



Rijkswaterstaat
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Nota van Antwoord

A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2

Datum 29 september 2014

Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat Noord-Nederland Postbus 2301 8901 JH Leeuwarden
Informatie	Projectbureau Aanpak Ring Zuid Verlengde Meeuwerderweg 11 (ingang aan de H.L. Wichersstraat) 9723 ZM Groningen
Telefoon	(050) 311 58 83
Uitgevoerd door	Projectbureau Aanpak Ring Zuid
Opmaak	Projectbureau Aanpak Ring Zuid
Datum	29 september 2014

Inhoud

Inleiding—9

Deel I: Vooraf—11

1 Inspiraakprocedure OTB/MER zuidelijke ringweg Groningen—13

- 1.1 Aard en aantal zienswijzen—13
- 1.2 Beantwoording zienswijzen—13
- 1.3 Vervolg—13

2 Meer informatie—14

3 Zienswijzen en beantwoording in vogelvlucht—15

- 3.1 A. Procedure en Besluitvorming—15
- 3.2 B. Ontwerp, vormgeving en ruimtelijke inpassing—17
- 3.3 C. Verkeer en bereikbaarheid—19
- 3.4 D. Geluid en luchtkwaliteit—21
- 3.5 E. Uitvoeringsperiode—23
- 3.6 F. Natuur, bomen, water en bodem—24
- 3.7 G. Veiligheid—25
- 3.8 H. Communicatie—25
- 3.9 I. Helperzoomtunnel—26

Deel II: Beantwoording van de zienswijzen—27

Thema A: Procedure en Besluitvorming—28

- A 1 Nut en noodzaak—28
- A 2 Procedure—31
- A 3 Financiën—37
- A 4 Besluitvorming—40
- A 5 Sloop, schade en waardevermindering—45

Thema B: Ontwerp, vormgeving en ruimtelijke inpassing—49

- B 1 Ontwerpsnelheid—49
- B 2 Tracé van west naar oost—54
- B 3 Vrachtverkeer—82
- B 4 Vormgeving en ruimtelijke inpassing—82
- B 5 Geluidsschermen—86
- B 6 Zicht en uitzicht—87
- B 7 Groene inpassing—90

Thema C: Verkeer en bereikbaarheid—93

- C 1 Verkeersmodellen en methodiek—93
- C 2 Verkeersdruk op rijkswegen en provinciale wegen—100
- C 3 Verkeersdruk op gemeentelijke wegen—106
- C 4 Bereikbaarheid auto—127
- C 5 Openbaar vervoer—136
- C 6 Hulpdiensten—137
- C 7 Fiets—138
- C 8 Voetgangers—144

Thema D: Geluid en lucht—146

- D 1 Wetgeving en normen geluid—146
- D 2 Akoestisch onderzoek—149
- D 3 Geluidsmaatregelen—157
- D 4 Wetgeving en normen luchtkwaliteit—168
- D 5 Onderzoek luchtkwaliteit—171
- D 6 Maatregelen luchtkwaliteit—176
- D 7 Meten geluid en lucht—178
- D 8 Gezondheid—178

Thema E: Uitvoeringsperiode—181

- E 1 Bereikbaarheid—181
- E 2 Hinder tijdens de bouw—191

Thema F: Natuur, bomen, water en bodem—196

- F 1 Bomen—196
- F 2 Natuur—198
- F 3 Zuiderplantsoen—202
- F 4 Groen in de wijken—205
- F 5 Water—208
- F 6 Grondwater—211
- F 7 Licht—213
- F 8 Cultuurhistorie en archeologie—213

Thema G: Veiligheid—215

- G 1 Verkeersveiligheid—215
- G 2 Fiets/voetganger—219
- G 3 Verdiepte ligging—222
- G 4 Externe veiligheid—223
- G 5 Sociale veiligheid—226

Thema H: Communicatie—227

- H 1 Informeren—227
- H 2 Luisteren en betrekken—231
- H 3 Informatiebijeenkomsten MartiniPlaza—233
- H 4 Naamgeving—234

Thema I: Helperzoomtunnel—235**Bijlage 1 Schematisch overzicht reacties—239****Bijlage 2 Verklarende woordenlijst—269**

Als losse bijlage is achterin deze uitgave een plattegrond toegevoegd van de huidige situatie en de plansituatie.

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. Het plan is samengesteld uit drie nauw met elkaar samenhangende delen, die elk een eigen juridische procedure doorlopen.

Voor de ombouw van de zuidelijke ringweg zelf heeft het Rijk een Ontwerp-Tracébesluit (OTB) vastgesteld, waarin het nieuwe tracé van de ringweg en de inpassing daarvan worden beschreven. Bij het OTB hoort een Milieueffectrapport (MER).

Voor vier gebieden in de nabijheid van de ring heeft de gemeente parallel aan de uitwerking van het OTB Ontwerp-Inrichtingsplannen opgesteld. Deze gebieden vallen weliswaar buiten het (O)TB-gebied, maar als gevolg van de aanpak van de ringweg verandert hier het verkeersgebruik of de inrichting van de openbare ruimte. Het gaat daarbij om de Maaslaan, de Vondellaan, de wijken Helpman/Coendersborg en het Zuiderplantsoen, het nieuwe park dat gerealiseerd wordt op de deksels van het gedeelte van de zuidelijke ringweg dat verdiept wordt aangelegd.

Het derde planonderdeel is de aanleg van een tunnel onder het spoor, ter hoogte van de Helper Brink: de Helperzoomtunnel. Voor deze tunnel heeft de Gemeente Groningen een ontwerpbesluit voor een omgevingsvergunning gepubliceerd. De Helperzoomtunnel wordt aangelegd als vervanging van de huidige spoorwegovergang bij de Esperantostraat. Die spoorwegovergang wordt over een aantal jaren om veiligheidsredenen gesloten.

Vanaf 30 augustus tot en met 10 oktober 2013 konden belanghebbenden en geïnteresseerden tijdens de zogenaamde zienswijzenprocedure hun mening geven over de eerste twee hierboven genoemde deelplannen. Allereerst het OTB/MER - voluit OTB/MER A7/N7 zuidelijke ringweg Groningen fase 2, en hierna te noemen OTB/MER. Als tweede de Ontwerp-Inrichtingsplannen. De inspraakperiode voor de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel – het derde deelplan – liep van 4 november tot en met 28 november 2014.

Voor u ligt de Nota van Antwoord als reactie op het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) en het milieueffectrapport (MER). In deze nota geeft de minister van Infrastructuur en Milieu (I&M) aan hoe zij is omgegaan met de binnengekomen zienswijzen op het OTB/MER.

De zienswijzen op de Ontwerp-Inrichtingsplannen en op het ontwerpbesluit voor de omgevingsvergunning Helperzoomtunnel zijn verwerkt in twee aparte nota's van antwoord. Die zijn opgesteld door het College van Burgemeester en wethouders van de Gemeente Groningen.

De drie nota's van antwoord zijn in hun onderlinge samenhang voorbereid door de stuurgroep Aanpak Ring Zuid. Deze stuurgroep bestaat uit vertegenwoordigers van Rijk, Provincie Groningen en Gemeente Groningen.

Zienswijzenprocedure

Het Platform Participatie (PP) begeleidt namens het ministerie van Infrastructuur en Milieu de zienswijzenprocedure van het OTB/MER. Het PP heeft alle binnengekomen zienswijzen verzameld en gebundeld. De gebundelde zienswijzen, zonder persoonsnamen en adressen van insprekers, zijn te downloaden via www.platformparticipatie.nl.

Leeswijzer

Deze Nota van Antwoord bestaat uit twee delen. Deel I bevat een samenvatting van de zienswijzen in grote lijnen en de invloed die dit heeft uitgeoefend op het tracébesluit. Daarnaast staat in dit deel een korte toelichting op de inspraakprocedure. In deel II zijn de zienswijzen en antwoorden opgenomen, gerubriceerd aan de hand van thema's en subthema's.

In deze Nota van Antwoord komt u het begrip 'inspreker' tegen. Hiermee wordt een indiener van een zienswijze bedoeld. Het woord 'inspreker' kan betrekking hebben op zowel mannelijke als vrouwelijke personen, alsmede op bedrijven, instanties en verenigingen. Om praktische redenen wordt naar de inspreker verwezen in de hij-vorm, ook als het gaat om een vrouwelijke inspreker.

Duidelijke taal, dat is het uitgangspunt geweest bij het opstellen van deze Nota van Antwoord. Ter bevordering van de toegankelijkheid zijn daarnaast een verklarende woordenlijst en een afkortingenlijst toegevoegd. Ook is achterin een losse plattegrond opgenomen van de huidige situatie en de plansituatie, met daarop een groot deel van de straatnamen die in deze uitgave voorkomen.

Deel I: Vooraf

1 Inspraakprocedure OTB/MER zuidelijke ringweg Groningen

1.1 Aard en aantal zienswijzen

Op het Ontwerp-Tracébesluit zuidelijke ringweg Groningen kwamen in totaal 291 inhoudelijk unieke zienswijzen binnen. Deze 291 unieke reacties zijn ingediend door 792 personen en organisaties. Van de 291 reacties zijn 228 zienswijzen afkomstig van particulieren, 15 van buurt-/bewonersverenigingen, 24 van ondernemers, 7 van belangenorganisaties, 5 van overheidsinstanties, 2 van natuur- en milieuorganisaties en 10 van overige organisaties.

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 PP. 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 eenvoudig de antwoorden op zijn zienswijze terugvinden.

Reacties die zijn ingediend als zienswijze op het OTB/MER, maar in hun geheel betrekking hebben op de Ontwerp-Inrichtingsplannen, zijn doorgestuurd aan de Gemeente Groningen. Die zorgt voor afhandeling ervan in de betreffende procedure. Sommige reacties zijn deels gericht op de Ontwerp-Inrichtingsplannen, maar houden ook nauw verband met het Ontwerp-Tracébesluit. Die reacties en de beantwoording ervan komen wel terug in deze Nota van Antwoord. De insprekers zijn op de hoogte gesteld van hoe hun reactie wordt afgehandeld.

1.3 Vervolg

Mede op basis van de zienswijzen heeft de minister van I&M het Ontwerp-Tracébesluit op onderdelen bijgesteld en vervolgens het Tracébesluit (TB) vastgesteld. Tegen dit TB hebben de insprekers de mogelijkheid om in beroep te gaan. In de beroepsclausule van het TB en in hoofdstuk 11 van de Nota van Toelichting behorende bij het TB, staat meer informatie over de beroepsprocedure.

2 Meer informatie

Heeft u vragen over de gevolgde procedure? Dan kunt u bellen met het PP, 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
Verlengde Meeuwerderweg 11 (ingang aan de H.L. Wichersstraat)
9723 ZM Groningen
Telefoon: (050) 311 58 83
E-mail: info@aanpakringzuid.nl

3 Zienswijzen en beantwoording in vogelvlucht

In dit hoofdstuk staat een samenvatting van veel ingediende zienswijzen en van zienswijzen die (mede) hebben geleid tot een aanpassing van het OTB. Per onderwerp staat op hoofdlijnen ook de beantwoording.

3.1 A. Procedure en Besluitvorming

Is dit de goede oplossing?

Insprekers betwijfelen of het gepresenteerde plan wel de goede oplossing is. Sommigen brengen alternatieven onder de aandacht, en anderen vinden dat de projectorganisatie terug moet naar de tekentafel.

Het plan voor de zuidelijke ringweg kent een lange geschiedenis, waarin verschillende alternatieven zijn onderzocht. Een belangrijke conclusie hierbij was dat het merendeel van het verkeer (ca. 80%) dat nu gebruik maakt van de zuidelijke ringweg in de stad moet zijn of er vandaan komt. Dit betekent dat alternatieven buiten het bestaande tracé de verkeersproblemen op de zuidelijke ringweg niet oplossen.

Op basis van de verkenningen is het Bestuurlijk Voorkeursalternatief ontwikkeld: de oplossing op het bestaande tracé met een deels verdiepte ligging. Dit is een combinatie en optimalisatie van de meest kansrijke varianten die zijn bestudeerd. Het Rijk, de Provincie Groningen en de Gemeente Groningen hebben in 2009 samen voor het BVA gekozen. De afspraken hierover zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst die de bestuurders van de drie partijen op 10 november 2009 hebben ondertekend. Het BVA betrof een plan op hoofdlijnen. Dit plan op hoofdlijnen is in de planuitwerkingsfase (2010-2014) verder uitgewerkt tot het plan dat in het OTB/MER is gepresenteerd. Mede op basis van ingediende zienswijzen is het nog weer verder uitgewerkt, tot het plan waarover het Tracébesluit is genomen.

Doelstellingen van het plan

Insprekers zijn van mening dat de doelstellingen van het plan grotendeels niet worden gehaald, en dat het behalen van de doelstelling doorstroming ten koste gaat van de andere doelstellingen van het plan.

Uit het OTB/MER blijkt dat het project Aanpak Ring Zuid tegemoet komt aan alle gestelde doelstellingen. Het plan verbetert niet alleen de bereikbaarheid van stad en regio, maar vergroot ook de verkeersveiligheid en bevordert het leefklimaat. Het vernieuwen van de zuidelijke ringweg leidt tot een leefbare en veilige woonomgeving, versterkt de samenhang van stadsdelen en maakt woningen en dagelijkse voorzieningen beter bereikbaar. Daarmee draagt het plan ook bij aan het behouden en uitbreiden van de werkgelegenheid en de economische ontwikkeling van stad en regio.

Onderzoek naar alternatieven

Insprekers zijn van mening dat andere alternatieven niet voldoende zijn onderzocht.

Zoals in het OTB en het MER naar voren komt, is jarenlang onderzoek gedaan naar een zo goed mogelijke oplossing voor de verkeersveiligheids- en doorstromingsproblematiek op en rond de zuidelijke ringweg:

- Tracé MER studie zuidelijke ringweg Groningen fase 1 (1992-2002)
- Verkenning zuidelijke ringweg (2000-2007)
- Verlengde Verkenning (2008-2009)

Na vaststelling van het Bestuurlijk Voorkeursalternatief is alleen hieraan verder gewerkt. Omdat de andere alternatieven in de voorfase allemaal al waren onderzocht én geen van alle de gewenste oplossing boden, was het inhoudelijk niet nodig andere alternatieven mee te nemen in de planuitwerking. Dit is in lijn met de systematiek van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT), de Sneller & Beter werkwijze van het ministerie van I&M en de Crisis- en herstelwet.

Financiële onderbouwingen risico's

Insprekers vragen naar een kosten-batenanalyse van het project. Ook is men van mening dat een financiële onderbouwing en risico-inschatting van het plan ontbreken.

In het verleden zijn op twee momenten kosten-batenanalyses (KBA's) uitgevoerd voor varianten van oplossingen voor de zuidelijke ringweg over het bestaande tracé door de stad: een KBA bij de Verkenning Alternatieven zuidelijke ringweg Groningen (juli 2006) en een quick scan KBA bij de economische beoordeling aanvullende alternatieven Zuiderzeelijn (oktober 2006). Conclusie van beide KBA's is dat de baten van het project groter zijn dan de kosten, en dat de gekozen variant de beste oplossing is. In een second opinion heeft het Centraal Planbureau de quick scan beoordeeld als van voldoende kwaliteit.

Het beschikbare budget is voldoende om het voorgestelde plan uit te voeren. De raming voor het project ARZ is opgesteld aan de hand van de gebruikelijke Standard Systematiek voor Kostenramingen. In deze raming is naast de projectkosten een aantal posten ingebouwd, om binnen het project risico's en onzekerheden op te vangen.

Integrale besluitvorming

Insprekers zijn van mening dat het Tracébesluit, de Inrichtingsplannen en de Helperzoomtunnel niet los van elkaar gezien kunnen worden en in de besluitvorming als integraal geheel moeten worden beschouwd.

Het Tracébesluit, de Inrichtingsplannen en het plan voor de Helperzoomtunnel zijn voorbereid door één projectorganisatie Aanpak Ring Zuid. Die staat onder leiding van een stuurgroep waarin Rijk, Provincie Groningen en Gemeente Groningen intensief samenwerken. Op basis van die gezamenlijke, integrale voorbereiding vindt de uiteindelijke besluitvorming plaats.

Daarnaast hebben Rijk, Provincie en Gemeente elk hun eigen verantwoordelijkheden, bevoegdheden en verplichtingen. Het Rijk (de minister van Infrastructuur en Milieu) is het bevoegd gezag voor de zuidelijk ringweg zelf, want dat is een rijksweg.

Het Zuiderplantsoen, de Maaslaan, de Vondellaan, Helpman en de Helperzoomtunnel horen niet bij de rijksweg en hebben ook geen directe aansluiting op die weg. Voor de wegen hier is de Gemeente verantwoordelijk. Daarom heeft de Gemeente Inrichtingsplannen opgesteld voor het Zuiderplantsoen, de Maaslaan, de Vondellaan (voor het gedeelte dat niet aansluit op de hoofdweg) en de wijk Helpman. Net als het Tracébesluit zijn die voorbereid door de gezamenlijke projectorganisatie, onder leiding van een gezamenlijk stuurgroep. Dat geldt ook voor de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel.

In de verkeersberekeningen die ten grondslag liggen aan het (O)TB is de komst van de Helperzoomtunnel en de uitvoering van de Inrichtingsplannen meegenomen. Bovendien zijn de noodzakelijke besluitvormingsprocedures zo veel mogelijk tegelijk doorlopen. De uitvoering van alle werkzaamheden is opgenomen in de raming van het project ARZ.

Schade en waardevermindering

Inspreekers vragen naar compensatie van burgers, bedrijven of organisaties die vanwege het project tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden. Bijvoorbeeld door waardedaling van een woning, een bedrijf dat tijdens de bouwperiode minder goed bereikbaar is of verzakking van gebouwen.

Benadeelden kunnen een verzoek tot schadevergoeding, nadeelcompensatie of planschade indienen. Het schadevergoedingstraject is afhankelijk van de oorzaak van de schade en de gevolgde planologische procedure.

Als de oorzaak van de schade ligt in de manier van uitvoering van de werkzaamheden, bijvoorbeeld ingeval van verzakking van gebouwen, dan loopt de afhandeling van herstel- of schadevergoedingsverzoeken via de aannemer die het werk uitvoert, en via het Rijk.

Als de oorzaak van de schade een gevolg is van de gewijzigde situatie die optreedt door het project, dan is de nadeelcompensatie- of planschadeprocedure van toepassing. Hier kan bijvoorbeeld een beroep op worden gedaan als sprake is van waardevermindering van een woning of omrijdschade (tijdelijk of permanent). Voor het Tracébesluit is het Rijk verantwoordelijk. Nadeelcompensatie voor schade ten gevolge van een Tracébesluit is wettelijk geregeld in artikel 22, eerste lid van de Tracéwet. De minister stelt in die gevallen een onafhankelijke schadeadviescommissie in, die verzoeken om nadeelcompensatie beoordeelt en hierover advies geeft. Vervolgens neemt het Rijk een besluit over eventuele te vergoeden schade. Meer informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie kunt u vinden op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

Voor de Inrichtingsplannen en de Helperzoomtunnel is de Gemeente Groningen het bevoegd gezag. Wie schade lijdt ten gevolge van de uitvoering van de Inrichtingsplannen of de Helperzoomtunnel, kan een verzoek indienen bij de Gemeente. Ook de Gemeente stelt een schadeadviescommissie in die de zaak beoordeelt en hierover advies geeft. Vervolgens neemt de Gemeente een besluit over eventuele te vergoeden schade. Het gaat hierbij meestal om een procedure voor planschade. Gehonoreerde verzoeken worden gedekt uit het projectbudget. Hiermee is rekening gehouden in de projectraming.

3.2 B. Ontwerp, vormgeving en ruimtelijke inpassing

Maximumsnelheid

Inspreekers vragen naar de achterliggende gedachte bij de maximum snelheid van 80 km/u.

De zuidelijke ringweg heeft de wettelijke status van een autoweg, waar normaliter een maximum snelheid van 100 km/u geldt. Rijk, Provincie en Gemeente hebben er in 2009 samen voor gekozen om voor de zuidelijke ringweg op basis van de lokale situatie een uitzondering te maken en te kiezen voor een maximumsnelheid van 80 km/uur in plaats van 100 km/uur. De reden hiervoor is dat het tracé door stedelijk gebied gaat en er te weinig ruimte beschikbaar is om aan de eisen van een 100 km/uur-autoweg te voldoen. De huidige snelheid van 70 km/uur komt op het rijkswegennet vrijwel niet meer voor. Om reden van eenduidigheid en veiligheid is voor de snelheid van 80 km/uur gekozen. Deze snelheid draagt bovendien bij aan het verkorten van de reistijd op de zuidelijke ringweg.

Vormgeving en inpassing van de weg

Inspreekers vinden dat de vormgeving en de inpassing van de zuidelijke ringweg verslechtert.

De weg wordt compact en krijgt een groene uitstraling. Op de meeste plekken neemt de weg niet of amper meer ruimte in dan nu. Het wordt een zo groen moge-

lijke weg, met een begroeide middenberm, en waar mogelijk groene zijbermen met bomen ('parkway'). Waar geluidsschermen noodzakelijk zijn, worden deze begroeid (groen) uitgevoerd, zowel aan de kant van de automobilist als aan de kant van de bewoners. Alleen op viaducten met kruisende stedelijke routes, komen transparante schermen. Zo blijft deze route vanaf de ringweg herkenbaar.

Afrit A28-Centrum

Insprekers vinden dat de nieuwe afrit A28-Centrum veel te dichtbij de bebouwing komt te liggen, met name bij de flat aan de Multatulistraat, de Molukse Evangelische kerk en de laatste huizen op de hoek van de Van Eedenstraat.

In het Ontwerp-Tracébesluit kwam de afrit van de A28 inderdaad dicht bij op de woningen en de kerk te liggen. Daarom zijn naar aanleiding van deze zienswijzen in het Tracébesluit drie aanpassingen gedaan:

1. Opschuiven van het traject naar het westen door de as van de A28 ten noorden van de Van Iddekingebrug te verdraaien.
2. Compacter maken van het wegontwerp door het wegprofiel smaller te maken. De bomen langs de afrit aan de binnenzijde van het geluidsscherm zijn geschrapt.
3. De afrit sneller naar maaiveldniveau laten dalen, zodat de afrit minder in het zicht ligt.

De aanpassingen leiden ertoe dat de weg verder van de bebouwing komt te liggen dan in het OTB was bedacht en minder opvalt.

Verbindingsweg naast de Maaslaan

Insprekers vragen aandacht voor de geringe afstand tussen de verbindingsweg naast de Maaslaan en de bebouwing.

Het ontwerp van de nieuwe verbindingsweg tussen de Brailleweg en de Hereweg is naar aanleiding van de zienswijzen kritisch tegen het licht gehouden. Dat heeft ertoe geleid dat het wegprofiel compacter is gemaakt (van 7 naar 6,60 meter) en dat de weg een paar meter naar het zuiden wordt opgeschoven. De weg komt nu zo ver mogelijk van de bebouwing aan de Maaslaan te liggen, en zo dicht mogelijk tegen de zuidelijke ringweg aan.

Andere rijstrookindeling N7 Vrijheidsplein – Laan Corpus den Hoorn

Insprekers maken zich zorgen over de doorstroming op en daarmee de veiligheid van de aansluiting van de westelijke ringweg op de zuidelijke ringweg ter hoogte van Laan Corpus den Hoorn, zowel aan de noordkant als aan de zuidkant.

Mede als gevolg van deze zienswijzen is in het ontwerp voor het TB een andere rijstrookindeling gemaakt, die resulteert in een betere doorstroming en een veiliger ontwerp.

Aanpassing kruispunt Bornholmstraat op parkeerterrein P3

Insprekers maken zich zorgen over de geplande infrastructuur bij de aansluiting P3/skivijver, en vinden deze ongeschikt voor de hoeveelheid verkeer die daar te verwachten is.

Het gaat hier inderdaad om een ingewikkeld kruispunt, waar autoverkeer, vrachtverkeer, OV, fietsers en voetgangers samen komen. Mede naar aanleiding van deze zienswijzen is in het Tracébesluit het ontwerp van de aansluiting Europaweg zuidzijde (vanuit Drachten) en de daarmee samenhangende kruisingen met P3 Boumaboulevard aangepast. De aanpassing zorgt voor een verbetering van de doorstroming op dit kruispunt en is in nauw overleg met het OV-bureau tot stand gekomen.

Verkeerssituatie rond MartiniPlaza

Inspreker maakt zich zorgen over de gevolgen van de toenemende verkeersdrukte bij de Leonard Springerlaan, waardoor gevaarlijke situaties ontstaan voor auto's, maar ook voor fietsers en voetgangers.

Mede als gevolg van deze zienswijze zijn in het Tracébesluit enkele wijzigingen aangebracht in de verkeerssituatie rond MartiniPlaza. In tegenstelling tot in het Ontwerp-Tracébesluit blijft een directe aansluiting van de Expositielaan op de Leonard Springerlaan in het Tracébesluit gehandhaafd.

Krappe lus zuidelijke ringweg uit de richting Drachten naar het centrum

Insprekers vinden de lus van de zuidelijke ringweg uit de richting Drachten naar het centrum erg krap. Dit is gevaarlijk en beperkt de capaciteit.

Deze bocht was in het Ontwerp-Tracébesluit inderdaad vrij krap ontworpen en is in het Tracébesluit noordelijker gelegd en wat ruimer gemaakt.

3.3

C. Verkeer en bereikbaarheid

Meer verkeer in de wijken

Insprekers zijn van mening dat de zuidelijke ringweg zijn rondwegfunctie verliest en de toegang tot de wijken niet verbetert. Zij vrezen dat het plan daardoor zorgt voor meer verkeer in de (zuidelijke) wijken.

Het plan voor de ombouw van de zuidelijke ringweg is bedoeld om de afwikkeling van het verkeer te verbeteren, de bereikbaarheid van de wijken en buurten in de stad te verbeteren en het onderliggend wegennet te ontlasten. Het plan zorgt ervoor dat het verkeer meer gebruik maakt van het hoofdwegennet en voorkomt daarmee dat doorgaand verkeer gebruik maakt van wegen door de wijken. Dit blijkt ook uit de verkeersprognoses.

Er vindt wel een verschuiving van verkeersstromen plaats. Op sommige plekken wordt het drukker en op sommige plekken wordt het rustiger. Waar dit nodig is, zijn – samen met bewoners, ondernemers en scholen – Inrichtingsplannen gemaakt, om de veranderingen op een acceptabele manier in de omgeving in te passen.

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

Verergeren van bestaande knelpunten

Insprekers stellen dat bestaande knelpunten in de stad zullen verergeren door het project, zoals het Hoendiep, de Griffeweg/Europaweg, Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan.

Voor het Milieueffectrapport (MER) is berekend of zich op het onderliggend wegennet knelpunten gaan voordoen. Hieruit is naar voren gekomen dat zich op de volgende plekken een knelpunt kan voordoen als gevolg van het project:

- Aansluiting van de A28 bij Groningen-Zuid op de Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan.
- Aansluiting van de Europaweg op de A7 bij Westerbroek.
- Europaweg – Griffeweg.
- Hoendiep/Friesestraatweg/A-weg.

Voor deze knelpunten worden maatregelen getroffen, voor een deel in het Tracébesluit (1 en 2) en voor een deel door de gemeente.

Verkeersdrukte Vondellaan

Insprekers vinden dat het project te veel verkeer veroorzaakt op de Vondellaan door de verbinding van de Vondellaan op de zuidelijke ringweg.

De nieuwe verbinding van de Vondellaan naar het Julianaplein is nodig om voor de zuidelijke wijken een goede en vlotte verbinding met de zuidelijke ringweg en het centrum te handhaven. Met deze verbinding zijn voor de zuidelijke stadswijken drie mogelijkheden om de zuidelijke ringweg te bereiken: via de bestaande aansluiting bij de Van Ketwich Verschuurlaan, via de Hereweg (de nieuwe verbindingsweg tussen de Hereweg en het Julianaplein) en via de Vondellaan.

Het project heeft inderdaad gevolgen voor de hoeveelheid verkeer op de Vondellaan. Het wordt een stuk drukker op het noordelijke deel van de Vondellaan, hoewel iets minder druk dan op grond van het Ontwerp-Tracébesluit werd verwacht. Om het verkeer op de Vondellaan op een veilige wijze in te passen, is in overleg met bewoners en scholen een Ontwerp-Inrichtingsplan gemaakt voor de Vondellaan, met speciale aandacht voor fietsers en voetgangers. Op basis van de inspraak is gekozen voor een variant met aan weerszijden vrijliggende fietspaden. Na de vaststelling van het Tracébesluit zal de gemeente het Inrichtingsplan nader uitwerken, samen met bewoners en scholen.

Sluipverkeer De Wijert

Insprekers maken zich zorgen over sluipverkeer in De Wijert en vragen om een soortgelijk verkeersplan als voor Helpman is opgesteld.

Het project leidt tot een toename van verkeer op de Vondellaan. Daarom wordt deze straat heringericht. Uit de verkeerscijfers blijkt echter niet dat andere straten in De Wijert noemenswaardig drukker worden. Bovendien zijn de straten in De Wijert voor het overgrote deel ingericht als 30-km gebied. Ook hebben veel straten eenrichtingsverkeer. Deze maatregelen ontmoedigen sluipverkeer. Er worden daarom geen problemen verwacht. Toch zal de Gemeente samen met de bewoners kijken of aanvullende maatregelen nodig zijn om sluipverkeer te ontmoedigen.

Bereikbaarheid hulpdiensten

Insprekers maken zich zorgen of buurten en wijken goed bereikbaar blijven voor de hulpdiensten.

Alle buurten en wijken blijven steeds goed bereikbaar voor politie, ambulance en brandweer, zowel tijdens de uitvoeringsperiode als daarna, binnen de in de wet voorgeschreven aanrijtijden. Bij het maken van het plan zijn de hulpdiensten (politie, brandweer en ambulance) nauw betrokken geweest in een speciale werkgroep. Het complete plan is in die werkgroep goedgekeurd. Tevens is op basis van overleg met de hulpdiensten een calamiteitenoprit toegevoegd aan het Tracébesluit, ter hoogte van de Bornholmstraat aan de zuidzijde van de zuidelijke ringweg. Daarmee is de toegankelijkheid van de zuidelijke ringweg voor hulpdiensten in oostelijke richting gegarandeerd.

Fietsers

Insprekers vinden dat de situatie voor fietsers er sterk op achteruit gaat.

De meeste fietsverbindingen blijven intact of worden beter. Aan de oostkant en de westkant van het tracé verbetert de situatie voor fietsers doordat verbindingen directer worden of doordat fietsers minder kruisingen moeten passeren. Ter hoogte van de verdiepte ligging verbetert de situatie door de aanleg van fietsverbindingen op de deksels. Tussen het Julianaplein en de Hereweg verandert de situatie op een aantal punten. Hier wordt de fietstunnel bij de Papiermolen vervangen door een voetgangersbrug, waar de fiets aan de hand meegenomen kan worden. Ook de fietsverbinding van de Vondellaan met het Hoornsdiep verdwijnt. Verder naar het

oosten verdwijnt met het sluiten van de spoorwegovergang bij de Esperantostraat de fietsverbinding tussen de Hereweg en de Oosterpoort. Een verbinding via een tunnel is benoemd als wens (optimalisatie), die bij een financiële meevaller in de aanbesteding uitgevoerd kan worden.

In het TB is mede op basis van zienswijzen een ongelijkvloerse fietspassage Vondellaan-Brailleweg opgenomen, waardoor voor fietsers, o.a. leerlingen van het Gomarusscollege, een veiliger route ontstaat. Het fietspad langs de Brailleweg wordt breder en comfortabeler. Zonder verkeerslichten of kruispunten kunnen fietsers van De Wijert tot aan de Parkweg rijden, en vice versa. Ook het fietspad langs de oostkant van de Hereweg wordt comfortabeler en veiliger, zonder verkeerslichten.

3.4 D. Geluid en luchtkwaliteit

Twijfel over het geluidsonderzoek

Insprekers twijfelen aan de uitkomsten van de geluidsberekeningen en verwachten dat de geluidsbelasting nu en in de toekomst boven de toegestane normen uit gaat komen.

De nieuwe geluidswetgeving SWUNG die op 1 juli 2012 van kracht is geworden maakt dat Rijkswaterstaat als wegbeheerder verplicht is om ervoor te zorgen en te controleren dat de geluidsproductie van een rijksweg onder een bepaalde maximale waarde blijft, het geluidsproductieplafond (GPP). Met ingang van 2014 zal Rijkswaterstaat jaarlijks monitoren hoe de geluidssituatie zich heeft ontwikkeld, bijvoorbeeld onder invloed van toename van het verkeer. Als een GPP dreigt te worden overschreden, dan is Rijkswaterstaat verplicht nader onderzoek te doen en zo nodig maatregelen te nemen die deze overschrijding tegengaan, bijvoorbeeld stiller asfalt te gebruiken of geluidsschermen te plaatsen of te verhogen.

Een jaar na ingebruikname van de nieuwe weg met de bijbehorende voorzieningen wordt onderzocht of aan de dan geldende normen wordt voldaan. Het onderzoek zal maximaal een jaar duren.

Geluidsmaatregelen

Insprekers maken zich zorgen over geluidsoverlast ten gevolge van het project en vragen voor diverse locaties om geluidswerende maatregelen.

In het MER is onderzocht wat de geluidseffecten van het plan zijn op het omliggende gebied en welke maatregelen nodig zijn om omwonenden voldoende te beschermen tegen geluidshinder. Wettelijk zijn hiervoor de normen vastgelegd in de Wet milieubeheer voor rijkswegen en de Wet geluidhinder voor onderliggende (gemeentelijke en provinciale) wegen. Op basis van het akoestisch onderzoek is een doelmatig pakket aan geluidsbeperkende maatregelen tot stand gekomen, dat zowel uit bronmaatregelen (geluidsreducerend asfalt) als uit geluidsschermen en geluidsabsorberende wanden in de verdiepte ligging bestaat.

Het onderzoek levert twee belangrijke conclusies op. In de eerste plaats neemt het aantal woningen af dat rond de zuidelijke ringweg geluidhinder van het verkeer ondervindt. In de tweede plaats zorgt het maatregelenpakket voor voldoende bescherming tegen geluidsoverlast volgens de wettelijke verplichting. Hoewel de geluidsbelasting in het algemeen daalt, treedt inderdaad niet overal een positief effect op.

Er zijn woningen waar de toetswaarde voor geluid niet wordt gehaald. Deze woningen komen in aanmerking voor een binnenwaarde onderzoek en zo nodig isolerende maatregelen.

Het plan leidt bij geen enkele woning tot overschrijding van de wettelijke maximale geluidsgrenzen.

Stadspark scherm

Insprekers vinden dat het geluidsscherm ter hoogte van het Stadspark moet terugkeren. Wijkbewoners van de Piccardthof zijn juist blij dat dit scherm verdwijnt, omdat zij geluidsoverlast ondervinden door weerkaatsing van het geluid.

Het 'Stadspark scherm' aan de noordkant van de zuidelijke ringweg is na realisatie van de eerste fase van de zuidelijke ringweg geplaatst om de geluidsbelasting in het Stadspark te verminderen. Het scherm is niet wettelijk noodzakelijk, omdat in het Stadspark geen geluidsgevoelige bestemmingen zijn, zoals woningen, scholen of ziekenhuizen. Dit scherm kan bij de ombouw niet blijven staan, vanwege aanpassingen aan de weg. Uit het akoestisch onderzoek komt geen wettelijke noodzaak naar voren om het scherm weer terug te laten komen. In de nabije omgeving van het Stadspark worden twee geluidsmaatregelen genomen. Ter hoogte van de nieuwe busafrit bij Hoogkerk komt extra stil asfalt (dubbellaags ZOAB) om het doorsnijden van de huidige geluidswal te compenseren. Ook vanaf Laan Corpus den Hoorn richting het oosten wordt extra stil asfalt aangelegd. Deze maatregelen zorgen ook voor een lagere geluidsbelasting in het Stadspark (tot 1 dB). De effecten van deze maatregelen zijn vergelijkbaar met het positieve effect van het Stadspark scherm voor het Stadspark, zonder het negatieve effect van het scherm voor Piccardthof.

Luchtkwaliteit

Insprekers maken zich zorgen over verslechtering van de luchtkwaliteit in het algemeen of in hun eigen wijk en vragen om maatregelen die dit voorkomen.

In het MER is onderzoek gedaan naar de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit in de omgeving van de zuidelijke ringweg. Conclusie van het onderzoek is dat de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) langs de A7 en de A28 in Groningen in 2012, 2021 en 2030 overall ruimschoots onder de wettelijke maximale grenswaarden uit de Wet milieubeheer blijven, ook onder de aangescherpte Europese waarden die in 2015 gaan gelden.

In de toekomst wordt de situatie zowel zonder als met project beter, ook al komt er meer verkeer. Dit komt doordat ook in Noord-Nederland de effecten van strengere wet- en regelgeving in de industrie, landbouw en het verkeer hun vruchten afwerpen. Wel treedt aan het begin/eind van de verdiepte ligging, bij de openingen tussen de deksels en op de Westelijke Ringweg ten zuiden van de Peizerweg een beperkte toename van fijnstof (PM₁₀) en/of stikstofdioxide (NO₂) op. In de plansituatie 2030 is de verwachte verbetering van de luchtkwaliteit hier dus iets minder groot in vergelijking met de referentiesituatie.

Berekenen of meten?

Insprekers zijn van mening dat de geluidsoverlast en/of de luchtkwaliteit van dit moment moet worden gemeten in plaats van berekend. Men vindt dat er een nulmeting moet komen, op basis waarvan na oplevering van het project en de jaren daarna het geluid en/of de luchtkwaliteit in de gaten gehouden kan worden.

Bij de onderzoeken naar geluidsbelasting en luchtkwaliteit gaat het om het beoordelen van een toekomstige situatie. Omdat die 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 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 zowel voor lucht als voor geluid wel resultaten van metingen in de modellen verwerkt.

Een jaar na ingebruikname van de vernieuwde ringweg worden de berekeningen van geluid en lucht opnieuw getoetst. Deze wettelijk verplichte opleveringstoets toets bepaalt of na ingebruikneming aan de normen wordt voldaan.

Wel zal de gemeente in overleg met de provincie de mogelijkheid verkennen een of meer meetpalen te plaatsen bij de gaten tussen de deksels, om bij te dragen aan vergroting van wetenschappelijke kennis en inzichten in luchtkwaliteit. Een en ander laat onverlet dat dergelijke meetpalen geen rol zullen spelen in de beleidsmaatregelen van het ministerie van I&M met betrekking tot de luchtkwaliteit.

Gezondheid

Insprekers vinden dat het project zorgt voor een bedreiging en verslechtering van de gezondheid van bewoners in de omgeving van de zuidelijke ringweg en in de wijken.

De GGD heeft op verzoek van de gemeente als onafhankelijke partij naar de resultaten van het MER gekeken in de gezondheidseffectscreening (GES). De conclusies geven geen aanleiding aan te nemen dat door het project gezondheidsrisico's zullen optreden.

3.5

E. Uitvoeringsperiode

Bereikbaarheid tijdens de bouw

Insprekers hebben zorgen over de bereikbaarheid van de stad tijdens de uitvoeringsperiode. Zij vragen waarom hiervoor geen uitgewerkt en onderbouwd plan bij het Tracébesluit is gevoegd.

De ombouw van de zuidelijke ringweg is inderdaad een grote, langdurige en ingewikkelde operatie. Daarom hebben de beheerders van wegen, bruggen en sporen in Groningen de handen ineengeslagen en de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar opgericht. Ook de Groninger werkgevers doen hier actief in mee. De projectorganisatie Aanpak Ring Zuid heeft samen met Groningen Bereikbaar een Minder-Hinderplan opgesteld voor de werkzaamheden aan de ringweg. Deze aanpak is opgebouwd uit de volgende onderdelen: slim plannen, slim bouwen, slim reizen, verkeersmanagement en goed en tijdig communiceren. Dit plan is uitgangspunt voor de aannemer die het project gaat realiseren. Binnen zekere grenzen krijgt de aannemer de vrijheid om zelf verbeteringen aan te brengen in die aanpak. In de aanbestedingsprocedure zullen deelnemende partijen onder meer een verkeersplan en een plan voor de fasering van de bouw moeten indienen. Daarnaast krijgen zij de opdracht omwonenden (bewoners en bedrijven) steeds goed te informeren over het werk en overleg te voeren over maatregelen die gericht zijn op het voorkomen of beperken van hinder. Dat zal contractueel worden vastgelegd. Tijdens de werkzaamheden zal de verkeersdrukte zorgvuldig gemonitord worden. Zo nodig worden aanvullende maatregelen genomen.

Omleidingsroute en sluiptverkeer

Insprekers vrezen dat hun straat tijdens de uitvoeringsperiode als omleidingsroute wordt aangewezen of dat sprake zal zijn van sluiptverkeer in de wijken.

Tijdens de werkzaamheden zal de rest van de ringweg als belangrijkste omleidingsroute worden gebruikt. Daarnaast mogen enkele andere wegen worden gebruikt als tijdelijke omleidingsroutes voor bijvoorbeeld lokaal bestemmingsverkeer. Daarbij gaat het om wegen die extra verkeer kunnen verwerken. Dit zullen voornamelijk routes zijn die nu ook al worden gebruikt voor de ontsluiting van woonwijken. Het kader hiervoor is door de wegbeheerders vastgesteld.

Helperzoomtunnel als omleidingsroute

Insprekers zijn bezorgd dat de Helperzoomtunnel tijdens de werkzaamheden als omleidingsroute zal worden gebruikt.

De verbinding door de Helperzoomtunnel wordt niet als omleidingsroute ingezet. De Helperzoomtunnel krijgt tijdens de bouwfase alleen de functie die deze tunnel

ook in de permanente situatie heeft, die van vervanger van de huidige Esperantokruising. De aanleg van de Helperzoomtunnel wordt gecombineerd met het treffen van verkeersmaatregelen in Helpman/Coendersborg. Dit zorgt ervoor dat de tunnel geen nadelige uitwerking heeft op de leefbaarheid en verkeersveiligheid in deze wijk. De verkeersmaatregelen worden uitgevoerd voordat de Helperzoomtunnel wordt opengesteld voor autoverkeer.

Overlast tijdens de bouw

Insprekers wijzen op de overlast die zij zullen ondervinden van de werkzaamheden. Zij vinden dat de overlast tot een minimum beperkt moet worden.

Bij dit soort projecten is het onvermijdelijk dat omwonenden te maken krijgen met verschillende vormen van bouw hinder, 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 Bouw hinder 2013 van de gemeente Groningen.

3.6

F. Natuur, bomen, water en bodem

Bomen en groen

Insprekers vragen of het plan een verbetering is ten opzichte van het huidige groen in de stad. Zij vragen of er een garantie is dat het groen dat verdwijnt gecompenseerd wordt. Ook vinden zij dat monumentale bomen niet verloren mogen gaan.

Bij de aanleg van de zuidelijke ringweg gaat in eerste instantie groen verloren. Dat komt doordat de weg nu op een grondlichaam ligt, met op de taluds (hellingen) bomen en beplanting. Straks ligt de weg voor een fors deel verdiept. Op de deksels komt meer groen terug dan er daarvoor verdwijnt. Alle bomen die verdwijnen worden gecompenseerd. Uiteindelijk krijgt de stad juist meer groen en vooral meer aaneengesloten groengebieden. Het Zuiderplantsoen is straks een groot, aaneengesloten groengebied. Zoogdieren en amfibieën krijgen daardoor een betere leefomgeving.

Als gevolg van het project verdwijnen binnen de ontwerp grenzen 838 bomen, waarvan 102 monumentale en 135 potentieel monumentale. Bij de werkzaamheden is de Algemene Plaatselijke Verordening van de Gemeente Groningen medebepalend. Dat betekent onder meer dat alle bomen en houtopstanden die verdwijnen, in aantal en oppervlakte worden gecompenseerd in de nieuwe situatie. Het behouden of verplaatsen van monumentale bomen is financieel en vanuit het oogpunt van het ontwerp niet haalbaar. Wel is rekening gehouden met het verplanten van grote, gezonde bomen. De genoemde aantallen zijn worst case hoeveelheden. Er wordt gestreefd zoveel mogelijk bomen te behouden, bijvoorbeeld door slimme inpassing van het ontwerp of door te verplaatsen. Het daadwerkelijk aantal te verdwijnen en compenseren hangt af van de wijze van uitvoering door de aannemer. De aannemer zal als eis meekrijgen zoveel mogelijk bomen te sparen.

Grondwater

Insprekers willen meer duidelijkheid over de effecten van het plan op de grondwaterstand en de risico's daarvan.

Voor het Milieueffectrapport (MER) is onderzoek gedaan naar hoe het grondwater zich in de huidige situatie gedraagt in de omgeving van de ring, en naar de gevolgen van de ombouw van de zuidelijke ringweg voor de waterhuishouding in het plangebied. Uit de resultaten blijkt dat de aanleg van de verdiepte ligging kan leiden tot effecten op de waterhuishouding, zowel tijdens de bouwperiode (tijdelijk) als in de nieuwe situatie (permanent). Conform de eisen van de waterschappen en de Gemeente zal de weg zo aangelegd worden dat er geen negatieve gevolgen ont-

staan voor de grondwaterstanden en de grondwaterstromingen. Dit geldt zowel tijdens de bouwfase als na de realisatie. De aannemer wordt gevraagd op basis van de onderzoeksresultaten een plan te maken om het grondwater te beheersen. In het contract met de aannemer worden hiervoor specifieke eisen opgenomen. Tijdens de uitvoering wordt de grondwaterstand in de gaten gehouden. Als er onverhoopt toch veranderingen optreden, dan moet de aannemer hierop actie ondernemen.

3.7 G. Veiligheid

Verkeersveiligheid in de wijken

Insprekers maken zich zorgen over de verkeersveiligheid in de wijken, doordat daar het verkeer toeneemt.

Het project leidt niet tot meer verkeer in de wijken. Er vindt wel een verschuiving van verkeersstromen plaats: op sommige plekken wordt het drukker en op andere plekken wordt het rustiger. Waar nodig zijn samen met de bewoners en scholen inrichtingsplannen gemaakt, om de veranderingen op een acceptabele manier in de omgeving in te passen. Dit geldt onder andere voor de Vondellaan, waar het een stuk drukker wordt dan het nu is. Voor Helpman zorgt een plan met verkeersmaatregelen ervoor dat het verkeer zich evenwichtig over de zuidelijke stadswijken verspreidt en dat de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Op deze wijze worden de leefbaarheid en de verkeersveiligheid gegarandeerd.

Verdiepte ligging

Insprekers maken zich zorgen over de bereikbaarheid en (verkeers)veiligheid van de verdiepte ligging.

Speciaal in het kader van de veiligheid van het ontwerp is een Werkgroep Ontwerp en Veiligheid opgericht, waarin alle hulpdiensten zitting hadden, onder andere om de bereikbaarheid van de ringweg voor de hulpdiensten te optimaliseren. In deze werkgroep is voor de verdiepte ligging een Veiligheidsplan opgesteld. In het plan zijn de noodzakelijke voorzieningen en maatregelen voor de verdiepte ligging bepaald, gebaseerd op eisen uit wet- en regelgeving en specifieke onderzoeken naar de veiligheid in de verdiepte ligging. De investering voor de voorzieningen zijn opgenomen in de kostenraming voor het Tracébesluit.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Insprekers maken zich zorgen over het vervoer van gevaarlijke stoffen over de zuidelijke ringweg en in het bijzonder door de verdiepte ligging.

Door het project verandert er ten opzichte van de huidige situatie niets in de vervoersstromen van gevaarlijke stoffen. Uit het onderzoek naar externe veiligheid blijkt dat er geen significante risico's zijn voor de omgeving en de omwonenden en dat het zogenaamde groepsrisico ruim onder de norm blijft. De externe veiligheid verbetert zelfs, doordat het verkeer bij het Julianaplein en Vrijheidsplein geen stoplichten meer treft.

3.8 H. Communicatie

Informatie

Insprekers vinden dat de projectorganisatie hen niet goed of eenzijdig heeft geïnformeerd en dat zij daardoor zijn misleid.

De aanpak van de communicatie van het project Aanpak Ring Zuid is er vanaf het begin op gericht omwonenden en andere belanghebbenden actief en intensief te informeren. De projectorganisatie probeert zakelijke, juiste en tijdige informatie te bieden en open te communiceren. Er zijn diverse huis-aan-huiskranten en (elektronische) nieuwsbrieven verspreid. Ook de projectwebsite is een belangrijk middel. Op

deze website kunnen bezoekers reageren, vragen stellen en hun mening geven. Zo wordt het project van alle kanten belicht en worden vragen beantwoord door de projectorganisatie. Daarnaast zijn er vier platforms opgericht en is een lange reeks gesprekken en openbare bijeenkomsten georganiseerd.

Participatie

Insprekers zijn van mening dat van echte participatie nooit sprake is geweest.

De projectorganisatie betreft al vanaf 2011 bewonersorganisaties, individuele bewoners, bedrijven, scholen, woningcorporaties en weggebruikers bij het proces. Dit gebeurt via de vier platforms, via informatiebijeenkomsten waarvoor breed wordt uitgenodigd, via werkgroepen met de wijken en via persoonlijke gesprekken met iedereen die dit wilde. Tijdens de ontwikkeling van het ontwerp zijn veel overleggen gevoerd met bewoners, organisaties, bedrijven en scholen om te onderzoeken op welke punten het plan kon worden aangepast en verbeterd. In dit kader is bijvoorbeeld een alternatief van het Wijkcomité Helpman voor de locatie van de Helperzoomtunnel meegenomen in het onderzoek hiernaar. Ook het alternatief dat door Arthur Kamminga (inwoner van Groningen) is ingediend is onderzocht. Verder zijn diverse alternatieve voorstellen voor de verbindingsweg naast de Maaslaan bestudeerd, zijn er voor de inrichting van de Vondellaan mede in overleg met bewoners drie varianten onderzocht en zijn wensen van de scholen in Helpman meegenomen in de ontwerp-inrichtingsplannen.

3.9

I. Helperzoomtunnel

Aanleg van de tunnel

Insprekers vinden dat de aanleg van de Helperzoomtunnel niet nodig is, en dat deze leidt tot een verslechtering van de leefbaarheid in de wijk Helpman.

De aanleg van de Helperzoomtunnel is nodig ter vervanging van de huidige spoorwegovergang bij de Esperantostraat. De huidige spoorwegovergang wordt over een aantal jaren gesloten vanwege de uitbreiding van het treinverkeer. Een gelijkvloerse kruising is met de toekomstige verbreding van het spoor uit veiligheidsoverwegingen niet meer toegestaan. Dat betekent dat een alternatief gevonden moest worden. Anders zou er na de sluiting van de spoorwegovergang geen autoverbinding meer zijn tussen de wijken ten westen en ten oosten van het spoor (met name de wijken Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoortwijk/De Linie). Het ontbreken van een verbinding tussen de wijken is vanuit het oogpunt van de bereikbaarheid van deze wijken ongewenst. Deze wijkverbinding is niet alleen noodzakelijk voor autoverkeer, maar ook voor het openbaar vervoer en de hulpdiensten. Daarom is een alternatieve verbinding gezocht, en die is nu vormgegeven middels de Helperzoomtunnel.

Om de leefbaarheid en veiligheid in de wijk Helpman/Coendersborg te waarborgen is een verkeersplan opgesteld dat is gekoppeld aan de uitvoering van de Helperzoomtunnel. De verkeerscirculatie in de wijk wordt zodanig gewijzigd, dat autoverkeer in de meest kwetsbare gebieden - met name daar waar de scholen zijn geconcentreerd - wordt ontmoedigd. Het overgrote deel van Helpman/Coendersborg wordt 30 km/u gebied. Ook worden in diverse straten maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten.

Deel II: Beantwoording van de zienswijzen

In dit deel zijn alle binnengekomen zienswijzen opgenomen. Deze zijn geordend per thema en subthema. 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.

Thema A: Procedure en Besluitvorming

- A 1 Nut en noodzaak
- A 2 Procedure
- A 3 Financiën
- A 4 Besluitvorming
- A 5 Sloop, schade en waardevermindering

A 1 Nut en noodzaak

Zienswijze 55, 57, 59, 64, 66, 67, 79, 81, 82, 83, 87, 89, 90, 94, 107, 108, 122, 125, 127, 138, 141, 142, 151, 168, 169, 170, 174, 175, 180, 196, 211, 212, 223, 224, 227, 228, 230, 238, 239, 240, 242, 243, 246, 252, 257, 271, 272, 278, 288

A 1.1 Insprekers stellen dat het aanpakken van de zuidelijke ringweg op het bestaande tracé door de stad geen goede en doordachte oplossing is. Zij vinden dat deze oplossing ten koste gaat van de leefbaarheid in de woonwijken rondom de zuidelijke ringweg. Een deel van hen doet suggesties voor alternatieven, waarvan sommige buiten het plangebied, en vraagt of deze wel zijn onderzocht. Een ander deel pleit ervoor om terug te gaan naar de tekentafel om het plan te herzien.

Het plan voor de zuidelijke ringweg kent een lange geschiedenis, waarin verschillende alternatieven zijn onderzocht. Dat is gebeurd in een zogenaamde *Verkenning* (2000-2007) met daarop volgend een *Verlengde Verkenning* (2008-2009). Het ging daarbij niet alleen om alternatieven op het bestaande tracé, maar ook om een nieuw tracé ten noorden van het bestaande tracé en om verschillende varianten voor een nieuw tracé ten zuiden van de stad Groningen. Deze alternatieven zijn met elkaar vergeleken op criteria zoals oplossend vermogen (capaciteit), milieueffecten, ruimtelijke kwaliteit, draagvlak en kosten. De conclusie van de Verkenning en de Verlengde Verkenning is dat geen van de onderzochte alternatieven voldoet aan alle criteria.

Een belangrijke constatering is dat het merendeel van het verkeer (ca. 80%) dat nu gebruik maakt van de zuidelijke ringweg in de stad moet zijn of er vandaan komt. Dit betekent dat de bestudeerde alternatieven buiten het bestaande tracé de verkeersproblemen op de zuidelijke ringweg niet oplossen. De afstand tot de economische bestemmingen, de voorzieningen en de woonwijken in de stad is dan te groot. Doordat het verkeer blijft groeien, zou de zuidelijke ringweg ook met de aanleg van een tracé buiten de stad nog steeds veel verkeer trekken. Ombouw van het bestaande tracé maakt de ringweg sneller en daarmee aantrekkelijker, ook voor lokaal verkeer. Dat voorkomt dat dit lokale verkeer zal kiezen voor een (langzamere) route door de stadswijken.

De (gedeeltelijk) ondergrondse alternatieven op het bestaande tracé hebben voldoende oplossend vermogen, kennen veel draagvlak en kunnen ruimtelijk goed ingepast worden. Maar vanwege verkeerskundige eisen en uit veiligheidsoverwegingen zijn ze niet realiseerbaar binnen het beschikbare budget. De bovengrondse alternatieven op het bestaande tracé bleken financieel haalbaar, maar zijn te weinig probleemoplossend. Ze scoren slecht, voornamelijk op het aspect ruimtelijke kwaliteit: de inpassing van de weg in de omgeving. In het verlengde hiervan is het draagvlak vanuit het publiek voor deze alternatieven laag. Kortom, geen van de onderzochte alternatieven biedt de gewenste oplossing.

Op basis van de uitkomsten van beide verkenningen is vervolgens het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) ontwikkeld: de oplossing op het bestaande tracé met een deels verdiepte ligging. Het BVA vormt een combinatie en optimalisatie van de meest kansrijke varianten van de bestudeerde alternatieven wat betreft bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en financiële haalbaarheid.

In 2009 hebben het Rijk, de Provincie Groningen en de Gemeente Groningen samen voor het BVA gekozen. De afspraken hierover zijn vastgelegd in een bestuurs-overeenkomst die de bestuurders op 10 november 2009 hebben ondertekend. Daarmee is het onderzoek naar mogelijke tracés afgerond. Vanaf dit moment is alleen het BVA verder onderzocht en uitgewerkt.

Het BVA betreft een plan op hoofdlijnen. Dit plan op hoofdlijnen is in de planuitwerkingsfase (2010-2014) verder uitgewerkt tot het plan dat in het OTB/MER is gepresenteerd. Mede op basis van ingediende zienswijzen is het nog weer verder uitgewerkt, tot het plan dat waarvoor het Tracébesluit is genomen.

Zienswijze 81, 82, 83, 89, 101, 108, 111, 123, 127, 130, 135, 142, 146, 149, 175, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 211, 212, 213, 215, 220, 221, 223, 226, 228, 231, 232, 234, 236, 237, 238, 240, 242, 243, 247, 249, 253, 258, 259, 260, 263, 271, 272, 283, 284, 285, 286, 287, 290

A 1.2 Insprekers zijn van mening dat de doelstellingen die het plan beoogt grotendeels niet worden gehaald. Een aantal stelt dat alleen de doelstelling doorstroming wordt behaald en dat dit ten koste gaat van de andere doelstellingen, zoals veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de wijken en de dynamo's in de stad. Anderen vinden dat de negatieve effecten op leefbaarheid en bereikbaarheid onderbelicht blijven en dat meer belang gehecht wordt aan het oplossen van verkeersproblematiek. Zij vragen om een nadere motivering van de belangenafweging of om nader onderzoek.

Het project Aanpak Ring Zuid kent een meervoudige doelstelling: het project moet een oplossing bieden voor een betere en veilige doorstroming van het verkeer en zorgen voor een goede toekomstvastere bereikbaarheid voor bedrijven en bewoners van de regio Groningen. Een goede ruimtelijke inpassing en het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid zijn daarbij uitgangspunt.

In hoofdstuk 10 van de Toelichting op het (O)TB staat een nadere onderbouwing waarom het project aan de doelstellingen tegemoet komt. Die komt er in het kort op neer dat op basis van het OTB/MER geconcludeerd kan worden dat het project zorgt voor een bereikbare stad en regio in de toekomst, met een goede doorstroming op de zuidelijke ringweg en een verbetering van de verkeersveiligheid. Tevens zorgt het plan voor verbetering van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van de directe omgeving van de zuidelijke ringweg. De verdiepte ligging tussen de Hereweg en het Oude Winschoterdiep en het nieuwe Zuiderplantsoen dat op de deksels gerealiseerd wordt, spelen hierbij een grote rol. In het genoemde hoofdstuk van de Toelichting komen ook de aandachtspunten (negatieve effecten) aan bod. Ook in het MER zijn negatieve effecten beschreven.

Zienswijze 241

A 1.3 Inspreker is van mening dat het ontwerp recht doet aan de belangen van de meeste verkeersdeelnemers en bewoners van de stad. Hij stelt dat het de doorstroming, de verkeersveiligheid en een schonere lucht bevordert en delen van de stad met elkaar verbindt. Daarbij merkt hij op dat sommige verkeersdeelnemers en bewoners er op bepaalde aspecten op achteruit gaan, maar dat het beperkte nadeel van relatief weinigen dat binnen de wettelijke kaders blijft het relatief grote voordeel van de massa niet in de weg mag staan.

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

Zienswijze 66, 67, 80, 83, 87, 90, 96, 166, 196, 250

A 1.4 Insprekers vragen waarom niet is gekozen voor een tunnelvariant, zoals in Maastricht.

In de Verlengde Verkenning (2008-2009) is onderzoek gedaan naar diverse tunnelvarianten. Hieruit kwam naar voren dat een groot voordeel van een tunnel de winst op ruimtelijke kwaliteit is. Met andere woorden: een tunnel is mooi in te passen in de stad, omdat hij onder de grond ligt. Maar aan een tunnel zitten ook nadelen. Bovendien is een tunnel geen oplossing voor een belangrijk probleem in Groningen: dat van de bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen in de stad.

Een nadeel is dat de Nederlandse wet- en regelgeving voor tunnelveiligheid - het Besluit Aanvullende Regelgeving Veiligheid Wegtunnels (BARVW) - voorschrijft dat aansluitingen van wegen, inclusief op- en afritten, niet in tunnels mogen liggen. Dat betekent dat alle nieuwe knooppunten van wegen en alle op- en afritten buiten de tunnel moeten liggen. Op de zuidelijke ringweg bestaat ongeveer 20% van het verkeer uit doorgaand verkeer: dat passeert de gemeentegrenzen. De overige 80% moet in de gemeente Groningen zijn en is daarom aangewezen op op- en afritten. Een tunnel is dus een oplossing voor maar een klein deel van het verkeer. In Maastricht is dit anders. Daar moet het meeste verkeer juist de stad voorbij, en er niet in.

Behalve een tunnel is in 2008-2009 ook de aanleg van een verdiepte ligging tussen het Julianaplein en de Europaweg verkend. Dus over een veel langer stuk dan in het huidige plan, waarbij de westelijke grens van de verdiepte ligging bij de Hereweg ligt. Uitgangspunt van dit alternatief was dat alle rijbanen - voor doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer - in een verdiepte bak zouden komen te liggen. Dit betekent een zeer fors ruimtebeslag in de breedte, door de lange op- en afritten die dan nodig zijn. Daarom is dit alternatief niet verder uitgewerkt. Een bijkomend argument was dat zowel een tunnel als de hierboven genoemde verdiepte ligging veel meer zouden kosten dan beschikbaar was.

Zienswijze 54, 83, 84, 89, 166, 196, 239

A 1.5 Insprekers vragen waarom niet voor een alternatief met een zuidelijke tangent is gekozen. Een inspreker voegt daaraan toe dat een heroverweging nodig is vanwege de aanleg van een nieuwe autosnelweg in Duitsland, waardoor de route via de zuidelijke ringweg naar Scandinavië sneller wordt.

In de Verlengde Verkenning (2008 - 2009) is onderzoek gedaan naar alternatieven voor een zuidelijke tangent. Een belangrijke constatering was dat het merendeel van het verkeer (ongeveer 80%) dat nu gebruik maakt van de zuidelijke ringweg in de stad moet zijn of daar vandaan komt. Dit betekent dat de bestudeerde alternatieven voor een zuidelijke tangent de verkeersproblemen op de zuidelijke ringweg niet oplossen. Doordat het verkeer in en rond Groningen naar verwachting blijft groeien, zou de zuidelijke ringweg ook na de aanleg van een tracé buiten de stad nog steeds veel verkeer trekken. Dat verandert niet door de aanleg van nieuwe wegen elders: veruit het meeste verkeer in en rond Groningen moet immers in de stad zijn.

Zienswijze 80, 212

A 1.6 Inspreker stelt dat beter gewerkt kan worden aan beter openbaar vervoer en fietsalternatieven. De andere inspreker is van mening dat nieuwe en milieuvriendelijke vervoersconcepten een belangrijke bijdrage kunnen leveren, zoals een treinverbinding met Heerenveen.

In de verkenningsfase is ook onderzoek meegenomen naar het optimaliseren van het openbaar vervoer. Uit de toen uitgevoerde netwerkanalyse (Netwerkanalyse

Regio Groningen-Assen, 2006) komt naar voren dat een systeemverbetering van het openbaar vervoer (OV) in het algemeen niet leidt tot een substantiële afname van het autoverkeer. Wel kan met een samenhangend pakket van beleidsmaatregelen om andere vervoersmiddelen dan de auto te stimuleren (mobiliteitsmanagement) en het beter benutten van het bestaande OV- en fietsnetwerk enige afname van het autoverkeer worden bereikt. In regionaal verband wordt hier vol op ingezet. Daarbij is het voor de stad Groningen een aandachtspunt dat het aandeel fietsverplaatsingen al erg groot is. Bovendien vormt het openbaar vervoer, gezien de demografische situatie in het ommeland, niet op alle verbindingen een goed alternatief. Dus ondanks de maatregelen om alternatieven te stimuleren blijven de belangrijkste knelpunten voor het autoverkeer bestaan.

Het project omvat ook maatregelen ten gunste van het fietsverkeer. Aan de oostkant en de westkant van het tracé verbetert de veiligheid en bereikbaarheid voor fietsers door directere verbindingen of doordat fietsers minder kruisingen passeren. Ter hoogte van de verdiepte ligging verbetert de situatie door de aanleg van fietsverbindingen op de deksels.

A 2 Procedure

Zienswijze 81, 82, 83, 91, 101, 107, 108, 111, 122, 123, 127, 130, 135, 142, 149, 197, 206, 211, 212, 213, 215, 220, 221, 223, 226, 227, 228, 231, 232, 234, 237, 238, 239, 242, 247, 249, 250, 252, 253, 257, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 290

A 2.1 Insprekers vinden dat alternatieve oplossingen niet (gelijkwaardig) zijn meegenomen in de afwegingen bij het OTB/MER. Een inspreker verzoekt daarom het Tracébesluit niet vast te stellen en op zoek te gaan naar alternatieven met minder overlast en schade. Een andere inspreker merkt op dat het bestuur gezien de omvang van het project had moeten kiezen voor een volledige MER (een plan-MER, met alle alternatieven) en vindt dat dit alsnog moet gebeuren. Verder is een inspreker van mening dat het voortraject waarlangs de keuze voor een oplossing op het bestaande tracé is gemaakt, zich niet verhoudt met algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Het project Aanpak Ring Zuid kent een lange voorgeschiedenis. In een Verkenning (2000-2007) en een Verlengde Verkenning (2008-2009) is onderzoek gedaan naar verschillende alternatieven. Zie hiervoor ook reactie A 1.1. Op basis van de uitkomsten van deze verkenningen is vervolgens het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) ontwikkeld: de oplossing op het bestaande tracé met een deels verdiepte ligging. Dit plan op hoofdlijnen is in de planuitwerkingsfase (2010-2014) verder uitgewerkt en geoptimaliseerd, eerst in het Ontwerp-Tracébesluit en vervolgens in het Tracébesluit.

In lijn met de systematiek van het MIRT, de Sneller & Beter werkwijze van het Ministerie van I&M en de Crisis- en herstelwet is in de planuitwerking verder gewerkt aan één alternatief, het BVA. Omdat de andere alternatieven in de voorfase allemaal al zijn onderzocht én geen van alle de gewenste oplossing boden, was het inhoudelijk niet nodig andere alternatieven mee te nemen in de planuitwerking.

Zienswijze 218

A 2.2 Inspreker merkt op dat geen onderzoek is gedaan naar een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA).

Het klopt dat geen onderzoek is gedaan naar een Meest Milieuvriendelijke Alternatief. Dit is na de wijziging van de Wet milieubeheer per 1 juli 2010 niet langer

verplicht. De milieueffecten van het voorkeursalternatief zijn wel onderzocht en vastgelegd in het MER en de bijlagen van het MER.

Zienswijze 60, 79, 81, 82, 83, 87, 90, 91, 101, 108, 111, 123, 135, 142, 149, 211, 212, 213, 215, 220, 221, 223, 226, 228, 229, 230, 231, 232, 234, 237, 238, 240, 242, 244, 247, 249, 253, 257, 258, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 290

A 2.3 Insprekers geven aan dat de parallelstructuur uit het Bestuurlijk Voorkeursalternatief is verdwenen zonder overleg met bewoners. Men vindt dit een te grote afwijking van het oorspronkelijke plan met negatieve gevolgen voor de omwonenden. Een inspreker is van mening dat dit had moeten leiden tot heroverweging van de andere alternatieven.

Op 10 november 2009 hebben het Rijk, de Provincie Groningen en de Gemeente Groningen een bestuursovereenkomst gesloten over een oplossing voor de zuidelijke ringweg, waarin het zgn. Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) is vastgelegd. Het BVA is een ontwerp op hoofdlijnen dat in de planuitwerkingsfase verder is uitgewerkt. Bij de uitwerking bleek dat de gedachte parallelstructuur tot veel extra verkeer en overlast zou leiden in de woonwijken die grenzen aan de ringweg. Bovendien kwam bij deze structuur de bereikbaarheid van de belangrijke economische functies in de stad in het gedrang, omdat de routes ernaar toe veel langer werden. Bij de nadere uitwerking van het BVA is het plan daarom aangepast en is de parallelstructuur grotendeels komen te vervallen. Door het aangepaste wegontwerp kan lokaal verkeer nu meer van de ringweg zelf gebruik maken. In juni 2011 is deze uitwerking in een zogenaamd Voorlopig Ontwerp gepresenteerd.

Zienswijze 1

A 2.4 Inspreker noemt de procedure en besluitvorming zeer degelijk. Hij hoopt dat het plan zo snel mogelijk uitgevoerd wordt.

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

Zienswijze 81, 82, 83, 89, 101, 108, 111, 123, 125, 127, 135, 142, 149, 202, 206, 211, 212, 213, 215, 220, 221, 223, 226, 228, 231, 232, 234, 237, 238, 240, 247, 249, 253, 257, 258, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 290

A 2.5 Insprekers stellen dat het project niet onder de verkorte tracéwet-procedure hoort te vallen, omdat het gaat om een nieuwe weg of gelijk te stellen is aan een nieuwe weg door de omvang en de modaliteiten.

De verkorte tracéwetprocedure is van toepassing op het project ARZ, omdat het gaat om een wijziging van een bestaande rijksweg en niet om nieuwe aanleg. Het gaat daarbij om een wijziging in de zin van art. 8, sub b, onder 2 van de Tracéwet.

Zienswijze 130, 223, 237

A 2.6 Inspreker vindt dat de Commissie-m.e.r. als deskundige en onafhankelijke instantie een oordeel moet geven over de verkeersmodellen die zijn gebruikt.

Het project Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 is opgenomen in bijlage 2 van de Crisis- en herstelwet (zie paragraaf 1.5 en 1.6). Daarom is het niet verplicht de Commissie-m.e.r. over het opgestelde MER advies te vragen.

Zienswijze 250

A 2.7 Inspreker stelt dat volgens een andere wettelijke procedure is gewerkt dan de huidige Tracéwet en het advies van de commissie-Elverding voorschrijven, omdat niet is begonnen met het opstellen van een structuurvisie en het daarop volgende inspraakrecht. De inspreker noemt het planproces onrechtmatig, omdat deze stappen zijn overgeslagen.

De Zuidelijke Ring Groningen, fase 2, is conform de daartoe geldende wet- en regelgeving vormgegeven. Conform de 'Sneller & Beter'-werkwijze, die is gebaseerd op het advies van de commissie Elverding, is ter afronding van de verkenningfase een voorkeursalternatief vastgesteld. In lijn hiermee is, als stap tussen de uitgevoerde verkenning en het Planstudiebesluit, de periode tussen mei 2008 en april 2009 benut voor een Verlengde Verkenning waarin het bepalen van een zogeheten 'Bestuurlijk Voorkeursalternatief' (BVA) centraal staat. Het project Aanpak Ring Zuid is opgenomen in bijlage 2 van de Crisis- en herstelwet (zie paragraaf 1.5 en 1.6). Dit heeft tot gevolg dat in de planstudie alleen het Bestuurlijk Voorkeursalternatief uitgewerkt hoefde te worden.

Zienswijze 250

A 2.8 Inspreker stelt dat het niet (meer) publiceren van documenten met milieugegevens over de zuidelijke ringweg in strijd is met het Verdrag van Aarhus. Hij noemt hierbij de Trajectnota, de gemeentelijke jaarverslagen 2008 en 2009 en de verkenning van DHV.

Het project Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, is uitgevoerd conform de daartoe geldende wet- en regelgeving. Voor het project zijn onder andere de Tracéwet, de Wet milieubeheer, de Crisis- en herstelwet en de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Nederland heeft het Verdrag van Aarhus geratificeerd en geïmplementeerd in wet- en regelgeving. Dit project is daarmee niet in strijd met dit verdrag.

Zienswijze 87, 90

A 2.9 Insprekers kunnen naast de verkenningen geen onderzoeken in opdracht van het Rijk vinden die op de zware knelpunten ingaan, ook in relatie tot de uitvoeringsfase.

Zoals in het (O)TB, het MER en de bijlagen hiervan naar voren komt, is jarenlang onderzoek gedaan naar een zo goed mogelijke oplossing voor de verkeersveiligheids- en doorstromingsproblematiek op en rond de zuidelijke ringweg:

- Tracé MER studie Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 1 (1992-2002)
- Verkenning Zuidelijke Ringweg (2000-2007)
- Verlengde Verkenning (2008-2009)

In hoofdstuk 2 van de Toelichting op het (O)TB/MER (p.12-18) staat de historie tot aan de planuitwerkingsfase omschreven. Wij verwijzen naar de onderzoeken die in dit kader zijn uitgevoerd en waarin de knelpunten en de aanpak hiervan worden geïnventariseerd en geanalyseerd.

Zienswijze 237

A 2.10 Inspreker stelt dat ten onrechte geen evaluatie van de zogenaamde Langman I-maatregelen heeft plaatsgevonden.

Een allesomvattende evaluatie van deze maatregelen heeft inderdaad niet plaatsgevonden. De reden hiervoor is de vertraagde uitvoering van dit pakket maatregelen en de bestuurlijke wens voortvarend verder te werken aan de bereikbaarheid van Groningen de doorstroming op het wegennet in en rond de stad Groningen. Wel zijn drie verkeerskundige evaluaties uitgevoerd: een quick scan van de westzijde en de oostzijde en een onderzoek naar het Julianaplein. Voorstellen die hieruit naar voren zijn gekomen zijn voor een deel nog in procedure en voor een deel gerealiseerd. Dat laatste geldt bijvoorbeeld voor het verwijderen van de afslag naar de binnenstad bij het Julianaplein, gezien vanuit het westen. Duidelijk is dat de Langman I-maatregelen niet voldoende zijn om het verkeer nu en in de toekomst goed te kunnen verwerken.

Zienswijze 238

A 2.11 Inspreker stelt dat het OTB/MER op geen enkele wijze voldoet aan de wettelijke kaders die de Tracéwet stelt, omdat het onvolledig en (op delen) onjuist is onderbouwd.

Het (O)TB/MER is met de grootst mogelijke zorgvuldigheid opgesteld, aan de hand van de regels die gesteld worden door onder andere de Tracéwet, de Crisis- en herstelwet en de Algemene Wet Bestuursrecht. Het is niet duidelijk aan welke kaders naar mening van de indiener niet wordt voldaan en welke onjuistheden of onjuiste onderbouwingen naar de mening van de indiener in het OTB/MER zijn opgenomen.

Zienswijze 130

A 2.12 Inspreker zet vraagtekens bij twee uitgangspunten voor het OTB/MER en de onderzoeken. 1) Het jaar 2014 wordt gehanteerd als het jaar vóór de start van de werkzaamheden en 2030 als maatgevend jaar voor de projectsituatie. Dit betekent dat de werkzaamheden in 2015 starten en het project in 2020 opgeleverd moet worden. Inspreker vindt dit een weinig realistisch scenario. 2) De effectbeoordelingen zijn gebaseerd op gemiddelden, waardoor het milieubelang onvoldoende tot zijn recht komt.

Het voornemen is om met de realisatie te starten in 2015 en de werkzaamheden af te ronden in 2020. Of dit daadwerkelijk zo zal gaan, is afhankelijk van vele factoren. Maar dit is de planning waarop gekoerst wordt en die op dit moment realistisch is. Daarom zijn de genoemde jaren in het MER gehanteerd.

De effectbeoordelingen zijn uitgevoerd volgens de daarvoor geldende wetgeving en onderzoeksmethoden voor milieueffectrapportages. In de milieueffectonderzoeken is uitgegaan van het hoogste economische groeiscenario, dat leidt tot de hoogste verkeersprognoses. Deze verkeersprognoses zijn de grondslag voor het milieuonderzoek. De milieumaatregelen zijn dus gebaseerd op de hoogste verkeersprognoses. Dat wil zeggen dat met de milieumaatregelen (zoals geluidsschermen en stil asfalt) ook aan de wettelijke milieunormen wordt voldaan als het verkeer zo sterk toeneemt. Bij deze verkeersprognoses gaat het om weekdaggemiddelden; het gemiddelde aantal over de zeven dagen van de week. Dat is conform de voorgescreven rekenmethodiek voor lucht- en geluid.

