



**RWS INFORMATIE**

**Nota van Antwoord**

A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2019

Datum 8 oktober 2019  
Versie  
Status definitief

## Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat Noord-Nederland Postbus 2301 8901 JH Leeuwarden
Informatie	Projectbureau Aanpak Ring Zuid Laan Corpus den Hoorn 102-4 9728 JR Groningen
Telefoon	088-797 43 95
E-mail	<a href="mailto:info@aanpakringzuid.nl">info@aanpakringzuid.nl</a>
Datum	8 oktober 2019
Versie	
Status	Definitief

## Inhoud

Inleiding 4

- 1        **Inspraakprocedure 6****
- 1.1       Aard en aantal zienswijzen 6
- 1.2       Beantwoording zienswijzen 6
- 1.3       Vervolg 6
  
- 2        **Meer informatie 7****
  
- 3        **Beantwoording van de zienswijzen 8****

## Inleiding

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. Dit plan is bekendgemaakt onder de naam Aanpak Ring Zuid.

### **Tracébesluit 2014**

Het project Zuidelijke Ringweg Groningen kent de volgende doelstelling: "Het project moet een oplossing bieden voor een betere en veilige doorstroming van het verkeer en zorgen voor een goede, toekomstvast bereikbaarheid voor bedrijven en bewoners van de regio Groningen. Een goede ruimtelijke inpassing en het verbeteren van de leefbaarheid zijn daarbij uitgangspunt." (zie kennisgeving project-MER A7/N7, Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, 22 december 2010).

Om deze doelstelling te realiseren, is op 29 september 2014 het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 vastgesteld. Dit Tracébesluit voorziet in een reconstructie van de zuidelijke ringweg van Groningen, met het daaraan grenzende onderliggende wegennet. De zuidelijke ringweg wordt verdiept aangelegd, met 'deksels' over de weg heen die de verschillende wijken van de stad met elkaar verbinden. Het Julianaplein wordt ongelijkvloers gemaakt en een aantal aansluitingen wordt aangepast.

Dit Tracébesluit uit 2014 is op onderdelen aangepast via het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 (wijziging 2016) februari 2016.

Vervolgens heeft een aanpassing plaatsgevonden via het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017.

Deze drie tracébesluiten gezamenlijk worden hierna genoemd 'Tracébesluit 2014'.

### **Wijzigingen Tracébesluit 2019**

Het Wijzigingstracébesluit 2019 omvat de volgende wijzigingen:

- De voetgangersbrug, die de A7/N7 ter hoogte van de Papiermolenlaan (ongeveer km 197,65) kruist, vervalt.
- In plaats daarvan wordt een fietstunnel ('fietstunnel Papiermolen') aangelegd op de locatie van de huidige fietstunnel, ter hoogte van de Merwedestraat (ongeveer km 197,5).
- De weg van de geplande verbindingsweg tussen Brailleweg en Hereweg (noordzijde A7/N7) wordt verhoogd van ongeveer km 197,3 (Hoornsediep) tot km 197,85 (Hereweg).
- De genoemde voetgangersbrug was tevens bedoeld als vleermuis geleidende structuur. Deze functie wordt overgenomen door de fietstunnel Papiermolen. Er worden maatregelen getroffen om de fietstunnel vleermuisvriendelijk uit te voeren.

Een fietstunnel is in vergelijking met een voetgangersbrug makkelijker toegankelijk voor passerend langzaam verkeer. Daarnaast is de stedenbouwkundige en visuele impact kleiner. Daarom bleef vanuit de omgeving de wens bestaan om een vervangende fietstunnel op te nemen in het project. De mogelijkheid hiervoor is gevonden door de uitgangspunten voor het ontwerp aan te passen.

### **Nota van Antwoord en zienswijzenprocedure**

Van donderdag 6 juni tot en met woensdag 17 juli 2019 konden belanghebbenden en geïnteresseerden tijdens de zienswijzenprocedure hun mening geven over de wijziging. Voor u ligt de Nota van Antwoord als reactie op de ingediende zienswijzen. In deze nota geeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) aan hoe zij is omgegaan met de binnengekomen zienswijzen op het Ontwerp-Wijzigingstracébesluit 2019. De Nota van Antwoord is voorbereid onder verantwoordelijkheid van de stuurgroep Aanpak Ring Zuid. Deze stuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van Rijk, Provincie Groningen en Gemeente Groningen.

## 1        **Inspraakprocedure**

### **1.1        Aard en aantal zienswijzen**

Op het Ontwerp-Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, Wijziging 2019 kwamen vier zienswijzen binnen. Twee hiervan zijn zienswijzen afkomstig van particulieren, de andere twee van belangenorganisaties.

### **1.2        Beantwoording zienswijzen**

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft antwoord gegeven op de binnengekomen zienswijzen, in nauw overleg met de Provincie en de Gemeente Groningen. De reactie op de zienswijzen staat in de Nota van Antwoord die voor u ligt. De insprekers krijgen hiermee antwoord op hun vragen of opmerkingen.

### **1.3        Vervolg**

De minister van I&W heeft het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, Wijziging 2019 vastgesteld. Tegen dit Tracébesluit hebben de insprekers de mogelijkheid om in beroep te gaan. In de beroepsclausule van het Tracébesluit staat meer informatie over de beroepsprocedure.

## 2 Meer informatie

Heeft u vragen over de gevolgde procedure? Dan kunt u bellen met Directie Participatie, telefoon (070) 456 89 99. U kunt ook kijken op de website [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl).

Heeft u inhoudelijke vragen over het project A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen? Kijkt u dan op website [www.aanpakringzuid.nl](http://www.aanpakringzuid.nl).

