



**Tracébesluit
A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen,
fase 2, Wijziging 2017**

I Besluit

Vastgesteld op:

2017

De minister van Infrastructuur en Milieu

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Informatie	Rijkswaterstaat Noord-Nederland
Telefoon	www.platformparticipatie.nl
Datum	0800 – 8002
Status	30 juni 2017
	D0

Inhoud

Inhoud—5

I Besluit—6

- Artikel 1 Kaarten—6
- Artikel 2 Wijzigingsmaatregelen—6
- Artikel 3 Kunstwerken—7
- Artikel 4 Geluidmaatregelen—8
- Artikel 5 Verplaatste referentiepunten, gewijzigde geluidproductieplafonds—8
- Artikel 6 Mitigerende en compenserende maatregelen natuur—10
- Artikel 7 Bomencompensatie—11
- Artikel 8 Schadevergoeding—11
- Artikel 9 Toepasbaarheid Crisis- en herstelwet—11
- Artikel 10 Slotbepaling—11

Instellen beroep—13

II Bijlage bij het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017—15

Bijlage 1 Gewijzigde geluidproductieplafonds—17

III Overzichtskaart en detailkaarten—23

I Besluit

Gelet op de Tracéwet stel ik, de minister van Infrastructuur en Milieu, het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017 vast. Het betreft een wijziging van het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, zoals vastgesteld op 29 september 2014 en het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 (wijziging 2016) zoals vastgesteld op 12 februari 2016. Beide tracébesluiten gezamenlijk worden hierna genoemd 'Tracébesluit 2014'. De maatregelen vinden plaats op de A7/N7 van km 197,20 tot km 197,43 (Julianaplein), km 198,98 tot km 199,70 (Europaplein en omgeving), km 200,01 tot km 200,49 (Europaplein en omgeving) en km 204,80 tot km 204,92.

Het tracébesluit bestaat uit deze besluittekst (I), bijlage 1 (II), een overzichtskaart 00a¹, detailkaarten genummerd 6a, 10a, 11a, 12a en 15a en lengteprofielkaarten genummerd 17a, 19a, 20a en 24a (III). Bij het tracébesluit hoort een toelichting (IV) met bijbehorende rapporten en een Nota van Antwoord. De toelichting (IV), de bijbehorende rapporten en de Nota van Antwoord dienen ter onderbouwing van het tracébesluit en maken geen onderdeel uit van het tracébesluit.

Dit tracébesluit wijzigt het 'Tracébesluit 2014' alleen op de hierna genoemde punten. Voor het overige blijft het bepaalde in het 'Tracébesluit 2014' onverminderd van kracht.

Artikel 1 Kaarten

Op de detailkaarten 00a, 6a, 10a, 11a, 12a, 15a en lengteprofielkaarten genummerd 17a, 19a, 20a en 24a zijn de wijzigingen aangegeven.

Artikel 2 Wijzigingsmaatregelen

1. Aan artikel 1, vijfde lid, sub a van het 'Tracébesluit 2014' wordt na het eerste onderdeel, een onderdeel toegevoegd: "De toerit van de Europaweg naar Rijksweg 7 bestaat uit één rijstrook."
2. Aan artikel 1, vijfde lid, sub b van het 'Tracébesluit 2014' wordt na het eerste onderdeel, een onderdeel toegevoegd: "De afrit van Rijksweg 7 naar de Europaweg heeft één rijstrook die zich splitst in drie opstelvakken."
3. De in artikel 11, lid 2 sub c van het 'Tracébesluit 2014' opgenomen maatregel: "Er is een calamiteiten toerit voor hulpdiensten vanaf de Europaweg naar de zuidbaan van Rijksweg 7, ter hoogte van het Europaplein." vervalt.

¹ De nummering van de kaarten sluit aan bij de nummering van de kaarten van het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, september 2014.

Artikel 3 Kunstwerken

- De in tabel 1 vermelde kunstwerken worden aan artikel 2, tabel 1 (Nieuw aan te leggen kunstwerken) van het 'Tracébesluit 2014' toegevoegd. Op de detailkaarten zijn de kunstwerken uit tabel 1 met nummer aangegeven.

Kunstwerk	Nummer	Minimale doorrijd- of doorvaarthoogte (meter)
Nieuw te bouwen kunstwerk (onderdoorgang) voor de kruising van de nieuwe toerit en reeds geplande afrit aan de zuidzijde van de N7	KW 21.10	4,60
Nieuw te bouwen kunstwerk (onderdoorgang) voor de kruising van de nieuwe afrit en reeds geplande toerit aan de noordzijde van de N7	KW 21.11	4,60

Tabel 1 Nieuw aan te leggen kunstwerken

- Het volgende onderdeel van artikel 2, tabel 1 (Nieuw aan te leggen kunstwerken) van het 'Tracébesluit 2014'

Kunstwerk	Nummer	Minimale doorrijd- of doorvaarthoogte (meter)
Julianaplein – diverse kunstwerken voor kruising Rijksweg 7 / A28	KW 09	4,60

wordt vervangen door:

Kunstwerk	Nummer	Minimale doorrijd- of doorvaarthoogte (meter)
Julianaplein – diverse kunstwerken voor kruising Rijksweg 7 / A28:		4,60
Nieuw te bouwen kunstwerk (onderdoorgang) voor de verbindingsweg Hoogezand-A28 (onder de verbinding A28-Drachten door);	KW 09.21	
Nieuw te bouwen kunstwerk (onderdoorgang) voor de verbindingsweg A28-Drachten onder de hoofdrijbaan en onder de verbindingsweg A28-Hoogezand door.	KW 09.22	

- De in tabel 2 vermelde kunstwerken worden aan artikel 2, tabel 2 (Aan te passen kunstwerken) van het 'Tracébesluit 2014' toegevoegd. Op de detailkaarten zijn de kunstwerken uit tabel 2 met nummer aangegeven.

Kunstwerk	Nummer	Minimale doorrijd- of doorvaarthoogte
Verbreding van het kunstwerk Europawegviaduct	KW 21.01	4,60
Verbreding van het kunstwerk Beneluxviaduct	KW 22.01	4,25

Tabel 2 Aan te passen kunstwerken

Artikel 4 Geluidmaatregelen

De volgende onderdelen van artikel 5, tabel 4 (Overzicht geluidmaatregelen en asfalttypes hoofdwegenet) van het 'Tracébesluit 2014'

Maatregel	Locatie	Ligging	Lengte	Hoogte
Tweelaags ZOAB	Km 198,3 - 200,2	A28 thv. Groningen	1900 m	n.v.t.
Tweelaags ZOAB	Km 198,52 - 204,3	A7 thv. Euvelgunne	3640 m	n.v.t.
Tweelaags ZOAB	Km 204,3 - 205,6	A7 thv. Olgerweg oostzijde	1300 m	n.v.t.
Tweelaags ZOAB	Km 204,3 - 205,2	A7 thv. Olgerweg westzijde	900 m	n.v.t.

worden vervangen door:

Maatregel	Locatie	Ligging	Lengte	Hoogte
Tweelaags ZOAB	Km 198,30 - 199,78	A28 ter hoogte van Julianaplein	1480 m	n.v.t.
Tweelaags ZOAB fijn	Km 199,78 - 200,05	A28 ter hoogte van Julianaplein	270 m	n.v.t.
Tweelaags ZOAB	Km 200,05 - 200,2	A28 ter hoogte van Julianaplein	150 m	n.v.t.
Tweelaags ZOAB	Km 198,52 - 198,76	A7 ter hoogte van Euvelgunne	240 m	n.v.t.
Tweelaags ZOAB fijn	Km 198,76 - 199,26	A7 ter hoogte van Euvelgunne	500 m	n.v.t.
Tweelaags ZOAB	Km 199,26 - 199,61	A7 ter hoogte van Euvelgunne	350 m	n.v.t.
Tweelaags ZOAB fijn	Km 199,61 - 200,41	A7 tussen Europaplein en knooppunt Euvelgunne	800 m	n.v.t.
Tweelaags ZOAB	Km 200,41 - 204,12	A7 ter hoogte van Euvelgunne	3710 m	n.v.t.
Tweelaags ZOAB fijn	Km 204,12 - 204,61	A7 ter hoogte van Olgerweg	500 m	n.v.t.
Tweelaags ZOAB	Km 204,61 - 205,6	A7 ter hoogte van Olgerweg oostzijde	990 m	n.v.t.
Tweelaags ZOAB	Km 204,61 - 205,2	A7 ter hoogte van Olgerweg westzijde	590 m	n.v.t.

Artikel 5 Verplaatste referentiepunten, gewijzigde geluidproductieplafonds

1. Aan Bijlage 1, par. 1.2, tabel 2, van het 'Tracébesluit 2014' worden na referentiepunt 61052, de volgende te verplaatsen referentiepunten toegevoegd.

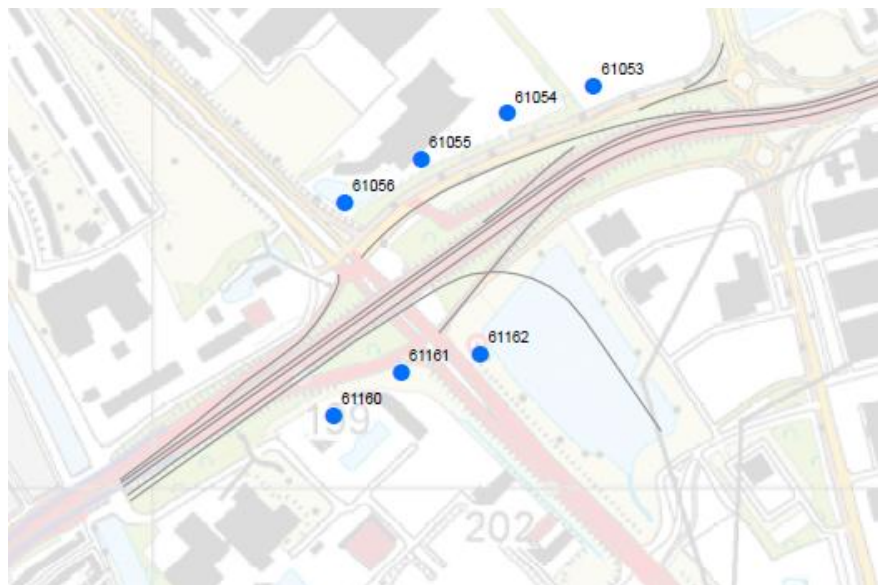
Referentiepunt	Coördinaten geluidregister		Coördinaten na verplaatsing	
	X	Y	X	Y
61053	235495,47	581430,54	235487,80	581446,15
61054	235409,47	581379,34	235392,14	581415,32

Referentiepunt	Coördinaten geluidregister		Coördinaten na verplaatsing	
61055	235327,62	581321,43	235296,67	581363,90
61056	235240,37	581279,20	235211,80	581316,51

2. Aan Bijlage 1, par. 1.2, tabel 2, van het 'Tracébesluit 2014' worden na referentiepunt 61143, de volgende te verplaatsen referentiepunten toegevoegd .

Referentiepunt	Coördinaten geluidregister		Coördinaten na verplaatsing	
	X	Y	X	Y
61160	235208,26	581068,83	235199,14	581080,33
61161	235303,31	581099,21	235274,33	581126,99
61162	235349,32	581178,79	235362,07	581148,42

3. In Bijlage 1, par. 1.2 van het 'Tracébesluit 2014' wordt na figuur 4 de onderstaande figuur toegevoegd:



Figuur 4A: als gevolg van wijzigings-TB te verplaatsen referentiepunten

4. Aan Bijlage 1, par. 2, tabel 3, van het 'Tracébesluit 2014' wordt na het referentiepunt 59677, de volgende regel toegevoegd met referentiepunt en bijbehorend te wijzigen geluidproductieplafond.

Aanvullend op het 'Tracébesluit 2014' gewijzigde geluidproductieplafonds			
Referentiepunt	Coördinaten		Geluidproductieplafond (GPP) [dB]
	X	Y	
61027	236804,08	582716,42	56,6

5. Aan Bijlage 1, par. 2, tabel 3, van het 'Tracébesluit 2014' worden na het referentiepunt 61031, de volgende regels toegevoegd met referentiepunten en bijbehorend te wijzigen geluidproductieplafonds.

Aanvullend op het 'Tracébesluit 2014' gewijzigde geluidproductieplafonds			
Referentiepunt	Coördinaten		Geluidproductieplafond (GPP) [dB]
	X	Y	
61032	236948,53	582358,73	65,3
61033	236993,27	582269,02	65,6

6. Aan Bijlage 1, par. 2, tabel 3, van het 'Tracébesluit 2014' worden na het referentiepunt 61226, de volgende regels toegevoegd met referentiepunten en bijbehorend te wijzigen geluidproductieplafonds.

Aanvullend op het 'Tracébesluit 2014' gewijzigde geluidproductieplafonds			
Referentiepunt	Coördinaten		Geluidproductieplafond (GPP) [dB]
	X	Y	
61227	237761,60	581146,61	60,8
61228	237704,22	581228,83	60,9
61229	237647,49	581311,46	61,9
61230	237595,36	581397,08	62,0
61231	237543,31	581482,75	63,4
61232	237521,84	581579,56	63,6
61233	237548,68	581675,41	63,7
61234	237558,22	581773,41	63,6
61235	237503,93	581855,20	64,1
61236	237412,13	581894,07	65,2
61237	237315,36	581919,91	65,6
61238	237247,96	581985,07	64,4
61239	237204,76	582075,54	64,2
61240	237163,44	582166,89	64,5
61241	237123,83	582259,00	64,9
61242	237086,62	582352,05	65,0
61243	237063,00	582448,75	63,4
61244	237096,33	582542,60	59,3
61245	237076,16	582639,01	57,8
61246	237032,96	582728,81	55,6
61247	236938,12	582732,98	57,6

7. De regels uit Bijlage 1, par. 2, tabel 3, van het 'Tracébesluit 2014' zoals weergegeven in Bijlage 1, tabel A, worden vervangen door de regels uit Bijlage 1, tabel B.

Artikel 6 Mitigerende en compenserende maatregelen natuur

Aan tabel 6 (Locatiespecifieke maatregelen natuur) behorende bij artikel 7 van het 'Tracébesluit 2014' wordt de volgende regel toegevoegd:

Effect	Wettelijk kader	Maatregel	Locatie
Vernietiging	Wet natuurbescherming	Voorafgaand aan het verwijderen van een vliegroule voor vleermuizen, wordt een nieuwe bomenrij aangeplant die voldoende functioneel is om te kunnen dienen als vervangende vliegroule.	Lubeckweg

Artikel 7 Bomencompensatie

Het volgende onderdeel van artikel 8, tabel 7 (Compenserende natuurmaatregelen) van het 'Tracébesluit 2014'

Effect	Wettelijk kader	Maatregel	Locatie
Vernietiging	APVG gemeente Groningen	Aanplant 846 bomen en 76.884 m ² houtopstanden	Voor de compensatiegebieden wordt verwezen naar de detailkaarten

wordt vervangen door:

Effect	Wettelijk kader	Maatregel	Locatie
Vernietiging	APVG gemeente Groningen	Aanplant 855 bomen en 78.300 m ² houtopstanden	Voor de compensatiegebieden wordt verwezen naar de detailkaarten

Artikel 8 Schadevergoeding

Op dit besluit is artikel 16 van het 'Tracébesluit 2014' van overeenkomstige toepassing.

Artikel 9 Toepasbaarheid Crisis- en herstelwet

Op dit tracébesluit is de Crisis- en herstelwet van toepassing.

Artikel 10 Slotbepaling

Dit tracébesluit wordt aangehaald als 'Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017'.

Instellen beroep

Beroepsmogelijkheden

Belanghebbenden hebben de mogelijkheid om tegen dit tracébesluit in beroep te gaan. Ingevolge artikel 6:13 van de Algemene wet bestuursrecht kunnen alleen belanghebbenden die op het Ontwerp-Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017 een zienswijze hebben ingediend, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij daarop geen zienswijzen naar voren hebben gebracht, beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Termijn

De termijn voor het indienen van een beroepschrift bedraagt zes weken, vanaf de dag na die waarop het tracébesluit ter inzage is gelegd.

Het tracébesluit wordt zes weken ter inzage gelegd bij:

- Het provinciehuis van de provincie Groningen, Sint Jansstraat 4 te Groningen;
- Het gemeentelijk informatiecentrum, Kreupelstraat 1 te Groningen;
- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Plesmanweg 1-6 te Den Haag.

Ook is het tracébesluit te raadplegen via www.platformparticipatie.nl.

Tevens is er aanvullende informatie op de website van de projectorganisatie www.aanpakringzuid.nl.

De data en locaties van de terinzagelegging worden bekendgemaakt door middel van advertenties in de digitale Staatscourant en enkele dagbladen en huis-aan-huisbladen, evenals verschillende digitale fora.

Beroep

Een beroepschrift moet worden ingediend bij:

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State
Postbus 20019
2500 EA Den Haag.

Het beroepschrift dient ten minste de volgende onderdelen te bevatten:

- naam en adres van de indiener;
- de dagtekening;
- vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- de redenen (gronden) van het beroep;
- handtekening (het beroepschrift moet ondertekend zijn);
- zo mogelijk dient tevens een kopie te worden toegevoegd van het besluit waarop het geschil betrekking heeft.

Het is ook mogelijk om digitaal beroep in te stellen via het Digitaal loket van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (<https://digitaaloket.raadvanstate.nl>). Digitaal beroep instellen is uitsluitend mogelijk voor burgers.

Voorlopige voorziening

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoek tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek dient te worden gericht aan de Voorzieningenrechter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het verzoek dient ten minste het volgende te bevatten:

- naam en adres van de indiener;
- de dagtekening;
- vermelding van de datum en het nummer of het kenmerk van het besluit waartegen het beroepschrift zich richt;
- de redenen (gronden) van beroep;
- handtekening (het verzoek moet ondertekend zijn);
- zo mogelijk dient tevens een kopie te worden toegevoegd van het besluit waarop het geschil betrekking heeft;
- een afschrift van het beroepschrift.

Naar aanleiding van het verzoek kan de Voorzieningenrechter een voorlopige voorziening treffen indien onverwijlde spoed, gelet op de betrokken belangen, dat vereist. Voor de behandeling bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van het beroep en voor het verzoek om een voorlopige voorziening is griffierecht verschuldigd. Indien het beroep- of verzoekschrift in een vreemde taal is gesteld, en een vertaling voor een goede behandeling van het verzoek noodzakelijk is, dient de indiener van het beroep- of verzoekschrift zorg te dragen voor een vertaling.

Gevolgen Crisis- en herstelwet

Op dit besluit is Afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet van toepassing. Dit betekent dat de belanghebbende in een beroepschrift de beroepsgronden gericht tegen het besluit moet opnemen. Het beroep wordt niet-ontvankelijk verklaard indien de beroepsgronden niet binnen de beroepstermijn van zes weken zijn ingediend. Na afloop van de beroepstermijn kunnen beroepsgronden niet meer worden aangevuld. Vermeld in het beroepschrift dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

II Bijlage bij het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017

Bijlage 1 Gewijzigde geluidproductieplafonds

De regels uit tabel 3 uit bijlage 1 van het 'Tracébesluit 2014' zoals weergegeven in tabel A worden vervangen door de regels uit tabel B.