Zienswijze 94, 96, 281

A 2.13 Inspreker stelt dat het onderzoek en de besluitvorming in strijd is met artikelen 3.2 (zorgvuldigheid en belangenafweging) en 3.4 (uniforme openbare voorbereidingsprocedure) van de Algemene wet bestuursrecht en vindt dat de belangen van bewoners onvoldoende in kaart zijn gebracht. Andere insprekers vrezen dat aan de inspraak geen recht wordt gedaan.

De planuitwerking is uitgevoerd conform de bepalingen van de Algemene wet bestuursrecht, de Tracéwet en de Crisis- en herstelwet. In december 2010 en december 2011 zijn kennisgevingen gepubliceerd tot het voornemen van het opstellen respectievelijk aanpassen van het project-MER. Het Ontwerp-Tracébesluit en Milieueffectrapport (OTB/MER) hebben conform deze bepalingen zes weken ter inzage gelegen. In deze nota van antwoord geeft de minister gemotiveerd antwoord op de ingediende zienswijzen, als onderdeel van het Tracébesluit.

Daarnaast heeft de projectorganisatie vanaf de start van de planuitwerkingsfase stelselmatig informatie gegeven over haar werkzaamheden en daar de dialoog over gezocht met betrokkenen. Onder meer op openbare bijeenkomsten, door gesprekken te voeren met bewoners, bedrijven, scholen en belangenorganisaties, door kranten en nieuwsbrieven te verspreiden en advertenties te plaatsen en door een

website te maken en bij te houden. Hierdoor konden omwonenden en andere belangstellenden zich een beeld vormen en konden hun standpunten worden betrokken bij de planuitwerking. In het participatierapport in bijlage G van het TB staat een uitgebreid overzicht van het participatieproces vanaf het begin van de planstudiefase.

Zienswijze 159

A 2.14 Inspreker vindt dat het plangebied moet beginnen bij de afslag Westpoort, omdat daar het bereikbaarheidsvraagstuk van de stad begint. Ook de benodigde achterliggende infrastructuur op bedrijvenpark Westpoort moet volgens de inspreker in het tracé worden meegenomen, omdat dit essentieel is voor Groningen West/Hoogkerk en voor het functioneren van de hele ringweg. Bovendien kan het bijdragen aan de bereikbaarheid tijdens de bouw.

De definitieve projectgrenzen zijn in nauw overleg met de Gemeente Groningen en de Provincie Groningen vastgesteld. Aanpassing van de projectgrens in en om bedrijvenpark Westpoort is niet aan de orde, omdat de minister geen bevoegd gezag is voor planologische ontwikkelingen van het gemeentelijk en/of provinciaal wegennet.

Uit onderzoek is gebleken dat de verkeersproblematiek op rijksweg A7 zich met name oostelijk van de aansluiting bij Westpoort manifesteert. Daarom is het beginpunt van het project aldaar gesitueerd.

Zienswijze 169, 238

A 2.15 Inspreker vraagt waarom de Waterloolaan buiten de projectgrens van het OTB is geraakt.

De Waterloolaan valt binnen de projectgrens van het Tracébesluit. In het Ontwerp-Tracébesluit stond de Waterloolaan wel in de toelichting genoemd, maar inderdaad niet op de OTB-kaart. Met dank aan de oplettendheid van deze indieners is dit in het TB aangepast.

Zienswijze 10, 237

A 2.16 Insprekers stellen dat het MER zich ten onrechte slechts uitstrekt tot het plangebied zelf. Een inspreker vindt dat ook de effecten van het voorgenomen besluit in de omliggende woonwijken had moeten beoordelen. Een andere inspreker vindt dat het MER ook de effecten van de Helperzoomtunnel in kaart moet brengen, vooral voor de wijk Klein Martijn. Dit ontbreekt nu en dat geeft een onvolledig beeld.

De milieueffecten van het project zijn onderzocht volgens de daarvoor geldende wettelijke voorschriften en de gebruikelijke methodes. Die gaan uit van de begrenzing van het (Ontwerp-)Tracébesluit, die op de plankaart is aangegeven. Maar het gebied waarvoor milieueffecten worden onderzocht is ruimer. Daardoor kan voor veel aangrenzende woonstraten worden vastgesteld wat de geluidseffecten zijn.

Zienswijze 237

A 2.17 Inspreker haalt aan dat in artikel 13 'Uitmeet en flexibiliteitsbepaling' is bepaald dat van de situering van het ontwerp en de maatregelen met marges van 1 tot 2 meter kan worden afgeweken. Inspreker is van mening dat dit in strijd is met de rechtszekerheid, omdat op voorhand een afwijking van het berekende ontwerp en de daaraan gekoppelde effecten wordt gegeven, die op het moment dat daarvan gebruik gemaakt zou worden geen rechtszekerheid kent.

Binnen het project is enige flexibiliteit bij de uitvoering wenselijk. Bij project ZRG fase 2 wordt hier op een vergelijkbare manier invulling aan gegeven als bij andere projecten. Uit jurisprudentie blijkt dat dit een acceptabele werkwijze is.

Zienswijze 162

A 2.18 Inspreker stelt dat het sluiten van de Esperantokruising in strijd is met het huidige bestemmingsplan, omdat daarmee ook de oost-west fiets-verbinding verdwijnt.

Als een bepaalde locatie als gevolg van het project een bestemming krijgt die niet past binnen het geldende bestemmingsplan, zal het bestemmingsplan moeten worden aangepast. De gemeente is hiervoor verantwoordelijk. De Esperantokruising valt niet binnen de grenzen van het (O)TB.

Zienswijze 243

A 2.19 Inspreker verwacht in het vervolgtraject een duidelijke procedure met een open besluitvorming, waarin de participatie van de bewoners een gelijkwaardig aandeel krijgt.

Naast de formele (O)TB/MER-procedure met mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen en het instellen van beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, blijft de projectorganiastie omwonenden en andere belanghebbenden actief informeren over de voortgang van het project en over de verdere besluitvorming. Ook tijdens de uitvoering van werkzaamheden is het uitgangspunt dat bewoners actief worden geïnformeerd en geconsulteerd. Dat gebeurt onder meer door het houden van gesprekken en informatiebijeenkomsten en via diverse media zoals een huis-aan-huis krant, nieuwbrieven en de projectwebsite. Ook aan de toekomstige aannemer zullen eisen worden gesteld op het gebied van communicatie met en participatie van bewoners en andere betrokkenen, zoals bedrijven, scholen en weggebruikers.

Zienswijze 96

A 2.20 Inspreker vraagt wie hij ter verantwoording kan roepen als de verkeersprognoses niet kloppen.

De minister van Infrastructuur en Milieu is verantwoordelijk voor het Tracébesluit en de bijbehorende onderzoeksrapporten, met inbegrip van de daarin opgevoerde verkeersprognoses.

Zienswijze 240

A 2.21 Inspreker vraagt waar de OTB-grens precies loopt. Deze zijn mischien formeel op de kaarten aangeduid, maar de bewoners van de wijken rondom het tracé krijgen met de gevolgen van de plannen te maken. De grenzen zijn gedurende de planvorming verschoven, wat het voor de burger onduidelijk maakt.

De tracégrenzen van het Ontwerp-Tracébesluit staan aangegeven op de kaarten die bij het Ontwerp-Tracébesluit zijn gevoegd. Deze zijn ook te raadplegen via www.aanpakringzuid.nl > bibliotheek > plandocumenten. Het klopt dat sommige grenzen verschoven zijn gedurende de verdere uitwerking van het ontwerp. Voor de plekken waar dit (grote) gevolgen heeft voor omwonenden en andere belanghebbenden, zijn de betrokkenen hierover geïnformeerd.

Zienswijze 254

A 2.22 Inspreker vindt dat meer ingezet moet worden op innovatie door creatief talent aan te trekken voor het oplossen van de leefbaarheidsknelpunten. Zo zouden de belasting van geluid, uitlaatgassen en fijn stof in met name de Vondellaan, Maaslaan, delen van Helpman en bij de openingen

tussen de deksels en de in- en uitgangen ervan toch echt beter opgelost kunnen worden anno 2013.

De toe- en afnames van concentraties NO₂ en PM₁₀ op de diverse locaties binnen het project zijn zeer klein en nopen niet tot maatregelen. Voor plekken waar de geluidsbelasting om maatregelen vraagt, zijn adequate oplossingen beschikbaar.

A 3 Financiën

Zienswijze 81, 82, 83, 85, 89, 108, 125, 127, 130, 137, 187, 206, 211, 216, 212, 223, 235, 237, 238, 240, 242, 244, 250, 253, 258, 271

A 3.1 Insprekers merken op dat nut en noodzaak van het project niet zijn doorgerekend en aangetoond. Anderen vragen of de kosten en baten voldoende tegen elkaar zijn afgewogen in een (Maatschappelijke) Kosten Baten Analyse (MKBA) en of zij de resultaten kunnen inzien.

In het verleden is op twee momenten een kosten-batenanalyse (KBA) uitgevoerd voor varianten van oplossingen op de zuidelijke ringweg over het bestaande tracé door de stad heen: een KBA bij de Verkenning Alternatieven Zuidelijke ringweg Groningen (juli 2006) en een quick scan KBA bij de economische beoordeling aanvullende alternatieven Zuiderzeelijn (oktober 2006). Het gaat in beide gevallen om openbare informatie, die is te vinden in de bibliotheek van de projectwebsite (www.aanpakringzuid.nl). In beide KBA's wordt de analyse als positief beoordeeld. Conclusie is dat de baten van het project groter zijn dan de kosten, en dat de gekozen variant het beste voldoet aan de eisen. Dit is middels een second opinion bevestigd door het Centraal Planbureau (CPB).

Zienswijze 81, 82, 83, 87, 90, 100, 101, 108, 111, 123, 125, 127, 130, 135, 142, 149, 192, 197, 206, 211, 212, 213, 215, 220, 221, 223, 226, 231, 232, 234, 237, 238, 240, 242, 243, 247, 249, 253, 258, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 290

A 3.2 Insprekers zijn van mening dat financiële onderbouwing en risico-inschatting van het plan ontbreken. Sommigen vragen of het project wel binnen de grenzen van het budget blijft en voor wiens rekening een overschrijding zou zijn. Anderen willen inzicht in de verdeling van de beschikbare financiën. Een van de insprekers stelt dat in de bestuursovereenkomst fase 2 is vastgelegd dat alles uit het beschikbare budget betaald moet worden en dat overschrijdingen voor rekening van de stad komen. De gemeente zou hiervan een kostenoverzicht aan de inwoners moeten voorleggen.

Voor het taakstellend budget voor het project ARZ wordt verwezen naar paragraaf 1.2 in de Toelichting bij het Tracébesluit. Het beschikbare budget is voldoende om het voorgestelde plan uit te voeren. De raming voor het project ARZ is opgesteld aan de hand van de zgn. Standaard Systematiek voor Kostenramingen (SSK). In Nederland is het gebruikelijk om projecten in de sector grond-, weg- en waterbouw te ramen volgens deze methode. De methode wordt beschreven en beheerd door de CROW, een nationaal Kenniscentrum voor verkeer, vervoer en infrastructuur. De SSK wordt door vrijwel alle grote opdrachtgevers voor grond-, weg- en waterbouwprojecten gebruikt, ook door Rijkswaterstaat. In deze raming is naast de projectkosten een aantal posten ingebouwd, om binnen het project risico's en onzekerheden op te vangen. Het gaat om de posten nader te detailleren (onvolledigheid), object onvoorzien (objectgebonden reservering voor toekomstige gebeurtenissen) en project onvoorzien (reservering voor toekomstige gebeurtenissen totale project). Op deze wijze kunnen eventueel onvoorziene noodzakelijke maatregelen worden opgevangen.

Zodra het Tracébesluit onherroepelijk is, wordt het project in zijn geheel openbaar aanbesteed, inclusief de uitvoering van de Inrichtingsplannen en de Helperzoomtunnel. In die procedure wordt uitdrukkelijk ruimte geboden aan marktpartijen om een innovatieve manier te vinden om voor een zo laag mogelijke prijs een zo goed mogelijk product te leveren. Inzicht in de raming van dit moment kunnen wij niet bieden, omdat dit marktgevoelige informatie is.

Voor wat betreft de risico's zijn in de bestuursovereenkomst van 10 november 2009 de bepalingen uit het Regio Specifiek Pakket (RSP) convenant opgenomen. Dit betekent dat financiële mee- en tegenvallers van de projecten die in het RSP zijn opgenomen, waaronder de aanpak van de zuidelijke ringweg, binnen het RSP worden verrekend. De provincie is beheerder van het Groninger deel van het Regio Specifiek Pakketconvenant en is daarmee de risicodragende partij.

Zienswijze 81, 82, 83, 85, 89, 107, 108, 127, 211, 212, 223, 224, 228, 238, 240, 242, 271

A 3.3 Insprekers stellen dat de gelden die door het Rijk beschikbaar zijn gesteld, bedoeld zijn voor investeringen in het openbaar vervoer in het Noorden en niet voor de aanleg van een rijksweg door de stad Groningen.

In 2007 besloot het kabinet dat de Zuiderzeelijn – een snelle spoorwegverbinding tussen Amsterdam en Groningen – er niet zou komen. In plaats daarvan kreeg het Noorden 2,16 miljard euro voor de ontwikkeling van de economie en de bereikbaarheid van het Noorden. De provincies Groningen, Fryslân en Drenthe stelden ieder afzonderlijk een serie projecten vast op het gebied van verkeer&vervoer en economie: het Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn. In 2008 sloten het Rijk en de regio hierover een convenant, waarin de zuidelijke ringweg Groningen is benoemd als concreet project.

Zienswijze 81, 83, 101, 108, 111, 123, 125, 135, 142, 149, 213, 215, 220, 221, 223, 226, 228, 231, 232, 234, 237, 238, 242, 247, 249, 258, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 290

A 3.4 Insprekers stellen dat er te weinig geld is om het project uit te voeren, ook zonder de optimalisaties. Zij vinden dat het geld voor de Helperzoomtunnel beter besteed kan worden aan verbeteringen van het plan. Een van de insprekers vraagt waarom de Helperzoomtunnel wordt betaald uit het projectbudget. Andere insprekers vragen naar een prioritering van de optimalisaties en hoe groot de kans is dat deze niet worden uitgevoerd.

Voor het taakstellend budget voor het project ARZ wordt verwezen naar paragraaf 1.2 in de toelichting op het Tracébesluit. Het beschikbare budget is voldoende om het voorgestelde plan uit te voeren.

De stuurgroep ARZ heeft ervoor gekozen de Helperzoomtunnel in de scope van het project op te nemen. Ten eerste als vervanging van de huidige spoorwegovergang bij de Esperantostraat, zodat de verbinding tussen de wijken aan weerszijden van het spoor – de wijken Helpman/Coendersborg en Oosterpoortwijk/De Linie/Europapark – in stand blijft. Daarnaast omdat de Helperzoomtunnel de verkeersstromen beter over de zuidelijke wijken verdeelt. Zonder Helperzoomtunnel zijn de bewoners van Helpman en Coendersborg volledig aangewezen op de aansluitingen bij de Hereweg, de Vondellaan en de Van Ketwich Verschuurlaan.

Als de aanbesteding van het project goedkoper uitvalt dan geraamd, dan heeft de stuurgroep ARZ drie aanvullende wensen benoemd. Dat zijn: extra ruimtelijke kwaliteit (een mooiere, groenere inrichting), een fiets-/voetgangerstunnel bij de Verlengde Lodewijkstraat/Esperantostraat en de Waterloolaan en een volledige aansluiting van de ringweg op de Europaweg.

Zodra het Tracébesluit onherroepelijk is, wordt het project in zijn geheel openbaar aanbesteed. In de aanbestedingsprocedure krijgen aannemers de vraag zo veel

mogelijk extra aan te bieden voor het geld dat beschikbaar is. De aannemer die aan alle gesteld eisen voldoet en daarnaast de meeste extra's aanbiedt wint. Over de kans dat de aanbesteding inderdaad goedkoper uitvalt, zijn op dit moment nog geen uitspraken te doen.

Zienswijze 177

A 3.5 Inspreker acht de kans groot dat de verdiepte ligging vanuit financieel oogpunt geschrapt wordt en vraagt nogmaals te kijken of dit een realistische optie is.

De verdiepte ligging is een hard uitgangspunt voor het project en staat niet ter discussie. De kosten ervan zijn opgenomen in de projectraming. Naast het oplossen van de bereikbaarheidsproblematiek voor stad en regio heeft het project ook het doel om de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Het verdiept aanleggen en overkappen van een deel van de ringweg is daarvoor noodzakelijk.

Zienswijze 161

A 3.6 Inspreker stelt dat niet voldoende tijd is genomen voor degelijke planvorming, vanwege de dreiging van het Rijk om het beschikbare geld elders te besteden.

Van een dreiging van de kant van het Rijk is geen sprake. Wel is het zo dat uiterlijk in 2019 een bestemming moet zijn aangewezen (niet: uitgegeven) voor het geld uit het Regio Specifiek Pakket (RSP). Dat is het budget dat het Rijk in 2008 beschikbaar heeft gesteld voor het noorden van het land, na het besluit over het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn. De ombouw van de zuidelijke ringweg wordt voor een groot deel (tweederde) betaald uit deze gelden. Dat hebben Rijk, Gemeente Groningen en Provincie Groningen in 2009 afgesproken. Voorwaarde is dus dat het besluit tot aanleg van de weg en daarmee tot het gebruik van RSP-geleden in 2019 moet zijn genomen.

Zienswijze 81, 82, 83, 85, 89, 96, 101, 107, 108, 111, 123, 125, 127, 135, 142, 149, 211, 213, 215, 220, 221, 223, 224, 226, 228, 231, 232, 233, 234, 238, 239, 240, 242, 247, 249, 250, 253, 258, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 290

A 3.7 Insprekers merken op dat al jaren aan de huidige ringweg is gewerkt. Bouwwerken die net zijn voltooid, worden alweer gesloopt. Dit is kapitaalvernietiging.

Er wordt inderdaad al vele jaren aan de zuidelijke ringweg gewerkt. Welbeschouwd is dat al zo sinds de aanleg van de weg, in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw. Veel eerdere investeringen houden hun waarde, zoals de ingrijpende aanpassingen aan de weg bij Euvelgunnen en Eemspoort. Ook het oorspronkelijke viaduct bij de Europaweg wordt nog steeds gebruikt. Op andere punten is dat anders. Het Julianaplein en het Vrijheidsplein worden de komende jaren ingrijpend veranderd. Doel daarvan is de verbetering van de bereikbaarheid van de stad en de regio Groningen en verbetering van de doorstroming van het verkeer. Dat kan helaas alleen door een ingrijpende verbouwing, waarbij ook enkele recente aanpassingen ongedaan worden gemaakt. Rijk, Gemeente Groningen en Provincie Groningen verwachten dat de nu geplande investeringen lange tijd van waarde zullen zijn en tientallen jaren meegaan. Zo krijgen de nu voorziene investeringen een duurzaam karakter.

A 4 Besluitvorming

Zienswijze 243

A 4.1 Inspreker heeft geen inzicht in de besluitvorming en vraagt wie wanneer beslist en waarover en wat de argumenten zijn.

Aanpak Ring Zuid is een samenwerkingsproject van het Rijk, de Provincie Groningen en de Gemeente Groningen. In 2009 hebben deze partijen de basis gelegd voor samenwerking in het huidige project, met als doel tot een integrale oplossing te komen voor verschillende problemen op het gebied van verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid en ruimtelijke inpassing van de ringweg in de stad Groningen. De ombouw van de zuidelijke ringweg Groningen, fase 2 is uitgevoerd conform de daartoe geldende wet- en regelgeving. Voor de zuidelijke ringweg zelf (een rijksweg) is onder andere de Tracéwet, de Wet milieubeheer, de Crisis- en herstelwet en de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. In deze wetten is vastgelegd hoe de planologische procedure voor de ombouw van een rijksweg dient te verlopen.

De minister van Infrastructuur en Milieu is bevoegd gezag als het gaat om het Tracébesluit en de milieueffectrapportage: daarover neemt zij de besluiten. De Gemeente Groningen besluit over de Omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel en de vier Inrichtingsplannen die deel uitmaken van het project Aanpak Ring Zuid. De Gemeente besluit ook over de inrichting van de drie "deksels" op de verdiepte ligging. De Provincie Groningen is het bevoegd gezag als het gaat om de aansluitingen van de zuidelijke ringweg op het provinciaal weggennet, zoals de westelijke en de oostelijke ringweg.

Conform de bepalingen in de Algemene wet bestuursrecht, kunnen bewoners en andere belanghebbenden inspreken op alle voorgenomen besluiten: die van Rijk, Gemeente en Provincie. Wie van zijn recht op inspraak gebruik heeft gemaakt op het Ontwerp-Tracébesluit kan over het Tracébesluit beroep aantekenen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Naast deze formele, in de wet geregelde procedures zijn door de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid meerdere informatie- en platformbijeenkomsten georganiseerd met onder andere omwonenden, scholen en bedrijven. Met veel betrokkenen zijn ook afzonderlijke gesprekken gevoerd. Bij al die gesprekken en bijeenkomsten heeft de projectorganisatie steeds aangegeven welke argumenten en beweegredenen er zijn voor dit project. Een volledig overzicht van deze informatie en de verslagen van bijeenkomsten vindt u op www.aanpakringzuid.nl. Ook kunt u terecht in bijlage G voor een rapportage over het participatieproces.

Zienswijze 237

A 4.2 Inspreker stelt dat het project planologisch, plant technisch en in tijdplanning niet of onvoldoende aansluit op andere stedelijke plannen en ruimtelijke ontwikkelingen.

Het (O)TB/MER is opgesteld aan de hand van de regels die gesteld worden door onder andere de Tracéwet, de Crisis- en herstelwet en de Algemene wet bestuursrecht. De Gemeenteraad van Groningen en Provinciale Staten zijn daar van meet af aan nauw bij betrokken.

Ter voorbereiding van uitvoering van werkzaamheden aan en rond de zuidelijke ringweg voert de projectorganisatie geregeld en intensief overleg met de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar, dat in de eerste helft van 2012 is opgericht. Deelnemers aan Groningen Bereikbaar zijn de Gemeente Groningen, de Provincie Groningen, de Provincie Drenthe, ProRail, Rijkswaterstaat en Groninger werkgevers. Het doel van deze samenwerking is juist het optimaal afstemmen van geplande werkzaamheden, en het gezamenlijk beperken van hinder die kan ontstaan als gevolg van werkzaamheden aan wegen, bruggen en spoorwegen.

Zienswijze 81, 83, 101, 108, 111, 112, 117, 118, 121, 123, 125, 130, 135, 142, 149, 163, 176, 181, 184, 185, 186, 187, 188, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 202, 208, 213, 215, 220, 221, 223, 226, 231, 232, 234, 237, 238, 239, 242, 247, 249, 257, 258, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 290

A 4.3 Insprekers zijn van mening dat het Tracébesluit (TB), de Inrichtingsplannen en de Helperzoomtunnel niet los van elkaar gezien kunnen worden en in de besluitvorming als integraal geheel moeten worden beschouwd.

Dat gebeurt ook. Dat wil zeggen: het (Ontwerp-)Tracébesluit, de Inrichtingsplannen en het plan voor de Helperzoomtunnel worden voorbereid door één projectorganisatie Aanpak Ring Zuid. Die staat onder leiding van een stuurgroep waarin Rijk, Provincie Groningen en Gemeente Groningen intensief samenwerken. Op basis van die gezamenlijke, integrale voorbereiding vindt de uiteindelijke besluitvorming plaats.

Daarnaast hebben Rijk, Provincie en Gemeente elk hun eigen verantwoordelijkheden, bevoegdheden en verplichtingen. Het Rijk (de minister van Infrastructuur en Milieu) is het bevoegd gezag voor de zuidelijk ringweg zelf, want dat is een rijksweg.

Het Zuiderplantsoen, de Maaslaan, de Vondellaan, Helpman en de Helperzoomtunnel horen niet bij de rijksweg en hebben ook geen directe aansluiting op die weg. Voor de wegen hier is de Gemeente verantwoordelijk. Daarom heeft de Gemeente voor het Zuiderplantsoen, de Maaslaan, de Vondellaan (voor het gedeelte dat niet aansluit op de hoofdweg) en de wijk Helpman Inrichtingsplannen opgesteld. Net als het Tracébesluit zijn die voorbereid door de gezamenlijke projectorganisatie, onder leiding van een gezamenlijk stuurgroep. Dat geldt ook voor de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel.

De Provincie is eigenaar en wegbeheerder van de drie andere ringwegen in Groningen: de noordelijke, oostelijke en westelijke ringweg. Die ringwegen zijn nauw met elkaar verbonden, vanuit een gezamenlijk visie op de gewenste kwaliteit en het functioneren ervan. Aan alle ringwegen wordt gewerkt, nu en in de komende jaren. De afstemming van die werkzaamheden is een vast gesprekspunt voor de stuurgroep en de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid.

In de verkeersberekeningen die ten grondslag liggen aan het (O)TB is de komst van de Helperzoomtunnel en de uitvoering van de Inrichtingsplannen meegenomen. Bovendien zijn de noodzakelijke besluitvormingsprocedures zoveel mogelijk tegelijk uitgevoerd. De uitvoering van alle werkzaamheden is opgenomen in de raming van het project ARZ. Dat wil zeggen: de ombouw van de zuidelijke ringweg, de uitvoering van de Inrichtingsplannen en de aanleg van de Helperzoomtunnel worden allemaal betaald uit dit budget.

Tot besluit: De afstemming tussen Rijk, Gemeente en Provincie vindt ook plaats in het samenwerkingsverband Groningen Bereikbaar. Daarbij gaat het vooral om de planning van werkzaamheden en een gezamenlijke aanpak voor het beperken van hinder en het coördineren van communicatie. In dat samenwerkingsverband doen naast Rijk, Gemeente Groningen en Provincie Groningen ook ProRail, werkgevers en de provincie Drenthe mee. Al die partijen hebben een groot belang bij een gezamenlijke, integrale aanpak van werkzaamheden aan de infrastructuur in en rond Groningen: wegen, vaarwegen en spoorwegen.

Zienswijze 125, 130, 237

A 4.4 Insprekers merken op dat realisering van het Tracébesluit mede afhankelijk is van de aanleg van de Helperzoomtunnel en dat over de aanleg ervan nog geen zekerheid bestaat. Dit kan gevolgen hebben voor de uitvoerbaarheid van het project ARZ. Een andere inspreker vraagt of de gemeente het Inrichtingsplan voor Helpman ook uitvoert wanneer de om-

bouw van de zuidelijke ringweg of de aanleg van de Helperzoomtunnel niet doorgaan.

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

Zienswijze 138

A 4.5 Inspreker geeft aan dat als de verkeersplannen voor Helpman nog nader beraad vergen na het Tracébesluit kan blijken dat de gevolgen voor de wijk negatief zijn, terwijl het besluit dan niet meer terug te draaien is.

Het Rijk, de Provincie en de Gemeente werken in het project Aanpak Ring Zuid samen aan een integrale aanpak voor de ombouw van de zuidelijke ringweg. Het project omvat drie procedures: het Tracébesluit, de Inrichtingsplannen en de Omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel. De drie procedures worden nauw op elkaar afgestemd. Het College van Burgemeester en Wethouders stelt de Inrichtingsplannen dan ook tegelijkertijd met het Tracébesluit van de minister vast. Het besluit over het verkeersplan voor Helpman valt dus tegelijkertijd met het Tracébesluit en wordt niet daarna nog genomen.

In de uitvoering van de Inrichtingsplannen zal de gemeente nog wel nadere besluiten moeten nemen, bijvoorbeeld verkeersbesluiten. Dat gebeurt in overleg met bewoners, bedrijven en scholen in Helpman. Er is dan nog voldoende gelegenheid om de exacte uitvoering van maatregelen in deze wijk te bespreken en zo nodig op onderdelen bij te stellen.

Zienswijze 208

A 4.6 Inspreker is van mening dat de belangen van het winkelcentrum aan de De Savornin Lohmanlaan in de wijk Helpman geschaad worden door het Inrichtingsplan voor Helpman, omdat de verkeersmaatregelen afbreuk doen aan de bereikbaarheid, zichtbaarheid en daarmee verhuurbaarheid van de winkelpanden. Vanwege het integrale verband tussen het OTB/MER en het Inrichtingsplan vindt de inspreker dat het OTB daarom niet uitvoerbaar is.

De Savornin Lohmanlaan heeft in Helpman een belangrijke functie voor het lokale bestemmingsverkeer en dat blijft zo. Daarom behoudt deze weg in het Inrichtingsplan haar functie als tweerichtingsverkeersweg. Daarmee wordt geen afbreuk gedaan aan de bereikbaarheid van het winkelcentrum. Wel wordt op de De Savornin Lohmanlaan de snelheid verlaagd naar 30km per uur. Die maatregel wordt getroffen om de verkeersveiligheid in de wijk – waaronder die van de De Savornin Lohmanlaan – te waarborgen.

De bevoorrading van het winkelcentrum gaat in de huidige situatie via de Beethovenlaan. In het Ontwerp-Inrichtingsplan was voor de Beethovenlaan éénrichtingsverkeer voorgesteld. Met het oog op een goede bevoorrading van het winkelcentrum is het Inrichtingsplan gewijzigd, mede op verzoek van de hier gevestigde bedrijven. Het meest zuidelijke deel van de Beethovenlaan blijft tweerichtingsverkeer. In overleg met de betrokken bedrijven zal ook nog worden gekeken naar de parkeergelegenheid bij het winkelcentrum. Aandachtspunten daarbij zijn handhaving van het aantal parkeerplaatsen en een veilige inpassing ervan.

Zienswijze 30, 49

A 4.7 Insprekers verzoeken om een second opinion van het plan door een onafhankelijk bureau.

Voor het project Aanpak Ring Zuid is op verzoek van de Gemeenteraad van Groningen in september 2013 een expert opinion opgesteld door een onafhankelijke deskundige: de ir. J.A. Blom. Deze expert opinion was gericht op de gevolgen van het project voor het onderliggende (stedelijke) wegennet. De bevindingen van de heer Blom zijn te vinden in het rapport Midden in de stad, dat op de website van de gemeente Groningen staat. Mede op basis van dit rapport heeft de Gemeenteraad een zienswijze over het OTB/MER opgesteld en ingediend.

In maart 2014 heeft ook de Provincie Groningen gevraagd om een onafhankelijke beoordeling van het project met betrekking tot de financiële risico's die aan het project zijn verbonden. De Provincie heeft daarin een bijzondere positie, omdat eventuele kostenoverschrijdingen op basis van de afspraken die zijn gemaakt over het Regio Specifiek Pakket (RSP) voor rekening van de Provincie komen. Nadere uitleg over het RSP is te vinden onder paragraaf A.3 van deze nota van antwoord. Buro Horvat en Partners heeft deze beoordeling uitgevoerd. Conclusie op hoofdlijnen is dat het risicodossier van het project – met inachtneming van een aantal aandachtspunten, op orde is.

Zienswijze 236

A 4.8 Inspreker is van mening dat de expert opinion van ir. J.A. Blom betrokken moet worden bij de besluitvorming.

Het rapport van de heer Blom met als titel 'Midden in de stad' is door de Gemeenteraad van Groningen gebruikt bij haar bespreking van de projectplannen. Naar aanleiding van het rapport heeft de Gemeenteraad geoordeeld dat het project doorgang kan vinden, conform de uitgangspunten van het OTB/MER. De bevindingen van de heer Blom zijn door de Gemeenteraad mede als basis gebruikt om een eigen zienswijze op te stellen. Die is te vinden op de website van de Gemeente.

Zienswijze 130, 156

A 4.9 Insprekers zijn van mening dat de expert opinion aan ir. J.A. Blom in een te laat stadium is gevraagd.

De expert opinion van de heer Blom is in september 2013 uitgevoerd in opdracht van de Gemeenteraad van Groningen. De uitkomsten daarvan waren bekend op het moment dat de Gemeenteraad een oordeel ging vormen over het OTB/MER. Dat gebeurde in de periode dat de zienswijzenprocedure nog liep, zodat de raad mede op basis de uitkomsten van de expert opinion zijn zienswijzen kon formuleren en indienen.

Zienswijze 94, 95, 96, 141, 218, 228, 240

A 4.10 Insprekers vinden dat het Rijk een te dominante rol speelt in de besluitvorming en dat dit geen recht doet aan een afspiegeling van de verhouding tussen het lokale, regionale en nationale belang. Zij vinden dat de Gemeente niet voldoende opkomt voor de belangen van de burgers van de stad.

Aanpak Ring Zuid is een samenwerkingsproject van het Rijk, de Provincie Groningen en de Gemeente Groningen. In 2009 hebben deze partijen in een bestuursovereenkomst de basis gelegd voor samenwerking aan het project. Het doel daarvan is om tot een integrale oplossing te komen voor verschillende problemen op het gebied van bereikbaarheid, verkeersdoorstroming, verkeersveiligheid en ruimtelijke inpassing. Het project wordt aangestuurd door een Stuurgroep Aanpak Ring Zuid, waarin de drie overheden op gelijke voet zijn vertegenwoordigd. De uitvoering vindt

plaats door de projectorganisatie, die eveneens vanuit de drie overheden is ingevuld.

Het plan dat er nu ligt, is tot stand gekomen na intensief overleg met een groot aantal betrokkenen uit de stad: bewoners, scholen, bedrijven, belangenorganisaties etc. Ook de Gemeenteraad en Provinciale Staten zijn nauw bij het planproces betrokken. De plannen zijn tijdens de voorbereidende fase meerdere keren in de raadscommissie, statencommissie en raadsvergaderingen besproken. Daarbij stond voor het publiek ook de mogelijkheid open om voorafgaande aan de vergadering in te spreken. Op die manier konden de Gemeenteraad en Provinciale Staten zich een goed oordeel vormen over het belang van de plannen voor de stad en kon men waar nodig aandachtspunten en verbeterpunten aandragen. Ook bij het OTB/MER heeft de Gemeenteraad dat gedaan, door op basis van de raadsbehandeling een zienswijze in te dienen met suggesties voor verbetering van de ontwerpplannen. Ook de provincie heeft na bespreking in Provinciale Staten een zienswijze ingediend.

Zienswijze 211

A 4.11 Inspreker is van mening dat Groningers de zuidelijke ringweg geen rol hebben kunnen laten spelen in hun stemkeuze, omdat het project nooit een prominente rol heeft gespeeld tijdens de gemeenteraadsverkiezingen.

Het project Aanpak Ring Zuid heeft de afgelopen jaren veelvuldig op de agenda van de Gemeenteraad van Groningen gestaan. Die agenda wordt door de Gemeenteraad zelf bepaald. Politieke partijen hebben alle gelegenheid gehad zich in het project te verdiepen en hun standpunt erover te bepalen. Afgaande op de berichtgeving hierover in de regionale media is dat ook gebeurd, recent nog, in de maanden voorafgaand aan de Gemeenteraadsverkiezingen van 19 maart 2014. Maar dit is de verantwoordelijkheid van de politieke partijen, niet van de minister. De minister heeft wel de verantwoordelijkheid de Gemeente Groningen en de politieke partijen in Groningen steeds goed te informeren. Dat is gebeurd: Gemeente en partijen hebben zich hierover positief uitgelaten.

Zienswijze 87, 90

A 4.12 Insprekers stellen dat alles in de uitvoering op de aannemer wordt afgeschoven. Zij noemen dit de verkeerde volgorde, omdat het Rijk en de aannemer samen de uitvoering moeten aanpakken, waarbij het Rijk eindverantwoordelijk is en de aannemer het operationele werk doet.

De aannemer die het project Aanpak Ring Zuid gaat uitvoeren werkt op basis van een programma van eisen (vraagspecificatie). Dat eisenpakket wordt voorbereid door de projectorganisatie, onder leiding van de stuurgroep Aanpak Ring Zuid. In het eisenpakket wordt aangegeven waar de aannemer zich aan moet houden en wat hij zelf mag bepalen. Het Tracébesluit is een belangrijk uitgangspunt bij het formuleren van de vraagspecificatie. De inhoud daarvan staat vast. Dat geldt ook voor de Inrichtingsplannen. Daarnaast moet de aannemer zich houden aan gemeentelijke bouwvoorschriften en afspraken die zullen worden gemaakt over onder meer bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden, het voorkomen van verkeershinder en communicatie en overleg met onwonenden. De samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar speelt daarbij een belangrijke coördinerende rol. In Groningen Bereikbaar werken Rijkswaterstaat, Gemeente Groningen, Provincie Groningen, ProRail, Provincie Drenthe en Groninger werkgevers samen. Binnen de duidelijke kaders die hieruit volgen heeft de opdrachtnemer vrijheid om in de uitvoering van het project bepaalde keuzes te maken, zodat het project sneller, goedkoper of met minder verkeershinder kan worden uitgevoerd. Rijkswaterstaat blijft daarbij steeds het aanspreekpunt als eindverantwoordelijke overheid en opdrachtgever.

Zienswijze 162

A 4.13 Inspreker doet de suggestie om forensentax in te voeren, om overlast van autoverkeer voor omwonenden van de ringweg te beperken.

Het project Aanpak Ring Zuid betreft de aanpak van de zuidelijke ringweg (rijks-weg A7/N7). Uit het milieueffectrapport blijkt dat door de uitvoering hiervan per saldo minder overlast voor omwonenden ontstaat. Het al dan niet invoeren van een 'forensentax' is een politieke keuze, die buiten de scope van het project valt.

Zienswijze 205

A 4.14 Inspreker benadrukt het belang om vaart te maken met de uitvoering van het project en zicht te houden op realisatie in 2020, omdat door krimp en economische tegenspoed een steeds groter gebied voor werkgelegenheid en voorzieningen op de stad Groningen is aangewezen.

Rijk, Gemeente en Provincie zijn het erover eens dat het project snel én zorgvuldig moet worden uitgevoerd. Dat is steeds het uitgangspunt.

A 5 Sloop, schade en waardevermindering

Zienswijze 44, 51, 83, 89, 91, 96, 101, 108, 111, 123, 135, 142, 149, 167, 206, 207, 213, 215, 220, 221, 223, 226, 231, 232, 234, 236, 238, 240, 242, 244, 247, 249, 253, 256, 257, 258, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 290

A 5.1 Insprekers vragen hoe planschade en nadeelcompensatie in zijn werk gaat, en waar zij hiervoor terecht kunnen.

Allereerst: alles is erop gericht hinder en schade ten gevolge van het project Aanpak Ring Zuid zo veel mogelijk te beperken. Desondanks kan het zijn dat burgers, bedrijven of organisaties vanwege het project tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden of schade lijden. Bijvoorbeeld in het geval van waardedaling van een woning, een bedrijf dat tijdens de bouwperiode minder goed bereikbaar is of verzakking van gebouwen. Benadeelden kunnen dan een verzoek indienen tot schadevergoeding, nadeelcompensatie of planschade. Het schadevergoedingstraject is afhankelijk van de oorzaak van de schade en de gevolgde planologische procedure.

Als de oorzaak van de schade ligt in de manier van uitvoering van de werkzaamheden, bijvoorbeeld ingeval van verzakking van gebouwen, dan loopt de afhandeling van herstel- of schadevergoedingsverzoeken via de aannemer die het werk uitvoert, en via het Rijk.

Als de oorzaak van de schade een gevolg is van de gewijzigde situatie die optreedt door het project, dan is de nadeelcompensatie- of planschadeprocedure van toepassing. Hier kan bijvoorbeeld een beroep op worden gedaan als er sprake is van waardevermindering van een woning of omrijdschade (tijdelijk of permanent). Voor het Tracébesluit is het Rijk verantwoordelijk. Nadeelcompensatie voor schade ten gevolge van een Tracébesluit is wettelijk geregeld in artikel 22, eerste lid van de Tracéwet. De minister stelt in die gevallen een onafhankelijke schadeadviescommissie in, die verzoeken om nadeelcompensatie beoordeelt en hierover advies geeft. Vervolgens neemt het Rijk een besluit over eventuele te vergoeden schade. Meer informatie over het indienen van een verzoek tot nadeelcompensatie is te vinden op de website van Rijkswaterstaat: www.rijkswaterstaat.nl > RWS-loket > Schade verhalen > Nadeelcompensatie.

Voor de Inrichtingsplannen en de Helperzoomtunnel is de Gemeente Groningen het bevoegd gezag. Wie schade lijdt ten gevolge van de uitvoering van de Inrichtingsplannen of de Helperzoomtunnel, kan een verzoek indienen bij de Gemeente. Ook de Gemeente stelt een schadeadviescommissie in die de zaak dan beoordeelt

en hierover advies geeft. Vervolgens neemt de gemeente een besluit over eventuele te vergoeden schade. Het gaat hierbij meestal om een procedure voor planschade.

Zienswijze 8, 59, 94, 100, 101, 122, 125, 127, 160, 169, 171, 186, 188, 192, 202, 206, 212, 219, 222, 240, 244, 256, 273, 277, 289, 291

A 5.2 Insprekers stellen dat bepaalde woningen vanwege het plan slechter verkoopbaar worden en vragen hoe dit wordt gecompenseerd. Daarbij is een inspreker van mening dat bewoners van de Maaslaan een financiële compensatie moeten krijgen. Een ander vindt dat er een voorziening moet komen voor mensen die schade ondervinden in de periode tussen het Tracébesluit en het onherroepelijk worden van het Tracébesluit.

Zie antwoord reactie A 5.1. De aanvraag voor de schadevergoeding kan pas na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit worden ingediend, omdat dan pas zeker is dat het project wordt uitgevoerd op de manier zoals beoogd. Als de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State het Tracébesluit zou vernietigen, is er geen grond meer voor een al in behandeling genomen verzoek om nadeelcompensatie.

Zienswijze 88, 237

A 5.3 Inspreker verwijst naar de woningen aan de H.L. Wichersstraat die ten gevolge van het project zullen verdwijnen. Hij verwacht dat de bewoners vervangende woonruimte en een verhuisvergoeding aangeboden krijgen. De andere inspreker stelt dat op voorhand onvoldoende zekerheid is verkregen dat deze woningen daadwerkelijk worden verwijderd en dat dit deel van het plan in de beoogde opzet kan worden gerealiseerd.

De huizen aan de noordkant van de H.L. Wichersstraat zullen inderdaad worden afgebroken bij de uitvoering van het plan. Indien panden worden gesloopt, zoals hier zal gebeuren, vinden onderhandelingen over aankoop en vergoedingen plaats met de betreffende eigenaren of woningcorporaties. Rijkswaterstaat voert die onderhandelingen namens de minister. Deze onderhandelingen zijn al begonnen in de fase van planuitwerking van het project, voorafgaand aan het nemen van het Tracébesluit. De aankopen van panden worden betaald uit het projectbudget. Aanvullende afspraken over vergoedingen en vervangende woonruimte zullen ook aan de orde komen in deze onderhandelingen. Omdat de betreffende woningen vallen binnen de grenzen van het Tracébesluit, zullen deze sowieso worden aangekocht of onteigend, zodat het project kan worden gerealiseerd.

Zienswijze 44

A 5.4 Inspreker vraagt naar de vierkantemeterprijs van de grond die Rijkswaterstaat van hem wil overnemen.

Welke prijzen worden betaald voor aan te kopen gronden of panden hangt af van de feiten en omstandigheden ter plaatse. Hiervoor is geen vast bedrag te noemen. Dit komt in gesprekken en onderhandelingen met betrokken partijen aan bod.

Zienswijze 16, 58, 79, 83, 85, 89, 94, 101, 108, 111, 123, 127, 130, 134, 135, 142, 149, 155, 169, 192, 203, 213, 214, 215, 220, 221, 222, 223, 226, 231, 232, 234, 238, 240, 244, 247, 249, 253, 254, 256, 259, 260, 262, 263, 271, 277, 283, 284, 285, 286, 287, 290

A 5.5 Insprekers stellen dat hun woning de kans loopt te verzakken of op andere wijze beschadigd te raken door de bouwwerkzaamheden. Zij vragen hoe wordt voorkomen dat schade aan woningen ontstaat en of zij hiervoor worden gecompenseerd. Een aantal insprekers is van mening dat huizen in de nabijheid van de ringweg op hun bouwkundige staat gemonitord moeten worden aan het begin (nulmeting), tijdens en na afloop van de werkzaam-

heden. Een van de insprekers vraagt hierbij specifiek aandacht voor de bewoners van de H.L. Wichersstraat. Een ander vraagt of bewoners worden geïnformeerd en of hierbij onderscheid wordt gemaakt tussen huur- en koopwoningen.

Bouwschade door werkzaamheden wordt zoveel mogelijk beperkt, door in het contract met de aannemer strikte eisen vast te leggen over te hanteren bouwmethoden. Schade die onverhoopt toch ontstaat door de bouw wordt vergoed.. Hoe de schadevergoedingsprocedures geregeld zijn, staat vermeld onder het antwoord bij reactie A 5.1.

Om de aard en omvang van schade te kunnen bepalen zal de aannemer voor aanvang van de werkzaamheden de Ausgangssituatie van de bestaande bebouwing vastleggen, via een zogenaamde nulmeting. Tijdens de uitvoering van werkzaamheden voert de aannemer periodieke vervolgmetingen uit. De nulmeting wordt afhankelijk van de uit te voeren werkzaamheden tot een bepaalde afstand rondom de ringweg uitgevoerd. Rondom de verdiepte ligging zal deze afstand ruimer zijn dan op plaatsen waar geen of weinig bouwwerkzaamheden plaatsvinden. Welke panden exact in aanmerking komen voor een nulmeting is nog onbekend en zal in overeenstemming met de aannemer worden bepaald. Bewoners worden hierover zo spoedig mogelijk op de hoogte gesteld. Dat zal niet voor 2016 zijn, omdat op zijn vroegst eind 2015 bekend is wie de aannemer wordt.

In het contract met de aannemer wordt verder vastgelegd dat de aannemer moet voldoen aan de gemeentelijke beleidsregels Bouwhinder 2013, die op 22 januari 2013 zijn vastgesteld. Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen huur- en koopwoningen.

Zienswijze 120, 177

A 5.6 Insprekers geven aan dat hun bedrijf tijdens de bouwperiode schade zal lijden, bijvoorbeeld vanwege het ontnemen van de zichtlocatie en het inzetten van extra werknemers om verkeer te regelen.

Ook bedrijven die ten gevolge van het project tijdens de bouwperiode tijdelijk nadeel ondervinden of schade lijden, kunnen in aanmerking komen voor een schadevergoeding of nadeelcompensatie. Zie antwoord reactie A 5.1.

Zienswijze 73

A 5.7 Inspreker vraagt waar hij een schadeclaim in kan dienen voor het verminderen van de waarde van de woning door de veranderingen aan het Julianaplein fase 1.

De ombouw van de zuidelijke ringweg fase 1 is gebaseerd op een Tracébesluit uit 2002. Het is nu in beginsel niet meer mogelijk om op basis van die ombouw verzoeken tot nadeelcompensatie in te dienen. Rijkswaterstaat neemt dergelijke verzoeken altijd in behandeling tot vijf jaar na vaststelling van het Tracébesluit, en daarna – tot 20 jaar – alleen als de verzoeker redelijkerwijs niet verweten kan worden dat hij/zij niet binnen vijf jaar een verzoek heeft ingediend.

Zienswijze 197, 245, 251

A 5.8 Inspreker vindt dat het verwijderen van de geluidsschermen bij het Stadspark kapitaalvernietiging is. Een andere inspreker stelt dat deze schermen opnieuw geplaatst moeten worden en dat hiervoor een financiële tegemoetkoming (planschade) voor de gemeente Groningen dient te worden gereserveerd.

Het 'Stadsparkscherm' aan de noordkant van de zuidelijke ringweg is na realisatie van de eerste fase van de zuidelijke ringweg geplaatst om de geluidsbelasting in het Stadspark te verminderen. Het scherm is niet wettelijk noodzakelijk omdat in het Stadspark geen geluidsgevoelige bestemmingen zijn, zoals woningen, scholen of

ziekenhuizen. Dit scherm kan bij de ombouw niet blijven staan, vanwege aanpassingen aan de weg. Uit het akoestisch onderzoek komt geen wettelijke noodzaak naar voren om het scherm weer terug te laten komen. In de nabije omgeving van het Stadspark worden twee geluidsmaatregelen genomen. Ter hoogte van de nieuwe busafrit bij Hoogkerk komt extra stil asfalt (zogenaamd 'dubbellaags ZOAB') om het doorsnijden van de huidige geluidswal te compenseren. Ook vanaf Laan Corpus den Hoorn richting het oosten wordt extra stil asfalt aangelegd. Deze maatregelen zorgen ook voor een lagere geluidsbelasting in het Stadspark (tot 1 dB). De effecten van deze maatregelen zijn vergelijkbaar met het positieve effect van het Stadspark-scherm voor het Stadspark, zonder het negatieve effect van het huidige scherm voor de Piccardthof.

Thema B: Ontwerp, vormgeving en ruimtelijke inpassing

- B1 Ontwerpsnelheid
- B 2 Tracé van West naar Oost
- B 3 Vrachtverkeer
- B 4 Vormgeving en ruimtelijke inpassing
- B 5 Geluidsschermen
- B 6 Zicht en uitzicht
- B 7 Groen

B 1 Ontwerpsnelheid

Zienswijze 9, 59, 81, 82, 83, 96, 101, 107, 108, 111, 123, 126, 135, 142, 146, 149, 176, 211, 213, 215, 218, 220, 221, 223, 224, 226, 231, 232, 234, 237, 242, 247, 249, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 290

B 1.1 Insprekers vinden de maximumsnelheid van 80 km/uur te hoog. Ze vragen waarom hiervoor gekozen is. Hoe wordt ervoor gezorgd dat weggebruikers zich hieraan houden? Blijft de maximumsnelheid bestaan, ook als er een nieuwe minister komt? Uit de plannen blijkt onvoldoende waarom de gekozen maximumsnelheden op het tracé de beste zijn, of welke afwegingen daaraan ten grondslag liggen. De snelheden lijken de maximaal haalbare binnen de fysieke ontwerpbeperkingen van het plan, zonder dat gekeken is naar de milieu- en financiële baten en lasten van andere snelheden. Door de snelheid te verlagen, kan de automobilist meer het gevoel krijgen in een verblijfsgebied te zijn dan in een doorreisgebied. Bovendien geldt op de rest van de ringweg een snelheid van 70 km/uur. Het is logischer voor de automobilist en veiliger om deze snelheid op de gehele ringweg te hantieren.

Een van de hoofddoelstellingen van het project is om de doorstroming op de A28 en de zuidelijke ringweg te verbeteren en daarmee de bereikbaarheid van de stad en de regio. Om die reden worden onder andere de knooppunten Vrijheidsplein en Julianaplein ongelijkvloers gemaakt.

De zuidelijke ringweg (N7) is onderdeel van Rijksweg 7 (A7). Het gedeelte N7 heeft daarmee de status van een autoweg. Op een autoweg geldt normaliter een maximumsnelheid van 100 km/uur. Rijk, Provincie Groningen en Gemeente Groningen hebben er in 2009 samen voor gekozen om voor de zuidelijke ringweg op basis van de lokale situatie een uitzondering te maken en te kiezen voor een maximumsnelheid van 80 km/uur in plaats van 100 km/uur. De reden hiervoor is dat het tracé door stedelijk gebied gaat en er te weinig ruimte beschikbaar is om aan de eisen van een 100 km/uur-autoweg te voldoen. De huidige snelheid van 70 km/uur komt op het rijkswegennet vrijwel niet meer voor. Om reden van eenduidigheid en veiligheid is voor de snelheid van 80 km/uur gekozen. Deze snelheid draagt bovendien bij aan het verkorten van de reistijd op de zuidelijke ringweg.

De zuidelijke ringweg heeft een stedelijk karakter door de aanwezigheid van dichte bebouwing (woonwijken, scholen en bedrijfsgebouwen), bruggen, knooppunten, een verdiepte ligging en viaducten. Dit karakter stelt bepaalde randvoorwaarden aan de inpassing van de nieuwe weg, zoals een beperkt ruimtebeslag. Daardoor kan de ontwerpsnelheid niet hoger zijn dan 80 kilometer per uur. Bij de vormgeving van de weg wordt veel aandacht besteed aan het stedelijk karakter en het naleven van de maximale rijsnelheid. Dat gebeurt onder meer door de rijstroken smaller te ma-

ken dan bij een gewone autoweg: 3.10 meter in plaats van de gebruikelijke 3,50 meter. De weg krijgt verder een groene aankleding. Daardoor, en door de beperkte rijstrookbreedte zal de weggebruiker de ringweg ervaren als een stadsring en niet als een snelweg of een gewone autoweg. Daarnaast wordt in het gehele tracé de maximumsnelheid aangegeven door middel van elektronische signaalgevers (matrixborden).

Zienswijze 244

B 1.2 Inspreker vraagt wat de overwegingen zijn geweest om de maximumsnelheid te bepalen op 80 km/uur in plaats van 100 km/uur. Wat zijn de effecten hiervan op de kosten/baten, de doorstroming en het milieu?

In de Bestuurlijke Voorkeursvariant is gekozen voor de 80 km/uur-variant in plaats van de 100 km/uur-variant, om de volgende redenen.

- Een weg met een ontwerpsnelheid van 100 km/uur heeft negatieve consequenties voor de omgeving, zowel qua ruimtelijke inpassing als qua geluidsbelasting.
- Naar verwachting zijn de extra investeringskosten voor dit project om de snelheid te verhogen naar 100 km/uur, meer dan € 400 miljoen. Een hogere snelheid vraagt namelijk om bredere rijstroken, langere bochten (boogstralen) en meer zichtlengtes. Dit zou betekenen dat de verdiepte ligging dieper en langer moet worden. Dat maakt het onmogelijk om het project te realiseren binnen het beschikbare budget.
- Een weg met een ontwerpsnelheid van 100 km/uur past niet binnen de afspraken die zijn vastgelegd in de Bestuursovereenkomst van 10 november 2009. Hiervoor bestaat onvoldoende bestuurlijk draagvlak in de regio.

Deze bezwaren wegen zwaarder dan de positieve effecten. Want die zijn er ook. Met name op gebied van verkeersveiligheid scoort de 100 km/uur-variant wel goed. Ook op het gebied van doorstroming heeft een snelheid van 100 km/uur een licht positief effect.

Zienswijze 117, 118, 121, 181, 207, 209, 236, 244

B 1.3 Insprekers vragen te onderzoeken of het verlagen van de snelheid (van 80 km/uur naar bijvoorbeeld 50 km/uur) kansen biedt voor meer open afritten. Deze suggestie is ook gedaan in de expert opinion die dhr. Blom op verzoek van de gemeenteraad van Groningen heeft uitgevoerd. Biedt het verlagen van de snelheid ook oplossingen op relevante schakels, zoals de afrit A28 ter hoogte van de Van Eedenstraat, het opschuiven van de Maaslaan en eventuele aansluiting Hereweg in relatie tot de Vondellaan (variant-Kamminga)? Een lagere maximumsnelheid kan bovendien de leefbaarheid aanzienlijk verbeteren, is minder belastend voor het milieu en vergroot de verkeersveiligheid.

De zuidelijke ringweg is ontworpen volgens een ontwerpsnelheid van 80 km/uur (zie reactie B 1.1). Een lagere ontwerpsnelheid voor het gehele tracé, bijvoorbeeld van 50 km/uur, past niet bij de status van de A7/N7 als autoweg. Deze snelheid is niet aanvaardbaar.

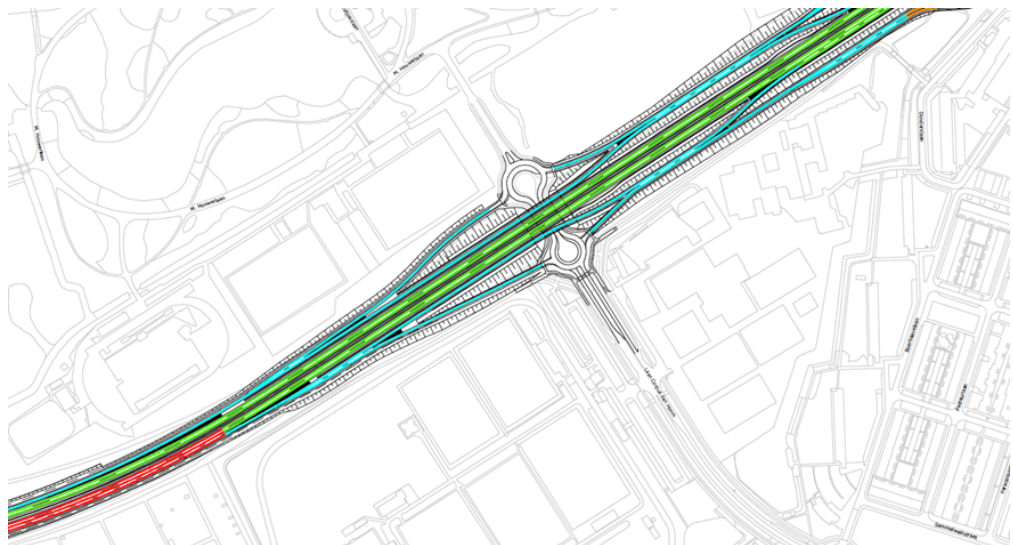
Dit betekent echter niet dat overal een snelheid van 80 km/uur geldt. Het is op grond van de ontwerprichtlijnen gebruikelijk dat de verbindingbogen tussen hoofdwegen een lagere ontwerpsnelheid hebben. Bij een ontwerpsnelheid van 80 km/uur op de hoofdrijbaan geldt normaal gesproken een ontwerpsnelheid van 70 km/uur op de verbindingbogen.

Vanwege de beperkte ruimte rondom de knooppunten Vrijheidsplein en Julianaplein was er in het OTB-ontwerp al voor gekozen om voor de meeste verbindingbogen een lagere ontwerpsnelheid dan 70 km/uur te hanteren, namelijk van 30 km/uur of 50 km/uur (zie afbeeldingen). Hierdoor zijn beide knooppunten compact

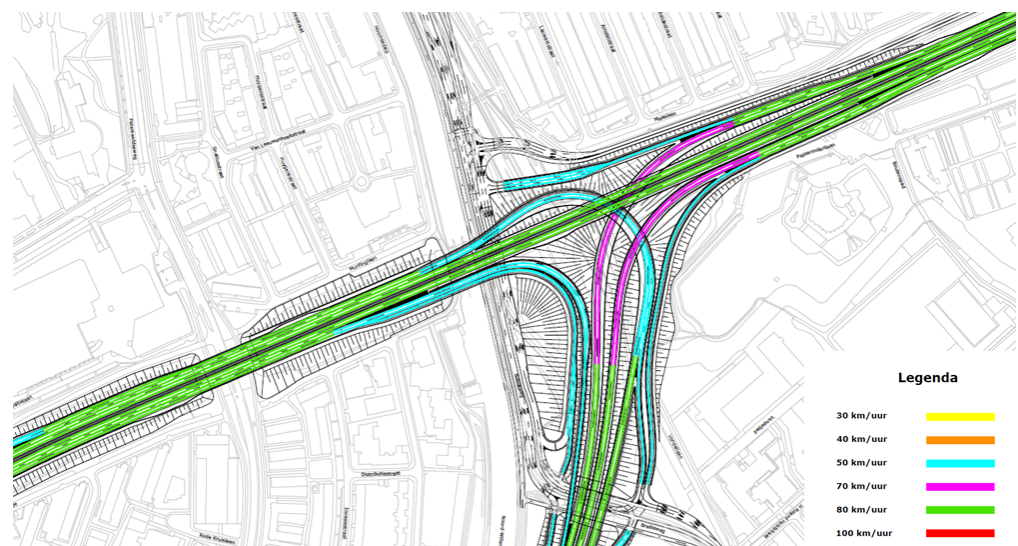
en beter inpasbaar in de stedelijke omgeving. Alleen de verbindingbogen van A28/Assen naar A7/Hoogezand en vice versa zijn ontworpen op een snelheid van 70 km/uur. Het verlagen van de snelheid heeft hier geen effect op het ruimtebeslag van het knooppunt, omdat deze bogen binnen in het knooppunt liggen.

Daarnaast is het gebruikelijk de toe- en afritten te ontwerpen met een snelheid van 50 km/uur. Dat is de snelheid die op het onderliggend wegennet wordt gereden. Deze ontwerpsnelheid is in het ontwerp ook gehanteerd.

Het plan komt dus al deels tegemoet aan het voorstel om op bepaalde gedeelten een lagere ontwerpsnelheid aan te houden.



Figuur 1: Ontwerpsnelheden Laan Corpus den Hoorn



Figuur 2. Ontwerpsnelheden Julianaplein

Zienswijze 78, 171

B 1.4 Insprekers dringen erop aan de nu voorgestelde snelheid van 80 km/uur niet te verlagen. Een verdere verlaging van de snelheid tot bijvoorbeeld 50 km/uur doet het belang van de doorstroming tekort en kan leiden tot meer sluipverkeer op het onderliggend wegennet.

In het Tracébesluit is de ontwerpsnelheid op de zuidelijke ringweg op 80 km/uur bepaald (zie reacties B 1.1 en B 1.2). Er zijn geen plannen om deze snelheid te verlagen.

Zienswijze 66, 97, 102, 103, 136, 150, 157, 172, 245, 251

B 1.5 Insprekers vragen om het verlagen van de snelheid vanaf Westpoort of vanaf afslag Hoogkerk van 100 km/uur naar 80 km/uur. Dit schept duidelijkheid op alle invalswegen van Groningen. Aan de oostelijke zijde van de ringweg ligt langs het bedrijventerrein ook een 80 km/uur-zone. Er moet géén uitzondering worden gemaakt voor het verkeer vanuit en naar richting Hoogkerk. Het plan maakt ook niet duidelijk waarom voor dit weggedeelte, ter hoogte van de woonwijk De Buitenhof en een deel van het Stadspark, een hogere snelheid is gekozen.

Bij de westelijke projectgrens, de afslag Hoogkerk, ligt de maximumsnelheid op 130 km/uur. Het wijzigen van de snelheid buiten het plangebied valt buiten de scope van dit project. Om veiligheidsredenen zijn landelijke richtlijnen vastgesteld om deze snelheid geleidelijk af te bouwen. Een abrupte overgang van 130 km/uur naar 80 km/uur past niet in het verwachtingspatroon van de weggebruiker en draagt daarom niet bij aan de verkeersveiligheid en doorstroming.

Op de zuidelijke ringweg is de snelheid vastgesteld op 80 km/uur. Bij nadering van de ring wordt de snelheid geleidelijk afgebouwd van 130 km/uur via 100 naar 80. Bij het verlaten van de ring geldt een eenzelfde, maar dan geleidelijke toename van snelheden. Er is vooralsnog geen reden om de plangrenzen te wijzigen en het 80 km/uur-wegvak uit te breiden.

Zienswijze 164

B 1.6 Inspreker vindt het, in het kader van een uniform wegbeeld, wenselijk om de maximumsnelheid op de andere delen van de Groninger ringweg (de N46 tussen knooppunten Euvelgunne en Noorderhoogebrug, alsook de westelijke en noordelijke ringweg) waar mogelijk te verhogen naar 80 km/uur.

Deze wens valt buiten de scope van dit project en buiten de bevoegdheid van de minister. De beheerder van de westelijke en noordelijke ringweg is de Provincie Groningen.

Zienswijze 12, 66, 83, 97, 102, 103, 157, 237, 245, 251

B 1.7 Insprekers vragen hoe de snelheid van 80 km/uur gehandhaafd gaat worden. Ze pleiten voor de invoering van trajectcontrole op de zuidelijke ringweg (met name tussen Hoogkerk en Corpus den Hoorn), omdat er vooral vanuit Drachten te hard gereden wordt. Ook rijdt het verkeer te hard de stad uit.

De zuidelijke ringweg wordt zodanig ingericht dat er sprake zal zijn van een geloofwaardige snelheidslimiet. Dit wordt onder andere bereikt door een beperkte rijstrookbreedte en een groene uitstraling. De nieuwe infrastructuur kan dus zonder trajectcontrole veilig functioneren. Het al dan niet inzetten van (traject)controles valt onder verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie (handhaver). Overigens lijken de afstanden tussen de afslagen te kort voor het goed laten functioneren van trajectcontrole.

Zienswijze 245, 251

B 1.8 Insprekers pleiten ervoor om langs het hele Stadspark de maximaal toegestane snelheid te bepalen op hooguit 80 km/uur, in verband met de geluidsoverlast. Nog beter zou zijn een snelheidsverlaging naar 70 km/uur of 50 km/uur.

Om meerdere redenen is de ontwerpsnelheid van de zuidelijke ringweg (A7/N7) bepaald op 80 km/uur (zie reactie B 1.1). Vanuit westelijke richting gezien begint het 80 km/uur-gebied ter hoogte van de atletiekbaan. Dat betekent dat langs vrijwel het gehele Stadspark de maximumsnelheid 80 km/uur is.

Zienswijze 43

B 1.9 Inspreker betreurt het dat ondanks de milieuriichtlijnen de maximumsnelheid op de A28 van het Julianaplein de zuidelijke stadswijken toe nog steeds 120 km/uur is. Deze snelheid zou verlaagd moeten worden naar 80 km/u. Dit zou een mooie oplossing zijn voor het verminderen van fijn stof en geluid en het vergroten van de verkeersveiligheid.

Op de A28 richting het Julianaplein wordt de snelheid in de huidige situatie getrapt verlaagd van 120 km/uur, via 100 km/uur (ter hoogte van de Vestdijklaan, aan de zuidrand van de stad) naar 70 km/uur (ter hoogte van de Van Eedenstraat). In zuidelijke richting gaat de snelheid op dezelfde manier van 70 km/u naar 120 km/uur.

In de projectsituatie wordt op dezelfde wijze getrapt op- en afgebouwd van 80 km/uur naar 120 km/uur. De overgangen liggen ongeveer op dezelfde locatie als in de huidige situatie. Uit de onderzoeken blijkt dat dit een veilig ontwerp is en dat aan alle wettelijke normen voor lucht en geluid wordt voldaan.

Zienswijze 37

B 1.10 Inspreker verwondert zich dat de verbindingsboog van de oostelijke ringweg een maximum snelheid van 50 km/uur heeft. Er is ruimte voor een grotere boogstraat, zodat de snelheid naar 70 km/uur kan, net als op de rest van de ring.

Op de boog van de oostelijke ringweg naar de A7 is de toegestane snelheid 70 km/uur. Het project verandert hier niets aan. Op de boog vanaf de A7 naar de oostelijke ringweg geldt wel een adviessnelheid van 50 km/uur. Deze boog valt echter buiten de scope van dit project.

Zienswijze 237, 244

B 1.11 Insprekers wijzen erop dat niet gehouden is aan het voorschriften van de European Agreement on Main International Traffic Arteries (AGR). Hierin staat o.a. dat wegen de bebouwde kom moeten vermijden (Toelichting op het OTB, pagina 44). Deze afwijking is niet onderbouwd. Het project voldoet niet aan de AGR, op dat punt wordt dus geen knelpunt opgelost.

De zuidelijke ringweg is onderdeel van de E22, een intermediate road, waarvoor geldt dat deze moet voldoen aan de richtlijnen van de European Agreement on Main International Traffic Arteries (AGR). De AGR omvat een afwegingskader in het belang van de veiligheid en doorstroming van het verkeer, milieubescherming en het belang van weggebruikers.

Dit project werkt in grote lijnen conform de AGR. Op een aantal punten wordt echter afgeweken van het bepaalde in de AGR:

- De zuidelijke ringweg is en blijft een autoweg en is daarmee een uitzondering in het landelijk dekkende autosnelweg-netwerk (TEN);
- De snelheid van 80 kilometer per uur op een groot deel van de zuidelijke ringweg is afwijkend ten opzichte van de uitgangspunten van de AGR.
- De AGR schrijft voor dat wegen bebouwde gebieden moeten vermijden. Hier vormt de zuidelijke ringweg een afwijking ten opzichte van de AGR, aangezien het tracé door stedelijk gebied loopt.

In de voorgeschiedenis van het project is onderzoek gedaan naar alternatieve oplossingsrichtingen die buiten de stad lopen, alternatieven ten zuiden van de stad. Hoe-

wel deze alternatieven aan de AGR-eisen zouden voldoen, bieden ze geen oplossing voor de verkeerproblemen van de zuidelijke ringweg. Na afweging van alle alternatieven is gekozen voor het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (het BVA), dat later is uitgewerkt tot dit Tracébesluit. In dit Tracébesluit volgt de hoofdrijbaan van de nieuwe Rijksweg 7 het huidige tracé, waarmee het bebouwde gebied niet wordt vermeden. Door de (gedeeltelijk) verdiepte ligging en geluidmaatregelen zal de hinder voor de omgeving zo veel mogelijk worden beperkt.

Ten aanzien van de afwijking van de 80 kilometer per uur, is tijdens de planstudiefase (per brief, augustus 2011) door de minister een weloverwogen keuze gemaakt voor een 80 kilometer per uur autoweg in de plaats van 100 kilometer per uur. Bij deze keuze hebben kosten/baten, doorstroming, een tracé door de stad en milieueffecten een rol gespeeld.

Wat betreft maatvoering, is in het ontwerp gekozen voor 3,10 meter als breedte van de rijstroken. De rijstroken zijn daarmee smaller dan gebruikelijk, met een smallere streepbreedte/belijning. Op deze manier wordt de weggebruiker gedwongen de snelheid aan te passen, zodat een veilig gebruik van de weg ontstaat. Om veiligheid in het TEN-wegennet te bieden, is voor de zuidelijke ringweg gekozen voor een eenduidige vormgeving over de gehele route, afgestemd op de wegcategorie autoweg, en wordt er samenhang gezocht met inrichtingselementen en uniformiteit van aansluitingen. Bovendien worden er veiligheidsmaatregelen getroffen, onder andere in de verdiepte ligging, waarmee het verkeersveiligheidsniveau van het tracé voldoet.

Zienswijze 237

B 1.12 Inspreker wijst erop dat op de zuidelijke ringweg harder gereden kan worden dan 80 km/uur. Inspreker vindt dat een gevoeligheidsanalyse van effecten bij hogere snelheden ontbreekt.

Voor een milieueffectonderzoek is een dergelijke gevoeligheidsanalyse niet voorgeschreven. Bovendien kan het uitvoeren van zo'n analyse de indruk wekken dat er rekening wordt gehouden met wetsovertreders. Ook doet dit geen recht aan de inspanningen in het ontwerp om een snelheid van 80 km/uur af te dwingen. Na opening van de weg is het aan de handhaver om ervoor te zorgen dat er niet harder dan de maximumsnelheid wordt gereden.

B 2 Tracé van west naar oost

Zienswijze 54

B 2.1 Inspreker stelt voor een directe weg aan te leggen vanaf de A7 bij Westpoort naar de Suikerunie. Deze kan daarna worden doorgetrokken naar Zuidhorn.

Deze suggestie valt buiten de scope van dit project.

Zienswijze 59, 201

B 2.2 Insprekers pleiten voor een extra rijstrook voor het verkeer vanuit Hoogkerk richting Laan Corpus den Hoorn. Zo wordt het verkeer richting Corpus den Hoorn zo vroeg mogelijk gescheiden van het extra verkeer naar de Leonard Springerlaan en verloopt de afwikkeling naar het Martiniziekenhuis tijdens de spits veel beter. Een van de insprekers vindt dat afslag tot aan de rotonde met de Boerhaavelaan verdubbeld moet worden. De andere inspreker verwacht dat door het project de verkeersdoorstroming op wegvak 1 (vanaf toe- en afrit Hoogkerk tot en met het Vrijheidsplein) be-

hoorlijk verslechtert. Dit is het gevolg van de drukte op de Laan Corpus de Hoorn en de toevoeging van verkeerstromen met extra weefbewegingen.

Het OTB-ontwerp zorgde ervoor dat de doorstroming op wegvak 1 in oostelijke richting (Hoogkerk – Corpus den Hoorn) voldeed aan de beleidseisen van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Toch is het Tracébesluit op dit traject aangepast. In het Tracébesluit is het aantal weefbewegingen verder verminderd en is de wegcapaciteit van de doorgaande weg (A7) vergroot. Dit zorgt voor een nog betere afwikkeling van het verkeer. Hier worden geen knelpunten verwacht.

Wat betreft de rotonde bij de Boerhaavelaan onderzoekt de Gemeente hoe de capaciteit hier kan worden vergroot, om filevorming in de ochtend- en de avondspits te voorkomen. Dit valt echter buiten de scope van dit project.

In de huidige situatie zijn de botrotondes bij Corpus den Hoorn inderdaad erg druk, onder andere doordat al het verkeer van en naar de westelijke ringweg hier gebruik van moet maken. Het project zorgt ervoor dat dit verkeer hier niet meer langs gaat, waardoor de drukte in beide richtingen afneemt en de rotondes flink worden ontlast.

Zienswijze 7, 145

B 2.3 Insprekers vragen of er vanaf de rotonde bij de ingang van het Stadspark direct een aftakking kan worden aangelegd naar het parkeerterrein van Gasunie. Dit scheelt veel verkeer door het Stadspark en is veiliger voor de fietsers.

Deze suggestie wordt niet overgenomen. Het betreft hier het verplaatsen van de toegang tot een particulier terrein (eigendom van de Gasunie). Bij het overnemen van deze suggestie bestaat het gevaar dat wachtende auto's voor de slagboom een file gaan vormen die de rotondes blokkeert.

Zienswijze 201, 205

B 2.4 Insprekers maken bezwaar tegen de oplossing met doseerlichten bij de aansluiting van westelijke ringweg op de A7 bij Laan Corpus den Hoorn. De Provincie spant zich al jarenlang in om de ringweg rond Groningen ongelijkvloers te maken. Daarin past niet dat op de verbinding tussen aparte delen van de ringweg toch weer (doseer)lichten moeten worden toegepast. Inspreker stelt een 'pergola'-constructie voor en gaat ervan uit dat die oplossing in het Tracébesluit (financieel) ingepast kan worden. Een andere inspreker vindt dat de huidige situatie gehandhaafd moet blijven, zodat het verkeer meer ruimte heeft om te weven.

De oplossing met doseerlichten bij de aansluiting van de Laan Corpus den Hoorn was bedoeld ten behoeve van een veilige toestroom van het verkeer vanaf de westelijke ringweg.

Bij het opstellen van het Tracébesluit is onderzocht of hiervoor alternatieve oplossingen mogelijk zijn. Uiteindelijk is in overleg met alle wegbeheerders gekozen voor een oplossing waarin de aansluiting van de zuidelijke ringweg op de Laan Corpus den Hoorn op een andere manier is vormgegeven. Het weefvak voor verkeer tussen zuidelijke ringweg en westelijke ringweg is verlengd om het verkeer veiliger af te wikkelen. Dit heeft tot gevolg dat het verkeer in westelijke richting pas na het passeren van het viaduct bij Corpus den Hoorn, via een lus, van de A7/N7 wordt afgeleid. Aan de zuidzijde van dit traject kan een viaduct worden aangelegd dat het verkeer afwikkelt vanaf de oprit bij Laan Corpus den Hoorn richting A7 in oostelijke richting.

Zienswijze 31, 35, 198

B 2.5 Insprekers vinden de verbindingsvakken en wisselstroken (weefvakken) tussen het Vrijheidsplein en het Julianaplein (in oostelijke richting) te

kort. In combinatie met grote verkeersaantallen kan dit leiden tot problemen in de verkeersafwikkeling en een toename van verkeersonveilige situaties. Insprekers doen verschillende suggesties ter verbetering.

