken met een stukje extra groen, maar het Groenesteinpark, het tuinhuisjescomplex Tuinwijk, de begraafplaats Esserberg en bomen tekort doen door de aanleg van de HZT.**

Ruimtelijke ontwikkelingen worden getoetst aan bepalingen uit het natuurbeschermingsrecht. Dat geldt ook voor de aanleg van de Helperzoomtunnel. Er wordt met name getoetst aan de Flora- en faunawet (soortbescherming), de Natuurbeschermingswet en de provinciale Ecologische Hoofdstructuur (gebiedsbescherming). Ook is de tunnel getoetst aan de Stedelijke Ecologische Structuur (SES). Het ontwerp voor de Helperzoomtunnel ligt (deels) binnen de SES-gebieden Helperzoom en volkstuintencomplex Tuinwijk. Ook grenst het ontwerp aan het SES-gebied Groenestein.

Als gevolg van de realisatie van de tunnel gaat een (beperkt) deel van de SES verloren in de omgeving van het Helperpad. Onderdeel van het ontwerp is echter de compensatie van bomen en houtopstanden en de compensatie van te dempen water. Bij deze compensatie is aangesloten bij bestaande SES-structuren, zoals de Helperzoom, de groenzone langs het huidige spoor en de groenverbinding langs de oude industriële spoorlijn. Door deze compensatie wordt de SES weer hersteld en blijft de functionaliteit van de SES behouden.

Het Groenesteinpark wordt niet opgeofferd voor de aanleg van de tunnel. Er wordt geen ruimtebeslag gelegd op het park.

*Zienswijze 44*

**L 9 Inspreker stelt dat trillingshinder niet is onderzocht, terwijl hij dit wel significant vindt.**

Het verkeersplan dat is gekoppeld aan de aanleg van de Helperzoomtunnel, zorgt ervoor dat doorgaand verkeer wordt ontmoedigd. Het overgrote deel van Helpman/Coendersborg wordt 30 km/uur-gebied. De verkeersstromen in de wijk blijven als gevolg van de maatregelen in dat plan beperkt en daarmee ook de eventuele negatieve effecten van trillingen.

*Zienswijze 29, 44*

**L 10 Insprekers vinden dat de voorgenomen besluiten onvoldoende inzicht bieden in het ‘stapelings-effect’; gecumuleerde effecten van luchtkwaliteit, geluid en trillingen op de gezondheid van de bewoners.**

In de Ruimtelijke Onderbouwing zijn alle aspecten in beeld gebracht die nodig zijn voor de uitgebreide omgevingsvergunningprocedure uit de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Er heeft een toets plaatsgevonden op de wettelijke eisen voor onder meer geluid, lucht en natuur. Op basis van al die afwegingen geeft de Ruimtelijke Onderbouwing een antwoord op de vraag of de tunnel passend is vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening.

*Zienswijze 44*

**L 11 Inspreker stelt dat geen rekening is gehouden met water(huishoudkundige) aspecten.**

In hoofdstuk 4.5 van de Ruimtelijke Onderbouwing is het aspect water afgewogen door middel van een watertoets.



#### *Zienswijze 44*

### **L 12 Inspreker stelt dat de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing onvoldoende is en bovendien onvoldoende geborgd is.**

De landschappelijke inpassing is beschreven in hoofdstuk 3.2 en hoofdstuk 4.4 van de Ruimtelijke Onderbouwing. Naar onze opvatting is een goede ruimtelijke inpassing daarmee voldoende geborgd.

#### *Zienswijze 29, 44*

### **L 13 Insprekers stellen dat het bodemonderzoek nog niet is afgerond en aanvullend onderzoek nodig is. Ook vinden zij het ontwerpbesluit daarop onvoldoende gemotiveerd en onvoldoende zorgvuldig voorbereid.**

Op basis van het historisch onderzoek wordt in de Ruimtelijke Onderbouwing geconcludeerd dat de bodemkwaliteit geen planologische belemmering is voor de aanleg van de tunnel. Bij de uitvoering moet wel rekening worden gehouden met de aanwezige verontreinigingen en moeten de zorgmaatregelen worden getroffen die daarbij horen. Met het oog daarop wordt aangegeven dat voorafgaande aan de uitvoering aanvullend (veld)onderzoek moet worden verricht, omdat deze verontreinigingen mogelijk sturend kunnen zijn voor de (civieltechnische) wijze waarop het project wordt uitgevoerd.