Tabel A Te vervangen regels uit tabel 3 uit bijlage 1 van het 'Tracébesluit 2014'

Tabel A Te vervangen regels uit tabel 3 uit bijlage 1 van het 'Tracébesluit 2014'			
Referentiepunt	Coördinaten		Geluidproductieplafond (GPP) [dB]
	X	Y	
59676	238222,99	580679,20	56,8
59677	237936,12	580579,90	57,7
61028	236775,36	582637,10	57,0
61029	236749,37	582554,35	56,6
61030	236792,70	582464,26	58,0
61031	236879,21	582419,62	61,5
61034	237032,73	582176,87	65,4
61035	237066,87	582082,66	64,3
61036	237059,38	581993,31	64,7
61037	236960,39	581988,06	64,2
61038	236860,46	581980,55	64,0
61039	236762,73	581958,82	64,2
61040	236669,52	581922,02	64,1
61041	236577,62	581881,98	64,2
61042	236486,02	581841,65	64,1
61043	236400,08	581790,08	64,2
61044	236313,32	581739,87	62,9
61045	236225,28	581692,91	61,9
61046	236150,22	581646,23	62,6
61047	236072,71	581591,46	64,3
61048	235977,62	581559,70	64,6
61049	235882,52	581527,93	63,7
61050	235787,42	581496,18	64,3
61051	235690,86	581469,92	64,7
61052	235573,11	581491,62	61,6
61053	235495,47	581430,54	64,6
61054	235409,47	581379,34	64,2
61055	235327,62	581321,43	65,5
61056	235240,37	581279,20	64,4
61057	235158,63	581247,14	62,9
61058	235090,94	581175,16	64,1
61059	235011,18	581114,44	62,2
61060	234928,74	581057,49	58,9
61061	234840,82	581014,05	53,5
61062	234763,68	580950,22	50,9
61063	234695,33	580876,94	49,5
61064	234633,54	580798,47	49,1
61065	234564,45	580725,97	48,7

Tabel A Te vervangen regels uit tabel 3 uit bijlage 1 van het 'Tracébesluit 2014'

Referentiepunt	Coördinaten		Geluidproductieplafond (GPP)
61066	234482,74	580668,64	49,0
61067	234390,41	580630,03	49,9
61068	234295,12	580598,93	51,9
61069	234205,15	580555,24	55,3
61070	234113,19	580515,38	55,9
61071	234022,11	580473,52	52,4
61072	233933,07	580427,50	51,5
61073	233839,58	580391,84	51,8
61074	233744,05	580370,67	51,3
61080	233606,69	580373,07	50,9
61081	233540,13	580275,21	52,8
61082	233446,28	580240,00	52,4
61126	233585,60	580150,69	62,8
61127	233614,25	580064,70	59,8
61128	233611,88	579973,30	59,0
61140	233757,54	579913,55	55,8
61141	233828,84	579999,78	55,8
61142	233814,50	580104,13	60,4
61143	233861,76	580190,85	59,8
61144	233859,29	580270,86	59,9
61145	233953,33	580305,47	63,5
61146	234048,78	580335,93	61,3
61147	234144,49	580365,66	59,3
61148	234239,59	580397,06	58,3
61149	234334,16	580430,02	54,9
61150	234425,45	580471,20	51,0
61151	234514,82	580516,59	50,1
61152	234593,50	580577,85	50,5
61153	234657,26	580655,09	50,8
61154	234724,13	580729,72	50,3
61155	234797,11	580798,00	50,9
61156	234866,03	580870,76	52,9
61157	234951,54	580921,81	56,5
61158	235029,13	580981,03	63,1
61159	235115,87	581031,29	63,9
61160	235208,26	581068,83	62,8
61161	235303,31	581099,21	61,0
61162	235349,32	581178,79	64,6
61163	235442,84	581146,23	62,6
61164	235503,02	581302,72	64,9
61165	235594,55	581342,50	64,7
61166	235693,95	581354,84	64,3
61167	235791,54	581376,82	64,1
61168	235886,65	581408,54	64,5
61169	235981,76	581440,26	63,5
61170	236076,86	581472,03	63,9
61171	236171,73	581504,44	63,9
61172	236264,61	581540,96	63,2

Tabel A Te vervangen regels uit tabel 3 uit bijlage 1 van het 'Tracébesluit 2014'

Referentiepunt	Coördinaten		Geluidproductieplafond (GPP)
61174	236402,41	581624,19	63,4
61175	236480,61	581686,92	63,9
61176	236564,41	581741,81	63,6
61177	236652,91	581788,65	63,6
61178	236745,10	581828,07	63,6
61179	236840,09	581859,52	63,9
61180	236939,67	581868,35	64,2
61181	237037,57	581847,15	63,3
61182	237129,39	581807,47	62,2
61183	237209,29	581747,33	62,1
61184	237272,90	581670,15	62,0
61185	237327,10	581585,80	61,1
61186	237381,92	581501,86	61,0
61187	237435,59	581417,21	61,0
61188	237490,68	581333,44	60,8
61189	237547,46	581250,80	60,7
61190	237604,82	581168,57	60,7
61191	237662,20	581086,36	60,7
61192	237719,57	581004,14	61,1
61193	237776,95	580921,92	62,2
61194	237834,33	580839,70	62,4
61195	237891,70	580757,48	62,4
61196	237949,08	580675,26	62,1
61198	237953,03	580491,61	59,5
61199	238004,88	580407,60	59,8
61200	238096,41	580370,46	61,5
61201	238191,87	580343,72	63,5
61202	238270,46	580281,53	63,5
61217	238318,83	580416,50	63,5
61218	238282,80	580507,98	61,3
61219	238264,41	580605,58	59,0
61221	238116,79	580667,35	59,9
61222	238048,43	580735,48	62,0
61223	237991,10	580817,73	62,3
61224	237933,73	580899,95	62,3
61225	237876,35	580982,17	62,3
61226	237818,98	581064,39	60,9
61258	235499,43	581063,03	60,6
61259	235556,33	580980,45	54,5
61260	235641,57	581039,45	55,5
61261	235585,22	581122,41	60,7
61262	235529,05	581204,52	63,0

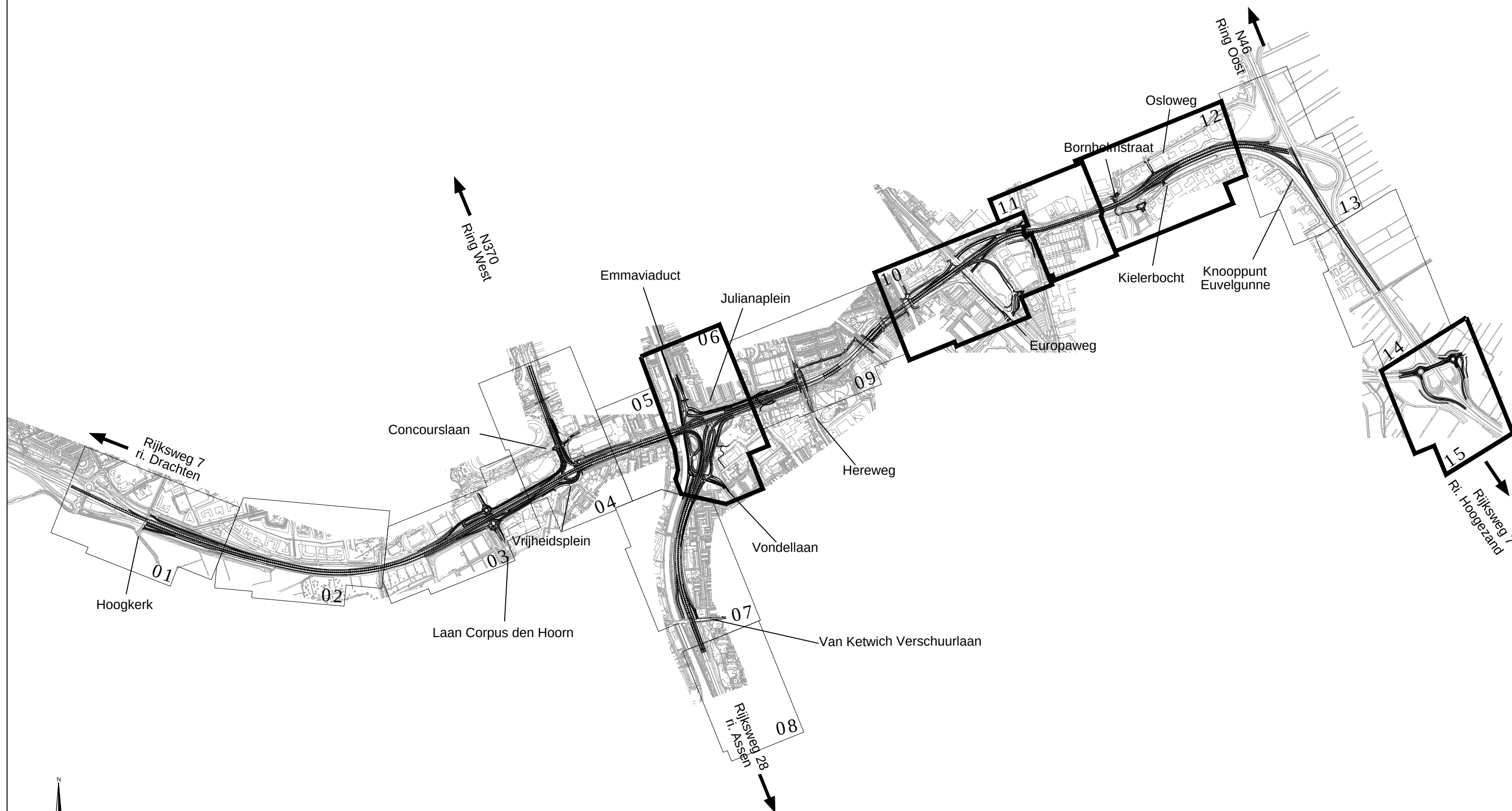
Tabel B In te voegen regels in tabel 3 uit Bijlage 1 van het 'Tracébesluit 2014'

Tabel B Gewijzigde geluidproductieplafonds			
Referentiepunt	Coördinaten		Geluidproductieplafond (GPP) [dB]
	X	Y	
59676	238222,99	580679,20	55,5
59677	237936,12	580579,90	57,1
61028	236775,36	582637,10	57,2
61029	236749,37	582554,35	56,8
61030	236792,70	582464,26	58,2
61031	236879,21	582419,62	61,6
61034	237032,73	582176,87	65,7
61035	237066,87	582082,66	64,6
61036	237059,38	581993,31	65,4
61037	236960,39	581988,06	64,9
61038	236860,46	581980,55	64,6
61039	236762,73	581958,82	64,8
61040	236669,52	581922,02	64,7
61041	236577,62	581881,98	64,6
61042	236486,02	581841,65	64,3
61043	236400,08	581790,08	64,0
61044	236313,32	581739,87	62,0
61045	236225,28	581692,91	60,5
61046	236150,22	581646,23	61,1
61047	236072,71	581591,46	62,7
61048	235977,62	581559,70	63,2
61049	235882,52	581527,93	62,8
61050	235787,42	581496,18	63,3
61051	235690,86	581469,92	64,5
61052	235573,11	581491,62	61,5
61053	235487,80	581446,15	61,5
61054	235392,14	581415,32	61,6
61055	235296,67	581363,90	62,7
61056	235211,80	581316,51	60,4
61057	235158,63	581247,14	61,7
61058	235090,94	581175,16	62,7
61059	235011,18	581114,44	60,7
61060	234928,74	581057,49	57,0
61061	234840,82	581014,05	51,9
61062	234763,68	580950,22	49,6
61063	234695,33	580876,94	48,4
61064	234633,54	580798,47	48,1
61065	234564,45	580725,97	48,0
61066	234482,74	580668,64	48,5
61067	234390,41	580630,03	49,6
61068	234295,12	580598,93	51,8
61069	234205,15	580555,24	55,2
61070	234113,19	580515,38	55,9
61071	234022,11	580473,52	52,8
61072	233933,07	580427,50	52,2

Tabel B Gewijzigde geluidproductieplafonds			
Referentiepunt	Coördinaten		Geluidproductieplafond (GPP)
61073	233839,58	580391,84	52,1
61074	233744,05	580370,67	51,2
61080	233606,69	580373,07	51,3
61081	233540,13	580275,21	53,2
61082	233446,28	580240,00	52,5
61126	233585,60	580150,69	62,6
61127	233614,25	580064,70	59,4
61128	233611,88	579973,30	59,2
61140	233757,54	579913,55	56,0
61141	233828,84	579999,78	55,1
61142	233814,50	580104,13	58,6
61143	233861,76	580190,85	59,1
61144	233859,29	580270,86	59,6
61145	233953,33	580305,47	63,2
61146	234048,78	580335,93	58,2
61147	234144,49	580365,66	59,1
61148	234239,59	580397,06	58,2
61149	234334,16	580430,02	54,8
61150	234425,45	580471,20	50,9
61151	234514,82	580516,59	49,9
61152	234593,50	580577,85	50,2
61153	234657,26	580655,09	50,6
61154	234724,13	580729,72	49,9
61155	234797,11	580798,00	50,0
61156	234866,03	580870,76	51,5
61157	234951,54	580921,81	54,7
61158	235029,13	580981,03	60,9
61159	235115,87	581031,29	62,0
61160	235199,14	581080,33	62,0
61161	235274,33	581126,99	62,8
61162	235362,07	581148,42	62,0
61163	235442,84	581146,23	62,5
61164	235503,02	581302,72	65,6
61165	235594,55	581342,50	65,8
61166	235693,95	581354,84	64,3
61167	235791,54	581376,82	63,0
61168	235886,65	581408,54	62,7
61169	235981,76	581440,26	62,0
61170	236076,86	581472,03	62,2
61171	236171,73	581504,44	62,3
61172	236264,61	581540,96	61,8
61174	236402,41	581624,19	62,5
61175	236480,61	581686,92	63,7
61176	236564,41	581741,81	63,9
61177	236652,91	581788,65	64,0
61178	236745,10	581828,07	64,1
61179	236840,09	581859,52	64,4
61180	236939,67	581868,35	64,9

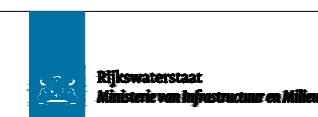
Tabel B Gewijzigde geluidproductieplafonds			
Referentiepunt	Coördinaten		Geluidproductieplafond (GPP)
61181	237037,57	581847,15	64,3
61182	237129,39	581807,47	63,1
61183	237209,29	581747,33	62,8
61184	237272,90	581670,15	62,4
61185	237327,10	581585,80	62,0
61186	237381,92	581501,86	62,7
61187	237435,59	581417,21	62,9
61188	237490,68	581333,44	62,6
61189	237547,46	581250,80	62,2
61190	237604,82	581168,57	61,0
61191	237662,20	581086,36	60,7
61192	237719,57	581004,14	60,8
61193	237776,95	580921,92	61,0
61194	237834,33	580839,70	61,7
61195	237891,70	580757,48	62,8
61196	237949,08	580675,26	62,5
61198	237953,03	580491,61	58,0
61199	238004,88	580407,60	58,3
61200	238096,41	580370,46	60,2
61201	238191,87	580343,72	62,7
61202	238270,46	580281,53	63,4
61217	238318,83	580416,50	63,0
61218	238282,80	580507,98	59,8
61219	238264,41	580605,58	57,2
61221	238116,79	580667,35	60,0
61222	238048,43	580735,48	62,5
61223	237991,10	580817,73	62,7
61224	237933,73	580899,95	61,8
61225	237876,35	580982,17	61,1
61226	237818,98	581064,39	60,6
61258	235499,43	581063,03	60,6
61259	235556,33	580980,45	54,4
61260	235641,57	581039,45	55,5
61261	235585,22	581122,41	60,9
61262	235529,05	581204,52	63,3

III Overzichtskaart en detailkaarten



Legenda

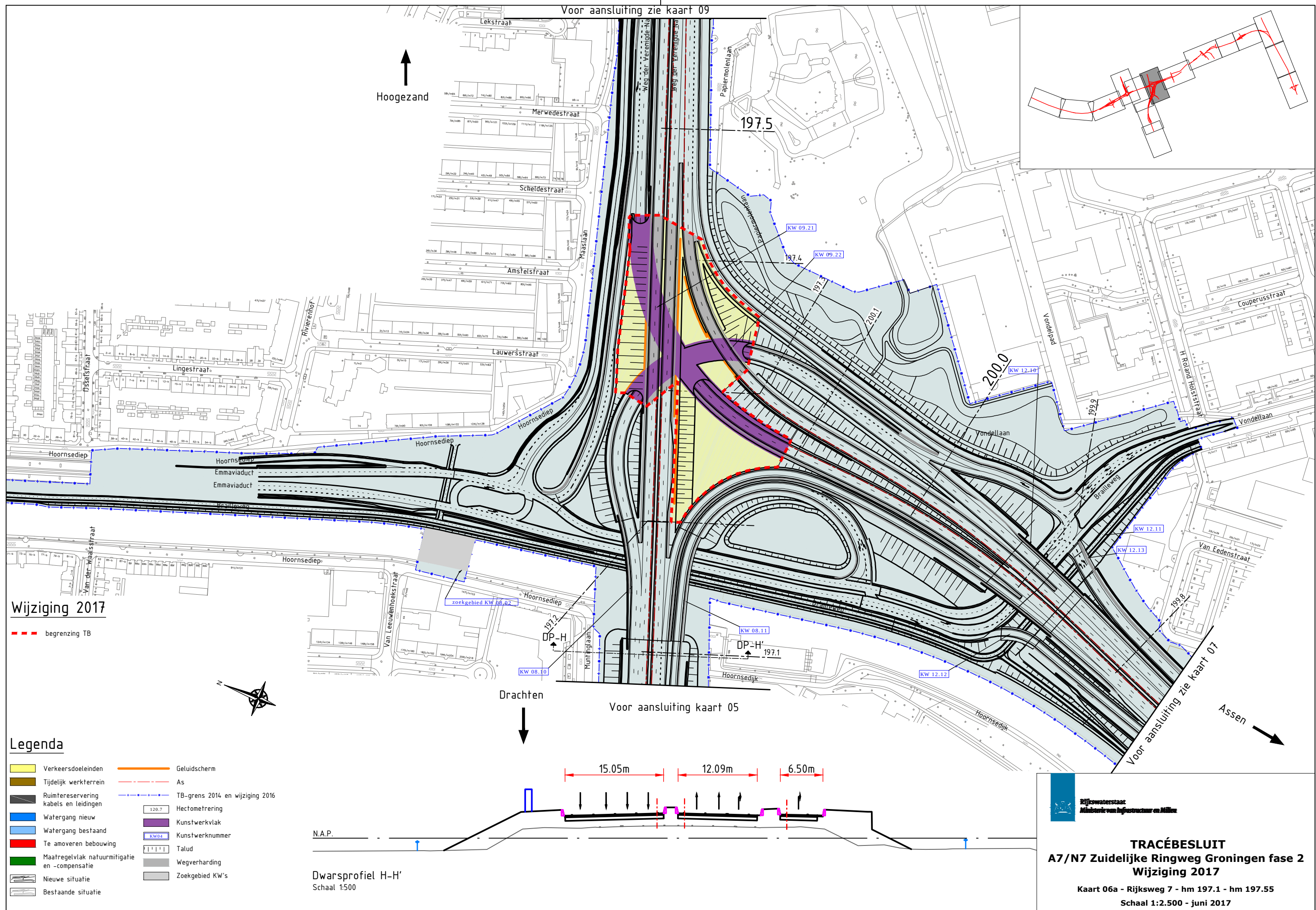
- 01 Kaartindeling TB-kaarten
-  Gewijzigde TB-kaarten

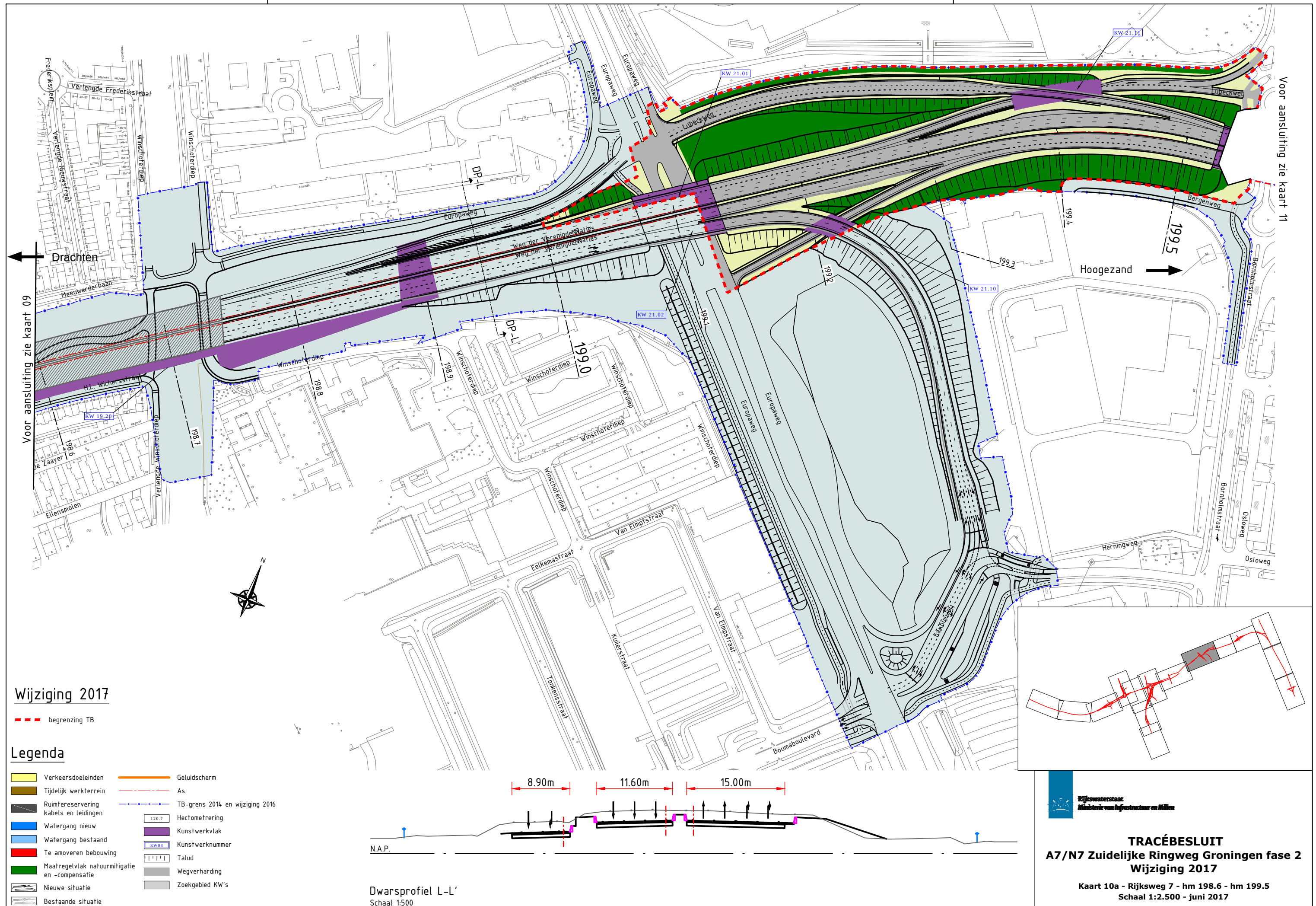


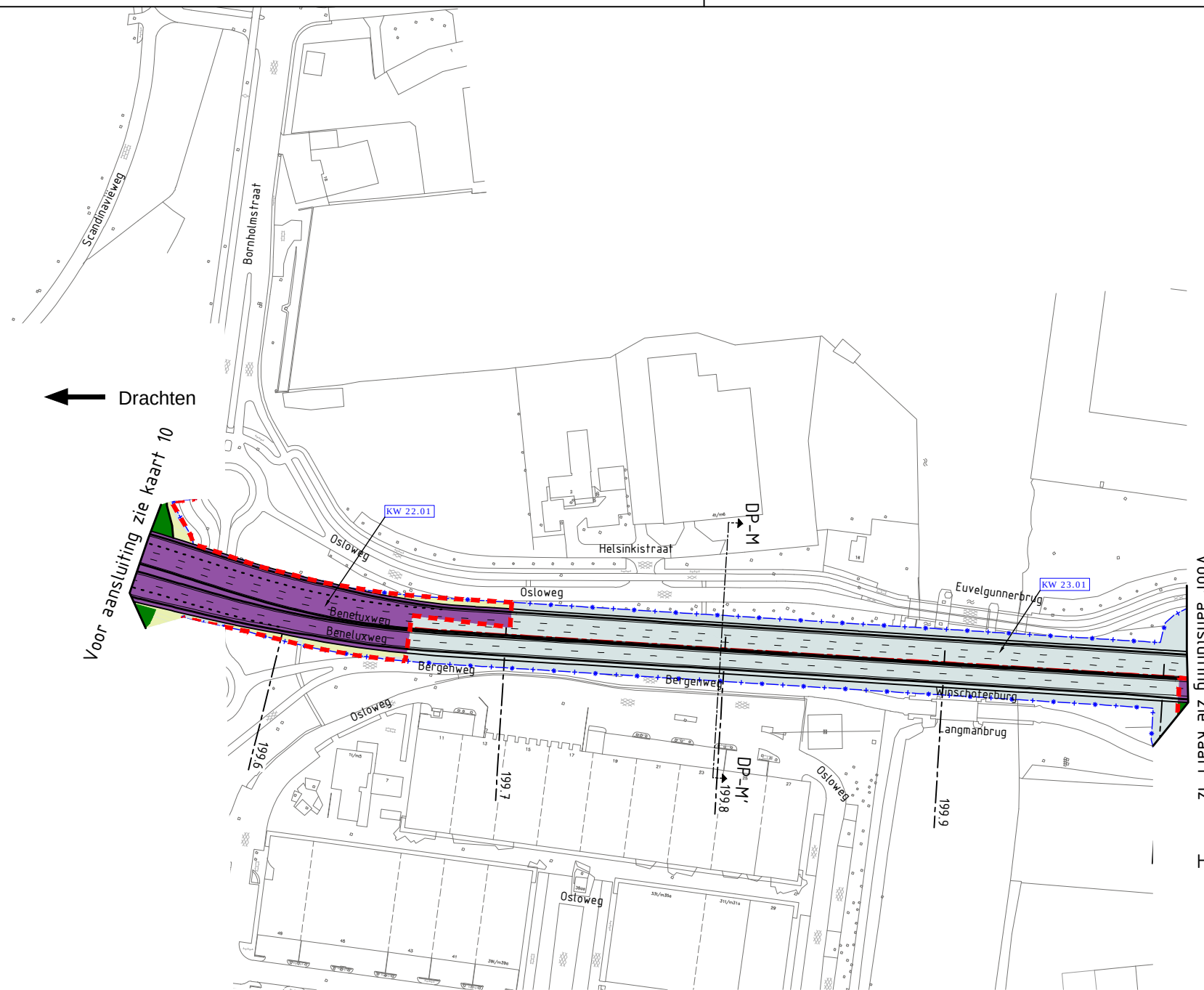
TRACÉBESLUIT A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 Wijziging 2017