In het Ontwerp-Tracébesluit was de ruimte voor het invoegend verkeer vanaf de Laan Corpus den Hoorn op de zuidelijke ringweg in oostelijke richting inderdaad vrij beperkt. Daarom is het weefvak hier komen te vervallen. In het Tracébesluit is gekozen voor een ongelijkvloerse oplossing. Het verkeer vanaf de Laan Corpus den Hoorn gaat in het Tracébesluit via een eigen rijstrook naar de A7, onder de afrit door van het verkeer naar de westelijke ringweg. Wel is er nog een weefvak voor het verkeer vanaf de zuidelijke rotonde Corpus den Hoorn en het verkeer uit de richting Drachten richting westelijke ringweg. Deze is van voldoende lengte.

Zienswijze 201

B 2.6 Inspreker vindt dat de botronde bij Corpus den Hoorn te veel wordt belast. In het OTB maakt ook het verkeer vanuit het oosten naar de L. Springerlaan hiervan gebruik. Gezien de huidige belasting kan dit nadelige gevolgen hebben voor de ontsluiting van zowel het Martiniziekenhuis als het Martini Trade Park voor verkeer afkomstig van de A28 of de A7 uit oostelijke richting.

Het klopt dat het verkeer vanuit het oosten naar de L. Springerlaan (MartiniPlaza) in de nieuwe situatie gebruik maakt van de botrotonde bij Corpus den Hoorn. Deze rotonde wordt echter veel minder belast dan nu, aangezien het verkeer van en naar de westelijke ringweg niet meer over deze botrotonde gaat. De doorstroming op deze botrotonde verbetert daarom aanzienlijk, zelfs met het extra verkeer richting de L. Springerlaan erbij.

Zienswijze 145

B 2.7 Volgens de inspreker is in het OTB ten onrechte niet aangegeven dat de Concourslaan verlaagd is – net als de Leonard Springerlaan. Dit is nodig voor het vertrekkend en inkomend verkeer.

Deze constatering is juist. In het Tracébesluit is het plan op dit punt inmiddels iets veranderd. De westelijke ringweg gaat nog steeds over de Concourslaan en de Leonard Springerlaan heen, maar beide wegen worden niet meer verdiept aangelegd. In plaats daarvan gaat de westelijke ringweg iets omhoog.

Zienswijze 120

B 2.8 Inspreker maakt zich zorgen over de gevolgen van de toenemende verkeersdruk bij de Leonard Springerlaan. Bij MartiniPlaza ontstaan vier gevaarlijke situaties.

- 1. Er komt meer druk op het inrijden in de parkeergarage aan de noordzijde van de Leonard Springerlaan, doordat de doorstroming op de kruising westelijke ringweg (N370) – Leonard Springerlaan gaat toenemen.**
- 2. Door de afsluiting van de inrit bij de Kamer van Koophandel komt er over de Leonard Springerlaan meer verkeer dat naar de binnenterreinen van MartiniTradePark moet.**
- 3. Op het plein voor MartiniPlaza en het wegdeel tussen het plein en de parkeergarage komen zowel auto's als fietsers en voetgangers.**
- 4. De weg bij de hoek Expositielaan – Leonard Springerlaan wordt zeer smal en onoverzichtelijk en wordt ook gebruikt door fietsers en voetgangers.**

Inspreker doet concrete ontwerpvoorstellen om deze situaties te verbeteren.

Mede als gevolg van deze zienswijze zijn in het Tracébesluit (TB) enkele wijzigingen aangebracht in de verkeerssituatie rond MartiniPlaza.

1. Het huidige kruispunt van de Leonard Springerlaan met de westelijke ringweg is een gelijkvloers kruispunt, dat met een verkeerslicht wordt geregeld. In het plan is hier een ongelijkvloers kruispunt voorzien, waarbij het doorgaande (noord-zuid)verkeer op de westelijke ringweg geen gebruik meer hoeft te maken van het verkeerslicht. Hierdoor wordt het voor het verkeer van en naar de Leonard Springerlaan gemakkelijker om de westelijke ringweg te bereiken. Dit komt ten goede aan de verkeersafwikkeling op dit punt en heeft ook een positief effect op de verkeerssituatie ter plaatse van de in- en uitgang van de parkeergarage.
2. In het TB-ontwerp blijft de bestaande inrit naar het parkeerterrein van MartiniTradePark via de Leonard Springerlaan gehandhaafd. Ter plaatse van de inrit wordt een middengeleider aangebracht. Hiermee wordt voorkomen dat linksafslaand verkeer naar het parkeerterrein van MartiniTradePark het verkeer op de Leonard Springerlaan blokkeert. Bovendien heeft het fietsverkeer dat hier de Leonard Springerlaan oversteekt, dankzij de aanwezigheid van de middengeleider de gelegenheid om in twee etappes over te steken. Dit is een verbetering van de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer.
3. Het plan is op dit punt gewijzigd. In het Tracébesluit blijft er een directe aansluiting van de Expositielaan op de Leonard Springerlaan. Hiermee is het niet noodzakelijk dat van het voorterrein van MartiniPlaza gebruik wordt gemaakt.
4. In het TB-ontwerp is hier ten opzichte van het OTB wat meer ruimte gevonden. De directe aansluiting van de Expositielaan op de Leonard Springerlaan blijft gehandhaafd. Net als in de huidige situatie maken zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer gebruik van de Expositielaan. De Expositielaan wordt een eenrichtingsweg tussen de Leonard Springerlaan en het parkeerterrein van het Mercure Hotel. Verkeer naar het Mercure Hotel gaat via de Leonard Springerlaan en de Expositielaan naar het parkeerterrein van het hotel. Verkeer dat dit terrein verlaat, gaat via een nieuwe verbindingsweg parallel aan de zuidelijke ringweg richting de Paterswoldseweg. Daar komt een nieuwe aansluiting, ter plaatse van de huidige oprit naar de zuidelijke ringweg. De verbindingsweg heeft tweerichtingsverkeer en wordt ook gebruikt voor het verkeer dat aan de zuidzijde van MartiniPlaza moet zijn.

Zienswijze 173

B 2.9 Inspreker vraagt of het voor roeivereniging Gyas na de realisatie nog mogelijk is om het voorliggende terrein bij het botenhuis (aan de zijde van de ringweg) uit te breiden.

Door het project verandert deze situatie niet.

Zienswijze 87, 90

B 2.10 Inspreker vraagt waarom voor het Julianaplein niet is gekozen voor een betere geluidsbescherming of een ander ontwerp dat de verstrooiing van het geluid flink reduceert. Waarom komen de rijbanen op 10 meter hoogte? Is het niet effectiever om via een aquaduct voor geluidsreductie te zorgen?

Het ontwerp is zo compact mogelijk gemaakt op basis van de uitgangspunten ten aanzien van doorstroming, ontwerpseisen, veiligheid en scheepvaart. Het Julianaplein krijgt fly-overs die maximaal één niveau (tussen de 4 en 5 meter) hoger zijn dan het huidige Julianaplein en een 'dive-under' voor de verbinding naar de A28. Met het huidige ontwerp wordt voldaan aan de bestuurlijke afspraken in het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA). Het ontwerp voldoet aan de geluidsnormen. Mede dankzij de geluidsmaatregelen die worden getroffen, neemt de geluidsbelasting rond het Julianaplein in het algemeen af.

Een tunnel of aquaduct is hier, in verband met het invoegende en uitvoegende verkeer, niet veilig. Vanwege de hellingshoeken ten opzichte van het Vrijheidsplein, is dit technisch ook lastig realiseerbaar.

Zienswijze 59, 87, 90, 91, 106, 130, 156, 196, 209, 241, 255

B 2.11 Insprekers vinden het ongelijkvloerse Julianaplein een achteruitgang voor de omgeving. Er worden vergelijkingen gemaakt met het Prins Clausplein, het knooppunt Badhoevedorp en het Kleinpolderplein. Het nieuwe plein wordt met 9,6 meter veel te hoog. Dat valt volgens een inspreker niet in te passen. Vlakbij de stad wordt een enorm weefveld van wegen aangelegd. Dit is onaanvaardbaar, zeker gezien het rapport-Blom, waarin staat dat de gekozen oplossing niet duurzaam is. Bij de verwachte groei moet dit plein uiteindelijk op een andere plek worden gelegd en dan blijft de buurt zitten met een overbodig, lelijk Julianaplein. Een inspreker vindt dat het verhoogde Julianaplein juist een grotere barrière vormt tussen de Rivierenbuurt en De Wijert, wat het tegenovergestelde is van het doel om de barrière te slechten. Ook snijdt dit in de verbindingen. Een andere inspreker pleit ervoor dat het nieuwe Julianaplein zo compact mogelijk wordt vormgegeven. Volgens een andere inspreker zou het nieuwe Julianaplein zo groen mogelijk moeten worden ingericht, voor geluidsdemping en voor het wegvangen van fijn stof. Een andere inspreker vraagt hoe natuurlijk, groen en visueel aantrekkelijk het nieuwe Julianaplein wordt, gezien het projectbudget. Een inspreker wijst erop dat een weinig fraaie entree een slechte presentatie van Groningen is. Dit moet worden voorkomen.

In het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) is in 2009 gekozen voor een zo compact mogelijk Julianaplein met fly-overs (maximaal één niveau hoger dan het huidige Julianaplein) en een 'dive-under' (onderdoorgang) voor de verbinding naar de A28. Aan deze afspraak geeft het ontwerp invulling. Het nieuwe Julianaplein biedt kan de verwachte verkeersaantallen goed verwerken, ook op de langere termijn. Er worden maatregelen genomen om negatieve effecten voor de omgeving zo veel mogelijk te beperken, zoals geluidsschermen.

Het ongelijkvloerse Julianaplein geeft een nieuwe ruimtelijke situatie in het gebied. Het nieuwe Julianaplein heeft volgens het MER inderdaad een negatief ruimtelijk effect. Dat wil zeggen dat het meer ruimte inneemt dan nu. Het Julianaplein wordt zo goed mogelijk ingepast. Op de website www.aanpakringzuid.nl zijn zogenaamde bolfoto's te vinden. Die geven een indruk van de toekomstige situatie en laten de verschillen met de huidige situatie zien. Een groenere aankleding van het Julianaplein is benoemd als een van de optimalisaties. Deze komen in beeld als de aanbesteding goedkoper uitvalt. Er blijft dan geld over om extra wensen te realiseren. Meer groen is één van die wensen.

Zienswijze 30, 52, 69, 106, 197, 209

B 2.12 Insprekers wensen een zo groen mogelijke inpassing van de zuidelijke ringweg, met name bij het Julianaplein. Een groene inpassing veraangenaamt de route voor de automobilisten en temt hen in de snelheid waarmee ze rijden. Een inspreker geeft aan deze optimalisatie de voorkeur, direct na de fiets- en voetgangerstunnel Esperantostraat. Een andere inspreker denkt dat een meer duurzame inpassing niet als optimalisatie benoemd hoeft te worden, omdat dit ook in een latere fase nog kan gebeuren.

(Zie ook reactie B 2.11). Een van de drie mogelijke 'optimalisaties' (extra wensen) die het Rijk, de Provincie Groningen en de Gemeente Groningen met elkaar hebben afgesproken, is een pakket maatregelen die de vergroening en de duurzaamheid ten goede komen. Deze optimalisatie komt in beeld als de aanbesteding goedkoper uitvalt dan begroot. Er blijft dan geld over om extra wensen te realiseren.

ren. Met deze optimalisatie is het mogelijk om het Julianaplein een groener aanzien te geven. Maar het is dus niet zeker of dat zal gebeuren: dat hangt af van de uitkomst van de aanbesteding.

Zienswijze 22, 46, 66, 115, 158, 246

B 2.13 Insprekers vragen om ondergrondse oplossingen voor het Julianaplein. Een inspreker stelt voor zwembad De Papiermolen te verplaatsen, zodat er ruimte komt voor een ondergronds verkeersplein. Inspreker realiseert zich dat De Papiermolen een rijksmonument is, maar het zou voor dit hogere doel moeten wijken. Inspreker verwacht dat de kosten van zo'n ondergronds verkeersplein erg meevallen, in vergelijking met het huidige plan. Andere insprekers pleiten voor een ondergronds Julianaplein als onderdeel van een doorgetrokken verdiepte ligging. In het westen zou deze moeten doorlopen tot het Hoornsediep, het Vrijheidsplein of bedrijventerrein Westpoort en in het oosten tot De Meeuwen. Deze verdiepte ligging zou via een aquaduct onder het Noord-Willemskanaal moeten doorgaan. Een inspreker ziet mogelijkheden om aan te sluiten op een nog te bouwen ondertunneling van de westelijke ringweg. Financiële argumenten zouden hierbij geen rol mogen spelen. Een inspreker vraagt om het verdiept aanleggen of ondertunnelen van de wegen ter hoogte van de Rivierenbuurt en De Wijert.

Voor de aanpak van de zuidelijke ringweg is in 2009 een Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) vastgesteld. Deze voorziet niet in een ondergronds Julianaplein, maar in een gedeeltelijke verdiepte ligging, tussen het Julianaplein en de Europaweg, en een ongelijkvloers Julianaplein. Een ondergronds Julianaplein zou meer geld kosten dan er beschikbaar is. Overigens is verkeersveiligheid een moeilijk en kostbaar probleem bij zo'n ondergronds verkeersplein, vanwege de strenge veiligheidsvoorschriften.

Zienswijze 46

B 2.14 Inspreker stelt voor de zuidelijke ringweg geheel te overdekken. Inspreker wijst op het bestaan van speciale overkappingen die het stof absorberen en het verkeerslawaai dempen.

Het geheel overdekken van de zuidelijke ringweg past niet in de bestuurlijke uitgangspunten voor het ontwerp, die het Rijk, Gemeente Groningen en Provincie Groningen in 2009 hebben vastgelegd in het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA). Het BVA voorziet in een gedeeltelijke verdiepte ligging, tussen het Julianaplein en de Europaweg, en een ongelijkvloers Julianaplein.

Het is bekend dat er overkappingen zijn die luchtvervuiling en geluid kunnen absorberen. In het project is niet voor deze oplossing gekozen, onder meer vanwege de bijzonder complexe ruimtelijke inpassing van een dergelijke constructie en vanuit financieel oogpunt.

Zienswijze 83

B 2.15 Inspreker verwacht files voor het verkeer op de zuidelijke ringweg (A7/N7) komende uit de richting Drachten bij de afrit Centrum, aangezien hier maar één rijweg beschikbaar is voor de Rivierenbuurt en het centrum. Op de maquette was te zien dat hier een uitvoegweg komt met een enorm ruime bocht, met aan het eind een stoplicht. Dit is vragen om problemen, aangezien wordt aangegeven dat 80% van het verkeer bestemmingsverkeer is. Ook het openbaar vervoer naar het centrum moet hier langs. Daar komt bij dat de prognoses zijn dat het inwonersaantal van de stad Groningen de komende jaren stijgt.

Het plan voor de ombouw van de ringweg is in zijn geheel getoetst op basis van de voorspelde hoeveelheid verkeer in 2030, met behulp van verkeerssimulaties. In deze verkeersberekening is rekening gehouden met groei van het inwoners van de stad volgens het hoogste groeiscenario van het CPB. Het uitgangspunt daarbij is dat er bij deze groei een goede doorstroming is. Het plan voldoet in dat opzicht. Op het hier genoemde punt worden geen doorstromingsproblemen voorzien. Bovendien worden de verkeerslichten bij de op- en afritten zo afgesteld dat het verkeer zo goed mogelijk doorstroomt en er geen opstoppen ontstaan. Het Tracébesluit is op deze locatie overigens wel enigszins aangepast, mede op basis van zienswijzen, vooral om de verkeersveiligheid te vergroten. De genoemde bocht wordt iets anders dan in het Ontwerp-Tracébesluit is aangegeven: hij komt iets noordelijker uit op de Brilleweg.

Ten slotte: dat circa 80% van het verkeer bestemmingsverkeer is, betekent overigens niet dat al dit verkeer gebruik maakt van deze afrit. Onder bestemmingsverkeer verstaan wij verkeer met een herkomst of bestemming binnen de gemeente Groningen.

Zienswijze 241

B 2.16 Inspreker constateert dat in het OTB op de verbindingsboog van Drachten richting Assen (A7-A28) de linkerrijstrook vervalst. Hier gaat het aantal rijstroken terug van twee naar één, waardoor het verkeer moet ritsen. Inspreker vindt ritsend verkeer in deze boog, waar ook de afrit (vanuit Drachten) naar Groningen-centrum ligt, niet wenselijk.

Deze constatering is juist. Mede op basis van deze zienswijze is dit in het Tracébesluit opgelost. Op de zuidelijke ringweg wordt ter hoogte van de Paterswoldseweg het verkeer richting centrum gescheiden van het verkeer richting Assen. Richting Assen blijft één rijstrook bestaan, maar het verkeer hoeft niet meer op de verbindingsboog te ritsen.

Zienswijze 19, 35

B 2.17 Insprekers vinden de lus van de zuidelijke ringweg (A7/N7) uit de richting Drachten naar het centrum erg krap. Dit is gevaarlijk en beperkt de capaciteit. Ze vragen of deze 'haarspeldbocht' iets noordelijker kan worden gelegd, zodat hij minder scherp is. Dit scheelt in afremmen en optrekken en daardoor ook in de uitstoot van geluid en gassen. Een inspreker stelt voor de hoofdrijbaan in oostelijke richting op te schuiven of de Noord-Willemskanaal in westelijke richting te verleggen.

Deze bocht was in het Ontwerp-Tracébesluit inderdaad vrij krap ontworpen. Mede naar aanleiding van deze zienswijze is dit in het Tracébesluit aangepast. De bocht is nu iets noordelijker gelegd en wat ruimer gemaakt.

Zienswijze 155

B 2.18 Inspreker vraagt wat het stijgingspercentage wordt van de boog bij het Julianaplein voor het verkeer van Assen naar Drachten, ter hoogte van de Julianaflat.

Deze helling is ter plaatse circa 5 procent. Dit is een voor Nederland gebruikelijke hellingshoek. Deze brengt geen problemen met zich mee voor het (vracht)verkeer.

Zienswijze 176

B 2.19 Volgens de inspreker is het mogelijk om vanuit de boog die de A28 verbindt met de A7 een afslag te maken richting centrum (via het tracé Emmaviaduct).

Dit is niet mogelijk. Het hoogteverschil is te groot om hier een afslag te maken die past binnen de ontwerprichtlijnen en niet ten koste gaat van de omgeving.

Zienswijze 240

B 2.20 Inspreker wil zich graag een voorstelling vormen van het toekomstige uitzicht vanuit zijn woning in de Julianaflat (Hoornsediep) en wil daartoe van alle tekeningen alle maatvoering ontvangen. De autocad tekening die is gepubliceerd op de website aanpakringzuid.nl is slechts 2D en niet voorzien van enige maatvoering.

Alle relevante lengteprofielen en dwarsprofielen zijn te raadplegen via de website aanpakringzuid.nl. Deze technische tekeningen zijn gemaakt voor vakmensen en zijn voor leken niet erg toegankelijk. Daarom zijn ook zogenaamde bolfoto's gemaakt van een groot aantal plekken in de buurt van de ringweg, waaronder de omgeving van het Julianaplein. Deze foto's laten de huidige en de toekomstige situatie zien, vanuit verschillende perspectieven. De bolfoto's zijn te vinden op de website www.aanpakringzuid.nl.

Zienswijze 241

B 2.21 Inspreker constateert dat bij de aansluiting Groningen-Zuid het verkeer op het lokaal wegennet in de spits vaak vaststaat. Inspreker stelt voor om aan het einde van de afrit uit de richting Julianaplein een korte busstrook te realiseren voor de bussen die vanaf het Hoofdstation in zuidelijke richting rijden en de halte Groningen-zuid aandoen. Met deze busstrook (rechtdoor), een rijstrook voor uitsluitend linksaf en een rijstrook voor rechtsaf, kan de verkeerslichtinstallatie worden geoptimaliseerd. Er kan dan namelijk vaker groen licht worden gegeven aan het autoverkeer vanuit Corpus den Hoorn richting A28/Assen, en aan de fietsers richting De Wijert.

De doorstroming bij de aansluiting Groningen-Zuid is inderdaad een punt van aandacht. In het Tracébesluit is hiervoor een andere oplossing gekozen, namelijk het verlengen van de linksaf- en rechtafstroken op de Van Ketwich Verschuurlaan naar de A28 (zie reactie C 3.25).

Het project verandert niets aan de huidige situatie voor de bussen afkomstig van het Julianaplein. In de huidige situatie stellen de bussen die rechtdoor gaan, zich op op de strook voor het rechtsafslaand verkeer. Een aparte rijstrook voor het rechtdoorgaande busverkeer zal voor de doorstroming weinig verschil maken. Via zogenaamde detectielussen krijgen de bussen met voorrang groen licht. Dit leidt volgens de verkeerssimulaties niet tot opstoppen.

Zienswijze 64

B 2.22 Inspreker vindt dat de zuidelijke ringweg te druk wordt voor de stad. Ook de inpassing is niet geschikt. De A28 kan veel beter een verbrede of extra op- en afrit krijgen net ten zuiden van de bebouwde kom, dus langs de Rijksstraatweg.

Het realiseren van een aansluiting van de A28 op de Rijksstraatweg ten zuiden van Groningen zou het verkeer van de A28 afhalen en over de Rijksstraatweg en de Verlengde Hereweg de stad in leiden. Dat gaat in tegen de doelstelling van het project om het verkeer zo lang mogelijk over het hoofdwegennet te laten rijden. Deze kostbare ingreep zou bovendien geen oplossing bieden voor het grootste deel van het verkeer op de zuidelijke ringweg. Circa 80 procent van dit verkeer heeft een herkomst en/of bestemming in de stad (dus niet alleen Groningen-Zuid).

Zienswijze 18, 30, 44, 47, 49, 51, 58, 70, 87, 90, 127, 153, 209, 236

B 2.23 Insprekers vinden dat de nieuwe A28-afrit Centrum veel te dicht bij de bebouwing komt te liggen. Met name bij de flat aan de Multatulistraat, de Evangelische Molukse kerk en de laatste huizen op de hoek van de Van Eedenstraat. Er moeten veel bomen voor worden gekapt en de groenstrook

achter de flat gaat verloren. Verder komt er een geluidswal van vier meter hoog, wat een achteruitgang van de leefomgeving betekent. Gevraagd wordt om toe te lichten hoe tot deze afweging is gekomen. Op basis waarvan blijkt dat dit ontwerp past? Een inspreker wijst erop dat het talud over het terrein (het terras) van de kerk loopt. De aanleg van deze afrit mag de continuïteit van de Molukse Kerk en het kerkgebouw niet bedreigen. Een inspreker vreest waardedaling van de appartementen in de flat aan de Multatulistraat en vindt nadeelcompensatie op zijn plaats. Een andere inspreker vindt dat de Van Eedenstraat onevenredig zwaar wordt getroffen door de toename van geluidsoverlast en verslechtering van de luchtkwaliteit. Gezondheidsklachten zullen niet uitblijven en compenserende maatregelen zijn een must. Insprekers komen met verschillende suggesties voor oplossingen. Insprekers vragen om zo compact mogelijk te bouwen. Gevraagd wordt om het talud zo steil mogelijk aan te leggen om zo min mogelijk grond te verliezen en het terras te kunnen behouden. Ook wordt gevraagd of de afrit twee meter kan worden naar het westen kan worden verplaatst. Een inspreker verzoekt namens de bewoners om af te zien van de bomen op het talud ter hoogte van de Van Schendelstraat en de Van Eedenstraat, zodat de weg kan worden opgeschoven. Een ander voorstel is om de Julianabrug te verbreden, waardoor de afrit van de A7/N7 vanuit de richting Drachten naar de A28 een minder krappe bocht hoeft te maken en er meer ruimte ontstaat om de A28 op te schuiven. Hiervoor kan ook de ruimte van de roeivereniging benut worden. Enkele insprekers vragen waarom de afrit niet aan de kant van de Brailleweg kan komen, waarbij de afrit wordt gecombineerd met de oprit aan de kant van het Noord-Willemskanaal. Een andere inspreker vraagt of de afrit eerder kan worden gecreëerd. Een inspreker stelt voor de afrit te versmallen tot één rijstrook, die eventueel kan uitmonden in verschillende afslagen naar de wijk of naar de nieuwe verbindingsweg. Dit voorkomt een vernauwing halverwege de afrit en zorgt voor een verkeersveiligere situatie. Een andere inspreker ziet als het plan door gaat geen andere mogelijkheid dan een deel van de wijk te slopen.

In het Ontwerp-Tracébesluit kwam de afrit van de A28 inderdaad dicht bij de woningen en de kerk te liggen. Mede op basis van deze zienswijzen en gesprekken met de indieners ervan zijn op dit punt in het Tracébesluit drie belangrijke aanpassingen gedaan:

1. Opschuiven van het traject naar het westen door de as van de A28 ten noorden van de Van Iddekingebrug te verdraaien. Hoe verder naar het noorden, hoe groter het effect.
2. Compacter maken van het wegontwerp. De bomen langs de afrit aan de binnenzijde van het geluidsscherm zijn geschapt.
3. De afrit sneller naar maaiveldniveau laten dalen, zodat de afrit minder in het zicht ligt.

De aanpassingen leiden ertoe dat de weg verder van de bebouwing komt te liggen dan in het OTB was aangegeven. De afstand van het geluidsscherm tot het kerkgebouw bijvoorbeeld is een kleine meter toegenomen (van 10 naar 11 meter). Het talud loopt nu niet meer over het terrein van de kerk. De afstand van het geluidsscherm tot aan de bovenste verdieping van de flat aan de Multatulistraat (circa 5,75 meter boven maaiveld) is ruim een meter toegenomen (van een kleine 16 naar 17 meter). Voor de woningen op de hoek van de Van Eedenstraat is de afstand tot het geluidsscherm circa 4,5 meter toegenomen (van 14,5 naar 19 meter). Meer informatie hierover bieden de dwarsprofielen (te vinden op de website www.aanpakringzuid.nl > Bibliotheek > Plandocumenten).

Deze aanpassingen zijn in twee gespreksrondes besproken met de indieners van zienswijzen en met instemming begroet. Ook de verdere inpassing van de weg en de inrichting van de openbare ruimte gebeurt in overleg met de kerk en de bewoners.

De suggestie om de afrit te beperken tot één rijstrook, is niet overgenomen. Net als in het OTB begint de afrit vanaf de A28 na het passeren van de Van Iddekingeweg als één rijstrook. Iets na de Molukse kerk gaat de afrit over in twee rijstroken, om voldoende opstelruimte te creëren voor het verkeer.

De oplossing om de A28-afrit richting centrum te combineren met de oprit aan de kant van het Noord-Willemskanaal, is vanuit de ontwerprichtlijnen niet mogelijk. Uitvoegen is altijd aan de rechterkant van de weg. Bovendien zou het combineren van deze opritten veel ruimte innemen aan de westkant van de A28.

Al met al is het slopen van woningen of gebouwen niet nodig.

Zienswijze 68

B 2.24 Inspreker is tegen een afslag van de A28 naar de Vondellaan. De Vondellaan is hierop niet ingericht.

Het is niet mogelijk om vanaf de A28 rechtstreeks naar de Vondellaan te gaan, of andersom. Dit is vastgelegd in het (Ontwerp-)Tracébesluit. Deze afrit is bedoeld voor het verkeer richting de binnenstad.

Zienswijzen 69, 77, 176, 209, 258, 265

B 2.25 Insprekers pleiten voor een aanpassing die bekend staat als de 'Kamminga-variant', of vragen deze mogelijkheid goed te onderzoeken (zie ook de afbeelding). Het doel van deze variant is een snelle verbinding te bieden tussen de A28 en de Hereweg, waarmee de toename van het verkeer op het onderliggend wegennet kan worden voorkomen. In deze variant worden er aan de westzijde van de Hereweg één oprit en één afrit gemaakt die *niet* aansluiten op de hoofdrijbaan van de zuidelijke ringweg, maar op de verbindingssbaan tussen de A28 en de zuidelijke ringweg. Deze verbindingssbaan ligt aan de buitenzijde van de hoofdrijbaan. Deze voorgestelde op- en afrit gaat op de verbindingssbaan over in de op- en afrit van/naar respectievelijk de Vondellaan en Brailleweg. Er ontstaat daardoor in beide richtingen een weefvak. De op- en afrit op de Hereweg is primair bedoeld voor verkeer tussen de omgeving Hereweg (waaronder de kantoren van DUO en de Belastingdienst aan de Kempkensberg) en de A28. Voordelen van deze variant volgens de bedenker hiervan:

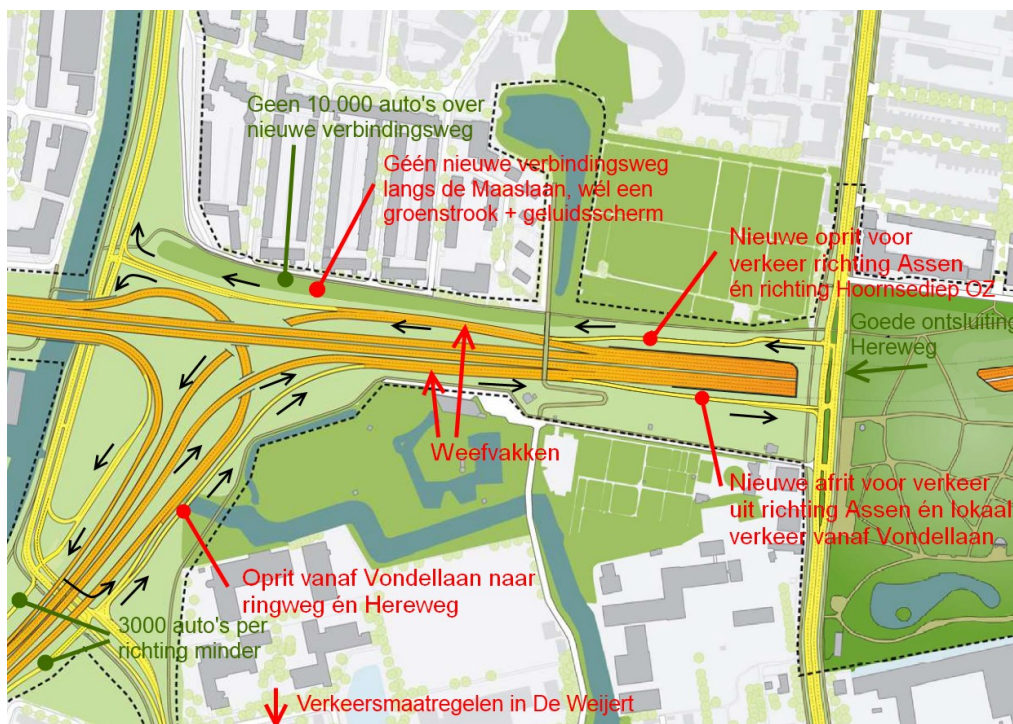
- 1) Verkeer met bestemming Herewegbuurt, Helpman-Noord en de Kempkensberg wordt op een efficiënte manier afgewikkeld via de hoofdstructuur, waar deze in het OTB een lange afstand over het onderliggende wegennet (en dus door de wijken) moet afleggen. Dit is positief voor de bereikbaarheid van de omgeving van de Hereweg. Daarnaast is dit positief voor de leefbaarheid van de wijken waarlangs het verkeer in het OTB haar weg zou moeten zoeken.**
- 2) Dankzij de op- en afrit bij de Hereweg ontstaat er een alternatief voor de op- en afritten bij de Vondellaan/Brailleweg. Het verkeer wordt over twee afritten verdeeld waar het in het OTB slechts via één afrit wordt afgehandeld. Dit vergroot de betrouwbaarheid van de infrastructuur in geval van werkzaamheden en calamiteiten, aangezien nu alternatieve routes mogelijk worden.**
- 3) Uit modelberekeningen door het Projectbureau blijkt dat de op- en afrit bij de Hereweg er toe leidt dat de op- en afrit vanaf de A28 op de Vondellaan ieder afzonderlijk 3.000 voertuigen per etmaal minder te verwerken krijgen. Dit bevordert de doorstroming en verkeersveiligheid. Daarnaast**

wordt het risico verkleind dat congestie voor het verkeerslicht onder aan de afrit van de A28 op de Vondellaan 'terugslaat' naar de hoofdstructuur.

4) De nieuwe verbindingsweg langs de Maaslaan krijgt aanzienlijk minder verkeer te verwerken. Dit vergroot het draagvlak in de Rivierenbuurt en maakt milieunormen zoals fijnstof en geluid makkelijker te behalen. Het is zelfs een optie om de verbindingsweg langs de Maaslaan überhaupt niet meer aan te leggen.

5) Het openbaar vervoer krijgt de beschikking over een alternatieve route tussen de A28 en het stationsgebied. Langs de Hereweg liggen busstroken, waardoor het station hierlangs snel bereikt kan worden. Daarnaast zullen bussen die via het Emmaviaduct naar het station rijden profiteren van de verbeterde doorstroming op de afrit bij de Vondellaan. Dit vergroot de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer. Daarnaast heeft dit een gunstig effect voor de ritduur, wat ook een financieel voordeel meebrengt aangezien busvervoer per dienstregelingsuur wordt vergoed.

6) Tijdens de bouwphase kan de toekomstige op- en afrit op de Hereweg worden gebruikt als ontsluiting van het bouwterrein. Dit geeft een financieel en technisch voordeel.



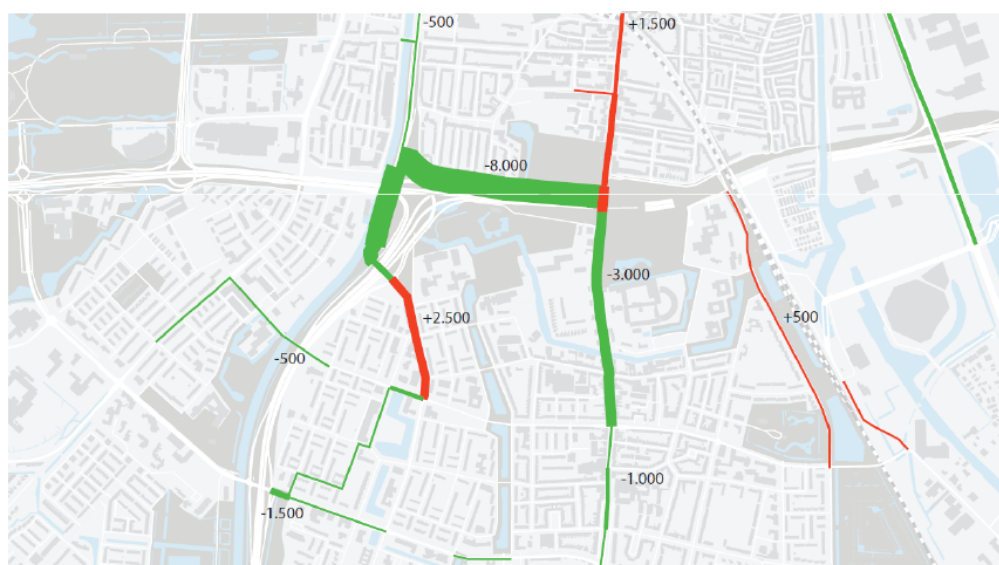
In het ontwerp is een aansluiting van de Hereweg op de ringweg gerealiseerd via een nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan. De verbindingsweg is vanuit Helpman zowel via de Hereweg als via de Helperzoom/Waterloolaan te bereiken. Door het deels verdiept aanleggen van de zuidelijke ringweg is een directe aansluiting vanaf de Hereweg op de hoofdrijbaan van de zuidelijke ringweg in westelijke richting technisch niet meer mogelijk.

Deze zienswijze bevat een voorstel om bij de Hereweg één oprit en één afrit te maken tussen de A28 en de Hereweg. Deze sluiten niet aan op de hoofdrijbaan van de zuidelijke ringweg, maar op de verbindingsbogen tussen de A28 en de zuidelijke ringweg.

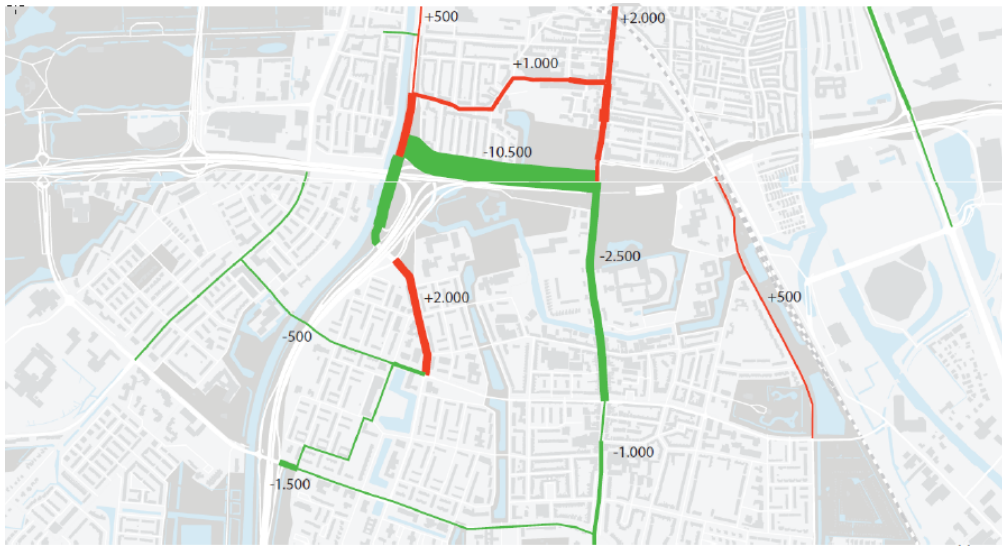
De projectorganisatie heeft de afgelopen periode uitgebreid onderzoek gedaan naar vier uitwerkingen van deze variant en de uitkomsten van dit onderzoek besproken met dhr. Kamminga. De vier varianten zijn:

- Variant 1: Halve aansluiting Hereweg – A28 met volledige verbindingsweg naast de Maaslaan.
- Variant 2: Halve aansluiting Hereweg – A28 zonder verbindingsweg naast de Maaslaan.
- Variant 3: Halve aansluiting Hereweg – A28 met volledige verbindingsweg naast de Maaslaan en daarbij geen uitwisseling van verkeer tussen Vondellaan en de A28 en N7.
- Variant 4: Halve aansluiting Hereweg – A28 zonder verbindingsweg naast de Maaslaan en daarbij een volledige knip in de Vondellaan voor autoverkeer (niet voor bussen).

De eerste conclusie is dat de op- en afrit technisch 'maakbaar' zijn en het verkeer van de A28 een directere en snellere verbinding met Groningen-Zuid en het centrum van de Hereweg bieden. Maar deze bestemmingen zijn via de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan ook vanuit alle richtingen bereikbaar. Verder blijkt dat de extra kosten voor de uitvoering van deze varianten naar schatting 6 tot 8 miljoen euro bedragen. De varianten maken de nieuwe verbindingsweg langs de Maaslaan niet overbodig, omdat deze noodzakelijk blijft voor verkeer uit de richting Drachten en Hoogezand.



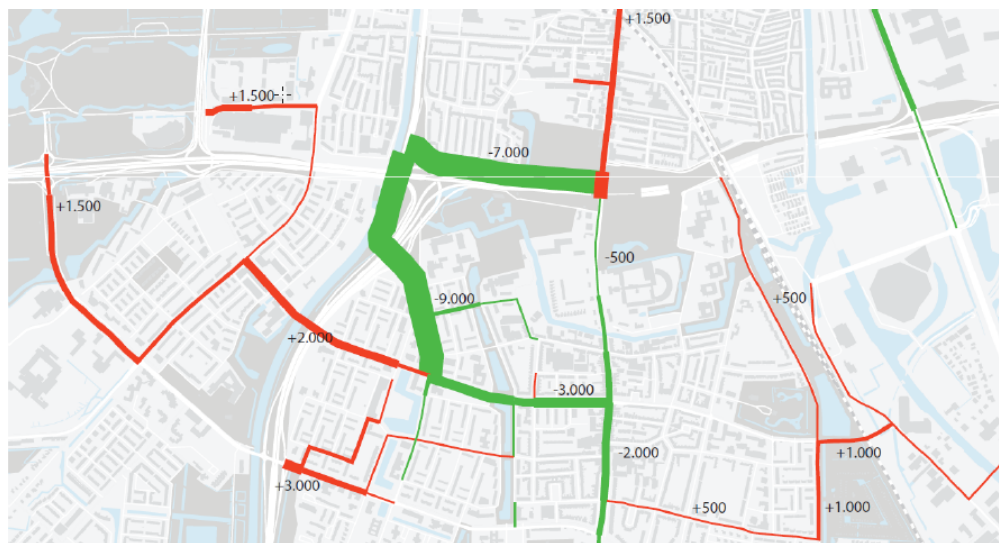
Variant 1: meer verkeer N7/Vondellaan/Hereweg Noord, minder op verbindingsweg en Hereweg Zuid



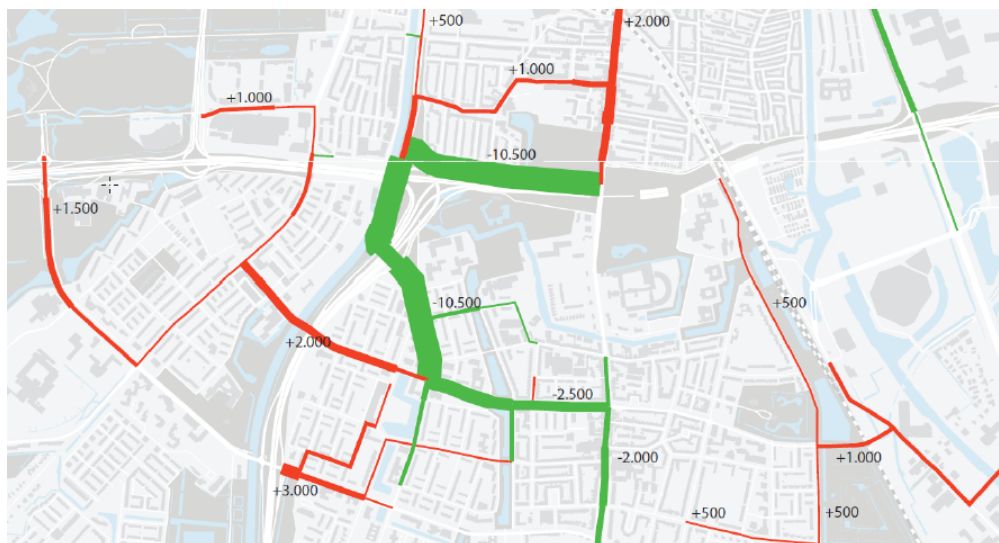
Variant 2: meer verkeer N7/Vondellaan/Hereweg Noord, minder op verbindingsweg en Hereweg Zuid

Van de vier alternatieven hebben de varianten 1 en 2 een onacceptabele consequentie: aanzienlijk meer verkeer bovenop de toename van verkeer in de Vondellaan. Het aantal verkeersbewegingen zou dan op het drukste deel toenemen tot 13.500 motorvoertuigen per etmaal, ten opzichte van 3.500 zonder project. Met de andere inrichting van de Vondellaan zijn de verwachte 11.500 voertuigen goed op te vangen, maar daarmee is de grens wel bereikt. Bij variant 2 verschuift een deel van de verkeersbewegingen naar de Rivierenbuurt.

Het verwijderen van de verbindingsweg bij variant 2 (en ook bij 4), betekent ook dat het verkeer op de zuidelijke ringweg vanuit Drachten en vanuit Hoogezand geen directe aansluiting meer heeft op de Hereweg. Verkeer vanuit Drachten en Hoogezand kan het centrum dan alleen nog via het Emmaviaduct en de Europaweg bereiken, en heeft daarmee een ingang minder dan nu het geval is. De Hereweg is bij het laten vervallen van de nieuwe verbindingsweg voor het verkeer vanaf de zuidelijke ringweg alleen bereikbaar door 'rondjes' te rijden op de weefvakken tussen de Brailleweg en de Hereweg. Het Julianaplein en de aansluiting Vondellaan/Centrum worden hierdoor erg gevoelig voor verstoringen, die snel tot terugslag op de zuidelijke ringweg kunnen leiden. Gezien de centrale verdeelfunctie van het Julianaplein is dit niet wenselijk.



Variant 3: meer verkeer N7/omgeving Corpus/Hereweg Noord/Van Ketwich Verschuurlaan/Helperzoomtunnel, minder op verbindingsweg/Vondellaan/Hereweg Zuid



Variant 4: meer verkeer N7/ omgeving Corpus/Hereweg Noord/Van Ketwich Verschuurlaan/Helperzoomtunnel, minder op verbindingsweg/Vondellaan/Hereweg Zuid

Varianten 3 en 4 leveren naast een gedeeltelijke aansluiting op de ring (A28) voor de Hereweg ook een ontlasting voor de Vondellaan op. Dit maakt deze varianten tot interessante alternatieven. Het (gedeeltelijk) afsluiten van de Vondellaan, zoals bij variant 3, leidt weliswaar tot minder verkeer op de Vondellaan, maar zorgt voor meer verkeer in gebieden die juist niet extra belast moeten worden.

Al met al zijn de nadelen groter dan de voordelen:

- Met het Inrichtingsplan Helpman/Coendersborg zijn de verkeersstromen zo geleid dat de verkeersdruk acceptabel is vanuit het oogpunt van veiligheid en leefbaarheid. Beide varianten van de Hereweg-aansluiting trekken meer verkeer aan door Helpman richting de Helperzoomtunnel. Hetzelfde geldt voor de consequenties van de vierde variant voor de Rivierenbuurt.
- De verbeterde bereikbaarheid van de omgeving Martiniziekenhuis als gevolg van een directere aansluiting op de zuidelijke ringweg wordt aangetast door een extra belasting vanwege het (gedeeltelijk) afsluiten van de Vondellaan.

- De varianten 3 en 4 leidden tot meer verkeersbewegingen in De Wijert, tegenover de afname op de Vondellaan.
- Het verschuiven van de verkeersbewegingen op de belangrijke zuid-westroute van de Van Ketwich Verschuurlaan-A28-Laan Corpus den Hoorn vraagt om ingrijpende aanpassingen rondom de aansluiting A28.
- De route A28 Noord van en naar de Van Ketwich Verschuurlaan wordt in geval variant 3 en 4 de in- en uitvalsroute van en naar Groningen-Zuid omdat de Vondellaan vervalt. Dit zorgt voor meer verkeer en vraagt om capaciteitsuitbreiding van de westelijke afrit A28 (vanaf Julianaplein), de kruising aan de westzijde van het wegviaduct en de doorgang onder het viaduct. Gevolg hiervan is dat de beweegbare brug naar het westen moet worden verschoven of dat ruimte moet worden gemaakt om de A28 naar het oosten op te schuiven, inclusief het wegviaduct. Dit is gezien de consequenties voor de omgeving en de hoge investeringskosten, niet wenselijk.
- Bij variant 3 verliest de Vondellaan de afrit vanaf de A28 en de directe aansluiting op de zuidelijke ringweg, waarmee er minder mogelijkheden zijn om de wijken en voorzieningen te bereiken. Dit maakt het verkeerssysteem minder flexibel en minder robuust. Bij variant 4 is ook de route naar de binnenstad niet mogelijk.

Uit verkeerskundig onderzoek blijkt dat de vier onderzoeksvarianten deels aan de gestelde doelen voldoen, maar dat zij op andere plekken op het onderliggend wegennet meer verkeer veroorzaken. Deze consequenties zijn onacceptabel of wegen onvoldoende op tegen het beperkte voordeel om de vanaf de Hereweg de A28 te bereiken. Immers: de verbindingsweg biedt een aansluiting naar de A28 én de zuidelijke ringweg.

Gelet op met name de verkeerskundige overwegingen is besloten de variant niet nader uit te werken en niet op te nemen in het Tracébesluit. Ook de gemeente heeft na behandeling in haar raad bij de Minister aangegeven dat de effecten op het stedelijk wegennet onwenselijk zijn.

Zienswijze 58

B 2.26 Inspreker vraagt waarom de nieuwe aansluiting van de Vondellaan op de zuidelijke ringweg zo cruciaal is in het huidige ontwerp. Is er echt geen andere oplossing?

De ombouw van de zuidelijke ringweg is vooral bedoeld om de doorstroming en bereikbaarheid te verbeteren. Door het plan veranderen de aansluitingen op de ringweg. De aansluiting bij de Vondellaan is belangrijk om de zuidelijke stadswijken aan de zuidelijke ringweg te koppelen en om het verkeer van en naar de wijken evenwichtig te verdelen.

Zienswijze 130

B 2.27 Volgens inspreker vormt de situatie in de Vondellaan de achilleshiel van het project. De verwachte toename tot 11.500 motorvoertuigen per dag in een woonstraat die daarop niet is ingericht (en daar ook niet op in te richten is), is exorbitant en niet verantwoord. De door de Gemeente ingeschakelde deskundige (ir. Hans Blom) adviseert om deze straat af te sluiten tussen de nieuwe op- en afritten. Dit knelpunt had allang onderkend en opgelost moeten zijn.

In het Tracébesluit is door het samenspel van wijzigingen in het plan het verwachte verkeersaantal op het drukste gedeelte van de Vondellaan teruggebracht tot 10.500 motorvoertuigen per etmaal. In het OTB was dat 11.500. Het aantal van 10.500 betekent nog steeds een forse toename in vergelijking met de huidige situatie en in vergelijking met de situatie in 2030 als het plan niet doorgaat. In deze

zogenaamde referentiestuatie (peiljaar 2030) is het voorspelde aantal motorvoertuigen per etmaal 3.000. De toename van 3.000 tot 10.500 is het gevolg van de nieuwe aansluiting van de Vondellaan op de zuidelijke ringweg (A7/N7). De keuze daarvoor en de effecten daarvan zijn beschreven en beargumenteerd in het OTB/MER. Daarbij is aangegeven welke maatregelen worden getroffen om aan de wettelijke eisen (zoals lucht en geluid) te voldoen. Het afsluiten van de Vondellaan zou leiden tot ongewenste effecten op andere wegen en de verbinding tussen Wijert en Centrum zou verdwijnen.

Met een herinrichting van de Vondellaan is deze substantiële toename van het verkeer op een veilige manier in te passen. De te verwachten hoeveelheid verkeer in de Vondellaan is niet ongebruikelijk voor dit soort wegen in de stad. De straat is er breed genoeg voor, maar is er nu niet op ingericht. Daarom worden er maatregelen getroffen die zorgen voor een veilige doorstroming van het verkeer (zowel auto's als fietsers) en de oversteekbaarheid voor de langzame verkeersdeelnemers garanderen. Het Ontwerp-Inrichtingsplan voor de Vondellaan bevat drie varianten die alle drie aan dat doel beantwoorden. De variant met vrijliggende fietspaden aan weerszijden van de straat heeft de voorkeur van de meeste omwonenden en zal daarom verder worden uitgewerkt. Meer hierover is te lezen in de nota van antwoord voor de Ontwerp-Inrichtingsplannen.

Zienswijze 130

B 2.28 Inspreker vindt dat alle drie alternatieven voor de inrichting van de Vondellaan als een verslechtering kunnen worden beschouwd ten opzichte van de bestaande situatie. Het straatbeeld wordt na de fysieke wijziging onrustiger. Dit had moeten worden meegenomen in de effectenbeoordeling in het MER en in de belangenafweging ten behoeve van het OTB.

(Zie ook hierboven, bij reactie B 2.27). Met een herinrichting van de Vondellaan is de toename van het verkeer op een veilige manier in te passen. Vast staat dat het drukker wordt en dat het straatbeeld daardoor anders wordt dan in de huidige situatie. Dat betekent echter niet dat hier sprake is van een onaanvaardbare situatie. Er worden maatregelen getroffen die – uitgaande van de toenemende verkeersdruk – enerzijds zorgen voor een veilige doorstroming van het verkeer (zowel auto's als fietsers) en anderzijds de oversteekbaarheid voor de langzame verkeersdeelnemers garanderen. Het Ontwerp-Inrichtingsplan bevat drie varianten die alle drie aan dat doel beantwoorden.

De herinrichting van de Vondellaan is geen onderdeel van het Tracébesluit en is daarom niet opgenomen in het Milieueffectrapport.

Zienswijze 58

B 2.29 Inspreker heeft vragen over de verkeerslichten vanaf de Vondellaan/Van Ketwich Verschuurlaan tot aan de binnenstad (Emmaplein). Hoeveel stoplichten komen hier en waar precies? Worden deze met een groene golf ingeregeld? Inspreker wil maatregelen om te voorkomen dat dit de ideale route naar de binnenstad wordt, met het oog op verkeersoverlast voor omwonenden. Worden hiervoor maatregelen genomen?

In de nieuwe situatie worden de toe- en afritten van de Vondellaan als één verkeerslicht gezien. Dit betekent dat er inderdaad sprake is van een groene golf. Het verkeer dat van de Vondellaan of vanaf de A28-afrit komt, gaat eerst onder de A28 door en daarna onder de A7/N7. Daar kruist het verkeer de afrit N7-oost (nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan). Hier is het tweede verkeerslicht. Richting de binnenstad sluit het ontwerp aan op het bestaande Emmaviaduct en vervolgt de weg de bestaande situatie.

Deze route is bedoeld als route naar de binnenstad, dat is het in de huidige situatie ook. Er worden dus geen maatregelen genomen om deze route te ontmoedigen.

Waar nodig worden geluidsmaatregelen genomen. Wel neemt de hoeveelheid verkeer op het Emmaviaduct af ten opzichte van een situatie zonder aanpassing van de ringweg. Dat komt omdat het plan er voor zorgt dat het verkeer beter verdeeld wordt over meerdere invalsroutes richting centrum.

Zienswijze 51

B2.30 Inspreker vraagt of er onderaan de afrit van de Vondellaan vanaf de A28 verkeerslichten komen. Of wordt deze situatie anders ingericht?

Hier komen inderdaad verkeerslichten.

Zienswijze 69

B 2.31 Inspreker noemt het onacceptabel dat de parkeerplaatsen die aan de Vondellaan verdwijnen, worden gecompenseerd aan het Vondelpad. De schoolcampus van het Gomarus College verwordt daarmee tot een P+R-terrein. Uit het oogpunt van veiligheid en luchtkwaliteit is het beter om de parkeerruimte elders te realiseren. Inspreker noemt hiervoor verschillende opties (parkeren boven de vijvers die aangelegd worden naast de school, het verplaatsen van een deel van de vijver naar het Vondelpad om parkeerruimte te creëren buiten het Vondelpad, parkeren langs de zijkant van de school met insteekhovens, en parkeren onder de nieuw te bouwen sportzaal aan de H.R. Holststraat). Als parkeergelegenheid boven of in plaats van de vijver komt, kan dit ingepast worden in de omgeving door het plaatsen van bomen en/of een groen dak.

De parkeerplaatsen die in de Vondellaan vanwege de herinrichting van deze straat verdwijnen, zijn bedoeld voor de bewoners van de Vondellaan. Daarom moeten deze op een zo kort mogelijke afstand van de woningen terugkomen. Om die reden is gekozen voor de aanleg van een nieuw parkeerterrein dicht bij de woningen aan de Vondellaan. Het parkeerterrein komt te liggen aan het Vondelpad naast het Gomaruscollege en is verbonden met de Vondellaan via de Henriëtte Roland Holststraat.

De opties die inspreker noemt als alternatief voor deze oplossing zijn erg kostbaar en vallen ook om die reden af.

Zienswijze 230

B 2.32 Inspreker vreest dat het verdwijnen van de parkeerplaatsen bij de Vondellaan zorgt voor extra verkeer in de Van Schendelstraat, omdat scholen veel verkeer aantrekken.

Alle parkeerplaatsen die aan de Vondellaan verdwijnen, worden in de buurt gecompenseerd. Het totale aantal parkeerplaatsen blijft gelijk en neemt niet af. Er is geen reden om aan te nemen dat er meer verkeer komt in de Van Schendelstraat.

Zienswijze 69

B 2.33 Inspreker wijst het plan af om ter compensatie van de te dempen vijver in de hoek van het Julianaplein, nieuw oppervlaktewater te realiseren naast het Gomarus College. Inspreker wil graag dat een deel van de vijver verplaatst wordt naar de campus, waardoor de parkachtige omgeving wordt doorgetrokken naar het Vondelpad.

De gedeeltelijke demping van de Julianavijver moet in het plangebied worden gecompenseerd. Deze watercompensatie is zo ingevuld dat hier een aantrekkelijk nieuw openbaar gebied ontstaat: een parkachtige invulling rondom de Julianavijver. Het verplaatsen van de vijver naar de campus biedt geen meerwaarde.

Zienswijze 71

B 2.34 Inspreker beschrijft de situatie ter hoogte van het Parcival College als een ruimtelijke bottleneck. Het verkeerskundige programma en de bijbehorende inpassingsmaatregelen passen niet in de beschikbare ruimte. De begrenzing van het OTB/MER valt half over de bestaande fietsverbinding heen. Deze verbinding is in de toekomst van groot belang voor de school, zowel vanuit zuidelijke als oostelijke richting. Ook voetgangers moeten hier veilig kunnen lopen.

De tekeningen van het OTB zijn op dit punt inderdaad onduidelijk. Dat is in het Tracébesluit gecorrigeerd. De bestaande fiets- en voetgangersverbinding blijft hier intact.

Zienswijze 139

B 2.35 Inspreker pleit voor een tunnel voor fietsers en voetgangers tussen het Hoornsediep (Brailleweg) en de Maaslaan. Dit bevordert de doorstroom van het autoverkeer en het fiets- en voetgangersverkeer.

Een fietstunnel is hier vanwege de beperkte ruimte niet in te passen. Er komt hier een gelijkvloerse kruising die wordt voorzien van verkeerslichten. Dit zorgt ervoor dat fietsers en voetgangers hier veilig kunnen oversteken. Uit het verkeersmodel blijkt dat ook de doorstroming van het overige verkeer hier goed is geborgd.

Zienswijze 35

B 2.36 Inspreker vindt de weefvakken langs de A28 te kort, tussen de Van Iddekingebrug en de Ketwich Verschuurbrug. Hij stelt voor deze over elkaar te leiden. Mocht voor deze oplossing extra ruimte nodig zijn, dan bestaat de mogelijkheid om het Noord-Willemskanaal in westelijke richting te verschuiven.

Het weefvak op de A28 tussen de Van Iddekingebrug en de Van Ketwich Verschuurbrug is in het Tracébesluit iets langer gemaakt. Een ander verschil is dat de toerit een over langere lengte parallel aan de hoofdrijbaan loopt (met doorgetrokken streep), zodat het verkeer langer de tijd heeft om zich voor te bereiden op het werven. Het verschuiven van het Noord-Willemskanaal is dus niet nodig. De kosten hiervan zouden bovendien niet binnen het budget passen.

Zienswijze 258

B 2.37 Inspreker meent dat de toekomstige capaciteitsproblemen bij de oprit A28 aan de Van Ketwich Verschuurlaan worden verlicht als de op- en afritten bij de Hereweg en de hele aansluiting op de Europaweg behouden blijven. Hierdoor kunnen investeringen op deze locatie uitgesteld worden. Voor deze baten is onvoldoende aandacht.

Op deze locatie is sprake van een slechte doorstroming. Dit knelpunt bestaat al in de huidige situatie en wordt niet door het project veroorzaakt, noch erdoor versterkt. Omdat dit knelpunt mogelijk zijn weerslag krijgt op de doorstroming op het hoofdwegennet, is binnen het project toch gezocht naar een oplossing. Deze oplossing bestaat uit het verlengen van de opstelstroken voor links- en rechtafslaand verkeer op de Van Ketwich Verschuurlaan naar de A28.

Zienswijze 167, 265

B 2.38 Insprekers komen, mede namens een groep buurtbewoners, met twee voorstellen die samen een oplossing bieden voor de verkeerstoename op de Vondellaan en langs de Maaslaan, op de nieuwe verbindingsweg. Het eerste voorstel is om de nieuwe A28-afrit ter hoogte van de Vondellaan te laten vervallen en een afrit aan te leggen bij de Verlengde Hereweg in westelijke richting. Dit voorstel haalt twee knelpunten uit het huidige plan.

Probleem 1: al het verkeer dat uit De Wijert komt richting Winschoten moet over de Vondellaan. Probleem 2: al het verkeer vanaf de Hereweg richting Winschoten moet via een enorme omweg (Maaslaan – Brailleweg). Het voorstel heeft als bijkomend voordeel dat het knooppunt Vondellaan veel eenvoudiger wordt.

Het tweede voorstel is om de afrit vanuit oostelijke richting ter hoogte van de Maaslaan te laten vervallen en deze te vervangen door een afrit bij de Hereweg. Ook dit voorstel haalt twee knelpunten uit het huidige plan. **Probleem 1: het verkeer uit de richting Winschoten dat in de Herewegbuurt moet zijn, rijdt twee keer langs de Maaslaan. Probleem 2: al het verkeer uit de richting Winschoten dat in De Wijert moet zijn, rijdt door de Vondellaan. Het voorstel heeft twee bijkomende voordelen: het kruispunt Verbindingsweg-Brailleweg wordt veel eenvoudiger en verkeer naar De Wijert kan blijven rijden over de Verlengde Hereweg, die hiervoor heel geschikt is. Tegen beide voorstellen bestaat volgens de sprekers geen enkel verkeerstechnisch bezwaar. Alleen het Sterrebos wordt iets minder mooi, maar nog steeds veel mooier dan het nu is. Mogelijk moet wel de snelheid omlaag worden gebracht naar 70 km/uur.**

Een van de ambities en uitgangspunten voor het project is een goede ruimtelijke inpassing van de zuidelijke ringweg en het zo veel mogelijk wegnemen van de barrière die de ringweg nu vormt tussen wijken aan de noordkant en de zuidkant ervan. Dit hebben de bestuurders van het Rijk, Provincie Groningen en Gemeente Groningen in 2009 afgesproken in het zogenaamde Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA). Het verdiept aanleggen van de zuidelijke ringweg tussen Julianaplein en Europaweg en de realisatie van het Zuiderplantsoen geven hier invulling aan.

Het tweede voorstel in deze zienswijze is strijdig met dit uitgangspunt. Voor dit voorstel zou de verdiepte ligging flink moeten worden ingekort. Dat zou een nieuwe barrière met zich meebrengen (een op- en afrit) en ten koste gaan van het Sterrebos. De bewoners van het oostelijke deel van de Waterloolaan zouden bovendien een afrit van de ringweg voor hun deur krijgen.

Daarom vindt de stuurgroep Aanpak Ring Zuid het onwenselijk dit voorstel over te nemen. Die afweging staat los van de vraag of en op welke wijze een op- en afrit hier op een verkeersveilige manier zou kunnen worden ingepast.

Het eerste voorstel valt voor een deel samen met de Kamminga-variant. Deze variant is uitgebreid onderzocht (zie reactie B 2.25). De conclusie van de stuurgroep Aanpak Ring Zuid is dat de voordelen van dit voorstel niet opwegen tegen de nadelen ervan.

Het eerste voorstel wijkt voor een ander deel af van het idee van dhr. Kamminga: die stelde alleen een aansluiting voor op verbindingsbogen van de A28 aan de westkant van de Hereweg. Een aansluiting op de zuidelijke ringweg (A7/N7) zelf is hier niet mogelijk. Het verkeer van en naar de ringweg zou het verkeer van en naar de A28 moeten kruisen. De ruimte voor een weefvak van voldoende lengte ontbreekt, wat tot een onveilige situatie zou leiden. Deze aanpassing is daarom niet acceptabel voor Rijkswaterstaat, dat hiervoor strikte richtlijnen hanteert.

Zienswijze 161, 209

B 2.39 Sprekers vragen aandacht voor de geringe afstand tussen de verbindingsweg naast de Maaslaan en de bebouwing. Het toenemende geluid en de slechtere luchtkwaliteit moeten zo veel mogelijk in de buurt van de wegen blijven, met behulp van schermen langs de bovengrondse wegen. Een spreker vraagt om alle kansen aan te grijpen om het ontwerp zo compact mogelijk te maken.

Mede naar aanleiding van deze zienswijze is het ontwerp van de nieuwe verbindingsweg tussen de Brailleweg en de Hereweg opnieuw kritisch tegen het licht ge-

houden. Dat heeft ertoe geleid dat het wegprofiel compacter is gemaakt (van 7 naar 6,60 meter) en dat de weg circa 5 meter naar het zuiden wordt opgeschoven. De weg komt nu zo ver mogelijk van de bebouwing aan de Maaslaan te liggen en zo dicht mogelijk tegen de zuidelijke ringweg aan. Dankzij deze strakke bundeling worden de nadelige effecten van de weg (luchtvervuiling en geluidsbelasting) verder beperkt. De mogelijkheid om de verbindingsweg verdiept aan te leggen, is verworpen, omdat dit juist negatieve effecten voor geluidsoverlast bleek te hebben.

De voorgestelde wijzigingen zijn in twee gespreksrondes besproken met de indieners van zienswijzen en positief ontvangen. Bij deze besprekingen is ook uitvoerig stilgestaan bij de inpassing en de hoogte van de geluidsschermen langs de verbindingsweg. Hiervoor zijn enkele alternatieven onderzocht en voorgelegd. De voorkeur van de bewoners gaat uit naar het oorspronkelijke voorstel dat in het OTB is gedaan. De bewoners hechten grote waarde aan een groene vormgeving en inpassing van de geluidsschermen. Ze hebben ook gevraagd om onderzoek naar een goede en veilige afscherming tussen de verbindingsweg en het fietspad, tussen het Fongerspad en de Hereweg. De projectorganisatie heeft toegezegd dat te zullen doen en daarbij ook zorgvuldig aandacht te besteden aan de inpassing van de voetgangersbrug die is voorzien ter hoogte van het Fongerspad.

Zienswijze 122, 236

B 2.40 Insprekers vragen te onderzoeken of het mogelijk is de verbindingsweg aan te leggen aan de andere zijde van de A7, langs De Papiermolen. Daar is veel ruimte voor een verbindingsweg met op- en afritten. De Papiermolen zou bereikbaar kunnen blijven door bijvoorbeeld de ingang naar de andere kant te verplaatsen. Ook vragen insprekers te onderzoeken of hier enkele rijstroken van de verbindingsweg kunnen komen.

De mogelijkheid van een verbindingsweg aan de zuidzijde is al eerder onderzocht. Deze optie is afgefallen, omdat dit in de buurt van de Vondellaan tot een te ingewikkelde, onveilige verkeersknoop zou leiden. Een bijkomend argument is dat deze weg moeilijk in te passen is bij De Papiermolen, dat een rijksmonument is.

Zienswijze 122

B 2.41 Inspreker vindt dat de nieuwe verbindingsweg te dicht bij de Lekstraat komt. Er komt een drukke verkeersader op korte afstand van de woningen te liggen, wat overlast met zich meebrengt.

Het ontwerp voor de ringweg en de nieuwe verbindingsweg is zo compact mogelijk gemaakt, zodat de afstand van deze weg tot aan de woningen aan de Lekstraat zo groot mogelijk is. Bovendien komt er een geluidsscherm tussen de verbindingsweg en de Lekstraat. De gevolgen van de nieuwe verbindingsweg voor de omgeving op het gebied van geluid en lucht blijven binnen de wettelijke normen.

Zienswijze 266

B 2.42 Inspreker wil graag vernemen waar het talud ter hoogte van de Maaslaan overgaat op palen.

Dat is ongeveer ter hoogte van de Julianaflat en de Amstelstraat. De zuidelijke ringweg loopt vanuit het oosten gezien na de verdiepte ligging omhoog in verband met het ongelijkvloerse Julianaplein. Ter hoogte van de Zuiderbegraafplaats komt de weg boven maaiveldniveau. Aanvankelijk loopt de weg over een grondlichaam, vervolgens rust de weg op steunpilaren. Op de TB-kaart gaat het om kunstwerk 9.

Zienswijze 115, 119

B 2.43 Insprekers vinden de 'Kamminga-variant' (het plan voor het toevoegen van een afrit aan de zuidzijde van de ringweg ter hoogte van het R.K. Kerkhof) onacceptabel. Ze wijzen op het belang van de groene strook tus-

sen de zuidelijke ringweg en de Papiermolenlaan. Deze oude bosstrook, de tuin van het voormalige Ravensteinhuis, is belangrijk voor de groene aanblik. Deze strook maakt onderdeel uit van een grotere ecologische structuur. Het doet de insprekers genoeg dat deze strook door het versmallen van het talud gespaard wordt. Insprekers dringen erop aan deze groene stroken, ook in de uitvoeringsfase, te behouden.

De zogenaamde Kamminga-variant is uitgebreid onderzocht en besproken met de bedenker ervan, maar uiteindelijk niet overgenomen in het Tracébesluit (zie reactie B 2.25). De groene strook tussen de zuidelijke ringweg en de Papiermolenlaan blijft daarom in principe bestaan. Wel is het mogelijk dat hier groen moet wijken in verband met het verplaatsen van kabels en leidingen. Dit wordt na het Tracébesluit verder uitgewerkt.

Zienswijze 119

B 2.44 Inspreker vindt het van groot belang dat bij begrafenissen op het R.K. Kerkhof te allen tijde de mogelijkheid blijft bestaan om te parkeren op de Papiermolenlaan.

De Papiermolenlaan blijft gehandhaafd. Daarmee blijft ook de parkeermogelijkheid hier bestaan, zowel tijdens de uitvoeringsfase als in de eindsituatie. Wel is het mogelijk dat tijdens de uitvoeringsfase dit parkeerterrein tijdelijk via een andere route bereikbaar is.

Zienswijze 122, 161

B 2.45 Insprekers verzetten zich tegen de locatie van de voetgangersbrug bij De Papiermolen. De precieze locatie van de brug is niet goed doordacht. De brug ligt veel te dicht op de woningen. De brug gaat volgens de insprekers zorgen voor lawaai van voorbijgangers, lichthinder en overlast van de apparatuur die voor het licht zorgt. Insprekers verwachten dat de gebruikers van de brug de kortste weg nemen, dwars door het parkje. Hierdoor wordt het karakter van het parkje geweld aangedaan.

De precieze locatie van de voetgangersbrug is nog niet bepaald. In het Tracébesluit is hiervoor een zoekgebied aangegeven. In overleg met de bewoners in de directe omgeving worden hiervoor voorwaarden bepaald, op basis waarvan de aannemer de locatie en de wijze van uitvoering moet uitwerken. Op deze wijze worden bezwaren, zoals die hier worden geuit, zo veel mogelijk voorkomen.

Zienswijze 204

B 2.46 Inspreker verzet zich, als bewoner van rijksmonument de 'Badmeesterswoning' bij zwembad De Papiermolen, tegen de locatie van de voetgangersbrug, die op 90 meter van de woning komt. Mede gelet op het ontbreken van maatvoeringen van dit kunstwerk, omvat dit onaanvaardbare onzekerheden voor cliënten. De brug schaadt de cultuurhistorische waarde van de Badmeesterswoning en vormt een permanente inbreuk op de privacy van de bewoners hiervan. Ten onrechte is geen aansluiting gezocht bij de bestaande verbinding met de Merwedestraat, de rechtstreekse wandel- en fietsroute naar o.a. het Hoofdstation.

Bij ontwerp en uitvoering van de voetgangersbrug wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met de privacy van de insprekers en de monumentale status van de woning van de insprekers. Waar de voetgangersbrug precies komt en hoe hij eruit komt te zien is nog niet bekend. Dat gaat de aannemer die het project zal uitvoeren bedenken op basis van strikte eisen en randvoorwaarden. De aannemer krijgt de opdracht de omwonenden hierover goed over informeren en raadplegen, samen met de projectorganisatie.

De huidige fietstunnel in het verlengde van de Merwedestraat, verdwijnt. Dat is onvermijdelijk, doordat de ringweg hier in de toekomst een stuk lager zal liggen dan nu. Een nieuwe, veel lager gelegen tunnel op deze plek is niet goed in te passen, omdat die lange hellingen nodig zou hebben. Daar is geen ruimte voor.

Zienswijze 204

B 2.47 Inspreker vraagt waarom is gekozen voor een voetgangersbrug en niet voor alternatieve verbindingen. De onderbouwing voor deze keuze ontbreekt. Lopend aan de fiets kan langer duren dan een minimale verlenging van de fietsafstand.

Om de verbinding tussen de Maaslaan en de Papiermolenlaan in stand te houden, is onderzocht of het mogelijk is om ter vervanging van de huidige fietstunnel een fietsbrug te realiseren. Uit dat onderzoek is naar voren gekomen dat het hoogteverschil hier te groot is. Gezien het maximaal aanvaardbare hellingspercentage voor fietsers lukt het niet om hier een fietsbrug in te passen. Daarom is gekozen voor een voetgangersbrug die ook fietsers – maar dan lopend met de fiets aan de hand – kunnen gebruiken.

Voor fietsers zijn er ook alternatieve routes. Afhankelijk van de plaats van bestemming kunnen ze kiezen voor de route langs de Hereweg of het nieuwe fietspad langs het Noord-Willemskanaal dat in het TB is opgenomen.

Zienswijze 3, 9, 106, 209

B 2.48 Insprekers doen suggesties voor de uitvoering van de voetgangersbrug bij de Papiermolen. Het moet voor fietsers zo gemakkelijk mogelijk worden gemaakt om de fiets aan de hand mee te nemen. Een inspreker vindt dat de voetgangersbrug tussen de Maaslaan en de Papiermolenlaan minstens voorzien moet zijn van een lift of een roltrap. Een andere inspreker verwijst naar de fietsbruggen over de oostelijke ringweg. Deze inspreker vindt het ook raadzaam om op de brug bankjes te plaatsen voor ouderen. Een andere inspreker benoemt uitgebreid de mogelijkheden voor een goede inpassing en vormgeving.

Het gebruik van de voetgangersbrug bij de Papiermolenstraat moet inderdaad voor fietsers zo gemakkelijk mogelijk worden gemaakt. Dat wordt de opdracht voor de aannemer. De suggesties van de verschillende insprekers worden hierin meegenomen. De aannemer krijgt ook de opdracht om bij het ontwerp van de voetgangersbrug te overleggen met omwonenden, samen met de projectorganisatie.

Zienswijze 196

B 2.49 Inspreker vreest dat bij het aanpassen van de plannen overwogen zal worden openluchtzwembad De Papiermolen te verplaatsen. Voor de inspreker is het verplaatsen van deze populaire bestemming een taboe.

Het antwoord op deze zienswijze kan kort zijn: er zijn geen plannen om zwembad De Papiermolen te verplaatsen.

Zienswijze 71

B 2.50 Inspreker vindt de aansluiting van het fietspad langs de nieuwe verbindingsweg en de Hereweg onduidelijk. Dit wordt een druk kruispunt, met de afwikkeling van 10.500 auto's op de nieuwe verbindingsweg van en naar de Hereweg. Hoe wordt gezorgd voor een verkeersveilige afwikkeling voor de leerlingen van het Parcival College? Inspreker heeft er geen vertrouwen in dat hier een verkeersveilige oplossing ontstaat.

Het fietspad naast de verbindingsweg krijgt bij de Hereweg, net als in de huidige situatie, een verkeersaansluiting die is geregeld met verkeerslichten. Dit zorgt ervoor dat fietsers hier veilig kunnen oversteken. Fietsers van en naar het oosten (de

Brailleweg) blijven gebruik maken van de Maaslaan. De Maaslaan is en blijft een 30 km-woonstraat. De aansluiting van de Maaslaan met de Brailleweg wordt eveneens geregeld met verkeerslichten, zodat fietsers ook hier veilig kunnen oversteken. De projectorganisatie zal dit nog verder uitwerken, in overleg met omwonenden en met het Parcival College. Veel leerlingen van deze school zijn aangewezen op deze oversteekplaats.