U kunt ook contact opnemen met:  
Projectorganisatie Aanpak Ring Zuid  
Laan Corpus den Hoorn 102-4  
9728 JR Groningen  
T: 088 797 43 95  
E-mail: [info@aanpakringzuid.nl](mailto:info@aanpakringzuid.nl)

### 3 Beantwoording van de zienswijzen

In dit hoofdstuk zijn de vier binnengekomen zienswijzen opgenomen.

#### **A Hoogteverschil**

##### **Zienswijze 1: Hoogteverschil in Maaslaan ten opzichte van het trottoir ter hoogte van de Maaslaan.**

**Inspreker geeft aan dat er, door het verlagen van de Maaslaan t.b.v. de ingang van de fietstunnel, een flink hoogteverschil ontstaat tussen het trottoir en de weg. Het hoogteverschil is maximaal 70 centimeter. Inspreker geeft aan dat er goed gekeken moet worden naar de veiligheid voor kinderwagens, rolstoelgebruikers, et cetera, ten einde te voorkomen dat men bij struikelen o.i.d. van het talud af valt.**

Het klopt dat de verlaging van de Maaslaan zorgt voor een verschil tussen de weg en het trottoir. Dat vraagt inderdaad om extra aandacht voor de veiligheid. In de nadere uitwerking van het ontwerp van de omgeving van de fietstunnel – in dit geval het gedetailleerde ontwerp van de Maaslaan en de Merwedestraat – zal de veilige uitwerking van dit hoogteverschil nadrukkelijk beschouwd worden.

#### **B Route**

##### **Zienswijze 2: Route naar de fietstunnel vanuit het zuidwesten.**

**Inspreker geeft aan dat de route naar de tunnel voor het fietsverkeer vanuit het zuidwesten aandacht verdient. De fietsers vanuit de wijk Hoornse Meer, Eelde/Paterswolde en de fietssnelroute Assen-Groningen (in ontwikkeling) benaderen de stad via het Noord-Willemskanaal. Degenen die vanuit het zuidwesten richting het oostelijke centrum rijden – en de fietstunnel Papiermolen willen gebruiken – kunnen dan het nieuw te realiseren fietspad door het Julianapark nemen. Echter, de aansluiting van dit fietspad bij de Vondellaan maakt een ongelukkige slinger met een (nog) onduidelijke oversteek naar het fietspad door het Julianapark. De inspreker vraagt welke mogelijkheden er zijn om doorrijden op de route vanuit het zuidwesten naar de fietstunnel te verbeteren, zodat dit een aantrekkelijk traject naar het centrum wordt.**

De route vanaf het zuidwesten, langs het Noord-Willemskanaal, richting het centrum is een logische route. Afhankelijk van de eindbestemming zal een fietser bij benaderen van de Brailleweg kiezen om rechtdoor te gaan of om af te slaan en de route via de fietstunnel te nemen. In de nadere uitwerking van het ontwerp van het fietspad door het Julianapark zal nadrukkelijk aandacht worden gegeven aan een logische en veilige aansluiting van het fietspad aan de Vondellaan, zodat deze route aantrekkelijk wordt voor fietsers.



**C Volledige steun**

**Zienswijze 3: Volledige steun voor de voorgestelde wijziging.**

**De inspreker geeft aan blij te zijn met de voorgestelde wijzigingen op het Tracébesluit 2014 en steunt deze wijzigingen volledig.**

De aanpassingen in het Tracébesluit 2019 zijn erop gericht om ter hoogte van de Merwedestraat een fietstunnel te realiseren. Deze fietstunnel komt in de plaats van de voetgangersbrug die in het Tracébesluit 2014 is opgenomen. Wij zijn blij dat u uw steun geeft aan deze voorgestelde wijziging en spreken de wens uit dat de fietsers veel plezier mogen beleven aan deze fietstunnel.

**D Programma Aanpak Stikstof**

**Zienswijze 4: Tracébesluit 2014 en de wijziging 2019 integraal beschouwen in het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS).**

**De inspreker vraagt om een nieuwe beoordeling van het Tracébesluit 2014 inclusief de wijziging 2019 en niet alleen om een op zich zelf staande beoordeling van de wijziging 2019. Dit in het kader van het Programma Aanpak Stikstof (PAS).**

Voor het project Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, geldt dat er vier besluiten zijn:

1. Tracébesluit van 2014 (onherroepelijk)
2. Wijzigingstracébesluit 2016 (onherroepelijk)
3. Wijzigingstracébesluit van 2017 (onherroepelijk)
4. Wijzigingstracébesluit van 2019 (in procedure)

De beoordeling van het aspect stikstofdepositie in relatie tot Natura 2000-gebieden heeft reeds plaatsgevonden in het TB van 2014 (WTB). Het project leidt niet tot negatieve stikstofeffecten op Natura 2000-gebieden omdat de Natura 2000-gebieden, Zuidlaardermeer en Leekstermeergebied niet stikstof gevoelig zijn. Deze Natura-gebieden waren daarom niet opgenomen in het Programma Aanpak Stikstof. Destijds is ook geconcludeerd dat er geen netwerkeffecten zijn omdat uit de verkeerscijfers blijkt dat er geen wegen binnen de mogelijke effectafstand van Natura 2000-gebieden zijn waarop sprake is van een verkeerstoename in de plansituatie.

Het wijzigingsbesluit van 2019 wijzigt de verkeersstromen niet en leidt niet tot een extra depositietoename ten opzichte van het project waarvoor reeds een onherroepelijke toestemming is verleend. Er is daarom geen aanleiding en juridische noodzaak om de wijziging van 2019 en het TB 2014 nogmaals integraal te beschouwen.