Kaart 00a - Rijksweg 7 - Overzicht kaartindeling
juni 2017

Status: Definitief - 9 juni 2017







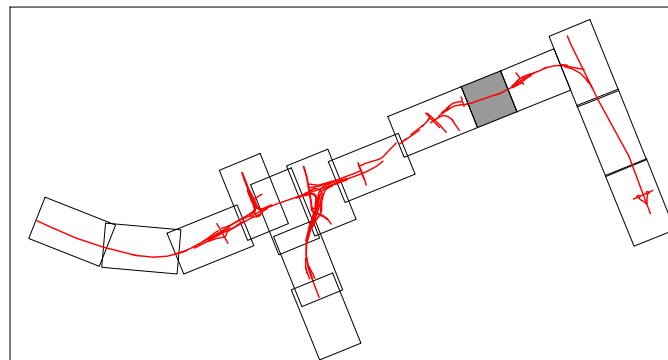
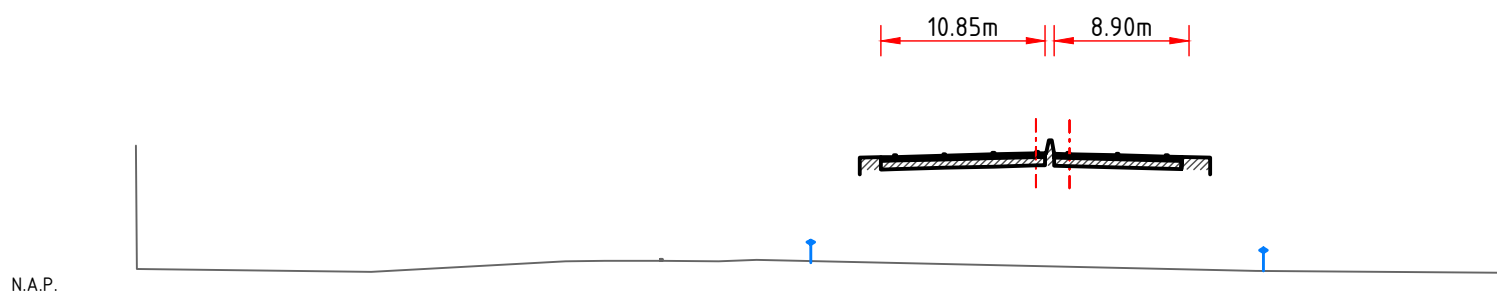
Wijziging 2017

--- begrenzing TB

Legenda

	Verkeersdoeleinden		Geluidscherm
	Tijdelijk werkterrein		As
	Ruimtereservering kabels en leidingen		TB-grens 2014 en wijziging 2016
	Wategang nieuw		Hectometrering
	Wategang bestaand		Kunstwerkvlak
	Te amoveren bebouwing		Kunstwerknummer
	Maatregelvlak natuurmitigatie en -compensatie		Talud
	Nieuwe situatie		Wegverharding
	Bestaande situatie		Zoekgebied KW's

Dwarsprofiel M-M'
Schaal 1:500



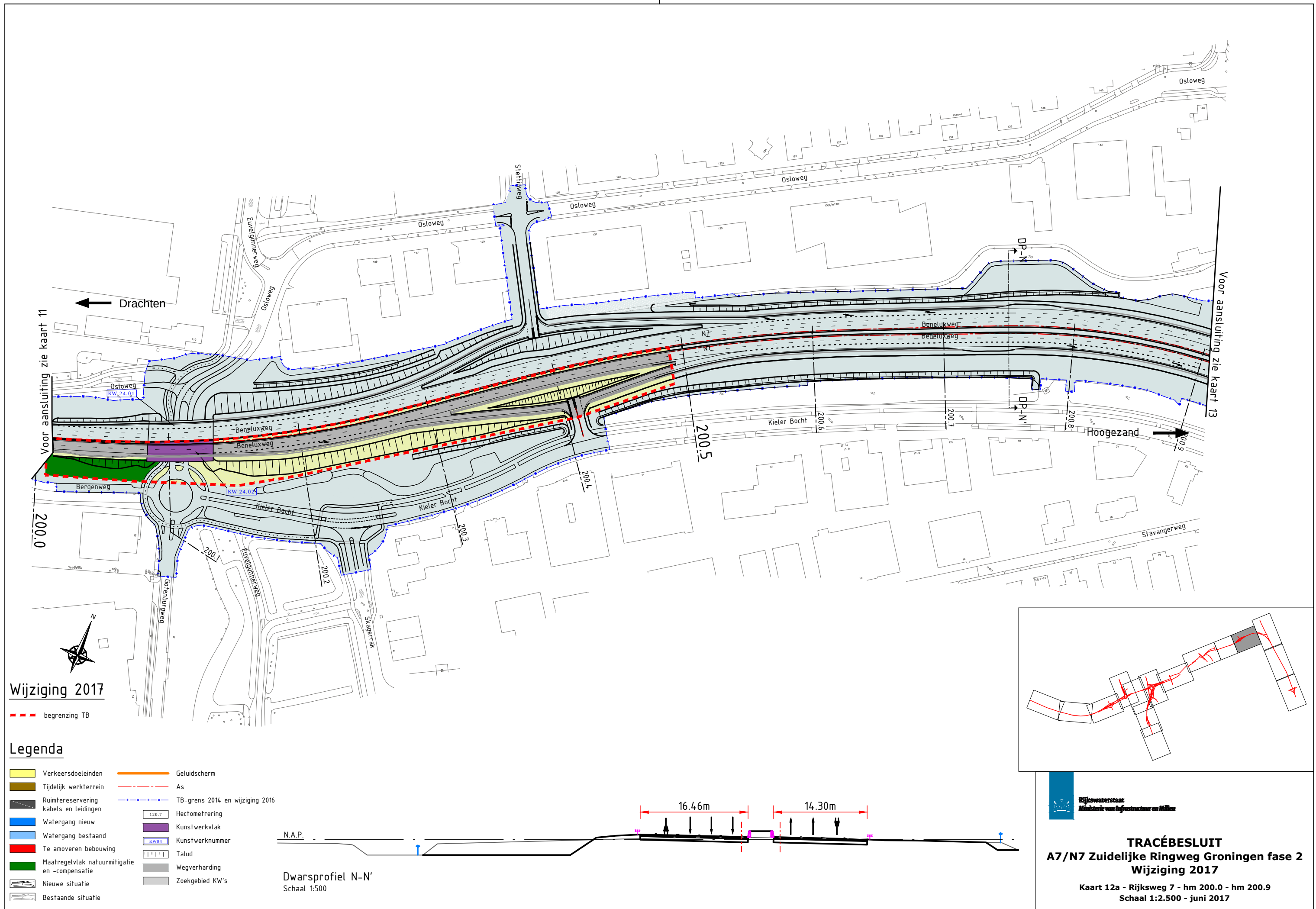
Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

TRACÉBESLUIT A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 Wijziging 2017

Kaart 11a - Rijksweg 7 - hm 199.5 - hm 200.0

Schaal 1:2.500 - juni 2017

Status: Definitief - 9 juni 2017



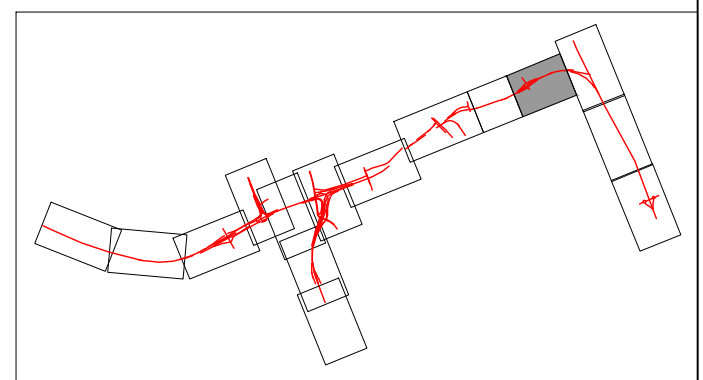
Wijziging 2017

--- begrenzing TB

Legenda

- | | |
|---|---------------------------------|
| Verkeersdoeleinden | Geluidscherm |
| Tijdelijk werkterrein | As |
| Ruimtereservering kabels en leidingen | TB-grens 2014 en wijziging 2016 |
| Watergang nieuw | Hectometrering |
| Watergang bestaand | Kunstwerkvlak |
| Te amoveren bebouwing | Kunstwerknummer |
| Maatregelvlak natuurmitigatie en -compensatie | Talud |
| Nieuwe situatie | Wegverharding |
| Bestaande situatie | Zoekgebied KW's |

Dwarsprofiel N-N'
Schaal 1:500



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

TRACÉBESLUIT
A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2
Wijziging 2017

Kaart 12a - Rijksweg 7 - hm 200.0 - hm 200.9
Schaal 1:2.500 - juni 2017

Status: Definitief - 9 juni 2017

← Ring Oost

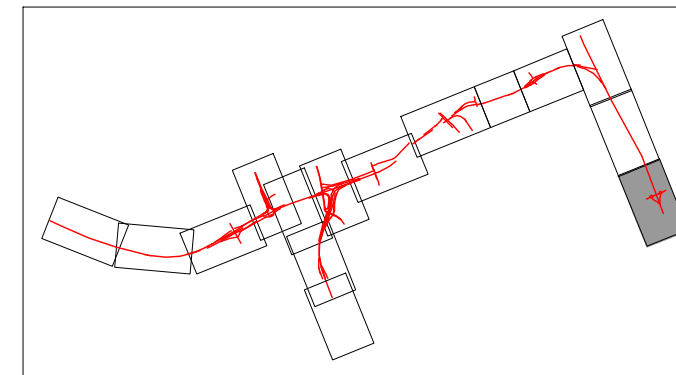
Hoogezand →

Wijziging 2017

--- begrenzing TB

Legenda

	Verkeersdoeleinden		Geluidscherm
	Tijdelijk werkterrein		As
	Ruimtereservering kabels en leidingen		TB-grens 2014 en wijziging 2016
	Watergang nieuw		Hectometrerings
	Watergang bestaand		Kunstwerkvlak
	Te amoveren bebouwing		Kunstwerknummer
	Maatregelvlak natuurmitigatie en -compensatie		Talud
	Nieuwe situatie		Wegverharding
	Bestaande situatie		Zoekgebied KW's

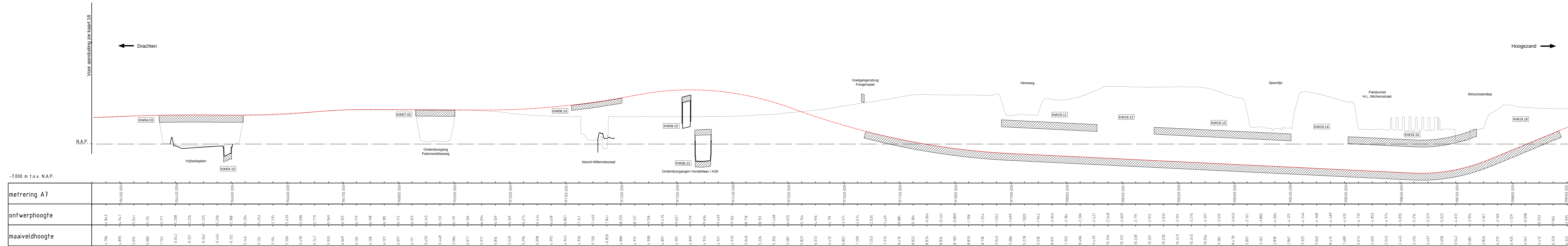


Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

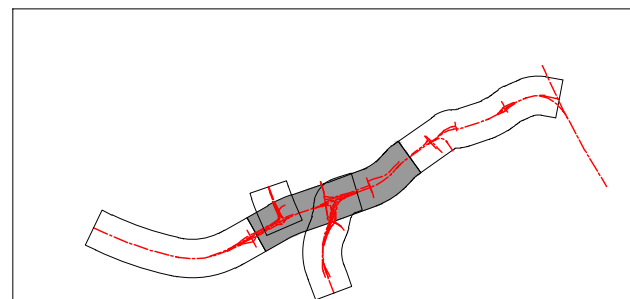
TRACÉBESLUIT A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 Wijziging 2017

Kaart 15a - Rijksweg 7 - hm 204.8 - hm 205.2
Schaal 1:2.500 - juni 2017

Status: Definitief - 9 juni 2017



Legend:

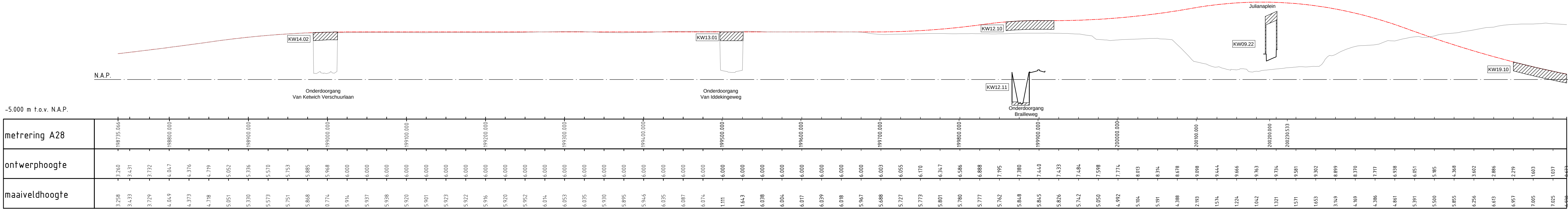


TRACÉBESLUIT
A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen Fase 2
Wijziging 2017

Status: Definitief - 9 juni 2017

← Assen

Groningen →

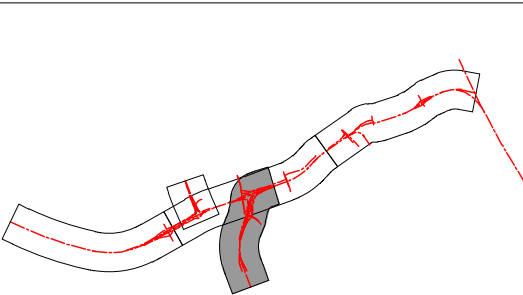


Lengteprofiel alignement Rijksweg 28

Vanaf Assen richting Rijksweg 7 (oost) - horizontale schaal 1 : 2500 - verticale schaal 1 : 250

Legenda

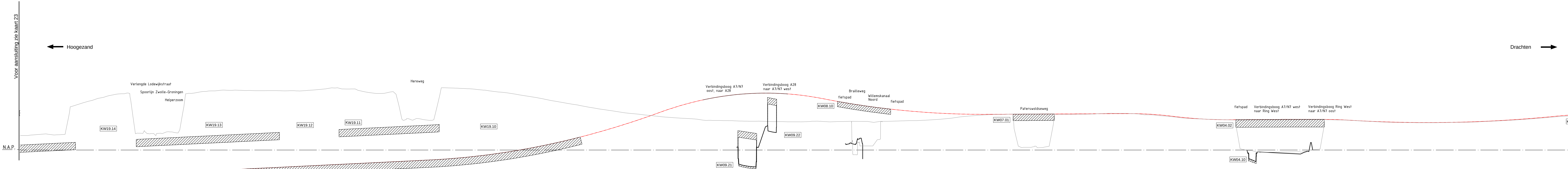
- As
- Bestaand maaiveld
- Kunstwerk



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

TRACÉBESLUIT
A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen Fase 2
Wijziging 2017

Kaart 20a - Rijksweg 7
Schaal 1:2.500 - juni 2017



-7.000 m t.o.v. N.A.P.

metreering A7		ontwerphoogte		maaiveldhoogte	
198900.000		198900.000		198900.000	
1989500.000		1989500.000		1989500.000	
1989400.000		1989400.000		1989400.000	
1989300.000		1989300.000		1989300.000	
1989200.000		1989200.000		1989200.000	
1989100.000		1989100.000		1989100.000	
1989000.000		1989000.000		1989000.000	
1988900.000		1988900.000		1988900.000	
1988800.000		1988800.000		1988800.000	
1988700.000		1988700.000		1988700.000	
1988600.000		1988600.000		1988600.000	
1988500.000		1988500.000		1988500.000	
1988400.000		1988400.000		1988400.000	
1988300.000		1988300.000		1988300.000	
1988200.000		1988200.000		1988200.000	
1988100.000		1988100.000		1988100.000	
1988000.000		1988000.000		1988000.000	
1987900.000		1987900.000		1987900.000	
1987800.000		1987800.000		1987800.000	
1987700.000		1987700.000		1987700.000	
1987600.000		1987600.000		1987600.000	
1987500.000		1987500.000		1987500.000	
1987400.000		1987400.000		1987400.000	
1987300.000		1987300.000		1987300.000	
1987200.000		1987200.000		1987200.000	
1987100.000		1987100.000		1987100.000	
1987000.000		1987000.000		1987000.000	
1986900.000		1986900.000		1986900.000	
1986800.000		1986800.000		1986800.000	
1986700.000		1986700.000		1986700.000	
1986600.000		1986600.000		1986600.000	
1986500.000		1986500.000		1986500.000	
1986400.000		1986400.000		1986400.000	
1986300.000		1986300.000		1986300.000	
1986200.000		1986200.000		1986200.000	
1986100.000		1986100.000		1986100.000	
1986000.000		1986000.000		1986000.000	
1985900.000		1985900.000		1985900.000	
1985800.000		1985800.000		1985800.000	
1985700.000		1985700.000		1985700.000	
1985600.000		1985600.000		1985600.000	
1985500.000		1985500.000		1985500.000	
1985400.000		1985400.000		1985400.000	
1985300.000		1985300.000		1985300.000	
1985200.000		1985200.000		1985200.000	
1985100.000		1985100.000		1985100.000	
1985000.000		1985000.000		1985000.000	
1984900.000		1984900.000		1984900.000	
1984800.000		1984800.000		1984800.000	
1984700.000		1984700.000		1984700.000	
1984600.000		1984600.000		1984600.000	
1984500.000		1984500.000		1984500.000	
1984400.000		1984400.000		1984400.000	
1984300.000		1984300.000		1984300.000	
1984200.000		1984200.000		1984200.000	
1984100.000		1984100.000		1984100.000	
1984000.000		1984000.000		1984000.000	
1983900.000		1983900.000		1983900.000	
1983800.000		1983800.000		1983800.000	
1983700.000		1983700.000		1983700.000	
1983600.000		1983600.000		1983600.000	
1983500.000		1983500.000		1983500.000	
1983400.000		1983400.000		1983400.000	
1983300.000		1983300.000		1983300.000	
1983200.000		1983200.000		1983200.000	
1983100.000		1983100.000		1983100.000	
1983000.000		1983000.000		1983000.000	
1982900.000		1982900.000		1982900.000	
1982800.000		1982800.000		1982800.000	
1982700.000		1982700.000		1982700.000	
1982600.000		1982600.000		1982600.000	
1982500.000		1982500.000		1982500.000	
1982400.000		1982400.000		1982400.000	
1982300.000		1982300.000		1982300.000	
1982200.000		1982200.000		1982200.000	
1982100.000		1982100.000		1982100.000	
1982000.000		1982000.000		1982000.000	
1981900.000		1981900.000		1981900.000	
1981800.000		1981800.000		1981800.000	
1981700.000		1981700.000		1981700.000	
1981600.000		1981600.000		1981600.000	
1981500.000		1981500.000		1981500.000	
1981400.000		1981400.000		1981400.000	
1981300.000		1981300.000		1981300.000	
1981200.000		1981200.000		1981200.000	
1981100.000		1981100.000		1981100.000	
1981000.000		1981000.000		1981000.000	
1980900.000		1980900.000		1980900.000	
1980800.000		1980800.000		1980800.000	
1980700.000		1980700.000		1980700.000	
1980600.000		1980600.000		1980600.000	
1980500.000		1980500.000		1980500.000	
1980400.000		1980400.000		1980400.000	
1980300.000		1980300.000		1980300.000	
1980200.000		1980200.000		1980200.000	
1980100.000		1980100.000		1980100.000	
1980000.000		1980000.000		1980000.000	
1979900.000		1979900.000		1979900.000	
1979800.000		1979800.000		1979800.000	
1979700.000		1979700.000		1979700.000	
1979600.000		1979600.000		1979600.000	
1979500.000		1979500.000		1979500.000	
1979400.000		1979400.000		1979400.000	
1979300.000		1979300.000		1979300.000	
1979200.000		1979200.000		1979200.000	
1979100.000		1979100.000		1979100.000	
1979000.000		1979000.000		1979000.000	
1978900.000		1978900.000		1978900.000	
1978800.000		1978800.000		1978800.000	
1978700.000		1978700.000		1978700.000	
1978600.000		1978600.000		1978600.000	
1978500.000		1978500.000		1978500.000	
1978400.000		1978400.000		1978400.000	
1978300.000		1978300.000		1978300.000	
1978200.000		1978200.000		1978200.000	
1978100.000		1978100.000		1978100.000	
1978000.000		1978000.000		1978000.000	
1977900.000		1977900.000		1977900.000	
1977800.000		1977800.000		1977800.000	
1977700.000		1977700.000		1977700.000	
1977600.000		1977600.000		1977600.000	
1977500.000		1977500.000		1977500.000	
1977400.000		1977400.000		1977400.000	
1977300.000		1977300.000		1977300.000	
1977200.000		1977200.000		1977200.000	
1977100.000		1977100.000		1977100.000	
1977000.000		1977000.000		1977000.000	
1976900.000		1976900.000		1976900.000	
1976800.000		1976800.000		1976800.000	
1976700.000		1976700.000		1976700.000	
1976600.000		1976600.000		1976600.000	
1976500.000		1976500.000		1976500.000	
1976400.000		1976400.000		1976400.000	
1976300.000		1976300.000		1976300.000	
1976200.000		1976200.000		1976200.000	
1976100.000		1976100.000		1976100.000	
1976000.000		1976000.000		1976000.000	
1975900.000		1975900.000		1975900.000	
1975800.000		1975800.000		1975800.000	
1975700.000		1975700.000		1975700.000	
1975600.000		1975600.000		1975600.000	
1975500.000		1975500.000		1975500.000	
1975400.000		1975400.000		1975400.000	
1975300.000		1975300.000		1975300.000	
1975200.000		1975200.000		1975200.000	
1975100.000		1975100.000		1975100.000	
1975000.000		1975000.000		1975000.000	
1974900.000		1974900.000		1974900.000	
1974800.000		1974800.000		1974800.000	
1974700.000		1974700.000		1974700.000	
1974600.000		1974600.000		1974600.000	
1974500.000		1974500.000		1974500.000	
1974400.000		1974400.000		1974400.000	
1974300.000		1974300.000		1974300.000	
1974200.000		1974200.000		1974200.000	
1974100.000		1974100.000		1974100.000	
1974000.000		1974000.000		1974000.000	
1973900.000		1973900.000		1973900.000	
1973800.000		1973800.000		1973800.000	
1973700.000		1973700.000		1973700.000	
1973600.000		1973600.000		1973600.000	
1973500.000		1973500.000		1973500.000	
1973400.000		1973400.000		1973400.000	
1973300.000		1973300.000		1973300.000	
1973200.000		1973200.000		1973200.000	
1973100.000		1973100.000		1973100.000	
1973000.000		1973000.000		1973000.000	
1972900.000		1972900.000		1972900.000	
1972800.000		1972800.000		1972800.000	
1972700.000		1972700.000		1972700.000	
1972600.000		1972600.000		1972600.000	
1972500.000		1972500.000		1972500.000	
1972400.000		1972400.000		1972400.000	
1972300.000		1972300.000		1972300.000	
1972200.000		1972200.000		1972200.000	
1972100.000		1972100.000		1972100.000	
1972000.000		1972000.000		1972000.000	
1971900.000		1971900.000		1971900.000	
1971800.000		1971800.000		1971800.000	
1971700.000		1971700.000		1971700.000	
1971600.000		1971600.000		1971600.000	
1971500.000		1971500.000		1971500.000	
1971400.000		1971400.000		1971400.000	
1971300.000		1971300.000		1971300.000	
1971200.000		1971200.000		1971200.000	
1971100.000		1971100.000		1971100.000	
1971000.000		1971000.000		1971000.000	
1970900.000		1970900.000		1970900.000	
1970800.000		1970800.000			