Zienswijze 20, 36, 49, 59, 78, 93, 100, 114, 124, 125, 146, 183, 187, 207, 212, 214, 234, 242, 248, 258, 275, 282

B 2.51 Insprekers vinden dat de op- en afritten bij Hereweg niet mogen verdwijnen, desnoods ten koste van de verdiepte ligging. Het huidige plan leidt tot meer verkeer in de omliggende wijken en tot langere reistijden. De stad wordt zo minder goed bereikbaar. Het voorkomen van de gevolgen voor de omliggende wijken (verkeersdruk, geluid, luchtkwaliteit, veiligheid) is belangrijker dan het herstel van het Sterrebos. Bovendien maken veel van de 90.000 werknemers in de stad gebruik van deze op- en afritten. Ook verdwijnt de meest logische route voor het verkeer vanuit Haren richting de oostelijke ringweg en vice versa.

(Zie hiervoor ook reactie B 2.38) De huidige op- en afritten bij de Hereweg verdwijnen omdat de ringweg verdiept wordt aangelegd tussen de Hereweg en het Europaplein. Dat hebben Rijk, Gemeente Groningen en Provincie Groningen in 2009 afgesproken in het Bestuurlijke Voorkeursalternatief (BVA). Daarmee wilden zij de barrière wegnemen die de zuidelijke ringweg nu vormt tussen de wijken aan weerszijden ervan en het Sterrebos herstellen. In het plan voor de ombouw van de zuidelijke ringweg houdt de Hereweg een goede aansluiting op de ringweg, via een nieuwe verbindingsweg tussen de Hereweg en het Julianaplein. De verbindingsweg is vanuit Helpman zowel via de Hereweg als via de Helperzoom en de Waterloolaan te bereiken. Vanuit Helpman is de zuidelijke ringweg ook te bereiken via een nieuwe op- en afrit bij de Vondellaan. Dat leidt tot een verplaatsing van verkeersstromen, maar niet tot meer verkeer door de wijken. Al met al trekt het plan voor de ombouw van de ringweg meer verkeer naar de ringwegen. De voornaamste uitzondering is de Vondellaan. De Vondellaan ten noorden van de Van Iddekingeweg wordt een stuk drukker in de toekomst. Met het ook daarop wordt die straat opnieuw ingericht. Ook in enkele straten in Helpman komt meer verkeer. Met het oog daarop, en ter bevordering van de veiligheid, is ook voor Helpman en Coenderborg een Inrichtingsplan gemaakt. In dat plan ligt de nadruk op verkeersmaatregelen. Meer informatie over deze inrichtingsplannen is te vinden in de nota van antwoord voor de Ontwerp-Inrichtingsplannen.

De meest logische route van Haren naar het oosten is via de A28 en de zuidelijke ringweg. Deze route wordt een stuk sneller en aantrekkelijker, door het verdwijnen van de verkeerslichten bij het Julianaplein.

Zienswijze 58, 237, 258

B 2.52 Insprekers hebben vragen over de verkeersdruk op de Van Ketwich Verschuurlaan. Hier verwachten zij een toename van het verkeer. Dit kan worden voorkomen door de afrit naar de Hereweg te herstellen. Een inspreker vraagt of de inrichting van de weg gaat veranderen. Blijft de groenstrook tussen Vestdijklaan en Queridolaan in dezelfde vorm bestaan? Inspreker wijst erop dat de huidige inrichting is vastgelegd in het bestemmingsplan.

Op de Van Ketwich Verschuurlaan wordt geen noemenswaardige verkeerstoename verwacht als gevolg van het project. De groene inrichting tussen de Vestdijklaan en de Queridolaan verandert niet door dit project. Wel worden op de kruising met de A28 de opstelstroken voor linksaf- en rechtsafslaand verkeer verlengd.

Zienswijze 241

B 2.53 Inspreker vindt het handhaven van de aansluiting van de Hereweg nu niet noodzakelijk, maar in de toekomst is dat misschien wel wenselijk. Hij pleit er daarom voor om bij de aanleg ervoor te zorgen dat deze aansluiting niet onmogelijk wordt gemaakt.

Door de verdiepte ligging verandert de situatie bij de Hereweg ingrijpend. In de nieuwe situatie is een aansluiting van de Hereweg op de zuidelijke ringweg technisch complex, onvoldoende veilig en zeer waarschijnlijk financieel niet haalbaar. Daarom wordt het niet zinvol geacht om bij het ontwerp met deze mogelijkheid rekening te houden.

Zienswijze 238

B 2.54 Inspreker is het er niet mee eens dat de huidige ontsluitingsstraat Kempkensberg vervalt.

De aansluiting bij de Kempkensberg verdwijnt omdat de ringweg hier verdiept wordt aangelegd. Verkeer van en naar het noordelijk deel van Helpman zal in de toekomst via de Waterloolaan rijden. Deze straat krijgt tweerichtingsverkeer.

Zienswijze 163

B 2.55 Inspreker stelt voor om direct ten noorden van de Van Mesdagklinie een enkelstrookse ontsluitingsweg aan te leggen tussen de Verlengde Hereweg en de Kempkensberg, voor een betere bereikbaarheid.

Deze verbinding zou het Sterrebos aantasten, terwijl een van de doelen juist is om stadsdelen weer met elkaar te verbinden. Dat vindt de stuurgroep Aanpak Ring Zuid ongewenst. Daarom is deze verbinding niet in de plannen opgenomen. De ontsluiting van het noordelijk deel van Helpman loopt volgens het plan via de Waterloolaan.

Zienswijze 67, 237

B 2.56 Insprekers missen een noordelijke ontsluiting van de wijk Helpman. Een inspreker vreest twee à drie keer zoveel verkeer door Helpman, terwijl de huidige Verlengde Hereweg prima geschikt is voor dit verkeer. Inspreker stelt daarom voor de bestaande verbinding vanaf de Helperzoom langs de Kempkensberg intact te houden en op de Goeman Borgesiuslaan een 30 km-zone in te voeren. Hierdoor wordt het verkeer beter over de wijk verdeeld. Vanaf de noordelijke ontsluiting kunnen automobilisten de op- en afritten van het nieuwe Julianaplein bereiken zonder dat ze door de Vondellaan moeten rijden.

De wijk Helpman behoudt een noordelijke ontsluiting. De huidige ontsluiting via de Kempkensberg vervalt weliswaar, maar daar komt een andere voor in de plaats. Verkeer van en naar het noordelijk deel van Helpman kan in de toekomst via de Waterloolaan rijden. De Waterloolaan heeft nu nog voor een deel eenrichtingsverkeer. Dat wordt gewijzigd in tweerichtingsverkeer.

Voor een evenwichtige verdeling van het verkeer over de wijk Helpman is een Inrichtingsplan opgesteld. Wat de effecten van het plan zijn op de verkeersaantallen in Helpman, is te zien op de kaart Verkeersintensiteiten (nog verwijzing toevoegen). Meer informatie over dit onderwerp is te vinden in de nota van antwoord voor de Ontwerp-Inrichtingsplannen.

Zienswijze 238, 243

B 2.57 Insprekers stellen vragen over de inrichting van de Waterloolaan. Een inspreker stelt dat de parkeervakken aan de Waterloolaan verdwijnen. Hoe en waar wordt dit gecompenseerd? De suggestie wordt gewekt dat het

invoeren van tweerichtingsverkeer gerealiseerd kan worden met een beperkte herinrichting van het wegprofiel. Inspreker verwacht duidelijkheid over de nieuwe inrichting en de mogelijkheid daar bezwaar tegen te maken.

De inrichting van de Waterloolaan komt aan de orde in het Inrichtingsplan voor het Zuiderplantsoen, het nieuwe park op de deksels van de verdiepte ligging. De straat wordt ingericht met behoud van het bestaande wegprofiel (de bestaande breedte). Ook houdt de Waterloolaan een maximumsnelheid van 30 km/uur. Het is de bedoeling dat de inrichting van de straat past bij de sfeer en de stijl van het Zuiderplantsoen. Dit wordt verder uitgewerkt in overleg met de bewoners.

De parkeervakken bij het begin van de Waterloolaan (komend vanaf de Helperzoom) worden straks heringericht. Ook dit wordt nog verder uitgewerkt in overleg met de bewoners. Uitgangspunt daarbij is dat het bestaande aantal parkeerplaatsen wordt gehandhaafd.

Zienswijze 100, 242

B 2.58 Inspreker stelt voor om in plaats van de deksels bij het Sterrebos, een parallelweg aan te leggen vanaf de Verlengde Hereweg naar het Europaplein. Dit maakt de Helperzoomtunnel overbodig, voorkomt extra verkeer in de wijken en houdt het gebouw van de DUO en de Belastingdienst bereikbaar. Een andere inspreker stelt dat alternatieven zoals deze verbinding tussen Hereweg en Europaweg of een verbinding tussen Hereweg en DUO/Helperzoom niet onderzocht zijn.

De zuidelijke ringweg wordt in dit deel van de stad verdiept aangelegd om de barrière die de ringweg nu vormt, weg te nemen en om hier – op de deksels van de verdiepte ligging – een nieuwe groot park te realiseren: het Zuiderplantsoen. Dat zijn het Rijk, Gemeente Groningen en Provincie Groningen in 2009 overeengekomen in het zogenaamde Bestuurlijke Voorkeursalternatief (BVA); een plan op hoofdlijnen. Dit BVA voorzag ook in parallelwegen langs de ringweg, onder meer ter hoogte van het Sterrebos en de wijken de Oosterpoort en De Linie. Bij de uitwerking ervan bleek dat deze parallelwegen een groot beslag zouden leggen op de schaarse ruimte die beschikbaar is. Dit zou ook leiden tot veel extra verkeer en overlast in de aangrenzende woonwijken. Daarom is ervoor gekozen het aantal parallelwegen te beperken en het verkeer zo veel mogelijk over de ringweg zelf te leiden. Het resultaat van die bestuurlijke keuze is te zien in het Ontwerp-Tracébesluit.

Nadere beschouwing werpt geen ander licht op dit vraagstuk. Een parallelweg tussen de Verlengde Hereweg en het Europaplein zou ten koste gaan van het Zuiderplantsoen. Wellicht zouden hiervoor ook extra woningen moeten worden gesloopt in de Oosterpoort of De Linie. Bovendien zou deze weg het spoor moeten kruisen. Vanwege veiligheidseisen zou dit een ongelijkvloerse kruising moeten worden. Er is dan dus een extra tunnel nodig, wat veel geld zou kosten. De monding van deze tunnel zou voor de deur van de inwoners aan de westkant van de Waterloolaan komen te liggen.

Zo'n tunnel zou de Helperzoomtunnel overigens ook niet overbodig maken, omdat die tunnel is bedoeld om een autoverbinding in stand te houden tussen Helpman/Coendersborg en de wijken aan de andere zijde van het spoor (Europapark/Oosterpoortwijk/De Linie). De huidige verbinding verdwijnt door de sluiting van de spoorwegovergang tussen de Esperantoweg en de Waterloolaan.

Daarom wordt dit voorstel niet overgenomen (zie ook reactie B 2.60).

Overigens leidt het plan voor de ombouw van de zuidelijke ringweg niet tot meer verkeer in de wijken. Het gebouw van DUO blijft goed bereikbaar, via de Helperzoom/Waterloolaan en de Hereweg.

Zienswijze 65, 78, 115, 222

B 2.59 Insprekers zijn blij met de verdiepte ligging met daarboven drie deksels en het Zuiderplantsoen. Het deels verdiept aanleggen is een goede vondst om de leefbaarheid in de stad te verbeteren zonder dat de doorstroming en verkeersveiligheid in het geding komt. Insprekers dringen er op aan hierop niet meer in te leveren.

De verdiepte ligging met deksels en het Zuiderplantsoen vormen inderdaad essentiële onderdelen van het project. Deze blijven dan ook behouden in het Tracébesluit.

Zienswijze 114

B 2.60 Inspreker vraagt om een autotunnel bij de Esperantospoorwegovergang. Inspreker heeft nu sterk het gevoel dat Coendersborg is opgeofferd aan het Zuiderplantsoen. Met een autotunnel zou het verkeer niet door de woonwijk hoeven te gaan, maar gewoon langs de DUO kunnen worden geleid. Dit is geen kwetsbare straat met ouderen en schoolgaande kinderen, en er zijn ook geen woningen die overlast van het verkeer en geluidhinder ondervinden.

De keuze voor de locatie van de autotunnel die wordt aangelegd ter vervanging van de huidige spoorwegovergang bij de Esperantostraat, is gebaseerd op een zorgvuldige afweging. Daarbij zijn verschillende alternatieven onderzocht.

Eerst is onderzocht of een tunnel op dezelfde plek als de huidige spoorwegovergang haalbaar is. De conclusie was dat dit geen wenselijke en haalbare optie is. Een tunnel op deze locatie kan leiden tot een sterke toename van het verkeer op de Waterloolaan. Daarnaast zou de tunnel door de benodigde diepte en hellingen te ver van de kruising weer boven de grond komen en het Sterrebos doorsnijden. Terwijl het juist de bedoeling is hier het nieuwe Zuiderplantsoen te realiseren: een groot, nieuw park op de deksels van de verdiepte ligging. Dat was aanleiding om de zoektocht te richten op een meer zuidelijke locatie. Uiteindelijk bleek de locatie in het verlengde van de Helper Brink het meest geschikt.

Het project leidt niet tot meer verkeer in de wijk Helpman/Coendersborg, maar wel tot een verschuiving van de verkeersstromen. Het Inrichtingsplan Helpman/Coendersborg zorgt ervoor dat het verkeer zich evenwichtig over de wijk verspreidt. Dit plan bevat maatregelen zoals het verlagen van de maximumsnelheid, het wijzigen van de verkeerscirculatie en het aanleggen van oversteekplaatsen. Het plan ontmoedigt onnodig verkeer in de straten waaraan scholen staan.

Zie ook reacties B 2.38 en B 2.58.

Zienswijze 152

B 2.61 Inspreker vindt dat het OTB zeer ongelukkig uitpakt voor het bedrijf Ordina. Bij de keuze voor de huidige vestigingslocatie waren de directe aansluiting op de zuidelijke ringweg en een goede zichtbaarheid van het pand de belangrijkste factoren. Deze vallen nu weg. Inspreker maakt in zijn algemeenheid bezwaar tegen alle onderdelen van het OTB die gevolgen (kunnen) hebben voor het complex en de huurders (zie zienswijze voor alle maatregelen).

Ordina is gevestigd op Europapark-noord, dat aan de noordzijde van de ringweg ligt. In de huidige situatie ligt dit complex vlak bij de aansluiting van de zuidelijke ringweg op de Oosterpoortwijk. Dit is een aansluiting voor het verkeer vanuit en naar het westen.

Deze aansluiting verdwijnt, maar daarvoor in de plaats kan het verkeer in de toekomst gebruikmaken van de aansluiting bij de Europaweg. Deze route is weliswaar qua afstand langer, maar qua reistijd korter, omdat bij de ombouw van de zuidelijke

ringweg een groot aantal knelpunten worden weggenomen die een gunstige invloed hebben op de reistijd.

Voor het verkeer vanuit en naar het oosten verdwijnt de directe aansluiting van de ring op de Europaweg, maar daarvoor zijn verschillende routes beschikbaar. Bijvoorbeeld de route via de 'oude A7' (de Europaweg) en de route via de oostelijke ringweg en de Sontbrug (aanleg in 2015).

De zichtbaarheid van de locatie komt aan bod bij reactie B 6.1.

Zienswijze 52

B 2.62 Inspreker is tegen een volledige aansluiting van de ringweg op de Europaweg. Daarmee wordt namelijk de filosofie van het zo veel mogelijk uit elkaar trekken van de verkeersstromen onderuitgehaald. Een volledige aansluiting zal een extra baan naar het oosten noodzakelijk maken. Verder zullen kabels en leidingen moeten worden verlegd. De hiermee samenhangende kosten maken deze variant als 'extra wens' niet houdbaar.

Het project gaat uit van een halve aansluiting op de Europaweg en de Bornholmstraat van en naar het westen. De volledige aansluiting is een van de optimalisaties die in beeld komen als de aanbesteding goedkoper uitvalt.

Ook bij de volledige aansluiting blijft het streven de verkeersstromen richting UMCG/binnenstad-oost en richting Sontweg/Sontplein te scheiden. Het verkeer vanuit Hoogezand richting Sontweg/Sontplein hoeft niet via de Europaweg, maar kan via de oostelijke ringweg, de afrit Driebond en de nieuwe Sontbrug.

Voor de volledige aansluiting is wel een extra invoegstrook naar het oosten nodig, maar geen extra rijstrook. Het klopt dat voor de gehele aansluiting meer kabels en leidingen moeten worden verlegd dan voor een halve aansluiting.

Zienswijze 35

B 2.63 Inspreker vindt de afrit bij het Europaplein richting de Bornholmstraat gekunsteld. Hij stelt voor een stuk van het water droog te leggen zodat er een 'fatsoenlijke lus' kan worden aangelegd. Hierdoor is de ruimte minder versnipperd en de verbinding beter berijdbaar.

De afrit Europaweg/Bornholmstraat is in het Tracébesluit nader uitgewerkt voor een betere doorstroming. De afrit eindigt op de verbindingsweg tussen de Bornholmstraat en de Europaweg (de Henningweg). De bocht en lange uitvoegstrook zijn nodig omdat het verkeer vanuit de verdiepte ligging komt. Dit biedt de mogelijkheid het verkeer beter te verdelen naar de Europaweg en de Bornholmstraat. Het verkeer richting het centrum kan vrij doorstromen.

Als de afrit door middel van een lus door de vijver direct aangesloten wordt op de Europaweg, zoals inspreker bepleit, dan is op de Europaweg (ten noorden van de Boumaboulevard) een extra verkeerslicht noodzakelijk. Dit leidt tot meer stagnatie van het verkeer op de Europaweg. Bovendien leidt een directe lus richting Europaweg ertoe dat het verkeer richting Bornholmstraat hier ook gebruik van moet maken. Zo ontstaat niet de gewenste verdeling van het verkeer (enerzijds Europaweg, anderzijds Bornholmstraat). Al het verkeer hier met een bestemming aan de noordzijde van de N7, moet dan gebruik gaan maken van de Europaweg.

Zienswijze 4, 129, 144

B 2.64 Insprekers pleiten voor een ongelijkvloerse kruising voor fietsers en voetgangers bij de aansluiting van de Bornholmstraat op parkeerterrein P3 (bij de Euroborg). Een inspreker vindt de geplande infrastructuur bij de aansluiting P3/skivijver ongeschikt voor de hoeveelheid verkeer die daar te verwachten is als gevolg van de nieuwbouw van ROC Noorderpoort. Weliswaar worden de nieuwe kruispunten voorzien van verkeerslichten, maar

het is de vraag of dat afdoende is, gezien de hoeveelheid bezoekers en studenten.

Het gaat hier inderdaad om een ingewikkeld kruispunt, waar autoverkeer, vrachtverkeer, openbaar vervoer, fietsers en voetgangers samenkomen. Mede naar aanleiding van deze zienswijzen is in het Tracébesluit het ontwerp van de aansluiting Europaweg-zuidzijde (vanuit Drachten) en de daarmee samenhangende kruisingen met P3 Boumaboulevard aangepast. De aanpassing zorgt voor een verbetering van de doorstroming op dit kruispunt.

Deze aanpassing is in nauw overleg met het OV-bureau Groningen-Drenthe (verantwoordelijk voor het busvervoer) tot stand gekomen. Over deze wijziging zijn verder diverse gesprekken gevoerd met indieners van zienswijzen, onder wie de Vereniging Bedrijvenpark Zuidoost (VBZO), de in het Euroborgforum verenigde bedrijven en organisaties en FC Groningen. Deze partijen beoordelen de voorgestelde veranderingen positief, maar vragen nog bijzondere aandacht voor de veiligheid van fietsers en voetgangers. Hier worden nog vervolggesprekken over gevoerd.

Zienswijze 175

B 2.65 Inspreker stelt dat groenstroken en taluds over het terrein van het bedrijf Aprisco (hoek Lübeckweg - Bornholmstraat) lopen. Deze dienen anders vorm gegeven te worden.

Deze constatering klopt. Naar aanleiding van deze zienswijze wordt dit in het Tracébesluit aangepast, zodat de groenstroken en de taluds om het terrein van Aprisco heen lopen. Het plan tast het terrein van Aprisco dus niet meer aan.

Zienswijze 52

B 2.66 Inspreker vindt het opheffen van twee rotondes in de kruisingen Osloweg/Gotenburgweg en Kielerbocht/Skagerrak niet raadzaam, in verband met de grote hoeveelheid kabels en leidingen ter plaatse.

Het opheffen van de genoemde rotondes leidt tot een verbeterde verbinding tussen de toe- en afritten van de A7/N7 (Driebond en Eemspoort). Voor het Tracébesluit is deze locatie verder en nauwkeuriger bekeken, mede vanwege de aanwezige kabels en leidingen. Het opheffen van de rotondes en het herinrichten hiervan tot kruispunten, zorgt ervoor dat de rijbanen ruimschoots binnen het ruimtegebruik van de bestaande rotondes blijven. De kabels en leidingen hoeven dus niet te worden verplaatst. Overigens wordt in het plan zo veel mogelijk rekening gehouden met de ligging van kabels en leidingen: hier en ook elders..

Zienswijze 54

B 2.67 Inspreker vindt de overgang van de zuidelijke ringweg naar Hoogezand bij knooppunt Euvelgunne te smal. Dit is nu slechts één rijstrook.

In de huidige situatie bestaat de overgang van de zuidelijke ringweg naar de A7 richting Hoogezand inderdaad uit één rijstrook. Vanaf de oostelijke ringweg komen nu twee rijstroken op dit punt samen. In het (Ontwerp-)Tracébesluit wordt de verbindingsboog tussen de zuidelijke ringweg en de A7 richting Hoogezand verdubbeld tot twee rijstroken. Vanaf de oostelijke ringweg wordt dit één rijstrook (dus één minder). De drie rijstroken gaan ter hoogte van de Hammerfestweg weer terug naar twee rijstroken.

B 3 Vrachtverkeer

Zienswijze 171, 198

B 3.1 Insprekers vinden de rijstrookbreedte van 3,10 meter te smal voor vrachtverkeer. Een vrachtauto is inclusief spiegels meer dan 3 meter breed. Deze rijstrookbreedte draagt niet bij aan een robuust verkeerssysteem en leidt tot een grotere ongevalkans. Omdat er sprake is van een verbinding met een hoog aandeel vrachtverkeer, verzoeken insprekers in het Tracébesluit de rijstrookbreedte aan te passen; in ieder geval voor wat betreft de rechterrijstrook.

De rijstrookbreedte van 3,10 meter voldoet aan de ontwerprichtlijnen voor wegen met een ontwerpsnelheid van 80 km/uur, ook met vrachtverkeer. Met andere woorden: deze breedte is gangbaar voor dit soort wegen. Bovendien draagt deze rijstrookbreedte bij aan de handhaving van de snelheidslimiet van 80 km/uur. Hiermee wordt voorkomen dat er grote snelheidsverschillen en onveilige situaties ontstaan.

Zienswijze 198

B 3.2 Inspreker vraagt inzicht in de verkeersafwikkeling, vooral wat betreft de vormgeving van korte weefvakken en de berijdbaarheid door lange zware vrachtvoertuigen (Izv's). Deze Izv's, die een lengte hebben van 25,25 meter, worden steeds vaker ingezet op routes van en naar bedrijventerreinen.

De lengte van de weefvakken is afgestemd op de ontwerprichtlijnen die gelden voor wegen waar 80 km/uur mag worden gereden. De weefvakken zijn volgens de normen ontworpen en bieden voor de verwachte verkeershoeveelheden en verkeerssoorten voldoende tijd en ruimte om van rijstrook te wisselen. De lengte van de weefvakken en de ontwerpsnelheid zijn naar rato op elkaar afgestemd. In het Tracébesluit zijn de weefvakken bij Corpus den Hoorn langer gemaakt.

Zienswijze 198

B 3.3 Inspreker verzoekt rekening te houden met de afmetingen van vrachtauto's en Izv's bij de plekken waar vanwege het vervallen van de vluchtstrook pechhavens worden aangelegd.

De lengte van de pechhavens is vastgesteld conform de richtlijnen van Rijkswaterstaat. Overigens komen er op de zuidelijke ringweg matrixborden waarmee een rijbaan kan worden afgesloten, bijvoorbeeld als een vrachtwagen hier met pech is gestrand.

B 4 Vormgeving en ruimtelijke inpassing

Zienswijze 1, 15, 16, 53, 88, 133, 147, 151, 171, 189, 205

B 4.1 Insprekers spreken hun waardering uit voor de onderdelen die de ruimtelijke kwaliteit van het gebied verbeteren, met name de verdiepte ligging en het groen op de deksels. De lelijke barrière in het Sterrebos en tussen de Oosterpoort en De Linie verdwijnt. Door het plan lijkt de kwaliteit van de woonomgeving rond de wijk Oosterpoort toe te nemen. De opgave om een onderdeel van de hoofdinfrastructuur van Nederland stedelijk in te passen, is bijzonder goed geslaagd. Ook het opheffen van het wegwaterknelpunt Julianabrug/Noord-Willemskanaal is een belangrijke plus.

Deze zienswijzen worden voor kennisgeving aangenomen.

Zienswijze 81, 82, 83, 101, 108, 111, 123, 125, 135, 142, 149, 169, 213, 215, 220, 221, 223, 224, 226, 228, 231, 232, 234, 238, 240, 247, 249, 257, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 290

B 4.2 Insprekers vinden dat de vormgeving en de inpassing van de zuidelijke ringweg verslechtert. Een inspreker vindt dat verschillende aspecten van de plannen niet te verenigen zijn met een goede ruimtelijke ordening. Een andere inspreker meent dat elf van de twaalf kilometer van de weg wordt verbreed, verhoogd, afgeschermd en/of ingepakt. Weer een andere inspreker vraagt waar het Parkway-concept is gebleven.

Het grootste deel van de zuidelijke weg wordt niet verhoogd, alleen een klein gedeelte rond het Julianaplein. Een groter stuk (ongeveer 1.500 meter) wordt verlaagd. Het grootste deel van de weg blijft op de huidige hoogte liggen. De ringweg wordt zo compact mogelijk vormgegeven, zodat de weg op de meeste plekken niet of amper meer ruimte inneemt dan nu. Ook komen er nauwelijks extra geluidsschermen.

Bij de vormgeving en inpassing van de weg wordt zowel rekening gehouden met de automobilist als met de omwonenden. Vanuit de automobilist bezien, is het streven een zo groen mogelijke weg ('parkway'), met een begroeide middenberm, en waar mogelijk groene zijbermen met bomen. Waar geluidsschermen noodzakelijk zijn, worden deze bij voorkeur begroeid (groen) uitgevoerd. Alleen op viaducten met kruisende stedelijke routes, komen transparante schermen. Zo blijft vanaf de weg de route herkenbaar. Met het oog op het belang van omwonenden krijgen de 'achterkanten' van de geluidsschermen net zo veel aandacht als de 'voorkanten'. Ook de achterkanten worden begroeid. Hiervoor wordt gekozen voor jonge klimplanten.

Zienswijze 98, 209

B 4.3 Insprekers vinden dat er zo veel mogelijk compact moet worden gebouwd. Ze noemen met name het Julianaplein (Multatulistraat, Van Eedenstraat, verbindingsweg Maaslaan), Laan van de Vrede en de H.L. Wichersstraat (zuidzijde). De verkeerscapaciteiten van het OTB moeten daarbij zo veel mogelijk behouden blijven.

Bij het opstellen van het Ontwerp-Tracébesluit is getracht de weg overal zo compact mogelijk vorm te geven, ervan uitgaande dat het ontwerp tegelijkertijd ook toekomstbestendig moet zijn. Dat wil zeggen: dat de ringweg ook toenemende verkeersaantallen moet kunnen verwerken. Voor het Tracébesluit zijn naar aanleiding van deze zienswijzen de genoemde situaties nog eens kritisch tegen het licht gehouden. Dit heeft geleid tot de volgende aanpassingen:

- Bij de Multatulistraat/Van Eedenstraat is een compactere oplossing gevonden (zie ook reactie B 2.23).
- Ook is er een compactere oplossing bij de verbindingsweg naast de Maaslaan (zie ook reactie B 2.39).
- Bij de H.L. Wichersstraat is het ontwerp versmald, doordat de verdiepte ligging kon worden versmald. Het wegprofiel kon hier niet krapper, maar wel kon een vluchtstrook van 0,75 meter worden geschraapt. Daardoor kan de weg 0,75 meter noordwaarts worden geschoven. Het verder opschuiven van de weg in noordelijke richting is niet mogelijk, omdat dan in de uitvoeringsperiode op deze plek te weinig ruimte overblijft voor het openhouden van twee rijstroken in twee richtingen. Dit zou tijdens de uitvoeringsperiode leiden tot een slechtere doorstroming, tot opstoppen en tot ernstige overlast voor langere tijd.
- Tussen het Vrijheidsplein en de Laan Corpus den Hoorn is de rijstrookindeling veranderd (zie ook reactie B 2.5).
- Bij de Laan van de Vrede is het niet gelukt het ontwerp nog compacter te maken. Hier zijn veel verkeersstromen die elkaar ongelijkvloers kruisen. De oplossing in het OTB bleek al de variant die de minste ruimte in beslag neemt.

Zienswijze 227

B 4.4 Inspreker vindt dat bij de twee nabijgelegen monumentale begraafplaatsen de kwaliteit van de omgeving niet verbetert. Hij stelt vast dat de overheid met dit plan geen respect toont voor onze voorouders. De begraafplaatsen, die in de geschiedenis van de regio een prominente rol spelen, worden nu in betonvlaktes geplaatst.

Het R.K. Kerkhof en de Zuiderbegraafplaats liggen aan weerszijden van de zuidelijke ringweg, ten westen van de Hereweg. Aan beide zijden ligt tussen de weg en de begraafplaats een fietspad en een groenstrook. Beide begraafplaatsen worden door het plan niet aangetast. De omgevingskwaliteit blijft behouden. De projectorganisatie blijft in gesprek met de betrokken partijen.

In het ontwerp daalt de zuidelijke ringweg vanaf het Julianaplein in oostelijke richting, zodat de weg ter hoogte van de Hereweg het niveau van de verdiepte ligging heeft bereikt. Ter hoogte van de begraafplaatsen ligt de zuidelijke ringweg op of iets onder maaiveldniveau. De weg komt hier dus lager te liggen dan in de huidige situatie. De breedte van de weg is vergelijkbaar met nu. Hoe dichterbij de Hereweg, hoe dieper de weg ligt. Ter hoogte van de begraafplaatsen komen geen geluidsschermen. Wél wordt gewerkt met stil asfalt. De zuidelijke ringweg krijgt een groene aankleding, met bomen langs de weg en groen in de middenberm. Het is de bedoeling dat het bestaande groen en de fietspaden tussen de begraafplaatsen en de zuidelijke ringweg voor een belangrijk deel behouden blijven.

Het groen op de taluds moet wel verdwijnen. De taluds worden namelijk afgegraven om de weg verdiept aan te leggen.

Het project heeft ter hoogte van de begraafplaatsen dus geen negatief effect op de beleving. De afbeeldingen hieronder geven een indruk van hoe de omgeving van de begraafplaatsen eruit komt te zien.



De zuidelijke ringweg gezien vanuit het westen, met links van de weg de Zuiderbegraafplaats en aan de rechterkant het R.K. Kerkhof. De linker afbeelding toont de huidige situatie, de rechter de nieuwe situatie.

Zienswijze 66

B 4.5 Inspreker vindt de oplossing van de zuidelijke ringweg door de stad alleen acceptabel als er maatregelen worden getroffen die de achteruitgang van de leefbaarheid minimaliseren, met als resultaat een situatie alsof de verbinding om de stad wordt geleid. De maatregelen die in Maastricht worden genomen, kunnen hierbij als voorbeeld dienen.

De ombouw van de zuidelijke ringweg heeft weinig aantoonbare negatieve effecten op de leefbaarheid in de stad, zo is gebleken uit het Milieueffectrapport. De geluidsbelasting van het wegverkeer van de zuidelijke ringweg neemt in zijn geheel gezien af. Het project heeft nauwelijks effect op de luchtkwaliteit rondom de ringweg. Doordat de lucht in heel Nederland steeds schoner wordt, zal de luchtkwaliteit rond de ringweg in 2030 naar verwachting beter zijn dan nu. Hoewel de effecten in grote lijnen dus niet negatief zijn en soms positief, kan het door het veranderen van verkeersstromen op sommige plekken drukker worden. Waar nodig worden maatregelen

gelen getroffen om de negatieve gevolgen hiervan te beperken of geheel weg te nemen.

Overigens: ook wanneer de verbinding om de stad Groningen zou worden geleid, zouden er plekken zijn waar de leefbaarheid verslechtert. Ongeveer 80 procent van het huidige verkeer op de zuidelijke ringweg heeft namelijk een bestemming in de stad, of komt daar vandaan. Voor dit verkeer biedt het verleggen van de ringweg om de stad geen oplossing. De ringweg zorgt er juist voor dat het verkeer minder gebruik hoeft te maken van het onderliggende wegennet (de wegen en straten in de stad). Om die reden is juist gekozen voor het aanpakken van de zuidelijke ringweg op het huidige tracé.

Zienswijze 87, 90

B 4.6 Inspreker vraagt waarom de integrale visie van West 8 in het planproces verlaten is. Men heeft zich alleen geconcentreerd op de doorgaande weg als snelweg door Groningen. Inspreker concludeert uit het OTB-MER dat de projectgrens verschoven is van ruimtelijke ontwikkeling naar een lineaire, vanwege de bereikbaarheid.

West 8 (bureau voor stedenbouw en landschapsarchitectuur) heeft het document voor de vormgeving van de zuidelijke ringweg gemaakt en een belangrijke bijdrage geleverd aan de inrichtingsplannen voor gebieden in de omgeving van de weg. De vraag van de inspreker is dus gebaseerd op een onjuiste veronderstelling. Als inspreker bedoelt dat voor het project alleen naar de eis 'doorstroming' wordt gekeken, dan is ook dat een onjuiste veronderstelling. Het plan voor de ombouw van de ringweg beoogt een oplossing te bieden voor doorstroming, bereikbaarheid en veiligheid in en rond Groningen, en voor een goede ruimtelijke inpassing, stedelijke kwaliteit en leefbaarheid.

Zienswijze 83, 85, 86, 101, 108, 111, 123, 135, 142, 149, 169, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 213, 215, 220, 221, 226, 230, 231, 232, 234, 237, 240, 242, 243, 246, 247, 249, 253, 259, 260, 263, 271, 273, 283, 284, 285, 286, 287, 290

B 4.7 Insprekers merken op dat parkeerplaatsen komen te vervallen of elders worden gesitueerd en dat parkeren daardoor moeilijker wordt. Compensatie vindt onvoldoende plaats of op plekken verder van de woningen van de insprekers. Met name voor ouderen en gehandicapten betekent dit een verslechtering van de woonomgeving. Voorbeelden zijn de Maaslaan, Vondellaan, Van Schendelstraat, Waterloolaan, Goeman Borgesiuslaan, Herewegbuurt en Rivierenbuurt. Inspreker verzoekt onderzoek te verrichten naar de gevolgen voor de verkeer- en parkeersituatie in de omliggende wijken.

De parkeerplaatsen die door de herinrichting verdwijnen, worden inderdaad gecompenseerd.

De haakse parkeerplaatsen aan de Maaslaan worden vervangen door langsparkeerplekken in de Maaslaan en aan het daarop aansluitende deel van het Hoornsediep. Uitgangspunt bij de herinrichting van de Maaslaan is dat minimaal het huidige aantal parkeerplaatsen terugkomt. Het (Ontwerp-)Inrichtingsplan Maaslaan voldoet aan dat uitgangspunt, want er komen in totaal 120 parkeerplaatsen. Dat is 15 meer dan in de huidige situatie (105). In het overige deel van de Rivierenbuurt verandert de situatie niet.

De parkeerplaatsen die vanwege de herinrichting van de Vondellaan verdwijnen, worden gecompenseerd op een nieuw parkeerterrein direct naast het Gomarus College, haaks op de Henriëtte Roland Holststraat. Dit parkeerterrein is in het Inrichtingsplan opgenomen. Het aantal parkeerplaatsen op dit parkeerterrein is gelijk aan het aantal dat door de herinrichting van de Vondellaan verdwijnt. Het aantal parkeerplaatsen in de Van Schendelstraat verandert niet door het project.

De Waterloolaan wordt ingericht met behoud van het bestaande wegprofiel (de bestaande breedte). De parkeervakken bij het begin van de Waterloolaan (komend vanaf de Helperzoom) worden straks heringericht. Dit wordt nog verderuitgewerkt in overleg met de bewoners. Uitgangspunt daarbij is dat het bestaande aantal parkeerplaatsen wordt gehandhaafd. In de rest van de Herewegbuurt verandert de situatie niet.

De parkeersituatie in de Goeman Borgesiuslaan verandert niet. Het huidige wegprofiel blijft en ook de huidige parkeerplaatsen blijft gehandhaafd.

B 5

Geluidsschermen

Zienswijze 44, 61, 85, 104, 106, 131, 197, 236, 240, 254, 255

B 5.1 Insprekers vragen naar de uitvoering van de geluidsschermen, in het bijzonder bij de Maaslaan, de nieuwe verbindingsweg en de nieuwe A28-afrit centrum. Ze willen inzage in het type geluidsschermen, de hoogte, de groenvoorziening, de kleur en het materiaal. Een inspreker vraagt om geluidsschermen van natuurlijkvriendelijke materialen, zoals kokosschermen, met aan beide zijden klimplanten. Zo worden de schermen opgenomen in het landschap. De klimplanten zuiveren de lucht en dempen het geluid veel beter. Een andere inspreker vult aan dat 'harde' schermen gevoelig zijn voor graffiti en alleen maar lelijker en viezer worden. Een andere inspreker wil weten of de geluidsschermen direct volledig begroeid zijn, zoals zichtbaar op de impressies, of dat de natuur hier zijn werk moet doen. Hij wil niet tegen een 'Berlijnse muur' aankijken. Andere insprekers vragen om doorzichtige materialen, om de lichtinval van de naastgelegen woningen te behouden. De geluidsschermen zouden ook kunnen worden opgebouwd uit verschillende materialen, zoals beton onderin en doorzichtig materiaal bovenin. Een inspreker waarschuwt ervoor dat vogels zich tegen doorzichtige geluidsschermen te pletter kunnen vliegen. Ook wordt aandacht gevraagd voor de hellingshoek, die van invloed is op het geluidswerende effect en de weerkaatsing van geluid. Een inspreker suggereert om zonnepanelen op de geluidsschermen te zetten, bijvoorbeeld aan de noordzijde van de A7 bij Hoogkerk en Driebond.

De aanpak van de zuidelijke ringweg biedt de kans een herkenbare openbare ruimte te maken in de stad Groningen. Voor een kenmerkend, eigenzinnig karakter is het van belang dat voor de gehele weg één ontwerpbenadering wordt toegepast. In dit plan is gekozen voor het karakter van een 'Parkway': een autoweg met een groene inpassing. De nadruk in het wegontwerp is daarbij meer gericht op landschappelijke dan op architectonische eigenschappen. Voor dit karakter is gekozen met het oog op de lange termijn. Natuurlijke elementen groeien en behouden hun schoonheid. Architectonische elementen langs snelwegen hebben de neiging eerder te vervuilen en te verouderen.

De 'groene ader' in de stad wordt ondersteund met veel begroeiing. Hiervoor worden drie verschillende soorten klimplanten gebruikt. Er zijn soorten die door de seizoenen heen groen blijven, maar ook soorten die bloeien en meeverkleuren. Deze keuze zorgt voor een aangename beleving. De 'achterkanten' van de geluidsschermen (aan de bewonerszijde) krijgen net zo veel aandacht als de voorkanten (de ringwegzijde): ook deze worden begroeid. Ook de taluds zullen beplant worden, vergelijkbaar met de begroeide taluds in de huidige situatie. De begroeiing bestaat uit gangbare jonge beplanting. Daarmee duurt het ongeveer vier jaar voordat de meeste schermen begroeid raken. Niet alleen de weggebruiker, maar ook de stadsbewoner wordt zich hiermee meer bewust van de verschillen in het seizoen.

Afgezien van deze beplanting worden de schermen aan de wegkant met geluids-absorberend plaatmateriaal bekleed. Het is aan de aannemer hiervoor een integraal ontwerp te maken. Het scherm moet een goede verankering van klimplanten mogelijk maken en moet goed onderhouden kunnen worden.

Zonnepanelen op de schermen stroken niet met het ingezette beeld voor een zogeheten 'Parkway' door de stad.

Op viaducten, waar begroeide schermen vanwege de beperkte groeiomstandigheden niet mogelijk zijn, zullen transparante schermen worden toegepast.

B 6 Zicht en uitzicht

Zienswijze 177

B 6.1 Inspreker vindt dat de verdiepte ligging moet worden heroverwogen. De verdiepte ligging is niet nodig voor de verkeersafwikkeling en leidt tot een directe aantasting van het complex van Arra Management B.V. als zichtlocatie.

Het complex van Arra Management ligt op Europapark-noord, ten noordzijde van de ringweg, direct ten oosten van het Oude Winschoterdiep en ten westen van de Europaweg. Ter hoogte van dit complex eindigt de verdiepte ligging, vanuit het westen gezien. De verdiepte ligging is niet noodzakelijk voor de verkeersafwikkeling, maar hier is voor gekozen om de barrière van de ringweg in dit deel van de stad weg te nemen. Op de deksels van de verdiepte ligging wordt een groot nieuw park aangelegd: het Zuiderplantsoen.

Voor het verkeer vanuit westelijke richting is de zichtbaarheid nu beperkt door geluidsschermen tot net over het Winschoterdiep en beplanting en bosschages. De zichtbaarheid van deze locatie als geheel zal niet minder worden. Voor het verkeer dat uit de verdiepte ligging komt is het complex later zichtbaar, maar zeker de rode toren is volop in beeld. Voor dit deel zijn geen geluidsschermen of bosschages voorzien, hooguit een enkele solitaire boom. Voor het verkeer uit oostelijke richting zal het ontwerp de zichtbaarheid van het complex als geheel nauwelijks beïnvloeden.

Zienswijze 128

B 6.2 Inspreker maakt ernstig bezwaar dat het pand, de billboards en andere reclameuitingen van Vos Interieur aan de Laan Corpus den Hoorn onzichtbaar dreigen te worden. Het is voor de inspreker - maar ook voor de stad Groningen - van belang dat het pand vanaf de nieuwe ringweg (en eventuele parallelbanen) zichtbaar blijft. Het pand is destijds niets voor niets op deze locatie neergezet, langs de snelweg, aan de entree van de stad Groningen. Het is een zichtlocatie en het is belangrijk dat dat zo blijft.

Bij het pand van Vos Interieur blijft de zuidelijke ringweg op dezelfde hoogte als in de huidige situatie. Er is geen wijziging in de hoogteligging. Wel zijn aanpassingen in de geluidsschermen mogelijk. De aanplant van groen heeft mogelijk wel effect op de zichtbaarheid van het pand, de billboards en andere reclameuitingen. In het Parkwayconcept is echter gekozen voor smalle, zuilvormige bomen, zodat goed zicht op de gebouwen blijft bestaan.

Zienswijze 113

B 6.3 Inspreker vraagt aandacht voor de reclamemast van Ikea ter hoogte van het Europaplein, waarvan hij de exploitant is. Het Ontwerp-Tracébesluit geeft de reclamemast niet meer weer. Inspreker vindt dat moet worden uitgegaan van het handhaven van de reclamemast of dat deze planologisch moet worden ingepast. Voorzieningen zoals geluidsschermen,

beplantingen en andere obstakels belemmeren de zichtbaarheid en daarmee de exploitatie van de mast. Ook het verhogen van de rijbaan en het planten van bomen en hoogopgaande begroeiing in het midden en langs de rijbaan heeft gevolgen voor de gezichtshoek van waaruit de verkeersdeelnemers de mast kunnen waarnemen. Inspreker wenst als exploitant van de reclamemast de mogelijkheid te hebben en te behouden om de reclame-uitingen en zo mogelijk en zondig de toepassing van nieuwe licht- en regeltechnieken, aan te passen aan de eisen van de huidige tijd. Inspreker vraagt ook of Rijkswaterstaat minimale afstanden hanteert voor de plaatsing van reclamemasten. Verkeersdeelnemers kunnen als gevolg van een onvoldoende zichtbare reclamemast, onnodig worden afgeleid. Inspreker vraagt ter plekke om niet-hoogopgaande struiken en bomen. Als dit niet mogelijk is, vraagt inspreker om het groen periodiek te snoeien volgens een met de exploitant vastgesteld onderhoudsschema. Als ook dat niet mogelijk is, dan dient te worden voorzien in een reële en concrete alternatieve locatie in de directe nabijheid.

De reclamemast van Ikea bevindt zich aan de Europaweg en staat in het verlengde van de huidige afrit uit westelijke richting. De reclamemast staat de ombouw van de zuidelijke ringweg niet in de weg. Om die reden is er geen aanleiding de mast te verplaatsen.

De zichtbaarheid van de reclamemast verandert door het project. Vanuit sommige gezichtspunten neemt de zichtbaarheid af, vanuit andere neemt de zichtbaarheid juist toe. Dit is geen aanleiding om de plannen op dit punt te wijzigen.

De weg komt iets dichterbij de mast te liggen. Rijkswaterstaat hanteert geen vaste minimumafstand tot de rijksweg; deze hangt af van de feiten en omstandigheden ter plaatse.



Impressie van de nieuwe situatie in de omgeving van de reclamemast.

Zienswijze 134

B 6.4 Inspreker verzoekt rekening te houden met de gevolgen van de nieuwe inrichting van het Vrijheidsplein voor de zichtbaarheid van en het uit-

zicht vanuit het Mercure Hotel. Behoud van zichtbaarheid is van groot belang voor de (gebruiks)waarde van het hotelgebouw.

Het Vrijheidsplein krijgt een andere constructie, maar dat heeft geen grote gevolgen voor de zichtbaarheid van het Mercure Hotel. Voor het hotel kan het aantrekkelijk zijn dat de westelijke ringweg volgens de prognoses meer verkeer gaat trekken na voltooiing van het project.

Het uitzicht vanuit het Mercure Hotel zal ook veranderen door de reconstructie van de het Vrijheidsplein. Maar die verandering is naar het oordeel van de stuurgroep Aanpak Ring Zuid beperkt.



Impressie van de nieuwe omgeving van het Mercure Hotel.

Zienswijze 116, 180

B 6.5 Insprekers vragen aandacht voor het uitzicht op verhoogde A7/N7 vanuit de Grunobuurt, met name de Muntinglaan en omgeving. Een inspreker verzoekt de plaatsing van de geluidswallen aan de Brilleweg te herzien of de hoogte van de geluidswallen te minimaliseren, in verband met de zichtbaarheid van het Noorderpoortcollege (locatie Muntinglaan).

In samenspraak met de Gemeente Groningen is op basis van stedenbouwkundige argumenten op deze plek gekozen voor een lager scherm (1,5 meter).

Zienswijze 122

B 6.6 Inspreker is er op tegen dat het uitzicht aan de voorzijde van de woning (aan de Lekstraat) verdwijnt door de aanpassingen aan de infrastructuur. Zeker met de verhoogd aangelegde voetgangersbrug voor de deur.

Het uitzicht vanuit de Lekstraat verdwijnt niet, maar wordt wel anders. Nu ligt hier een hoog talud, met daarop de ringweg en geluidsschermen. In de nieuwe situatie ligt hier de nieuwe verbindingsweg op maaiveld, met geluidsschermen, en daarachter op een helling de zuidelijke ringweg.

De voetgangersbrug is vanuit de Lekstraat nauwelijks te zien omdat deze iets oostelijker komt te liggen. De exacte locatie van de voetgangersbrug moet nog worden bepaald (zie reactie B 2.45).

Zienswijze 206

B 6.7 Inspreker vindt dat het uitzicht van het appartement (Vondellaan) en de nabije leefomgeving in de straat wordt verminderd door de nieuwe afrit Centrum en het verdwijnen van groen in het park bij De Papiermolen.

De Vondellaan wordt in twee richtingen aangesloten op de Brailleweg. Deze buigt af naar het westen. Het gedeelte van de Vondellaan tussen de H. Roland Holststraat en de zuidelijke ringweg komt te vervallen. Hier komt een groene inrichting voor terug. Het Julianaplein verschuift wat richting het oosten. Dit zal het zicht in het verlengde van de Vondellaan ook beïnvloeden. De groeninrichting zit hier echter nog tussen.

Met de ombouw van de zuidelijke ringweg verdwijnt een deel van het groen en de vijver bij De Papiermolen. Maar in de plannen is voorzien in een nieuwe parkaanleg rondom De Papiermolen, met een vijverpartij die vergelijkbaar van omvang is als de huidige vijver. Het uitzicht vanuit de Vondellaan wordt er zeker niet minder groen door, zoals blijkt uit bijgaande foto's (links de huidige situatie, rechts de nieuwe situatie).



De A28, gezien vanaf het Julianaplein, met op de voorgrond het Gomarus College en daarachter De Wijert met o.a. de Vondellaan. Linksvooraan is zwembad De Papiermolen zichtbaar. De afbeelding links toont de huidige situatie, rechts de nieuwe situatie.

B 7 Groene inpassing

Zienswijze 141, 172

B 7.1 Insprekers pleiten ervoor dat de zuidelijke ringweg zo veel mogelijk wordt omgeven met bomen. Een inspreker vermoedt dat op de maquette veel meer bomen zijn geplaatst dan er in werkelijkheid komen, omdat bij drukke wegen en kruisingen de verkeersveiligheid natuurlijk voor gaat. Daarvoor is goed zicht essentieel en bomen belemmeren het overzicht op een kruising.

Alle taluds van de ringweg worden opnieuw ingepland met bosplantsoen. Deze bomen hebben enige jaren nodig voor een volwassen groene uitstraling. De maquette is een schematische weergave van de toekomstige situatie. Het exacte aantal bomen dat langs de weg komt, kan en mag hier in deze planfase niet uit worden afgeleid. Overigens worden bomen in het veilige ontwerp zo gepositioneerd dat deze passen in het gewenste wegbeeld met stedelijk karakter. Op een aantal plekken worden bomen juist ingezet om een verkeersveilige situatie te realiseren, bijvoorbeeld om het wegbeeld te versmallen en zo bij te dragen aan de geloofwaardigheid van de snelheidslimiet van 80 km/uur. Waar dit vanuit verkeersveiligheid niet mogelijk is, worden er geen bomen toegepast.

Overigens worden alle bomen die in het kader van het project moeten worden gekapt, gecompenseerd. Voor elke boom die wordt gekapt, komt een nieuwe boom terug.

Zienswijze 94

B 7.2 Inspreker vindt dat er te veel groen verdwijnt. Dit groen is beeldbepalend.

Op termijn krijgt de omgeving van de zuidelijke ringweg juist meer groen en vooral meer aaneengesloten groengebieden. Bij de aanleg van de weg gaat inderdaad veel groen verloren. Dat komt vooral doordat de huidige taluds ((grondlichaam) verdwijnen tussen het Julianaplein en het Europaplein, inclusief de bomen en beplanting hierop. Straks ligt een groot deel de ringweg hier verdiept. Op de de 'deksels' over de verdiepte ligging komt meer groen dan er eerst verdwijnt. Voor alle bomen die worden gekapt, worden in het plangebied nieuwe bomen geplant. Het nieuwe Zuiderplantsoen is straks een groot, aaneengesloten groengebied, niet meer doorsneden door de zuidelijke ringweg. Dat is gunstig voor flora en fauna.

Zienswijze 89, 244

B 7.3 Insprekers vragen wie in de toekomst het groen gaat onderhouden. Wie is verantwoordelijk voor het 'in stand houden van de landschappelijke benadering'? Is de Gemeente Groningen hier (deels) verantwoordelijk voor? En kan dit in stand worden gehouden? Gemeente Groningen bezuigt enorm op het onderhoud van groen en vraagt om participatie van de bewoners. Moeten wij als bewoners straks ons leven riskeren om het groen nog enigszins te onderhouden? Of wordt het groen op termijn geasfalteerd om het onderhoudsarm te maken?

Rijk, Provincie en Gemeente worden elk voor een deel verantwoordelijk voor het onderhoud van het groen en het in stand houden van de 'landschappelijke benadering'. Waar het gaat om groen in de wegberm of behorend bij de weg, is de wegbeheerder verantwoordelijk voor het groenonderhoud. Voor de zuidelijke ringweg (A7/N7) en de A28 is dat Rijkswaterstaat, voor de provinciale wegen (westelijke, noordelijke en oostelijke ringweg) de Provincie, en voor de gemeentelijke wegen de Gemeente. Het Zuiderplantsoen, inclusief de inrichting van de deksels, valt onder gemeentelijke verantwoordelijkheid.

Zienswijze 161

B 7.4 Inspreker vraagt of de speelruimte die in de buurt van de zuidelijke ringweg (Lekstraat) verdwijnt, elders gecompenseerd kan worden, bijvoorbeeld op de dichtstbijzijnde deksel. Inspreker betreurt het dat in de nieuwe situatie de hoge bomen verdwijnen en dat de (plaatselijke) natuur moet wijken voor kille geluidschermen.

De locatie voor de vervanging van de speelruimte zal nader worden bepaald in overleg met de bewoners. Daarbij wordt ook de suggestie van een locatie in het Zuiderplantsoen meegenomen.

Wat betreft het groen, klopt de constatering dat de bestaande beplanting en de grote bomen langs de ringweg ter hoogte van de Maaslaan/Lekstraat moeten wijken. Om dit verlies zo veel mogelijk te compenseren, is in de planuitwerking de verbindingsweg langs de Maaslaan zo ver mogelijk richting de zuidelijke ringweg opgeschoven, ten gunste van een groenstrook langs de Maaslaan. Ook op de hoek van de Maaslaan met het Hoornsediep is ruimte voor een nieuwe groene invulling. Het geluidsscherm krijgt begroeiing met klimplanten, zoals een overgrote meerderheid van de bewoners wenst. Ook 's winters geeft dit een overwegend groen beeld.

Zienswijze 8, 240

B 7.5 Insprekers vragen naar de hoeveelheid groen op de taluds. Ze wijzen erop dat ten tijde van de realisatie van de beide bypasses is toegezegd dat er opnieuw groen, in de vorm van struiken en bomen zou worden aangeplant. Tot aan de dag van vandaag is dat niet gerealiseerd.

De inspreker doelt vermoedelijk op de onderdoorgangen bij het Julianaplein. De aanleg hiervan behoort bij het al afgeronde project Zuidelijke Ring Groningen, fase 1. De struiken en bomen zijn toen uiteindelijk achterwege gelaten, omdat al bekend werd dat het Julianaplein ongelijkvloers gemaakt zou gaan worden in fase 2, het huidige project. Om kapitaalvernietiging te voorkomen, is afgezien van het planten van nieuwe bomen en struiken. Die beplanting zou met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid toch weer snel opgeruimd moeten worden. Wel zijn in die tijd nog klimplanten tegen de geluidschermen geplant.

Thema C: Verkeer en bereikbaarheid

- C 1 Verkeersmodellen en methodiek
- C 2 Verkeersdruk op rijkswegen en provinciale wegen
- C 3 Verkeersdruk op gemeentelijke wegen
- C 4 Bereikbaarheid auto
- C 5 Openbaar vervoer
- C 6 Hulpdiensten
- C 7 Fiets
- C 8 Voetgangers

C 1 Verkeersmodellen en methodiek

Inleiding: twee verkeersmodellen voor twee soorten wegen

Bij het opstellen van een Tracébesluit zijn de plannenmakers verplicht om onderzoek te doen naar de effecten van het plan op onder andere het verkeer. Deze effecten worden berekend met behulp van verkeersmodellen. Voor het (Ontwerp-)Tracébesluit en het Milieueffectrapport zijn twee verkeersmodellen gebruikt: het NRM (Nederlands Regionaal Model) en het GroningenPlus-model.

Het NRM wordt gebruikt voor effecten op het hoofdwegennet, oftewel de rijkswegen. In Groningen gaat het daarbij om de A28 en de zuidelijke ringweg (A7/N7). Het NRM is een model dat is gebaseerd op de meest recente wetenschappelijke inzichten. De kwaliteit van het NRM wordt periodiek getoetst aan de hand van een onafhankelijke beoordeling (audit). Deze audits concludeerden dat de voorspellingen van dit model overeenkomen met gegevens uit andere bronnen, zoals verkeersmetingen. Een regelmatige actualisatie van de uitgangspunten waarborgt dat is uitgegaan van actuele informatie.

Het GroningenPlus-model wordt gebruikt voor het onderliggend wegennet. Dat zijn alle overige wegen: provinciale en gemeentelijke. Ook de noordelijke, oostelijke en westelijke ringweg vallen onder het onderliggende wegennet. Dit model is speciaal ontwikkeld voor de regio Groningen door de Gemeente, de Provincie en het OV-bureau Groningen-Drenthe. Het GroningenPlus-model is als het gaat om het onderliggend wegennet gedetailleerder dan het NRM en houdt – in tegenstelling tot het NRM – rekening met de gevolgen die kruispunten hebben voor de doorstroming van het verkeer. Het GroningenPlus-model wordt niet alleen gebruikt voor de Aanpak Ring Zuid, maar ook voor andere gemeentelijke en provinciale projecten.

Beide verkeersmodellen zijn bedoeld om te voorspellen hoeveel motorverkeer er in de toekomst is. Omdat het niet mogelijk is tellingen te doen van toekomstige situaties werken de modellen met berekeningen: computerprognoses (verwachtingen) die zijn opgesteld op grond van tellingen in het verleden. De modellen vertalen oude getallen als het ware voor een toekomstige situatie. De betrouwbaarheid van de modellen wordt vastgesteld door ze berekeningen te laten maken van de huidige situatie en die te vergelijken met de nieuwste verkeerstellingen. Als het model erin slaagt de huidige situatie goed te berekenen, is het ook een betrouwbaar instrument om de toekomstige situatie te voorspellen. Bij de ombouw van de zuidelijke ringweg is het jaar 2030 het richtpunt, oftewel de situatie tien jaar na de verwachte voltooiing van het plan. Beide modellen geven dus voorspellingen voor het motorverkeer in dat jaar.

Bij het werken met de twee verkeersmodellen worden gegevens ingevoerd die van belang zijn voor de verkeersaantallen, zoals woningbouw, aanleg van bedrijventerreinen en toekomstige verkeersprojecten. Alleen projecten waarover al definitief is besloten, worden daarbij meegenomen. Ook de verwachte economische ontwikkeling wordt verwerkt in de modellen. De uitgangspunten hiervoor zijn afkomstig uit het Global Economy-scenario (GE) van de studie Welvaart en Leefomgeving van het Centraal Planbureau, Milieu- en Natuurplanbureau en Ruimtelijk Planbureau. Dat scenario gaat uit van de hoogste economische groei, met als gevolg daarvan ook meer verkeer. De voorziene hoeveelheden nieuwe woningen en bedrijvigheid in de provincie zijn in beide modellen gelijk. Wel kunnen er tussen de modellen verschillen zijn in de plek van deze nieuwbouw. Het GroningenPlus-model is in en rond de stad Groningen verfijnder.

Bij het werken met de verkeersmodellen zijn de verkeersspecialisten van de Gemeente Groningen, de Provincie Groningen en het Rijk intensief betrokken. Ook zijn externe bureaus ingeschakeld. De uitkomsten zijn getoetst door verkeerskundigen van Rijkswaterstaat, Provincie Groningen en Gemeente Groningen. Daarbij is bekeken of de modellen correct gebruikt zijn en of alles juist is ingevoerd, onder andere de vastgestelde toekomstige wegenprojecten en bestemmingsplannen. Ook bekijken deze verkeersdeskundigen of de uitkomsten plausibel (logisch) zijn.

Tot besluit: de verkeersmodellen die voor het project Aanpak Ring Zuid zijn gebruikt, zijn hoogwaardig en betrouwbaar, gebaseerd op alle beschikbare informatie. Maar uiteraard blijven het voorspellingen, gebaseerd op de informatie die beschikbaar is.

Zienswijze 81, 83, 93, 98, 101, 107, 108, 111, 123, 126, 130, 135, 142, 149, 174, 202, 211, 213, 215, 220, 221, 223, 226, 228, 230, 231, 232, 234, 237, 238, 240, 245, 247, 249, 251, 258, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 290

C 1.1 Insprekers twijfelen aan de betrouwbaarheid van de verkeersonderzoeken en de gebruikte verkeersmodellen. Ze vinden dat de gebruikte verkeersprognosecijfers onbetrouwbaar of te theoretisch zijn of een te grote foutmarge bevatten. De verkeerscijfers die voor de berekeningen in de MER zijn gebruikt, zijn onjuist, onvolledig of ontbreken geheel. Dit maakt deugdelijke onderbouwing van verkeersstromen, effecten en prognoses onmogelijk, evenals een daarop gebaseerde analyse van milieueffecten. Een gevoeligheidsanalyse ontbreekt. Volgens sommige insprekers zijn de prognosecijfers veel te laag. In het verleden, bijvoorbeeld bij de aanleg van de bypasses bij het Julianaplein, bleken de cijfers ook te laag. Bovendien zijn deze lastig te voorspellen, vooral op kleine, secundaire wegen. Een andere inspreker vindt de verkeerscijfers juist te hoog. Hij wijst op recente ontwikkelingen waardoor de groei van het verkeer juist afneemt, zoals thuiswerken, de afnemende interesse van jongeren in autogebruik en de toenemende mogelijkheden van social media. Een andere spreker constateert dat het verkeersmodel GroningenPlus geen rekening houdt met bijvoorbeeld het type wegdek (asfalt versus klinkers) en andere zaken die ervoor zorgen dat automobilisten niet altijd de 'kortste' route kiezen. Dat maakt de verkeerscijfers onbetrouwbaar.

De gebruikte verkeersmodellen zijn betrouwbaar gebleken om de verkeerssituatie in 2030 te berekenen (zie ook de inleiding). In beide modellen zijn sociaal-economische ontwikkelingen die van invloed zijn op de hoeveelheid verkeer, verwerkt, op basis van inzichten van onder andere het Centraal Planbureau.

Beide verkeersmodellen berekenen de 'kortste' route tussen twee zones op basis van de kortste 'generaliseerde reistijd'. De generaliseerde reistijd is een opstelsom van de reistijd en de reiskosten (omgezet naar reistijd). Oftewel: de snelste route,

waarbij rekening wordt gehouden met vertragingen door files. Dit is niet per se de route met de kortste afstand. De modellen houden rekening met de geldende wettelijke maximumsnelheden, dus indirect ook met drempels (inrichting). Het type wegdek is niet in de modellen opgenomen, aangezien dit geen invloed heeft op de rij-snelheid. Het type wegdek speelt wel een rol in de berekening van de hoeveelheid geluid.

Zienswijze 106

C 1.2 Inspreker merkt op dat in het Milieueffectrapport (MER) en in het Akoestisch onderzoek (als onderdeel van de OTB/MER) de spreidingsmarge in de modelmatig verkregen verkeersprognoses niet wordt genoemd.

Inspreker doelt met 'spreidingsmarge' waarschijnlijk op de onzekerheid die is verbonden aan het gebruik van de modelmatig verkregen voorspellingen. Voor de verkeersmodellen gelden de marges zoals vermeld in bijlage B van de Toelichting bij het Tracébesluit.

Zienswijze 106

C 1.3 Inspreker merkt op dat de etmaalintensiteiten in het Akoestisch onderzoek (tabel 1 en 2) significant lager zijn dan die in het Milieueffectrapport (MER) worden vermeld.

De etmaalintensiteiten zijn inderdaad lager. In het akoestisch onderzoek wordt het *weekdaggemiddelde* gehanteerd. Hierbij wordt de geluidsbelasting berekend over de gemiddelde verkeersintensiteit over de hele week. Dit is wettelijk voorgeschreven.

In het MER (hoofdstuk 2) zijn de verkeersintensiteiten gebruikt om te bekijken of het verkeer goed doorstroomt. Hiervoor is met de *werkdaggemiddelden* gerekend. Deze cijfers zijn hoger omdat het verkeer in het weekend niet wordt meegerekend. Als het verkeer op werkdagen goed doorstroomt, zal dat in het weekend zeker ook zo zijn.

Zienswijze 244

C 1.4 Inspreker vindt dat met het gebruik van een 'referentiesituatie' voorbijgegaan wordt aan de dynamiek die er in een stad als Groningen heerst. Eén ingreep, zoals het sluiten van de Esperantokruising, zorgt op meerdere plaatsen voor een heel ander beeld.

Om het effect van het project aan te tonen, wordt de toekomstige situatie mét project vergeleken met de toekomstige situatie zónder project. Die laatste situatie wordt de referentiesituatie genoemd. Daarin is alleen rekening gehouden met plannen die definitief zijn vastgesteld, zodat van een zo representatief mogelijk toekomstbeeld wordt uitgegaan. De referentiesituatie is nodig om een goed beeld van de effecten van het project te kunnen krijgen.

Zienswijze 250

C 1.5 Inspreker verwijt Rijkswaterstaat de verhullende term 'motorvoertuigbewegingen' te gebruiken voor zowel doorgaand verkeer als stads-/bestemmingsverkeer. Deze vormen van verkeer zijn volgens de inspreker onvergelijkbaar. Volgens de inspreker is 30 tot 35 procent van het verkeer op de zuidelijke ringweg doorgaand verkeer. Dit verkeer bestaat voor circa 90 procent uit vrachtwagens, die steeds langer worden. Het stads-/bestemmingsverkeer daarentegen bestaat voor circa 90 procent uit personenauto's, die steeds korter worden. In benodigde weglengte gerekend is het doorgaand verkeer al ver in de meerderheid. De groei ervan zal de zuidelijke ringweg binnen afzienbare tijd volledig onbruikbaar maken voor het stads- en bestemmingsverkeer.

In de gebruikte verkeersberekeningen zijn het aantal vrachtauto's en personen-auto's berekend, samen worden ze aangeduid met de term 'motorvoertuigen'. In de toelichting op het OTB komt de term 'motorvoertuigbewegingen' niet voor.

De stelling van de inspreker bevat enkele onjuiste aannames. Ten eerste is het percentage doorgaand verkeer op de zuidelijke ringweg lager: niet 30 tot 35 procent, maar circa 20 procent. Ten tweede bestaat het doorgaande verkeer niet voor circa 90 procent uit vrachtauto's. Dit is in werkelijkheid circa 20 procent. De conclusie dat op de zuidelijke ringweg het doorgaand verkeer veel meer wegruimte in beslag neemt dan het bestemmingsverkeer, klopt dan ook niet.

Zienswijze 68

C 1.6 Inspreker betwijfelt het beeld dat 80 procent van het verkeer op de A28 en de A7 in de binnenstad moet zijn. Hij denkt zelf dat 80 procent van dit verkeer in Duitsland en de provincies Groningen (Eemsmond) en Drenthe (verkeer op de A7) moet zijn.

Het gaat niet om het verkeer dat in de binnenstad moet zijn, maar om het verkeer dat een bestemming heeft in de gemeente Groningen of daar vandaan komt: het bestemmingsverkeer. Op de zuidelijke ringweg is de verhouding tussen doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer circa 20 procent versus circa 80 procent.

Zienswijze 250

C 1.7 Inspreker vindt de prognosecijfers onbetrouwbaar. Ze geven volgen hem praktisch altijd blijk van een onderschatting van de groei van het (vracht)verkeer. Inspreker verwijst naar een verslag van de raadscommissie B&V van 21 september 2011. Hierin staat: "De afwikkelingscapaciteit van het ontwerp van het Tracébesluit 2002 is gebaseerd op verkeerscijfers die voor 2020 zijn geprognosticeerd. Vergelijking met de huidige telcijfers leert dat deze prognosecijfers inmiddels al zijn gehaald of op een aantal locaties zijn overschreden."

Het hierboven genoemde citaat bevat een fout. De verkeerscijfers voor het Tracébesluit 2002 zijn gebaseerd op prognoses voor 2010, en dus niet voor 2020. Dat in 2011 de prognosecijfers van 2010 al waren behaald, ligt in de lijn der verwachting.

Zienswijze 84, 87, 90, 197, 237

C 1.8 Insprekers vragen op welke wijze rekening is gehouden met de autonome groei van het Europese wegennet en de groei van het internationale vrachtverkeer. Een inspreker vindt dat de autonome groei van de Noord-Oostcorridor onvoldoende is meegerekend in de uitgangspunten van het onderzoek. Een andere inspreker wijst op het stijgend aantal vrachtwagens op de A7 richting Noord-Duitsland en Scandinavië/het Oostzeegebied en op de verdere ontwikkeling van de Küstenautobahn A20. Ook ligt het voor de hand dat de plannen voor de Duitse tolheffing leiden tot meer vrachtverkeer tussen Groningen en de Duitse grens. Hoe wordt de EU-prognose (2011) voor het goederenverkeer 2050 meegewogen in dit ontwerp?

In het ontwerp is rekening gehouden met het buitenlandgerelateerde vrachtverkeer en de eventuele stijging of daling daarvan als gevolg van (economische en beleidsmatige) vastgestelde ontwikkelingen. Dit is overigens een klein aandeel van het verkeer op de ringweg.

De verkeersprognoses houden geen rekening met ideeën of voornemens die nog niet zijn vastgesteld door het daarvoor verantwoordelijke bestuur of bedrijf. De prognoses hebben als eindjaar 2030. Uit het MER blijkt dat er ook na 2030 restcapaciteit is voor een goede verkeersafwikkeling. Dat wil zeggen dat er ruimte is voor

meer verkeer dan voor 2030 wordt verwacht. Er is niet gekeken naar 2050. Dat ligt zo ver in de toekomst dat voorspellingen voor dat jaar erg arbitrair zouden zijn.

Zienswijze 87, 90

C 1.9 Inspreker vraagt hoe regelmatig verkeerstellingen plaatsvinden. Zijn er sinds fase-1 van de Langman-maatregelen nog nieuwe tellingen geweest? Zijn deze cijfers na 2009 nog geanalyseerd? Wat zijn op korte termijn de gevolgen van de economische crisis op de verkeerscijfers?

Er vinden regelmatig verkeerstellingen plaats. Dat is ook na 2009 nog gedaan. Deze tellingen worden gebruikt om de verkeersmodellen up-to-date te houden, zodat de prognoses betrouwbaar blijven. Van toekomstige situaties kunnen immers geen tellingen of metingen worden verricht, maar alleen voorspellingen worden gedaan.

Zienswijze 202

C 1.10 Inspreker vindt het jammer dat er geen verkeerscijfers voor werkdagen worden gepresenteerd (op basis van maandag tot en met vrijdag, van 08.00 tot 18.00 uur). De gepresenteerde verkeerscijfers zijn op basis van zeven dagen per week, 24 uur per dag. De realiteit is dat het meeste verkeer, en dus het meeste hinder daarvan, zich afspeelt rond de spitsuren.

In hoofdstuk 2 van het Milieueffectrapport (MER) zijn de verwachte verkeersaantallen gebruikt om te bekijken of het verkeer goed doorstroomt na ombouw van de ringweg. Hiervoor is met de werkdaggemiddelden en spitsintensiteiten gerekend: het voorspelde aantal motorvoertuigen per werkdag en per spitsperiode. De ochtendspits is van 7:00 tot 9:00 uur en de avondspits van 16:00 tot 18:00 uur. De aantallen voor de dagen in het weekend worden hierbij niet meegerekend. Dat is de gebruikelijke rekenmethodiek voor verkeersprognoses. De werkdaggemiddelden zijn hoger, omdat het verkeer in het weekend niet wordt meegerekend. Als het verkeer op werkdagen goed doorstroomt, zal dat in het weekend zeker ook zo zijn.

Zienswijze 257

C 1.11 Inspreker vraagt of er in de plannen rekening is gehouden met de doorstroom op de ring wanneer er files ontstaan op de afritten. Hoe zijn berekeningen tot stand gekomen?

In het regionale verkeersmodel (GroningenPlus) wordt bij het berekenen van de verkeersafwikkeling rekening gehouden met verkeerslichten, rotondes en voorrangsituaties. De modelberekeningen laten in 2030 geen files meer zien op de toe- en afritten.

Daarnaast zijn alle aansluitingen tussen hoofdwegennet en onderliggend wegennet getoetst met behulp van een verkeerssimulatie (computermodel). Hieruit bleek dat de kruispunten bij de aansluiting Groningen-Zuid het verkeer niet konden verwerken. In het Tracébesluit zijn daarom extra maatregelen getroffen op het kruispunt bij de aansluiting Groningen-Zuid. De opstelstrook op de Van Ketwich Verschuurlaan voor linksafslaand verkeer (richting Assen) wordt verlengd en de verkeerslichten worden anders ingesteld, zodat deze de verkeersstromen kunnen verwerken.

Zienswijze 199

C 1.12 Inspreker stelt dat knelpunten bij de op- en afrit A28 Groningen-Zuid niet zijn meegenomen in het plan. De simulatiemodellen geven aan dat de verkeersintensiteit niet zal veranderen, maar inspreker vreest dat de situatie daar juist kritiek zal worden. Er is niet rekening gehouden met de bandbreedtes in de afwijking tussen theorie en praktijk. Als op piekmomen-

ten de verkeersdrukke 5 tot 10 procent hoger is, ontstaat een verkeerschaos.

Het project heeft effect op de hoeveelheid verkeer ter hoogte van de kruisingen bij de aansluiting Groningen-Zuid. De Laan Corpus den Hoorn wordt iets rustiger. Hier neemt het verkeer met 1.500 voertuigen per etmaal af. De Van Ketwich Verschuurlaan wordt iets drukker. Hier neemt het verkeer met 1.500 voertuigen per etmaal toe. Om deze gewijzigde verkeersstromen goed te kunnen verwerken, bevat het Tracébesluit een aanpassing aan de Van Ketwich Verschuurlaan, namelijk het verlengen van de opstelstroken naar de A28. Hierdoor wordt de doorstroming bij Groningen-Zuid verbeterd en leiden incidenten minder snel tot opstoppen.

Zienswijze 202

C 1.13 Inspreker vraagt naar de verkeerscijfers voor de Vondellaan op weekdays en in de spitsuren. Dit is vooral van belang voor de scholieren die op deze momenten in de wijk zijn. Inspreker vraagt of de maatregelen voor de Vondellaan ook afdoende zijn als naar die gegevens wordt gekeken, in plaats van naar de weekgemiddeldes.

Bij de inrichting van de Vondellaan is rekening gehouden met spitsintensiteiten: de verkeersaantallen in de ochtend- en avondspits. Uit de verkeerssimulatie blijkt dat in de ochtend- en avondspits samen (twee uur ochtendspits en twee uur avondspits) in totaal ongeveer 2.200 motorvoertuigen gebruik maken van de Vondellaan. Dat is circa 20% van het etmaalverkeer, een gebruikelijk percentage voor beide spitsen.

De Vondellaan wordt zo ingericht dat dit verkeer veilig en voldoende vlot afgewikkeld kan worden. Zie hiervoor het Inrichtingsplan voor de Vondellaan.

Zienswijze 146

C 1.14 Volgens de inspreker is er een verkeerstelling geweest direct rechts onderaan de afslag vanaf de A7 (in oostelijke richting) tussen de Papiermolenlaan en de Waterloolaan. Hier is alleen het verkeer gemeten dat de stad (centrum) in en uit gaat. Waarom is hier niet ook de verkeersstroom vanaf de afrit in de richting van Helpman gemeten? Waartoe diende deze meting?