#### *Zienswijze 15, 28, 29, 31, 33, 35, 44*

### **L 14 Insprekers zijn van mening dat parkeren op veel plaatsen moeilijker wordt en dat compensatie onvoldoende plaatsvindt of op plekken verder van de woning.**

Het verkeersplan Helpman/Coendersborg is een plan op hoofdlijnen en zal verder met belanghebbenden (bewoners, scholen, bedrijven) worden uitgewerkt. Daarbij komt ook de eventuele wijziging van de parkeersituatie aan de orde.

#### *Zienswijze 44*

### **L 15 Inspreker stelt dat ten aanzien van het project ARZ en alle daaraan ten grondslag gelegde onderzoeken vergelijkingen worden gemaakt en uitgangspunten en gemiddelden worden gekozen waarbij de beeldvorming leidend lijkt te zijn. Hij is van mening dat een en ander strategisch lijkt te zijn gekozen om een bepaald beeld van het project te schetsen – positiever dan het in werkelijkheid is.**

Het project Aanpak Ring Zuid is een gezamenlijk project van het Rijk, de provincie en de gemeente. Het uitgangspunt van de overheidscommunicatie van al deze partijen is het bieden van toegankelijke, zakelijke, juiste en tijdige informatie. Dit is ook het uitgangspunt van de informatieverstrekking bij het project Aanpak Ring Zuid.

De plannen voor de zuidelijke ringweg zijn in de afgelopen periode stap voor stap uitgewerkt. Daarbij is onder meer via speciaal daarvoor ingerichte overlegplatforms, bewonersbijeenkomsten, nieuwsbrieven en de website gedurende het planproces ruime bekendheid gegeven aan de plannen. Ook is daarbij de gelegenheid geboden om op (concept-)plannen en onderzoeksgegevens te reageren. Dat geldt ook voor de plannen voor de Helperzoomtunnel. Daarmee is in onze ogen een zorgvuldig planproces gevolgd.

#### *Zienswijze 45*

### **L 16 Inspreker stelt dat de HZT vooral bedoeld lijkt te zijn om het stagnerende winkelcentrum in de Euroborg aan klanten te helpen. Hij constateert dat de gemeente zich voor de wijk Europapark in de schulden heeft gestoken en dat de tunnel zal kunnen bijdragen aan een stimulans voor dit gebied. Hij noemt dit onbehoorlijk bestuur.**

De Helperzoomtunnel is noodzakelijk omdat de huidige spoorwegovergang bij de Esperantokruising over een aantal jaren wordt gesloten vanwege de uitbreiding van het

treinverkeer. Een gelijkvloerse kruising voldoet met het toenemende treinverkeer niet meer aan de veiligheidseisen. Dat betekent dat er een alternatief moet worden gevonden, want anders zou er na de sluiting van de spoorwegovergang geen autoverbinding meer zijn tussen de wijken ten westen en ten oosten van het spoor, met name de wijken Helpman/Coendersborg en Oosterpoort/De Linie/Europapark. Het ontbreken van een interwijkverbinding is vanuit het oogpunt van de bereikbaarheid van deze wijken ongewenst. Deze wijkverbinding is niet alleen noodzakelijk voor autoverkeer, maar ook voor het openbaar vervoer en de hulpdiensten. Daarmee is nut en noodzaak naar ons oordeel voldoende aangetoond.