**Tracébesluit
A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen,
fase 2, Wijziging 2017**

IV Toelichting

Datum: Juli 2017

Inhoud

Inhoud—3

1 Inleiding—7

- 1.1 Aanleiding en doel van het project—7
- 1.2 Wettelijk kader en doorlopen procedure—8
- 1.3 Relatie met andere projecten—10
- 1.4 Het ontwerp-tracébesluit—10
- 1.5 Leeswijzer—11

2 Beschrijving maatregelen—13

- 2.1 Infrastructurele maatregelen—13
- 2.2 Overige maatregelen—14
- 2.3 Kunstwerken—17

3 Verkeer—18

- 3.1 Verkeersprognoses/verkeerseffecten—18
- 3.2 Verkeersveiligheid—19

4 Geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid—21

- 4.1 Geluid—21
- 4.2 Luchtkwaliteit—23
- 4.3 Externe veiligheid—24

5 Natuur en bomen—29

- 5.1 Natuur—29
- 5.2 Bomen—32

6 Inpassing, ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie en archeologie—33

- 6.1 Inpassing en ruimtelijke kwaliteit—33
- 6.2 Cultuurhistorie en archeologie—33

7 Bodem en water—35

- 7.1 Bodem—35
- 7.2 Water—35

8 Relevante zaken na vaststelling van het tracébesluit—37

- 8.1 Bestemmingsplan en vergunningverlening—37
- 8.2 Grondverwerving en onteigening—37
- 8.3 Maatregelen tijdens de bouw- en aanlegfase—37
- 8.4 Nadeelcompensatie—39
- 8.5 Crisis - en herstelwet—39

9 Verdere procedure—41

Bijlagen bij het tracébesluit—43

1 Inleiding

Voor u ligt de toelichting op het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017.

Het tracébesluit bestaat uit de besluittekst (I), een overzichtskaart 00a¹, detailkaarten genummerd 6a, 10a, 11a, 12a en 15a en lengteprofielkaarten genummerd 17a, 19a, 20a en 24a (III). Bij het tracébesluit hoort deze toelichting (IV) met bijbehorende rapporten en een Nota van Antwoord. De toelichting (IV), de bijbehorende rapporten en de Nota van Antwoord dienen ter onderbouwing van het tracébesluit en maken geen onderdeel uit van het tracébesluit.

De bijbehorende rapporten zijn inhoudelijk niet gewijzigd ten opzichte van de bijbehorende rapporten van het Wijziging Ontwerp-tracébesluit 2017.

De begrenzing van het plangebied van het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017 is de A7/N7 van km 197,20 tot km 197,43 (Julianaplein), km 198,98 tot km 199,70 (Europaplein en omgeving), km 200,01 tot km 200,49 (Europaplein en omgeving) en km 204,80 tot km 204,92.

1.1 Aanleiding en doel van het project

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.

Naar aanleiding van een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is dit tracébesluit uit 2014 op onderdelen aangepast via het *Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 (wijziging 2016) februari 2016*. De wijzigingen t.o.v. het tracébesluit uit 2014 betreffen o.a.

verkeersveiligheidsmaatregelen n.a.v. een verkeersveiligheidsaudit, de plaatsing van een geluidscherm, de invulling van een zoekgebied met een voetgangersbrug en de realisatie van vleermuisgeleidende structuren.

Beide tracébesluiten gezamenlijk worden hierna genoemd ‘Tracébesluit 2014’.

In deze toelichting wordt alleen ingegaan op de wijzigingen t.o.v. het ‘Tracébesluit 2014’. Voor het overige blijft het bepaalde in het ‘Tracébesluit 2014’ onverminderd van kracht.

¹ De nummering van de kaarten sluit aan bij de nummering van de kaarten van het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, september 2014.

Naast de maatregelen zoals opgenomen in het 'Tracébesluit 2014' bestaat breed de wens om het ontwerp uit het 'Tracébesluit 2014' op onderdelen te optimaliseren. Deze optimalisaties betreffen een groen Julianaplein, een hele aansluiting Europaplein en een fietstunnel bij het Zuiderplantsoen. Deze optimalisaties zijn wensen die pas kunnen worden gerealiseerd als hiervoor voldoende budget beschikbaar is. Omdat er ten tijde van het 'Tracébesluit 2014' geen zicht was op voldoende budget, zijn deze optimalisaties niet meegenomen in het 'Tracébesluit 2014'.

Bij de aanbesteding van het project Zuidelijke Ringweg Groningen zijn de optimalisaties in de uitvraag voor de realisatie opgenomen. Na de aanbestedingsfase bleken de optimalisaties inpasbaar te zijn binnen het beschikbare budget. Dat betekent dat er financiële ruimte is om de optimalisaties te realiseren.

Met voorliggend tracébesluit worden de optimalisaties van het Julianaplein en de gehele aansluiting Europaplein procedureel mogelijk gemaakt. Het gaat om de aanpassing van het Julianaplein door een andere configuratie en ontwerp van de kunstwerken en inpassing van meer groen voor de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing van het plein in de omgeving. Het Julianaplein wordt op deze manier stedenbouwkundig beter ingepast in de omgeving. De vormgeving van een groen en overzichtelijk knooppunt sluit aan bij de gewenste uitstraling van het Julianaplein als passende entree voor de stad Groningen. Het volledig maken van de aansluiting N7 op de Europaweg is van belang uit verkeerskundig oogpunt. Door een volledige aansluiting verbetert de doorstroming en bereikbaarheid in vergelijking met een situatie zonder volledige aansluiting. Dat geldt niet alleen voor het Europaplein zelf maar ook voor de aansluitende wegvakken. Daarnaast verhoogt een volledige aansluiting de robuustheid van het netwerk.

In voorliggend tracébesluit wordt tevens een andere optimalisatie meegenomen namelijk het verschuiven van de wegassen van een deel van de zuidelijke rijbaan van de N7 zodat een bredere middenberm ontstaat voor de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing.

1.2 Wettelijk kader en doorlopen procedure

De minister van Infrastructuur en Milieu is op grond van de Tracéwet het bevoegd gezag voor de Zuidelijke Ringweg binnen het plangebied. Dit betekent dat de minister het tracébesluit neemt. Rijkswaterstaat voert het project voor de minister uit. Omdat het project consequenties heeft voor de provincie en de gemeente Groningen, werkt het Rijk nauw samen met hen in een gezamenlijke projectorganisatie. Samen vormen zij de stuurgroep ZRGII, die de minister over het project adviseert.

Het wettelijk kader voor dit tracébesluit wordt gevormd door:

- Tracéwet;
- Wet milieubeheer (Wm);
- Crisis- en herstelwet.

Deze wettelijke kaders worden hieronder verder besproken.

Tracéwet

Voor besluitvorming over aanpassingen van het Rijkshoofdwegennet is de Tracéwet van toepassing. Deze wet geeft de procedures aan die gevolgd moeten worden bij de besluitvorming over de aanleg of reconstructie van de hoofdinfrastructuur. Tevens is voor dit project de Crisis- en herstelwet van toepassing en is op 1 januari 2012 de gewijzigde Tracéwet van kracht geworden. De nieuwe regels in de

gewijzigde Tracéwet met betrekking tot de verkenning zijn echter niet van toepassing op ZRGII, omdat de aanvangsbeslissing voor 1 januari 2012 is genomen.

Wet milieubeheer

In de Wet milieubeheer is geregeld dat voor bepaalde activiteiten de effecten op het milieu in een 'milieueffectrapportage' (m.e.r.) procedure onderzocht moet worden. Voor het 'Tracébesluit 2014' is een MER opgesteld.

Voorliggend tracébesluit betreft de wijziging van het bestaande project zoals dat is vastgelegd in het 'Tracébesluit 2014'. In het kader van dit tracébesluit moet worden bezien of het milieu-effectrapport (MER) dat is opgesteld voor het 'Tracébesluit 2014' nog redelijkerwijs ten grondslag kan worden gelegd aan voorliggend tracébesluit.

Als onderbouwing van voorliggend tracébesluit en vanwege de vereisten die volgen uit wet- en regelgeving, zijn de milieu-effecten van voorliggend tracébesluit nader onderzocht. Zie hiervoor het 'Validatierapport MER' en de deelrapporten voor de verschillende effectstudies en thema's, die als bijlagen bij dit tracébesluit zijn gevoegd. Een overzicht van de bijlagen is te vinden achter in dit document.

In het Validatierapport MER is voor de verschillende thema's een validatie uitgevoerd van het MER behorende bij het 'Tracébesluit 2014'. Er is onderzocht in hoeverre de fysieke wijzigingen van voorliggend tracébesluit leiden tot meer of andere effecten dan beschreven in het MER bij het 'Tracébesluit 2014'.

Conclusie van de uitgevoerde validatie is dat de effecten van de wijzigingen op basis van voorliggend tracébesluit beperkt zijn; de wijzigingen leiden niet tot relevante verschillen in milieu-gevolgen. Het MER bij het 'Tracébesluit 2014' kan daarom ten grondslag worden gelegd aan voorliggend tracébesluit.

Crisis- en herstelwet

Het project Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 is opgenomen in bijlage 2 van de Crisis- en herstelwet. Voor de betekenis van de Crisis- en herstelwet voor de beroepsfase, nadat het definitieve tracébesluit is genomen, wordt verwezen naar hoofdstuk 9.

1.3 Relatie met andere projecten

Nabij het project zijn andere projecten in voorbereiding of in uitvoering. In het 'Tracébesluit 2014' zijn deze projecten beschreven.

Er zijn geen relevante wijzigingen in deze projecten; ook zijn er geen nieuwe projecten in de omgeving die relevant zijn voor het project.

1.4 Het ontwerp-tracébesluit

Gedurende de periode van 30 maart tot en met 10 mei 2017 heeft het Ontwerp-Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017 ter inzage gelegen. Gedurende zes weken konden zienswijzen worden ingediend op de inhoud van het ontwerp-tracébesluit. Ook de diverse bestuurlijke organen, zoals waterschap, gemeente en provincie, konden schriftelijk reageren. Tijdens de inspraaktermijn van het ontwerp-tracébesluit zijn 28 zienswijzen ingediend, bestaande uit 4 unieke (inhoudelijk verschillende) zienswijzen. De ontvangen zienswijzen hebben geen aanleiding gegeven om in het tracébesluit aanpassingen op te nemen. Ook de uitgevoerde onderzoeken (bijlagen 1 tot en met 7) zijn inhoudelijk niet gewijzigd.

De ingediende zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in de Nota van Antwoord, die als bijlage 8 bij deze toelichting gevoegd is.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de infrastructurele maatregelen van het project beschreven. Hoofdstuk 3 gaat in op verkeer en verkeersveiligheid. In hoofdstuk 4 komen geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid aan de orde. Hoofdstuk 5 gaat over natuur en bomen. Inpassing, ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie en archeologie worden belicht in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 betreft bodem en water. De relevante zaken na vaststelling van het tracébesluit worden beschreven in hoofdstuk 8. Hoofdstuk 9 besluit met de verdere procedure.

2 Beschrijving maatregelen

2.1 Infrastructurele maatregelen

In deze paragraaf worden de infrastructurele wijzigingen t.o.v. het 'Tracébesluit 2014' beschreven. Alle wijzigingen vinden plaats binnen de plangrenzen van het vigerende 'Tracébesluit 2014'.

Julianaplein

(Zie detailkaart 6a, km 197,20 tot km 197,43)

Het Julianaplein wordt een 'groen' plein; dat houdt in dat er t.o.v. het 'Tracébesluit 2014' meer groene taluds komen in plaats van beton. Betonnen constructies worden meer 'weggewerkt' of gecamoufleerd door grond, waardoor het Julianaplein een groenere uitstraling krijgt. Wegbreedte en alignementen van de rijbanen en verbindingswegen wijzigen niet t.o.v. het 'Tracébesluit 2014'.

De volgende maatregelen zijn daarvoor nodig:

- De rijbanen van de N7 komen op een grondlichaam te liggen in plaats van een viaduct zoals opgenomen in het 'Tracébesluit 2014'.
De verbindingswegen die in het 'Tracébesluit 2014' onder het viaduct door lopen, kruisen in voorliggend tracébesluit de rijbanen via onderdoorgangen. Het kunstwerk in de N7 (viaduct over verbindingsweg A28-Drachten) is niet meer nodig en verval.
- De verbindingsweg A28-Drachten wordt uitgevoerd als een onderdoorgang onder de rijbanen, onder de verbindingsweg A28-Hoogezand door en over de verbindingsweg Hoogezand-A28 heen. In het 'Tracébesluit 2014' was de verbinding A28-Drachten uitgevoerd als viaduct over de verbindingsboog Hoogezand-A28.
- De verbindingsweg Hoogezand-A28 wordt net als in het 'Tracébesluit 2014' uitgevoerd als ondergronds kunstwerk ('dive-under') onder de verbinding A28-Drachten door. In plaats van een open bak wordt dit een ondergang.
- Het kunstwerk in de verbindingsweg A28-Hoogezand verval; deze verbindingsweg gaat over de onderdoorgang A28-Drachten heen.
- Het kunstwerk in de verbindingsweg A28-Drachten verval; deze verbindingsweg gaat over de onderdoorgang Hoogezand-A28 heen.

Zie figuur 1 voor een impressie van de aanpassing van het Julianaplein.

Europaplein

(zie detailkaarten 10a en 11a, ongeveer km 198,98 tot km 199,70)

In het 'Tracébesluit 2014' is een 'halve' aansluiting van de N7 op de Europaweg opgenomen. Er ontbreekt een afrit vanuit het oosten en een toerit naar het oosten. De aansluiting wordt in voorliggend tracébesluit volledig gemaakt, waardoor de doorstroming wordt verbeterd.

Voor het volledig maken van de aansluiting N7-Europaweg zijn de volgende maatregelen nodig:

- Aan de noordzijde van de N7 komt een nieuwe afrit vanuit oostelijke richting die aansluit op de Europaweg. Deze afrit kruist de toerit vanaf de Bornholmstraat/Lubeckstraat (in westelijke richting) die al in het 'Tracébesluit 2014' was opgenomen. Deze toerit wordt aangepast: de toerit wordt langer en komt lager te liggen. Afrit en toerit kruisen elkaar door een nieuw aan te leggen kunstwerk. Ook worden het Beneluxviaduct en de brug over de Europaweg deels verbreed om ruimte te creëren voor de nieuwe afrit en de verplaatste toerit.

- Aan de zuidzijde van de N7 komt een nieuwe toerit in oostelijke richting vanaf de Europaweg richting de N7. Deze toerit kruist de afrit vanaf de N7 naar de Europaweg die al in het 'Tracébesluit 2014' was opgenomen. Toerit en afrit kruisen elkaar door een nieuw aan te leggen kunstwerk. Ook wordt het Beneluxviaduct deels verbreed om ruimte te creëren voor de nieuwe toerit.
- In het 'Tracébesluit 2014' is een calamiteitentoeit opgenomen tussen Bergenweg en N7. Deze is niet meer nodig door het volledig maken van de aansluiting N7 – Europaplein en vervalt daarom.
- In het 'Tracébesluit 2014' was een ontsluiting naar het perceel van de Noordelijke Dagblad Combinatie opgenomen. Deze ontsluiting vervalt in dit tracébesluit. Een vervangende ontsluiting wordt aan de noordzijde van het perceel aangelegd, dit gebeurt buiten de scope van voorliggend tracébesluit. De aanleg van deze ontsluiting past namelijk binnen de bestemming zoals aangegeven in het vigerende bestemmingsplan Sontweggebied – Damsterdiep. Zie figuur 2 voor een impressie van de aanpassing van het Europaplein.

Verbreden middenberm oostelijk van Europaplein

(zie detailkaarten 10a, 11a en 12a, km 199,28 tot km 199,56 en km 200,01 tot 200,49)

Ten oosten van de Europaweg worden de wegassen van de zuidelijke rijbaan van de N7 t.o.v. het 'Tracébesluit 2014' verschoven, waardoor er een 1,45 m brede middenberm tussen de barriers mogelijk wordt. Dat is breder dan opgenomen in het 'Tracébesluit 2014'. Een breedte van 1,45 m is de minimale maat die nodig is om de juiste groeiomstandigheden te creëren voor de gekozen landschappelijke inpassing van de middenberm (beplanting met rozen). De middenberm op het Beneluxviaduct wijzigt niet.

2.2

Overige maatregelen

Naast de in § 2.1 benoemde infrastructurele maatregelen is ook sprake van een andere wijziging t.o.v. het 'Tracébesluit 2014'. Deze is eveneens gelegen binnen de plangrenzen van het vigerende 'Tracébesluit 2014'.

Extra compensatieruimte

(zie detailkaart 15a, km 204,80 tot km 204,92)

Door voorliggend tracébesluit vervalt een deel van de in het 'Tracébesluit 2014' voor groencompensatie bestemde gebieden, omdat de weginrichting ter plaatse van de aansluiting Europaweg is aangepast. Deze weggevallen oppervlakte is elders toegevoegd, namelijk bij knooppunt Westerbroek.



Figuur 1 Impressie van de aanpassing van het Julianaplein
Pagina 15 van 43



Figuur 2 Impressie van de aanpassing van het Europaplein

2.3 Kunstwerken

In het kader van voorliggend tracébesluit worden de volgende kunstwerken aangepast dan wel nieuw gebouwd:

- KW 09.21 (detailkaart 6a)
Nieuw te bouwen kunstwerk (onderdoorgang) voor de verbindingsweg Hoogezand-A28 (onder de verbinding A28-Drachten door);
- KW 09.22 (detailkaart 6a)
Nieuw te bouwen kunstwerk (onderdoorgang) voor de verbindingsweg A28-Drachten onder de hoofdrijbaan en onder de verbindingsweg A28-Hoogezand door;
KW 09.21 en KW 09.22 vervangen samen het in het 'Tracébesluit 2014' opgenomen "KW 09, diverse kunstwerken voor kruising Rijksweg 7".
- KW 21.01 (detailkaart 10a)
Verbreding van het kunstwerk Europawegviaduct omdat de versmalling van de toerit pas wordt ingezet na het kunstwerk;
- KW 21.10 (detailkaart 10a)
Nieuw te bouwen kunstwerk (onderdoorgang) voor de kruising van de nieuwe toerit en reeds geplande afrit aan de zuidzijde van de N7;
- KW 21.11 (detailkaart 10a)
Nieuw te bouwen kunstwerk (onderdoorgang) voor de kruising van de nieuwe afrit en reeds geplande toerit aan de noordzijde van de N7;
- KW 22.01 (detailkaart 11a)
Verbreding van het kunstwerk Beneluxviaduct vanwege de toevoeging van een toe- en afrit op het kunstwerk.