Op het genoemde punt heeft geen recente 'slangentelling' plaatsgevonden. Bij zo'n telling worden rubberen slangen over het wegdek gespannen, die verbonden worden met een teltoestel. Wel is er een permanent telpunt (lussen in de weg gefreesd) op de Hereweg tussen de zuidelijke ringweg en de Waterloolaan. Dat is vlakbij het punt dat de inspreker noemt. Dit telpunt is onderdeel van het telprogramma van de Gemeente Groningen.

De verkeerstellingen zijn mede bedoeld als basis voor de verkeersmodellen die worden gebruikt voor het maken van verkeersprognoses. De verkeersmodellen vertalen de telcijfers naar de toekomstige situatie.

Voor de duidelijkheid: de verkeerscijfers die in de plannen voor de ombouw van de zuidelijke ringweg worden gepresenteerd, zijn dus niet de cijfers van de huidige situatie, maar de verwachte verkeerscijfers van 2030. In het plan wordt steeds een vergelijking gemaakt tussen de referentiesituatie (de situatie als het project niet doorgaat) en de projectsituatie.

Zienswijze 230

C 1.15 Inspreker vraagt of wel gekeken is naar de invloed van het Inrichtingsplan voor Helpman op de verkeersdruk op de Vondellaan. Ze veronderstelt dat het door dit plan nog drukker wordt op de Vondellaan dan in het OTB/MER staat.

Voor het Tracébesluit is het Inrichtingsplan Helpman/Cendersborg uitgangspunt. Door het project neemt het verkeer op de Vondellaan toe van 3.000 naar 10.500

motorvoertuigen per etmaal. De invloed van het Inrichtingsplan Helpman/Coendersborg op de Vondellaan is niet apart bekeken. De genoemde verkeersdruk is dus het resultaat van alle maatregelen die in het kader van dit project worden genomen. De verkeersprognoses voor het OTB/MER lieten hier en daar iets andere cijfers zien. De veranderingen in het Tracébesluit zijn het gevolg van kleine en grotere aanpassingen in het plan.

Zienswijze 242

C 1.16 Inspreker wijst erop dat steeds wordt gesteld dat 'gemiddeld' het verkeer in Helpman niet toeneemt. Graag wil inspreker vernemen hoe het gemiddelde is berekend.

Vooropgesteld: de projectorganisatie het project leidt niet tot meer verkeer in de wijken. Wel veranderen de verkeersstromen, zo ook in Helpman. Dat komt voornamelijk door de aanleg van de Helperzoomtunnel en het Inrichtingsplan dat voor de wijk Helpman/Coendersborg is opgesteld. Dat Inrichtingsplan is gemaakt om het verkeer in Helpman/Coendersborg na aanleg van de Helperzoomtunnel op een evenwichtige manier over de wijk te verdelen. In het kader van de Ontwerp-Omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel zijn de gevolgen van de aanleg van de Helperzoomtunnel en de uitvoering van het Inrichtingsplan Helpman/Coendersborg in beeld gebracht. De uitkomsten daarvan zijn te zien op de kaart Verkeersprognoses 2030.

Dat het verkeer in de wijken niet toeneemt, is de uitkomst van de berekeningen met behulp van het verkeersmodel. Het verkeersmodel berekent de hoeveelheid verkeer op een gemiddelde werkdag (dus het verkeersaanbod kan in werkelijkheid op bepaalde werkdagen hoger liggen en op andere werkdagen lager). De hoeveelheid verkeer wordt vervolgens vermenigvuldigd met de lengte van de weg waar het verkeer over heen rijdt. Als 1.000 voertuigen over een weg van 1 km rijden leidt dit tot 1.000 voertuigkilometers. Vervolgens zijn alle voertuigkilometers van het gemeentelijk wegennet (de wijken) bij elkaar opgeteld voor de situatie met en zonder project. Hieruit blijkt dat het project niet tot meer verkeer in de wijken leidt. Zie ook tabel 2.6 uit de verschillenrapportage milieueffecten OTB-TB.

Zienswijze 248

C 1.17 Inspreker zet zijn vraagtekens bij de uitkomsten van het verkeersmodel voor het zuidelijke deel van de Helperzoom (ten zuiden van de Helper Brink) en de Goeman Borgesiuslaan. Op het ene deel wordt het rustiger, op het andere drukker, terwijl beide straten in elkaars verlengde liggen. Dit is tegenstrijdig. De inspreker vindt de uitkomst van de verkeersmodellen in strijd met de uitkomst van onderzoek en bovendien niet passend bij het gedrag van de rationeel handelende weggebruiker.

De constatering van de inspreker is niet juist. Uit het verkeersmodel Groningen-Plus blijkt dat het verkeer op de Helperzoom ten zuiden van de Helper Brink juist toeneemt, net als op de Goeman Borgesiuslaan. Ten noorden van de Helper Brink neemt het verkeer op de Helperzoom af. De verkeersmodellen gaan ervan uit dat de automobilist de snelste route kiest.

Zienswijze 207

C 1.18 Inspreker vraagt welke telcijfers zijn gebruikt voor het winkelcentrum aan de Verlengde Hereweg.

De verkeerscijfers bij het winkelcentrum zijn niet gebaseerd op een verkeersmeting of telling. Deze cijfers worden berekend met behulp van een verkeersmodel. De basis voor deze modellen zijn verkeersgegevens uit het verleden. De verkeersmodellen vertalen (extrapoleren) deze cijfers naar de huidige en de toekomstige situatie. Als een verkeersmodel erin slaagt op basis van de gegevens uit het verleden de

huidige cijfers te berekenen, is het model betrouwbaar gebleken en kan het ook de cijfers voor de toekomstige situatie berekenen. Dat is nodig, omdat toekomstige situaties alleen kunnen worden voorspeld, niet geteld. Een betrouwbaar model is daarom van groot belang.

Op het genoemde punt heeft geen recente 'slangentelling' plaatsgevonden. Dat is een telling waarbij rubberen slangen over het wegdek worden gespannen, die verbonden worden met een teltoestel.

Zienswijze 242

C 1.19 Inspreker wil graag inzicht krijgen in de verkeersstromen door Helpman. Hoeveel verkeer gaat naar en komt van de bedrijventerreinen Europapark en Winschoterdiep? En hoeveel verkeer gaat naar en komt van de Oosterpoortwijk?

Niet alle verkeersstromen in Helpman zijn apart in beeld gebracht. Op de kaart Verkeersintensiteit (nog verwijzen) is wel aangegeven waar verschuivingen van verkeer plaatsvinden als gevolg van het project.

Daarnaast is in beeld gebracht waar het verkeer in de Helperzoomtunnel naar toe gaat of vandaan komt. Dit is ook gepresenteerd tijdens de informatiebijeenkomst in MartiniPlaza in het najaar van 2012. Daaruit bleek:

ten westen van de spoorlijn:

- Ongeveer 90 procent komt uit of gaat naar de woonwijken Herewegbuurt, Helpman of De Wijert.

ten oosten van de spoorlijn:

- Ongeveer 35 procent komt uit of gaat naar de bedrijventerreinen Europapark en Winschoterdiep of woonwijk De Linie.
- Ongeveer 5 procent komt uit of gaat naar de Oosterpoortwijk.

Dit betekent dat maximaal 10 procent van het verkeer in de Helperzoomtunnel doorgaand verkeer is. Immers, 90 procent heeft een herkomst of bestemming in de directe omgeving van de Helperzoomtunnel. Tot deze 10 procent behoort ook verkeer dat bijvoorbeeld vanuit de Euroborg naar de Verlengde Hereweg rijdt.

C 2 Verkeersdruk op rijkswegen en provinciale wegen

Zienswijze 64, 80, 100, 169, 196

C 2.1 Insprekers betwijfelen of er in Groningen wel een fileprobleem is. De files op de A7 en A28 zijn niet te vergelijken met de files in het westen van het land en rechtvaardigen daarom niet deze reconstructie van het Julianaplein en de zuidelijke ringweg. De langere files ontstaan meestal door ongevallen. De focus zou moeten liggen op het voorkomen van ongevallen en niet op het bedenken van een ingewikkeld wegennet waarvan de bewoners van de zuidelijke wijken de dupe worden.

De aanpak van de zuidelijke ringweg richt zich op een bereikbare stad en regio, nu en voor toekomstige generaties. De stad Groningen krijgt steeds meer inwoners en trekt steeds meer mensen naar voorzieningen en arbeidsplaatsen in de stad. Dat is merkbaar aan het verkeer, dat blijft toenemen, met name op de ringwegen. Vooral in de spitsuren komt de gehele zuidelijke ringweg, van de aansluiting Hoogkerk tot de aansluiting Europaweg, daardoor capaciteit te kort. Zonder ingrijpende maatregelen ontstaan daardoor meer files en nemen de reistijden toe en de bereikbaarheid af. Ook ontstaat er vertraging op het onderliggend wegennet, waardoor kantoren, bedrijventerreinen en wijken minder goed te bereiken zijn. Dit leidt tot files en een slechte doorstroming van het wegverkeer.

De ombouw van de zuidelijke ringweg is bedoeld om de stad en regio beter bereikbaar te maken en de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren. De aanpak biedt daarnaast een uitgelezen kans om de weg stedenbouwkundig en landschappelijk beter in te passen.

Het plan bevat verschillende maatregelen om de veiligheid te verhogen. Het ontwerp van de weg, de inrichting en alle verkeersveiligheidsmaatregelen maken samen de zuidelijke ringweg veiliger. Het Julianaplein en het Vrijheidsplein worden ongelijkvloers. De beweegbare brug bij het Julianaplein wordt vervangen door een hogere vaste brug, zodat automobilisten hier niet meer hoeven te wachten. Het aantal toe- en afritten neemt af. Waar geen vluchtstroken zijn, komen pechhavens. Boven de weg komen elektronische informatiepanelen (matrixborden) die bij drukte een adviessnelheid aangeven. De ruimtelijke inpassing van de nieuwe weg moet zorgen voor een wegbeeld dat een snelheid van maximaal 80 km/uur ondersteunt. Alle maatregelen helpen de weggebruiker om veilig gebruik te maken van de weg.

De aanpak van de zuidelijke ringweg wordt benut om de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving te verbeteren. De weg krijgt een groene uitstraling. Ook de verdiepte ligging draagt hieraan bij. Tussen de Hereweg en het Oude Winschoterdiep verdwijnt de ringweg uit het zicht. Bovenop de verdiepte ligging komen 'deksels' (overkluizingen), met daarop parken, lanen en groen, die de stadswijken Oosterpoort en De Linie weer met elkaar verbinden.

Zienswijze 87, 90, 142

C 2.2 Insprekers missen congestiegegevens en historische gegevens over het Knooppunt Julianaplein. Een inspreker vraagt congestiegegevens vanaf 1 januari 1990 tot en met 31 december 2008 over drie weggedeeltes. Het gaat om: aansluiting N34 De Punt tot het Julianaplein A28, Westerbroek-Europaplein-Julianaplein en vanaf 'De Woeste Hoeve' (Matsloot) tot aan het Julianaplein. Hij vraagt om gegevens van de ochtend- en avondspits, per jaar, maand en dag.

In de Verkenning die is opgesteld in november 2007 (zie http://www.aanpakringzuid.nl/files/2413/7294/1058/01_verkenning_zr_november_2007.pdf) wordt de wijze van onderzoeken en registreren van deze gegevens toegevoegd. In bijlage 7 van dat document staan de registraties opgesomd.

Zienswijze 3, 96, 105, 130, 203

C 2.3 Insprekers vinden het plan overbodig geworden door de economische crisis. Ze vragen waarom in de plannen is vastgehouden aan het hoogste economische scenario, terwijl we middenin een recessie zitten. Het verkeer neemt niet zoveel toe als destijds is aangenomen. Daardoor is het plan nu al verouderd en het schiet zijn doel voorbij. Zonder goede reden besteden we honderden miljoenen euro's en zitten we jaren in de bouwoverlast. En wat gebeurt er als de verkeersprognoses niet blijken te kloppen? Het plan is niet noodzakelijk. Het is beter om kosten te besparen dan de plannen coute que coute door te zetten.

Groningen groeit nog altijd. In Noord-Nederland concentreren werk en voorzieningen zich steeds meer in de regio Groningen-Assen. Dat maakt de bereikbaarheid van Groningen van toenemend belang voor heel Noord-Nederland. Rijk, Provincie Groningen en Gemeente Groningen erkennen de problemen op de zuidelijke ringweg en werken samen aan een oplossing. Het doel is een toekomstvaste oplossing te bieden, tot zeker 2030. Uit de verkeersberekeningen die zijn gedaan in het kader van het Milieueffectrapport (MER), blijkt dat het plan zorgt voor een robuuste (toekomstvaste) weg.

Hoewel de economische ontwikkeling de afgelopen jaren achterbleef, is in beide modellen uitgegaan van het hoge economische groeiscenario. Dat zorgt ervoor dat

het plan is berekend op groeiend verkeer en zo lang mogelijk mee kan. Door de economische recessie van de afgelopen jaren kan de groei van het verkeer tijdelijk zijn afgeremd, maar daarna kan een versnelde groei optreden. Mocht de groei tot 2030 lager uitvallen, dan worden de werkelijke verkeersintensiteiten (en de gevolgen hiervan) dus alleen maar lager dan gedacht, en niet hoger. Maatregelen voor milieueffecten worden gebaseerd op maximale groei, en daarmee op maximale milieubelasting. Zo worden mens en natuur het beste beschermd.

Zienswijze 81, 82, 83, 101, 107, 108, 111, 123, 125, 127, 135, 137, 142, 149, 176, 202, 211, 212, 213, 215, 216, 220, 221, 223, 224, 226, 228, 231, 232, 234, 238, 240, 242, 245, 247, 249, 250, 251, 253, 257, 258, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 290

C 2.4 Insprekers vinden dat uit het OTB/MER blijkt dat het plan alleen voor beperkte tijd een oplossing biedt voor de verkeersproblemen van stad en regio. Waarom dan toch dit plan? Al tien jaar na voltooiing of over 25 jaar heeft de weg weer hetzelfde probleem. Bovendien is er een kans dat de nieuwe kunstwerken over 25 jaar, zoals de 'spaghettiknoop' bij het Julianaplein, alweer overbodig zijn. Er ontbreekt een visie voor de langere termijn. Het zou verstandig zijn een ruimere horizon te kiezen, bijvoorbeeld 2040 of 2050. Ir. Hans Blom, de door de Gemeente ingeschakelde expert, schrijft in zijn advies in hoofdstuk 6 dat Groningen er goed aan doet rekening te houden met een forse groei in de verhouding autobezit/aantal bewoners. De verhouding 700/1000 is een realistischer verhouding dan het nu veel gebruikte 600/1000. Met welke verhouding heeft dit plan rekening mee gehouden?

De onderzoeken voor het Milieueffectrapport (MER) gaan inderdaad uit van 2030, maar het is een misvatting dat de aanpak slechts tot dat jaar voldoet. In het MER is onderzocht wat de effecten van het plan zijn tien jaar na voltooiing van het project. Vandaar dat in het MER steeds de situatie in 2030 wordt beoordeeld.

In het MER is ook onderzoek gedaan of dit plan een oplossing biedt voor de verdere toekomst. De toekomstvastheid van het wegennetwerk is bepaald door te berekenen wat de restcapaciteit na 2030 is, oftewel: hoeveel ruimte er nog is voor extra verkeer. Uit deze berekening blijkt dat met de uitvoering van het project er in 2030 nog steeds restcapaciteit is op de zuidelijke ringweg. Dat wil zeggen dat de ringweg meer verkeer kan verwerken dan voor 2030 wordt verwacht.

Het verkeersmodel houdt rekening met een autobezitverhouding van 600/1000. Dit is een realistisch en veel gebruikt cijfer, gebaseerd op het Centraal Planbureau. Er is geen reden daarvan af te wijken.

Zienswijze 229

C 2.5 Inspreker mist een integraal verkeersplan en vindt dat Groningen en de regio een doordachte oplossing voor verkeer en vervoer verdienen. Hij stelt dat dit vraagt om een andere, hernieuwde, integrale visie en aanpak van verkeer en vervoer van de stad Groningen en de regio.

Voor de ombouw van de zuidelijke ringweg heeft het Rijk een Ontwerp-Tracébesluit (OTB) opgesteld, waarin het nieuwe tracé van de ringweg en de inpassing daarvan worden beschreven. In een aantal gebieden buiten het gebied waarop dit OTB betrekking heeft verandert het verkeersgebruik of de inrichting van de openbare ruimte eveneens, als gevolg van de ombouw van de ringweg. Alleen voor die gebieden waar veel verandert in verkeersgebruik of inrichting van de openbare ruimte, zijn Ontwerp-Inrichtingsplannen opgesteld. Het gaat daarbij om het 'Zuiderplantsoen', de Maaslaan, de Vondellaan en Helpman.

Voor het overige past de ombouw van de zuidelijke ringweg in de integrale structuurvisie van de Gemeente ('Stad op scherp' van 2009).

Zienswijze 265

C 2.6 Inspreker wenst nog voor de uitvoering start een verkeersplan voor de westelijke en noordelijke ringweg. Nu al is er behoefte aan het verbeteren van de doorstroming.

Juist met het oog op het verbeteren van de doorstroming wordt tot 2016 volop gewerkt aan de noordelijke, de oostelijke en de westelijke ringweg. Dat gebeurt onder leiding van de Provincie Groningen, de eigenaar van deze wegen. De Provincie werkt hierbij nauw samen met Rijkswaterstaat, de eigenaar van de zuidelijke ringweg, en de Gemeente Groningen, van wie alle aansluitende wegen in de stad zijn. De samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar zorgt voor de coördinatie van de vele werkzaamheden die op stapel staan. In Groningen Bereikbaar werken het Rijk, de Provincie Groningen en de Gemeente Groningen samen met de Provincie Drenthe, ProRail en Groninger werkgevers. Elk van deze partijen verzorgt de komende jaren werkzaamheden aan wegen, bruggen en spoorwegen, of is daar sterk afhankelijk van (de werkgevers).

Wat gaat er zoal gebeuren? Een korte opsomming van de belangrijkste maatregelen aan de drie andere ringwegen:

- Verdubbeling van de verbindingbogen tussen de noordelijke en westelijke ringweg (het Reitdiepplein): van één naar twee rijstroken.
- Vervanging Noordzeebrug en ongelijkvloers maken van de kruising Bedumerweg – Noordelijke ringweg.
- Verdubbeling van de verbindingsoog tussen de oostelijke en de noordelijke ringweg.
- Ongelijkvloers maken van alle kruisingen met de oostelijke ringweg.

Op de noordelijke en de oostelijke ringweg zijn alle verkeerslichten in 2015 verdwenen en kan het verkeer veel sneller doorstromen. Op de westelijke ringweg worden tijdens de werkzaamheden aan de zuidelijke ringweg de verkeerslichten op de verschillende kruispunten nauwkeurig op elkaar afgestemd. Dat gebeurt met een nieuw systeem, mede met behulp van camera's. Op basis van de omvang van de verkeersstromen bepaalt de verkeerslichtenregeling hier de prioriteiten, oftewel, welke stroom eerst groen krijgt en hoe lang.

Zienswijze 11

C 2.7 Inspreker doet de suggestie dat bestemmingsverkeer voor Eemshaven en Delfzijl verplicht moet worden via de N370 (westelijke en noordelijke ring) en de Eemshavenweg (N46) te rijden. Zo wordt de N360 (Groningen-Delfzijl) minder druk en wordt de stad Groningen ontlast.

Verkeer kan niet gedwongen worden om een bepaalde route te kiezen. Overigens maakt maar zeer weinig verkeer tussen Groningen en de Eemshaven gebruik van de N360. Vrijwel al het verkeer kiest de Eemshavenweg (N46). Wel is het mogelijk om het verkeer te stimuleren om bepaalde keuzes te maken. Dit wordt nu al gedaan door elektronische informatiepanelen. Die staan onder meer langs de A7/N7 tussen Hoogkerk en Groningen-West en op de A28 tussen Haren en Groningen-Zuid. De panelen adviseren automobilisten over de snelste route.

Zienswijze 81, 82, 83, 85, 101, 107, 108, 111, 123, 125, 135, 142, 149, 211, 213, 215, 220, 221, 223, 224, 226, 228, 231, 232, 234, 238, 239, 242, 247, 249, 253, 257, 258, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 290

C 2.8 Insprekers vragen of het zomaar kan om een project uit te voeren dat leidt tot een verkeerstoename in de stad van 80.000 auto's naar 120.000 auto's, terwijl in andere steden vanwege de leefbaarheid, het autoverkeer zo veel mogelijk wordt teruggedrongen en om de steden wordt geleid.

Deze vraag suggereert dat het plan voor de zuidelijke ringweg leidt tot een verkeerstoename van 40.000 auto's per dag. Dat is onjuist. Ook zonder plan zou het aantal auto's op de zuidelijke ringweg toenemen. Dit komt vooral doordat het aantal inwoners van de stad blijft groeien en bedrijvigheid en voorzieningen zich in en rond de stad concentreren. Het plan voor de zuidelijke ringweg is juist bedoeld om dit extra verkeer op een goede manier te verwerken. In tabel 14.1 van de Verschillenrapportage worden de verkeersintensiteiten op de zuidelijke ringweg in 2030 als het plan is uitgevoerd, vergeleken met de situatie in 2030 als het plan niet doorgaat (referentiesituatie).

In juli 2009 hebben het Rijk, Provincie Groningen en Gemeente Groningen besloten de zuidelijke ringweg te handhaven op het huidige tracé, waarbij een deel van de weg verdiept wordt aangelegd om de leefbaarheid in de stad te verbeteren. Deze keuze wordt het bestuurlijk voorkeursalternatief (BVA) genoemd. Het BVA is tot stand gekomen na een vergelijking met zes andere mogelijkheden. Een van de onderzochte alternatieven was een zuidelijke tangent, waarin het verkeer om de stad werd geleid. Dit alternatief bleek geen afdoende oplossing, omdat slechts 20 procent van het verkeer op de zuidelijke ringweg uit doorgaand verkeer bestaat.

Los van dit project werken de Gemeente Groningen, de Provincie Groningen en de Regio Groningen-Assen samen om het autoverbruik terug te dringen, door het openbaar vervoer te verbeteren. Ook de Provincie Fryslân doet hieraan mee. Er gaan bijvoorbeeld extra treinen rijden tussen Groningen en Assen en Groningen en Leeuwarden en de overstap van bus op trein wordt verbeterd.

Zienswijze 83

C 2.9 Inspreker vindt dat door het plan Groningen steeds onaantrekkelijker wordt voor ondernemingen. Dit heeft effect op de werkgelegenheid, terwijl de prognoses juist zijn dat het inwonertal van de stad toeneemt.

Met het plan wordt de bereikbaarheid van Groningen juist verbeterd. Dit zal naar verwachting een positief effect hebben op de economische ontwikkeling en de werkgelegenheid, zowel in de stad als in de regio. Veel ondernemers zijn daarom blij met het project.

Zienswijze 237

C 2.10 Inspreker wijst op de reistijdberekeningen waaruit blijkt dat de reistijden op de A28 ten gevolge van het project zullen toenemen. Op dit punt is het voorgenomen besluit onvoldoende gemotiveerd.

Om de reistijden te beoordelen, is de reistijdverhouding uit de Nota Mobiliteit gebruikt (NoMo). Dit geeft inzicht in de kwaliteit van de geboden (lange afstand) verbindingen. De reistijdverhouding wordt berekend door de reistijd in de spitsuren (ochtendspits (OS) en avondspits (AS)) te delen door de reistijd bij onbelemmerde doorstroming (free-flow). De toetswaarde voor de reistijdverhouding is 1,5 (de reistijd mag in de spits dus 50 procent langer zijn dan in een free-flow situatie).

Uit tabel 2.3 van de Verschillenrapportage milieueffecten OTB-TB blijkt dat op het gehele traject A28 Assen Zuid – Julianaplein als gevolg van het project de reistijden in de ochtend- en de avondspits ongeveer gelijk blijven. Op het traject Julianaplein – Assen Zuid is dat ook het geval.

Uit tabel 2.4 blijkt dat de reistijd op het deeltraject tussen Julianaplein en N34 wel toeneemt. Uit de verkeersberekeningen blijkt dat in de toekomst vertraging ontstaat ter hoogte van de N34. Dat is met en zonder project het geval en valt buiten de projectscope. Doordat de doorstroming op de A28 bij Groningen verbetert kan het verkeer makkelijker de aansluiting met de N34 bereiken. Dit punt wordt daardoor nog iets zwaarder belast, waardoor de vertraging op dit punt toeneemt.

Zienswijze 237

C 2.11 Inspreker mist gegevens over de reistijdverhouding voor de lokale trajecten. De verbetering in reistijd (zoals vermeld op pagina 39 van de toelichting op het OTB) beziet alleen de langere trajecten (bijvoorbeeld Julianaplein - grens Duitsland). Het project heeft tot doel de bereikbaarheid en verkeersveiligheid in en rondom de stad Groningen te verbeteren. Daarom had het voor de hand gelegen juist voor de lokale trajecten de reistijdverhouding te berekenen.

Naast de lange-afstandstrajecten (NoMo) zijn voor enkele lokale trajecten de reistijden in beeld gebracht. Deze geven een beter inzicht in de lokale en regionale bereikbaarheid. Ten gevolge van het project vindt er een verbetering van de reistijd plaats op de zuidelijke ringweg ten opzichte van de referentiesituatie. Het traject van de zuidelijke ringweg (wegvak Hoogkerk-Westerbroek) kent een reistijdverbetering van circa 25 procent in de ochtendspits en circa 25 tot 45 procent in de avondspitsavondspits ten opzichte van de referentiesituatie (zie hiervoor de verschillenrapportage milieueffecten OTB-TB, tabel 2.4). Deze verbetering op de zuidelijke ringweg komt met name door het ongelijkvloers maken van het Vrijheidsplein en het Julianaplein en het verhogen van de maximumsnelheid van 70 naar 80 kilometer per uur op dit deel van het traject. Dit zorgt voor een verbeterde bereikbaarheid. Bij trajecten buiten het plangebied treden geen grote veranderingen op wat betreft de reistijd.

Zienswijzen 100, 122, 130, 141, 196, 198, 199, 252, 253

C 2.12 Insprekers vinden dat de bereikbaarheid van de stad er niet op vooruitgaat met het project. Zo zijn bijvoorbeeld de knelpunten bij de op- en afrit van de A28 bij Groningen-Zuid niet meegenomen in plan. Hier blijft de congestie ook in de toekomst een probleem. Een inspreker constateert dat enkele knelpunten blijven bestaan. Bijvoorbeeld de toerit vanaf de Europaweg naar de zuidelijke ringweg in westelijke richting tijdens de ochtend- en avondspits en de aansluiting Corpus den Hoorn/Groningen-West vanuit het oosten in de avondspits.

De bereikbaarheid van de stad gaat er met het project sterk op vooruit, alleen al doordat de dagelijkse files rond het Julianaplein verdwijnen en het verkeer bij het Vrijheidsplein zonder oponthoud vanaf de zuidelijke ringweg de westelijke ringweg op kan rijden. Het plan vergroot de capaciteit op de zuidelijke ringweg. Na de ombouw kan de zuidelijke ringweg gemakkelijker het verkeer verwerken. Vergeleken met de referentiesituatie (de situatie zonder plan) neemt het verkeer in 2030 iets toe. Toch stroomt het verkeer zowel in de ochtend- als in de avondspits beter door. De files zullen zijn opgelost. Het plan leidt tot fors kortere reistijden op de zuidelijke ringweg zelf. Van Hoogkerk naar Westerbroek (en omgekeerd) neemt de reistijd met bijna een derde tot de helft af ten opzichte van de situatie zonder plan).

In het OTB bleven in de avondspits twee plekken over met kans op filevorming. De eerste was de toerit vanaf de Europaweg naar de zuidelijke ringweg in westelijke richting tijdens de ochtend- en avondspits. Uit een nadere analyse met een verkeerssimulatie blijkt dat de problematiek op deze toerit zo klein is dat geen files ontstaan op de Europaweg. Hier zijn geen extra maatregelen nodig. Het tweede knelpunt was de aansluiting Corpus den Hoorn/Groningen-west vanuit het oosten in de avondspits. In het Tracébesluit is daarom deze aansluiting opgeschoven naar het westen en anders vorm gegeven. Daardoor is de doorstroming op dit punt verbeterd ten opzichte van het OTB.

Zienswijzen 171, 241

C 2.13 Insprekers vragen waarom de files buiten het plangebied niet worden opgelost. Zo zijn er zorgen, onder andere bij het bedrijfsleven, over de toekomstige doorstroming op de A28 tussen De Punt en aansluiting Groningen-zuid. Een inspreker merkt op dat de file bij het Julianaplein vaak maar enkele honderden meters lang is, terwijl het verkeer over meerdere kilometers vastloopt rond de aansluitingen N34, Eelde, Haren en Groningen-Zuid.

In het plan worden de knelpunten op de zuidelijke ringweg – waaronder het Julianaplein – opgelost. De A28 kent in de referentiesituatie meerdere knelpunten (zie hiervoor de figuren 2.5 t/m 2.8 uit het MER). Het project lost deze knelpunten niet op.

Zienswijze 265

C 2.14 Inspreker vindt dat tijdens de spitsuren de bruggen in de ringweg niet open mogen, zodat de wegen beschikbaar zijn voor het autoverkeer.

In de zuidelijke ringweg zitten twee beweegbare bruggen: de brug bij het Noord-Willemskanaal en die bij het Winschoterdiep (de Hoge Euvelgunnerbrug). De beweegbare brug over het Noord-Willemskanaal wordt bij de ombouw vervangen door een hogere, vaste brug. Het scheepvaartverkeer op het Noord-Willemskanaal kan daar gewoon onderdoor en het verkeer op de zuidelijke ringweg er overheen. Scheepvaart en wegverkeer hebben daardoor geen hinder meer van elkaar.

Aan de beweegbare brug in de ringweg over het Winschoterdiep verandert niets. Deze brug zal af en toe opengaan, vooral in het voorjaar en de zomer, het seizoen van de recreatievaart. Maar in de ochtendspits en de avondspits gaat de Hoge Euvelgunnerbrug niet open voor scheepvaart. Om precies te zijn: op maandag t/m vrijdag tussen 7.00 en 9.00 uur en tussen 16.00 en 18.00 uur. In de spitsuren heeft het wegverkeer op de zuidelijke ringweg dus voorrang op het scheepvaartverkeer in het Winschoterdiep.

Het verkeer aan de oostkant van de stad heeft in het recreatiesizoen vooral last van de lage bruggen in de parallelwegen van de ringweg. Daarbij gaat het vooral om verkeer tussen de bedrijventerreinen aan weerszijden van het Winschoterdiep. Voor dit verkeer betekent de ombouw van de ringweg een grote verbetering. Dat komt door de aanleg van een nieuwe aansluiting op de ringweg bij de bedrijventerreinen Driebond en Eemspoort. Verkeer van en naar deze bedrijventerreinen is momenteel voor een groot deel aangewezen op de lage bruggen in de parallelwegen, omdat Driebond en Eemspoort geen aansluiting hebben op de ringweg. In de toekomst niet meer. Dat scheelt veel tijd.

C 3 Verkeersdruk op gemeentelijke wegen

Zienswijze 8, 60, 91, 93, 94, 96, 101, 111, 122, 123, 130, 135, 137, 142, 146, 149, 151, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 197, 211, 212, 213, 215, 216, 218, 220, 221, 226, 227, 231, 232, 233, 234, 235, 237, 240, 242, 247, 249, 253, 257, 259, 260, 263, 271, 272, 283, 284, 285, 286, 287, 290

C 3.1 Insprekers vinden dat het project alleen oog heeft voor de doorstroming op het hoofdwegennet. De stad Groningen ondervindt alle nadelen ervan, zoals het wegvallen van afritten. Het doorgaand verkeer (20%) kan onbelemmerd doorrijden, terwijl het bestemmingsverkeer (80%) van de ring wordt gehaald en door de wijken wordt geleid. Hierdoor wordt in de (zuidelijke) wijken drukker, minder veilig en minder leefbaar, terwijl ook de doorstroming minder wordt. Er is onvoldoende onderzocht wat de effec-

ten van het plan zijn voor de omliggende wijken en de lokale infrastructuur. Voor een aantal lokale bestemmingen is het straks korter de ringweg te mijden. De zuidelijke ringweg verliest zijn rondwegfunctie en de toegang tot de wijken wordt niet verbeterd. De bereikbaarheid van de stad wordt niet vergroot. Het plan zou juist moeten uitgaan van het lokale verkeer, dat zo snel mogelijk naar de zuidelijke ringweg moet worden geleid. Dat bevordert de doorstroming en belast het onderliggend wegennet zo weinig mogelijk.

Uitgangspunt bij de ombouw van de zuidelijke ringweg is een goed doorstromend verkeerssysteem, ook voor het lokale verkeer dat van de zuidelijke ringweg naar een bestemming in de stad moet of vice versa. Dit is belangrijk, omdat ongeveer 80% van het verkeer op de zuidelijke ringweg lokaal verkeer is, dat uit de gemeente komt of er naar toe gaat. Juist dit lokale verkeer profiteert ook van het oplossen van de knelpunten op de zuidelijke ringweg – het hoofdwegennet. Dit blijkt ook uit de verkeersberekeningen, waaruit naar voren komt dat de reistijden op de zuidelijke ringweg afnemen met ongeveer 25 tot 45 procent ten opzichte van de situatie zonder project (zie tabel 2.4 van de verschillenrapportage milieueffecten OTB-TB). Dit leidt ertoe dat lokaal verkeer meer gebruik gaat maken van de zuidelijke ringweg.

Het onderliggend wegennet wordt door het project niet zwaarder belast. Het plan zorgt ervoor dat het verkeer meer gebruik gaat maken van de ringwegen en minder van de overige wegen en straten in de stad. Wel gaan de verkeersstromen verschuiven. Op sommige plekken wordt het rustiger, maar op andere plekken wordt het drukker. Waar het verkeer toeneemt, worden waar nodig maatregelen genomen voor een betere inpassing.

Voor het lokale verkeer dat (nog) niet op de ringweg rijdt, doen de Provincie Groningen en de Gemeente Groningen er veel aan om de bereikbaarheid van de stad optimaal te maken. Een pakket aan verkeersmaatregelen gaat hiervoor zorgen. Dit pakket bestaat onder andere uit fysieke maatregelen en uit verkeerslichten, met in sommige gevallen aan elkaar gekoppelde stoplichten ('groene golf'). Goed op elkaar afgestemde bewegwijzering en duidelijke informatie over rijroutes via dynamische route-informatiepanelen zorgen ervoor dat het verkeer de gewenste routes kiest.

Enkele punten op het onderliggend wegennet waren qua doorstroming nog een aandachtspunt. Deze zijn benoemd in de Toelichting op het Ontwerp-Tracébesluit. Door aanpassingen in het plan zijn die in het Tracébesluit opgelost.

Zienswijze 23, 57, 81, 85, 89, 91, 107, 125, 130, 151, 154, 156, 158, 170, 180, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 211, 212, 218, 223, 224, 227, 228, 233, 235, 237, 238, 240, 242, 243, 257, 258, 271, 288

C 3.2 Insprekers vinden dat het plan ingaat tegen het verkeersbeleid van de Gemeente Groningen om het verkeer zo veel mogelijk op de hoofd- en ringwegen te laten rijden. Er gaat meer verkeer door de omliggende wijken (zuidelijke stadswijken) rijden, op wegen die daarvoor niet zijn ingericht. Negatief gevolg is dat het stadsverkeer onacceptabel veel overlast gaat veroorzaken op de bestaande wegstructuur in de wijken. Dit leidt tot een slechtere verkeersdoorstroming aldaar, een grotere uitstoot van geluid, geur en fijnstof en daarmee tot slechtere woon- en leefomstandigheden van de inwoners van betreffende wijken. Ook leidt het tot een verslechtering van de verkeersveiligheid voor schoolgaande kinderen en andere kwetsbare weggebruikers. Een inspreker vindt dat het mengen van doorgaand verkeer met plaatselijk verkeer zorgt voor onveilige situaties, welke maatregelen er ook genomen worden in de betrokken straten.

Het plan voor de ombouw van de zuidelijke ringweg (A7/N7) is bedoeld om de afwikkeling van het verkeer te verbeteren, de bereikbaarheid van de wijken en buurten in de stad te verbeteren en het onderliggend wegennet te ontlasten. Het

plan zorgt ervoor dat het verkeer meer gebruik maakt van het hoofdwegennet en voorkomt daarmee dat doorgaand verkeer gebruik maakt van wegen door de wijken.

Dit blijkt ook uit de verkeersprognoses. Het aantal voertuigkilometers op het onderliggend wegennet (OWN) zal door het project dalen. Tabel 2.5 en 2.6 in de verschillenrapportage milieueffecten OTB-TB laten dat zien. Deze tabellen behoeven enige toelichting. Want ook de noordelijke, oostelijke en zuidelijke ringweg behoren in de systematiek van het Rijk tot het onderliggend wegennet. Alleen rijkswegen (in Groningen de A28 en de zuidelijke ringweg) behoren tot het hoofdwegennet van het Rijk. In tabel 2.6 is onderscheid gemaakt tussen het OWN dat onderdeel is van de ringstructuur (Ring Oost, Ring Noord, Ring West en Europaweg) en het OWN overig, zodat te zien is op welke delen van het OWN het verkeer afneemt. Uit de tabel blijkt ook dat de oostelijke en de westelijke ringweg een stuk drukker worden. De noordelijke niet.

Het project Aanpak Ring Zuid leidt in zijn totaal dus niet tot meer verkeer in de wijken. Als gevolg van het project komt er gemiddeld zelfs iets minder verkeer op de stadswegen. Er vindt wel een verschuiving van verkeersstromen plaats. Op sommige plekken wordt het drukker en op sommige plekken wordt het rustiger. Waar dit nodig is, zijn – samen met bewoners, ondernemers en scholen – inrichtingsplannen gemaakt, om de veranderingen op een acceptabele manier in de omgeving in te passen.

Zienswijze 237

C 3.3 Inspreker betwijfelt of de doorstroming op het onderliggend wegennet gelijk blijft. In de toelichting op het OTB staat dat aangenomen wordt dat als gevolg van het project noch een verbetering, noch een verslechtering optreedt voor het gebruik van het OWN. Dit is niet/onvoldoende onderbouwd en gemotiveerd en terzake uitgevoerde contraexpertises wijzen anders uit.

De doorstroming op het onderliggend wegennet verbetert door de aanleg van de zuidelijke ringweg. Uit tabel 2.7 en 2.8 van de verschillenrapportage milieueffecten OTB-TB blijkt dat op het OWN in Groningen (zonder ringwegen) het aantal voertuigverliesuren als gevolg van het project met 5% afneemt.

Zienswijze 59

C 3.4 Inspreker vindt dat in het plan een robuust stelsel van sluipwegen ontbreekt. Er zouden in het plan 'overloopgebieden' voor het verkeer moeten worden opgenomen, vergelijkbaar met overloopgebieden voor water.

Bij een incident of een andere 'verstopping' op het hoofdwegennet wordt het verkeer in de toekomst actief naar andere wegen geleid over wegen die hiervoor geschikt zijn. De coördinatie daarvan ligt bij het samenwerkingsverband Groningen Bereikbaar. Een belangrijk hulpmiddel hierbij is een systeem van 'dynamisch verkeersmanagement'. Dat werkt met cameratoezicht en elektronische borden, die worden bediend vanuit een verkeerscentrale.

Zienswijze 54, 130, 152, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 237, 250

C 3.5 Insprekers wijzen erop dat bestaande knelpunten in de stad zullen verergeren door het project, namelijk Laan Corpus den Hoorn, de Van Ketwich Verschuurlaan, Hoendiep en Griffeweg/Europaweg. Dit leidt tot een slechtere bereikbaarheid op het stedelijke wegennet. Waarom worden deze knelpunten niet opgelost? Het voorgenomen besluit motiveert onvoldoende waarom het plangebied zich niet uitstrekt tot deze knelpunten en daarvoor geen integrale oplossing biedt.

Voor het Milieueffectrapport (MER) is berekend of zich op het onderliggend wegennet knelpunten gaan voordoen. Daarnaast zijn extra simulaties uitgevoerd. Hieruit is naar voren gekomen dat op bepaalde plekken zich een knelpunt kan voordoen als gevolg van het project. Voor deze knelpunten worden maatregelen getroffen:

- Aansluiting van de A28 bij Groningen-Zuid op de Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan: verlengen van de opstelstroken op de Ketwich Verschuurlaan zodat het verkeer goed kan doorstromen.
- Aansluiting van de Europaweg op de A7 bij Westerbroek: uitbreiding van de capaciteit van de toeleidende wegen naar de rotondes, een extra rijstrook (bypass) op de rotondes zelf en een andere rijstrookindeling op het viaduct tussen de rotondes.
- Europaweg – Griffeweg: het aanpassen van de afstelling van de verkeerslichten op het kruispunt Europaweg – Griffeweg en eventueel het anders inrichten van het kruispunt Griffeweg met de Boermandestraat/Barkmolenstraat. De projectorganisatie is in overleg met de Gemeente over de beste oplossing.

Verder kan op het kruispunt Hoendiep/Friesestraatweg/A-weg een knelpunt ontstaan vanwege het linksafslaande verkeer vanaf het Hoendiep naar de Friesestraatweg. Dit kan de Gemeente zo nodig oplossen met een linksafverbod op het Hoendiep.

Het plan biedt voor deze knelpunten dus wel een integrale oplossing, maar ze vallen niet allemaal in het plangebied. De genoemde knelpunten bij Europaweg – Griffeweg en het Hoendiep zijn niet in het (Ontwerp-)Tracébesluit opgenomen, omdat het Tracébesluit uitsluitend het hoofdwegennet (rijkswegen) omvat en het direct daaraan gelegen en verbonden onderliggende wegennet (gemeentelijke en provinciale wegen). De minister is binnen deze projectgrens bevoegd gezag, maar buiten dit gebied is de minister niet bevoegd om hierover besluiten te nemen.

Zienswijze 136, 245, 251

C 3.6 Insprekers verwachten dat de toename van het aantal stoplichten op het onderliggend wegennet fileproblemen gaat veroorzaken, ook op het hoofdwegennet. Hierdoor ontstaan files ter hoogte van Hoogkerk en woonwijk De Buitenhof. Dit gaat op deze plekken leiden tot sluipverkeer en tot meer geluidshinder.

Verkeersberekeningen wijzen uit dat alleen bij Westerbroek, de Griffeweg, de Van Ketwich Verschuurlaan en bij het Hoendiep knelpunten kunnen ontstaan. Deze knelpunten zijn in het Tracébesluit opgelost. Zie hiervoor reactie C 3.5. Op de zuidelijke ringweg ter hoogte van Hoogkerk en bij De Buitenhof worden geen knelpunten verwacht.

Overigens zijn alle verkeerslichten opgenomen in het verkeersmodel. De effecten van de verkeerslichten op de verkeersstromen worden daardoor ook meegenomen in de geluidsonderzoeken. Bij het bepalen van de geluidsmaatregelen is hiermee dus al rekening gehouden.

Zienswijze 38, 107, 158, 180

C 3.7 Insprekers vrezen meer sluipverkeer op de Parkweg. Ze verwachten dat verkeer vanuit de richting Drachten richting het Hoofdstation kiest voor de sluiproute Vrijheidsplein – Leonard Springerlaan – Paterswoldseweg – (westzijde) Parkweg – Brailleweg, en vice versa. Op het westelijke deel van de Parkweg neemt hierdoor het verkeer per etmaal met 1.000 auto's toe. Insprekers willen dat hiertegen maatregelen worden genomen, ook tijdens de ombouwfase.

Verkeer vanuit Hoogkerk kan het snelst naar het stationsgebied via de afslag Centrum en het Emmaviaduct. Uit verkeersonderzoek blijkt dat slechts een klein

deel van het verkeer (500 tot 1000 mvt/etmaal) zal kiezen voor de route Leonard Springerlaan – Paterswoldseweg – Parkweg (westzijde) – Emmaviaduct (zie kaart Verkeersintensiteiten). Door middel van onder andere bewegwijzering wordt het verkeer gestimuleerd de route via het Julianaplein te nemen en niet de route via de Parkweg. Op het oostelijke deel van de Parkweg, tussen het Parkwegviaduct en de Hereweg, neemt de hoeveelheid verkeer af.

Zienswijze 245, 251

C 3.8 Insprekers verwachten dat een groot deel van de voorziene verkeers-toename op de Peizerweg van en naar de westelijke ringweg zal gaan. Toch moet ook een substantieel deel naar De Buitenhof zijn weg vinden. Hoeveel is dat en hoeveel geluidstoename zal dat geven? Insprekers dringen aan op afdoende maatregelen en verwijzen naar de gemeenteraadsmotie 'HOV-as Peizerweg: zekerheid voor de Buitenhof' van 23 februari 2000. Daarin staat dat het college een notitie zal opstellen als het verkeer op de Peizerweg structureel meer wordt dan 3.000 motorvoertuigen per etmaal. Inspreker noemt als mogelijkheid het aanleggen van een geheel nieuwe weg: een directe verbinding rechtdoor van de Peizerweg (gedeelte bedrijventerrein) met de Johan van Zwedenlaan, door de weilanden van de Suikerunie.

Het project veroorzaakt volgens verkeersprognoses geen extra verkeer op het gedeelte van de Peizerweg tussen de westelijke ringweg en Hoogkerk. Doordat de doorstroming op de rijksweg A7 en rond het Vrijheidsplein verbetert, zal meer verkeer voor deze route kiezen. Extra maatregelen hier zijn dus niet nodig.

Zienswijze 253

C 3.9 Inspreker vindt dat het project te veel verkeer veroorzaakt in de zuidelijke stadswijk Corpus den Hoorn. Hierdoor verslechtert de leefbaarheid in de woonomgeving en ontstaat geluidsoverlast en verslechtert de luchtkwaliteit.

In de wijk Corpus den Hoorn leidt het plan niet of in beperkte mate tot een toename van het verkeer. Het verkeer neemt alleen licht toe op de Van Swietenlaan (500 voertuigen per etmaal extra) en een klein deel van de Paterswoldseweg (500 voertuigen extra). Het effect daarvan op de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit is erg klein.

Zienswijze 87, 90

C 3.10 Insprekers spreken van een 'kritische verkeerslast' op de A28 tussen Groningen-Zuid en Haren. Bij een ongeval hier loopt het verkeer vast en ontstaat sluipverkeer door de zuidelijke stadswijken. Een al veel gebruikte sluiproute om het Julianaplein te ontlopen, is afrit Glimmen – Waterhuizen. Insprekers vinden dat een te nauw blikveld is gebruikt en stelt een tunnel voor tussen De Punt en Westerbroek.

Het klopt dat het druk blijft op de A28 tussen Groningen-Zuid en Haren. Dit weg-gedeelte valt buiten de scope van het project Aanpak Ring Zuid. Dat geldt ook voor een tunnel tussen De Punt en Westerbroek. Op het Julianaplein verbetert de doorstroming, zodat het verkeer geen sluiproutes meer hoeft te zoeken om dit knooppunt te vermijden.

Zienswijze 236

C 3.11 Inspreker heeft sterke twijfels bij de doorstroming op het nieuwe verkeersplein onderaan de afrit van de A28, bij de kruising met de Vondellaan. Dat punt zal een groot aantal motorvoertuigen per dag moeten verwerken en de kans is reëel dat daar opstoppen ontstaat. In elk geval de Vondellaan is – ook in de nieuwe configuratie – niet bestand tegen derge-

lijke aantallen passerende motorvoertuigen. De bewoners verzoeken u deze simulatie aan hen te doen toekomen en in de reactie op deze zienswijze te motiveren waarom aangenomen wordt dat op genoemd punt geen verkeersstremmende situaties zullen ontstaan.

Voor het verkeer dat de nieuwe A28-afrit neemt, richting centrum en stationsgebied, zijn twee rijstroken beschikbaar. Het verkeer wordt geregeld via verkeerslichten. Uit de verkeerssimulatie blijkt dat hier geen opstoppen ontstaan. Voor de duidelijkheid: voor het verkeer komend vanaf de A28 is het niet mogelijk rechtsaf te slaan, de Vondellaan op.

Zienswijze 18, 23, 81, 82, 83, 85, 89, 92, 99, 101, 117, 118, 121, 130, 170, 171, 180, 181, 278, 282

C 3.12 Insprekers vinden dat het project te veel verkeer veroorzaakt op de Vondellaan, waaraan veel scholen liggen. De Vondellaan krijgt een andere functie dan in de huidige situatie. Dit leidt tot een exorbitante toename van het aantal auto's per etmaal. Dit is ontoelaatbaar. Het noordelijke deel van de Vondellaan gaat fungeren als een trechter. De weg, bedoeld voor auto's en openbaar vervoer, krijgt in beide richtingen slechts één rijbaan, wat in combinatie met de stoplichten gaat leiden tot filevorming. Door de extra drukte wordt de straat onveiliger, vooral voor fietsers, voetgangers, ouderen en schoolgaande jeugd (duizenden leerlingen). De straat is hier niet op ingericht. Door het plan komt de Vondellaanflat direct aan een drukke verkeersweg te liggen, met alle gevolgen van dien. Voor de bewoners van de straat gaat de leefbaarheid er sterk op achteruit, waardoor de waarde van de woningen daalt. Ook de omliggende straten zijn niet berekend op toenemende verkeersdruk. Dit zal zorgen voor overlast voor bewoners. Ook de parkeerdruk in de omliggende straten neemt toe. Een inspreker vindt dat een effectbeoordeling ontbreekt over de effecten van de verkeerstoe-nahme op de verkeersveiligheid.

De nieuwe verbinding van de Vondellaan naar het Julianaplein is nodig om voor de zuidelijke wijken een goede en vlotte verbinding met de zuidelijke ringweg en het centrum te handhaven. Met deze verbinding zijn er voor de zuidelijke stadswijken drie mogelijkheden om de zuidelijke ringweg te bereiken: via de bestaande aansluiting bij de Van Ketwich Verschuurlaan, via de Hereweg (de nieuwe verbindingsweg tussen de Hereweg en het Julianaplein) en via de Vondellaan.

Het project heeft inderdaad gevolgen voor de hoeveelheid verkeer op de Vondellaan. Het wordt een stuk drukker op het noordelijke deel van de Vondellaan, maar iets minder druk dan op grond van het Ontwerp-Tracébesluit werd verwacht: 10.500 in plaats van 11.500 motorvoertuigen per etmaal. Die daling is het gevolg van wijzigingen in het plan. Zonder ombouw van de ringweg zouden er naar verwachting ongeveer 3.000 zijn. In beide gevallen gaat het om een prognose voor het jaar 2030.

Om het verkeer op de Vondellaan op een veilige wijze in te passen, is in overleg met bewoners en scholen een (Ontwerp-)Inrichtingsplan gemaakt voor de Vondellaan, met speciale aandacht voor fietsers en voetgangers. Er zijn drie varianten opgesteld. Tijdens de inspraakperiode zijn hierop verschillende reacties binnengekomen. Aan de hand daarvan is gekozen voor de variant met aan weerszijden vrijliggende fietspaden (variant B). Deze variant heeft de voorkeur van de meeste insprekers.

Na de vaststelling van het Tracébesluit zal de Gemeente het Inrichtingsplan nader uitwerken, samen met bewoners en scholen. In het Inrichtingsplan worden ook maatregelen getroffen voor het gedeelte tussen de Van Iddekingeweg en de Van Ketwich Verschuurlaan. Om de veiligheid en de oversteekbaarheid te vergroten, worden voor dit gedeelte twee maatregelen voorgesteld: een oversteek (met

vluchtheuvel) ter hoogte van de P.C. Hooftlaan en vrijliggende fietspaden direct ten zuiden van de rotonde met de Van Iddekingeweg.

De omliggende straten van de Vondellaan zijn meegenomen in de verkeersberekeningen (zie tabel). Deze veranderingen geven geen aanleiding om de inrichting van de straten aan te passen. Wel zal op verzoek van bewoners worden bekeken of het verkeer in de Helper Westsingel met eenvoudige maatregelen kan worden afgeremd. Bijvoorbeeld met één of meer verkeersdrempels. De gemeente is daarover in gesprek met de bewoners.

Locatie			Aantal motorvoertuigen per etmaal		
Straatnaam	Van	Tot	Referentie (2030)	Plan (2030)	Vershil
Van Schendelstraat	Vondellaan	Couperusstraat	1.000	2.000	+ 1.000
Van Lenneplan	Van Schendelstraat	Van Iddekingeweg	1.000	2.000	+ 1.000

Zienswijze 130

C 3.13 Inspreker stelt dat het Milieueffectrapport (MER) geen antwoord geeft op vragen over het woon- en leefklimaat voor de Vondellaan. In het MER is de Vondellaan bijvoorbeeld niet getoetst op de zogenaamde i/c-verhouding, voertuigverliesuren en robuustheid/betrouwbaarheid. Daarnaast zal de Vondellaan te maken krijgen met vrachtverkeer, terwijl dat in de huidige situatie niet of nauwelijks het geval is.

Het onderliggend wegennet is in het MER onder andere getoetst op Intensiteit/Capaciteit-verhoudingen. Dat getal drukt de verhouding uit tussen de belasting en de capaciteit van een weg. Ook de capaciteit van kruispunten is onderzocht (zie de verschillenrapportage milieueffecten OTB-TB, pagina 16 t/m 18). Dit zijn twee manieren om de doorstroming van het verkeer te meten. Net als de rest van het onderliggend wegennet is ook de Vondellaan op deze aspecten getoetst. De toename van verkeer op de Vondellaan leidt niet tot een capaciteitsknelpunt op of rond deze weg. De Vondellaan zal door het project inderdaad ook door meer vrachtverkeer worden gebruikt. In 2030 rijden hier naar verwachting 500 tot 600 vrachtauto's per etmaal. Zonder de ombouw van de zuidelijke ringweg zouden dat er 100 tot 300 per etmaal zijn.

Met een andere inrichting van de weg is het extra verkeer op een veilige wijze in te passen, met speciale aandacht voor fietsers en voetgangers. Samen met bewoners en scholen is hiervoor een Inrichtingsplan opgesteld. Voor fietsers komen er vrijliggende fietspaden, aan beide zijden van de weg. Meer informatie hierover is te vinden in de nota van antwoord op de Ontwerp-Inrichtingsplannen.

Zienswijzen 86, 122, 161, 171, 180, 187, 236, 240

C 3.14 Insprekers vinden dat het project te veel overlast veroorzaakt voor de bewoners van de Maaslaan, vanwege de nieuwe verbindingsweg die hier vlak langs loopt. Over deze verbindingsweg komen per dag meer dan 10.000 auto's. Dit heeft behoorlijke gevolgen voor de woonomgeving en tast het woongenot aan (extra geluidsbelasting, extra luchtverontreiniging en extra trillingshinder). Bovendien vrezen de bewoners van de Maaslaan voor sluipverkeer. Een inspreker wijst er bovendien op dat voormalig wethouder Karin Dekker heeft toegezegd dat meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal op de verbindingsweg naast de Maaslaan niet geaccepteerd zou worden. Hoe kan dat? Is er een nieuw maximum vastgesteld?

Volgens de verkeersprognoses komen er in 2030 circa 10.500 motorvoertuigen per etmaal op de verbindingsweg naast de Maaslaan. Deze verbindingsweg wordt zo goed mogelijk ingepast in de omgeving. Op basis van zienswijzen en gesprekken met bewoners is besloten in het Tracébesluit de verbindingsweg een paar meter naar het zuiden te verschuiven. Daardoor komt deze nieuwe weg verder van de bebouwing te liggen.

Het klopt dat wethouder Karin Dekker voor de nieuwe verbindingsweg een bovengrens van 10.000 motorvoertuigen per dag heeft genoemd. De stuurgroep Aanpak Ring Zuid, met daarin bestuurders van de Gemeente Groningen, Provincie Groningen en Rijkswaterstaat vindt echter 10.500 motorvoertuigen per etmaal acceptabel, mits de weg goed wordt ingepast en afgeschermd. Daarbij baseert de stuurgroep zich mede op een advies van het zogenaamde Kwaliteitsteam. Dat zijn deskundigen op het gebied van ruimtelijke ordening die namens de deelnemende partijen in de stuurgroep advies geven over het project.

Zienswijze 236

C 3.15 Inspreker vraagt of onderzocht is wat het effect is van de plannen op het onderliggend wegennet ter plaatse van de Maaslaan en omliggende straten. Zo ja, welke conclusies zijn hieruit getrokken?

Wat het verwachte effect van het project is op het verkeer rond de Maaslaan is onderzocht met het verkeersmodel GroningenPlus. De effecten zijn zichtbaar gemaakt op de kaart Verkeersintensiteiten. Het project leidt niet tot meer verkeer op de Maaslaan of de omliggende straten. Op het Hoornsediep (tussen de afrit A28 en de Maaslaan) neemt het verkeer fors af, van 6.500 auto's per etmaal naar 500. In de Vechtstraat/Merwedestraat (tussen de Hereweg en de Geulstraat) en in de Merwedestraat (tussen de Vechtstraat en de Rivierenhof) neemt het verkeer eveneens fors af.

Wel hebben de zuidelijke ringweg en de nieuwe verbindingsweg nadelige gevolgen voor de geluidsbelasting in de Maaslaan en omliggende straten. Om deze effecten tegen te gaan, worden maatregelen getroffen. Er komen geluidsschermen langs de nieuwe verbindingsweg en langs de zuidelijke ringweg, om de inwoners te beschermen tegen het geluid van het verkeer. De geluidsbelasting blijft hiermee onder de wettelijke normen.

Zienswijze 236

C 3.16 Inspreker verwacht dat het beperken van het vrachtverkeer op de verbindingsweg langs de Maaslaan aanzienlijk positieve effecten heeft op de geluidsbelasting en luchtkwaliteit ter plaatse.

De nieuwe verbindingsweg is de verbinding tussen de Hereweg en het Julianaplein, ook bedoeld voor vrachtverkeer. Het beperken of weren van vrachtverkeer over de verbindingsweg zou leiden tot meer vrachtverkeer door de Rivierenbuurt/De Wijert. Overigens is het aandeel van het vrachtverkeer op deze weg beperkt: circa 6 procent. Het verkeer op de verbindingsweg krijgt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Daardoor zijn de effecten op de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit beperkt. De invloed van de zuidelijke ringweg zelf is wat dat betreft groter. Langs beide wegen komen geluidsschermen ter bescherming van omwonenden: zowel langs de verbindingsweg als langs de ringweg.

Zienswijze 122

C 3.17 Inspreker vreest te veel overlast voor de Lekstraat. Via de nieuwe verbindingsweg komen hier dagelijks zo'n 12.000 auto's langs. Over de zuidelijke ringweg, even verderop, rijden ook nog eens tienduizenden voertuigen per dag. Deze verkeersdruk is zeer belastend voor de omgeving.

Om de inwoners van deze straat te beschermen tegen het geluid van het verkeer op de nieuwe verbindingsweg en de zuidelijke ringweg, worden langs beide wegen geluidsschermen geplaatst. Bij de ringweg overal; langs de verbindingsweg tussen de Brailleweg en iets voorbij de Lekstraat. Daarmee blijft de geluidsbelasting in deze straat onder de wettelijke normen. Ook de luchtkwaliteit voldoet en blijft voldoen aan de normen uit de wet. Doordat de lucht in Nederland schoner wordt, is in 2030 de luchtkwaliteit in de Lekstraat beter dan nu.

Overigens worden voor de verbindingsweg in 2030 ongeveer 10.500 motorvoertuigen per etmaal verwacht, zoals uit de nieuwe berekeningen blijkt.

Zienswijze 160

C 3.18 Inspreker vindt dat de verkeersdruk op het Hoornsediep en de Lauwersstraat te hoog wordt, waardoor de bereikbaarheid wordt belemmerd.

De verkeersdruk die het gevolg is van het project, neemt af op het Hoornsediep (zie de kleurenkaart). Voor de Lauwersstraat leidt het project niet tot een verandering in de verkeersdruk. Voor de ontsluiting van het gebied blijven de routes ongeveer gelijk. Het project heeft dus vrijwel geen invloed op de bereikbaarheid van deze twee straten.

Zienswijze 60, 187, 216, 228, 246

C 3.19 Insprekers vinden dat het project te veel verkeer veroorzaakt in en langs de Rivierenbuurt, de Parkweg, de kruising Parkweg - Hoornsediep en de Rabenhauptstraat. Een inspreker verwacht dat de Gemeente Groningen ervoor zorgt dat er geen onveilige situaties ontstaan, zo dicht bij een mooie woonomgeving waarin ook veel kinderen en ouderen verblijven.

In het algemeen neemt het verkeer in en rond de Rivierenbuurt af. Dit is te danken aan de aanleg van de nieuwe verbindingsweg die het verkeer in oost-westrichting tussen de Hereweg en het Julianaplein overneemt. Het verkeer neemt (fors) af in onder andere de Vechtstraat, de Geulstraat, de Merwedestraat en de Rivierenhof. Ook het Emmaviaduct en het Herewegviaduct worden rustiger. Het project heeft dus geen negatief effect op de verkeersveiligheid.

Aan de westzijde van het kanaal neemt het verkeer op de Parkweg ter hoogte van de Kamerlingh Onnesstraat toe van 4.500 tot 5.500 motorvoertuigen per etmaal. Deze weg is breed genoeg om deze toename te verwerken.

Aan de oostzijde van het kanaal wordt de Parkweg door het plan rustiger, als gevolg van de aanleg van de nieuwe verbindingsweg. Het aantal motorvoertuigen per dag neemt hier af van 4.500 naar 2.500. Op het Hoornsediep (tussen de Maaslaan en de Rivierenhof) neemt het verkeer fors af, van 6.500 naar 500. Op het noordelijke deel van het Hoornsediep tussen het Rivierenhof en de Parkweg blijft het verkeer gelijk.

In de Rabenhauptstraat, die in het verlengde van de Parkweg ligt, zorgt het project voor een daling van het verkeer van 4.000 naar 1.500 motorvoertuigen per etmaal.

In alle gevallen gaat het hier om de verwachte getallen voor het jaar 2030. Daarbij is een vergelijking gemaakt tussen de situatie zonder ombouw van de zuidelijke ringweg (referentiesituatie) en de situatie met ombouw.

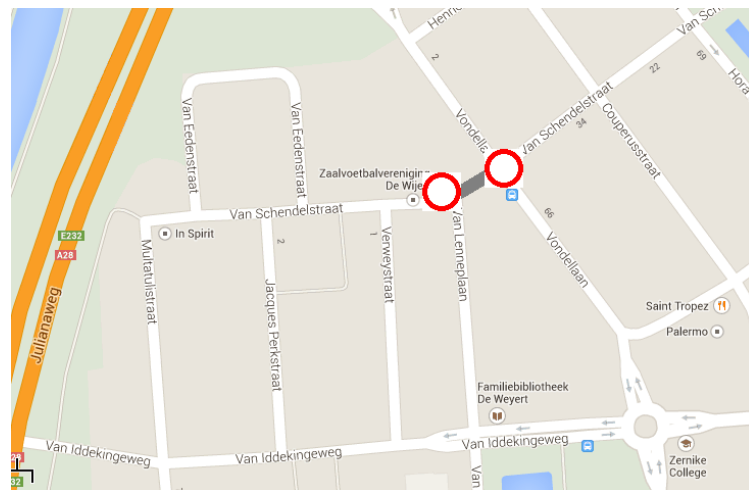
Zienswijze 47, 49, 81, 86, 101, 170, 223, 230, 236

C 3.20 Insprekers vinden dat het project te veel verkeer veroorzaakt in de zuidelijke stadswijk De Wijert, met nadelige gevolgen voor de leefbaarheid (geluid, lucht). Bewoners van straten nabij de Vondellaan maken zich hierover grote zorgen. Ze vinden dat er structureel onveilige situaties ontstaan. Ook neemt de reistijd toe, bijvoorbeeld van afslag Groningen-Zuid naar de Hora Siccamasingel.

Op de Vondellaan wordt het door het project inderdaad drukker. Voor de gehele Vondellaan is daarom een Inrichtingsplan gemaakt, om de toename van het verkeer veilig in te passen. Waar nodig worden geluidsmaatregelen getroffen (zie ook reactie B 3.12). Op de Van Iddekingeweg neemt het verkeer op een deel van de weg beperkt toe. Gezien het profiel van de weg – twee rijbanen met fietsstroken – is het niet nodig hier de weginrichting aan te passen. Het project leidt tot een lichte toename van verkeer op de Van Ketwich Verschuurlaan. Om de doorstroming ter hoogte van de aansluiting met de A28 te verbeteren, worden de opstelstroken op de Van Ketwich Verschuurlaan verlengd. Het project leidt naar verwachting niet tot noemenswaardig langere reistijden in De Wijert.

Zienswijze 61, 183, 202, 230

C 3.21 Insprekers vrezen veel verkeersdruk in de Van Schendelstraat als



gevolg van sluipverkeer, meer dan de modellen aangeven. Ze verwachten dat de rotonde in de Vondellaan het verkeer niet aankan. Dat maakt de Van Schendelstraat zowel voor het verkeer vanuit/naar het

oosten (Verlengde Hereweg) als vanuit/naar het westen (A28) een aantrekkelijke route. Inspreker stelt voor de Van Schendelstraat tussen de Van Lenneplein en de Vondellaan af te sluiten (zie afbeelding).

De rotonde Van Iddekingeweg – Vondellaan wordt aangepast. Dit is uitgewerkt in het inrichtingsplan voor de Vondellaan. Fietzers krijgen op de rotonde vrijliggende fietspaden. Dit is veiliger voor fietsers en bevordert de doorstroming van het autoverkeer.

Het verkeer neemt toe op de Van Lenneplein tussen de Van Schendelstraat en Van Iddekingeweg (van 1.000 naar 2.000 motorvoertuigen per etmaal) en de Van Schendelstraat tussen de Vondellaan en Van Lenneplein (van 1.500 naar 2.500 motorvoertuigen per etmaal). Dit is geen aanleiding voor een afsluiting van deze straat.

Overigens is sluipverkeer al in de verkeerscijfers meegenomen. Het regionale verkeersmodel GroningenPlus houdt rekening met de vertragingen die mogelijk ontstaan op de kruispunten en de andere routes die het verkeer dan neemt.

Zienswijze 58, 81, 82, 83, 85, 87, 90, 101, 111, 117, 121, 123, 130, 135, 142, 149, 202, 211, 213, 215, 220, 221, 223, 226, 230, 231, 232, 234, 241, 247, 249, 258, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 290

C 3.22 Insprekers vragen voor De Wijert een verkeersplan op te stellen, vergelijkbaar met het verkeersplan voor Helpman/Coendersborg. Wordt er toegezien op sluipverkeer? Is het, wanneer sluipverkeer wordt geconstateerd, mogelijk om waar nodig wijzigingen aan te brengen? Wordt hierover contact onderhouden met de bewoners?

Sluipverkeer kan niet altijd voorkomen worden. Het verkeer kiest zijn eigen weg. Wel zijn er diverse maatregelen mogelijk om sluipverkeer te ontmoedigen, zodat het verkeer over die wegen rijdt die als doorgaande route bedoeld zijn. In De Wijert zijn al veel straten zo ingericht dat sluipverkeer ontmoedigd wordt, onder andere door de snelheid van 30 km/uur. Ook hebben veel straten eenrichtingsverkeer. Daarom worden er geen problemen verwacht met sluipverkeer in De Wijert. Toch zal de Gemeente Groningen samen met de bewoners kijken of eventueel aanvullende maatregelen nodig zijn om sluipverkeer zo veel mogelijk tegen te gaan.

Zienswijze 58, 81, 82, 85, 86, 184, 185, 186, 187, 188, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 230

C 3.23 Insprekers verwachten een toenemende verkeersdruk in De Wijert, waardoor het voor het verkeer aantrekkelijk is om te kiezen voor een alternatieve route door straten ten oostzijde van de Vondellaan (zoals de Van Schendelstraat en de Hora Siccamasingel, ook richting de Van Ketwich Verschuurlaan) of juist ten westzijde van de Vondellaan (zoals de Van Schendelstraat (westzijde) en de Verweystraat). Uit de plannen blijkt onvoldoende dat hiertegen gebeurt. Ook dreigt er sluipverkeer vanaf de Verlengde Hereweg door de Jullensstraat. Worden hier maatregelen getroffen, bijvoorbeeld het versmallen van de straat?

De ombouw van de zuidelijke ringweg leidt tot een toename van het verkeer in de Vondellaan. Daarom wordt deze straat heringericht. Uit de verkeerscijfers blijkt echter niet dat andere straten van De Wijert noemenswaardig drukker worden. Deze straten zijn bovendien voor het overgrote deel ingericht als 30 km-gebied. Dat ontmoedigt sluipverkeer. Toch zal de Gemeente samen met de bewoners kijken of hier aanvullende maatregelen nodig zijn om sluipverkeer te ontmoedigen.

Zienswijze 28

C 3.24 Inspreker vreest dat het plan geen einde maakt aan het sluipverkeer 's ochtends door De Wijert. Het gaat om verkeer vanuit de richting Assen dat de afrit Groningen-Zuid neemt en de drukte bij de verkeerslichten bij de Vondellaan wil vermijden. Inspreker stelt daarom voor in de Nicolaas Beetsstraat eenrichtingsverkeer in te stellen, zodat het verkeer niet meer via de Van Ketwich Verschuurlaan deze straat kan inrijden.

In de huidige situatie is er verkeer dat vanaf de A28 de afslag Groningen-Zuid neemt om op die manier de ochtendspits bij het Julianaplein te mijden. Dit verkeer zoekt via de straten in De Wijert zijn bestemming. Na het uitvoeren van het project zal het Julianaplein echter beter doorstromen. Daardoor is het verkeer via de A28 sneller op de zuidelijke ringweg. Het loont dan niet meer om een route dwars door de wijk te nemen.

Zienswijze 184, 185, 186, 187, 188, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 258

C 3.25 Insprekers maken zich zorgen over de toename van verkeer op de Van Ketwich Verschuurlaan. Hoeveel verkeer komt hier precies? De verkeerstoename heeft gevolgen voor de bereikbaarheid en de leefbaarheid. Worden er maatregelen genomen tegen sluipverkeer?

In vergelijking met de referentiesituatie (de situatie in 2030 als het project niet wordt uitgevoerd) neemt het verkeer op de Van Ketwich Verschuurlaan door het project inderdaad toe. Deze toename is 1.000 tot 1.500 voertuigen per etmaal. De effecten op de leefbaarheid zijn beperkt. De tabel hieronder geeft de verwachte verkeersaantallen weer. Daarom is er geen aanleiding om hier maatregelen tegen sluipverkeer te treffen.

De bereikbaarheid van deze weg en de omgeving gaat er door het project op vooruit, doordat de opstelstroken naar de A28 worden verlengd en doordat het verkeer op de zuidelijke ringweg beter doorstroomt.

Locatie			Aantal motor-voertuigen per etmaal		
Straatnaam	Van	Tot	Referentie (2030)	Plan (2030)	Vershil
Van Ketwich Verschuurlaan	A28	Nicolaas Beetsstraat	13.500	15.000	+ 1.500
Van Ketwich Verschuurlaan	Nicolaas Beetsstraat	Vestdijklaan	11.000	12.000	+ 1.000
Van Ketwich Verschuurlaan	Vestdijklaan	Vondellaan	6.500	6.500	0
Van Ketwich Verschuurlaan	Vondellaan	Hora Siccama-singel	6.000	6.000	0
Van Ketwich Verschuurlaan	Vondellaan	Goeman Borge-siuslaan	5.000	5.000	0

Zienswijze 250

C 3.26 Inspreker verwacht dat de Vestdijklaan als sluiproute naar Haren-Noord drukker zal worden. Dit is het gevolg van het drukker worden van de afritten van de A28 naar de van Ketwich Verschuurlaan en de Laan Corpus den Hoorn. Bestemmingsverkeer wordt volgens de inspreker niet alleen van de A7 gedrukt, maar ook van de A28. Hierdoor gaan de Rijksstraatweg/Verlengde Hereweg en de Paterswoldseweg als alternatieve route fungeren.

Uit de verkeersberekeningen blijkt een kleine verkeerstoename op de genoemde afritten van de A28. Doordat de aansluiting met de A28 wordt verbeterd, wordt het op de Van Ketwich Verschuurlaan en de Vestdijklaan iets drukker. Dat zijn routes van en naar deze aansluiting. De Rijksstraatweg naar Haren-Noord wordt echter iets rustiger. Automobilisten richting Haren-Noord zijn sneller via de A28.

Zienswijze 24

C 3.27 Inspreker vreest dat de Hereweg voor het verkeer een trechter gaat vormen om op de zuidelijke ringweg te komen. Dit zal zorgen voor files en oponthoud van verkeer vanuit de wijken.

De (Verlengde) Hereweg zal naar verwachting geen trechter voor het verkeer vormen. Het verkeer vanuit de zuidelijke stadswijken heeft verschillende mogelijkheden om de zuidelijke ringweg te bereiken en dat zorgt voor een spreiding van het verkeer. Het verkeer dat vanuit De Wijert en Helpman/Coendersborg naar de zuidelijke ringweg (A7/N7) wil, kan in de nieuwe situatie van verschillende routes gebruik maken, namelijk:

- via de (Verlengde) Hereweg naar de Verbindingsweg, en dan via de aansluiting centrum naar de zuidelijke ringweg (A7/N7);
- via de (Verlengde) Hereweg naar de Van Iddekingeweg, de Vondellaan en via de aansluiting centrum naar de zuidelijke ringweg;
- via de Van Ketwich Verschuurlaan naar de A28, waar het verkeer vervolgens zonder verkeerslichten (en met een betere doorstroming) via het Julianaplein de zuidelijke ringweg op kan.

Ook uit de verkeersanalyses (zie de kaart Verkeersintensiteiten) blijkt dat de Hereweg niet als trechter zal fungeren. Sterker nog: op zes weggedeelten van de Here-

weg neemt het verkeer door het project op een gemiddelde werkdag af (ten opzichte van de referentiesituatie):

- Hereweg, van de nieuwe verbindingsweg tot Helperlinie: daling van 6.500 motorvoertuigen per etmaal;
- Hereweg, van Thomsonstraat tot Helper Westsingel: daling van 6.500;
- Hereweg, van Helper Westsingel tot Van Iddekingeweg / Helper Brink: daling van 5.500;
- Verlengde Hereweg, van de Van Iddekingeweg / Helper Brink tot de Emmastraat: daling van 2.000;
- Verlengde Hereweg, van de Emmastraat tot de De Savornin Lohmanlaan: daling van 1.500;
- Verlengde Hereweg van de De Savornin Lohmanlaan tot de Goeman Borgesuslaan: daling van 2.000;
- Verlengde Hereweg van de Goeman Borgesuslaan tot de Quintuslaan: daling van 2.000;
- Verlengde Hereweg van Quintuslaan tot de Vestdijklaan: daling van 1.000.

Voor de duidelijkheid; het mag dan iets rustiger worden op de (Verlengde) Hereweg – het blijft een drukke weg. Deze weg behoudt de functie van gebiedsontsluitingsweg voor wijken als Helpman, Coendersborg, De Wijert, Villabuurt, de Rivierenbuurt en de Herewegbuurt.

Zienswijze 207

C 3.28 Inspreker vindt dat de verkeersdruk op de Verlengde Hereweg niet te veel moet toenemen.

Uit de verkeersmodellen blijkt dat de verkeersdruk op de Verlengde Hereweg door het project juist afneemt.

Zienswijze 130

C 3.29 Inspreker plaatst vraagtekens bij de gestelde verkeersafnames op bepaalde punten, bijvoorbeeld op de kruising Hereweg – Helper Brink.