*Zienswijze 2, 15, 31, 43*

**L 17 Insprekers vragen hoe de hulpdiensten de zuidelijke wijken bereiken.**

Na de realisatie van de Helperzoomtunnel hebben de hulpdiensten een alternatieve route voor de Esperantospoorwegovergang. Deze overgang zal over enige tijd worden gesloten. De nieuwe route is belangrijk voor een adequate bereikbaarheid van de zuidelijke stadswijken. De brandweer kan vanuit de garage aan de Sontweg in voorkomende gevallen ook gebruik maken van de ringweg of van de route via de Sontweg, Griffeweg en Hereweg, om de zuidelijke stadswijken te bereiken. De route die wordt gekozen, is afhankelijk van de omstandigheden en de locatie waar de calamiteit plaatsvindt.

*Zienswijze 36*

**L 18 Inspreker vreest dat door de aanleg van de HZT de Vondellaan ingrijpend wordt gewijzigd en wellicht zelfs verbreed zal worden.**

De aanleg van de Helperzoomtunnel leidt niet tot extra verkeersstromen door de Vondellaan. In de verkeersprognoses die voor het project ARZ zijn opgesteld, is rekening gehouden met de aanleg van de Helperzoomtunnel en de uitvoering van het verkeersplan Helpman/Coendersborg.

*Zienswijze 10, 13, 14, 15, 25, 26, 31, 33, 43*

**L 19 Insprekers stellen dat de aanleg van de HZT ten koste gaat van het park Groenestein. Zij vragen hoe wordt gewaarborgd dat het grondwater niet daalt, zoals is gebeurd in het Sterrebos ten gevolge van de bouw van de kantoren aan de Kempkensberg. Ook vragen zij naar maatregelen om het Groenesteinpark te beschermen. Zij stellen dat het lijkt of een deel van het park opgeofferd moet worden voor de aanleg van de HZT.**

De mogelijke effecten van verlaging van de grondwaterstanden zijn in het kader van de Ruimtelijke Onderbouwing in beeld gebracht. Daarbij zijn ook maatregelen voorgesteld om eventuele schadelijke effecten te voorkomen (zie hoofdstuk 4.5.2 onder (Grond)wateroverlast).

Het Groenesteinpark wordt niet opgeofferd voor de aanleg van de tunnel. Er wordt geen ruimtebeslag gelegd op het park.

*Zienswijze 11, 13, 15, 16, 17, 18, 22, 24, 25, 26, 31, 33, 37, 39, 42*

**L 20 Insprekers stellen dat door de HZT en de toename van verkeer de waarde van de woningen zal dalen. Zij vragen of bij de planvorming hier rekening mee is gehouden. Zij kondigen aan dat de planschade die hierdoor ontstaat, collectief door de bewoners bij de gemeente verhaald zal worden.**

Wij zetten erop in dat zo weinig mogelijk hinder en schade plaatsvindt ten gevolge van het project Aanpak Ring Zuid. Desondanks kan het zijn dat burgers, bedrijven of organisaties vanwege het project tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden of schade lijden, bijvoorbeeld in

het geval van waardedaling van een woning, een bedrijf dat tijdens de bouwperiode minder goed bereikbaar is of verzakking van gebouwen.

Het traject voor schadevergoeding en/of nadeelcompensatie is afhankelijk van de gevolgde planologische procedure. Voor het Tracébesluit is het Rijk verantwoordelijk. Compensatie van schade ten gevolge van een Tracébesluit is wettelijk geregeld in artikel 22, eerste lid van de Tracéwet. Wanneer een belanghebbende ten gevolge van het Tracébesluit schade lijdt, die redelijkerwijs niet of geheel te zijnen lasten behoort te blijven en waarvan de vergoeding niet (voldoende) anderszins is verzekerd, dan kent de minister van Infrastructuur en Milieu een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe. De minister stelt hiertoe een onafhankelijke schadeadviescommissie in, die verzoeken om nadeelcompensatie in behandeling zal nemen.

Voor de omgevingsvergunning Helperzoomtunnel is de gemeente bevoegd gezag. Indien sprake is van schade ten gevolge van de uitvoering van de tunnel, kan er derhalve een verzoek worden ingediend bij de gemeente. Ook de gemeente stelt hierbij een schadeadviescommissie in die de zaak in behandeling neemt. De gemeente heft hiervoor leges.

Gehonoreerde verzoeken worden gedekt uit het projectbudget. Hiermee is rekening gehouden in de projectraming.