De volgende kunstwerken die in het 'Tracébesluit 2014' zijn opgenomen als onderdeel van "KW 09, diverse kunstwerken voor kruising Rijksweg 7" vervallen:

- KW 09.11
Het kunstwerk in N7 (viaduct over verbindingsweg A28 Drachten);
- KW 09.13
Het kunstwerk in de verbindingsweg A28-Hoogezand;
- KW 09.14
Het kunstwerk in de verbindingsweg A28-Drachten.

3 Verkeer

3.1 Verkeersprognoses/verkeerseffecten

Er zijn verkeersprognoses gemaakt om de effecten van de wijzigingen van voorliggend tracébesluit in vergelijking met het 'Tracébesluit 2014' op het verkeer in beeld te brengen. Zie bijlage 1 bij dit tracébesluit.

Voor de verkeersprognoses is gebruik gemaakt van dezelfde modellen als voor het 'Tracébesluit 2014' namelijk:

- NRM Noord (Nederlands Regionaal Model) voor het hoofdwegennet;
- Groningen Plus (G+) voor het onderliggend wegennet.

Reden hiervoor is dat voorliggend tracébesluit slechts een beperkte wijziging van het 'Tracébesluit 2014' betreft en beperkt van invloed is op de verkeersstromen. Daarom is vanwege o.a. consistentie en planning gekozen voor dezelfde verkeersmodellen.

Het Groningen Plus verkeersmodel is daarnaast gebaseerd op het NRM2014 en er is geen actueel regionaal verkeersmodel beschikbaar. Het NRM2016 laat echter een lichte afname van het verkeer zien ten opzichte van de berekeningen die zijn uitgevoerd met het NRM2014. Hiermee is de berekening met het NRM2014 worst case.

In deze paragraaf wordt het voorliggend tracébesluit vergeleken met:

- de nulsituatie: de situatie waarin het 'Tracébesluit 2014' niet wordt gerealiseerd;
- de situatie waarin het 'Tracébesluit 2014' wordt gerealiseerd, maar zonder volledige aansluiting Europaweg. Dit is in deze paragraaf de referentiesituatie.

Voor de verkeerskundige analyse is het belangrijkste verschil tussen beide besluiten het volledig maken van de aansluiting Europaplein op de N7. De overige wijzigingen zijn niet relevant voor het verkeer.

Verkeersintensiteit en ontwikkeling verkeersprestatie

Door realisatie van het 'Tracébesluit 2014' ontstaat een verschuiving van verkeersstromen van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet. Op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet veroorzaakt voorliggend tracébesluit ongeveer dezelfde wijzigingen in verkeersstromen als het 'Tracébesluit 2014'. Het grootste verschil is dat, door het volledig maken van de aansluiting Europaweg, het verkeer van/naar het oosten met bestemming/herkomst Europaweg via knooppunt Euvelgunne rijdt, en niet via aansluiting Westerbroek en de 'oude A7'.

Uit de voertuigkilometers blijkt dat het verkeer op de Zuidelijke Ringweg in voorliggend tracébesluit iets meer groeit dan in het 'Tracébesluit 2014'. De 'oude A7' wordt een stuk rustiger in vergelijking met het 'Tracébesluit 2014': de verkeersprestatie komt hier ongeveer op het niveau van de nulsituatie, waarin de zuidelijke ringweg ook een volledige aansluiting heeft op de Europaweg. Het verkeer van/naar het oosten met bestemming/herkomst Europaweg blijft door realisatie van voorliggend tracébesluit langer op het hoofdwegennet rijden.

Op het onderliggend wegennet treedt er een verschuiving op van verkeersstromen: door de volledige aansluiting van de Zuidelijke Ringweg op de Europaweg kan deze aansluiting voor verkeer vanuit en naar het oosten gebruikt worden om de stad in te gaan of te verlaten. Hierdoor wordt de Europaweg te noorden van de Zuidelijke Ringweg iets drukker. Daarentegen wordt het deel van de Europaweg ten zuiden van de Zuidelijke Ringweg hierdoor fors rustiger. Ook op de andere oostelijke toegangswegen (Sontweg, Damsterdiep) wordt het rustiger.

Reistijdfactoren

Om de reistijden te beoordelen is de reistijdverhouding uit de Nota Mobiliteit gebruikt (NoMo²). In het algemeen verbeteren de reistijdfactoren ten gevolge van het project. Het knelpunt dat in de nulsituatie optreedt (A7 Oosterwolde-Julianaplein) is zowel bij het 'Tracébesluit 2014' als in voorliggend tracébesluit opgelost. Er wordt voldaan aan de NoMo streefwaarden.

Rijsnelheid en benutting in de spits

Door realisatie van het 'Tracébesluit 2014' neemt het aantal I/C-knelpunten (knelpunten in de verhouding tussen Intensiteit van het verkeer en de beschikbare Capaciteit van de weg) af, en de blijvende knelpunten worden minder zwaar. Met name de doorstroming op het knooppunt Julianaplein verbetert fors. Het I/C-knelpunt rond de aansluiting Europaweg wordt iets zwaarder door het volledig maken van de aansluiting. Hier is een bewuste afweging gemaakt dit knelpunt te aanvaarden. De reden hiervoor is dat een buitenproportionele investering nodig is in zowel financiële middelen en extra ruimtegebruik om dit knelpunt op te lossen, mede vanwege de verdiepte ligging. Het knelpunt leidt niet tot stagnatie op de Europaweg. Het is een lokaal knelpunt.

Ontwikkeling congestie

In het algemeen neemt het aantal voertuigverliesuren³ af door realisatie van het project, met name op de Zuidelijke, Oostelijke en Noordelijke Ringweg en op het onderliggend wegennet. Op de 'oude A7' stijgt na realisatie van het 'Tracébesluit 2014' het aantal voertuigverliesuren doordat deze route fungeert als alternatief voor de oostelijke aansluiting Europaweg. Na realisatie van voorliggend tracébesluit is deze groei niet aan de orde.

Robuustheid

De realisatie van het 'Tracébesluit 2014' zorgt voor een vergroting van de capaciteit en vermindering van het aantal geregelde gelijkvloerse kruispunten, waardoor het verkeer beter kan doorstromen. Door al deze verbeteringen heeft het verkeer meer alternatieve routes bij incidentele verstoringen. De robuustheid van het netwerk neemt hierdoor dus toe.

Na realisatie van voorliggend tracébesluit verbetert de robuustheid nog meer doordat er een extra route ontstaat voor het gedeelte A7 Westerbroek – N7 Europaweg. De route via de Zuidelijke Ringweg wordt de primaire route en de route via de Europaweg kan als omleidingsroute worden gebruikt .

3.2 Verkeersveiligheid

Kwantitatieve effectbeoordeling

De effecten van realisatie van voorliggend tracébesluit op de verkeersveiligheid zijn in beeld gebracht en vergeleken met de effecten van het 'Tracébesluit 2014'. Daartoe is een prognose van het aantal ernstige ongevallen op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet vergeleken voor de situatie na uitvoering van het 'Tracébesluit 2014' (de referentiesituatie) en de situatie als ook voorliggend tracébesluit wordt uitgevoerd.

² De NoMo streefwaarden zijn opgenomen in bijlage 6 van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

³ Het aantal uren reistijdverlies (in vergelijking met ongestoorde afwikkeling) als gevolg van beperking in de wegcapaciteit bijvoorbeeld door congestie.

Uit de resultaten blijkt dat de prognose van het aantal ernstige ongevallen in de situatie met project minder dan 5% afwijkt van de referentiesituatie (de situatie met 'Tracébesluit 2014'). De effecten op de verkeersveiligheid van voorliggend tracébesluit in vergelijking met het 'Tracébesluit 2014' zijn daarmee neutraal. Het verschil tussen wel of niet uitvoeren van voorliggend tracébesluit voor de verkeersveiligheid is minimaal.

Kwalitatieve beoordeling en verkeersveiligheidsmaatregelen

Op het wegontwerp van voorliggend tracébesluit is een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd. De invloed van de ontwerpwijzigingen op de verkeersveiligheid als gevolg van het project is nader geanalyseerd.

Door het aanpassen van de kunstwerken op het Julianaplein krijgen de verbindingswegen onderdoorgangen i.p.v. viaducten. De onderdoorgangen benadrukken het verloop van de verbindingdboog. Door nadere invulling te geven aan de kleurstelling en uitstraling van de onderdoorgangen wordt de geleiding in de buitenzijde van de boog nog meer versterkt. Een aandachtspunt bij de verdere uitwerking is dat er voldoende zichtafstand is aan de binnenzijde van de verbindingdboog. Door verandering van het wegbeeld bij nadering van het knooppunt en de toepassing van matrixborden, is de maximumsnelheid voor de weggebruikers steeds inzichtelijk en logisch, waardoor de naderingssnelheid van het verkeer wordt beperkt.

Het positieve effect van de volledige aansluiting op het Europaplein is dat de routebepaling voor weggebruikers makkelijker wordt en daarmee zoekgedrag wordt voorkomen. Er worden matrixborden toegepast op de hoofdrijbaan, deze zijn ook zichtbaar op de zuidelijke toerit. De borden waarschuwen o.a. bij filevorming in geval van brugopeningen.

Nabij de rotonde op de noordelijke toerit is de invoegstrook relatief kort. Er is nader onderzoek gedaan naar deze verkeerssituatie waarbij diverse varianten zijn beschouwd en afgewogen. De in voorliggend tracébesluit gekozen oplossing is als acceptabel naar voren gekomen.

De verbreding van de middenberm en daardoor de verschuiving van de wegassen oostelijk van het Europaplein is niet van invloed op de verkeersveiligheid.

Voor nadere informatie wordt verwezen naar het Deelrapport verkeersveiligheid, bijlage 2a bij dit tracébesluit. De verkeersveiligheidsaudit is bijgevoegd als bijlage 2b.

4 Geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid

4.1 Geluid

Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd om na te gaan of de realisatie van het tracébesluit van invloed is op geluid. Voor dit akoestisch onderzoek zijn de geluidsniveaus op woningniveau die vastliggen in het 'Tracébesluit 2014' als uitgangspunt gehanteerd. Bij het afwegen van maatregelen is gestreefd naar een 'stand still' ten opzichte van het 'Tracébesluit 2014' zodat de geluidsniveaus uit dat tracébesluit als gevolg van de wijzigingen niet of zo min mogelijk worden overschreden. Dat houdt in dat eventuele overschrijdingen van de toetswaarde op woningniveau weggenomen worden met aanvullende bron- of overdrachtsmaatregelen of een combinatie daarvan.

Het stand-still principe is toegepast omdat de voorgenomen wijzigingen in het kader van voorliggend tracébesluit snel volgen op het onherroepelijk worden van het 'Tracébesluit 2014'. Daarmee wordt recht gedaan aan verwachtingen die gewekt zijn met het 'Tracébesluit 2014'. Tevens wordt hiermee voorkomen dat door het opdelen van de procedure in kleine stapjes een in totaliteit ongunstiger geluidssituatie ontstaat.

Wijziging bestaande rijksweg

Uit het onderzoek is gebleken dat de uitvoering van het project in een aantal gevallen voor een toename van de geluidsbelasting zorgt. Binnen het gekozen studiegebied bevinden zich 96 geluidsgevoelige objecten waar de geluidsbelasting hoger zou komen te liggen dan de geluidbelasting bij volledig benut geluidproductieplafond. Onderzocht is met welke maatregelen de overschrijdingen kunnen worden weggenomen.

Langs de te wijzigen rijksweg bevinden zich geen saneringsobjecten waarvoor niet eerder een saneringsplan is vastgesteld. De sanering is reeds afgehandeld via het 'Tracébesluit 2014'.

Niet-geluidsgevoelige objecten

Binnen het onderzoeksgebied bevinden zich niet-geluidsgevoelige objecten waarvan de toename van de geluidsbelasting als gevolg van de uitvoering van het project wel is onderzocht. Het betreft hier bijvoorbeeld twee begraafplaatsen en een TBS-kliniek die in nabijheid van de A7 of de A28 liggen. De toekomstige geluidsbelasting na het treffen van de geadviseerde aanvullende maatregelen (zie hierna) blijft hier gelijk of verbeterd in vergelijking met een situatie met een geheel benut geluidproductieplafond.

Bepaling maatregelen ter voorkoming van een overschrijdingsbesluit

Wanneer de maatregelen zouden worden getroffen op grond van de bepaling van maatregelen zoals hiervoor genoemd, zijn er geen geluidsgevoelige objecten in de toekomstige situatie waar een (verdere) overschrijding optreedt van de maximale waarde van 65 dB. Er hoeft geen overschrijdingsbesluit te worden genomen.

Maatregelbepaling

Bij de bepaling van maatregelen voor de geluidsgevoelige objecten is, zoals hiervoor reeds genoemd, uitgegaan van het stand-still principe. Het eindresultaat van de maatregelen uit het 'Tracébesluit 2014' (die nog moeten worden gerealiseerd) was dat er geen overschrijdingen van de toetswaarde meer optraden bij geluidgevoelige objecten zoals woningen. Dit resultaat geldt als uitgangspunt voor de

geluidberekeningen van de plansituatie van dit tracébesluit. Zonder aanvullende maatregelen leidt deze plansituatie tot een overschrijding van deze toetswaarde bij 96 woningen.

De overschrijdingen zijn dermate gering dat deze met de volgende aanvullende bronmaatregelen goed kunnen worden voorkómen:

- één locatie tweelaags ZOAB fijn (in plaats van tweelaags ZOAB) even ten zuiden van het Julianaplein;
- twee locaties tweelaags ZOAB fijn (in plaats van tweelaags ZOAB) ten oosten van de overkapping rond het Europaplein;
- één locatie tweelaags ZOAB fijn (in plaats van tweelaags ZOAB) ten oosten van Groningen.

In het 'Tracébesluit 2014' is bewust gekozen om een deel van het tracé te voorzien van een bronmaatregel in de vorm van tweelaags ZOAB-fijn. Dit pakket wordt met bijna 2,1 kilometer tweelaags ZOAB-fijn uitgebreid om de 96 overschrijdingen van de toetswaarde te voorkomen.

Op grond van alle gemaakte afwegingen worden de maatregelen in tabel 1 genomen.

Maatregel	Locatie	Ligging	Lengte
Tweelaags ZOAB fijn	km 199,78 – 200,05	A28 ter hoogte van Julianaplein	270 m
Tweelaags ZOAB fijn	km 198,76 – 199,26	A7 ter hoogte van Europaplein	500 m
Tweelaags ZOAB fijn	km 199,61 – 200,41	A7 tussen Europaplein en knooppunt Euvelgunne	800 m
Tweelaags ZOAB fijn	km 204,12 – 204,61	A7 ter hoogte van Olgerweg	500 m

Tabel 1 Toepassing geluidreducerend asfalt

Vaststelling/wijziging geluidproductieplafonds

Voor een aantal referentiepunten wordt het geluidproductieplafond gewijzigd vastgesteld omdat zij worden verplaatst als gevolg van de wijzigingen aan de weg. Daarnaast is voor een aantal referentiepunten sprake van wijziging van het geluidproductieplafond als gevolg van de wijzigingen van de weg in combinatie met de aanvullende bronmaatregelen en de gewijzigde verkeersintensiteiten. De verplaatste referentiepunten en de gewijzigde waarden van de geluidproductieplafonds zijn opgenomen in Bijlage 1 en 2 bij het Besluit (I).

De maatregelen zorgen er voor dat de toekomstige geluidsbelasting ten gevolge van de A7 en de A28 op de aanwezige geluidsgevoelige objecten afneemt of gelijk blijft ten opzichte van de wettelijke toetswaarde. De vaststelling en wijziging van geluidproductieplafonds in combinatie met de maatregelen heeft tot gevolg dat er niet onderzocht hoeft te worden of in de toekomst overschrijding van de binnenwaarde ten gevolge van de rijkswegen kan optreden. Gevelmaatregelen zijn niet aan de orde.

Er zijn na het treffen van maatregelen geen geluidsgevoelige objecten in de toekomstige situatie waar een (verdere) overschrijding optreedt van de maximale waarde van 65 dB. Er hoeft geen overschrijdingsbesluit te worden genomen.

Voor nadere informatie wordt verwezen naar het Deelrapport geluid, dat is bijgevoegd als bijlage 3 bij dit tracébesluit.

4.2 Luchtkwaliteit

Er is onderzoek uitgevoerd om de concentraties luchtverontreinigende stoffen na realisatie van het tracébesluit in combinatie met het 'Tracébesluit 2014' in beeld te brengen.

De maximale concentraties PM_{10} , $PM_{2,5}$ en NO_2 zijn getoetst aan de grenswaarden voor de luchtkwaliteit. De concentraties betreffen de maximale projectbijdragen inclusief de achtergrondconcentraties. Voor de toetsing aan de grenswaarden zijn de berekende concentraties, conform de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007, afgerond op hele microgrammen. In tabel 2 zijn de minimale, maximale en gemiddelde concentraties PM_{10} , $PM_{2,5}$ en NO_2 ter hoogte van de rekenpunten in het onderzoeksgebied samengevat.

		2021			2030		
	Grens- waarde	Mini- mum	Maxi- mum	Gemid- deld	Mini- mum	Maxi- mum	Gemid- deld
Jaargemiddelde concentratie NO_2	40 $\mu g/m^3$	11	34	18	8	25	13
Jaargemiddelde concentratie PM_{10}	40 $\mu g/m^3$	16	20	17	15	19	16
Overschrijdingsdagen grenswaarde daggemiddelde concentratie PM_{10}	35 dagen	6	9	6	6	8	6
Jaargemiddelde concentratie $PM_{2,5}$	25 $\mu g/m^3$	9	11	9	8	10	8

Tabel 2 Minimale, maximale en gemiddelde concentraties PM_{10} , $PM_{2,5}$ en NO_2

Uit de resultaten blijkt dat er in de situatie op basis van voorliggend tracébesluit in 2021 en in 2030 geen overschrijdingen van de grenswaarden plaatsvinden. De berekende maximale waarden liggen onder de grenswaarden.

De maximale concentraties nemen in de toekomst af door dalende achtergrondconcentraties en het schoner worden van het wegverkeer. De hoogste concentraties binnen het onderzoeksgebied zijn berekend ter hoogte van de monden van de overkapte wegedeelten van de N7, omdat hier de emissie van het wegverkeer binnen de overkappingen vrijkomt.

Op de overige rekenpunten binnen het onderzoeksgebied zijn de berekende concentraties (veel) lager. Het gemiddelde van alle rekenpunten binnen het onderzoeksgebied is hierdoor ook lager.

Omdat de berekende waarden onder de grenswaarden liggen, wordt voldaan aan motiveringsgrond a van lid 1 uit artikel 5.16 van de Wet Milieubeheer (het project leidt niet tot overschrijding van de grenswaarden).

Voor nadere informatie wordt verwezen naar het Deelrapport luchtkwaliteit, dat is bijgevoegd als bijlage 4 bij dit tracébesluit.

4.3 Externe veiligheid

Er is nagegaan of de wijzigingen als gevolg van voorliggend tracébesluit van invloed zijn op externe veiligheid (EV).

Ten tijde van het 'Tracébesluit 2014' is externe veiligheid uitgewerkt volgens de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Het Basisnet was nog niet ingevoerd. Dat is inmiddels wel het geval. Aangezien de wijzigingen betrekking hebben op een nieuw besluit, is het overgangsrecht niet van toepassing. De actualisatie voor externe veiligheid is daarom uitgewerkt volgens de nieuwe wetgeving conform Basisnet. Omdat Basisnet nog niet aan de orde was in het 'Tracébesluit 2014' is hierna een toelichting opgenomen over Basisnet. Voor nadere informatie wordt verwezen naar het Deelrapport externe veiligheid.

Basisnet

Per 1 april 2015 geldt nieuwe wet- en regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in relatie tot de omgeving, Basisnet genoemd. De Wet Basisnet is een heel stelsel van wetten en regels die hun oorsprong hebben liggen in verschillende gebieden. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wet van 12 oktober 1995, houdende regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen) de belangrijkste wet. De Wet vervoer gevaarlijke stoffen is aangepast aan het Basisnet. Voor ruimtelijke ordening in relatie tot de transportroutes is het Besluit externe veiligheid transportroutes van belang. Dat besluit is gebaseerd op de Wet ruimtelijke ordening en de Wet milieubeheer. In de Regeling Basisnet staat waar risicoplafonds liggen langs transportroutes en welke regels er gelden voor ruimtelijke ontwikkeling. Voor elk traject worden in Basisnet risicoplafonds vastgesteld die als maximum gelden. De risicoplafonds verschillen per traject.

In tabel 3 zijn de bij de Basisnetwegen behorende gegevens opgenomen voor de voor het project relevante wegvakken. In figuur 3 is te zien waar deze wegvakken liggen (wegvaknummers volgens het Basisnet).

Nr.	Weg / Aanpassing	Wegvak nummer	GF3*	PAG**	PR*** plafond	GR**** plafond	Wegtype
01	A28: Knp. Julianaplein - afrit 36 (Zuidlaren)	D5	1500	Ja	0	48	Snelweg
02	A7: Knp. Drachten - afrit 36 (Groningen West)	Gr1	1500	Nee	0	48	Snelweg
03	A7: afrit 36 (Groningen West) - Knp. Julianaplein	Gr31	1500	Nee	0	48	Snelweg
04	A7: Knp. Julianaplein - Knp. Europaplein	Gr30	1000	Nee	12		Buiten bebouwde kom
05	A7: Knp. Europaplein - afrit 44 (Veendam)	Gr2	1500	Nee	0	48	Snelweg

Tabel 3 Basisnetgegevens

* GF3 = de stofcategorie zeer brandbaar gas

** PAG = plasbrandaandachtsgebied

*** PR = plaatsgebonden risico

**** GR = groepsrisico



Figuur 3 Wegvaknummers volgens Regeling Basisnet

Plaatsgebonden risico

Conform de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten worden de PR (plaatsgebonden risico) plafonds (plaats waar het plaatsgebonden risico maximaal 10^{-6} per jaar is) weergegeven en moet worden aangegeven of er een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen of een verhoging van de ongevalsfrequentie te verwachten is en wat de wijziging inhoudt. Als sprake is van een overschrijding of dreigende overschrijding van de betrokken PR-plafonds, moet het plaatsgebonden risico nader onderzocht worden.