Door de ombouw van de zuidelijke ringweg verschuiven de verkeersstromen door de stad. Op sommige plekken wordt het drukker; op andere plekken rustiger. Op het kruispunt Verlengde Hereweg – Helper Brink wordt het rustiger. Dit komt onder andere doordat de Helper Brink hier alleen gebruikt kan worden voor verkeer de wijk uit (eenrichtingsverkeer). Dat is vastgelegd in het Inrichtingsplan (verkeersplan) voor Helpman/Coendersborg. Daarnaast verschuift door de aansluiting van de Vondellaan op de zuidelijke ringweg een deel van het verkeer van de (Verlengde) Hereweg naar de Vondellaan.

Zienswijze 79, 133, 169, 238, 243, 244

C 3.30 Insprekers maken zich zorgen over de toename van het autoverkeer in de Waterloolaan. Deze weg is in het verleden op verzoek van de bewoners autoluw gemaakt omdat verkeer uit beide richtingen tot veel ongelukken en gevaarlijke situaties heeft geleid. Nu wordt dit teruggedraaid. De verkeersdruk neemt hier enorm toe. Voor de Waterloolaan staat in het plan een aantal van 1.300 motorvoertuigen per dag genoteerd, maar tellingen van bewoners wijzen uit dat in de huidige situatie hooguit 400 zijn. Het verkeer stijgt dus van 400 naar 4.500 auto's per dag, waardoor de leefbaarheid en de veiligheid verslechteren. Dit is met het oog op de veiligheid en de geluidshinder een ongewenste situatie. Is bij de verkeerscijfers ook al rekening gehouden met de uitbreiding van de rijksgebouwen met nog twee flats en met de aanleg van een nieuwe woonwijk?

Het verkeer op het westelijke deel van de Waterloolaan neemt in 2030 als gevolg van het project toe van 2.500 motorvoertuigen per werkdagemaal naar 3.500. Deze verkeerstoename komt vooral door het instellen van tweerichtingsverkeer. De Waterloolaan blijft een 30 km/uur-sstraat. Ook het noordelijke deel van de Helperzoom – dat aansluit op de Waterloolaan – wordt een 30 km/uur-sstraat. Het kruispunt Waterloolaan – Helperzoom wordt overzichtelijker en veiliger door het verdwijnen van de spoorwegovergang. In de verkeerscijfers is rekening gehouden met de uitbreiding van de rijksgebouwen en de aanleg van een nieuwe woonwijk, zowel in de referentiesituatie als in de projectsituatie.

De genoemde getallen zijn prognoses voor 2030. Daarbij wordt steeds een vergelijking gemaakt tussen de situatie zonder ombouw van de zuidelijke ringweg en de situatie met ombouw.

Ondanks de toename van het aantal auto's in de Waterloolaan blijven de effecten op de luchtkwaliteit en het geluid ruimschoots onder de wettelijke normen.

Zienswijze 238, 243

C 3.31 Insprekers vrezen dat bij opstoppen in de smalle Waterloolaan het verkeer zijn weg zal zoeken door de achterliggende straten, zoals de Anna Paulownastraat, die ook verstopt raken. Door de constante stroom auto's door de Waterloolaan worden de achterliggende straten bovendien onbereikbaar. De Herepoortbuurt verandert van een autoluwe wijk met alleen bestemmingsverkeer in een wijk met doorgaand verkeer, waarin kinderen binnen moeten blijven.

Door het plan neemt het autoverkeer op het westelijke deel van de Waterloolaan iets toe en op het oostelijke deel iets af. Deze veranderingen veroorzaken geen opstoppen. Het verkeer hoeft dus geen alternatieve routes door de achterliggende straten te zoeken. De achterliggende straten (de Tweede Willemstraat en de Verlengde Oosterweg) worden zelfs iets rustiger doordat op de Waterloolaan tweerichtingsverkeer wordt ingesteld. De achterliggende straten blijven gewoon bereikbaar en de verkeersveiligheid wordt niet bedreigd.

Locatie			Aantal motorvoertuigen per etmaal		
Straatnaam	Van	Tot	Referentie (2030)	Plan (2030)	Verschil
Waterloolaan	Helperzoom	Verlengde Oosterweg	4.500	3.500	- 1.000
Waterloolaan	Verlengde Oosterweg	Sterrebosstraat	2.500	2.500	0
Waterloolaan	Sterrebosstraat	Hereweg	2.500	3.500	+ 1.000

Bron: Kaart Verkeersintensiteiten

Zienswijze 244

C 3.32 Inspreker stelt dat bij de bouw van DUO aan de bewoners van de Waterloolaan een afname van 50% van het sluipverkeer is toegezegd (in mei 2007). In het OTB en het Ontwerp-Inrichtingsplan Zuiderplantsoen is hierover niets terug te vinden.

Navraag bij de Gemeente Groningen leert dat bij de ontwikkeling van de rijkskantoren op de Kempkensberg de verwachting was dat het sluipverkeer door de Waterloolaan en Helpman met 50% zou afnemen, als gevolg van het verbreden van de ontsluitingsweg voor het kantorenpark. Met de vaststelling van het Bestuurlijk Voor-

keursalternatief in 2009 ontstond een nieuwe uitgangssituatie voor de toekomstige zuidelijke ringweg.

In het ontwerp voor de zuidelijke ringweg heeft de Waterloolaan een ontsluitingsfunctie voor het bestemmingsverkeer in de omgeving Waterloolaan en de bezoekers van de kantoren van de Kempkensberg. Door het plan neemt het autoverkeer op het westelijke deel van de Waterloolaan iets toe. Op het meest oostelijke deel, tussen de Helperzoom en de Verlengde Oosterweg, neemt het verkeer iets af. Met dergelijke verkeersintensiteiten blijft de verkeersafwikkeling goed. Sluipverkeer door de achterliggende straten wordt volgens de verkeersprognoses niet verwacht.

Zie voor de getallen de kaart met verkeersprognoses voor 2030 (zie reactie C 3.31).

Zienswijze 64, 67, 72, 81, 83, 84, 100, 108, 114, 117, 118, 121, 125, 138, 154, 181, 183, 212, 232, 237, 242, 248, 268, 271, 275, 288, 291

C 3.33 Insprekers vrezen dat het wegvallen van de op- en afritten bij de Hereweg en de komst van de Helperzoomtunnel leidt tot te veel (sluip)verkeer in de zuidelijke stadswijken Helpman en Coendersborg (met name Goeman Borgesiuslaan, Quintuslaan, Hondsruglaan, Helper Brink, Coendersweg, Beethovenlaan, Händellaan, De Savornin Lohmanlaan en Helperzoom). De wegen in de wijken zijn voor deze verkeerstoename niet ingericht. In het meest westelijke deel van de Goeman Borgesiuslaan bijvoorbeeld, kunnen geen twee voertuigen tegelijk passeren. Dit extra verkeer gaat ten koste van de leefbaarheid en de veiligheid, ook voor kleine kinderen, en leidt tot waardedaling van de woningen. De dorps sfeer verandert in die van een drukke stadswijk. Deze consequenties zijn onaanvaardbaar.

Of het verkeer in Helpman en Coendersborg in zijn totaliteit toeneemt, is niet onderzocht. Wel blijkt uit het verkeersonderzoek dat het in sommige straten inderdaad drukker wordt, maar in andere rustiger in vergelijking met de referentiesituatie. Zie voor de verkeerscijfers per straat de kaart Verkeersintensiteiten.

Het verkeersplan Helpman/Coendersborg zorgt ervoor dat het verkeer zich evenwichtig over de wijk verspreidt. De wijziging van de verkeerscirculatie ontmoedigt onnodig verkeer in de straten waar veel scholen staan. Bovendien wordt het overgrote deel van de wijk 30 km/uur-gebied. Het verkeersplan bevat ook maatregelen die de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers vergroten. Met dit samenhangende pakket aan maatregelen wordt de verkeersveiligheid en de leefbaarheid gewaarborgd. De sfeer van de wijk verandert niet. Helpman/Coendersborg blijft een woonwijk, met in een aantal straten een concentratie van winkels (De Savornin Lohmanlaan) en scholen (Helper Brink e.o.).

Zienswijze 83, 84, 100

C 3.34 Insprekers kunnen zich niet vinden in de maatregelen van het Ontwerp-Inrichtingsplan (verkeersplan) voor Helpman/Coendersborg of vinden dit plan ontoereikend. De bewoners zullen dagelijks hinder ondervinden van de verkeersremmende maatregelen, wat ten koste gaat van het woongerief. Het instellen van eenrichtingsverkeer leidt ertoe dat verkeer door de wijk gaat dwalen. Het Ontwerp-Inrichtingsplan zal de veiligheidsrisico's voor fietsers en schoolgaande kinderen nooit helemaal wegnemen.

Door het Inrichtingsplan Helpman/Coendersborg wordt het overgrote deel van de wijk 30 km/uur-gebied. Bovendien worden in een groot aantal straten maatregelen getroffen die de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers vergroten. Dit is een effectieve manier om verkeer dat niet in de wijk hoeft te zijn te ontmoedigen en de verkeersveiligheid voor met name de fietser en de voetganger te waarborgen.

Zienswijze 212, 257, 271

C 3.35 Insprekers vragen een inrichtingsplan voor hun eigen straat, met name de Goeman Borgesiuslaan en de Coendersweg, of wijk (Villabuurt).

Deze twee straten maken deel uit van de wijken Helpman en Coendersborg, waarvoor een Inrichtingsplan¹ (verkeersplan) is opgesteld. De Villabuurt is onderdeel van het vergrote 30 km/uur-gebied in Helpman/Coendersborg.

Het Inrichtingsplan is een plan op hoofdlijnen. De maatregelen die hierin zijn benoemd, worden na de vaststelling van plan nader uitgewerkt in overleg met de bewoners.

Zienswijze 223

C 3.36 Inspreker vraagt om een evenwichtiger verdeling van het doorgaand verkeer over de drie oost-westverbindingen in de wijk Helpman. In het huidige plan verwerkt de Helper Brink geen doorgaand verkeer, de De Savornin Lohmanlaan een beetje en de Goeman Borgesiuslaan vrijwel alles. Wat gaat u doen voor een evenwichtiger verdeling?

In het Inrichtingsplan Helpman/Coendersborg is ervoor gekozen om in de Helper Brink aan de beide uiteinden van de straat eenrichtingsverkeer in te voeren. Het handhaven van het huidige tweerichtingsverkeer zou tot een te grote verkeersstroom door deze straat leiden. Vanwege de aanwezigheid van een aantal scholen en het smalle profiel van de weg is dit vanuit verkeersveiligheid een onwenselijke situatie.

Het wijzigen van de verkeerscirculatie in de Helper Brink heeft onvermijdelijk gevolgen voor de andere oost-westverbindingen in de wijk. Op de Goeman Borgesiuslaan zal de verkeersintensiteit met circa 1.500 tot 2.000 motorvoertuigen per etmaal toenemen. De Goeman Borgesiuslaan is qua weginrichting en wegprofiel geschikt om deze toename op te vangen. Wel wordt in het Inrichtingsplan Helpman/Coendersborg een aantal aanvullende maatregelen voorgesteld om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten.

Op de De Savornin Lohmanlaan neemt het verkeer toe met circa 1.500 tot 2.000 motorvoertuigen per etmaal. Ook deze weg is qua weginrichting en wegprofiel geschikt om deze toename op te vangen. Deze straat wordt onderdeel van het 30km/uur-gebied. Ook hier worden maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten.

Daarmee zorgt het inrichtingsplan voor een evenwichtige verdeling van het verkeer over de drie genoemde oost-westverbindingen. Het Inrichtingsplan bevat een samenhangend pakket aan maatregelen, dat doorgaand verkeer ontmoedigt, bijdraagt aan de verkeersveiligheid en tegelijkertijd de bestemmingen in de wijk bereikbaar houdt.

De genoemde getallen zijn prognoses voor 2030. Daarbij wordt steeds een vergelijking gemaakt tussen de situatie zonder ombouw van de zuidelijke ringweg en de situatie met ombouw.

Zienswijze 67

C 3.37 Inspreker komt met een plan (in een bijlage) voor een noordelijke ontsluiting van Helpman om extra verkeer door het zuiden van Helpman te voorkomen. Hij stelt voor de bestaande verbinding vanaf de Helperzoom langs de Kempkensberg naar de Verlengde Hereweg intact te laten en van de Goeman Borgesiuslaan een 30 km-weg te maken. Hierdoor wordt het verkeer beter over de wijk verdeeld. De Kempkensberg is in de huidige situatie ook al een 50 km/uur-weg. Vanaf de noordelijke ontsluiting kunnen de op- en afritten van het nieuwe Julianaplein bereikt worden. Dit ontlast bo-

vendien de Vondellaan. Inspreker stelt voor nieuwe verkeersprognoses te maken op basis van deze noordelijke ontsluiting. Daarna kan de gemeenteraad een weloverwogen beslissing nemen.

Het plan voorziet al in een noordelijke ontsluiting voor Helpman, namelijk de route Helperzoom/Waterloolaan. De Kempkensberg vervalt als noordelijke ontsluitingsroute omdat de zuidelijke ringweg in dit deel van de stad verdiept wordt aangelegd. Hier – op de deksels van de verdiepte ligging – wordt een nieuwe groot park gerealiseerd: het Zuiderplantsoen. Het verkeer van en naar het noordelijke deel van Helpman rijdt in de toekomst via de Helperzoom en de Waterloolaan. De Waterloolaan heeft nu nog voor een deel eenrichtingsverkeer. Dat wordt gewijzigd in tweerichtingsverkeer.

In het inrichtingsplan en de daarbij behorende verkeersprognoses is rekening is gehouden met deze noordelijke ontsluiting. Wat de effecten van het plan zijn op de verkeersintensiteiten in Helpman/Coendersborg, is te zien op de kaart Verkeersintensiteiten.

In het inrichtingsplan wordt het overgrote deel van Helpman/Coendersborg 30 km-gebied. Een uitzondering vormen de Goeman Borgesiuslaan en het zuidelijke deel van de Helperzoom (het deel ten zuiden van de Helper Brink). Deze twee straten zijn in het verkeersplan aangeduid als 'verzamelwegen'. Deze wegen 'verzamelen' het verkeer uit de wijk en 'brengen' dit naar de twee gebiedsontsluitingswegen van de wijk: de Hereweg/Verlengde Hereweg en de Duinkerkenstraat. Gelet op de functie van 'verzamelweg', behouden deze straten hun maximumsnelheid van 50 km/uur. Wel worden hier vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid maatregelen genomen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten. Deze maatregelen worden nader uitgewerkt in overleg met de bewoners.

Zienswijze 84, 167, 223, 258

C 3.38 Insprekers vrezen het ontstaan van een hoofdroute door De Wijert en Helpman. Deze loopt via de Vondellaan, de Van Iddekingeweg, de Verlengde Hereweg, de Goeman Borgesiuslaan en de Helperzoom naar de Helperzoomtunnel. Deze route zal worden gebruikt door bewoners van De Wijert, Helpman en de Oosterpoort. Daar komt bij dat aan de oostzijde van het spoor, te bereiken via de Helperzoomtunnel, grote ontwikkelingen gaande zijn die steeds meer verkeer aantrekken, zoals Europapark, sociale dienst, andere grote kantoren, Hanzehogeschool, de Euroborg en een industriewijk. Nu staat het verkeer op de Van Iddekingeweg al vaak vast en dit wordt alleen maar erger, wat onwenselijk is voor alle betrokkenen, weggebruikers en omwonenden. Op de Goeman Borgesiuslaan verdubbelt het aantal auto's, wat permanent files betekent. Insprekers verwachten concrete oplossingen.

De beschreven route van de Vondellaan naar het Europapark/Oosterpoort is qua reistijd een stuk langer dan de route via de zuidelijke ringweg en de afrit Europaweg. Dit komt mede doordat de doorstroming op de zuidelijke ringweg verbetert, vooral doordat de files bij het Julianaplein verdwijnen. Daarom is de verwachting dat niet veel verkeer van deze route door De Wijert en Helpman gebruik gaat maken.

Op de Goeman Borgesiuslaan zal het inderdaad drukker worden, met name als gevolg van het Inrichtingsplan Helpman/Coendersborg. Dit plan leidt tot een andere verkeerscirculatie in de wijk. Het verkeer op de Goeman Borgesiuslaan neemt toe met circa 1.500 tot 2.000 motorvoertuigen per etmaal. De Goeman Borgesiuslaan is qua weginrichting en wegprofiel geschikt om deze toename op te vangen. In het Inrichtingsplan Helpman/Coendersborg zijn wel maatregelen voorgesteld om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten. Deze maatregelen zullen samen met de bewoners verder worden uitgewerkt.

Zienswijze 117, 118, 121, 181

C 3.39 Insprekers vrezen voor extra verkeer op de Helper Esweg (30 km zone). Deze straat wordt nu als sluiproute gebruikt door het verkeer van en naar Haren. Door dit plan wordt dat alleen maar erger.

Het plan heeft geen of beperkte invloed op het aantal auto's op de Helper Esweg. Door het plan neemt de verkeersdruk op de Hereweg af. Deze weg kan in de nieuwe situatie het verkeersaanbod beter verwerken. Dat betekent dat het verkeer minder profijt heeft van het kiezen van een sluiproute door omliggende straten.

Zienswijze 10

C 3.40 Inspreker vindt dat er onderzoek ontbreekt naar de toegang van de wijk Klein Martijn. Wijkbewoners moeten de toegenomen autodrukke op de Helperzoom doorkruisen bij het inrijden of verlaten van de wijk. Dit onderzoek moet alsnog worden uitgevoerd en dit moet leiden tot maatregelen ter compensatie.

Op het zuidelijke deel van de Helperzoom neemt het verkeer inderdaad toe (met circa 1.500 tot 2.500 motorvoertuigen per etmaal). De verkeersstroom wordt daarmee niet zo groot dat er problemen ontstaan voor weggebruikers om de weg over te steken.

Zienswijze 109

C 3.41 Inspreker vreest voor extra verkeer op de Meeuwerderweg, die daar niet voor is ingericht. De Meeuwerderweg wordt de route van het verkeer uit de Helperzoomtunnel naar de binnenstad. Ook het afsluiten van de open afrit bij de Oosterpoort leidt tot meer verkeer op de Meeuwerderweg. Dit verslechtert de verkeersveiligheid voor schoolgaande kinderen en andere kwetsbare weggebruikers.

De Meeuwerderweg wordt door het project juist rustiger. Het verwijderen van de toe- en afrit bij de Oosterpoort leidt tot minder verkeer op de Meeuwerderweg en in de rest van de Oosterpoort. Het meeste verkeer dat vanuit Helpman naar de binnenstad gaat, zal niet via de Helperzoomtunnel rijden, maar via de Hereweg. Het verkeer dat toch de route via de Helperzoomtunnel naar de binnenstad verkiest, zal vanaf de Duinkerkenstraat, via de Boumaboulevard en de Europaweg naar de binnenstad gaan.

Zienswijze 88, 171

C 3.42 Een inspreker voorziet een afname van het autoverkeer in de Oosterpoort, wat gunstig is voor de leefbaarheid. Volgens een andere inspreker zijn de gevolgen van het plan voor het onderliggend wegennet beperkt. Het plan leidt wel tot verschuivingen in het verkeer in de wijken, maar (op twee uitzonderingen na) wordt het karakter van de straten niet fundamenteel aangepast.

De verkeersprognoses laten inderdaad een afname zien van het autoverkeer in de Oosterpoort. Deze zienswijzen worden voor kennisgeving aangenomen.

Zienswijze 14, 65, 140

C 3.43 Insprekers vragen om de huidige knip tussen De Zaayer en de H.L. Wichersstraat te behouden, zowel tijdens als na de aanleg. Deze knip is er na intensief overleg met de wethouder Verkeer en Vervoer gekomen om de verkeersveiligheid in de straten De Zaayer en Ellensmolen te waarborgen. De knip zorgt ervoor dat hier alleen bestemmingsverkeer komt. Rond 2010 was deze weg ook eens enkele maanden open. Dit leidde tot snel rijdend sluipverkeer door De Zaayer en gevaarlijke situaties vanwege spelende kleine kinderen.

De verdiepte ligging van de zuidelijke ringweg biedt de mogelijkheid om het gebied tussen De Linie en de Oosterpoortwijk opnieuw in te richten. De nieuwe inrichting is opgenomen in het (Ontwerp-)Inrichtingsplan Zuiderplantsoen. Op de dek-sels van de verdiepte ligging komt een groot nieuw park.

Door de nieuwe inrichting verandert ook de verkeersstructuur. In de toekomstige situatie is er geen autoverbinding meer tussen De Zaayer en het noordelijke deel van het Winschoterdiep, omdat daar het nieuwe plantsoen wordt gerealiseerd. De autoverbinding tussen De Linie en de Oosterpoortwijk zal straks via de Verlengde Lodewijkstraat lopen. Daardoor gaat alleen bestemmingsverkeer gebruikmaken van de woonstraten in De Linie.

Daarmee is de knip tussen De Zaayer en de H.L. Wichersstraat overbodig geworden. Deze knip is destijds aangelegd om doorgaand verkeer tussen De Linie en het Winschoterdiep te voorkomen. De knip komt daarom te vervallen. De H.L. Wichersstraat krijgt eenrichtingsverkeer. In De Zaayer en Ellensmolen zal de hoeveelheid verkeer (bestemmingsverkeer) niet veranderen. Alleen het gedeelte waar de nu de knip ligt, zal meer verkeer voor de deur krijgen. Daar rijdt nu immers geen verkeer.

Zienswijze 168

C 3.44 Inspreker vreest voor een slechtere leefbaarheid (geluid en lucht) van de wijk De Meeuwen door de enorme verkeerstoename op de Europaweg.

Op de Europaweg neemt het verkeer naar verwachting inderdaad toe. Voor De Meeuwen neemt de geluidsbelasting niet zo veel toe dat er maatregelen nodig zijn. De luchtkwaliteit in De Meeuwen verbetert, zoals in geheel Nederland. Dat staat los van de ombouw van de zuidelijke ringweg. Zie ook hoofdstuk D in dit document over lucht en geluid.

Zienswijze 168

C 3.45 Inspreker verwacht dat het heel erg druk wordt op de Europaweg, als gevolg van het verdwijnen van de op- en afrit Winschoterdiep (Oosterpoort).

Door verschillende maatregelen, waaronder het verdwijnen van de op- en afrit bij de Oosterpoort, wordt het inderdaad drukker op de Europaweg. Daarom worden maatregelen getroffen zodat de Europaweg het verkeer goed kan blijven verwerken. Zo worden onder meer de kruispunten van de Europaweg met de Boumaboulevard en met de Griffeweg in het kader van het project aangepast.

Zienswijze 78

C 3.46 Inspreker verwondert zich over de verkeersprognoses voor de Europaweg (tussen Sontweg en Lubeckweg) in 2030. 'Zonder project' rijden hier 25.500 motorvoertuigen per etmaal, terwijl dit 'met project' 30.000 is. Hoe is dit te verklaren? Het project haalt toch twee belangrijke verkeersstromen uit elkaar?

De ombouw van de zuidelijke ringweg trekt inderdaad twee verkeersstromen uit elkaar: de stroom in de richting van het UMCG en Binnenstad-Oost en die in de richting van Ikea. Een onderdeel van de ombouw van de zuidelijke ringweg is ook het laten vervallen van de aansluiting bij de Oosterpoort. Een deel van dit verkeer zal in de nieuwe situatie gebruik gaan maken van de Europaweg. Daarnaast worden de Europaweg en de Bornholmstraat samen dé invalsroute voor het oostelijke deel van het centrum van Groningen. Daardoor trekken ze elk toch extra verkeer aan.

Zienswijze 176

C 3.47 Inspreker verzoekt om de verkeersintensiteiten vanaf de Europaweg op de Petrus Campersingel en richting binnenstad (en vice versa) te onderzoeken, zodat daarvoor oplossingen kunnen worden gevonden.

De problematiek op het kruispunt Europaweg – Petrus Campersingel valt buiten de scope van dit project.

Zienswijze 130

C 3.48 Inspreker verwondert zich erover dat het plan volgens het Milieueffectrapport (MER) leidt tot twee nieuwe knelpunten: kruising Berlagebrug – Sontweg en kruising Europaweg-Zuid – Boumaboulevard. De oplossing voor deze knelpunten wordt vervolgens doorgeschoven tot na de periode van de terinzagelegging. Dat is het paard achter de wagen spannen.

De ombouw van de zuidelijke ringweg zorgt voor het verschuiven van verkeersstromen. Hierdoor wordt het op bepaalde plekken drukker en op andere plekken rustiger. Het kruispunt tussen de Berlagebrug en Sontweg en de Europaweg en Boumaboulevard krijgen door het project meer verkeer te verwerken. Beide kruispunten kunnen deze toename aan, maar bij een verdere verkeerstoename kan er een knelpunt ontstaan.

In het Tracébesluit zijn de vormgeving van de aansluiting Europaweg en het kruispunt tussen de Europaweg en Boumaboulevard aangepast, waardoor ze in staat zijn het verwachte verkeer te verwerken. Daarmee is dit knelpunt opgelost.

De Gemeente neemt het kruispunt bij de Berlagebrug en de Sontweg mee bij de inpassing van de nieuwe Sontbrug. Deze maatregelen vallen buiten de scope van dit project.

Zienswijze 144, 147, 242

C 3.49 Insprekers maken zich zorgen over de verkeersstromen bij voetbalwedstrijden of andere evenementen in de Euroborg, ook op doordeweekse dagen. Is hier in het OTB rekening mee gehouden? De zorgen richten zich met name op de doorstroming op de kruising Europaweg/Boumaboulevard. Een inspreker wil graag inzicht krijgen in de verkeersstromen in Helpman bij evenementen, zoals voetbalwedstrijden.

Er is onderzoek gedaan naar de verkeersafwikkeling voorafgaand aan voetbalwedstrijden in de Euroborg op zondagen. Rond de wedstrijden wordt namelijk een deel van de Boumaboulevard (het stuk voor de Euroborg) afgesloten voor het verkeer in westelijke richting. Het verkeer rijdt dan een rondje over de Van Elmpstraat en Eelkemastraat. Vanaf daar kan het lokale verkeer verder in westelijke richting over de Boumaboulevard. Het voetbalverkeer rijdt richting de Euroborg.

Uit het onderzoek blijkt dat het project geen negatieve effecten heeft op de verkeersafwikkeling of op de bereikbaarheid van de woonwijken. Er wordt bekeken of er een vervolgonderzoek komt voor de voetbalwedstrijden die op doordeweekse dagen plaatsvinden. Bij dit soort onderzoeken ligt de nadruk op de algehele verkeersafwikkeling, dus niet specifiek op die voor de wijk Helpman.

Zienswijze 83

C 3.50 Insprekers vragen een verkeersplan of inrichtingsplan voor de Rivierenbuurt.

Voor de ombouw van de zuidelijke ringweg heeft het Rijk een Ontwerp-Tracébesluit (OTB) opgesteld, waarin het nieuwe tracé van de ringweg en de inpassing daarvan worden beschreven. In een aantal gebieden buiten het OTB-gebied verandert als gevolg van de aanpak van de ringweg het verkeersgebruik of de inrichting van de openbare ruimte eveneens. Alleen voor die gebieden waar deze veranderingen in verkeersgebruik of inrichting van de openbare ruimte aan de orde

zijn, zijn Ontwerp-Inrichtingsplannen opgesteld. Het gaat daarbij om het 'Zuiderplantsoen', de Maaslaan, de Vondellaan en Helpman.

In de Rivierenbuurt neemt het doorgaand verkeer in vrijwel alle straten af. Dat is het gevolg van de aanleg van de nieuwe verbindingsweg. Er is geen noodzaak voor een inrichtingsplan voor dit gebied.

Zienswijze 130

C 3.51 Inspreker vindt dat de inrichtingsplannen de negatieve effecten voor de wijken niet of misschien in beperkte mate wegnemen.

De inrichtingsplannen zijn opgesteld voor die gebieden die buiten het Tracébesluit vallen en waar als gevolg van de aanpak van de zuidelijke ringweg het verkeer verandert. De plannen zorgen ervoor dat de inrichting van de wegen wordt aangepast aan de hoeveelheid verkeer dat er over heen gaat rijden. De nieuwe inrichting zorgt bijvoorbeeld voor een lagere snelheid, betere oversteekbaarheid, een groenere inpassing en een betere verkeersveiligheid. De eventuele negatieve effecten worden daarmee voorkomen of zo veel mogelijk beperkt.

Zienswijze 96, 212, 280

C 3.52 Insprekers verbazen zich erover dat het rustiger wordt in straten die voor veel verkeer zijn ingericht en waar weinig woningen staan, terwijl in drukbevolkte wijken duizenden auto's per dag extra gaan rijden. Een voorbeeld is de (Verlengde) Hereweg. Deze weg is geschikt als toegangsweg voor de zuidelijke stadswijken en wordt hiervoor al sinds mensenheugenis gebruikt. Op deze weg wordt het rustiger, terwijl het drukker wordt in straten als de Waterloolaan, de Vondellaan en de Goeman Borgesiuslaan, die hiervoor niet geschikt zijn. Er is te weinig aandacht voor de gevolgen hiervan voor de veiligheid.

Als gevolg van het project wordt het inderdaad in sommige straten drukker en in andere straten rustiger. De straten die het extra verkeer met de huidige inrichting niet op een vlotte en veilige manier kunnen afwikkelen, worden heringericht. Hiervoor zijn inrichtingsplannen opgesteld. Omwonenden en belanghebbenden zijn daarbij actief betrokken en worden ook betrokken bij de verdere uitwerking.

Zienswijze 197

C 3.53 Inspreker vraagt om flankerend beleid om een overmatige toename van verkeer op het onderliggend wegennet in toom te houden, bijvoorbeeld op de Griffeweg en de Vestdijklaan. Een te smal budget mag dit niet in de weg staan en de kosten mogen niet uitsluitend op de regio en de Gemeente worden afgewenteld.

Op plekken in de stad waar het project leidt tot verkeersproblemen op het onderliggend wegennet, worden maatregelen genomen. Dat geldt ook voor het kruispunt Griffeweg – Europaweg. Voor knelpunten op het onderliggend wegennet die niet door het project worden veroorzaakt, is de Gemeente Groningen of de Provincie Groningen verantwoordelijk.

Zienswijze 130, 244

C 3.54 Insprekers stellen dat het Milieueffectrapport (MER) de problemen waarmee de zuidelijke woonwijken te kampen gaan krijgen, onvoldoende in beeld brengen. Het MER rekent met gemiddelden, maar dat zegt niets over aard en omvang van de uiteindelijke effecten of over de pieken waar de burger hinder van ondervindt. Die kunnen op specifieke locatie zo ingrijpend zijn, dat de voordelen op andere locaties daar niet tegen opwegen.

De gemiddelde scores in het MER bepalen niet of er maatregelen worden getroffen. De effecten van het project worden tot op zeer lokaal niveau berekend. Bij de

geluidsonderzoeken wordt bijvoorbeeld naar elke woning afzonderlijk gekeken. Per woning wordt vervolgens bepaald of beschermende maatregelen nodig zijn.

C 4 Bereikbaarheid auto

Zienswijze 1, 134, 143, 147, 152, 171, 198, 205

C 4.1 Insprekers zijn content met het plan, omdat het een bereikbaarheidsprobleem voor de stad en de regio oplost en de doorstroming verbetert. De plannen zijn hard nodig omdat Groningen op deze plek een serieus mobiliteitsprobleem heeft. Insprekers menen dat alle bedrijven en organisaties hiermee gebaat zijn. Insprekers verwachten dat vooral de binnenstad en de bedrijventerreinen beter bereikbaar worden. Ze spreken hun waardering uit voor de volledige aansluiting bij Eemspoort/Driebond, de Helperzoomtunnel, het ongelijkvloers maken van het Vrijheidsplein en de aanpak van het Julianaplein.

Deze zienswijzen worden voor kennisgeving aangenomen.

Zienswijze 8, 109, 124, 137, 235

C 4.2 Insprekers zijn het oneens met het wegvallen van de afslag MartiniPlaza bij het Vrijheidsplein en de op- en afritten bij de Hereweg en de Oosterpoort. Hierdoor moeten ze een heel stuk omrijden (door een nu al drukke stad) om op de zuidelijke ringweg te komen. Het stedelijk gebruik van de ringweg door wijkbewoners zal hierdoor verminderen. De ringweg wordt alleen nog aantrekkelijk voor doorgaand verkeer.

De stelling dat het stedelijk gebruik van de zuidelijke ringweg (door wijkbewoners) zal verminderen door het wegvallen van een aantal afslagen, wordt niet ondersteund door de verkeerscijfers. Daaruit blijkt dat het verkeer juist voor het grootste gedeelte meer gebruik gaat maken van de zuidelijke ringweg (zie tabel 2.1 in de verschillenrapportage milieueffecten OTB-TB). Dat komt doordat de knelpunten bij het Julianaplein en het Vrijheidsplein worden opgelost. En ook doordat er nieuwe of verbeterde aansluitingen komen, zoals bij de Laan Corpus den Hoorn, het Vrijheidsplein, het Julianaplein, de Europaweg en Driebond/Eemspoort. Die nieuwe aansluitingen in combinatie met het wegnemen van knelpunten op de ringweg zelf, zorgen ervoor dat het verkeer meer gebruik gaat maken van de ringwegen en minder van de wegen door woonwijken.

Ook de Hereweg behoudt een verbinding met de zuidelijke ringweg, via de nieuwe verbindingsweg tussen de Hereweg en het Julianaplein, naast de Maaslaan.

Voor het verkeer op de zuidelijke ringweg vanuit het oosten vervalt de directe afrit naar MartiniPlaza. Dit verkeer kan in de nieuwe situatie gebruikmaken van de dubbele rotonde bij Corpus den Hoorn en daarna de afrit naar MartiniPlaza nemen. Vanaf de westelijke ringweg wordt de afslag MartiniPlaza (Leonard Springerlaan) een ongelijkvloerse aansluiting. Daarmee hoeft het verkeer van en naar MartinPlaza en het verkeer op de westelijke ringweg elkaar niet meer te kruisen.

Zienswijze 81, 83, 108, 125, 142, 199, 228, 237, 238, 239, 257, 271

C 4.3 Insprekers uit verschillende wijken van de stad vrezen dat ze langere afstanden moeten afleggen om bestemmingen in en buiten de stad te bereiken, wat meer reistijd kost. Dit is onvoldoende onderbouwd en er is geen goede belangenafweging gemaakt. Ook heeft dit nadelen voor het geluid en de luchtkwaliteit.

Sommige routes kunnen in de toekomst langer zijn dan in de huidige situatie, andere routes worden door het plan juist korter. In vrijwel alle gevallen gaat het om beperkte verschillen, van hooguit enkele honderden meters.

Doordat de reistijden op de zuidelijke ringweg afnemen, worden de meeste reistijden niet langer, maar korter. Dat komt doordat de ombouw van de zuidelijke ringweg ervoor zorgt dat de huidige knelpunten verdwijnen. Vooral bij het Julianaplein kan het verkeer straks veel vlotter doorrijden. Samen met het verhogen van de maximumsnelheid van 70 km/uur naar 80 km/uur betekent dit dat de reistijden op de zuidelijke ringweg afnemen. Dat blijkt uit het Milieueffectrapport (MER) en uit de verschillenrapportage milieueffecten OTB-TB. De reistijden op de zuidelijke ringweg nemen met bijna een derde af ten opzichte van de situatie zonder project (referentiesituatie). Het gaat om circa 25% tot 45% reistijdwinst, afhankelijk van het moment van de dag (zie tabel 2.4 in de verschillenrapportage milieueffecten OTB-TB).

De gevolgen van het project voor geluidsbelasting en luchtkwaliteit zijn beschreven in hoofdstuk D. Over het algemeen neemt de geluidsbelasting af door de ombouw van de ringweg en verandert de luchtkwaliteit er niet of nauwelijks door.

Zienswijze: 83, 87, 90, 130, 156, 178, 183, 237

C 4.4 Insprekers denken dat de 'dynamo's', zoals het Martiniziekenhuis, het stationsgebied, de binnenstad, Europapark en UMCG slechter bereikbaar worden. Bij de gebiedsontwikkeling is hiermee onvoldoende rekening gehouden. Volgens een inspreker leiden de aansluitingen zoals opgenomen in het huidige plan tot filevorming, opstoppen en zoekverkeer, en daarmee tot een overbelasting van het stedelijke netwerk. Dit zet de bereikbaarheid van het UMCG nog verder onder druk.

Een belangrijke doelstelling van het project is het verbeteren van de bereikbaarheid van de stad en de belangrijke economische bestemmingen ('dynamo's'). Circa 80% van het verkeer dat gebruik maakt van de ring moet in de stad zijn. Juist daarom worden bij de aanpak van de ring een groot aantal knelpunten opgelost die nu de bereikbaarheid belemmeren. Daarbij gaat het naast het wegnemen van de twee grootste knelpunten (Julianaplein en Vrijheidsplein) ook om het maken van nieuwe, betere aansluitingen op de ringweg bij onder andere Corpus den Hoorn, Eemspoort/Driebond en de Europaweg. De aanpak van de knelpunten in combinatie met de nieuwe, verbeterde aansluitingen, leidt ertoe dat de bereikbaarheid van de dynamo's fors verbetert.

Naast deze algemene voordelen profiteren de dynamo's ook van specifieke maatregelen. Het Martiniziekenhuis wordt beter bereikbaar doordat het verkeer van en naar de westelijke ring niet meer via de botrotonde bij Corpus den Hoorn hoeft. De westkant van de binnenstad wordt beter bereikbaar doordat de route over de westelijke ringweg sneller wordt als gevolg van het aanpassen van het Vrijheidsplein en het opheffen van de gelijkvloerse kruising bij de Leonard Springerlaan. Het Stationsgebied wordt beter bereikbaar voor het verkeer vanuit het westen, want dat krijgt ter hoogte van het nieuwe Julianaplein weer een aansluiting richting centrum. Het Europapark blijft goed bereikbaar dankzij de aansluiting op de Europaweg (zie reactie C 4.21). Het UMCG profiteert van het splitsen van de verkeersstromen bij de aansluiting Europaweg. Het verkeer wordt gesplitst in een verkeersstroom naar de Europaweg en een verkeersstroom naar de Bornholmstraat en dat bevordert de bereikbaarheid.

Zienswijze 145

C 4.5 Inspreker meent dat in de Toelichting op het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) ten onrechte staat dat de Gasunie momenteel alleen ontsloten wordt via de botrotonde bij Corpus den Hoorn. In de huidige situatie is dit ook via

de Concourslaan geregeld. Ook is het onjuist dat een verandering van deze situatie buiten het plangebied van het project valt (zie OTB kaart 4). Inspreker stelt dat het plan de huidige ontsluiting wegneemt en dat dit goed moet worden gecompenseerd.

Het klopt dat dit in de Toelichting op het OTB onjuist is weergegeven. In het Tra-cébesluit is dit hersteld. Het wordt mogelijk om, net als nu, vanaf de Gasunie via de Concourslaan de westelijke ringweg en de Leonard Springerlaan te bereiken. Ook is en blijft de Gasunie via de botrotonde bij Corpus den Hoorn bereikbaar.

Zienswijze 171

C 4.6 Inspreker verwoordt de zorg van het bedrijfsleven over de ontsluiting van de wijk Corpus den Hoorn via de afrit Groningen-Zuid.

De capaciteit van de aansluiting Groningen-Zuid wordt vergroot door het verlengen van de opstelstroken op de Van Ketwich Verschuurlaan. Niet alleen het verkeer op de Van Ketwich Verschuurlaan profiteert hiervan. Ook stroomt het verkeer vanaf de A28 en de Laan Corpus den Hoorn hierdoor beter door.

Zienswijzen 81, 83, 101, 108, 111, 123, 125, 135, 141, 142, 149, 213, 215, 220, 221, 226, 228, 231, 232, 234, 236, 238, 239, 240, 247, 249, 252, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 290

C 4.7 Insprekers wijzen erop dat er meer verkeerslichten komen dan nu, vooral op en rond het Julianaplein. Daar moeten ze straks twee of drie verkeerslichten passeren. Daardoor zijn ze langer onderweg.

De verkeerslichten op het Julianaplein verdwijnen. Daardoor stroomt het verkeer hier straks veel beter door. Op de route vanaf Assen naar het centrum komt de automobilist straks inderdaad langs drie verkeerslichten. Deze zijn echter aan elkaar gekoppeld (groene golf). Op basis van verkeersonderzoek leidt dit naar verwachting tot een goede doorstroming. Reizigers zijn korter onderweg, doordat de files op de A28 verdwijnen.

Zienswijze 2

C 4.8 Inspreker vraagt hoe je vanuit Assen (A28) gemakkelijk en snel richting centrum en Hoofdstation komt.

Verkeer vanuit de A28 richting het centrum of het Hoofdstation kan het best gebruik maken van de nieuwe afrit bij de Vondellaan. Vervolgens kan het verkeer linksaf via de Brilleweg en het Emmaviaduct het centrum en het station bereiken.

Zienswijze 89, 93, 161, 229, 240

C 4.9 Insprekers maken zich zorgen over de bereikbaarheid van de Rivierenbuurt in de nieuwe situatie. Ze zullen meer kilometers moeten afleggen, onder andere door het wegvallen van de oostelijke bypass van het Julianaplein. Een inspreker vreest langer onderweg te zijn doordat het verkeer vanuit het zuiden langer moet wachten bij de gelijkvloerse kruising bij de Vondellaan.

De Rivierenbuurt blijft ten gevolge van het project op verschillende manieren bereikbaar. Hoewel het plan voor sommige wijkbewoners inderdaad een iets langere route met zich meebrengt, is men doorgaans sneller op de plaats van bestemming. Dat komt door de betere doorstroming op de A28 en de zuidelijke ringweg.

Een langere route is er alleen voor het verkeer van en naar het oosten. Verkeer naar het oosten dat nu nog gebruik maakt van de aansluiting bij de Hereweg, gaat in de nieuwe situatie via de Brilleweg naar de zuidelijke ringweg. Voor verkeer vanuit het oosten wordt de afrit vanaf de zuidelijke ringweg naar de Rivierenbuurt iets in noordelijke richting verschoven. Deze komt ter hoogte van de Rivierenhof uit op het Hoornsdiep. Het Hoornsdiep tussen de Rivierenhof en Maaslaan wordt een

tweerichtingenweg, zodat wijkbewoners vanaf de nieuwe afrit rechtsaf het Hoornse-diep op kunnen rijden om thuis te komen.

De Hereweg en de toe- en afritten rond het Parkwegviaduct blijven de belangrijkste ontsluitingsroutes van en naar de buurt. De Hereweg is via de nieuwe verbindingsweg tussen Hereweg en Julianaplein aangesloten op de ringweg. Door het project wordt het mogelijk – in tegenstelling tot in de huidige situatie – om vanaf alle hoofdrichtingen (Drachten/Assen/Hoogezand) naar het Parkweg-/Emmaviaduct te rijden.

Doordat door het project de files rond het Julianaplein worden opgelost, verbeterd niet alleen de doorstroming van doorgaand verkeer, maar ook de doorstroming van al het verkeer met een bestemming rond de zuidelijke ringweg.

Zienswijze 79

C 4.10 Inspreker vindt dat de bereikbaarheid van de Herewegbuurt zeer verslechtert door het verdwijnen van de op- en afritten en door de toename van het verkeer in de wijk.

De Herewegbuurt behoudt ook in de toekomst een goede aansluiting met de ringweg via de Hereweg. De huidige op- en afritten verdwijnen weliswaar, maar daar komt een nieuwe aansluiting voor in de plaats. De Hereweg is straks via de nieuwe verbindingsweg tussen de Hereweg en het Julianaplein verbonden met de A28 en de zuidelijke ringweg. De hoeveelheid autoverkeer door de Herewegbuurt neemt ten gevolge van het project af. Dit blijkt uit de Kaart verkeersintensiteiten. Alleen op de Waterloolaan wordt (in vergelijking met de referentiesituatie) een toename van verkeer verwacht. De belangrijkste ontsluiting van de Herewegbuurt is en blijft de Hereweg. Doordat de hoeveelheid verkeer op de Hereweg afneemt, kan het verkeer vanuit omliggende straten gemakkelijker op deze weg komen. Ook verkeer vanuit de Herewegbuurt profiteert van de verbeterde doorstroming rond het Julianaplein en op de zuidelijke ringweg.

Zienswijze 83, 91, 229, 246

C 4.11 Insprekers vragen om afstemming met de Gemeente Groningen over de verschillende verkeersplannen in de stad, vooral voor wijken als de Rivierenbuurt en de Herewegbuurt. Naast het plan voor de zuidelijke ringweg, dat gevolgen heeft voor de ontsluitingen via het Emmaviaduct, zijn er plannen voor de aanpak van het stationsgebied en het vernieuwen van het Herewegviaduct. Een inspreker vindt dat door het ontbreken van een integraal verkeersplan voor de stad Groningen de consequenties van het plan voor de Rivierenbuurt (Hoendiep, 'Emmaboulevard') onmogelijk te overzien zijn. Andere insprekers vrezen ook dat hun wijken slechter bereikbaar worden. De Herewegbuurt wordt door al deze plannen op vier plekken minder goed ontsloten. Ook wordt aandacht gevraagd voor de uitvoeringsperiode.

Met het oog op de samenhang tussen alle ontwikkelingen werken de Gemeente en de Provincie Groningen nauw samen. Niet alleen aan het project Aanpak Ring Zuid, maar ook aan het project Spoorzone en in het samenwerkingsverband Groningen Bereikbaar. Bij Groningen Bereikbaar zijn ook ProRail, de Provincie Drenthe, Rijkswaterstaat en Groninger werkgevers betrokken. De gevraagde integrale samenwerking is er op deze manier wel degelijk, in het bijzonder voor de uitvoeringsperiode van alle werkzaamheden. Behalve werkgevers zullen ook bewoners hier verder bij worden betrokken.

Het Herewegviaduct wordt waarschijnlijk pas na 2020 vervangen, als de ombouw van de ringweg klaar is. De planning van dit werk wordt nauw afgestemd op de overige werkzaamheden in het stationsgebied.

In het plan voor de zuidelijke ringweg blijft de ontsluiting van de Rivierenbuurt via de Hereweg en de Brailleweg/het Parkwegviaduct bestaan. De huidige directe

aansluiting op de Hereweg wordt vervangen door een nieuwe verbinding tussen de Hereweg en het Julianaplein.

Zienswijze 130, 180, 216

C 4.12 Insprekers maken zich zorgen over de (onderlinge) bereikbaarheid van de wijken De Wijert-Noord, Grunobuurt en de Rivierenbuurt.

Het onderlinge verkeer tussen de wijken bestaat voornamelijk uit fietsverkeer. Naast de bereikbaarheid voor de auto is daarom ook de bereikbaarheid voor de fiets bekeken.

De autoverbinding tussen de Grunobuurt en De Wijert loopt via de Parkweg – Parkwegviaduct – (Brailleweg –) Vondellaan of via Paterswoldseweg – Van Iddekingeweg. De fietsverbindingen tussen de Grunobuurt en de Rivierenbuurt veranderen niet door het project. Fietzers gaan via de Parkweg of de fietsbrug over het Noord-Willemskanaal.

Tot slot de verbindingen tussen de Rivierenbuurt en De Wijert. Automobilisten kunnen kiezen voor de route Parkwegviaduct – (Brailleweg) – Vondellaan of de route Hereweg – Verlengde Hereweg. Voor fietsers zijn er twee volwaardige routes: parallel aan het Noord-Willemskanaal – Vondellaan en Hereweg – Verlengde Hereweg. Beide routes worden beter en veiliger dan nu. Bij de Hereweg verdwijnen kruispunten met autoverkeer. Het fietspad langs de Brailleweg en het Noord-Willemskanaal wordt verbreed en overzichtelijker, wat vooral ook gunstig is voor de sociale veiligheid. Het nieuwe fietspad gaat ongelijkvloers onder de nieuwe toe- en afritten met de A28 door. Fietzers kunnen de ringweg eventueel ook oversteken via de nieuwe voetgangersbrug ter hoogte van De Papiermolen. Op die brug kunnen zij hun fiets aan de hand meenemen.

Zienswijze 202, 230

C 4.13 Inspreker verwacht dat het autoverkeer vanuit de wijken De Wijert en Helpman straks langere afstanden moet afleggen om bestemmingen in en buiten de stad te bereiken. Dit is het gevolg van het verdwijnen van de op- en afrit aan de Hereweg en de nieuwe stoplichten op de routes rond het Julianaplein.

Vanuit de wijken De Wijert en Helpman heeft het verkeer na de ombouw drie opties om op de zuidelijke ringweg (A7/N7) of de A28 te komen. Van west naar oost gezien:

1. via de bestaande aansluiting Groningen-Zuid;
2. via de nieuwe aansluiting Vondellaan;
3. via de nieuwe verbindingsweg tussen de Hereweg en het Julianaplein.

Bewoners van Helpman kunnen ook gebruik maken van de route naar het Europapark en de Europaweg (via de Helperzoomtunnel).

Welke route het kortste is, hangt af van het vertrekpunt en de plaats van bestemming. Bepaalde routes kunnen langer zijn dan in de huidige situatie, maar er zijn ook routes die door het plan korter worden.

De nieuwe verkeerslichten rond het Julianaplein maken de afstanden niet langer. Bovendien verdwijnen de huidige verkeerslichten op het Julianaplein. Doordat de doorstroming op de zuidelijke ringweg verbetert en de snelheid wordt verhoogd naar 80 km/uur, nemen de reistijden op de zuidelijke ringweg af. Ook autoverkeer van en naar de wijken De Wijert en Helpman heeft daar baat bij. Voor een groot deel van dit verkeer wordt het daardoor aantrekkelijk om de ringweg te nemen naar een bestemming elders in de stad of daarbuiten, en minder aantrekkelijk om wegen te kiezen die door woonwijken gaan.

Zienswijze 146

C 4.14 Inspreker stelt dat de bereikbaarheid van het winkelcentrum Helpman door het plan onder druk komt te staan. Hij vraagt of onderzocht is wat de functie is van winkelcentrum Helpman. Trekt dit ook bezoekers uit andere stadsdelen?

Voor het project Aanpak Ring Zuid is geen specifiek onderzoek gedaan naar de functie van het winkelcentrum Helpman voor bezoekers uit andere stadsdelen. Wel blijven het winkelcentrum en de (Verlengde) Hereweg gewoon bereikbaar voor bezoekers uit andere stadsdelen. In de nieuwe situatie is de Hereweg via de Van Iddekingeweg – Vondellaan of via de nieuwe verbindingsweg tussen de Hereweg en het Julianaplein aangesloten op de zuidelijke ringweg. Net als in de huidige situatie is de Hereweg via de Van Ketwich Verschuurlaan aangesloten op de A28. Bewoners uit de Oosterpoort en werknemers van het Europapark kunnen ook via de Helperzoomtunnel het winkelcentrum bereiken.

Zienswijze 27

C 4.15 Inspreker vraagt aandacht voor de bereikbaarheid van garagebedrijf Auto Traas aan de Beethovenlaan, zowel voor klanten als tankauto's (met gevaarlijke stoffen).

In het verkeersplan voor Helpman/Coendersborg is voor de Beethovenlaan eenrichtingsverkeer ingesteld. De bevoorrading van het garagebedrijf verloopt in de toekomst nog steeds via de Beethovenlaan. Dit verkeer gaat de straat in via de De Savornin Lohmanlaan en de straat uit via de Helper Brink. Op basis van deze zienswijze en gesprekken met het garagebedrijf is besloten dat in het eerste deel van de Beethovenlaan (tot de Schubertlaan) het tweerichtingsverkeer blijft gehandhaafd. Daarmee is de bereikbaarheid van garagebedrijf Traas voor zowel de tankauto's als de klanten gewaarborgd.

Zienswijze 280

C 4.16 Inspreker stelt dat hij na de ombouw langere afstanden moet afleggen om vanaf zijn huis bij zijn bedrijf (Verlengde Hereweg) te komen. Een complete woonwijk (Helpman) wordt van de ringweg afgesneden, terwijl de ring juist bedoeld zou moeten zijn als snelle ontsluiting van de woonwijken die hieraan liggen.

De Hereweg blijft verbonden met de zuidelijke ringweg, door de nieuwe verbindingsweg tussen de Hereweg en het Julianaplein. Vanuit Helpman kan het verkeer via de (Verlengde) Hereweg naar deze verbindingsweg rijden. Ook kan het verkeer uit Helpman gebruik maken van de nieuwe aansluiting op de zuidelijke ringweg bij de Vondellaan. Dat is vooral aantrekkelijk voor verkeer van en naar Helpman-West. Voor verkeer uit het oosten en uit Helpman-Oost, kan het aantrekkelijk zijn via de Helperzoomtunnel te rijden.

Zienswijze 124

C 4.17 Inspreker vindt dat het project voor de wijk Klein Martijn alleen maar nadelen heeft. De wijk wordt door de herinrichting van Helpman minder goed bereikbaar.

De routes van en naar de wijk Klein Martijn veranderen weliswaar als gevolg van het project, maar de wijk wordt er niet minder goed bereikbaar door. Door de ombouw van de zuidelijke ringweg is het verkeer met een herkomst of bestemming in Groningen-Zuid (waaronder Klein Martijn) sneller op zijn plek. Dat komt doordat knelpunten op de zuidelijke ringweg en bij het Julianaplein worden opgelost en het verkeer over de zuidelijke ringweg daardoor in de toekomst geen vertraging meer ondervindt. Het verhogen van de maximumsnelheid van 70 km/uur naar 80 km/uur draagt daar verder aan bij.

Voor Klein Martijn in het bijzonder zijn twee wijzigingen van belang. De directe aansluiting op de Hereweg wordt vervangen door de nieuwe verbindingsweg tussen de Hereweg en het Julianaplein. De Esperantokruising, die om veiligheidsredenen gaat sluiten, wordt vervangen door de Helperzoomtunnel.

Hieronder de belangrijkste routes voor bewoners van Klein Martijn op een rij. Van en naar de A28 blijft de belangrijkste route:

- aansluiting Groningen-zuid – Van Ketwich Verschuurlaan – Goeman Borgesi-uslaan/De Savornin Lohmanlaan – Helperzoom.
- Verkeer in westelijke richting kan kiezen voor de volgende routes:
- aansluiting Julianaplein – Verbindingsweg tussen Julianaplein en Hereweg – Waterloolaan – Helperzoom, of
- aansluiting Julianaplein – Vondellaan – Van Iddekingeweg – Verlengde Hereweg
- De Savornin Lohmanlaan/Goeman Borgesi-uslaan – Helperzoom.

Voor verkeer in oostelijke richting zijn de volgende routes mogelijk:

- Helperzoomtunnel – Duinkerkenstraat – Boumaboulevard – Europaweg, of
- Helperzoomtunnel – Duinkerkenstraat – Antwerpenweg – Bornholmstraat – Winschoterweg – Europaweg – A7.

Zienswijze 32, 88, 162, 196

C 4.18 Insprekers vragen aandacht voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de wijk de Oosterpoort. Het verplaatsen van de op- en afritten heeft tot gevolg dat het verkeer van en naar de wijk meer kilometers moet maken en/of langer onderweg is. Een goede verbinding met Helpman is van levensbelang voor de ondernemers in de wijk, die essentieel zijn voor de vitaliteit van de Oosterpoort. De spoorwegovergang moet open blijven of ondertunneld worden. Het verdwijnen van de oost-westverbinding voor fietsers is in tegenspraak met het bestemmingsplan. Een inspreker wijst erop dat de Griffeweg en de Boumaboulevard, de belangrijkste ontsluitingsroutes van de Oosterpoortwijk, (aanzienlijk) meer verkeer te verwerken krijgen dan in de huidige situatie.

De Oosterpoortwijk en ook de winkels aan de Meeuwerderweg blijven op verschillende manieren bereikbaar. Vanaf de zuidelijke ringweg kan het verkeer gebruik maken van de aansluitingen bij de Europaweg, en dan via de Griffeweg of de Boumaboulevard. In het Tracébesluit is een aanpassing opgenomen voor de Boumaboulevard. Ook het kruispunt Europaweg – Griffeweg wordt aangepakt.

Hoewel de Esperantospoorkruising om veiligheidsredenen wordt gesloten, blijft ook de verbinding met Helpman bestaan, dankzij de Helperzoomtunnel. Fietsers kunnen het spoor kruisen bij station Europapark. Het aanleggen van een fietsverbinding op de plek van de Esperantokruising is opgenomen als 'optimalisatie': deze wens kan worden meegenomen als de aanbesteding goedkoper uitvalt.

Een groot deel van de wijkbewoners moet inderdaad iets verder rijden om op de ringweg te komen, doordat de directe verbinding bij de Oosterpoort verdwijnt. Dit betekent echter niet automatisch dat men langer onderweg is. Het project zorgt namelijk voor een betere doorstroming en kortere reistijden op de zuidelijke ringweg. De files in de ochtend- en avondspits worden opgelost.

Zienswijze 256

C 4.19 Inspreker vindt dat de bereikbaarheid van de straat Winschoterdiep afneemt door het vervallen van de op- en afritten bij de Meeuwerderbaan (Oosterpoort).

Door het vervallen van de op- en afrit bij de Meeuwerderbaan neemt de rijafstand tussen het Winschoterdiep en de zuidelijke ringweg met enkele honderden meters

toe. In de toekomst is het Winschoterdiep te bereiken via de Europaweg en de Griffeweg, of via de Boumaboulevard en wijk De Meeuwen.

Zienswijzen 152, 171, 177

C 4.20 Insprekers stellen dat de kantoren in Europapark-noord, zoals Ordina en TKP, slechter bereikbaar worden door het verdwijnen van de afrit Oosterpoort. Alternatieve routes leiden langs knelpunten en zijn ondoorzichtig, onlogisch en onveilig. Er moet een inrichtingsplan komen om de bereikbaarheid van deze locatie te verbeteren.

Bedrijven zoals Ordina en TKP blijven in het plan goed bereikbaar. Het verkeer rijdt straks vanaf de Europaweg via de Boumaboulevard naar deze bedrijven. Het verkeer richting deze kantorenlocatie dat nu de afrit Oosterpoort gebruikt, moet straks dus inderdaad een stukje omrijden. Via duidelijke bewegwijzering blijft de kantorenlocatie goed vindbaar.

Het verkeer naar de kantorenlocatie heeft geen last meer van de files voor het Julianaplein en profiteert van de betere doorstroming op de ringweg. In zijn totaliteit is dit verkeer dus sneller op zijn bestemming.

Op basis van ingediende zienswijzen vinden gesprekken plaats met de betrokken bedrijven. Afgesproken is om een nadere uitwerking te maken van mogelijke optimalisatie van de bestaande route op het gebied van bereikbaarheid en veiligheid. Daarnaast wordt een variant uitgewerkt met een nieuwe aansluiting op Europaweg. Op basis van deze nadere uitwerking zal hierover een besluit worden genomen.

Zienswijze 177

C 4.21 Inspreker verwijst naar ingediende alternatieven voor de bereikbaarheid van de kantorenlocatie Europapark-noord, die door de projectorganisatie niet zijn overgenomen. Volgens de inspreker heeft de gemeente uitgesproken dat de alternatieve routes ten koste gaan van de exploitatie van locatie Europapark-zuid. Inspreker mist hierbij een cijfermatige onderbouwing van de additionele kosten of de gemiste opbrengsten bij uitvoering van deze alternatieven. Het is daarom dan ook niet mogelijk een redelijke afweging van de betrokken (financiële) belangen te maken.

Een en ander is inmiddels besproken met de betrokken bedrijven. Afgesproken is om een nadere uitwerking te maken van een mogelijke optimalisatie van de bestaande route op het gebied van bereikbaarheid en veiligheid. Daarnaast wordt een variant uitgewerkt met een nieuwe aansluiting op de Europaweg. Op basis van deze nadere uitwerking zal hierover een besluit worden genomen.

Zienswijze 10, 15, 45, 88, 129, 147, 148, 171, 175, 178, 198, 205, 241, 258

C 4.22 Insprekers pleiten ervoor dat de volledige aansluiting Europaplein in het plan moet worden opgenomen, onverkort en niet afhankelijk van marktaanbiedingen. Deze volledige aansluiting verbetert de bereikbaarheid van de wijken De Linie en de Oosterpoort, alle ondernemingen en scholen in het zuidoosten, de Bornholmstraat e.o., het Sontpleingebied, het UMCG, het Europapark en overige bestemmingen in de het zuidoosten van de stad. Bij een halve aansluiting blijft de bereikbaarheid voor alle ondernemers en scholen in Zuidoost onder de maat en komt er meer verkeer van en naar de binnenstad via de bedrijventerreinen, wat de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet niet ten goede komt. Insprekers vinden dat het Sontpleingebied, dat van grote waarde voor de stad is, er zonder volledige aansluiting op achteruitgaat, wat onacceptabel is. Een volledige aansluiting maakt het mogelijk dat bewoners van De Linie en de Oosterpoort het oosten van de stad sneller kunnen bereiken en kan ook de verkeersknelpunten oplossen bij de toerit vanaf de Europaweg naar de zuidelijke ringweg in

westelijke richting. De volledige aansluiting is van fundamenteel belang voor de bereikbaarheid van het UMCG, is nodig als de zuidelijke ringweg in westelijke richting door een calamiteit geblokkeerd is, verbetert de doorstroming op de zuidelijke ringweg en bij de aansluiting Westerbroek en zorgt voor eenduidige routes van en naar het UMCG, het Europapark en overige bestemmingen in het zuidoosten van de stad. Als de volledige aansluiting nu niet haalbaar is, moet de halve aansluiting zo worden uitgevoerd dat in de toekomst de hele aansluiting alsnog gerealiseerd kan worden.

In het Tracébesluit is bij het Europaplein een halve aansluiting opgenomen: een aansluiting op de ring voor het verkeer vanuit en naar het westen. Deze aansluiting heeft een verbinding met zowel de Europaweg als de Bornholmstraat. Daarmee worden twee grote verkeersstromen uit elkaar getrokken: het verkeer van en naar UMCG/Europapark en het verkeer van en naar de bedrijven rond Sontplein/Sontweg, zoals Ikea. Daardoor wordt het verkeer meer gelijkmatig verdeeld over deze twee grote aanvoerroutes naar de stad. Dat is gunstig voor de bereikbaarheid van dit deel van de stad. Voor het verkeer van en naar het oosten is geen directe aansluiting op de Europaweg en de Bornholmstraat in het plan opgenomen, omdat in die richting het aandeel van het verkeer aanzienlijk lager is en er goede alternatieve routes bestaan:

- via de oostelijke ringweg, afslag Rijksweg (N360), en dan via het Damsterdiep;
- via de oostelijke ringweg, afslag Driebond en dan over de nieuwe Sontbrug (aanleg gereed in 2015);
- via de oude A7, die aansluit op de Europaweg (in het Tracébesluit wordt de capaciteit van het knooppunt Westerbroek vergroot zodat de verkeersafwikkeling hier verbetert);
- via de afrit Driebond/Eemspoort en dan via de lage bruggen over het Winschoterdiep naar de Bornholmstraat.

De volledige aansluiting is voor het plan dus niet noodzakelijk, en is daarom – vanwege de extra kosten – niet in het plan opgenomen. Het is wel een uitdrukkelijke wens van de stuurgroep om een volledige en zo direct mogelijke aansluiting op de Europaweg te maken. Daarom is deze benoemd als een van de drie aanvullende wensen (optimalisaties). Die kunnen worden uitgevoerd als de aanbesteding goedkoper uitvalt. Overigens wordt de halve aansluiting zo uitgevoerd dat de realisatie van de volledige aansluiting in de toekomst mogelijk blijft.

De halve aansluiting biedt voldoende capaciteit voor de afwikkeling van de hoeveelheid verkeer op de Europaweg-zuid. Wel is een beperkte aanpassing nodig aan de rotondes bij de aansluiting Westerbroek en de weg naar die rotondes toe. Hier komen extra rijstroken.

Zienswijze 210, 218

C 4.23 Insprekers vrezen dat het plan leidt tot een ernstige verslechtering van de bereikbaarheid, de verkeersveiligheid en het leefklimaat in de gemeente Haren. Voorkomen moet worden dat vrachtverkeer en vervoerders van gevaarlijke stoffen de hoofdwegen gaan mijden en via de Harense dorpen gaan rijden.

In de huidige situatie kent de zuidelijke ringweg knelpunten, wat voor filevorming zorgt op de A28 richting het Julianaplein. Een deel van het verkeer zoekt alternatieve routes, zoals de parallelle route via de Rijksweg en de N860 (Dr. E.H. Ebelsweg). Dit zorgt voor overlast in Haren en Glimmen en komt de leefbaarheid niet ten goede.

Na de ombouw van de zuidelijke ringweg zijn de knelpunten zoals het Julianaplein opgelost en kan het verkeer weer goed doorrijden. Omdat verkeer altijd de snelste

route zoekt, zal er geen noodzaak meer zijn om alternatieve routes, zoals de Rijksstraatweg en N860, te zoeken. Verkeersberekeningen onderbouwen die verwachting. De berekeningen wijzen uit dat de Rijksstraatweg en de N860 na ombouw van de ringweg minder verkeer trekken. Ook de verdubbeling van de N33 tussen Assen en Veendam verlicht naar verwachting de verkeerdrukke in Glimmen en Haren en beperkt de overlast van vrachtverkeer hier. Die verdubbeling is eind 2014 of begin 2015 klaar.

Overigens kan de Gemeente Haren via haar verkeersbeleid zelf bepalen of vervoerders van gevaarlijke stoffen door de dorpen mogen rijden.

C 5 Openbaar vervoer

Zienswijze 51, 58, 68, 237, 238

C 5.1 Insprekers hebben vragen over het openbaar vervoer in relatie tot het project. Een inspreker vindt dat niet of onvoldoende onderbouwd wordt welke invloed het OV heeft op de plannen, een andere inspreker vraagt of de effecten van het busvervoer in het OTB-MER zijn opgenomen en in de uitwerking van de plannen zijn verwerkt. Wat is de situatie op de Brailleweg en hoe is de ontsluiting van openbaar vervoer voor de middelbare scholen in de Wijert geregeld? Verder wordt gevraagd langs welke routes het OV rijdt in de nieuwe situatie. Ook stelt een inspreker de vraag of het mogelijk is de schoolbussen voor leerlingen van Noorderpoort College, Harm Jan Zondagschool, Gomarus College uitsluitend via de Paterswoldseweg naar de Van Iddekingeweg en terug naar station te laten rijden. Tot slot merkt een inspreker op dat het verkeer veel hinder zal ondervinden van het OV dat langs de Vondellaan zal stoppen.

Het vaststellen van de routes van de (school)bussen is een verantwoordelijkheid van het OV-bureau Groningen-Drenthe. In het kader van de voorbereiding van het OTB-MER is daarom – in nauw overleg met het OV-bureau – gekeken naar de gevolgen van de plannen voor de busverbindingen. In het OTB-MER is rekening gehouden met de routes die nu en in de toekomst volgens het OV-bureau worden gebruikt. De gevolgen zijn daarmee beperkt. Alle busverbindingen blijven na de uitvoering van de plannen mogelijk. Dat geldt ook voor de busverbindingen in De Wijert. De route Vondellaan – Brailleweg – Hoofdstation blijft gehandhaafd. In het Inrichtingsplan voor de Vondellaan is rekening gehouden met de haltering van de bussen, zodat het overige verkeer daardoor niet wordt belemmerd.

In Helpman/Oosterpoortwijk is nu een verbinding over het spoor bij de Esperantospoorwegovergang. Deze spoorwegovergang gaat om veiligheidsredenen dicht. Daarvoor in de plaats komt de Helperzoomtunnel. Die tunnel zorgt voor het in stand houden van een oost-westverbinding over het spoor.

Zienswijze 51, 58, 196

C 5.2 Inspreker vraagt of er in de plannen rekening is gehouden met de nieuwe locatie en herinrichting van het busstation. Inspreker vraagt daarbij of de veiligheidsaspecten, zoals gescheiden fietspaden van autorijbanen, bushaltes etc, voldoende uitgewerkt zijn in de plannen voor de nieuwe situatie. Een inspreker doet de suggestie het Hoofdstation ondergronds te bouwen, zodat voetgangers en fietsers een betere verbinding krijgen tussen het centrum en de zuidelijke stadswijken.

Bij de aanpak van de zuidelijke ringweg is alleen rekening gehouden met plannen waarover definitief is besloten. Het plan voor het stationsgebied, met als onderdeel het verplaatsen van het busstation, is nog niet vastgesteld. In het plan voor het

stationsgebied wordt rekening gehouden met de plannen voor de zuidelijke ringweg. Bij het verder uitwerken en op elkaar afstemmen van beide plannen is het waarborgen van de veiligheid een van de belangrijkste punten. Zie voor meer informatie hoofdstuk G Veiligheid.

Zienswijze 176

C 5.3 Inspreker vindt dat de aantrekkelijkheid van Transferium Hoogkerk voor een groot deel vervalt omdat bussen in de nieuwe situatie langer onderweg zijn van het Transferium naar het Hoofdstation.

Dit is niet helemaal correct. Er wordt juist voor Aanpak Ring Zuid gewerkt aan een snelle hoogwaardige openbaarvervoerverbinding vanaf P+R Hoogkerk rechtstreeks naar het Centraal Station via een vrijliggende busbaan. Dit is een apart project, buiten de scope van het project Aanpak Ring Zuid. Dat project zal voor de uitvoering van het project Aanpak Ring Zuid gereed zijn.

Zienswijze 68

C 5.4 Inspreker vindt dat grote instanties als KPN, Belastingdienst, Martini Ziekenhuis, UMCG, Hanzehogeschool, RuG, Alfa college en Noorderpoort allen aan de rand van de stad dienen te komen. Het is dan voor bussen makkelijker om daar, via een ringweg, te komen dan door het centrum.

Al decennia lang wordt in de stad Groningen het beleid van de 'compacte stad' gevoerd. Dat betekent dat dit soort voorzieningen juist zo veel mogelijk rondom de kern van de stad worden geconcentreerd, in plaats van aan de rand van de stad. Dat is goed voor het milieu (minder vervoersbewegingen en verstoring van het buitengebied) en voor de economische ontwikkeling van de stad (door concentratie van voorzieningen versterken deze voorzieningen elkaar).

C 6 Hulpdiensten

Zienswijze 69, 79, 94, 124, 210, 240

C 6.1 Insprekers maken zich zorgen over de bereikbaarheid van stadswijken voor hulpdiensten. Ook maakt een inspreker zich zorgen over de bereikbaarheid van Haren voor hulpdiensten. Daarnaast vragen zij of de wettelijk verplichte aanrijdtijden van hulpdiensten tijdens de ombouw en in de nieuwe situatie behaald worden. Voorbeelden die genoemd worden zijn: Helpman, Klein Martijn, Gomarum College, Lekstraat en de omgeving rond het Julianaplein.

Alle buurten en wijken blijven steeds goed bereikbaar. Bij het maken van het plan zijn de hulpdiensten (politie, brandweer en ambulance) nauw betrokken geweest, via de Werkgroep Ontwerp en Veiligheid. Het complete plan voor de ombouw van de ringweg is in die werkgroep goedgekeurd. Dat wil zeggen dat de hele stad en Haren bereikbaar blijven voor politie, brandweer en ambulance, binnen de in de wet voorgeschreven aanrijdtijden.

Zienswijze 250

C 6.2 Inspreker vindt dat de verdiepte ligging en de ringweg slechter bereikbaar worden voor hulpverleningsdiensten. Dit komt volgens de inspreker door de extreme hellingen en hoogteverschillen t.o.v. de huidige situatie en het planten van struiken op de verdiepte ligging.

Speciaal in het kader van de veiligheid van het ontwerp is de Werkgroep Ontwerp en Veiligheid opgericht, waarin alle hulpdiensten zitting hadden, onder andere om de bereikbaarheid van de ringweg voor de hulpdiensten te garanderen. In deze

werkgroep is voor de verdiepte ligging een Veiligheidsplan opgesteld, dat als bijlage E bij de Toelichting van het Tracébesluit is gevoegd. In het plan zijn de noodzakelijke voorzieningen en maatregelen voor de verdiepte ligging bepaald, gebaseerd op eisen uit wet- en regelgeving en specifieke onderzoeken naar de veiligheid in de verdiepte ligging. Tevens is op basis van overleg met de hulpdiensten een calamiteitenoprit toegevoegd aan het Tracébesluit, ter hoogte van de Bornholmstraat aan de zuidzijde van de zuidelijke ringweg. Daarmee is de toegankelijkheid van de zuidelijke ringweg voor hulpdiensten in oostelijke richting gegarandeerd.

C 7 Fiets

Zienswijze 60, 66, 71, 83, 85, 91, 93, 96, 97, 99, 100, 106, 107, 108, 109, 125, 141, 142, 196, 202, 211, 228, 237, 238, 240, 242, 250, 253, 271, 279, 282

C 7.1 Insprekers vinden dat de situatie voor fietsers in het plan er sterk op achteruit gaat. Fietsroutes worden volgens de insprekers doorbroken, langer, moeilijker begaanbaar en onveiliger, zonder dat daaraan een belangenafweging ten grondslag ligt. Men vindt dat de noord-zuidverbinding verslechtert. Eén inspreker geeft aan dat de fietsverbinding tussen de Paterswoldseweg en de Hereweg langs de Zuiderbegraafplaats verdwijnt in de nieuwe situatie. Een andere inspreker vindt dat de fietsverbinding tussen de Rivierenbuurt naar het zuiden en westen van de stad verslechtert.

In het Milieueffectrapport (MER) is beschreven welke gevolgen het Tracébesluit heeft voor de fietsbereikbaarheid (hoofdstuk 2.4.5). Aan de oostkant en de westkant van het tracé verbetert de situatie voor fietsers doordat verbindingen directer worden of doordat fietsers minder kruisingen hoeven te passeren. Ter hoogte van de verdiepte ligging verbetert de situatie door de aanleg van fietsverbindingen op de deksels. Tussen het Julianaplein en de Hereweg verandert de situatie op een aantal punten. Hier wordt de fietstunnel bij De Papiermolen vervangen door een voetgangersbrug, waar de fiets aan de hand meegenomen kan worden. De fietsverbinding van de Vondellaan met het Hoornsdiep verdwijnt. Verder naar het oosten verdwijnt met het sluiten van de spoorwegovergang bij de Esperantostraat de fietsverbinding tussen de Hereweg en de Oosterpoort.

Wat staat daar tegenover? Om te beginnen wordt het fietspad langs de Brailleweg verbeterd. Dit wordt breder en comfortabeler. Zonder een verkeerslicht of een kruispunt tegen te komen, kunnen fietsers hier van De Wijert tot aan de Parkweg rijden, en vice versa.

Het fietspad langs de oostkant van de Hereweg wordt ook comfortabeler en veiliger. Hier verdwijnen de verkeerslichten bij de op- en afrit van de zuidelijke ringweg, omdat die op- en afrit verdwijnen. Aan de westkant van de Hereweg verdwijnt ook een verkeerslicht: bij de afrit van de zuidelijke ringweg, aan de kant van De Papiermolen. Alleen het verkeerslicht ten noorden van de ringweg blijft bestaan. Hier moeten fietsers de nieuwe verbindingsweg tussen de Hereweg en de Brailleweg oversteken.

Fietsers kunnen het spoor kruisen via de tunnel bij het station Europapark of bij het Herewegviaduct. Wat verder naar het zuiden ook via de nieuwe Helperzoomtunnel. De stuurgroep Aanpak Ring Zuid vindt dit een acceptabele situatie, maar geen optimale. De stuurgroep wil graag ook een tunnel voor fietsers en voetgangers op de plek van de huidige Esperantokruising. Dit past echter niet in het beschikbare budget. Deze tunnel zal als wens (optimalisatie) worden voorgelegd aan de aannemer die de ombouw van de ringweg gaat realiseren. Bij een financiële meevaller kan er dan toch een fietstunnel komen.