Aangezien er door het project geen toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt verwacht (geen verandering van routekeuzes, geen nieuwe herkomsten of bestemmingen gevaarlijke stoffen), de ongevalsfrequentie voor een deel van het traject afneemt (tussen Julianaplein en Europaplein wijzigt het wegtype van weg buiten de bebouwde kom naar snelweg) en voor de overige delen niet wijzigt, zal er geen overschrijding van het PR-plafond zijn en hoeven er geen berekeningen met RBMII⁴ te worden uitgevoerd voor het plaatsgebonden risico.

Er geldt in de huidige situatie alleen voor het wegvak Gr30 een PR-plafond. Voor GR30 geldt dat het type weg verandert van weg buiten de bebouwde kom naar snelweg. Omdat volgens de vuistregels geldt dat er bij een snelweg met 1000 GF3 per jaar (de hoeveelheid vervoer van brandbaar gas zoals opgenomen in Basisnet

⁴ Dit is het rekenprogramma voor berekeningen aan externe veiligheid.

voor de relevante tracés) geen PR 10^{-6} contour aanwezig is, geldt er dus geen PR-plafond meer voor de hele route.

In de toekomstige situatie is er dus nergens meer sprake van een PR-plafond en liggen er daarom geen objecten binnen de PR 10^{-6} -contour.

Groepsrisico

Conform de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten moeten de GR-plafonds (plaats waar het plaatsgebonden risico maximaal 10^{-7} per jaar is) worden weergegeven. Ook moet worden aangegeven of er een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen of een verhoging van de ongevalsfrequentie te verwachten is en wat de wijziging inhoudt. Als sprake is van een overschrijding of dreigende overschrijding van de betrokken GR-plafonds, moet het groepsrisico nader onderzocht worden.

Aangezien er door het project geen toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt verwacht (geen verandering van routekeuzes, geen nieuwe herkomsten of bestemmingen gevaarlijke stoffen), de ongevalsfrequentie voor een deel van het traject afneemt (tussen Julianaplein en Europaplein wijzigt het wegtype van weg buiten de bebouwde kom naar snelweg) en voor de overige delen niet wijzigt, zal er geen overschrijding van het GR-plafond zijn en hoeven er om deze reden geen berekeningen met RBMII te worden uitgevoerd voor het groepsrisico.

Vanwege verschuivingen van referentiepunten is artikel 7 van de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten van toepassing en dient het groepsrisico nader beschouwd te worden. Omdat uit eerdere studies is gebleken dat het groepsrisico op veel plaatsen boven de 0,1 maal de oriëntatiewaarde ligt, zijn voor het hele gebied waar wijzigingen plaatsvinden (in vergelijking met het 'Tracébesluit 2014') groepsrisicoberekeningen uitgevoerd. Vanaf de grenzen van de wijzigingen is één km extra route meegenomen in de berekeningen. Een samenvatting van de resultaten is weergegeven in tabel 4.

Traject	Autonome situatie	Toekomstige situatie
A7	2,247	0,441
A28	0,242	0,133
Verbindingsbogen A28-A7 oost	1,900	0,229
Verbindingsbogen A28-A7 west	0,493	0,381

Tabel 4 Resultaten groepsrisicoberekeningen

Omdat overal het groepsrisico afneemt, hoeft er geen verantwoording groepsrisico te worden uitgevoerd.

Plasbrandaandachtsgebied (PAG)

Met Basisnet is het Plasbrandaandachtsgebied (PAG) geïntroduceerd. Het PAG is aanwezig langs snelwegen waarover substantiële hoeveelheden brandbare vloeistoffen zoals diesel en benzine worden vervoerd. De effecten van deze stoffen reiken tot de eerste tiental meters naast de weg. Het PAG is de zone van 30 m vanaf de buitenkant van de buitenste rijstrook.

Het plasbrandaandachtsgebied geldt alleen voor de A28. Indien voor de weg waarvan de verbindingsoog aftakt een PAG geldt, geldt die PAG ook (dus 30 m) aan weerszijden van de verbindingsoog (artikel 16 lid 4 Regeling Basisnet). Voor de verbindingsoog van de A28 naar de A7 geldt dus ook een PAG. Zie ook tabel 3. Binnen het PAG bevinden zich twee bestaande objecten. Het betreft een woning en een pand met kantoorfunctie, sportfunctie en overige gebruiksfunctie. Voor

bestaande (beperkt) kwetsbare objecten heeft ligging binnen het PAG geen consequenties. Alleen in geval van nieuwbouw binnen een PAG is een goede motivatie nodig en gelden strengere bouwregels.

Deze objecten zijn niet binnen het PAG komen te liggen door een wijziging ten opzichte van het 'Tracébesluit 2014' dat inmiddels onherroepelijk is. Het ontwerp van de verbindingbogen was al opgenomen in het 'Tracébesluit 2014' en is niet gewijzigd ten opzichte van het 'Tracébesluit 2014'. Tussen het 'Tracébesluit 2014' en het voorliggend tracébesluit is het Basisnet in werking getreden. Wanneer het Basisnet wordt toegepast op het 'Tracébesluit 2014', blijkt dat er twee objecten binnen het PAG liggen. Dit was dus al zo als gevolg van het 'Tracébesluit 2014' en komt niet door een wijziging van voorliggend tracébesluit ten opzichte van het 'Tracébesluit 2014'.

Ten hoogte van de genoemde objecten bevindt zich ook in de toekomstige situatie een geluidsschermband. Dit scherm zorgt ook voor afscherming ingeval van een plasbrand op de zuidelijke ringweg. Bij een calamiteit op de weg kunnen eventuele aanwezigen beide objecten richting het zuiden (van de zuidelijk ringweg af) verlaten.

Monitoring

Volgens het Basisnet dient de Minister van I&M minimaal vijfjaarlijks, en waar nodig eerder of vaker, te monitoren of de in de Regeling Basisnet voor rijkswegen vastgestelde risicoplafonds overschreden (dreigen te) worden. Indien uit deze feitelijk door Rijkswaterstaat uitgevoerde monitoring blijkt dat daarvan sprake is, heeft de minister de plicht te onderzoeken welke maatregelen getroffen kunnen worden om een (dreigende) overschrijding van de risicoplafonds te voorkomen. Alleen in het uiterste geval, als maatregelen echt niet mogelijk zijn, mag de minister een geldend PR-plafonds aanpassen.

Dit mag alleen na voorafgaande consultatie van de Tweede Kamer. Ook GR-plafonds worden alleen in het uiterste geval aangepast. In dat geval is een voorafgaande consultatie van de Tweede Kamer niet noodzakelijk. Wanneer de Minister besluit de nieuwe weg op te nemen in het "Basisnet Weg", kan hij daarbij uitgaan van grotere risicoplafonds dan de berekende PR 10^{-6} en 10^{-7} contouren om toekomstige groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk te maken. In dat geval zullen ook nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten die nieuw in het PR-plafond komen te liggen geamoveerd worden.

Voor een toelichting wordt verwezen naar het Deelrapport externe veiligheid, dat is bijgevoegd als bijlage 5 bij dit tracébesluit.

5 Natuur en bomen

5.1 Natuur

De wijzigingen in voorliggend tracébesluit zijn mogelijk van invloed op natuur. Daarom is nagegaan of dat het geval is. Daarbij is gebruik gemaakt van de actualisatie van het natuuronderzoek van het 'Tracébesluit 2014' die in 2016 is uitgevoerd⁵.

Aanwezige natuurwaarden

Per locatie waar wijzigingen plaatsvinden wordt kort beschreven welke natuurwaarden aanwezig zijn.

- Het Julianaplein fungeert als foerageergebied voor verschillende vleermuissoorten. Verder broeden hier diverse water- en zangvogels waarvan het nest niet jaarrond is beschermd.
- Rond het Europaplein zijn geen op grond van de Wet natuurbescherming beschermde plantensoorten aangetroffen. Wel zijn hier soorten aanwezig die onder de Flora- en faunawet beschermd waren via de verbodsbepalingen. Voor deze soorten geldt de zorgplicht in het kader van de Wet natuurbescherming. Langs de laanbeplanting langs de Lubeckweg ligt een vliegroute voor vleermuizen. Ook foerageren vleermuizen in het plangebied.
- Ten oosten van het Europaplein zijn geen bijzondere natuurwaarden aangetroffen.

Gebiedsbescherming

Wet natuurbescherming: Natura 2000-gebieden

De locaties waar wijzigingen plaatsvinden liggen buiten de begrenzing van Natura 2000-gebieden en de werkzaamheden kunnen via externe werking mogelijk alleen leiden tot een toename aan stikstofdepositie en/of geluidverstoring in omliggende Natura 2000-gebieden zoals het Zuidlaardermeergebied en het Leekstermeergebied. Om de mogelijke effecten als gevolg van stikstofdepositie op daarvoor gevoelige Natura 2000-gebieden in beeld te brengen is in eerste instantie gekeken naar de ligging van voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden (PAS-gebieden) ten opzichte van het plangebied en wegdelen daarbuiten met een verkeersaantrekkende werking > 1.000 motorvoertuigen per etmaal per rijrichting (netwerkeffecten). Uit deze analyse blijkt dat het dichtstbijzijnde voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebied (Drentsche Aa-gebied) op > 8 km afstand ligt van wegdelen waarop als gevolg van het project sprake is van een verkeersaantrekkende werking boven de hiervoor geldende drempelwaarde(n).

Het Natura 2000-gebied Drentsche Aa-gebied en andere PAS-gebieden liggen ruim buiten de afstandsgrenswaarde van drie kilometer voor wegverkeer zoals in de Regeling Wet natuurbescherming is opgenomen. Een aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie wordt daarom voorhand uitgesloten. Berekeningen van de depositiebijdrage van het project in de realisatiefase of gebruiksfase, in het kader van het PAS, zijn daarom ook niet nodig.

Om de effecten van geluid op Natura 2000-gebieden in beeld te brengen zijn geluidberekeningen uitgevoerd. Als maatgevende verstoringscontour is 47 dB(A)

⁵ Actualisatie veldonderzoek Aanpak Ring Zuid Groningen, Sweco, 31 oktober 2016

gehanteerd voor vogels van open gebieden conform Reijnen, Veenbaas en Foppen (1992). Uit de geluidberekeningen blijkt dat de voorgenomen wijzigingen niet leiden tot een extra geluidbelaste oppervlakte in Natura 2000-gebieden.

Natuurnetwerk Nederland

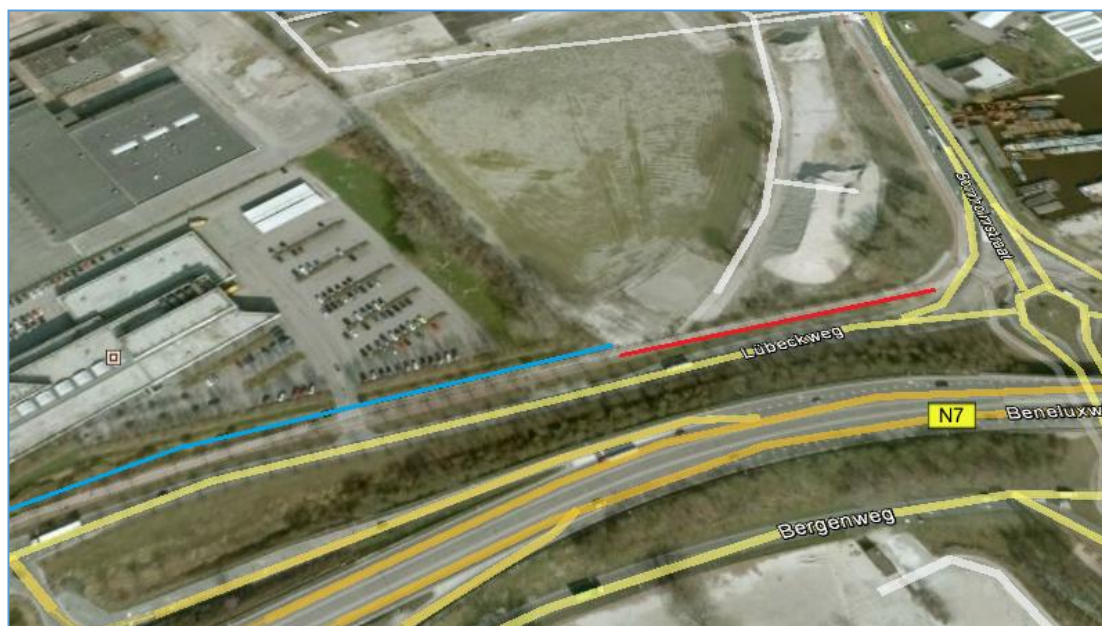
De wijzigingen in de deelgebieden van voorliggend tracébesluit vinden plaats buiten de begrenzing van het Natuurnetwerk Nederland (NNN). Omdat de Omgevingsverordening van de provincie Groningen geen bepalingen over externe werking kent voor het Natuurnetwerk Nederland, is het doorlopen van een nadere beoordeling op grond van de Omgevingsverordening van de provincie Groningen niet aan de orde.

Er zijn geluidberekeningen⁶ uitgevoerd om na te gaan of er sprake is van extra geluidverstooring op gebieden van het Natuurnetwerk Nederland. Uit de geluidberekeningen blijkt dat de voorgenomen wijzigingen niet leiden tot extra geluidverstooring op deze gebieden in vergelijking met het 'Tracébesluit 2014'.

Wet natuurbescherming: soortenbescherming

- De rijlijnen, het ruimtebeslag en het aantal te kappen bomen op het Julianaplein wijzigen niet in vergelijking met het 'Tracébesluit 2014'. De voorgenomen wijzigingen leiden daarom niet tot extra effecten op zwaarder beschermde soorten ten opzichte van het 'Tracébesluit 2014'.
- Bij het Europaplein wordt mogelijk een deel van een bomenrij verwijderd die door enkele exemplaren van de gewone dwergvleermuis wordt gebruikt als vliegroute. Om te voorkomen dat de functionaliteit van deze vliegroute wordt aangetast als deze bomenrij wordt gekapt, zijn mitigerende maatregelen noodzakelijk voor het deel van de vliegroute langs het Bauhaus waarvoor geen naastgelegen groenstructuur resteert (zie figuur 4). Voorafgaand aan het eventueel verwijderen van de betreffende bomen moet een nieuwe bomenrij worden aangeplant die voldoende functioneel is om te kunnen dienen als vervangende vliegroute. Deze bomenrij moet aansluiten op bestaande structuren binnen de vliegroute en de bomen moeten van voldoende omvang zijn om als vliegroute te kunnen dienen. Tijdelijke effecten kunnen eventueel met behulp van geleidende schermen worden voorkomen als het niet mogelijk is om voorafgaand aan het verwijderen van de bomen een nieuwe functionele vliegroute te realiseren. Wanneer tijdig wordt voorzien in de aanleg van een nieuwe functionele vliegroute voor vleermuizen, dan worden geen verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming ten aanzien van de gewone dwergvleermuis overtreden en is geen sprake van een extra effect op de gewone dwergvleermuis ten opzichte van het 'Tracébesluit 2014'.
De voorgenomen wijzigingen rond het Europaplein leiden verder niet tot extra effecten op andere zwaarder beschermde soorten ten opzichte van het 'Tracébesluit 2014'.
- De wijzigingen ten oosten van het Europaplein leiden niet tot extra effecten op zwaarder beschermde soorten ten opzichte van het 'Tracébesluit 2014'.

⁶ Als maatgevende verstoringscontour is eveneens 47 dB(A) gehanteerd voor vogels van open gebieden conform Reijnen, Veenbaas en Foppen (1992).



Figuur 4 Te kappen deel (rode lijn) van een vliegroute van de gewone dwergvleermuis

Ter hoogte van de blauwe lijn worden ook bomen uit deze bomenrij gekapt, maar hier resteert een achterliggende groenstructuur die door de gewone dwergvleermuis kan worden gebruikt.

Conclusies

- *Natura 2000-gebieden*

De voorgenomen wijzigingen vinden plaats buiten de begrenzing van Natura 2000-gebieden en kunnen via externe werking mogelijk alleen leiden tot een toename aan stikstofdepositie en/of geluidverstoring in omliggende Natura 2000-gebieden. Een verslechtering van de kwaliteit van de natuurlijke habitats en/of habitats van soorten in nabijgelegen Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie wordt op voorhand uitgesloten. Een significante verstoring van voor geluid gevoelige soorten in nabijgelegen Natura 2000-gebieden als gevolg van geluidverstoring wordt eveneens uitgesloten.

- *Natuurnetwerk Nederland*

De Omgevingsverordening van de provincie Groningen staat de uitvoerbaarheid van het tracébesluit niet in de weg.

- *Soortenbescherming*

De voorgenomen wijzigingen rond het Julianaplein en ten oosten van het Europaplein leiden in vergelijking met het 'Tracébesluit 2014' niet tot extra effecten op zwaarder beschermde soorten in het kader van de Wet natuurbescherming. De Wet natuurbescherming staat derhalve de uitvoerbaarheid van het tracébesluit niet in de weg.

De voorgenomen wijzigingen rond het Europaplein leiden zonder maatregelen mogelijk tot een extra effect op de vliegroute van de gewone dwergvleermuis langs de bomen aan de Lubeckweg. Om te voorkomen dat verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming worden overtreden, moet voorafgaand aan het verwijderen van de bomen die de vliegroute vormen, een nieuwe bomenrij worden aangeplant die voldoende functioneel is om te kunnen dienen als vervangende vliegroute. Tijdelijke

effecten kunnen eventueel met behulp van geleidende schermen worden voorkomen. Wanneer tijdig wordt voorzien in de aanleg van een nieuwe functionele vliegroute voor vleermuizen, dan staat de Wet natuurbescherming de uitvoerbaarheid van het tracébesluit niet in de weg.

Ten aanzien van andere zwaarder beschermde soorten geldt dat de voorgenomen wijzigingen rond het Europaplein niet tot extra effecten leiden in vergelijking met het 'Tracébesluit 2014'. De Wet natuurbescherming staat derhalve de uitvoerbaarheid van het tracébesluit niet in de weg. Door het tijdig treffen van de genoemde maatregel als sprake is van kap van bomen die een vliegroute voor vleermuizen vormen, is het project vergunbaar.

Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar het Deelrapport natuur dat als bijlage 6 bij dit tracébesluit is gevoegd.

5.2 Bomen

Er is geïnventariseerd of de maatregelen uit voorliggend tracébesluit in vergelijking tot het 'Tracébesluit 2014' leiden tot wijzigingen voor bomen of houtopstanden. De maatregelen bij het Julianaplein hebben geen invloed op de al te kappen bomen en houtopstanden. Bij het Europaplein moeten 12 bomen en 1.172 m² houtopstand extra gekapt worden. Ten oosten van het Europaplein, bij de Osloweg, moet 244 m² extra houtopstand worden gekapt.

In totaal worden 12 bomen en 1.416 m² houtopstand extra verwijderd. Door voorliggend tracébesluit vervalt een deel van de in het 'Tracébesluit 2014' voor groencompensatie bestemde gebieden, omdat de weginrichting bij de aansluiting Europaweg is aangepast. Dit betreft in totaal 1.855 m².

In totaal moet daarom voor 12 bomen en $1.416 + 1.855 = 3.271$ m² houtopstand worden gecompenseerd. Deze compensatie wordt gerealiseerd bij knooppunt Westerbroek ter hoogte van km 204,80 tot km 204,92. In totaal wordt hier 4.482 m² groencompensatie gerealiseerd. Dat is ruim voldoende.

De compensatielocaties zijn op de detailkaarten weergegeven als 'Maatregelvlak natuurmitigatie en -compensatie'.

Voor een toelichting wordt verwezen naar het Validatierapport MER, dat is bijgevoegd als bijlage 7 bij dit tracébesluit.

6 Inpassing, ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie en archeologie

6.1 Inpassing en ruimtelijke kwaliteit

De infrastructurele maatregelen zoals opgenomen in dit tracébesluit hebben mede tot doel de ruimtelijke kwaliteit ter hoogte van de Zuidelijke Ringweg te verbeteren. Door het project wordt de ruimtelijke kwaliteit van het Julianaplein en van de N7 verhoogd door de groenere taluds op het Julianaplein en de bredere middenberm van de N7.

Naast de te nemen infrastructurele maatregelen zoals beschreven in hoofdstuk 2, zijn er geen verdere inpassingsmaatregelen aan de orde in het tracébesluit.

Voor een toelichting wordt verwezen naar het Validatierapport MER, dat is bijgevoegd als bijlage 7 bij dit tracébesluit.

6.2 Cultuurhistorie en archeologie

De oorspronkelijke tracégrenzen van het 'Tracébesluit 2014' wijzigen niet, en er zijn geen relevante nieuwe ontwikkelingen waardoor aanvullend onderzoek niet nodig is.

Cultuurhistorie

In vergelijking met het 'Tracébesluit 2014' zijn er geen wijzigingen die relevant zijn vanuit cultuurhistorisch oogpunt. De aanpassing leidt niet tot verdere maatregelen in het tracébesluit.

Archeologie

De maatregelen in voorliggend tracébesluit zijn beperkt van invloed op de archeologische verwachting.

Bij het Europaplein leidt het tracébesluit in beperkte mate tot extra grondwerkzaamheden ter plaatse van de middelhoge en hoge verwachtingswaarde. Op de overige locaties is geen wijziging aan de orde.

Voorafgaand aan de feitelijke werkzaamheden wordt, zoals ook aangegeven in het 'Tracébesluit 2014', op de betrokken locaties archeologisch vervolgonderzoek uitgevoerd. Waar nodig worden waardevolle objecten opgegraven. De inzichten in de archeologische verwachting en de daaraan gekoppelde aanbeveling voor de onderzoeksmethode zijn in het MER (bijlage bij het 'Tracébesluit 2014') omschreven en dienen als basis voor het verder bepalen van het archeologisch vervolgonderzoek.

Voor een toelichting op de aspecten cultuurhistorie en archeologie wordt verwezen naar het Validatierapport MER, dat is bijgevoegd als bijlage 7 bij dit tracébesluit.

7 Bodem en water

7.1 Bodem

De oorspronkelijke tracégrenzen van het 'Tracébesluit 2014' wijzigen niet, en er zijn geen relevante nieuwe ontwikkelingen waardoor aanvullend onderzoek niet nodig is. In vergelijking met het 'Tracébesluit 2014' leidt voorliggend tracébesluit niet of nauwelijks tot relevante wijzigingen t.a.v. bodemkwaliteit.

Voor een toelichting wordt verwezen naar het Validatierapport MER, dat is bijgevoegd als bijlage 7 bij dit tracébesluit.

7.2 Water

De maatregelen uit voorliggend tracébesluit leiden in vergelijking tot het 'Tracébesluit 2014' beperkt tot wijzigingen voor de waterhuishouding.

De wijziging rond het Julianaplein is niet van invloed op het grond- en oppervlakte watersysteem.

De wijzigingen aan het Europaplein vinden bovengronds plaats en zijn daardoor niet van invloed op het grondwatersysteem. Er is wel effect voor het oppervlaktewater doordat per saldo het verhard oppervlak toeneemt door de realisatie van een extra afrit en extra toerit. Het gaat in totaal om 4.095 m² extra verhard oppervlak. Dit moet voor 10% worden gecompenseerd worden in de vorm van nieuw wateroppervlak, dat is 410 m². In het 'Tracébesluit 2014' is een overschot van 2.600 m² aan watercompensatie opgenomen. Het 'Tracébesluit 2014' voorziet dus al in de compensatie van de extra 410 m². Er zijn daarom geen effecten op de waterhuishouding; aanvullende maatregelen zijn niet nodig.

De wijziging ten oosten van het Europaplein is niet van invloed op het grond- en oppervlakte watersysteem.

Voor een toelichting wordt verwezen naar het Validatierapport MER, dat is bijgevoegd als bijlage 7 bij dit tracébesluit.

8 Relevante zaken na vaststelling van het tracébesluit

8.1 Bestemmingsplan en vergunningverlening

Bestemmingsplan

Het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017 geldt als een omgevingsvergunning waarbij ten behoeve van een project van nationaal belang met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan of beheersverordening wordt afgeweken. Dit tracébesluit werkt daardoor rechtstreeks door in het ruimtelijke beleid van de betrokken gemeenten. De gemeenteraden van de betrokken gemeenten zijn verplicht om binnen een jaar nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden, het bestemmingsplan, of de beheersverordening in overeenstemming met het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017 vast te stellen of te herzien. Zolang het bestemmingsplan niet is aangepast aan het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017, is het gemeentebestuur verplicht aan degenen die inzage verlangen in het bestemmingsplan, tevens inzage te verlenen in het vastgestelde Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017.

Voor het gebied dat is begrepen in het tracébesluit geldt het tracébesluit als voorbereidingsbesluit, zoals bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening. Hierdoor wordt voorbereidingsbescherming gegeven voor het gebied van het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017.

Vergunningverlening

Voor de uitvoering van het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017 zijn verschillende vergunningen en ontheffingen nodig. De voorbereiding hiervan wordt gecoördineerd door de minister van Infrastructuur en milieu conform artikel 20 van de Tracéwet.

8.2 Grondverwerving en onteigening

De geplande aanpassing van de A7/N7 past geheel binnen de grenzen van het 'Tracébesluit 2014'. Er is dus aanvullend op deze tracébesluiten geen sprake van grondverwerving of onteigening.

8.3 Maatregelen tijdens de bouw- en aanlegfase

Hinder voor omwonenden

Uitvoering van het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017 kan hinder tot gevolg hebben voor zowel omwonenden als weggebruikers. Het werk kan niet ongemerkt worden uitgevoerd. De mogelijke vormen van hinder die kunnen optreden zijn:

- geluid- en trillinghinder;
- stofhinder;
- lichthinder;
- (verkeers-)onveiligheid;
- veranderingen in de grondwaterstand;
- verminderde bereikbaarheid;
- overlast van bouwverkeer;
- tijdelijke afsluiting van nutsvoorzieningen.

Het streven is hinder en de beleving ervan zoveel mogelijk te voorkomen en te beperken. Bij infrastructuurprojecten zoals de aanpassing van de A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017 is enige hinder echter onvermijdelijk. Getracht wordt om de werkzaamheden zoveel mogelijk op en vanaf de bouwterreinen te laten plaatsvinden. De afwegingen met betrekking tot aanvaardbare hinder komen in de besluitvorming rondom omgevings- en APV-vergunningen aan de orde.

Maatregelen die eventuele hinder voor omwonenden kunnen beperken, zijn onder meer het nathouden van het bouw- en werkterrein (tegen verstuing op droge dagen), het direct herstellen en schoonmaken van wegen die ook door het bouwverkeer worden gebruikt en het beperken van de geluidsoverlast door bouwactiviteiten in geluidsgevoelige gebieden zorgvuldig te plannen.

Hinder voor weggebruikers

Ook de weggebruiker kan hinder ondervinden van de realisatie van het project, zoals:

- tijdelijke afsluiting van rijstroken, rijbanen en op- en afritten;
- snelheidsbeperkingen voor het verkeer;
- versmalde rijstroken (beperking van de doorstroming);
- plaatsing van (tijdelijke) verkeersmaatregelen.

Om de hinder tijdens de uitvoering ook voor de weggebruiker te beperken, bieden de hoofdrijbanen van A7/N7 zoveel mogelijk de huidige functionaliteit, met uitzondering van bijzondere omstandigheden. Voor korte perioden (zoveel mogelijk in de verkeersluwe uren) is slechts een beperkt aantal rijstroken per richting voor de weggebruiker beschikbaar. Dan worden omleidingen ingesteld.

Bij de keuze van de verschillende tijdelijke maatregelen, waaronder het nemen van verkeersmaatregelen, worden de belangen van de weggebruikers nadrukkelijk meegenomen. Zo nodig wordt daarover overleg worden gevoerd met het lokale bestuur, hulpdiensten en andere belanghebbenden. Het uitvoeren van incidentmanagement tijdens de uitvoering wordt gewaarborgd.

Tijdelijke maatregelen en voorzieningen

Op de gronden binnen de begrenzing van het tracébesluit kunnen tijdelijke maatregelen en voorzieningen in verband met de uitvoering van dit tracébesluit worden uitgevoerd zoals bouwterreinen. Onder tijdelijke maatregelen en voorzieningen worden verstaan:

- opslag en gebruik van materieel en materiaal, werkplaatsen, bouwketen en parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers;
- laad- en losplaatsen en grond-, zand- en slibdepots;
- de aanleg van verhardingen en andere infrastructurele werken, energievoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen en afrasteringen;
- bouwzones ter weersijden van het nieuwe tracé ten behoeve van de werkzaamheden.

Binnen de grenzen van het tracébesluit is een aantal terreinen specifiek aangeduid die beschikbaar zijn voor tijdelijke maatregelen en voorzieningen, zoals werkterreinen. Deze terreinen krijgen na uitvoering van de werkzaamheden hun oorspronkelijke bestemming terug, zoals deze golden voor de datum van het inwerkingtreden van het tracébesluit, of krijgen een specifieke bestemming zoals aangegeven in het tracébesluit.

Gronddepots

Tijdens de uitvoering van de capaciteitsuitbreiding op de A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017 wordt de vrijkomende grond zo veel mogelijk direct naar de definitieve locatie gebracht. Soms is het echter niet mogelijk of wenselijk de grond direct naar deze definitieve plaats te brengen. De grond moet dan tijdelijk opgeslagen worden. Hiervoor zijn gronddepots nodig. Deze gronddepots zullen zoveel mogelijk binnen de grenzen van het tracébesluit liggen en kunnen ook als werkterrein worden gebruikt. De ligging van de gronddepots wordt uiteindelijk in de voorbereiding op de realisatie bepaald.

8.4 Nadeelcompensatie

Indien een belanghebbende ten gevolge van het tracébesluit schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, kent de minister van Infrastructuur en Milieu, op grond van artikel 22, eerste lid van de Tracéwet, op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe. Ter invulling van het gestelde in artikel 22 eerste lid van de Tracéwet, is ter zake de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Milieu 2014' van toepassing, met uitzondering van artikel 2 eerste lid van voornoemde regeling. Voor kabels en leidingen is de Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatswerken en spoorwerken 1999 dan wel hoofdstuk 5 van de Telecommunicatiewet, en de overeenkomst inzake verleggingen van kabels en leidingen buiten beheersgebied tussen de minister van Infrastructuur en Milieu en Energiened, VELIN en VEWIN, van toepassing.

Een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder in behandeling genomen dan nadat het tracébesluit is vastgesteld. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden.

Ondanks getroffen voorzorgsmaatregelen kan tijdens de bouwwerkzaamheden schade ontstaan aan gebouwen en gewassen in de omgeving. Bijvoorbeeld scheuren in muren als gevolg van heiwerkzaamheden of verdroging van gewassen door grondwaterstandverlaging. Op het moment dat sprake is van schade veroorzaakt door de bouwwerkzaamheden, kan een verzoek tot schadevergoeding worden ingediend. Schadeverzoeken dienen bij Rijkswaterstaat te worden ingediend. Schade wordt vastgesteld op basis van vooraf opgestelde opnamerapporten. Dit rapport is voor inzage beschikbaar en wordt ook bij een notaris gedeponneerd.

8.5 Crisis – en herstelwet

Als gevolg van de Crisis- en herstelwet kunnen decentrale overheden geen beroep instellen tegen het tracébesluit en moeten belanghebbenden direct in hun beroepschrift aangeven welke bezwaren zij tegen het besluit hebben. Anders wordt het beroep niet ontvankelijk verklaard. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen bovendien geen nieuwe bezwaren meer worden aangevoerd. Belanghebbenden dienen in het beroepschrift te vermelden dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

9 Verdere procedure

In dit hoofdstuk is beschreven hoe de verdere procedure eruit ziet.

Vaststelling tracébesluit

Mede aan de hand van binnengekomen zienswijzen op het ontwerp-tracébesluit heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het definitieve tracébesluit vastgesteld. De beroepstermijn vangt aan na terinzagelegging van het tracébesluit. De minister van Infrastructuur en Milieu zendt het tracébesluit toe aan de betrokken bestuursorganen.

Instellen beroep

Belanghebbenden die op het ontwerp-tracébesluit een zienswijze hebben ingediend, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij daarop geen zienswijze naar voren hebben gebracht, hebben de mogelijkheid om binnen zes weken na de dag waarop het tracébesluit ter inzage is gelegd, beroep in te stellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze bestuursrechter beslist als enige en hoogste instantie over eventuele beroepen.

Als gevolg van de Crisis- en herstelwet kunnen decentrale overheden geen beroep instellen tegen het tracébesluit en moeten belanghebbenden direct in hun beroepschrift aangeven welke bezwaren zij tegen het besluit hebben. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen geen nieuwe bezwaren meer worden aangevoerd.

Data en beslismomenten

De verwachte data en beslismomenten voor de besluitvormingsprocedure van de A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017 zijn in tabel 5 aangegeven.

Tabel 5 Verdere procedure

Datum	Beslismoment
September - oktober 2017	Bekendmaking en terinzagelegging tracébesluit gedurende zes weken (= beroepstermijn)
2016 – 2021	Uitvoering van de werkzaamheden aan de A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen ⁷
2019 - 2021	Openstelling A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen

⁷ De data voor uitvoering van de werkzaamheden en openstelling betreffen het gehele project Zuidelijke Ringweg Groningen.

Bijlagen⁸ bij het tracébesluit

Bijlage 1: Verkeer
Bijlage 2a: Verkeersveiligheid
Bijlage 2b: Verkeersveiligheidsaudit
Bijlage 3: Geluid
Bijlage 4: Lucht
Bijlage 5: Externe Veiligheid
Bijlage 6: Natuur
Bijlage 7: Validatierapport MER
Bijlage 8: Nota van Antwoord

⁸ Bijlagen 1 tot en met 7 zijn inhoudelijk niet gewijzigd t.o.v. de versie die bij het ontwerp-tracébesluit ter inzage heeft gelegen.



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Nota van Antwoord

Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017

Datum	
Status	definitief

Colofon

Uitgegeven door	Projectbureau Aanpak Ring Zuid
Informatie	
Telefoon	
Fax	
Uitgevoerd door	
Opmaak	
Datum	
Status	definitief
Versienummer	

Inhoud

Inleiding—6

**1 Inspraakprocedure Ontwerp-Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg
 Groningen, fase 2, Wijziging 2017—8**

1.1 Aard en aantal zienswijzen—8

1.2 Beantwoording zienswijzen—8

1.3 Vervolg—8

2 Meer informatie—9

3 Beantwoording van de zienswijzen—10

A Gevolgen toename verkeer op de Europaweg—10

B. Overlast tijdens de bouw—14

C. Bomen—14

D. Water—15

E. Zichtbaarheid reclamemast—15

Bijlage 1 Schematisch overzicht reacties—17

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

Voor de ombouw van de zuidelijke ringweg heeft de minister van Infrastructuur en Milieu op 29 september 2014 het Tracébesluit (TB) vastgesteld, waarin het nieuwe tracé van de ringweg en de inpassing daarvan worden beschreven (Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2). Bij het TB hoort een Milieueffectrapport (MER). Tegen het TB zijn destijds 15 beroepen ingediend. De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft in een tussenuitspraak op 16 september 2015 de minister van Infrastructuur en Milieu opgedragen een aantal gebreken in het Tracébesluit van 29 september 2014 te herstellen en zo nodig het besluit te wijzigen. Daartoe is het Tracébesluit (wijziging 2016) vastgesteld, met bijbehorende kaarten en Toelichting. Op basis hiervan heeft de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State in een einduitspraak op 19 oktober 2016 bepaald dat het project 'Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2' kan worden uitgevoerd.

Optimalisaties

Naast de maatregelen in het Tracébesluit 2014 bestaat breed de wens om het ontwerp op onderdelen te optimaliseren. Deze optimalisaties betreffen een groen Julianaplein, een volledige aansluiting Europaplein en een fietstunnel bij het Zuiderplantsoen. Deze optimalisaties zijn wensen, die gerealiseerd kunnen worden als hiervoor voldoende budget beschikbaar is. Omdat er ten tijde van het Tracébesluit 2014 nog geen zicht was op voldoende budget, zijn deze optimalisaties hierin niet meegenomen. Bij de aanbesteding van het project Zuidelijke Ringweg Groningen zijn de optimalisaties in de uitvraag voor de realisatie opgenomen. Na de aanbestedingsfase bleken de optimalisaties inpasbaar te zijn binnen het beschikbare budget. Dat betekent dat er financiële ruimte is om de optimalisaties te realiseren.

Wijziging Tracébesluit 2017

Met het Ontwerp-Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017 (WOTB) worden de optimalisaties van het Julianaplein en de gehele aansluiting Europaplein planologisch mogelijk gemaakt. De fietstunnel bij het Zuiderplantsoen wordt planologisch geregeld via een omgevingsvergunning. Bij het Julianaplein gaat het om een aanpassing door een andere configuratie en ontwerp van de kunstwerken en inpassing van meer groen voor de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing van het plein in de omgeving. Het Julianaplein wordt op deze manier stedenbouwkundig beter ingepast in de omgeving. De vormgeving van een groen en overzichtelijk knooppunt sluit aan bij de gewenste uitstraling van het Julianaplein als passende entree voor de stad Groningen.

Het volledig maken van de aansluiting N7 op de Europaweg is van belang uit verkeerskundig oogpunt. Door een volledige aansluiting verbetert de doorstroming en bereikbaarheid in vergelijking met een situatie zonder volledige aansluiting. Dat geldt niet alleen voor het Europaplein zelf, maar ook voor de aansluitende wegvakken.

Daarnaast verhoogt een volledige aansluiting de robuustheid van het wegennetwerk.

In de wijziging op het TB 2014 wordt ook nog een andere optimalisatie meegenomen, namelijk het verschuiven van de wegassen van een deel van de zuidelijke rijbaan van de N7 ten oosten van de Europaweg, zodat ook hier een bredere middenberm ontstaat voor de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing.

Nota van Antwoord en zienswijzenprocedure

Van 30 maart tot en met 10 mei 2017 konden belanghebbenden en geïnteresseerden tijdens de zienswijzenprocedure hun mening geven over de wijziging. Voor u ligt de Nota van Antwoord als reactie op het Ontwerp-Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017. In deze nota geeft de minister van Infrastructuur en Milieu (I&M) aan hoe zij is omgegaan met de binnengekomen zienswijzen op het WOTB. De nota van antwoord is voorbereid door de stuurgroep Aanpak Ring Zuid. Deze stuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van Rijk, Provincie Groningen en Gemeente Groningen.

1 **Inspiraakprocedure Ontwerp-Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017**

1.1 Aard en aantal zienswijzen

Op het Ontwerp Tracébesluit A7-N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017 kwamen in totaal 26 zienswijzen binnen. Deze reacties zijn ingediend door 46 personen en organisaties. Van de 26 reacties zijn 24 zienswijzen afkomstig van particulieren, 1 bedrijf en 1 van een belangenorganisatie.

1.2 Beantwoording zienswijzen

De minister van Infrastructuur en Milieu heeft antwoord gegeven op de binnengekomen zienswijzen, in nauw overleg met de Provincie en de Gemeente Groningen. De reactie staat 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. Dit nummer is per brief toegezonden door het Platform Participatie. In bijlage 1 van deze Nota van Antwoord treft u een schematisch overzicht aan, waarin alle reacties per thema terug zijn te vinden. Aan de hand van het toegezonden nummer en dit schema kan elke inspreker de antwoorden op zijn zienswijze terugvinden.

1.3 Vervolg

De minister van I&M heeft nu het Tracébesluit (TB), wijziging 2017 vastgesteld. Tegen dit TB hebben de insprekers de mogelijkheid om in beroep te gaan. In de beroepsclausule van het TB staat meer informatie over de beroepsprocedure.

2 Meer informatie

Heeft u vragen over de gevolgde procedure? Dan kunt u bellen met het Platform Participatie, via (070) 456 96 00. U kunt ook kijken op de website www.platformparticipatie.nl.

Heeft u inhoudelijke vragen over het project A7/N7 Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2? Kijkt u dan op website 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

3 Beantwoording van de zienswijzen

In dit hoofdstuk zijn alle binnengekomen zienswijzen opgenomen. Deze zijn geordend per thema. Bij de beantwoording zijn de zienswijzen zo veel mogelijk geclusterd. Per antwoord is vermeld welke zienswijzen hierop betrekking hebben. De nummers van de zienswijzen zijn toegekend door het PP. De indieners hebben dit nummer per brief van het PP ontvangen.

A Gevolgen toename verkeer op de Europaweg

Zienswijze: 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26.

Insprekers geven aan dat de volledige aansluiting in het Ontwerp Wijzigingstracébesluit 2017 (WOTB 2017) weliswaar een aantal voordelen heeft, zoals logischer routes, betere bereikbaarheid van de stad en meer gebruik van de ringweg, maar een flinke toename van het verkeer op de Europaweg een nadelig effect is. In het Tracébesluit 2014 (TB 2014) neemt de hoeveelheid verkeer op de Europaweg toe met 5.000 motorvoertuigen per etmaal ten opzichte van de referentiesituatie (de situatie zonder ombouw van de zuidelijke ringweg). Als gevolg van het WOTB 2017 komen daar nog eens 5.000 motorvoertuigen per etmaal bij. Insprekers maken zich zorgen over wat de toename van het verkeer voor de bewoners van de Barkmolenstraat betekent. In de zienswijzen worden vier zorgpunten benoemd.

Zorgpunt 1 – Capaciteit van de Europaweg

Insprekers geven aan dat de Europaweg in de huidige situatie al een behoorlijk knelpunt is. Op een groot aantal dagen staat het verkeer stil tussen het kruispunt Griffeweg/Europaweg en de toerit naar de ringweg richting Drachten/Assen. Vaak blokkeert stilstaand verkeer het kruispunt Griffeweg/Europaweg volledig, waardoor ook andere wegen zoals de Griffeweg en de Sontweg vol lopen. Hoewel er in de WOTB 2017-situatie geen kruisend verkeer meer is vanaf bijvoorbeeld de Lübeckweg, verwachten insprekers dat het verkeerslicht bij de toerit van de Europaweg naar de ringweg een knelpunt blijft. Met het WOTB 2017 wordt de toch al krappe capaciteit van de Europaweg extra belast met verkeer dat vanaf de Europaweg de ringweg oprijdt richting het oosten.

Insprekers doen de suggestie om de doorstroming op de Europaweg te verbeteren door de rijstrookindeling op de Europaweg te wijzigen. In het voorstel van insprekers krijgt het verkeer rechtsaf naar de toerit op de ringweg de mogelijkheid om voor te sorteren op twee rijstroken. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor rechtsaf slaand verkeer richting Drachten/Assen.

Daarnaast doen insprekers het voorstel om verkeer vanaf het UMCG en de Griffeweg richting het 'oosten' via dynamische routepanelen van reistijdinformatie te voorzien. Op deze manier kan verkeer via alternatieve routes worden geleid (met name Sontweg/Sontbrug) met als doel de Europaweg tussen de Griffeweg en de zuidelijke ringweg niet te overbelasten.

Het klopt dat de aansluiting Europaweg in de huidige situatie en ook in referentiesituatie (de situatie zonder project) een knelpunt is. In het TB 2014 zijn daarom reeds een aantal maatregelen getroffen om dit knelpunt op te lossen:

- Bij het bedrijventerrein Zuidoost wordt een volledige aansluiting op de zuidelijke ringweg gerealiseerd. Verkeer van en naar dit bedrijventerrein hoeft daardoor geen gebruik meer te maken van de aansluitingen bij de Europaweg (Lübeckweg en Bergenweg).

- Verkeer van en naar de Bornholmstraat krijgt een eigen toe- en afrit op de ringweg en dit verkeer kruist daardoor niet meer de Europaweg.

Door deze maatregelen ontstaat er meer capaciteit bij de verkeerslichten op de Europaweg. In het WOTB 2017 wordt deze capaciteit weer deels benut door de volledige aansluiting. Bij de volledige aansluiting krijgt ook het verkeer van en naar het oosten een aansluiting op de ringweg vanaf de Europaweg. Uit verkeersonderzoek blijkt dat ondanks het feit dat het daardoor drukker wordt dan in de TB 2014 situatie, de kruispunten bij de Europaweg dit verkeer gemakkelijk kunnen verwerken. Met de maatregelen uit het TB 2014 is de doorstroming al voldoende geborgd. Daarom is het bij het realiseren van de volledige aansluiting niet noodzakelijk om verdere aanpassingen aan de Europaweg uit te voeren.