Zienswijze 45,69, 88, 297

C 7.2 Insprekers geven aan dat de situatie voor fietsers verbetert. Insprekers zijn blij met de realisatie van de nieuwe fietsroute langs de Europaweg. Men vindt het een grote verbetering dat de fietsverbinding Braillelaan – Vondellaan verdiept wordt aangelegd. Eén inspreker geeft aan dat er een veiligere route gerealiseerd wordt voor fietsers die naar bedrijven als Menzis en Ziggo gaan. Een andere inspreker vindt dat de kruising bij de Hereweg met de zuidelijke ringweg sterk zal verbeteren voor fietsverkeer, omdat de huidige op- en afritten verdwijnen en daarmee ook de stoplichten.

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

Zienswijze 106

C 7.3 Inspreker is van mening dat de beoordeling van het fietsnetwerk in het Milieueffectrapport (MER) plaatsvindt op basis van kwalitatieve subcriteria (omrijafstand en kwaliteit fietsverbindingen) en dat dit gemakkelijk leidt tot een subjectieve en discutabele invulling. Zo worden de noord-zuid fietsroutes Vondellaan-Hoornsediep OZ en Merwedestraat-Papiermolen in het MER niet gescoord op het criterium kwaliteit fietsverbinding, omdat deze routes verdwijnen. Dit leidt tot onderwaardering van de huidige noord-zuidroutes in dit gebied en bevordert het predicaat acceptabel voor dit gebied. Daarnaast vindt de inspreker dat de noord-zuid fietsroute langs de Hereweg wordt overgewaardeerd, omdat niet staat vermeld dat er verkeerslichten bij de aansluiting van de nieuwe verbindingsweg komen en wellicht ook bij de aansluiting van de Waterloolaan. Tot slot noemt hij de beoordeling van het vervangen van de onderdoorgang tussen de Rivierenbuurt en De Papiermolen als een geringe verslechtering subjectief en geringschattend, omdat het gaat om een serieuze verslechtering.

De scores in het MER zijn tot stand gekomen op basis van een zogenaamde expertbeoordeling. Experts hebben geprobeerd een zo goed en neutraal mogelijke beoordeling te geven van de veranderingen in het fietsnetwerk als gevolg van het Tracébesluit. Experts van overheid en ingenieurbureaus hebben daarbij geprobeerd een zo goed en neutraal mogelijk beeld te geven van de veranderingen in het fietsnetwerk als gevolg van het Tracébesluit.

De noord-zuid fietsroutes Vondellaan – Hoornsediep OZ en Merwedestraat – Papiermolen worden in het MER in de plansituatie inderdaad niet gescoord op het criterium 'kwaliteit fietsverbinding'. Deze verbinding bestaat dan immers niet meer en is daardoor niet op het criterium kwaliteit (oversteekbaarheid, kwaliteit wegdek, etc) te beoordelen. Dit neemt niet weg dat door het verdwijnen van deze verbindingen de huidige fietsroutes in het bestaande fietsnetwerk worden onderbroken. Fietsers tussen De Wijert en delen van de Rivierenbuurt/Stationsgebied moeten daardoor tot enkele honderden meters omrijden. Dit wordt in de MER duidelijk als 'negatief' beoordeeld. Het predicaat 'acceptabel' is in het MER niet te vinden.

Om dit negatieve effect enigszins te compenseren, is in het Tracébesluit een zoekgebied aangegeven voor een voetgangersbrug die ook toegankelijk is voor mensen die met de fiets aan de hand willen oversteken. Voor de Hereweg zijn de toekomstige fietsroutes beoordeeld ten opzichte van de huidige situatie. Het aantal verkeerslichten op de Hereweg (ter hoogte van de huidige aansluiting) zal door het plan afnemen en dus zijn er minder verkeerslichten voor fietsers. Het klopt dat de aansluiting nieuwe verbindingsweg – Hereweg met een verkeerslicht zal worden geregeld, maar dat verschilt niet met de huidige situatie. Zie hiervoor ook het antwoord bij reactie C.7.1.

Zienswijze 279

C 7.4 Inspreker vindt dat de volgende eisen in acht genomen moeten worden voor fietsroutes:

- A. Ongelijkvloerse kruisingen.**
- B. Fietspaden voldoende breed.**
- C. Bochtstralen voldoende groot.**
- D. Een vlak wegdek zonder hobbels en kuilen.**

Volgens de inspreker dienen deze maatregelen in acht genomen te worden bij: Laan Corpus den Hoorn, de Paterswoldseweg, de Europaweg en de Bornholmstraat.

Bij de uitwerking van het ontwerp voor de zuidelijke ringweg en de inrichtingsplannen is rekening gehouden met al het verkeer; ook voetganger en fietsers. Daarbij gelden vaste uitgangspunten voor de minimale breedte van paden en de kwaliteit van het wegdek. Een ander uitgangspunt is dat nieuwe delen van fiets- of wandelpaden zo goed mogelijk aansluiten op bestaande verbindingen. Die uitgangspunten gelden uiteraard ook voor Corpus den Hoorn, de Paterswoldseweg, de Europaweg en de Bornholmstraat.

Zienswijze 279

C 7.5 Inspreker vindt dat het fietspad van de Laan van de Vrijheid via het Vrijheidsplein naar de Leonard Springerlaan moet worden verbeterd tot een comfortabele fietsroute. Hij doet de volgende suggesties:

- 1. Bij de aansluiting van het fietspad op de Expositielaan geen onnodige bochten en voorrang voor de fietsers op het autoverkeer vanuit de Expositielaan.**
- 2. Rechte oversteek over de Leonard Springerlaan.**
- 3. Goede aansluiting op de Concourslaan.**
- 4. Ongelijkvloerse kruisingen Leonard Springerlaan en Concourslaan óf fietsvriendelijke VRI met korte wachttijden voor fietsers.**

Dit fietspad wordt een stuk veiliger. Het gaat in de toekomst onder de drukke rijbaan voor het motorverkeer door. Het fietspad krijgt verkeerslichten met een 'middeneiland' bij de kruising met de Leonard Springerlaan. Daardoor kunnen fietsers deze straat in twee etappes oversteken. Ze kunnen hier ook veilig afslaan naar de Concourslaan. Daarbij rijden zij onder de westelijke ringweg door, die iets wordt verhoogd. Het huidige tunneltje onder de westelijke ringweg verdwijnt. In dit tunneltje kunnen fietsers hun fiets alleen aan de hand meenemen.

De Expositielaan wordt in de toekomst alleen nog door bezoekers van het Mercure Hotel gebruikt en wordt daardoor veel minder druk. Het fietspad kruist deze straat haaks. Daarbij krijgen de fietsers voorrang.

Zienswijze 17, 58, 68, 69, 71, 93, 130, 141, 238, 241, 266

C 7.6 Een inspreker vindt dat de fietsbrug over het Noord-Willemskanaal nabij het Julianaplein moet blijven bestaan. Andere insprekers vragen of het in de nieuwe situatie mogelijk is om met de fiets vanaf het Noord-Willemskanaal onder het Julianaplein naar de Vondellaan en de Rivierenbuurt te fietsen en of de fietsbrug bij de Maaslaan richting het kanaal gehandhaafd blijft. Ook vinden Insprekers de gelijkvloerse fietskruising bij de Vondellaan te gevaarlijk. Men stelt voor om in verband met de veiligheid van o.a. de fietsende leerlingen van het Gomarusscollege een fietstunnel aan te leggen in plaats van een gelijkvloerse kruising.

De fietsbrug blijft over het Noord-Willemskanaal liggen, of hooguit enkele tientallen meters naar het noorden. Aan de oostzijde van het kanaal sluit deze brug aan op de noord-zuidfietsroute tussen de Vondellaan en de Brailleweg.

De fiets- en wandelroute tussen de Vondellaan en de Brailleweg was in het Ontwerp-Tracébesluit nog gelijkvloers, met kruisingen met verkeerslichten bij de op- en afrit van de A28. Dat is veranderd in het Tracébesluit, naar aanleiding van gesprekken hierover met bewoners en scholen. Het fietspad zal verdiept worden aangelegd, onder de op- en afrit door. Met het oog op de sociale veiligheid komt er extra aandacht voor verlichting en zichtbaarheid vanaf de weg. Behalve fietsers en voetgangers heeft ook het gemotoriseerde verkeer hier baat bij: dat hoeft niet te wachten voor het langzame verkeer, wat goed is voor de doorstroming.

Fietsers vanaf de route Vondellaan/Brailleweg kunnen bij de kruising met de verbindingsweg naast de Maaslaan oversteken naar de Rivierenbuurt. Dit kruispunt heeft verkeerslichten, zodat hier veilig kan worden overgestoken. Zie ook hoofdstuk Veiligheid bij reactie G 2.2.

Zienswijze 173

C 7.7 Inspreker vraagt aandacht voor de inpassing van het fietspad langs het terrein van roeivereniging Gyas. Doortrekken van dit fietspad onder de ringweg door voorkomt dat inpassing bij het voorterrein van Gyas nodig is.

De genoemde fietsverbinding blijft in het Tracébesluit bestaan. Hierbij is geen aanpassing nabij het terrein van de roeivereniging noodzakelijk.

Zienswijze 106

C 7.8 Inspreker stelt voor om een fietsroute zonder verkeerslichten te creëren bij de kruising van de zuidelijke ringweg tussen de Hereweg en het Noord-Willemskanaal.

Tussen de Hereweg en het Noord-Willemskanaal blijft een oost-west fietsroute bestaan. Ter hoogte van het Parcival College sluit het tweerichtingen-fietspad aan op de Maaslaan. Net als in de huidige situatie, rijden fietsers op de Maaslaan op de rijbaan. Aan de beide zijden van de fietsverbinding wordt de oversteek met verkeerslichten geregeld, zowel bij de kruising met de Hereweg als bij de kruising met de Brailleweg. Na de verkeerslichten sluit het fietsverkeer bij de Brailleweg aan op de noord-zuid fietsverbinding aan de oostzijde van het Noord-Willemskanaal. Een tunnel op deze plek is vanwege de beschikbare ruimte niet haalbaar en de verkeerslichten zijn nodig voor een veilige scheiding van de verkeersstromen hier.

Zienswijze 229

C 7.9 Inspreker vindt dat de fietsroute over de Parkweg richting Stadspark niet meer mogelijk is in de nieuwe situatie vanwege de toename van het aantal voertuigen op dit traject, het verlagen van het Emmaviaduct en het plaatsen van een geluidswand. Volgens de inspreker is het onmogelijk om als fietser via de westkant van de Rivierenbuurt de westelijke stadsdelen veilig te bereiken.

De genoemde fietsverbinding blijft gewoon bestaan. Aan de inrichting van de Parkweg verandert niets. Het wordt hier ook nauwelijks drukker. Het Emmaviaduct wordt niet verlaagd bij de ombouw van de zuidelijke ringweg. Er komen geen geluidsschermen langs de Parkweg. Wel langs de Brailleweg, maar die vormen geen obstakel voor fietsers. Vanuit de Rivierenbuurt is de overkant van het Noord-Willemskanaal in de toekomst zowel via de Parkweg als via de fietsbrug te bereiken. Die fietsbrug blijft op dezelfde plaats liggen, of hooguit enkele tientallen meters verder naar het noorden. Dat hangt af van de precieze vormgeving van de nieuwe brug van de zuidelijke ringweg over het Noord-Willemskanaal. Die wordt hoger en breder dan de huidige brug, waardoor de fietsbrug misschien iets moet opschuiven.

Zienswijze 9, 71, 91, 96, 106, 130, 141, 196, 197, 236, 240, 279

C 7.10 Insprekers zijn het niet eens met het verdwijnen van de fietstunnel tussen de Maaslaan en De Papiermolen. Een voetgangersbrug is volgens de insprekers geen volwaardige vervanging voor de fietstunnel. Fietzers zullen met de fiets aan de hand de voetgangersbrug moeten oversteken. Een inspreker merkt op dat het onmogelijk is om de voetgangersbrug over te steken met een fietskar of bakfiets. Men vindt dat de voetgangersbrug zal leiden tot onveilige situaties en vertragingen, waardoor fietsers naar andere fietsroutes zullen uitwijken.

De fietstunnel kan hier helaas niet blijven liggen omdat de ringweg hier wordt verlaagd. De tunnel zou daardoor verdiept moeten worden aangelegd, maar daar is geen ruimte voor. Door gebrek aan ruimte is ook een fietsbrug over de ringweg hier niet goed in te passen. De hellingen zouden daarvoor te steil worden. Daarom is alleen een voetgangersbrug mogelijk op deze plaats. Ook fietsers kunnen daar gebruik van maken, met hun fiets aan de hand. Maar dat is inderdaad geen oplossing voor bakfietsen of fietskarren. De berijders daarvan zullen moeten omrijden, via de Hereweg of de Brailleweg. De exacte plaats van de voetgangersbrug is overigens nog niet bekend, zie ook reactie B 2.45.

Zienswijze 229

C 7.11 Inspreker vraagt of het wenselijk is om een fietstunnel te realiseren vanuit de Rivierenbuurt richting het stationsgebied.

De aanleg van zo'n tunnel behoort niet bij de ombouw van de zuidelijke ringweg. De Gemeente Groningen onderzoekt samen met ProRail en de Provincie Groningen wel naar de mogelijkheid een fietstunnel aan te leggen onder het Hoofdstation door, zodat er een extra verbinding ontstaat tussen de zuidelijke stadswijken en de binnenstad. Het resultaat van dat onderzoek is nog niet bekend.

Zienswijze 229

C 7.12 Inspreker vraagt welke consequenties er zijn voor de toegankelijkheid voor fietsers van de oostzijde van de Rivierenbuurt vanwege het vervallen van de op- en afritten bij de Hereweg.

Het verdwijnen van deze op- en afritten verandert weinig aan de toegankelijkheid van de Rivierenbuurt voor fietsers vanaf de oostzijde. Wel rijdt er wat minder auto-verkeer door de Rivierenbuurt. En voor fietsers die van Helpman naar de binnenstad rijden, verdwijnen de verkeerslichten bij de ringweg. In die zin wordt de Rivierenbuurt iets beter toegankelijk voor fietsers.

Zienswijze 279

C 7.13 Inspreker stelt voor om een fietstunnel aan te leggen onder de Hereweg naast de verbindingsweg van de Maaslaan.

De oost-west fietsroute ten noorden van de zuidelijke ringweg wordt in het Tra-cébesluit geregeld met verkeerslichten. Fietzers kunnen zo veilig de Hereweg oversteken en ook eenvoudig linksaf slaan, naar de binnenstad. Een fietstunnel is hier niet wenselijk. Zo'n tunnel past niet binnen het afgesproken budget en heeft consequenties voor de inpassing en beleving van het Zuiderplantsoen. Dat gaat ten koste van het Sterrebos en maakt het ook moeilijk om linksaf te slaan, naar de binnenstad.

Zienswijze 15, 16, 21, 25, 29, 33, 34, 35, 39, 40, 41, 42, 48, 52, 59, 62, 74, 75, 79, 88, 100, 106, 109, 110, 162, 169, 171, 189, 197, 200, 209, 241, 244, 254, 262, 265, 266, 267, 268, 297

C 7.14 Insprekers vinden de Esperantotunnel voor fietsers van essentieel belang. Een aantal insprekers is van mening dat een

fiets/voetgangerstunnel op de plaats van de Esperanto-spoorwegovergang geen optimalisatie moet zijn, maar een essentieel onderdeel moet uitmaken van het plan (OTB). Men vindt dat deze tunnel een noodzakelijke schakel in de oost/west verbinding vormt voor voetgangers en fietsers tussen Oosterpoort en Herewegwijk.

De plannen voor de ringweg en de omgeving moeten passen binnen het beschikbare budget. De Esperantotunnel voor fietsers is vanuit het project niet strikt noodzakelijk en past niet in de begroting. Omdat het wel een uitdrukkelijke wens is om deze verbinding te realiseren, is deze benoemd als een van de drie aanvullende wensen (optimalisaties), die wellicht uitgevoerd kunnen worden als de aanbesteding goedkoper uitvalt.

Zienswijze 10, 124

C 7.15 Meerdere insprekers merken op dat fietsers die gebruik maken van de fietstunnel bij station Europapark in de nieuwe situatie de oprit van de Helperzoomtunnel moeten kruisen. Men denkt dat dit een gevaarlijke situatie oplevert, vooral in de ochtend- en avondspits. De vraagt daarbij is of is nagedacht over de mogelijkheid deze verkeersstromen – fietsers naar het noorden en auto's door de Helperzoomtunnel – te scheiden.

In het plan voor de Helperzoomtunnel is een oplossing uitgewerkt die zorgt voor een veilige afwikkeling van het fiets- en autoverkeer op deze kruising. Het ontwerp voor deze kruising is te vinden in de Ruimtelijke Onderbouwing van de ontwerp-omgevingsvergunningen voor de Helperzoomtunnel. In bijlage 2 is hiervan een detailtekening te zien.

Buiten de scope van dit project vindt momenteel een studie plaats naar een ingrijpende verbetering van de fietsroute tussen Haren en Groningen. Het idee daarbij is om langs de Helperzoom een vrijliggend fietspad aan te leggen, met tweerichtingsverkeer voor fietsers. Deze studie is nog niet afgerond. Er zal op een later moment over worden besloten. Dat is naar verwachting wel ruimschoots op tijd om het plan voor de aansluiting van de Helperzoomtunnel op de Helperzoom aan te passen.

Zienswijze 52

C 7.16 Inspreker vindt het niet terecht dat de Euvelgunnerweg (Hunzezone) in de weergave van het fietsnetwerk (blad H5) wordt weggelaten.

De ombouw van de zuidelijke ringweg heeft geen gevolgen voor deze fietsverbinding. De fietsroute verandert niet en is daarom niet in de weergave van het fietsnetwerk aangegeven.

Zienswijze 279

C 7.17 Inspreker stelt voor om het tweerichtingsfietspad aan de noordzijde van de Kielerbocht in westelijke richting (tot onder het viaduct) door te trekken tot aan de Osloweg. De inspreker wil hier graag een fietsoversteekplaats die aansluit op het fietspad langs de Osloweg, zodat fietsers van de Osloweg naar de Kielerbocht alleen nog maar de Osloweg over hoeven te steken. Een andere wens is een tunnel bij de Kielerbocht met een tweerichtingsfietspad.

In het Tracébesluit is een tweerichtingsfietspad aan de zuid-westzijde van de rotonde Gotenburgweg – Kielerbocht opgenomen. Dit fietspad sluit ten zuiden van de Kielerbocht aan op het aanwezige tweerichtingsfietspad. Hiermee vervallen twee fietsoversteekbewegingen over de noord-oostzijde van deze rotonde. Dit verbetert de verkeersveiligheid voor het langzame verkeer.

Ter plaatse van de toe- en afrit kruist het fietsverkeer in twee richtingen het autoverkeer. Het zicht is hier goed en de snelheid van het autoverkeer is laag. Een fiets-

tunnel is daarom niet noodzakelijk. Het is een kostbare ingreep en bovendien vanuit het oogpunt van sociale veiligheid op een bedrijventerrein niet wenselijk.

Zienswijze 261

C 7.18 Inspreker pleit voor een wandel-/fietspad westelijk van de westelijke ringweg, tussen de Leonard Springerlaan en de Concourslaan. Deze moet aansluiten op de 'slingeroute' tussen de meubelboulevard, Kinderboerderij Stadspark en de Concourslaan. Hiermee ontstaat een fiets-/wandelroute voor buurtbewoners (vooral ouderen).

Het aanleggen van een wandel-/fietspad op deze locatie valt buiten de reikwijdte van dit project.

C 8

Voetgangers

Zienswijze 13, 253

C 8.1 Inspreker vraagt hoe de bereikbaarheid van voetgangers in de nieuwe situatie op peil wordt gehouden. Een andere inspreker stelt voor om meer voetpaden aan te leggen omdat het gebruik van auto's duurder is.

Bij de plannen voor de ombouw van de zuidelijke ringweg is ook gekeken naar de belangen van voetgangers. Een voorbeeld is de 5 meter brede route voor langzaam verkeer tussen de Vondellaan en de Parkweg. Een ander voorbeeld is de voetgangersbrug over de zuidelijke ringweg ter hoogte van het Parcival College en De Papiermolen. Maar de grootste winst voor voetgangers is te vinden in het nieuwe openbare gebied bovenop de verdiepte ligging. Hier komt het nieuwe Zuiderplantsoen, waar voetgangers en fietsers alle ruimte krijgen.

Zienswijze 83, 107, 108, 125, 142, 202, 237, 240, 242, 271

C 8.2 Insprekers vinden dat wandelroutes langer, moeilijk begaanbaar en onveiliger worden, zonder dat daaraan een belangafweging ten grondslag ligt. Zij geven als voorbeeld aan dat wandelroutes langs de Parkweg, Coendersborg en Helpman langer worden of komen te vervallen.

Op de genoemde plaatsen verandert er niet of nauwelijks iets aan de bestaande voetgangersverbindingen. Wel komt de spoorwegovergang bij de Esperantostraat te vervallen, omdat hier meer treinen gaan rijden. Voor voetgangers komt er een extra, nieuwe verbinding tussen Helpman en het Europapark, via de Helperzoomtunnel. Die komt in het verlengde van de Helper Brink. En wellicht komt er een tunnel voor voetgangers en fietsers op de plaats van de huidige spoorwegovergang bij de Esperantostraat. Zie hiervoor ook reactie C 7.14.

Zienswijze 51, 58, 87, 90

C 8.3 Insprekers maken zich zorgen over het voetpad naast de Brailleweg. Een aantal insprekers vraagt of het voetpad breed genoeg wordt om twee rollators elkaar veilig te laten passeren. Een andere inspreker vraagt of in het ontwerp rekening is gehouden met de veiligheid van voetgangers, met name scholieren.

Hier komt een 5 meter breed pad voor voetgangers en fietsers. Zie ook reactie G 2.4.

Zienswijze 61, 127

C 8.4 Inspreker vindt dat het voetpad achter de Multatulistraat verwijderd moet worden, zodat daar meer bomen geplaatst kunnen worden voor een mooiere omgeving. Een andere inspreker vraagt waar dit wandelpad komt.

Inspreker vreest dat in het kader van de inpassing van het wandelpad privégrond wordt onteigend.

Dit voetpad blijft gewoon liggen. Dat is besproken met de betrokken bewoners. Het voetpad zal goed in de omgeving worden ingepast, in nader overleg met de bewoners.

Zienswijze 58

C 8.5 Insprekers zien graag een gedetailleerde uitwerking van het voetpad vanaf het Gomarus College over de ringweg via het Zuiderplantsoen. Volgens de insprekers is uit de tekeningen nu niet duidelijk op te maken waar het voetpad start en wat de hellingshoek is.

De voetgangersroute vanaf het Gomarus College loopt over de Papiermolenlaan en die situatie verandert niet door de plannen. Voetgangers kunnen bij de Hereweg de weg oversteken richting het nieuwe Zuiderplantsoen. De nieuwe wandelroutes door het park zijn in hoofdlijnen aangegeven. Nadere detaillering volgt bij de verdere uitwerking van het inrichtingsplan voor het Zuiderplantsoen.

Zienswijze 76

C 8.65 Inspreker vraagt of in strenge winters de oude schaatsroutes in en rond de stad Groningen blijven bestaan.

Het plan voor de ombouw van de zuidelijke ringweg heeft geen gevolgen voor schaatsroutes.

Zienswijze 106

C 8.67 Inspreker vindt dat langzame verkeersdeelnemers, zoals personen met scootmobielen, wandelwagens en rollators, in de OTB/MER-documenten stelselmatig buiten beschouwing worden gelaten.

Mensen met scootmobielen, wandelwagens of rollators kunnen gebruik maken van de gewone wandel- en fietsroutes. Een uitzondering is de voetgangersbrug over de zuidelijke ringweg, ter hoogte van De Papiermolen en het Parcival College. Die is daar niet geschikt voor.

Thema D: Geluid en lucht

- D 1 Wetgeving en normen geluid
- D 2 Akoestisch onderzoek
- D 3 Geluidsmaatregelen
- D 4 Wetgeving en normen lucht
- D 5 Onderzoek luchtkwaliteit
- D 6 Maatregelen luchtkwaliteit
- D 7 Meten geluid en lucht
- D 8 Gezondheid

D 1 Wetgeving en normen geluid

Inleiding: twee wetten voor twee soorten wegen

Bij de ombouw van de zuidelijke ringweg zijn twee wetten van belang: de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder. De Wet milieubeheer (hoofdstuk 11) geldt sinds 1 juli 2012 voor het hoofdwegennet (rijkswegen). Voor het onderliggende wegennet (alle overige wegen) geldt de Wet geluidhinder. Met andere woorden: voor de provinciale en gemeentelijke wegen.

Wet milieubeheer (hoofdwegennet)

Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is ook bekend onder de naam SWUNG. Dat is de afkorting van Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid. De kern van SWUNG is dat deze wet inwoners beschermt tegen:

- *de geluidgevolgen van de aanpassing van rijkswegen;*
- *geleidelijke toenames van geluidsbelasting, bijvoorbeeld door een geleidelijke toename van verkeer.*

Dat laatste is anders dan de 'oude' wetgeving. Daarin werden alleen maatregelen genomen bij aanpassing van rijkswegen.

De Wet milieubeheer kent zogenaamde geluidsproductieplafonds (GPP's). Een GPP is de maximaal toegestane hoeveelheid geluid. Dit wordt berekend voor zogenaamde 'referentiepunten' langs de rijkswegen. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 meter afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van de weg. Deze referentiepunten liggen in een keten langs alle rijkswegen, aan beide zijden van de weg. De denkbeeldige punten van de GPP's ligt op 4 meter boven lokaal maaiveld. Bij de wijziging van bestaand hoofdwegennet, zoals de zuidelijke ringweg, wordt gekeken of als gevolg van het project de geldende geluidsproductieplafonds worden overschreden. Wanneer dit het geval is, moet voor die locaties een gedetailleerd akoestisch onderzoek (geluidsonderzoek) worden uitgevoerd voor adressen in de buurt. Daarin wordt gekeken naar de geluidsbelasting op de gevel van zogenaamde geluidsgevoelige bestemmingen. Dat zijn onder meer woningen, ziekenhuizen en scholen. Zo nodig worden op basis van dit onderzoek beschermende maatregelen genomen, zoals het aanleggen van stil asfalt en/of het plaatsen van geluidsschermen.

Ook bij geleidelijke toenames van verkeer moet wegbeheerder Rijkswaterstaat bepalen of maatregelen nodig zijn. Rijkswaterstaat moet jaarlijks bekijken of de maximaal toegestane hoeveelheid geluid van een geluidsproductieplafond wordt overschreden. Als dit het geval is, moet Rijkswaterstaat maatregelen nemen. Bijvoorbeeld door stiller asfalt aan te leggen en/of geluidsschermen te plaatsen of te verhogen. Van het nemen van die maatregelen kan alleen worden afgeweken als de kosten ervan onevenredig hoog zijn, of als de maatregelen onuitvoerbaar zijn.

Wet geluidhinder (onderliggend wegennet)

De Wet geluidhinder kent geen geluidsproductieplafonds. In deze wet staan normen waar de geluidsbelasting van een woning of andere geluidsgevoelige bestemmingen bij het aanleggen of wijzigen van een weg, in beginsel niet boven mag komen. Deze wet regelt dus alleen de geluidbescherming bij de aanleg van nieuwe wegen of de reconstructie van bestaande gemeentelijke of provinciale wegen. De wet beschermt inwoners niet tegen geleidelijke toenames die het gevolg zijn van de groei van het motorverkeer.

Overschrijding toetswaarde

Beide wetten kennen een ondergrens ('toetswaarde'), een tussengebied en een bovengrens.

Bij een aanpassing van een weg, zoals de zuidelijke ringweg, wordt er naar gestreefd de geluidsbelasting op geluidsgevoelige bestemmingen (adressen) onder de toetswaarde te houden. In enkele gevallen lukt dat niet en wordt de toetswaarde overschreden. Dat wil zeggen dat daar de geluidsbelasting op de gevel hoger is dan de toetswaarde. Als dit het gevolg is van een aanpassing van het onderliggende wegennet (Wet geluidhinder) wordt een 'hogere waarde' vastgesteld. Als dit het gevolg is van een aanpassing van het hoofdwegennet (Wet milieubeheer) heet dit een overschrijding van de toetswaarde. Bij ZRGII zijn geen woningen waar als gevolg van het hoofdwegennet de toetswaarde wordt overschreden. Er worden voor 108 woningen en 3 scholen hogere waarden vastgesteld, omdat daar als gevolg van aanpassingen aan het onderliggende wegennet de geluidbelasting op de gevel hoger is dan de toetswaarde. Die zijn te vinden in het Akoestisch onderzoek (bijlage D van de Toelichting bij het Tracébesluit), deelrapport Specifiek, bijlage 3. Voor al deze adressen geldt dat via een zogenaamd 'binnenwaardeonderzoek' vastgesteld moet worden of op basis van de 'bouwkundige staat' van de gevel, extra maatregelen aan de gevel noodzakelijk zijn. Dit onderzoek wordt na het onherroepelijke Tracébesluit uitgevoerd. De bovengrens (rood) mag in principe niet overschreden worden.

Werken met modellen: berekenen of meten?

Bij wegenprojecten worden de verwachte hoeveelheden geluid met de computer berekend met behulp van een rekenmodel. Meten kan immers niet, omdat het om een toekomstige situatie gaat. In het rekenmodel voor dit geluidsonderzoek (akoestisch onderzoek) is rekening gehouden met verschillende beïnvloedingsfactoren, zoals de spreiding van verkeer over de dag, en met zaken zoals windrichting. Wegbeheerders moeten hun beschermende maatregelen afstemmen op deze computerberekeningen. Voor deze geluidsberekeningen zijn de verkeerscijfers het uitgangspunt. Zie voor een uitleg daarover de inleiding van hoofdstuk C, Verkeer & Bereikbaarheid.

Zienswijze 94, 126

D 1.1 Insprekers veronderstellen dat de wettelijke geluidsgrenzen verhoogd zijn, zodat het project doorgang kan vinden.

Voor rijkswegen geldt sinds 1 juli 2012 hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer. Voor die tijd gold de Wet geluidhinder voor alle wegen. De overgang van wettelijk regime voor rijkswegen heeft niet geleid tot een verhoging van de geluidsgrenzen. Die zijn voor rijkswegen bevroren op het niveau dat voor de invoering van de nieuwe wet gold. Bij dreigende overschrijding moet Rijkswaterstaat beschermende maatregelen nemen.

Voor gemeentelijke en provinciale wegen is de Wet geluidhinder van toepassing. Ook deze normen zijn niet gewijzigd. Onder de Wet geluidhinder zijn maatregelen alleen nodig als de toename van geluid het gevolg is van een reconstructie van de betreffende weg, of van de aanleg van een nieuwe weg. Meer informatie over de geluidswetgeving is te vinden in de bovenstaande inleiding.

Zienswijze 250

D 1.2 Inspreker stelt dat de geluidsproductieplafonds 'van elastiek' zijn, omdat de gemeente in de voorliggende plannen hogere geluidsbelasting-waarden blijft toekennen.

Voor rijkswegen gelden op grond van de Wet milieubeheer vaste geluidsproductieplafonds, zoals in de inleiding hierboven is beschreven. De zuidelijke ringweg is zo'n rijksweg, net als de A28. Alle overige wegen in het plangebied zijn van de gemeente of de provincie. Daar geldt de Wet geluidhinder. Deze wet maakt het mogelijk om zogenaamde hogere waarden toe te kennen aan adressen waar de toetswaarde wordt overschreden. Dat betekent dat de geluidsbelasting op die adressen hoger mag zijn dan deze grenswaarde. Er is dan wel aanvullend onderzoek nodig naar de geluidsbelasting binnenshuis. Zo nodig volgen geluidsmaatregelen aan het betreffende gebouw.

Zienswijze 172

D 1.3 Inspreker verzoekt de geluidsnormen opnieuw te berekenen, omdat deze uit 1997 schijnen te komen.

Er is geen aanleiding om de geluidsnormen opnieuw te berekenen. Bij het akoestisch onderzoek voor het (Ontwerp-)Tracébesluit en het Milieueffectrapport zijn de wettelijk geldende geluidsnormen aangehouden. Voor het hoofdwegennet geldt de Wet milieubeheer. Voor het onderliggend wegennet de Wet geluidhinder. Zie voor nadere uitleg de inleiding van dit hoofdstuk.

Zienswijze 237

D 1.4 Inspreker stelt dat geluidszonering ingevolge de Wet geluidhinder onvoldoende is toegepast.

Het geluidsonderzoek (inclusief de geluidszonering) is uitgevoerd volgens de volgende regelingen:

- Wet milieubeheer, hoofdstuk 11 (hoofdwegennet);
- Wet geluidhinder (onderliggend wegennet);
- Besluit geluid milieubeheer en Regeling geluid milieubeheer (onder meer het doelmatigheidscriterium);
- Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (rekenregels voor het akoestisch onderzoek).

Zienswijze 219

D 1.5 Inspreker heeft in het MER gelezen dat het aantal gehinderde personen afneemt met 20% ten opzichte van de huidige situatie. Hij vraagt hoe het zit met de gevolgen voor de over blijvende groep gehinderden en of hun toekomstige situatie wel binnen de wettelijke norm valt.

Er blijven inderdaad adressen die geluidhinder ondervinden, niet alleen ten gevolge van de zuidelijke ringweg, maar ook door andere wegen en andere geluidsbronnen, zoals industrieterreinen. Uit het meest actuele milieuonderzoek blijkt dat het aantal gehinderde personen met 13% afneemt na de uitvoering van het project. Specifiek voor het project Aanpak Ring Zuid is bepaald welke geluidsreducerende maatregelen nodig zijn om omwonenden volgens de wettelijke normen te beschermen tegen geluidsoverlast. Het kan zijn dat zij nog hinder ervaren, maar hun situatie valt wel binnen de wettelijke norm.

Zienswijze 87, 90, 245, 251, 255

D 1.6 Insprekers vinden het niet zuiver dat de OTB/MER-procedure en de procedure voor de aanpassingen van de geluidsproductieplafonds (GPP's) in het kader van SWUNG tegelijk plaatsvonden. Twee insprekers halen aan dat dit ook geldt voor de procedure voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Een andere inspreker vindt de GPP's langs de rijkswegen te hoog.

De nieuwe geluidregelgeving in de Wet milieubeheer (ook wel bekend onder de naam SWUNG) is per 1 juli 2012 ingegaan. Om de systematiek van geluidsproductieplafonds direct te kunnen laten functioneren, zijn voorafgaand aan de inwerking-treding van de wet geluidsproductieplafonds vastgesteld. Deze geluidsproductieplafonds zijn opgenomen in het geluidregister. Dat is het overzicht van maximaal toelaatbare geluidsbelasting op de daartoe in de Wet milieubeheer bepaalde referentiepunten. Na de invoering van SWUNG bleken er onvolkomenheden te zitten in de brongegevens op basis waarvan de geluidsproductieplafonds zijn vastgesteld. Deze onvolkomenheden zijn hersteld. De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft de aanpassingen in juli 2013 gepubliceerd en vastgesteld. Vervolgens is er een hoorzitting geweest.

Het geluidsonderzoek voor het OTB/MER is uitgevoerd op basis van het meest actuele geluidregister. De inspraakprocedure op het besluit tot wijziging van geluidsproductieplafonds (Staatscourant 2013, 19302, d.d. 9 juli 2013) in het kader van herstel van onvolkomenheden in het geluidregister, liep toevallig tegelijk met het akoestisch onderzoek van het project. Dit was geen bewuste keuze.

Regio Groningen maakt geen onderdeel uit van het NSL en het project is dan ook niet opgenomen in het NSL. Om die reden is het NSL hier niet relevant. Het project is getoetst op het al dan niet overschrijden van de grenswaarden.

D 2 Akoestisch onderzoek

Zienswijze 81, 82, 83, 96, 101, 106, 108, 111, 123, 125, 126, 127, 130, 133, 135, 142, 149, 213, 215, 220, 221, 223, 226, 228, 231, 232, 234, 237, 239, 240, 242, 247, 249, 253, 257, 258, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 290

D 2.1 Insprekers willen weten welke uitgangspunten zijn toegepast bij de geluidsberekeningen en in de geluidsmodellen. Een aantal vindt de uitgangspunten niet juist. Een van de insprekers vindt de onderbouwing van de brongegevens (verkeersprognoses) niet voldoende, omdat die naast een verwijzing naar de modellen ook een verwijzing naar demografische en sociaal-economische uitgangspunten zou moeten bevatten.

De uitgangspunten die zijn toegepast bij de geluidsberekeningen en in de geluidsmodellen staan vermeld in bijlage D van de Toelichting bij het Tracébesluit, Akoestisch onderzoek, deelrapport Algemeen. Het onderzoek is in overeenstemming met de regels (zoals vastgelegd in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012) uitgevoerd.

Zienswijze 9, 81, 82, 83, 84, 85, 89, 96, 101, 107, 108, 111, 123, 125, 126, 127, 133, 135, 142, 149, 160, 202, 212, 213, 215, 220, 221, 223, 226, 228, 231, 232, 234, 240, 242, 243, 247, 249, 253, 257, 258, 259, 260, 263, 283, 284, 285, 286, 287

D 2.2 Insprekers stellen dat het project tot verkeerstoename leidt op de zuidelijke ringweg en de A28 en dat dit leidt tot meer geluidsoverlast in hun buurt. Men vraagt of de gevolgen ook voor hun buurt in kaart zijn gebracht en waar deze gegevens te vinden zijn.

De gevolgen van het project voor de omgeving van de zuidelijke ringweg op het gebied van geluid zijn met behulp van akoestisch onderzoek in beeld gebracht. De resultaten zijn te vinden in het Akoestisch onderzoek, bijlage D van de Toelichting bij het Tracébesluit, deelrapport Specifiek.

Zienswijze 88

D 2.3 Inspreker constateert dat de leefbaarheid in De Oosterpoort toeneemt door de verdiepte ligging en het afnemen van de geluidsdruk.

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

Zienswijze 44, 155, 237, 246, 273, 278

D 2.4 Insprekers twifelen aan de uitkomsten van de geluidsberekeningen en verwachten dat de geluidsbelasting nu en in de toekomst boven de toegestane normen uit gaat komen. Een inspreker vraagt waar men terecht kan als dit het geval is. Een andere inspreker vraagt om een geluidsmeting voordat men aan de bouw begint en nadat de bouw beëindigd is.

Zie voor informatie over de geluidsberekeningen en geluidsmetingen de inleiding van dit hoofdstuk. Een jaar na ingebruikname van de weg wordt voor de wettelijk verplichte opleveringstoets onderzocht of aan de geldende geluidsnormen wordt voldaan. Als blijkt dat dit niet het geval is, zullen maatregelen worden getroffen waarmee de normen alsnog kunnen worden behaald.

Voor vragen en klachten over geluid kan men terecht bij de beheerder van de weg. Rijkswaterstaat is wegbeheerder van de zuidelijke ringweg, de provincie Groningen voor de westelijke en oostelijke ringweg en de gemeente voor de overige wegen op het grondgebied van de gemeente.

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van het ministerie van Infrastructuur en Milieu bewaakt en stimuleert de naleving van wet- en regelgeving op dit gebied. Eventueel kan een verzoek om handhavend optreden worden ingediend.

Zienswijze 240

D 2.5 Inspreker vraagt hoe en door wie de berekeningen zijn getoetst.

Voor de berekeningen van milieueffecten is met de voorgeschreven en beproefde modellen gewerkt. Voor de uitvoering van de berekeningen en milieueffectonderzoeken heeft de projectorganisatie externe deskundige bureaus ingeschakeld. Tevens zijn specialisten van de Gemeente Groningen, de Provincie Groningen en het Rijk intensief betrokken bij het proces. Vervolgens zijn zowel de modellen als de uitkomsten getoetst door deskundigen van Rijkswaterstaat. Daarbij is gekeken of de gehanteerde modellen inderdaad kloppen en of de uitkomsten logisch (plausibel) zijn.

Zienswijze 236

D 2.6 Inspreker vraagt toe te lichten of de effecten van toenemend verkeer in de toekomst in de geluidsberekeningen zijn meegewogen, ook omdat meer verkeer wordt verwacht vanwege de verbeterde bereikbaarheid en de verbeterde verbinding tussen Nederland en Duitsland.

Voor de geluidsberekeningen is uitgegaan van de verkeersprognoses voor 2030. Hierin is rekening gehouden met de groei van het verkeer door o.a. economische groei en verbeterde bereikbaarheid. Plannen waarover is besloten zijn verwerkt in de verkeersmodellen (zie ook reactie C 1.1).

Zienswijze 60, 130, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 216, 230, 236

D 2.7 Insprekers vragen of in het akoestisch onderzoek rekening is gehouden met de optelsom van auto's op verschillende wegen (cumulatie), bij-

voorbeeld de ringweg/nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan, de A7/A28 en de A7/A28/Vondellaan. Een van de insprekers stelt in dit kader dat in het OTB een beoordeling van of nog sprake is van een verantwoorde akoestische situatie voor de Vondellaan ontbreekt.

In het akoestisch onderzoek zijn de ingrepen aan de rijksweg en aan de onderliggende wegen eerst afzonderlijk getoetst aan het daarvoor geldende wettelijke kader. Voor rijkswegen is dat Wet milieubeheer. Voor onderliggende wegen is dat de Wet geluidhinder. Zie voor een nadere uitleg de inleiding van dit hoofdstuk. Op basis van de verkeersprognoses zijn de geluidsmaatregelen bepaald. Vervolgens is bij woningen waar de toetswaarde wordt overschreden onderzocht of sprake zal zijn van een cumulatie van effecten (een optelsom van geluideffecten van verschillende geluidbronnen) die aanleiding geven deze maatregelen anders in te vullen of aan te passen. Uitkomst van de berekeningen is dat deze cumulatie niet leidt tot extra of andere geluidsmaatregelen. Er wordt aan de wettelijke eisen voldaan en daarmee is sprake van een verantwoorde akoestische situatie. Voor een nadere toelichting hierop verwijzen wij naar de Toelichting op het TB, paragraaf 6.1.3.

Zienswijze 45, 245, 251

D 2.8 Inspreker zet in verband met de discussie over geluidsoverlast in De Buitenhof vraagtekens bij de modelberekeningen. Hij stelt dat een aantal zaken niet (kunnen) worden meegenomen: constante zuidwestenwind, reflectie van het tegenoverliggende later geplaatste scherm, geluidsgangen tussen de bedrijven, geluid dat zich niet recht op de lengte-as van de weg verplaatst, vaak natgeregend wegdek, geluidsgevolgen van files en de weg die in een bocht ligt en enigszins omhoog gaat, terwijl daar de snelheid ook omhoog gaat (afslag Hoogkerk richting Drachten. Een andere inspreker geeft aan dat naarmate de wind uit het oosten en noorden komt, hoe meer de geluidsoverlast op de A28 toeneemt.

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd conform de hiervoor geldende voorschriften. Om precies te zijn: de in het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 voorgeschreven methodiek. Zie voor een nadere toelichting reactie D 7.1.

Zienswijze 73

D 2.9 Inspreker vindt dat de vergelijking tussen het geluid nu en in de toekomst gemaakt zou moeten worden vóór fase 1 van het project. Bovendien is hij van mening dat het geluid in de simulator bij de bijeenkomst in MartiniPlaza niet overeenkwam met hoe het nu echt is.

In het MER en de Verschillenrapportage Milieueffecten OTB – TB is de geluidsbelasting mét project vergeleken met de geluidsbelasting zónder project. Er is ook een vergelijking gemaakt met de huidige situatie. In het akoestisch onderzoek, dat een aparte bijlage bij de toelichting op het Tracébesluit is, is gekeken of de geluidsbelasting op woningniveau in de toekomst aan de wettelijke normen voldoet en waar nodig zijn maatregelen genomen.

Met behulp van een geluidssimulator heeft de projectorganisatie een indruk willen geven van de wijziging in het geluidsniveau ten gevolge van de ombouw van de zuidelijke ringweg. Dit is gedaan op basis van de berekende geluidsniveaus voor de huidige en de toekomstige situatie. De geluidsbelasting die op een bepaald tijdstip wordt waargenomen kan – zeker overdag – hoger zijn dan de voor het etmaal berekende gemiddelde geluidsbelasting.

Zienswijze 169, 274

D 2.10 Insprekers vragen waarom resp. de Waterloolaan en de Brederostraat niet in de geluidssimulatie bij de bijeenkomst in MartiniPlaza voorkwamen.

De woningen aan de Waterloolaan en de Brederostraat zaten niet in de geluidssimulatie. Voor de Brederostraat zijn voor de bebouwing wel een aantal rekenpunten in het rekenmodel opgenomen. Hiertoe behoorden niet de meest westelijk gelegen woningen, omdat de ombouw van de zuidelijke ringweg geen effect heeft op de gevelbelasting van deze woningen. Voor deze woningen was het niet mogelijk een geluidssimulatie te beluisteren.

Voor de Waterloolaan geldt dat de toekomstige geluidsbelasting als gevolg van de N7 met de maatregelen uit het Tracébesluit afneemt ten opzichte van de huidige situatie en lager uitkomt dan 50 dB. Tijdens de bijeenkomsten in MartiniPlaza waren in de geluidssimulatie alleen simulaties te horen van situaties waarin de toekomstige geluidsbelasting na de ombouw hoger dan 50 dB is.

Zienswijze 130, 244

D 2.11 Insprekers stellen dat het veronderstelde effect van de maatregelen in het akoestisch rapport niet wordt onderbouwd. Een van hen geeft aan dat volgens artikel 77 van de Wet geluidhinder de doeltreffendheid van geluidsbeperkende maatregelen in het akoestisch onderzoek moet worden betrokken.

Het geluidseffect van de bepaalde geluidsmaatregelen, zoals stil asfalt, wordt berekend door middel van beproefde methodes.

Wij gaan ervan uit dat in de zienswijze met 'doeltreffendheid' wordt verwezen naar het doelmatigheidscriterium. In hoofdstuk 6 van de Toelichting bij het Tracébesluit is de werking van het doelmatigheidscriterium toegelicht: *"Met het doelmatigheidscriterium wordt bepaald of de voorgenomen maatregelvarianten financieel doelmatig zijn. Aanvullend hierop geeft het doelmatigheidscriterium de mogelijkheid maatregelen te beoordelen op landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeerskundige en technische aanvaardbaarheid. Op deze gronden kan van de financieel doelmatige maatregelen worden afgeweken."*

In de Toelichting bij het Tracébesluit, bijlage D, Akoestisch onderzoek, deelrapport Algemeen staat een toelichting op het doelmatigheidscriterium. In het deelrapport Specifiek staat in hoofdstuk 5 en 6 een toelichting op het onderzoek naar en de afweging van de financieel doelmatige geluidsmaatregelen. In hoofdstuk 7 is toegelicht waar en waarom op basis van landschappelijke, stedenbouwkundige en technische argumenten de voorgestelde maatregelen kunnen worden aangepast.

Zienswijze 130

D 2.12 Inspreker stelt dat geluid is beoordeeld op basis van het netto-effect in het plangebied en dat dit geen inzicht geeft in de effecten op lokaal niveau. In de effectbeoordeling is uitgegaan van een verslechtering van de geluidssituatie in de autonome situatie ten opzichte van de huidige situatie (p. 97 van het MER). Maar volgens de inspreker nemen de verkeersintensiteiten op het onderliggend wegennet in de autonome situatie juist af, en daarmee ook de geluidsbelasting. Zie ook tabel 51 op p.73 van het akoestisch onderzoek, deelrapport Specifiek, bijlage D van de toelichting bij het OTB. De inspreker concludeert dat het project lokaal – bijvoorbeeld op de Vondellaan – tot een significante verslechtering leidt, die in de uiteindelijke effectbeoordeling niet voldoende uit de verf komt.

In het Milieueffectrapport (MER) en de Verschillenrapportage Milieueffecten OTB-TB zijn de effecten van het plan in 2030 (referentiesituatie) beoordeeld ten opzichte van een situatie zonder plan in 2030 (autonome situatie). In hoofdstuk 7 van het MER (pag. 97) en in de Verschillenrapportage is – ter verduidelijking – ook aangegeven hoe zich dit verhoudt tot de huidige situatie. Daaruit is af te leiden dat het geluidsbelaste oppervlak (voor belastingen van meer dan 50 dB) in de referentiesituatie toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. Dat komt onder andere door-

dat de hoeveelheid verkeer in de toekomst groeit, maar ook doordat in de referentiesituatie (situatie zonder Aanpak Ring Zuid) rekening is gehouden met de inhoud van vastgestelde bestemmingsplannen, zoals woningbouw. In deze vergelijking is nog geen rekening gehouden met de geluidsmaatregelen die onderdeel zijn van het Tracébesluit.

Uit de tabellen is tevens af te leiden wat het effect is van de geluidsmaatregelen die onderdeel zijn van het TB. Door deze maatregelen neemt het geluidsbelaste oppervlak ten opzichte van de autonome situatie af, maar ook ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast is de verschuiving binnen verschillende geluidsbelastingssklassen te zien.

Het klopt dat de resultaten in het MER gaan over de totale effecten in het gebied rond de wegaanpassing. In dit totaal zijn toenames op de ene locatie verrekend met een afname op een andere locatie. Als nader wordt gekeken naar de veranderingen op een specifieke locatie, dan wijken deze vaak af van dit netto-effect. De conclusie is juist dat bij de Vondellaan de intensiteit in de autonome situatie afneemt ten opzichte van de huidige situatie, en bij de plansituatie toeneemt. Het geluidseffect van veranderingen op specifieke locaties is ook in beeld gebracht in het Akoestisch onderzoek, deelrapport Specifiek (Toelichting bij het Tracébesluit, bijlage D). In deze bijlage is per woning afzonderlijk te zien wat het effect is van het plan en van de geluidsmaatregelen die daar onderdeel van zijn. De resultaten van de berekende geluidsbelasting op woningniveau (gevel) zijn getoetst aan de wet en zijn conform de voorschriften.

Zienswijze 206, 236

D 2.13 Insprekers vragen naar het effect van vrachtverkeer en hulpverleningsdiensten. Een inspreker stelt dat er meer vrachtwagens door de Vondellaan zullen komen, met name 's nachts en 's ochtends. Hij vreest voor een piekbelasting van rond 70 dB(A). De andere wijst erop dat de passerende en/of stilstaande voertuigen van de hulpverleningsdiensten geluidsoverlast veroorzaken en vraagt op welke wijze daarmee rekening is gehouden.

In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met de voertuigtypes personenauto's, middelzwaar vrachtverkeer en zwaar vrachtverkeer. Daaronder vallen ook de hulpverleningsvoertuigen. In het akoestisch onderzoek is geen rekening gehouden met het extra geluid dat sirenes van de hulpverleningsdiensten kunnen veroorzaken.

Verder is in het akoestisch onderzoek getoetst op L_{den} (level day/evening/night), een maat om de geluidsbelasting door omgevingslawaai uit te drukken. L_{den} wordt uitgedrukt in dB en is het gemiddelde van de dag-, avond- en nachtwaarde. De duur van elke periode wordt meegewogen in de berekening. Ook wordt in de berekening een 'straffactor' opgeteld voor de avond- en nachtwaarde, omdat bepaalde geluidsniveaus dan hinderlijker worden ervaren dan overdag. Deze methodiek is vastgelegd in het reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Zienswijze 163

D 2.14 Inspreker verzoekt het akoestisch (en lucht-) onderzoek uit te breiden met het Emmaviaduct en de oostzijde van het Hoornsediëp en in het verlengde daarvan het verkeersmodel ten minste uit te breiden met de Emmasingel, de Stationsweg, de Zuiderparkweg, het Emmaviaduct, het Hoornsediëp-oostzijde en de Verlengde Hereweg, inclusief de verkeerslichten.

De genoemde wegen zitten in het verkeersmodel dat als input is gebruikt voor het geluidsmodel, en zijn dus meegenomen in het akoestisch onderzoek. Daarbij

zijn ook de verkeerslichten meegenomen. De resultaten van de verkeersberekeningen vormen tevens de basis voor het onderzoek naar lucht.

Zienswijze 237

D 2.15 Inspreker vindt in bijlage 1, artikel 1.1 en 1.2 niet duidelijk: bij de nieuwe referentiepunten is niet duidelijk welke feitelijke situering is bedoeld en van de te verplaatsen referentiepunten ontbreekt de situatietekening. Bovendien zijn geen maximale grenswaarden opgenomen en is onduidelijk welke effecten deze verplaatste referentiepunten veroorzaken.

Voor de nieuwe referentiepunten is in bijlage 1 bij de besluittekst van het Tracébesluit een kaartje opgenomen (figuur 1, ligging nieuwe referentiepunten), waarin de situering van de referentiepunten is weergegeven. Ter verduidelijking is een legenda aan dit kaartje toegevoegd. Inderdaad ontbrak in de bijlage bij het Ontwerp-Tracébesluit een situatietekening van de te verplaatsen referentiepunten. Dit is in het Tracébesluit toegevoegd. Het gewijzigde geluidsproductieplafond van de verplaatste referentiepunten is opgenomen in hoofdstuk 2.1. De verplaatste referentiepunten maken onderdeel uit van het akoestisch onderzoek.

Zienswijze 130, 245, 251

D 2.16 Inspreker vraagt naar een motivatie van de keuze voor geluidsmaatregelen op de 2 dB-wegen buiten het plangebied. In dit kader wordt op de Vondellaan wel geluidsreducerend asfalt aangelegd en op de andere 2 dB-wegen niet. Een andere inspreker sluit hierbij aan en spreekt specifiek zorgen uit over de Peizerweg, omdat hier ondanks een toename van 2,4 dB geen maatregelen worden genomen. Daarnaast vraagt hij naar de verkeers- en milieueffecten van het project voor Hoogkerk en De Buitenhof, twee gebieden buiten het plangebied.

In het akoestisch onderzoek wordt aandacht besteed aan de onderliggende wegen buiten het plangebied waarvan verwacht mag worden dat de geluidsbelasting daar met 2 dB of meer toeneemt als gevolg van de maatregelen uit het Tracébesluit. Voor deze wegen moeten maatregelen worden afgewogen om de toename ongedaan te maken of te beperken. Het is wettelijk niet verplicht om deze maatregelen ook te treffen.

Uit het onderzoek komen meerdere wegdelen naar voren met een toename van meer dan 2 dB. Op de meeste wegen worden geen maatregelen genomen omdat er niet of nauwelijks geluidgevoelige bestemmingen nabij de weg liggen en de geluidssituatie niet tot een dusdanige verslechtering leiden dat maatregelen nodig zijn. De Vondellaan, de Peizerweg en de Paterswoldseweg zijn een uitzondering. In geval van de Vondellaan is gekozen voor de aanleg van stil asfalt, omdat de geluidstoename tegen de norm aan zit en dit gecombineerd kan worden met de uitvoering van het gemeentelijke Inrichtingsplan.

Voor de Peizerweg geldt dat de gemeente Groningen in het kader van het Actieplan Wegverkeerslawaaï 2013-2018 heeft besloten hier stil asfalt op aan te leggen, als een van de hoofdontsluitingswegen van de stad. Op de Paterswoldseweg is onlangs stil asfalt aangelegd in het kader van dit programma.

Zienswijze 245, 251

D 2.17 Inspreker stelt dat de gehanteerde marge van 2 dB bij het inzichtelijk maken van effecten buiten de plangebiedomgeving onlangs succesvol is aangevochten (uitspraak Raad van State 201110192/1/R2, d.d. 14 augustus 2013). Bij dit verworpen bestemmingsplan werd een toename van max. 1 dB al relevant gevonden.

Inderdaad is op de gemeentelijke wegen buiten het plangebied getoetst of er een toename van 2 dB of meer is. Het hangt van de situatie ter plaatse af of dat geoor-

loofd is. In de aangehaalde uitspraak was dit niet het geval. Bij de ombouw van de zuidelijke ringweg is de beoordeling dat de geluidstoenames op het gemeentelijke wegennet buiten het plangebied niet dusdanig zijn dat er strijd ontstaat met een goede ruimtelijke ordening.

Zienswijze 130

D 2.18 Inspreker is van mening dat ten onrechte geen individuele beoordeling heeft plaatsgevonden van de woningen in het uitstralingsgebied (2 dB-wegen).

Het geluidsonderzoek (inclusief de geluidszonering) is uitgevoerd volgens de volgende regelingen:

- Wet milieubeheer, hoofdstuk 11 (hoofdwegennet);
- Wet geluidhinder (onderliggend wegennet);
- Besluit geluid milieubeheer en Regeling geluid milieubeheer (onder meer het doelmatigheidscriterium);
- Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (rekenregels voor het akoestisch onderzoek).

Het akoestisch onderzoek dient ook betrekking te hebben op onderliggende wegen buiten het plangebied, als redelijkerwijs verwacht mag worden dat daar de geluidsbelasting met 2 dB of meer toeneemt als gevolg van de maatregelen uit het Tracébesluit. Als gevolg van dit Tracébesluit vinden op een aantal niet-rijkswegen buiten het plangebied toenames van de geluidsbelasting plaats met 2 dB of meer. Deze zijn in het akoestisch onderzoek beschreven. Voor deze wegen zijn maatregelen afgewogen om de toename ongedaan te maken of te beperken. Ook dit is in het akoestisch onderzoek beschreven. Op basis hiervan is in het Tracébesluit de aanleg van stil asfalt op de Vondellaan opgenomen.

Zienswijze 130

D 2.19 Inspreker merkt over de beoordeling van de 2 dB-wegen op dat het uitstralingseffect voor de Van Schendelstraat is vastgesteld op 1,2 dB (tabel 51 op pagina 73 van het deelrapport specifiek), op basis van een vergelijking tussen de projectsituatie met de huidige situatie (2014). De inspreker stelt dat dit een onjuiste vergelijking is, omdat de projectsituatie moet worden afgezet tegen de autonome situatie volgens de Handleiding Akoestisch Onderzoek voor het wegverkeer 2009, pagina 71. Dan zou het reconstructie effect 1,9 dB bedragen.

Voor het bedoelde gedeelte van de Van Schendelstraat bedraagt het verschil in geluidsbelasting tussen autonome situatie en plansituatie 1,9 dB. Doordat de verkeersintensiteit in de autonome situatie in 2030 lager dan is in de huidige situatie (2014) is een deel (circa 0,7 dB) van deze toename toe te schrijven aan de autonome ontwikkeling. Het verschil in geluidsbelasting ten gevolge van de maatregelen uit het Tracébesluit bedraagt 1,2 dB. Daarmee is er op basis van de geldende voorschriften geen sprake van een reconstructie-effect in dit deel van de Van Schendelstraat.

Zienswijze 225

D 2.20 Inspreker vraagt wat het betekent dat een hogere waarde voor de woning is vastgesteld, en welke aanvullende maatregelen voor deze woning worden genomen.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat na uitvoering van het plan het aantal woningen dat geluidhinder van het verkeer ondervindt, daalt. Maar doordat verkeersstromen veranderen, zijn er ook woningen waar de geluidsoverlast toeneemt. Het plan leidt bij geen enkele woning tot het overschrijden van de wettelijke maximale

geluidsgrenzen. Er zijn wel woningen waar de toetswaarde niet wordt gehaald. Deze woningen komen in aanmerking voor een 'binnenwaardeonderzoek' nadat het Tracébesluit onherroepelijk is. In dit onderzoek wordt de bouwkundige staat en de isolerende werking van de gevel bepaald. Als uit het binnenwaardeonderzoek blijkt dat in de woning de geluidsbelasting te hoog is, worden maatregelen voorgesteld om de gevel te isoleren. De bewoners die het betreft, hebben aan het begin van de inspraakperiode voor het OTB/MER een brief ontvangen en zijn uitgenodigd voor een informatiebijeenkomst. De indiener van deze zienswijze is benaderd voor een toelichtend gesprek.

Zienswijze 130

D 2.21 Inspreker geeft aan dat op kaartblad 7 van bijlage 6 van het deelrapport Specifiek (Akoestisch onderzoek) de reconstructiegrens dwars door twee woonblokken heen is gelegd. De inspreker vindt het voor toetsing van de Wet geluidhinder logischer om het gebied tot ten minste de Van Iddekingeweg te beschouwen als reconstructiegebied en vraagt een motivering voor de bepaling van het plangebied.

Het lijkt wellicht onlogisch dat de reconstructiegrens door twee woonblokken heen loopt. De wijze waarop het onderzoeksgebied van een weg wordt bepaald, is echter wettelijk vastgelegd. Er is geen 'logische grens' op basis van de feitelijke situatie ter plaatse. Voor gemeentelijke en provinciale wegen is hierbij de Wet geluidhinder van toepassing. Het onderzoeksgebied wordt de geluidszone genoemd. In breedterichting wordt deze zone bepaald door het aantal rijstroken van de gereconstrueerde weg. In de lengterichting wordt de zonegrens bepaald door de grens waar de wegaanpassing eindigt, plus een extra lengte. Deze extra lengte is 1/3 van de zonebreedte. Concreet betekent dit dat het onderzoeksgebied van de Vondellaan doorloopt tot circa 25 meter ten zuiden van het kruispunt met de Van Schendelstraat. Het onderzoeksgebied rond de reconstructie van de Brailleweg is weergegeven in bijlage 6.6 van bijlage D, Akoestisch onderzoek, deelrapport Algemeen.

Bij het beoordelen van de geluidsmaatregelen aan de Vondellaan is ook het effect op de andere woningen tot de Van Iddekingeweg meegenomen. Op de Vondellaan loopt het stille asfalt door tot deze dwarsweg.

Overigens is met het oog op de herinrichting van de Vondellaan wel akoestisch onderzoek gedaan naar het deel van de Vondellaan dat buiten het TB-gebied valt. De gemeente zal ook voor die woningen hogere waarden vaststellen. Op deze manier worden alle woningen tot de kruising met de Van Iddekingeweg op dezelfde manier behandeld.

Zienswijze 130, 237

D 2.22 Inspreker stelt dat verschillende woningen van woningcorporatie Lefier in de H. Roland Holststraat, de Van Schendelstraat en de Vondellaan zijn opgenomen in het hogere waardebesluit (bijlage 3), maar dat een motivering en een belangenafweging hiervoor niet is gegeven. De andere inspreker is van mening dat het akoestisch binnenklimaat in woningen onvoldoende is onderzocht en bij een groot aantal woningen ten onrechte is aangenomen dat geen hogere grenswaarden behoeften te worden vastgelegd.

In de toelichting op het Tracébesluit, hoofdstuk 6.1.4 'Adressen die in aanmerking komen voor een binnenwaarde onderzoek' staat beschreven op basis van welke wetgeving woningen een hogere waarde krijgen en welke woningen het in dit project om gaat. Het binnenwaarde-onderzoek wordt pas uitgevoerd nadat het Tracébesluit onherroepelijk is (zie ook reactie D 2.20).

Zienswijze 130

D 2.23 Inspreker is van mening dat woningen die buiten het plangebied liggen, maar die ten gevolge van het project te maken krijgen met een geluidsbelasting boven de grenswaarde, op dezelfde wijze behandeld moeten worden als woningen in het plangebied waarvoor een hogere waarde wordt vastgesteld. Inspreker vindt dat ook deze woningen recht hebben op een binnenwaarde-onderzoek en op maatregelen wanneer niet wordt voldaan aan een binnenwaarde van 33 dB.

Op grond van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 wordt het gebied waarvoor een akoestisch onderzoek uitgevoerd moet worden afgebakend. Voor geluidsgevoelige bestemmingen die buiten dit onderzoeksgebied zijn gelegen, worden de gevolgen van het project niet in beeld gebracht.

Zienswijze 58

D 2.24 Inspreker vraagt waarom er geen gesprekken met bewoners van de Nicolaas Beetsstraat zijn geweest over geluidsisolerende maatregelen en wel met de bewoners van de Multatulistraat.

De projectorganisatie heeft alle bewoners van woningen met een verwachte geluidsbelasting boven de toetswaarden van de Wet milieubeheer en/of de Wet geluidhinder uitgenodigd voor een gesprek. Dit op basis van het uitgevoerde akoestisch onderzoek. Hiertoe behoren geen adressen in de Nicolaas Beetslaan. De lijst met woningen is te vinden in bijlage 2 bij de Besluittekst van het Tracébesluit. Deze lijst bevat de adressen met hogere waarden op basis van de Wet geluidhinder én de adressen waarbij de toekomstige geluidsbelasting L_{den} na uitvoering van het project en de geadviseerde maatregelen meer bedraagt dan de toetswaarde, op basis van de Wet milieubeheer.

D 3 Geluidsmaatregelen

Zienswijze 1, 16, 45, 66, 74, 80, 91, 93, 101, 124, 130, 154, 156, 158, 160, 161, 180, 199, 211, 219, 237, 238, 239, 245, 251, 252, 271, 274, 277, 288, 289, 290, 291

D 3.1 Insprekers maken zich zorgen over toename van de geluidsoverlast door het project. Een van hen vindt dat de geluidsoverlast weliswaar minder wordt, maar niet voldoende. Anderen willen zo veel mogelijk geluidswerende maatregelen, ook op wegdelen waar dit nu niet gebeurt. Sommigen vinden de maatregelen niet voldoende en zijn van mening dat bij het bepalen van de maatregelen niet alleen gekeken moet worden naar de minimale wettelijke vereisten, maar dat een bestuurlijke afweging gemaakt moet worden of de veranderde geluidsbelasting aanvaardbaar is.

In het akoestisch onderzoek is onderzocht wat de geluidseffecten van het plan zijn voor het omliggende gebied en welke maatregelen nodig zijn om omwonenden voldoende te beschermen tegen geluidhinder. Wettelijk zijn hiervoor de normen vastgelegd in de Wet milieubeheer voor rijkswegen en de Wet geluidhinder voor onderliggende (gemeentelijke en provinciale) wegen. Zie voor een nadere uitleg de inleiding van dit hoofdstuk. De Wet milieubeheer geeft met onderliggende regelgeving aan wanneer een geluidsmaatregel financieel doelmatig is of niet. De lokale situatie kan leiden tot een aanpassing van deze maatregelen op grond van stedenbouwkundige overwegingen.

Op basis van het akoestisch onderzoek is een doelmatig pakket aan geluidsbeperkende maatregelen tot stand gekomen. Dat bevat zowel zogenaamde bronmaatregelen (zoals geluidsreducerend asfalt) als geluidsschermen. In het verdiept aange-

legde deel van de ringweg komen daarnaast geluidsabsorberende wanden ter hoogte van de Frontier.

Het onderzoek levert twee belangrijke conclusies op. In de eerste plaats neemt het aantal woningen dat rond de zuidelijke ringweg geluidhinder van het verkeer ondervindt, af (zie Hoofdstuk 7 in MER en Verschillenrapport). In de tweede plaats zorgt het maatregelenpakket voor voldoende bescherming tegen geluidsoverlast volgens de wettelijke verplichting (zie akoestisch onderzoek, bijlage D bij toelichting op het Tracébesluit). Hoewel de geluidsbelasting in het algemeen daalt, treedt inderdaad niet overal een positief effect op. Het plan leidt bij geen enkele woning tot overschrijding van de wettelijke maximale geluidsgrenzen.

Er zijn echter wel woningen waar de toetswaarde voor geluid niet wordt gehaald. Voor deze woningen is de afweging gemaakt of het doelmatig is om aanvullende maatregelen te treffen, bijvoorbeeld door geluidsschermen te plaatsen. Daarvoor is onderzocht of een dergelijke aanvullende maatregel voldoende (geluids)effect heeft en of de maatregel financieel doelmatig (betaalbaar) is. Uit de analyse bleek dat nog meer maatregelen niet of nauwelijks (geluids)effect hebben of op financiële bezwaren stuiten. Dit betekent dat ze niet doelmatig zijn en daarom zijn ze niet opgenomen in het plan. Wel komen deze woningen in aanmerking voor een binnenwaarde-onderzoek en zo nodig isolerende maatregelen (zie ook reactie D 2.20).

Zienswijze 97, 102, 157, 172, 255

D 3.2 Insprekers doen de aanbeveling gebruik te maken van geluidsdempend asfalt. Andere insprekers zijn verheugd dat er 2-laags ZOAB wordt aangebracht vanaf het punt dat de weg ter hoogte van Laan Corpus den Hoorn omhoog gaat, in oostelijke richting.

Geluidsreducerend asfalt maakt inderdaad deel uit van het pakket aan geluidsbeperkende maatregelen bij het plan.

Zienswijze 97, 102, 157, 202

D 3.3 Insprekers maken opmerkingen over de geluidsschermen. Een inspreker stelt dat op afbeeldingen en de maquette nauwelijks geluidsschermen te zien zijn, met name op en rond het Julianaplein. Hij vraagt waar werkelijk schermen geplaatst worden. Anderen zijn van mening dat alle geluidsschermen 100% geluidsabsorberend moeten zijn en niet van glas, in verband met weerkaatsing. Insprekers vinden dat het dempen van geluid voorrang moet hebben boven het zicht-argument.

Op en nabij het Julianaplein worden verschillende geluidsschermen geplaatst. De exacte locaties van de geluidsschermen zijn te zien op de kaarten bij het Tracébesluit. De schermen worden geluidsabsorberend uitgevoerd.

Uitgangspunt voor de geluidsschermen is dat getracht wordt ze zo goed mogelijk in te passen in de omgeving en daarbij zo veel mogelijk rekening te houden met de wensen van belanghebbenden. De schermen krijgen om die reden begroeiing van planten die in de winter ook groen zijn.

Zienswijze 60, 89, 103, 196

D 3.4 Insprekers stellen dat geluidswallen de geluidhinder van de direct aanwonenden wellicht verlagen, maar dat ze het geluid juist dieper de wijk insturen. Andere insprekers verwachten dat de verhoging van het Julianaplein met circa 10 meter voor extra geluidsoverlast voor menig inwoner van Groningen zal zorgen, omdat geluid heel ver draagt.

In grote lijnen worden geluidsschermen geplaatst op de locaties waar in de huidige situatie ook al schermen aanwezig zijn. De schermen zorgen ervoor dat geluid dat 'onderweg' is naar bebouwing wordt afgestopt. Niet alleen de eerstelijns bebouwing wordt hierdoor beschermd, maar ook de bebouwing verderop. Een scherm dat

bedoeld is voor bescherming van direct aanwonenden zal in het algemeen ook voor bescherming voor verderop gelegen woningen zorgen. Afhankelijk van weersomstandigheden (zoals wind, bewolking, etc) en de exacte vormgeving (stand van het scherm, absorberend vermogen) kan geluid op verschillende momenten op verschillende plekken anders worden ervaren. Mede daarom worden de schermen absorberend uitgevoerd en bepland.

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd op basis van het TB-ontwerp, inclusief verhoogd Julianaplein. Uit het onderzoek blijkt dat deze maatregelen zorgen voor voldoende bescherming tegen geluidsoverlast volgens de normen uit de geluidswetgeving.

Overigens: het Julianaplein komt niet 10 meter, maar een kleine 5 meter hoger te liggen dan het huidige Julianaplein.

Zienswijze 61

D 3.5 Inspreker vraagt of de geluidswal langs de ring kan worden verhoogd van 3 naar 4,5 meter, met een overkapping die het geluid meer kan tegenhouden.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het geluidsscherm met een hoogte van 3 meter zorgt voor voldoende bescherming tegen geluidsoverlast volgens de wettelijke verplichting in het kader van de Wet milieubeheer. Het verder verhogen van het scherm en het uitbouwen tot een overkapping is daarom te duur (financieel niet doelmatig) en vanuit het oogpunt van stedenbouwkundige en landschappelijke inpassing niet wenselijk.

Zienswijze 97, 102, 103, 157

D 3.6 Insprekers stellen voor om de betonnen middengeleiders te vervangen door een ouderwetse vangrail of door een 100% geluidsabsorberende afzetting, omdat de betonnen middengeleiders het geluid van het verkeer weerkaatsen.

In het ontwerp voor de zuidelijke ringweg is een middenberm voorzien die geluidsabsorberend wordt uitgevoerd.

Zienswijze 16, 66, 97, 102, 103, 126, 136, 157, 217

D 3.7 Insprekers vragen aandacht voor geluidswerende maatregelen op het tracé Hoogkerk – Vrijheidsplein. Sommigen stellen voor om langs dit traject (doorzichtige) geluidsschermen te plaatsen. Een van de insprekers geeft aan dat dit 100% geluidsabsorberende schermen moeten zijn, en in ieder geval aan de zuidzijde van de A7 (wijk Piccardthofplas), omdat de huidige schermen daar nu al niet voldoen. Ook vragen insprekers tot aan Hoogkerk stil asfalt/dubbellaags ZOAB aan te leggen. Een andere inspreker vraagt ter bescherming van de wijk Piccardthof om uitbreiding van de geluidsschermen in westelijke richting, met daarbij een goede overweging van de hoogte en de vorm van de schermen.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorgestelde geluidsmaatregelen op het tracé Hoogkerk – Vrijheidsplein zorgen voor voldoende bescherming tegen geluidsoverlast. Dit op grond van de Wet Milieubeheer. Geluidsreducerend asfalt (extra stil asfalt 'fijn') zorgt er in combinatie met de bestaande geluidsschermen voor dat ook na de ombouw van de weg de geluidsproductie op de referentiepunten ter hoogte van deze wijken onder de geluidsproductieplafonds blijft. Zie voor nadere uitleg over de Wet milieubeheer de inleiding van dit hoofdstuk.

Overigens blijkt uit het akoestisch onderzoek dat het huidige geluidsscherm ter hoogte van de wijk Piccardthof afdoende is. Er worden geen extra schermmaatregelen genomen. Wel wordt er over het hele tracé tussen Hoogkerk en Vrijheidsplein

tweelaag ZOAB 'fijn' aangelegd. Dat is (veel) stiller asfalt dan het huidige ZOAB op die locatie.

Zienswijze 12, 16, 126, 136, 143, 150, 172, 209, 245, 251

D 3.8 Insprekers vragen om goede geluidswerende maatregelen specifiek voor de wijk De Buitenhof. Zij zijn van mening dat het beperken van de snelheid tot 100 km/u en geluidsschermen niet afdoende zijn. Meerdere insprekers brengen onder de aandacht dat nu al sprake is van veel geluids-overlast, omdat de huidige geluidswal te laag is. Een hogere wal is echter tot nu toe afgewezen vanwege de zichtlocatie van Bedrijvenpark Kranenburg. Een van de insprekers stelt dat de wijk De Buitenhof betere bescherming verdient, maar dat de bedrijven vanaf de A7 zichtbaar moeten blijven. Een andere inspreker is van mening dat de zichtlocatie ook bij een scherm van 1,75 meter gehandhaafd blijft, omdat het scherm nu weliswaar 1,10 meter is, maar in de praktijk door hoge begroeiing tot 1,75 meter reikt. Daarnaast vindt hij het niet reëel dat de provincie en gemeente ondanks veranderde omstandigheden vasthouden aan de toezegging met betrekking tot de zichtlocatie. Nog een andere inspreker doet de suggestie de geluidsschermen ter hoogte van het viaduct bij Hoogkerk te verhogen om geluids-overlast in De Buitenhof te verminderen.

Tussen het Ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit zijn verschillende ontwerp-wijzigingen doorgevoerd. Deze wijzigingen zijn aanleiding geweest voor nieuw akoestisch onderzoek. Voor de omgeving van De Buitenhof gelden twee ontwerp-wijzigingen die van invloed zijn op de uitkomsten van het akoestisch onderzoek:

- De nieuwe busafrit Hoogkerk doorsnijdt een deel van de huidige geluidswal bij De Buitenhof.
- Het aanpassen van de weefvakken tussen Laan Corpus den Hoorn en het Vrijheidsplein.