Zorgpunt 2 – Verkeer van 'de kantoren' over de ventweg naar de Griffeweg

In de kantoorgebouwen op het Europark-Noord werken volgens insprekers veel mensen die met de auto naar het werk gaan. Door het wegvallen van de aansluiting Oosterpoort moet dit verkeer een andere route naar de ringweg nemen. De voorkeursroute is de route via de Boumaboulevard, maar dat wordt niet afgedwongen. De route via de parallelweg tussen de Barkmolenstraat en de Europaweg blijft bestaan.

Insprekers willen voorkomen dat veel verkeer van de kantoren over deze parallelweg gaat rijden richting de ringweg en het centrum. Insprekers willen ook voorkomen dat deze route gebruikt gaat worden als sluiptroute vanaf de scholen, kantoren en winkels op de Boumaboulevard richting de Griffeweg om zo binnendoor richting centrum dan wel UMCG te gaan. Insprekers stellen daarom voor om de parallelweg af te sluiten voor autoverkeer en enkel als fietsroute aan te houden.

Als gevolg van het WOTB 2017 treedt er ten opzichte van het TB 2014 geen wijziging op voor het bestemmingsverkeer van en naar Europapark Noord. In verband met de veiligheid en toegankelijkheid is het belangrijk dat het bedrijventerrein Europapark-Noord van meerdere kanten benaderbaar blijft. Dus ook via de parallelweg tussen de Barkmolenstraat en de Europaweg. Om die reden kan het voorstel om de parallelweg af te sluiten voor autoverkeer geen doorgang vinden.

De aansluiting Oosterpoort vervalt. Dat is vastgelegd in het TB 2014. Uit verkeersberekeningen blijkt dat als gevolg van dat besluit de totale hoeveelheid verkeer op de parallelweg naast de Europaweg gelijk blijft. Enerzijds is er een afname van het verkeer vanuit de Barkmolenstraat en Griffeweg als gevolg van het verdwijnen van de aansluiting Oosterpoort op de zuidelijke ringweg. Aan de andere kant leidt het verdwijnen van deze aansluiting tot een toename van verkeer tussen Europapark-Noord en de Griffeweg. Per saldo blijft de hoeveelheid verkeer gelijk.

Doordat de doorstroming op de Europaweg zal verbeteren ten opzichte van de huidige situatie is het overigens ook niet de verwachting dat sluiptverkeer gebruik zal maken van de parallelweg.

Zorgpunt 3 – Luchtkwaliteit

Insprekers geven aan dat uit de bij het WOTB 2017 gepresenteerde resultaten blijkt dat in 2030 de luchtkwaliteit niet of nauwelijks verslechtert ten opzichte van de huidige situatie dan wel van de situatie met het TB 2014. Insprekers hebben hier twijfels bij en maken zich toch zorgen over de gevolgen voor hun gezondheid. Zij vragen om een goede nulmeting van de luchtkwaliteit. Ook geven zij aan dat het nog geen 2030 is en dat het fijn zou zijn als de luchtkwaliteit ook in de tussenliggende jaren goed blijft of verbetert.

Insprekers vragen Aanpak Ring Zuid daaraan een positieve bijdrage te leveren door in overleg te blijven met de Gemeente Groningen en aan te dringen op het verbeteren van de groenstrook tussen de Europaweg en de Barkmolenstraat. Insprekers denken daarbij bijvoorbeeld aan het verhogen en verlengen van de huidige 'bult' en beplanten van deze bult met bomen.

Ook het afsluiten van de parallelweg tussen de Barkmolenstraat en de Europaweg voor autoverkeer (zie de suggestie bij zorgpunt 2) kan daar een bijdrage aan leveren. De parallelweg hoeft dan namelijk minder breed te zijn en de vrijgekomen ruimte kan gebruikt worden voor maatregelen om de Barkmolenstraat langdurig goed leefbaar te houden.

Wat betreft de luchtkwaliteit in het algemeen geldt dat deze in de afgelopen jaren in Nederland aanzienlijk is verbeterd. Industrie, landbouw en verkeer stoten steeds minder verontreinigende stoffen uit. Strengere emissie-eisen voor het verkeer zorgen ervoor dat nieuwe voertuigen steeds schoner worden. Doordat er steeds meer nieuwe auto's op de weg komen, wordt het verkeer schoner. De meetresultaten van het Landelijke Meetnet Luchtkwaliteit (in beheer van het Rijksinstituut voor Gezondheid en Milieu (RIVM)) bevestigen dat de luchtverontreiniging daalt. Het is de verwachting dat deze trend zich de komende jaren doorzet. Zie o.a. de 'Grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland : Rapportage 2016' van het RIVM¹

Wat betreft de situatie bij de zuidelijke ringweg geldt dat overal rond de zuidelijke ringweg de luchtkwaliteit nu en in de toekomst ruimschoots voldoet aan de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijnstof. Dat is ook na de ombouw van de zuidelijke ringweg (TB 2014 en WOTB 2017) het geval. Uit het onderzoek blijkt dat de kwaliteit van de lucht rondom de zuidelijke ringweg in de toekomst beter is dan in de huidige situatie. Dit komt door de continue verbetering van de luchtkwaliteit zoals hierboven beschreven. Uit het onderzoek blijkt dat er niet of nauwelijks een verschil is tussen een situatie met en zonder ombouw van de zuidelijke ringweg. Meer informatie is te vinden in bijlage 4 Deelrapport Lucht van het Milieueffectrapport bij het TB 2014 en bijlage 4 Onderzoek Luchtkwaliteit bij het WOTB 2017.

Bij de onderzoeken naar luchtkwaliteit gaat het om het beoordelen van de toekomstige situatie. Omdat de toekomstige situatie niet is te meten worden hiervoor berekeningen gemaakt, volgens nauwkeurig omschreven rekenmodellen. Om de beoordeling van de resultaten niet te laten beïnvloeden door verschillen in uitkomsten van berekeningen en van metingen, wordt daarom ook de huidige situatie berekend en niet gemeten. Dit is de gebruikelijke en beproefde werkwijze waarmee besluitvorming rondom aanpassingen of aanleg van nieuwe Rijkswegen wordt onderbouwd.

Om de modellen goed up-to-date te houden worden voor zowel lucht als geluid de resultaten zo nodig in de modellen verwerkt.

In het WOTB 2017 wordt een volledige aansluiting bij de Europaweg voorgesteld. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek dat daarvoor is uitgevoerd is blijkt dat er geen significante verschillen zijn ten opzichte van het TB 2014.

De gemeente is verantwoordelijk voor de invulling van de groenstrook tussen de Barkmolenstraat en de Europaweg. Dit gebied valt buiten het de scope van het project ARZ. Wel hebben wij de suggestie van de insprekers over de inrichting van deze groenstrook meegegeven aan de gemeente.

Op het voorstel om de parallelweg tussen de Barkmolenstraat en de Europaweg af te sluiten voor autoverkeer zijn we hiervoor al ingegaan. Als gevolg van het WOTB 2017 treedt er ten opzichte van het TB 2014 geen wijziging op voor het bestemmingsverkeer van en naar Europapark -Noord. In verband met de veiligheid en toegankelijkheid is het belangrijk dat het bedrijventerrein Europapark-Noord van meerdere kanten benaderbaar blijft. Dus ook via de parallelweg tussen de Barkmolenstraat en de Europaweg. Om die reden kan het voorstel om de parallelweg af te sluiten voor autoverkeer niet worden uitgevoerd.

Zorgpunt 4 – Geluid

¹http://www.rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Wetenschappelijk/Rapporten/2016/juli/Grootschalige_concentratie_en_depositiekaarten_Nederland_Rapportage_2016

Insprekers geven aan dat het verkeersgeluid toeneemt door de verwachte toename van het verkeer op de Europaweg (10.000 motorvoertuigen extra ten opzichte van de referentiesituatie). ARZ wil dit compenseren door stiller asfalt, waardoor een maximale toename van 1.5dB wordt voorspeld voor de Barkmolenstraat. Insprekers vragen om een nulmeting van geluid, om te kunnen controleren of de verwachte uitkomsten op basis van de model berekeningen wel kloppen.

Insprekers wijzen er op dat het bouwen van de woningen in de Meeuwen (Barkmolenstraat) destijds is toegestaan onder de voorwaarde dat er een rij kantoren zou worden gebouwd die als afscherming zouden dienen. Volgens de insprekers komen de geplande kantoren er echter niet, gezien de bestemmingsplanwijziging die de gemeente in voorbereiding heeft. Het betreft een wijziging van de kantoorbestemming in woonbestemming. Dat betekent dat de gemeente niet voldoet aan de voorwaarden die destijds zijn gesteld.

Insprekers zijn van mening dat ARZ zich moet inspannen om – samen met de gemeente – met een beter plan te komen om het extra geluid op te vangen en ook om de situatie zo te maken dat aan de destijds gestelde voorwaarden wordt voldaan. Zij menen dat ARZ zich nu verschuilt achter de modellen die precies zo uitkomen dat aan een theoretische norm wordt voldoen. Insprekers vinden het niet terecht dat er naar de gemeente wordt verwezen.

Insprekers vragen daarnaast om maatregelen om geluidsoverlast van optrekkend en stoppend verkeer door filevorming, snel rijdend verkeer en zwaar verkeer op de Europaweg tegen te gaan.

In het akoestisch onderzoek voor het WOTB 2017 is onderzocht of de geluidsbelasting aanleiding is om extra maatregelen te nemen. In de eerste plaats is gekeken naar de geluidsbelasting als gevolg van fysieke wijzigingen aan de zuidelijke ringweg zelf. Daarbij is gestreefd naar een 'stand still' ten opzichte van het TB 2014. Dit betekent dat de situatie van het TB 2014 ten gevolge van deze wijziging niet mag verslechteren en dat de geluidsniveaus uit dat TB niet of zo min mogelijk worden overschreden. Op basis van dit onderzoek is in het WOTB 2017 de maatregel extra stil asfalt op de zuidelijke ringweg opgenomen. Dit zorgt in de Barkmolenstraat voor een afname van geluid. Daarmee wordt recht gedaan aan verwachtingen die zijn gewekt met het TB 2014. Tevens wordt daarmee voorkomen dat door het opdelen van de procedure in kleine stapjes een in totaliteit ongunstiger geluidssituatie ontstaat.

Het klopt dat als gevolg van de volledige aansluiting extra verkeer wordt berekend op de Europaweg in het gedeelte tussen de Griffeweg en de N7. Zoals hiervoor is aangegeven betreft het 5.000 mvt/etm meer (totaal 37.500) dan in het TB 2014 was voorspeld (totaal 32.500) en 10.000 meer dan in de referentiesituatie (totaal 27.500). Ten opzichte van de referentiesituatie, is er dus circa 36% toename van het aantal motorvoertuigen. Dit staat gelijk aan iets meer dan 1dB. Dergelijke toename vormt geen aanleiding voor het overwegen van aanvullende maatregelen.

Bij de onderzoeken naar geluidsbelasting gaat het om het beoordelen van de toekomstige situatie. Omdat die niet is te meten worden hiervoor berekeningen gemaakt, volgens nauwkeurig omschreven rekenmodellen. Ook de huidige situatie wordt berekend. Dit is de gebruikelijke en beproefde werkwijze waarmee besluitvorming rondom aanpassingen of aanleg van nieuwe Rijkswegen wordt onderbouwd. Om de modellen goed up-to-date te houden worden voor zowel lucht als geluid de resultaten zo nodig in de modellen verwerkt. Na oplevering zal de beheerder in het kader van de wettelijke monitoringsplicht jaarlijks de geluidproductie berekenen.

De invulling van het gebied De Meeuwen (Barkmolenstraat) en het voldoen aan de voorwaarden die daarbij zijn gesteld ten aanzien van geluid zijn en blijven de verantwoordelijkheid van de gemeente. Ten tijde van het TB 2014 lag op de plaats waar de kantoren zouden worden gebouwd nog geen woonbestemming. Daarom was er in het kader van het WTB geen aanleiding om deze bestemmingen in het AO te btrekken. Wanneer de gemeente met de bestemmingsplanwijziging alsnog de

bestemming wonen op die locatie wil leggen, dan zal de gemeente moeten toetsen aan de geluidsnormen en daarbij de gewijzigde situatie van de rijksweg moeten betrekken. Daarnaast is het zo dat de afscherpende werking hetzelfde is als de bebouwing die er komt in plaats van de kantoren dezelfde omvang krijgt. Wel hebben wij de aandachtspunten en zorgen van de insprekers op dit punt nadrukkelijk onder de aandacht van de gemeente gebracht.

Met betrekking tot de gevraagde extra maatregelen op de Europaweg (filevorming voorkomen, snel rijdend verkeer en zwaar verkeer beperken) hebben wij in onze reactie op zorgpunt 1 al aangegeven dat er in het TB 2014 een aantal maatregelen zijn getroffen om het knelpunt van filevorming op te lossen. Op de Europaweg geldt een snelheidsbeperking van 50km/uur en daar is de weg ook op ingericht. Met deze maatregelen is het niet nodig om zwaar verkeer op de Europaweg te beperken.

B. Overlast tijdens de bouw

Zienswijze 24

Inspreker vraagt wat de verwachte overlast is tijdens de werkzaamheden die de komende jaren zullen plaatsvinden en welke eventuele maatregelen hier tegen worden genomen.

Bij dit soort projecten is het onvermijdelijk dat omwonenden te maken krijgen met verschillende vormen van bouwhinder, zoals bouwverkeer, geluidsoverlast, stof en trillingen. Inzet is om deze hinder zo veel mogelijk te beperken tot een acceptabel niveau. Hierbij moet worden voldaan aan de wettelijke eisen en lokale verordeningen. Daarbij gelden onder andere de Algemeen Plaatselijke Verordening Groningen (APV) en de Beleidsregels Bouwhinder 2013 van de gemeente Groningen.

Aannemer Combinatie Herepoort zal de omwonenden tijdig informeren over welke werkzaamheden wanneer uitgevoerd gaan worden en wat de maatregelen die zijn getroffen om de eventuele overlast te beperken.

C. Bomen

Zienswijze 3

Inspreker geeft aan dat door de wijzigingen van het Julianaplein en Europaplein er een nog grotere aanslag op bomen en houtopstanden plaats vindt dan in het TB 2014. Hij meent dat de compensatieregeling niet of nauwelijks toepasbaar is binnen de grenzen en aan de randen van het tracégebied.

Inspreker vindt dat de aannemer en de opdrachtgever niet aangeven waar tijdig meer dan maximale compensatie van natuurwaarden, waaronder bomen, plaats kan vinden en of dit een voldoende duurzame compensatie biedt. De Algemeen Plaatselijke Verordening (APV) van de gemeente Groningen is van 2009, maar inspreker stelt dat het beleid al lang is veranderd. Door de aanpassingen aan het Europaplein en de Europaweg worden minimaal 100 bomen gekapt als gevolg van aanpassingen aan het onderliggende wegennet. Inspreker stelt dat in het rapport natuur deze gevolgen niet worden onderzocht en niet worden meegenomen in de compensatie. Tevens wordt niet aangegeven waar de compensatie gaat plaatsvinden.

Met betrekking tot het Julianaplein is er qua natuurwaarden en landschappelijke inpassing sprake van een meerwaarde ten opzichte van het TB 2014, omdat het plein een groenere invulling krijgt door het toepassen van meer groene taluds. Er worden niet meer bomen gekapt noch houtopstanden verwijderd dan in het TB 2014. Er wordt juist meer groen gerealiseerd.

De regelgeving voor het vellen van bomen en houtopstanden is gebaseerd op de geldende APVG 2009. Bij het Europaplein moet als gevolg van de aanpassing in totaal 12 bomen en 1.416 m² houtopstand extra worden verwijderd. Door voorlig-

gend ontwerp-tracébesluit vervalt een deel van de in het 'Tracébesluit 2014' voor groencompensatie bestemde gebieden, omdat de weginrichting bij de aansluiting Europaweg is aangepast. Dit betreft in totaal 1.855 m². In totaal moet daarom voor 12 bomen en $1.416 + 1.855 = 3.271$ m² houtopstand worden gecompenseerd. Deze compensatie wordt gerealiseerd bij knooppunt Westbroek ter hoogte van km 204,80 tot km 204,92. In totaal wordt hier 4.482 m² groencompensatie gerealiseerd. Dat is ruim voldoende. De compensatielocaties staan ook op de detailkaarten weergegeven.

D. Water

Zienswijze 3

Inspreker constateert dat het Oude Winschoterdiep in het TB 2014 wordt afgedamd met een onderwatervoorziening. Daardoor wordt het gebruik van het kanaal door scheepvaartverkeer onmogelijk. Hij stelt dat hiermee enerzijds de waterveiligheid in het geding komt en anderzijds een groot cultuurhistorisch belang aan essentiële waarde verliest. Het Oude Winschoterdiep is namelijk een belangrijk onderdeel van het boezembeheer van de stad en provincie en de waterveiligheid is gediend met een zo groot en zo diep mogelijk kanaal. Hij geeft aan dat een 'onderleider' (een duiker waardoor water van de ene naar de andere kant wordt geleid) een beperking is in de aan- en afvoer van water in de boezem. Door de opstuwing kunnen er calamiteiten ontstaan en zouden de kades verhoogd moeten worden.

Inspreker is van mening dat het TB 2014 de mogelijkheid biedt om het kanaal dieper te maken, zodat de BRTN-normen voor scheepvaart (recreatie, sleepvaart van woonschepen en schepen met enige diepgang) mogelijk blijft. Inspreker vindt het niet maximaliseren van de diepgang van het Oude Winschoterdiep - terwijl dit binnen het TB wel mogelijk is - strijdig met staand en toekomstig beleid en dat dit afbreuk doet aan alle al genomen veiligheidsmaatregelen van de Waterschappen in de boezem.

Bovendien kan door verdieping en verbreding de nevenfunctie van het kanaal voor de scheepvaart en recreatieve vaart volledig hersteld worden en biedt het kanaal ruimte voor beleving, sport en medegebruik van om- en aanwonenden in het Euroborggebied en de wijken Oosterpoort, de Meeuwen en de Linie te Groningen.

In het WTB 2017 is het Oude Winschoterdiep geen onderdeel van de wijziging en inspraak. In de nota van antwoord bij het TB 2014 is uitgebreid ingegaan op de reden waarom niet is gekozen voor herstel van het Oude Winschoterdiep als recreatieve vaarverbinding.

Combinatie Herepoort kan het project zo uitvoeren, dat het Oude Winschoterdiep open kan blijven en de historische verbinding behouden kan blijven. Het Oude Winschoterdiep, waarin nog één vaste brug blijft liggen, blijft daarmee beperkt bevaarbaar.

E. Zichtbaarheid reclamemast

Zienswijze 20

Inspreker vraagt aandacht voor de zichtbaarheid van de reclamemast van Ikea ter hoogte van het Europaplein. Inspreker stelt dat een reclamemast slechts exploitabel is wanneer de zichtbaarheid daarvan niet wordt gehinderd door obstakels zoals (geluid)schermen, bomen of struiken en andere zaken die de zichtbaarheid geheel of gedeeltelijk en tijdelijk of blijvend kunnen beperken. Inspreker stelt dat het WOTB 2017 geen duidelijkheid geeft over de inrichting en het beheer en onderhoud van het groen

in de directe nabijheid van de reclamemast, zodanig dat de zichtbaarheid geborgd blijft.

Ook is het WOTB niet duidelijk over de hoogteligging, omdat slechts de minimale doorrijdhoogte wordt aangegeven. Dit betekent dat de weg hoger kan komen te liggen. In combinatie met het te realiseren groen en de aanleg van de 'Parkway' kan dit de zichtbaarheid van de reclamemast structureel en substantieel beïnvloeden.

Verder stelt inspreker dat met het WOTB meer bomen geplant worden ten koste van laagblijvende struiken op de taluds en dat dit ook de zichtbaarheid van de reclamemast zal beïnvloeden.

Inspreker is van mening dat moet worden vastgelegd dat de zichtbaarheid van de reclamemast maatgevend is voor de hoogte van de beplanting en ook voor het beheer en onderhoud. Inspreker verzoekt bij het opstellen en vaststellen van het TB vast te leggen en te waarborgen dat geen verdere vermindering van de zichtlijnen ten opzichte van het TB 2014 zal plaatsvinden. Inspreker vraagt hem te informeren over en te betrekken bij de procedure van de planuitwerking en de besluitvorming.

De situatie met betrekking tot (de zichtbaarheid van) de reclamemast wijzigt niet ten opzichte van het TB 2014. De reclamemast kan bij het wijzigen van het Europaplein in het kader van het WTB 2017 blijven staan. De zichtbaarheid van de mast wordt niet gehinderd door obstakels.

Omdat de hoogteligging ten opzichte van het TB 2014 niet wijzigt, is het lengteprofiel niet opgenomen in het WTB. Het lengteprofiel dat is opgenomen in het Tracébesluit van 2014 blijft ongewijzigd van kracht. In de te verbreden middenberm van de N7 die nu in het WTB is opgenomen, worden geen bomen geplant. Ook daarmee komt de zichtbaarheid van de mast niet in gevaar.

Bijlage 1 Schematisch overzicht reacties

Dit schema geeft een overzicht van alle ingediende zienswijzen. Elke zienswijze heeft een nummer gekregen (toegekend door het PP). Per zienswijze is aangegeven wie deze heeft ingediend (een particulier of een organisatie). De codes in de vakjes verwijzen naar de reactie en het antwoord (zie hoofdstuk 5).

Hieronder volgt nog een schema met zienswijzenummer, indiener (particulier of naam organisatie) en thema, waarin elke indiener per thema kan opzoeken onder welk nummer hij het antwoord op zijn zienswijze terug kan vinden.

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E
01	Particulier	x				
02	Particulier	x				
03	Stichting Bomenridders Groningen		x	x		
04	Particulier	x				
05	Particulier	x				
06	Particulier	x				
07	Particulier	x				
08	Particulier	x				
09	Particulier	x				
10	Particulier	x				
11	Particulier	x				
12	Particulier	x				
13	Particulier	x				
14	Particulier	x				
15	Particulier	x				
16	Particulier	x				
17	Particulier	x				
18	Particulier	x				
19	Particulier	x				
20	Juridisch en Bestuurlijk Adviescentrum B.V.				x	
21	Particulier	x				
22	Particulier	x				
23	Particulier	x				
24	Particulier	x				
25	Particulier	x				
26	Particulier	x				