Uit het nieuwe akoestisch onderzoek blijkt dat twee maatregelen noodzakelijk zijn om bij De Buitenhof aan de wettelijke normen en afspraken over bescherming van het Stadspark te voldoen. Tussen Hoogkerk en Europaplein is extra stil asfalt 'fijn' (tweelaags ZOAB 'fijn') nodig. Met deze maatregelen wordt voldaan aan de normen die in de Wet milieubeheer zijn gesteld. Meer informatie over de Wet milieubeheer is te vinden in de inleiding van dit hoofdstuk. Daarnaast zorgt dit voor een vermindering van het geluidsniveau in het Stadspark. Dat is met de gemeente afgesproken, omdat het huidige Stadsparkscherm verdwijnt als gevolg van het ontwerp. De geluidsniveaus in de Piccardthof en Buitenhof verminderen als gevolg van het extra stil asfalt 'fijn' dat nodig is voor vermindering van geluidbelasting op het Stadspark.

De huidige wal langs de A7 blijft voor het grootste deel gehandhaafd. Ter hoogte van de nieuwe busafrit wordt deze wal doorsneden. Dit wordt gecompenseerd door de aanleg van het eerder genoemde stille asfalt ter hoogte van deze afrit. De huidige wal ten oosten van de busafrit blijft gehandhaafd en de wal wordt wel langs de busafrit doorgetrokken om een eenduidig wegbeeld te handhaven.

Zienswijze 17, 143, 150, 245, 251

D 3.9 Insprekers vragen of de plannen om ter hoogte van Kranenburg een busbaan te realiseren zijn meegenomen in het akoestisch onderzoek. Zij verwachten extra geluidsoverlast en vragen om geluidsschermen. Een inspreker geeft aan dat de gevolgen van de busbaan mee moeten spelen in de afweging over de geluidswal bij De Buitenhof/Kranenburg.

De op- en afrit van de busbaan is opgenomen in het Tracébesluit. De beoogde op- en afrit was nog niet opgenomen in het Ontwerp-Tracébesluit en was niet betrokken bij het Milieueffectrapport (MER). In de (nieuwe) geluidsberekeningen voor het Tracébesluit is met deze busbaan rekening gehouden. De geluidseffecten van de bus-

baan zijn dus meegewogen bij het bepalen van de geluidsmaatregelen ter hoogte van De Buitenhof.

Zienswijze 6, 12, 16, 17, 22, 66, 97, 102, 103, 104, 126, 131, 136, 150, 157, 165, 172, 197, 209, 217, 245, 251

D 3.10 Diverse insprekers stellen dat het geluidsscherm ter hoogte van het Stadspark moet terugkeren, op dezelfde of op een iets andere plek, indien mogelijk met groene, geluidsabsorberende begroeiing. Men vindt dat het Stadspark als 'kroonjuweel' en essentieel element in de Stedelijke Ecologische Hoofdstructuur onverminderd bescherming verdient tegen het verkeerslawaaï van de zuidelijke ringweg. Het weghalen betekent meer lawaai en luchtvervuiling voor flora en fauna. Verder geven sommige insprekers aan dat het kapitaalvernietiging is om de schermen weg te halen. Sommige insprekers wijzen erop dat het scherm ook een functie heeft voor woonwijk De Buitenhof. Andere insprekers geven aan dat de wijkbewoners van de Piccardthof verheugd zijn over het verdwijnen van het geluidsscherm ter hoogte van het Stadspark aan de noordzijde van de zuidelijke ringweg, omdat zij sinds plaatsing ervan veel meer geluidsoverlast ondervinden door weerkaatsing van het geluid. Zij pleiten voor handhaving van deze beslissing. Twee insprekers doen de suggestie om bij het Stadspark gebruik te maken van geluidsabsorberende of begroeide schermen, om weerkaatsing naar de tegenoverliggende Piccardthof tegen te gaan.

Het 'Stadsparkscherm' aan de noordkant van de zuidelijke ringweg is na realisatie van de eerste fase van de zuidelijke ringweg geplaatst om de geluidsbelasting in het Stadspark te verminderen. Het scherm is niet wettelijk noodzakelijk omdat in het Stadspark geen geluidsgevoelige bestemmingen zijn, zoals woningen, scholen of ziekenhuizen. Dit scherm kan bij de ombouw niet blijven staan, vanwege aanpassingen aan de weg. Om het Stadspark toch goed tegen geluid te beschermen, is met de gemeente afgesproken om extra stil asfalt 'fijn' aan te leggen tussen Laan Corpus den Hoorn en Hoogkerk. Dit levert ongeveer dezelfde geluidreductie op als het huidige Stadsparkscherm. Bovendien wordt op een deel van de westelijke ringweg stil asfalt neergelegd, waar ook het Stadspark van profiteert. In de huidige situatie ligt dat er niet.

Het aanleggen van het extra stil asfalt tussen Laan Corpus den Hoorn en Hoogkerk zorgt bovendien voor geluidsreductie op de Piccardthof en De Buitenhof. Bij de Piccardthof wordt bovendien de geluidsreflectie van het huidige Stadsparkscherm voorkomen.

Zienswijze 43

D 3.11 Inspreker doet suggesties voor geluidsmaatregelen om de bewoners van de wijk Hoornse Meer te ontlasten: het verlengen van de geluidsschermen op de A28 richting Assen en het plaatsen van geluidsschermen aan de zuidkant van de Van Ketwich Verschuurlaan.

Op basis van het akoestisch onderzoek zijn extra geluidsmaatregelen opgenomen in het Tracébesluit. Het gaat hierbij om het plaatsen van een geluidsscherm langs de oprit van de Van Ketwich Verschuurlaan richting Assen. Ook het stil asfalt wordt iets verder doorgetrokken.

Zienswijze 79, 119, 162, 222, 255

D 3.12 Insprekers stellen dat niet wordt voorzien in geluidswering bij de openingen tussen de deksels en vragen naar aanvullende maatregelen. Een van hen vraagt om de achteruitgang in kwaliteit te voorkomen met groen en andere voorzieningen. Een andere inspreker is van mening dat bij het open gat tegenover appartementencomplex De Frontier te veel geluidre-

flectie zal zijn, dat via de gevel van De Frontier naar de Oosterpoort komt. Hij wenst een hoge geluidswal om en over de gaten of onder en naast de huidige Esperantoflat.

Ter plaatse van De Frontier (H.L. Wichersstraat) wordt de zuidelijke ringweg verdiept aangelegd. Ter hoogte van De Frontier is een opening tussen de deksels. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat een geluidsschermbak op deze plek niet noodzakelijk is. De wanden van de verdiept aangelegde bak worden ter hoogte van de Frontier bekleed met geluidsabsorberend materiaal en dit biedt voldoende bescherming aan de omwonenden tegen verkeerslawaaï.

Zienswijze 16, 177, 204

D 3.13 Insprekers vestigen de aandacht op geluidsoverlast bij de in- en uitgangen van de verdiepte ligging. Twee ervan pleiten voor geluidsschermen bij het Europaplein, waar de weg weer uit de verdiepte ligging komt. Een andere inspreker pleit ervoor het geluidsschermbak aan de andere kant van de verdiepte ligging te verlengen tot aan de tunnelmond, en om dit dan zo ver mogelijk van de 'Badmeesterswoning' bij De Papiermolen te plaatsen. Dezelfde inspreker vindt de hoogte van het voorgestelde geluidsschermbak niet voldoende, omdat de Badmeesterswoning er bovenuit komt. Ook vraagt deze inspreker of de hoogte van het geluidsschermbak een directe relatie heeft met de voorgestelde voetgangersbrug.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de voorgestelde geluidsmaatregelen zorgen voor voldoende bescherming tegen geluidsoverlast, ook bij de in- en uitgangen van de verdiepte ligging. Dit op basis van de Wet milieubeheer. Meer informatie over deze wet is te lezen in de inleiding van dit hoofdstuk.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat enkele woningen in het OTB volgens de Wet Milieubeheer te streng zijn beoordeeld. Een geluidsschermbak ter hoogte van de 'Badmeesterswoning' blijkt niet noodzakelijk.

Zienswijze 120, 134, 245, 251

D 3.14 Insprekers vrezen geluidsoverlast voor resp. de toneeltoren van MartiniPlaza en Hotel Mercure en vragen daarom om akoestisch onderzoek voor de westelijke ringweg (N370) en de locatie Mercure. Ook vragen zij om geluidsreducerend asfalt voor dit deel van de N370, de op-/afritten ervan en voor de Laan 1940-1945. Een van de insprekers verwacht dat bij de N370 ter hoogte van MartiniPlaza geluidsschermen geplaatst moeten worden en dat gevelisolatie een (deel)oplossing kan zijn.

Het wegvak op de westelijke ringweg is onderdeel van het akoestisch onderzoek (zie bijlage D van het Tracébesluit, deelrapport Specifiek, paragraaf 6.5). Uit het akoestisch onderzoek bij het Tracébesluit blijkt dat er stil asfalt nodig is op de N370 ter hoogte van MartiniPlaza. Dit is nodig om de geluidsbelasting op de zogenaamde geluidsgevoelige objecten te verminderen. Wettelijk gezien hoeft alleen bekeken te worden of als gevolg van het plan het geluidsniveau wordt overschreden op de gevel van deze geluidsgevoelige objecten. MartiniPlaza en Hotel Mercure zijn geen geluidsgevoelige objecten, maar gezien de jurisprudentie zijn ze wel meegenomen in het Akoestisch onderzoek (bijlage D van de Toelichting bij het Tracébesluit), deelrapport Specifiek. Daaruit blijkt dat ook de geluidsbelasting op MartiniPlaza en Hotel Mercure afneemt als gevolg van het plan en de daarin opgenomen geluidsmaatregelen.

Zienswijze 71

D 3.15 Inspreker vindt het onacceptabel dat de geluidsbelasting op de locatie Merwedestraat 98 van het Parcival College zonder geluidsmaatregelen in de toekomst toeneemt met 9 dB en dringt aan onderzoek, specifiek ge-

richt op die schoollocatie. Verder vraagt hij hoe het kan dat de geluidssituatie op de locatie Merwedestraat 45 verbetert, terwijl de geluidssituatie op nummer 98 veel slechter wordt.

De gevolgen van het project voor de geluidsbelasting op de referentiepunten worden eerst met het 'kale' project bepaald. Dus zonder de effecten van geluidsmaatregelen mee te wegen. Dit is bedoeld om het budget voor de realisatie van geluidsbeperkende voorzieningen (stil wegdek, geluidsschermen) te bepalen. En dan ligt het voor de hand dat sprake is van een verslechtering vergeleken met de huidige situatie, waarin op veel plaatsen geluidsschermen langs de zuidelijke ringweg staan. Nummer 45 ligt verder van de zuidelijke ringweg af dan nummer 98, waardoor de geluidsbelasting voor beide adressen verschillend is. Hierdoor kan het zijn dat de ene locatie zonder maatregelen vermindering van geluidsbelasting heeft, terwijl bij de andere locatie sprake is van toename.

In het akoestisch onderzoek is vervolgens onderzocht hoe aan de wettelijke geluidsnormen kan worden voldaan, om zo de omwonenden voldoende tegen verkeerslawaaï te beschermen. Op basis hiervan is bepaald dat er geluidsschermen komen langs de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan én langs de hoofdrijbaan van de zuidelijke ringweg. Ook wordt op de hoofdrijbaan extra stil asfalt aangebracht en op de nieuwe verbindingsweg stil asfalt. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de gevelbelasting van de Merwedestraat 45 en 98 door deze maatregelen (ruimschoots) onder de geldende wettelijke grenswaarden blijven.

Zienswijze 69

D 3.16 Inspreker stelt dat er vier keer zoveel verkeer komt op 300 meter van het Gomarus College. Inspreker is van mening dat de geluidsbelasting die dit met zich meebrengt, onderzocht moet worden bij de gevels van Vondelpad 1 en 2. Hieruit moet blijken of compenserende maatregelen nodig zijn.

In het akoestisch onderzoek is onderzocht wat de geluidseffecten van de ombouw van de zuidelijke ringweg zijn voor het omliggende gebied en hoe omwonenden voldoende tegen verkeerslawaaï kunnen worden beschermd. Hierin is ook gekeken naar het Gomarus College, inclusief de adressen Vondelpad 1 en 2. Op basis hiervan zijn de geluidsmaatregelen rond het Julianaplein bepaald. Die omvatten onder meer geluidsschermen op het Julianaplein en langs de afrit van de A28 en stil asfalt op de Vondellaan. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting van Vondelpad 1 en 2 daardoor ruim onder de wettelijke grenswaarden blijft. Meer informatie over de geluidswetgeving is te lezen in de inleiding van dit hoofdstuk.

Zienswijze 119

D 3.17 Inspreker maakt zich zorgen over de geluidsbelasting van het R.K. Kerkhof, met name vanwege de combinatie van een verticale keerwand aan de noordzijde van beide begraafplaatsen en een versmald talud boven een gedeeltelijke keerwand aan de zuidzijde, die reflectie van geluid kan veroorzaken. De inspreker wijst erop dat de woning boven de aula particulier wordt bewoond. Verder verzoekt hij voor de opstallen van het R.K. Kerkhof (o.a. de aula en de kapel) een binnenwaarde-onderzoek te verrichten.

Wettelijk gezien hoeft alleen het geluidsniveau op de gevel van geluidsgevoelige objecten beschouwd te worden. Geluidsgevoelige objecten zijn in het Besluit geluid milieubeheer gedefinieerd. Een begraafplaats is geen geluidsgevoelig object. Maar op basis van jurisprudentie zijn ook niet-geluidsgevoelige objecten, waaronder begraafplaatsen, meegenomen (zie bijlage D van het Tracébesluit, Akoestisch onderzoek, deelrapport Specifiek, bijlage 3). Daaruit blijkt dat de geluidsbelasting op de begraafplaatsen afneemt als gevolg van de ombouw van de zuidelijke ringweg en de geluidsmaatregelen die daarbij worden genomen.

De genoemde woning is een geluidsgevoelig object en is daarom meegenomen in het akoestisch onderzoek. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting op deze woning ruim onder de wettelijke grenswaarden blijft. Een binnenwaarde-onderzoek is daarom niet noodzakelijk.

Zienswijze 175

D 3.18 Inspreker vraagt naar maatregelen die de geluidsoverlast beperken voor personeel en klanten van de nog op te richten bouw- en tuinmarkt op de hoek Lübeckweg/Bornholmstraat.

Wettelijk gezien hoeft alleen het geluidsniveau op de gevel van geluidsgevoelige objecten beschouwd te worden. Geluidsgevoelige objecten zijn in het Besluit geluid milieubeheer gedefinieerd. Het zijn woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen (bijvoorbeeld scholen) en terreinen (bijvoorbeeld woonwagenstandplaatsen). Bouwen en tuinmarkten vallen hier niet onder. Daarom worden hier geen geluidsmaatregelen genomen.

Zienswijze 22, 36, 83, 180

D 3.19 Insprekers spreken hun zorgen uit over geluidsoverlast op het traject Grunobuurt – Rivierenbuurt. Sommigen vragen om aanvullende maatregelen als sprake is van geluidstoename. Een inspreker doet de suggestie de geluidsschermen langs de weg van de Grunobuurt naar de Rivierenbuurt doorzichtig te maken, zodat men elkaar kan zien aankomen.

Op het traject ter hoogte van de Grunobuurt – Rivierenbuurt worden zowel maatregelen genomen als gevolg van akoestisch onderzoek naar het hoofdwegennet (HWN) als het onderliggend wegennet (OWN). De zuidelijke ringweg is zo'n hoofdweg. De Brailleweg, tussen de Grunobuurt en de Rivierenbuurt, maakt deel uit van het onderliggende wegennet. Langs de zuidelijke ringweg komt een geluidsscherm met een hoogte van 2 à 3 meter. De hoofdrijbaan wordt voorzien van extra stil asfalt. Langs de Brailleweg komen geluidsschermen met een hoogte van 1 à 1,5 meter en het wegdek krijgt stil asfalt. Een nadere toelichting en een totaaloverzicht van de maatregelen is te vinden in het Akoestisch onderzoek (bijlage D van de Toelichting op het Tracébesluit), deelrapport Specifiek. Voor het HWN staan de maatregelen op kaartblad 5, kaart 21. Voor OWN staan de maatregelen op kaartblad 8, kaart Brailleweg Deel 1 Toekomst.

Uitgangspunt voor de geluidsschermen is dat getracht wordt ze zo goed mogelijk in te passen in de omgeving. Daarbij wordt zo veel mogelijk rekening gehouden met de wensen van belanghebbenden. Dat de schermen goede bescherming moeten bieden tegen het verkeerslawaaï staat daarbij voorop.

Zienswijze 30, 58, 82, 87, 90, 92, 230, 270, 273, 278

D 3.20 Insprekers maken zich zorgen over geluidsoverlast voor bewoners van de Vondellaan, de Van Iddekingeweg en de Van Schendelstraat. Een inspreker vraagt naar de geluidsmaatregelen die worden genomen. Anderen vragen om resp. de Vondellaan en de Van Iddekingeweg geheel te voorzien van geluidsabsorberend asfalt en een geluidsscherm te plaatsen vanaf de garageboxen tot halverwege de woning op de hoek van de Vondellaan en de Van Schendelstraat.

Door het plan neemt de verkeersdruk op de Vondellaan sterk toe. Vanaf de nieuwe aansluiting met het Julianaplein tot en met het kruispunt van de Van Ketwich Verschuurlaan krijgt de Vondellaan daarom stil asfalt. Dat beperkt de toename van het geluidsniveau op de gevel van woningen in de omgeving. Toch zal de geluidsbelasting bij een aantal woningen hoger zijn dan de wettelijke toetswaarde. Aanvullende geluidsschermen zijn op deze plek niet wenselijk vanuit de stedenbouwkundige kwaliteit. Schermen zouden een grote barrière in de straat vormen en

passen niet in het gemeentelijke inrichtingsplan voor de Vondellaan. Ze zijn daarom niet opgenomen in het plan. De woningen waar de toetswaarde voor geluid niet wordt gehaald, komen in aanmerking voor een binnenwaarde-onderzoek en zo nodig isolerende maatregelen (zie ook reactie D 2.20). De betreffende bewoners hebben hierover in september 2013 een brief gekregen, met een uitnodiging voor een informatief gesprek. In dat gesprek is ook de mogelijkheid van een geluidsscherm bij de Van Schendelstraat besproken. Maar zo'n scherm biedt hier geen goede bescherming en is bovendien niet goed in te passen.

Aan de Van Iddekingeweg en de Van Schendelstraat zijn geen woningen met een geluidsbelasting boven de wettelijke toetswaarde. Hier is daarom in het kader van het Tracébesluit geen reden voor aanvullende geluidsmaatregelen. Wel zal de gemeente op de Van Iddekingeweg stil asfalt aanleggen in het kader van het Actieplan Wegverkeerslawaaï 2013-2018.

Zienswijze 71, 106, 236, 266

D 3.21 Insprekers maken zich zorgen over geluidsoverlast voor omwonenden van de Maaslaan. Een inspreker stelt dat de verwachte hoeveelheden geluid gebaseerd zijn op te lage verwachtingen van het verkeer (etmaalintensiteit, oftewel het aantal motorvoertuigen per dag). Hij stelt tevens voor het geluidsscherm langs de noordzijde van de nieuwe verbindingsweg door te trekken tot aan de Hereweg, wat er mede voor kan zorgen dat publiek deze weg niet van opzij betreedt. Een andere inspreker geeft aan dat niet duidelijk is of het geluidsscherm ook tussen de Merwedestraat 98 en de nieuwe verbindingsweg wordt geplaatst en wat de hoogte en vormgeving ervan zijn. Ook vraagt deze inspreker hoe de uitwerking ter plaatse tot stand komt. Een inspreker vindt dat de geluidsschermen langs de nieuwe verbindingsweg zeker niet hoger dan 2 meter mogen worden (de lage variant).

De etmaalintensiteiten (weekdaggemiddelden) die zijn gebruikt voor het geluids-onderzoek zijn berekend met een verkeersmodel. Daarbij is rekening gehouden met ruimtelijke en economische ontwikkelingen. De algemene uitgangspunten hiervoor zijn afkomstig uit het Global Economy scenario (GE) van de 'Welvaart en Leefomgeving' (WLO) studie van het Centraal Planbureau, Milieu- en Natuurplanbureau en Ruimtelijk Planbureau. Qua milieueffecten is daarmee uitgegaan van een worstcase situatie.

Om vast te stellen wat het effect is van de ombouw van de zuidelijke ringweg op het geluidsniveau op bijvoorbeeld huizen (geluidsgevoelige bestemmingen) langs de weg, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hoe dit onderzoek moet plaatsvinden, is beschreven in het Reken- en Meetvoorschrift geluid 2012. Het gebruikte rekenmodel voldoet volledig aan de eisen die de Wet geluidhinder (provinciale en gemeentelijke wegen) en de Wet milieubeheer (rijkswegen) daaraan stelt. Dit model wordt geregeld op kwaliteit getoetst. Dat is ook gebeurd voor het project Aanpak Ring Zuid (zie ook reactie D 2.5).

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek komt er een geluidsscherm langs de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan en langs de hoofdrijbaan van de zuidelijke ringweg. De hoofdrijbaan van de ringweg krijgt extra stil asfalt 'fijn' en de nieuwe verbindingsweg stil asfalt. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de gevelbelasting van woningen daarmee ruimschoots onder de geldende grenswaarden voor geluid blijven. De geluidseffecten van beide wegen zijn daarbij meegewogen.

De lengte van de geluidswerende maatregelen voor de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan en de N7 volgt uit een zogenaamde doelmatigheidsafweging. Deze staat toegelicht in het akoestisch onderzoek (zie ook reactie D 2.11).

De zuidelijke ringweg ligt straks ter hoogte van de Zuiderbegraafplaats in een verdiepte ligging. De wanden hiervan beschermen tegen het verkeersgeluid, net als

een geluidsschermband, waardoor het niet nodig is het geluidsschermband langs de ringweg hier door te trekken. Tussen het bestaande fiets-/voetpad dat de Hereweg met de Maaslaan verbindt en de nieuwe verbindingsweg komt een afscherming die het betreden van de verbindingsweg bemoeilijkt. Een echt geluidsschermband is niet voor de hele verbindingsweg nodig. Langs de Maaslaan, tot bij het Parcival College, wordt het scherm 3 meter hoog. Daarna komt een scherm van 2 meter. Ten oosten van de Lekstraat komt geen geluidsschermband langs de verbindingsweg. Wél langs de zuidelijke ringweg zelf.

In het OTB was het scherm van 3 meter nog 4 meter. Dat het nu lager is, komt door het verschuiven van de verbindingsweg richting ringweg. Ook de vormgeving van het scherm is iets aangepast ten opzichte van het OTB, vanwege de nieuwe ligging van de verbindingsweg, meer richting de Lekstraat. Bijkomend voordeel hiervan is dat voor de bewoners van de Lekstraat sprake is van minder geluidsbelasting.

Zienswijze 26, 94, 122

D 3.22 Insprekers verwachten dat voor woningen aan de Lekstraat niet aan de geluidsnormen kan worden voldaan en vragen om nader onderzoek. Een inspreker noemt de geluidsschermen van 2 meter te laag en vraagt om geluidsschermen van 4 meter, die hoog worden doorgetrokken over enige afstand richting Hereweg. Een andere inspreker wijst erop dat het gaat om een complex punt met veel rijbanen en hoogteverschillen.

Om vast te stellen wat het effect is van de ombouw van de zuidelijke ringweg op het geluidsniveau op de geluidsgevoelige bestemmingen langs de weg, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Zie hiervoor ook hierboven, bij reactie B.3.16. Op basis van dit onderzoek is bepaald dat er geluidsschermen komen langs de hoofdrijbaan en langs de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan. Ook wordt op de hoofdrijbaan van de zuidelijke ringweg extra stil asfalt 'fijn' aangebracht en op de nieuwe verbindingsweg stil asfalt. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de gevelbelasting van woningen aan de Lekstraat daarmee ruimschoots onder de geldende toetswaarden voor geluid blijven. Door de verschuiving van de verbindingsweg is de vormgeving van het scherm langs de Maaslaan tot het Parcival College iets aangepast ten opzichte van het OTB. Bijkomend voordeel hiervan is dat voor de bewoners van de Lekstraat sprake is van minder geluidsbelasting.

Zienswijze 236

D 3.23 Inspreker maakt zich voor de Laan van de Vrede en de Maaslaan zorgen over het geluid dat weerkaatst wordt tussen verschillende geluidsschermen die parallel worden opgesteld.

In het akoestisch onderzoek wordt rekening gehouden met weerkaatsing tussen geluidsschermen. Op basis hiervan zijn de geluidsmaatregelen bepaald. De geluidsschermen worden absorberend uitgevoerd.

Zienswijze 244

D 3.24 Inspreker is van mening dat voor de geluidsoverlast in de buurt fluisterasfalt op de Waterloolaan een oplossing is.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het aanbrengen van stil asfalt op de Waterloolaan niet nodig is om bescherming tegen verkeerslawaaï te bieden aan de omwonenden. Ook zonder stil asfalt blijft de geluidsbelasting onder de grenswaarde van de Wet milieubeheer. Meer informatie over de geluidswetgeving is te vinden in de inleiding van dit hoofdstuk. Overigens gaat de situatie voor geluid aan de Waterloolaan er per saldo op vooruit. De woningen langs de Waterloolaan krijgen namelijk minder geluidsbelasting van de zuidelijke ringweg, doordat deze ter hoogte van de Waterloolaan verdiept ligt. Het geluid van de Waterloolaan zelf neemt wel toe, als

gevolg van de toename van het verkeer. Maar per saldo (cumulatie) neemt het verkeerslawaaï hier af. Dit is in meer detail beschreven in bijlage D (akoestisch onderzoek) bij de toelichting op het Tracébesluit.

Zienswijze 68

D 3.25 Inspreker verzoekt de geluidswal langs de A28 ter hoogte van de Multatulistraat 1,5 à 2 meter hoger te maken dan de huidige geluidswal. Daarbij vraagt hij de onderste twee meter van beton te maken en de rest van kunststof glas, in verband met lichtinval in de woning. Ook wil hij graag dat het geluidsscherm de rijbaan deels overkapt. Verder verzoekt hij om 3,5 meter hoge planten/bomen langs de geluidswal aan de zijde van de woning, zoals dat nu ook zo is.

Om vast te stellen wat het effect is van de ombouw van de zuidelijke ringweg op het geluidsniveau op de geluidsgevoelige bestemmingen langs de weg, is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Op basis hiervan is bepaald dat er extra stil asfalt wordt aangelegd op de A28. Ook komen er meerdere geluidsschermen van 3 meter hoog langs de hoofdrijbaan en de afrit. Hoger is vanuit de wettelijke randvoorwaarden niet noodzakelijk. Deze geluidsschermen worden groen aangekleed. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de gevelbelasting van woningen aan de Multatulistraat met deze maatregelen onder de geldende grenswaarden voor geluid blijven.

Zienswijze 209, 245, 251

D 3.26 Insprekers vragen aandacht voor de geluidsoverlast voor bewoners van Hoogkerk-Zuid(west). Een inspreker vindt dat het 'akoestische gat' in de geluidsafscherming langs de A7 bij Hoogkerk (tussen het Koningsdiep en het viaduct Roderwolderdijk) moet worden gesloten met geluidsreducerende maatregelen tot aan het talud/viaduct Roderwolderdijk. Een andere inspreker vindt dit ook en wijst erop dat de overlast is toegenomen sinds de snelheidsverhoging naar 130 km/u.

Het traject waar hiernaar wordt verwezen betreft de A7, maar valt buiten het plangebied van het project Aanpak Ring Zuid en het (Ontwerp-)Tracébesluit. Wel is afgesproken dat de Gemeente in overleg met het Rijk en de provincie hierover in gesprek gaan en de mogelijkheden zullen verkennen om hiervoor een oplossing te vinden.

Zienswijze 206

D 3.27 Inspreker geeft aan dat hun appartement aan de Vondellaan niet geschikt is voor zogenaamde 'suskasten' (ventilatie-roosters met verhoogde geluidswering).

Het feit dat voor een adres een hogere waarde wordt vastgesteld, betekent niet op voorhand dat ook isolerende maatregelen in de woning nodig zijn. Onderzoek naar de geluidsniveaus in de woning (binnenwaarde-onderzoek) geeft hierover uitsluitsel. Het isoleren van een bestaande woning kan invloed hebben op de mogelijkheden om de woning te ventileren. In het Nederlands Bouwbesluit staat welke eisen gelden voor zowel geluidsisolatie als ventilatie. Wanneer blijkt dat isolerende maatregelen nodig zijn, wordt op basis van het Bouwbesluit en de mogelijkheden in de woning in overleg met de bewoner/eigenaar bepaald welke maatregelen worden uitgevoerd.

Zienswijze 274

D 3.28 Inspreker heeft enkelglas en vraagt of er een subsidieregeling komt voor geluidsisolatie van de woning.

Er komt in het kader van het project Aanpak Ring Zuid geen subsidieregeling voor geluidsisolatie aan woningen. Wel wordt een uitgebreid pakket aan maatregelen

genomen om ervoor te zorgen dat de geluidsoverlast door het wegverkeer wordt beperkt. Het gaat daarbij om bronmaatregelen (stil asfalt) en geluidsschermen, niet om gevelmaatregelen zoals geluidisolatie aan woningen. Wanneer de geluidsbelaasting van een woning desondanks boven de toetswaarde ligt, komt deze woning in aanmerking voor een binnenwaarde-onderzoek. Dan wordt onderzocht of aan deze woning extra geluidswerende voorzieningen nodig zijn. Als dit inderdaad het geval is, worden deze voorzieningen vergoed. De betreffende woningen zijn opgenomen in het Akoestisch onderzoek (bijlage D van de Toelichting bij het Tracébesluit), deelrapport Specifiek, bijlage 3.

D 4 Wetgeving en normen luchtkwaliteit

Inleiding: wetgeving, onderzoeksmethode, uitkomsten en maatregelen

Ten behoeve van het Ontwerp-Tracébesluit en het Milieueffectrapport (MER) is onderzoek gedaan naar de gevolgen van het project voor de luchtkwaliteit in de omgeving van de zuidelijke ringweg. Voor het Tracébesluit is bovendien opnieuw akoestisch onderzoek gedaan. De onderzoeken geven inzicht in de luchtkwaliteit in de huidige situatie, in het jaar direct na openstelling van het project (2021) en in het jaar 2030 (tien jaar na openstelling). Dat is het hiervoor geldende wettelijk voorschrift. In de onderzoeken is rekening gehouden met de nieuwe verkeersstromen die ontstaan ten gevolge van het plan. De uitkomsten van de in hoofdstuk 3 van deze nota beschreven verkeersmodellen zijn daarvoor de basis.

In het onderzoek naar luchtkwaliteit is getoetst aan de wettelijke normen die in Nederland gelden. Die zijn vastgelegd in de Wet milieubeheer. De wettelijke normen voor luchtkwaliteit zijn in Europees verband ontwikkeld en bepaald, mede op basis van adviezen van de wereld gezondheidsorganisatie (World Health Organisation, WHO). Met ingang van 1 januari 2015 worden de normen voor luchtkwaliteit strenger. Daarom is in de onderzoek voor het MER steeds uitgegaan van de wettelijke normen die vanaf die datum gelden.

In het onderzoek naar luchtkwaliteit is gekeken naar de concentraties NO_2 (stikstofdioxide) en PM_{10} (deeltjes fijn stof met een diameter van 10 micrometer). Daarbij is getoetst aan de normen die vanaf 1 januari 2015 gelden voor deze stoffen. Die zijn strenger dan nu het geval is.

Stof	Type norm	Grenswaarde ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Stikstofdioxide (NO_2)	Jaargemiddelde concentratie	60 (tot 1 januari 2015)
		40 (vanaf 1 januari 2015)
Stikstofdioxide (NO_2)	Uurgemiddelde concentratie	300 (tot 1 januari 2015)
		200 (vanaf 1 januari 2015) (Mag max. 18 keer per jaar overschreden worden)
Fijn stof (PM_{10})	Jaargemiddelde concentratie	40
Fijn stof (PM_{10})	24-uurgemiddelde concentratie	50 (Mag max. 35 keer per jaar overschreden worden)

Er zijn in de Wet milieubeheer ook grenswaarden opgenomen voor zwaveldioxide (SO_2), stikstofoxiden (NO_x), lood (Pb), koolmonoxide (CO) en benzeen (C_6H_6). TNO heeft echter aangetoond dat overschrijding van de grenswaarden van deze stoffen langs rijkswegen niet voor komt. Daarom wordt in het luchtkwaliteitsonderzoek niet naar deze stoffen gekeken.

Wel is ook rekening gehouden met de aanwezigheid van $\text{PM}_{2.5}$. Dat is zijn deeltjes fijn stof met een nog kleinere diameter: 2,5 micrometer. Onderzoek heeft aangetoond dat PM_{10} - en $\text{PM}_{2.5}$ -concentraties onderling sterk zijn gerelateerd. Op grond

hiervan wordt in dit onderzoek geconcludeerd dat, omdat aan de grenswaarden van PM_{10} wordt voldaan, ook de grenswaarden voor $PM_{2,5}$ niet worden overschreden.²

Werken met modellen: berekenen of meten?

De onderzoeken zijn bedoeld om inzicht geven in de toekomstige luchtkwaliteit. Naast het toetsen aan de wettelijke normen is daartoe een vergelijking gemaakt tussen de situatie die ontstaat na ombouw van de zuidelijke ringweg (de 'plansituatie') en de zogenaamde referentiesituatie. Dat is de situatie die zou bestaan zonder ombouw van de zuidelijke ringweg. Daarbij is het jaar 2030 het ijkpunt, conform de hiervoor geldende onderzoeksvoorschriften.

Omdat het gaat om een toekomstige situatie is het niet mogelijk om voor het onderzoek metingen te doen. De toekomst laat zich alleen voorspellen met behulp van berekeningen. Om een zuivere vergelijking tussen nu en straks mogelijk te maken, wordt ook de huidige luchtkwaliteit berekend, en niet gemeten. Dit is de gebruikelijke en beproefde werkwijze waarmee besluitvorming rondom aanpassingen of aanleg van nieuwe Rijkswegen wordt onderbouwd. De rekenresultaten zijn geen aanleiding geweest om alsnog de luchtkwaliteit te gaan meten, aangezien deze ruimschoots onder de norm bleven. Het model houdt rekening met een realistische verdeling van verschillende soorten wegverkeer zoals personenauto's en vrachtverkeer (middelzwaar en zwaar). En ook met meteorologische gegevens, hoogteverschillen en de concentraties stikstofdioxide en fijn stof die van nature in de lucht aanwezig zijn (bijvoorbeeld als gevolg van landbouw en industrie) en plaatselijk sterk kunnen verschillen.

Het rekenmodel is overigens wel gebaseerd op metingen van de luchtkwaliteit. Op grond van die metingen wordt het rekenmodel geregeld gecontroleerd, en zo nodig aangepast (gekalibreerd).

De metingen van de luchtkwaliteit worden in Nederland o.a. gedaan door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne (RIVM). Het RIVM maakt daarbij gebruik van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit, waarvoor op een groot aantal plaatsen in het land meetpalen staan. Ook in de stad Groningen staan op twee plekken meetpalen van het RIVM: aan de Nijensteinheerd (in de wijk Beijum) en aan de Europaweg.

Uitkomsten onderzoek luchtkwaliteit

Uit het luchtkwaliteitsonderzoek van het MER en het OTB (en het akoestisch onderzoek) blijkt dat in 2030 de lucht rondom de zuidelijke ringweg overal ruimschoots voldoet aan de normen van de Wet milieubeheer. Ook aan de hierboven genoemde aangescherpte normen die vanaf 1 januari 2015 van kracht zijn. Dat geldt voor zowel stikstofdioxide (NO_2) als fijn stof (PM_{10}). En ook voor $PM_{2,5}$. Uit het onderzoek blijkt dat de kwaliteit van de lucht in de toekomst geleidelijk beter wordt dan nu. Dat is een landelijke ontwikkeling, die te maken heeft met strengere eisen in wetgeving en een verminderde uitstoot van industrie, landbouw en verkeer. Deze ontwikkeling is al lange tijd gaande.

Op enkele plekken langs de ringweg verbetert de luchtkwaliteit als gevolg van het plan. Er zijn ook plekken waar de luchtkwaliteit door het plan verslechtert (in vergelijking met de situatie in 2030 als het plan niet wordt uitgevoerd). Aan de uiteinden van het verdiept aangelegde deel is een lichte toename van met name stikstofdioxide te zien. Dat is ook zo bij de openingen tussen de deksels en op de westelijke ringweg ten zuiden van de Peizerweg. Bij de westelijke ringweg is dat het gevolg van een toename van het verkeer. Het wordt door de ombouw van de zuidelijke

² Uit de analyse van het Planbureau voor de Leefomgeving volgt dat, uitgaande van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM_{10} en $PM_{2,5}$, gesteld kan worden dat als aan de grenswaarden voor PM_{10} wordt voldaan, ook aan de toekomstige grenswaarde voor $PM_{2,5}$ wordt voldaan. Het risico dat grenswaardeoverschrijding voor $PM_{2,5}$ optreedt op locaties waar de PM_{10} -grenswaarde wordt gehaald, is zeer klein.

ringweg een stuk drukker op de westelijke ringweg. Op de andere plaatsen komt dat doordat hier de lucht uit het verdiept aangelegde deel naar boven komt. Ter hoogte van de deksels, tussen de openingen en de uiteinden, neemt de kwaliteit van de lucht juist toe door de ombouw van de ringweg.

Op een aantal stedelijke wegen neemt het verkeer toe ten gevolge van het project, zoals op de Vondellaan. Op andere wegen neemt het verkeer af. Dit heeft gevolgen voor de luchtkwaliteit hier, maar die toe- en afnames van concentraties NO₂ en PM₁₀ zijn zeer klein.

Geen maatregelen nodig

Doordat de luchtkwaliteit overal ruimschoots voldoet aan de wettelijke normen zijn beschermende maatregelen niet nodig. Die maatregelen worden alleen genomen als wettelijk normen worden overschreden, wat in Groningen nergens het geval is.

Meer informatie

De documenten waarnaar in dit hoofdstuk wordt verwezen, zijn te vinden op de website www.aanpakringzuid.nl, onder het kopje 'Bibliotheek'.

Zienswijze 189, 216

D 4.1 Insprekers wijzen op het voortdurend aanpassen van de (Europese) normen van luchtkwaliteit. Een inspreker vraagt of hierop geanticipeerd wordt. Een ander zou het vooruitstrevend en duurzaam vinden om niet de steeds veranderende normen te hanteren, maar een prijsvraag uit te schrijven voor de meest schone oplossing.

Voor het luchtonderzoek zijn de in Europees verband overeengekomen en in Nederlandse wetgeving vastgelegde normen de basis. Dat kunnen ook normen zijn die pas in de toekomst gelden. De nieuwe, strengere toetswaarden die met ingang van 1 januari 2015 van kracht worden, zijn daarom verwerkt in het luchtonderzoek. Er is niet geanticipeerd op mogelijke verdere aanscherpingen, als daar nog geen besluiten over zijn genomen. Hoewel wettelijk pas verplicht voor besluiten die worden genomen vanaf 1 januari 2015, zijn de concentraties PM_{2,5} nu al betrokken bij de uitvoering van het luchtonderzoek. Meer informatie is te vinden in de inleiding van dit hoofdstuk (D4).

Zienswijze 81, 82, 83, 89, 101, 108, 111, 123, 125, 135, 142, 149, 179, 211, 213, 215, 220, 221, 223, 224, 226, 228, 231, 232, 234, 239, 242, 244, 247, 249, 253, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 290

D 4.2 Insprekers stellen dat het RIVM afraadt scholen te bouwen dicht aan een weg waar per etmaal 10.000 auto's of meer langskomen. Zij vragen waarom het omgekeerde wel kan, met een verwijzing naar de Vondellaan en de Maaslaan. Een van de insprekers is van mening dat gevoelige bestemming niet binnen 300 meter vanaf rijkswegen en 50 meter vanaf provinciale wegen moeten komen, ongeacht of de normen voor luchtkwaliteit wel worden gehaald. Een andere inspreker vraagt een goede onderbouwing van de keus voor een oplossing dichtbij gevoelige bestemmingen.

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

Als een bestuursorgaan het voornemen heeft een besluit te nemen over een gevoelige bestemming op een locatie binnen 300 meter vanaf de rand van rijkswegen of binnen 50 meter vanaf de rand van provinciale wegen, dan moet het onderzoeken

of op die locatie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de grenswaarden voor fijn stof (PM₁₀) en/of voor stikstofdioxide (NO₂). Blijkt uit het onderzoek dat sprake is van zo'n (dreigende) overschrijding, dan mag ter plekke alleen een gevoelige bestemming worden gevestigd als dit niet leidt tot een toename van het aantal ter plaatse verblijvende personen. Dat wil zeggen: geen nieuwbouw, functiewijziging of uitbreiding. In Groningen komen geen situaties voor van (dreigende) normoverschrijding. Het besluit vormt dan ook geen belemmering om een gevoelige bestemming in de nabijheid van een drukke weg te realiseren.

Het besluit is formeel overigens niet van toepassing op de ombouw van de zuidelijke ringweg, omdat het hier gaat om een wijziging van een bestaande rijksweg en niet om de vestiging van een gevoelige bestemming. Bij de ombouw van de ringweg is de Wet milieubeheer de maatstaf. Uit het luchtonderzoek blijkt dat rond de zuidelijke ringweg ruimschoots wordt voldaan aan de grenswaarden die in deze wet zijn gesteld, zowel in de huidige situatie als in de toekomst.

Zienswijze 71

D 4.3 Inspreker brengt onder de aandacht dat het "Besluit gevoelige bestemmingen voor luchtkwaliteit" uitbreiding van het Parcival College op de locatie Merwedestraat 98 onmogelijk maakt.

Zoals hierboven (bij reactie D 4.2) is toegelicht komen in Groningen geen (dreigende) overschrijdingen van de wettelijke grenswaarden (normen) voor. Daardoor is het 'Besluit gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' geen belemmering voor een eventuele uitbreiding van het Parcival College.

Zienswijze 244

D 4.4 Inspreker interpreteert de tekst op pagina 61 van de Toelichting op het OTB alsof luchtkwaliteit geen probleem vormt omdat de provincie Groningen niet is opgenomen in het NSL en vraagt hier uitleg bij.

De wettelijke normen voor luchtkwaliteit zijn in Europees verband vastgesteld en deze Europese richtlijn is overgenomen in de Nederlandse Wet milieubeheer. Daarmee is Nederland verplicht actieplannen op te stellen voor gebieden waar sprake is of zal zijn van (dreigende) overschrijding van grenswaarden voor luchtkwaliteit. Nederland heeft in dit kader het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL) opgesteld. De provincies Groningen, Friesland, Drenthe, Zeeland en delen van Noord-Holland en Flevoland vallen niet onder dit programma, omdat in deze gebieden sprake is van relatief lage achtergrondconcentraties en de wettelijke grenswaarden niet worden overschreden. Met andere woorden: de luchtkwaliteit is voldoende in deze delen van het land, gelet op de wettelijke normen. Ook in de toekomst dreigt geen overschrijding van grenswaarden. Groningen is daarom niet opgenomen in het Nationaal Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit.

D 5 Onderzoek luchtkwaliteit

Zienswijze 81, 82, 83, 96, 101, 106, 108, 111, 122, 123, 125, 126, 127, 133, 135, 142, 149, 213, 215, 219, 220, 221, 223, 226, 228, 231, 232, 234, 237, 239, 240, 242, 247, 249, 253, 257, 258, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 290

D 5.1 Insprekers willen weten welke uitgangspunten zijn toegepast bij het onderzoek naar luchtkwaliteit. Een aantal vindt de uitgangspunten niet juist. Twee insprekers twijfelen aan de verkeersprognoses die ten grondslag liggen aan het onderzoek. Een van de insprekers merkt op dat in het onderzoek naar lucht geen rekening is gehouden met de in de uitgangspunten beschreven uitbreiding van het spoorwegennet ter plaatse met een vierde spoor.

De uitgangspunten voor het onderzoek naar de luchtkwaliteit staan vermeld in hoofdstuk 3 van het Deelrapport luchtkwaliteit. Informatie over de verkeersprognoses is te vinden in de inleiding van hoofdstuk C 1. In het luchtkwaliteitsonderzoek is geen rekening gehouden met de uitbreiding van het spoorwegennet met een vierde spoor. De achtergrondconcentraties in Groningen zijn laag en het spoorverkeer levert slechts een geringe bijdrage aan de luchtvervuiling. Daarom is het niet aanneemelijk dat onderzoek waarin de spooruitbreiding wel zou zijn meegenomen, tot andere uitkomsten zou leiden.

Zienswijze 1, 8, 38, 47, 49, 64, 71, 81, 82, 83, 84, 85, 87, 89, 90, 93, 94, 96, 107, 108, 122, 124, 125, 126, 127, 133, 137, 154, 155, 158, 160, 161, 175, 179, 180, 197, 203, 204, 211, 212, 219, 223, 224, 228, 236, 237, 238, 239, 240, 242, 243, 252, 253, 257, 258, 271, 274, 277, 278, 288, 289, 290

D 5.2 Insprekers hebben zorgen over de luchtkwaliteit in het algemeen of in hun omgeving of wijk. Sommigen vragen naar de resultaten van het luchtonderzoek, of voor hun straat ook onderzoek is gedaan en waar deze gegevens te vinden zijn. Enkelen betwijfelen de uitkomsten van dit onderzoek of vragen om aanvullend onderzoek. Een van de insprekers geeft daarbij aan dat bewoners van de Rivierenbuurt nu al roetoverlast ervaren, die significant is toegenomen sinds de nieuwe onderdoorgang onder de zuidelijke ringweg bij de Rivierenbuurt. Een andere inspreker stelt dat er door het verdwijnen van de op- en afritten Hereweg meer verkeer door de wijken gaat, wat leidt tot een toename van roet in de lucht.

Voor het Milieueffectrapport is onderzocht wat de gevolgen van de ombouw van de zuidelijke ringweg zijn voor een gebied tot 1 kilometer uit de as van de wegen waarover het Tracébesluit gaat: de zuidelijke ringweg en het meest noordelijke deel van de A28. Zie hiervoor afbeelding 3.2 uit het Deelrapport Luchtkwaliteit, pagina 11.

De resultaten van dit onderzoek zijn te vinden in paragraaf 4.4 van de Toelichting bij het Tracébesluit en het Deelrapport Luchtkwaliteit (MER, bijlage 4).

Het onderzoek is uitgevoerd door een deskundig bureau. De minister heeft geen redenen om te twijfelen aan de juistheid van het onderzoek en acht aanvullend onderzoek (anders dan de verschilnotitie) daarom niet nodig.

Overal in Nederland, en ook in Groningen, zal de luchtkwaliteit de komende jaren verbeteren. Daardoor neemt de hoeveelheid roet in de lucht af.

Zienswijze 130, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 190, 191, 192, 193, 194, 195

D 5.3 Insprekers vragen waarom wel concentraties ter hoogte van de Hereweg in de overweging wordt meegenomen, terwijl de Helperzoom en de Goeman Borgesiuslaan buiten beschouwing worden gelaten. Een van de insprekers brengt onder de aandacht dat het project zuidelijke ringweg fase 2 in het Deelrapport Luchtkwaliteit (bijlage 4 van het MER) wordt aangeduid als ARZ, terwijl de milieueffecten van de Ontwerp-inrichtingsplannen en de aanleg van de Helperzoomtunnel niet in de berekeningen zijn meegenomen.

Het plan Aanpak Ring Zuid (ARZ) bestaat uit drie nauw met elkaar hangende deelplannen, die elk een afzonderlijke juridische procedure doorlopen. Daarbij gaat het om het plan voor de zuidelijke ringweg zelf en een deel van de A28, de Ontwerp-Inrichtingsplannen voor vier gebieden in de omgeving van de ringweg en de aanleg van de Helperzoomtunnel. In de inleiding van deel 1 van deze nota van antwoord is dat beschreven.

Het onderzoek "A7/N7 Zuidelijke ringweg, Groningen, fase 2, OTB/MER deelrapport luchtkwaliteit" hoort formeel bij het Ontwerp-Tracébesluit voor de zuidelijke ringweg en de A28. Bij het luchtonderzoek hiervoor zijn ook de effecten van de rea-

lisatie van de Ontwerp-inrichtingplannen en de aanleg van de Helperzoomtunnel betrokken. Zo is een compleet beeld gegeven van de effecten van het hele plan Aanpak Ring Zuid.

Zienswijze 130

D 5.4 Inspreker constateert dat de luchtkwaliteit met en zonder project verbetert. Daarom zou voor de beoordeling van de luchtkwaliteit de projectsituatie niet moeten worden vergeleken met de huidige situatie, maar met de referentiesituatie. Daaruit komt naar voren dat de projectsituatie een aanzienlijk slechter beeld geeft, onder andere in de Vondellaan en de H.L. Wichersstraat. De inspreker is van mening dat de afweging zich niet moet beperken tot het voldoen aan wettelijke normen, maar ook de beïnvloeding van het woon- en leefklimaat moet meenemen.

In het (Ontwerp-)Tracébesluit zijn enkel vergelijkingen gemaakt met de referentiesituatie en niet met de huidige situatie.

Inderdaad is de maximum jaargemiddelde concentratie NO₂ in de projectsituatie iets hoger dan in de referentiesituatie, maar wel steeds lager dan in 2012. De maximum jaargemiddelde concentratie PM₁₀ is in de projectsituatie eveneens iets hoger dan in de referentiesituatie en iets lager dan in 2012. Bijlage 3 bij het luchtonderzoek toont de verschillen. De verschillen zijn te zien bij de openingen tussen de deksels en de in- en uitgangen van de verdiepte ligging, o.a. ter hoogte van de H.L. Wichersstraat. Maar ook daar wordt na uitvoering van het project ruimschoots aan de grenswaarden voldaan. Zie voor een nadere toelichting de inleiding van dit hoofdstuk (D 4). Er is daarom geen aanleiding voor een andere afweging over de luchtkwaliteit.

Zienswijze 60, 137, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 216, 230, 236

D 5.5 Insprekers stellen dat de optelsom van fijnstof van meerdere rijroutes ervoor kan zorgen dat de norm voor luchtkwaliteit wel wordt overschreden. Een van de insprekers is van mening dat het voorgenomen besluit hier onvoldoende inzicht in biedt.

Voor het luchtonderzoek zijn de concentraties vervuilende stoffen voor het hoofdwegennet (de rijkswegen) opgeteld bij die van de het onderliggend wegennet (alle andere wegen). Die optelsom wijst uit dat de wettelijke grenswaarden nergens worden overschreden.

Zienswijze 60, 87, 90, 230

D 5.6 Insprekers stellen dat het verhoogde Julianaplein zal zorgen voor verspreiding van luchtvervuiling onder de omwonenden.

In het luchtonderzoek is rekening gehouden met alle hoogteverschillen die in het tracé van de zuidelijke ringweg en de A28. Ook het verhogen van het Julianaplein is daarbij betrokken. De basis van alle berekeningen is het plan dat is beschreven in het Ontwerp-Tracébesluit. Ook is een vershilanalyse uitgevoerd op basis van het Tracébesluit. Uit deze luchtonderzoeken blijkt dat de grenswaarden (wettelijke normen) voor luchtkwaliteit nergens worden overschreden.

Zienswijze 60

D 5.7 Inspreker stelt dat de vermeerdering van uitstoot van fijnstof met name te verwachten is van vrachtwagens bij de hellingen tussen de Hereweg en het Julianaplein.

In het luchtonderzoek is rekening gehouden met de hellingen van de verdiepte ligging en de uitstoot van (vracht)verkeer die dit tot gevolg heeft. Uit het luchtonderzoek blijkt dat de grenswaarden (wettelijke normen) voor luchtkwaliteit nergens

worden overschreden, ook niet bij weggedeelte tussen het Julianaplein en de Hereweg.

Zienswijze 54

D 5.8 Inspreker brengt onder de aandacht dat door de verdiepte ligging met deksels straks geen sprake meer is van wind, waardoor de uitlaatgasen niet meer snel weg kunnen waaien, met een hogere concentratie van vervuilende stoffen tot gevolg.

Inderdaad blijkt uit het luchtonderzoek dat aan het begin en het eind van de verdiepte ligging en bij de openingen tussen de deksels beperkt hogere concentraties fijnstof (PM_{10}) en/of stikstofdioxide (NO_2) aanwezig zijn. Maar ook daar wordt na uitvoering van het project ruimschoots aan de grenswaarden (wettelijke normen) voor luchtkwaliteit voldaan.

Zienswijze 219

D 5.9 Inspreker vraagt of in het luchtonderzoek rekening is gehouden met de ontwikkeling van het stationsgebied en wat de gevolgen zijn voor de omwonenden als beide plannen worden uitgevoerd.

In de berekeningen is rekening gehouden met alle nieuwbouw- en verbouwplannen die definitief zijn vastgesteld en waarvoor geld beschikbaar is. De plannen voor de verdere ontwikkeling van het stationsgebied zijn nog niet zo ver gevorderd. Er is nog geen plan vastgesteld en nog geen geld beschikbaar gesteld. Bij het ontwikkelen van plannen voor het Stationsgebied zal wél rekening gehouden worden met de plannen voor de zuidelijke ringweg, ook als het gaat om de gevolgen ervan voor de luchtkwaliteit.

Zienswijze 237

D 5.10 Inspreker stelt dat de luchtkwaliteitseffecten (met name stikstofdioxide) en geluidseffecten op flora en fauna en ecologie in het Stadspark ten onrechte niet zijn onderzocht.

Omdat het Stadspark geen Natura2000 gebied of een beschermd natuurmonument is, is het niet verplicht om onderzoek te doen naar stikstofdepositie. Om dezelfde reden is er niet apart gekeken naar de geluidseffecten op flora, fauna en ecologie in het Stadspark. Overigens zijn er wel maatregelen genomen om de geluidsbelasting in het Stadspark te reduceren, zie reactie D 3.10. Hoewel in het luchtonderzoek niet expliciet aandacht is besteed aan de luchtkwaliteit ter plaatse van het Stadspark, blijkt uit bijlage 3 van het onderzoek naar luchtkwaliteit dat de luchtkwaliteit daar niet in betekenende mate verbetert of verslechtert ten gevolge van het project.

Zienswijze 81, 82, 83, 85, 101, 108, 111, 123, 125, 126, 135, 142, 149, 179, 189, 197, 213, 215, 220, 221, 223, 226, 228, 231, 232, 234, 237, 238, 240, 244, 247, 249, 253, 256, 258, 259, 260, 263, 283, 284, 285, 286, 287, 290

D 5.11 Insprekers brengen onder de aandacht dat schadelijke roetdeeltjes kleiner dan fijn stof ($PM_{2,5}$) niet zijn meegenomen zijn in het onderzoek. Een inspreker geeft daarbij aan dat bestaande normen voor luchtkwaliteit niet voldoen aan de eis van de bescherming van de gezondheid, omdat roet niet wordt geregistreerd door de meetapparatuur van Rijksinstituut voor Milieuhygiëne (RIVM). Een andere inspreker stelt dat wetenschappelijk onderzoek uitwijst dat roet (elementair carbon) de meest schadelijke component van fijnstof is. Nog een inspreker stelt dat niet wordt voldaan aan de grenswaarden van PM_{10} en $PM_{2,5}$, waarbij hij benadrukt dat deze grenswaarden wetenschappelijk onder druk staan.

Naast fijn stof (PM_{10}) wordt ook een fijnere fractie fijn stof onderscheiden. Dit wordt $PM_{2.5}$ genoemd. Kleinere deeltjes fijn stof komen dieper in de longen terecht en zijn daardoor schadelijker voor de gezondheid. Vanaf 2015 geldt er voor de fijnere fractie fijn stof $PM_{2.5}$ een wettelijke norm. Tot 1 januari 2015 hoeft er niet getoetst te worden aan de norm voor fijn stof $PM_{2.5}$ (bijlage 2, voorschrift 4.4, lid 2, Wet milieubeheer), ook niet als een project na deze datum gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. In de inleiding van dit hoofdstuk (D 4) is dat beschreven. Omdat de datum van 1 januari 2015 vlak voor de realisatie van het project ligt, is wel nader gekeken naar de invloed van $PM_{2.5}$. Volgens de meest recente inzichten van het RIVM zijn de PM_{10} - en $PM_{2.5}$ concentraties sterk gerelateerd. Als aan de normen voor PM_{10} wordt voldaan, wordt ook aan de normen voor $PM_{2.5}$ voldaan³. Hierbij gaat de overheid uit van de huidige kennis over emissies en concentraties van PM_{10} en $PM_{2.5}$. Voor dit project is daarom het uitgangspunt gehanteerd dat de conclusies voor PM_{10} ook gelden voor $PM_{2.5}$.

Voor ultra fijn stof ($PM_{0.1}$) bestaat nog geen wettelijke norm. In de (inter)nationale onderzoekswereld is wel aandacht voor ultra fijn stof als een mogelijke maat voor verkeersgerelateerde luchtverontreiniging, maar de inzichten op dit gebied zijn nog niet verwerkt in wetgeving. Voor het luchtonderzoek voor het MER is alleen rekening gehouden met stoffen waarvoor grenswaarden gelden.

Zienswijze 197

D 5.12 Inspreker stelt dat op instigatie van Nederland de grenswaarden voor PM_{10} in 2005 niet verder zijn verlaagd, waarbij is toegezegd er alles aan te doen om uitstoot te verminderen. De urgentie van deze eis blijkt niet uit het MER en de daarvoor geraadpleegde rapporten.

De grenswaarden zijn door de EU in samenwerking met de World Health Organisation (WHO) vastgesteld en zijn erop gericht de volksgezondheid in relatie tot luchtverontreiniging te verbeteren op een aanvaard niveau te brengen en houden. Het project voldoet aan die grenswaarden, zo blijkt uit het onderzoek naar de luchtkwaliteit.

Zienswijze 141

D 5.13 Inspreker stelt dat de plannen voor de zuidelijke ringweg niets bijdragen aan de voorspelde lichte verbetering van de luchtkwaliteit, maar dat dit wordt veroorzaakt door Europese ontwikkelingen.

Uit het onderzoek blijkt inderdaad dat het effect van de aanpassing van de zuidelijke ringweg op de luchtkwaliteit erg klein is. De situatie wordt zowel zonder als met project beter, ook al komt er meer verkeer. Dit komt doordat ook in Noord-Nederland de effecten van extra strenge wet- en regelgeving in de industrie, landbouw en het verkeer hun vruchten afwerpen. In de inleiding van dit hoofdstuk (D4) is hier meer over te lezen.

Zienswijze 240

D 5.14 Inspreker vraagt hoe en door wie de berekeningen zijn getoetst.

Voor de berekeningen van milieueffecten is met voorgeschreven en beproefde modellen gewerkt. Voor de uitvoering van de berekeningen en milieueffectonderzoeken heeft de projectorganisatie externe deskundige bureaus ingeschakeld.

³RIVM (2012), Grootschalige concentratie en depositiekaarten Nederland, rapportage 2012. RIVM Rapport 680362002/2012.

Zienswijze 236

D 5.15 Inspreker stelt dat een luchtmeting van de bestaande situatie door de wethouder is toegezegd. Hij vindt de bestaande meetpunten op de Europaweg en de Oostelijke Ringweg onvoldoende om uitspraken te kunnen doen over woonwijken rondom het Julianaplein.

Tijdens een informatiebijeenkomst op 9 juli 2012 in het Gomarus College is toegelicht dat luchtkwaliteit door middel van uniforme standaard rekenmethoden worden berekend en niet gemeten, en dat daarnaast o.a. het RIVM de luchtkwaliteit meet. Toenmalig wethouder Frank de Vries heeft daaraan toegevoegd dat de metingen van het RIVM openbaar zijn (zie <http://www.lml.rivm.nl/data/histo/937-168.html>) en dat de resultaten van de luchtberekeningen naast de luchtmetingen van het RIVM gelegd zouden worden. Dit is gebeurd en hieruit zijn geen opvallende verschillen naar voren gekomen.

D 6 Maatregelen luchtkwaliteit

Zienswijze 3, 30, 49, 82, 83, 88, 92, 101, 109, 156, 179, 180, 199, 202, 206, 243, 273, 278

D 6.1 Insprekers maken zich zorgen over verslechtering van de luchtkwaliteit in hun buurt ten gevolge van het project. Hierbij worden onder andere de Vondellaan, de Maaslaan, de Rivierenbuurt, de Grunobuurt en de Oosterpoort genoemd. Men vindt dat maatregelen nodig zijn en vraagt welke maatregelen worden getroffen.

In het MER is onderzoek gedaan naar de gevolgen van het plan voor de luchtkwaliteit in de omgeving van de zuidelijke ringweg. Conclusie is dat de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) langs de ringweg en de A28 in Groningen overal ruimschoots onder de wettelijke maximale grenswaarden uit de Wet milieubeheer blijven. Ook onder de aangescherpte waarden die in 2015 gaan gelden. Op de plekken waar wel sprake is van een toename van concentraties is deze zo gering dat het niet nodig is in het kader van het project maatregelen te nemen die de luchtkwaliteit lokaal verbeteren. Zie voor een nadere toelichting hierop de inleiding van dit hoofdstuk (D4).

Zienswijze 15, 50, 65, 79, 80, 81, 83, 86, 88, 89, 91, 96, 100, 101, 108, 109, 111, 123, 125, 135, 141, 142, 149, 169, 177, 189, 197, 204, 211, 213, 215, 220, 221, 222, 223, 224, 226, 228, 231, 232, 234, 238, 239, 242, 243, 244, 247, 249, 253, 256, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 290

D 6.2 Insprekers maken zich zorgen over de verhoogde concentraties schadelijke stoffen bij de in- en uitgangen en de openingen tussen de deksels van de verdiepte ligging. Sommigen vragen maatregelen om de lucht daar te zuiveren, bijvoorbeeld door het afzuigen of filteren van de lucht. Men brengt ook onder de aandacht dat dit niet past bij de plannen van een recreatie/natuurpark ter plekke.

Inderdaad blijkt uit het onderzoek naar luchtkwaliteit dat in het jaar 2030 aan het begin/eind van de verdiepte ligging en bij de openingen tussen de deksels sprake is van een lichte toename van fijnstof (PM₁₀) en/of stikstofdioxide (NO₂) ten opzichte van de referentiesituatie (situatie zonder project). Tussen de openingen nemen concentraties juist af. Bijlage 3 van het Deelrapport Luchtkwaliteit toont de verschillen. Ook aan het begin/eind van de verdiepte ligging en bij de openingen tussen de deksels voldoet de luchtkwaliteit na de ombouw van de zuidelijke ringweg ruimschoots aan de wettelijke normen (grenswaarden). Zie hiervoor de inleiding van dit hoofdstuk (D4). Ook de GGD concludeert in haar Gezondheidseffectscreening dat de in-

vloed van deze lokale verhoogde concentratie op de volksgezondheid erg klein is. Er is daarom geen aanleiding om hier beschermende maatregelen te nemen, bijvoorbeeld door de lucht bij de uiteinden van de deksels en tussen de deksels te filteren of af te zuigen.

Zienswijze 69

D 6.3 Inspreker is van mening dat compenserende maatregelen voor luchtverontreiniging getroffen moeten worden voor het Gomarus College, omdat het gebied rondom in de Gezondheidseffectscreening van de GGD GES-score 3 krijgt (vrij matig).

Uit het onderzoek naar luchtkwaliteit blijkt dat rondom de zuidelijke ringweg ruimschoots aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer wordt voldaan, ook op de plekken waar een beperkte toename optreedt. Zie hiervoor de inleiding van dit hoofdstuk (D4). De GGD concludeert in de Gezondheidseffectscreening dat de luchtkwaliteit in 2030 verbetert ten opzichte van de huidige situatie, zowel met als zonder project. De GGD constateert dat bij de openingen van de verdiepte ligging (deksels) en op de Ring West ten zuiden van de Peizerweg een beperkte toename van fijnstof en/of stikstofdioxide optreedt, maar dat de invloed hiervan op de volksgezondheid gering is. Er is daarom geen aanleiding tot het treffen van maatregelen. Overigens loopt de GES-score van 0 (zeer goed) tot 8 (zeer onvoldoende).

Zienswijze 139, 236

D 6.4 Insprekers vragen om het plaatsen van fijnstofwerende schermen langs de zuidelijke ringweg om te luchtkwaliteit te verbeteren. Speciale aandacht wordt gevraagd voor de Laan van de Vrede en de Maaslaan.

Het onderzoek naar de luchtkwaliteit geeft geen aanleiding om maatregelen te nemen die de luchtkwaliteit verbeteren. Zie hiervoor de inleiding van dit hoofdstuk (D4).

Zienswijze 61

D 6.5 Inspreker heeft gehoord dat er speciale luchtroosters zijn voor mensen die vlakbij de ringweg wonen en wil hier ook graag voor in aanmerking komen.

De luchtroosters maken onderdeel uit van isolerende geluidsmaatregelen, waarvoor een beperkt aantal woningen in aanmerking komt. Het gaat om woningen waarvan uit het geluidsonderzoek (akoestisch onderzoek) blijkt dat de toetswaarde voor geluid niet wordt gehaald. Deze woningen komen in aanmerking voor een 'binnenwaardeonderzoek' nadat het Tracébesluit onherroepelijk is. Dat is vermoedelijk in de loop van 2015.

Als uit dit onderzoek blijkt dat de geluidsbelasting in de woning te hoog is, worden maatregelen voorgesteld om de gevel te isoleren. Het plaatsen van speciale luchtroosters kan zo'n maatregel zijn. Rijkswaterstaat zal dit betalen.

Er zijn twee lijsten van adressen die hiervoor in aanmerking kunnen komen, zie bijlage 2 bij de Besluittekst van het Tracébesluit ('Lijst met hogere waarden, op basis van de Wet geluidhinder') en het Akoestisch onderzoek (bijlage D van de Toelichting bij het Tracébesluit), deelrapport Specifiek, bijlage 3 ('Overzicht van woningen waarbij de toekomstige geluidsbelasting L_{den} na uitvoering van het project en de geadviseerde maatregelen meer bedraagt dan de toetswaarde, op basis van de Wet milieubeheer').

Beide lijsten zijn te vinden op www.aanpakringzuid.nl/bibliotheek/plandocumenten.

Zienswijze 3

D 6.6 Inspreker woont 9-hoog, heeft veel last van fijn stof en vindt dat de Gemeente Groningen te weinig aandacht heeft voor klachten die daarmee te maken hebben.

Deze zienswijze is voorgelegd aan de Gemeente. Die wijst op het '*Verslag luchtkwaliteit 2011 gemeente Groningen*' en de bijbehorende '*luchtkwaliteitskaart*'. Beide documenten geven een gedetailleerd beeld van de stedelijke luchtkwaliteit. Beide zijn te vinden op www.groningen.nl/luchtkwaliteit. De Gemeente gebruikt deze informatie voor de beoordeling van klachten over fijn stof door het verkeer. De gemeente zal de inspreker antwoord geven over zijn klacht, of heeft dat inmiddels gedaan.

D 7 Meten geluid en lucht

Zienswijze 49, 94, 154, 155, 179, 222, 236, 242, 243

D 7.1 Insprekers zijn van mening dat de geluidsoverlast en/of de luchtkwaliteit van dit moment moet worden gemeten in plaats van berekend. Is er wel gemeten, en zo ja, waar dan? Men wenst feitelijke cijfers van de huidige situatie en vindt dat er een nulmeting moet komen, zodat op basis daarvan na oplevering van het project en de jaren daarna het geluid en/of de lucht gemonitord kan worden. Als blijkt dat de voorspellingen niet kloppen, kunnen vervolgens maatregelen worden genomen. Een van de insprekers noemt hierbij specifiek de Julianaflat. Een andere inspreker vraagt om metingen te doen vanaf de balkons van de woningen aan de Maaslaan, omdat de waarden dan naar verwachting fors hoger uit zullen vallen.

Bij de onderzoeken naar geluidsbelasting en luchtkwaliteit gaat het om het beoordelen van een toekomstige situatie. Omdat die niet is te meten worden hiervoor berekeningen gemaakt, volgens nauwkeurig omschreven rekenmodellen. In de inleiding van de hoofdstukken D1 (over geluid) en D3 (over luchtkwaliteit) is beschreven welke methoden hiervoor zijn gebruikt.

Het rekenmodel voor luchtkwaliteit is mede gebaseerd op metingen die in het verleden zijn gedaan. Het model wordt geregeld bijgesteld (gekalibreerd) aan de hand van recente metingen. Die worden gedaan door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieuhygiëne (RIVM) via het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit. In Groningen staan op twee locaties meetpalen van het RIVM: aan de Nijensteinheerd in Beijum en aan de Europaweg in de binnenstad-Oost.

In 2021, een jaar na ingebruikname van de vernieuwde ringweg, wordt getoetst (opleveringstoets, zie artikel 15 van het Tracébesluit) of aan de geldende normen voor geluid en lucht wordt voldaan. Als dit niet het geval is, zullen er maatregelen worden genomen om alsnog aan de normen te voldoen.

D 8 Gezondheid

Zienswijze 12, 51, 81, 82, 83, 85, 86, 89, 108, 122, 127, 162, 179, 219, 230, 236, 237, 238, 240, 253, 258, 271

D 8.1 Insprekers vinden dat het project zorgt voor een bedreiging en verslechtering van de gezondheid van bewoners in de omgeving van de zuidelijke ringweg en in de wijken. Men vreest dat de toename van verkeer op sommige straten en het feit dat de ringweg dichterbij woningen komt te liggen de geluidsoverlast toeneemt en de luchtkwaliteit afneemt en men

verwacht dat dit gevolgen heeft voor de gezondheid. Een inspreker geeft aan dat weliswaar blijkt dat de hoeveelheid fijnstof binnen de norm valt, maar dat de toename van fijnstof wel zorgt voor een groter gezondheidsrisico. Een andere inspreker roept het Rijk, de Provincie Groningen en de Gemeente Groningen nadrukkelijk op om gezondheid voorrang te geven in de plannen.

De GGD heeft op verzoek van de gemeente naar de resultaten van het MER gekeken in een zogenaamde gezondheidseffectscreening (GES). Dat is een beoordeling van de verwachte gevolgen van het MER voor de gezondheid van omwonenden. De conclusies van de GES geven geen aanleiding aan te nemen dat vanwege project gezondheidsrisico's zullen optreden. Voor de GES is gekeken naar de gezondheidsrisico's van onder meer de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit. Die nemen af de komende jaren. De gezondheidseffectscreening is te vinden op www.aanpakringzuid.nl/bibliotheek/plandocumenten

Zienswijze 12, 98, 196

D 8.2 Inspreker stelt dat meer en vaker een beroep op de gezondheidszorg zal worden gedaan door het project. Een andere inspreker meent dat het project meer gezondheidskosten zal veroorzaken, omdat de stijging van het fijnstof zorgt voor meer ziekenhuisopnames en vroegtijdige sterfte. Een derde inspreker waarschuwt dat juist de zwaksten in de samenleving als eerste worden getroffen door de gevolgen van het project. Zij zullen fatale schade oplopen aan vitale organen en zullen jaren korter leven.

Zie ook hierboven, bij zienswijze D 8.1. Op basis van de gezondheidseffectscreening van de GGD is het niet te verwachten dat omwonenden als gevolg van de ombouw van de zuidelijke ringweg vaker een beroep op de gezondheidszorg zullen doen of gezondheidsschade zullen oplopen.

Zienswijze 179

D 8.3 Inspreker adviseert om in de tweejaarlijkse gezondheid enquête van de GGD een vraag over gezondheidsbeleving ten aanzien van fijnstof en roet op te nemen.

Deze suggestie is onder de aandacht gebracht bij de GGD.

Zienswijze 253

D 8.4 Inspreker stelt dat fietsers en mensen die afhankelijk van het OV zijn het meest gedupeerd raken, doordat zij langdurig moeten wachten in verkeersopstoppen en veel vervuiling inademen.

Uit het Milieueffectrapport (MER) blijkt dat er door de ombouw van de zuidelijke ringweg meer verkeer op de ringwegen komt en minder verkeer op de wegen in de wijken. Het aantal files en de reistijden nemen af. Dat is positief voor de fietsers en voetgangers in de stad. Ook de luchtkwaliteit in Groningen wordt de komende jaren beter. Dat komt overigens niet door de ombouw van de ringweg, maar is het gevolg van strengere wet- en regelgeving voor de industrie, landbouw en het verkeer. Zie hiervoor ook de inleiding van hoofdstuk D 4.

Zienswijze 250

D 8.5 Inspreker constateert dat in de Gezondheidseffectscreening (GES) is berekend of de huidige normen voor fijnstof zullen worden overschreden. Hij vindt dat dit is gebeurd op basis van oncontroleerbare verkeersgegevens van Rijkswaterstaat en onder de aanname dat door Europees beleid de voertuigemissies wel zullen dalen. Hij meent dat in verhullende taal wordt gezegd dat een stijging van het fijnstof niveau plaatsvindt ten opzichte van het referentiescenario.

In de GES is beschreven wat de verwachte gezondheidseffecten zijn van de ombouw van de zuidelijke ringweg. De onderzoeksgegevens van het Milieueffectrapport (MER) zijn daarbij gebruikt als basis. Verkeersprognoses kan deel uit van die onderzoeksgegevens. Hoe die prognoses tot stand zijn gekomen is voor iedereen controleerbaar. De inleiding van hoofdstuk C1 bevat hierover meer informatie.

De luchtkwaliteit in heel Nederland wordt de komende jaren naar verwachting beter, als gevolg van strengere wetgeving voor industrie, landbouw en verkeer. Dat is ook in Groningen zo. De verbetering van de luchtkwaliteit is door de ombouw van de ringweg iets minder groot dan zonder ombouw het geval zou zijn. De effecten daarvan zijn "zeer gering", is de conclusie van de GES. De GES concludeert daarnaast dat gezondheidsrisico's door geluidsbelasting duidelijk afnemen. Dat geldt ook voor veiligheidsrisico's. Het laatste komt door het gedeeltelijk verdiept aanleggen van de ringweg en het verdwijnen van een aantal kruispunten.

Zienswijze 100

D 8.6 Inspreker stelt dat eisen voor een gezonde leefomgeving rondom straten/snelwegen steeds belangrijker blijkt, omdat is vastgesteld dat er inderdaad een relatie is met het ziekte- en sterftcijfer in verband met aandoeningen aan de bloedvaten en longen. In die context vormt de aanleg van een achtbaans-snelweg door het midden van de stad een risico voor de gezondheid en het leefmilieu voor de mensen die in de stad Groningen wonen. De inspreker wijst er in dit kader op dat twee variabelen onzeker zijn: het herstel van de economie en de ontwikkeling van steeds schonere auto's door de autoindustrie.

Juist met het oog op de gezondheid van omwonenden en weggebruikers is een gezondheidseffectscreening (GES) gedaan door de GGD. De risico's voor gezondheid en leefmilieu zijn beperkt en als aanvaardbaar beoordeeld, zo luidt kort samengevat de conclusie van dit onderzoek.

Het tempo van economische ontwikkeling is inderdaad een onzekere factor. Voor het Milieueffectrapport is uitgegaan van hoge economische groei, met als gevolg daarvan relatief grote milieueffecten. Beschermende maatregelen zijn afgestemd op die mogelijke effecten. Als de groei en daarmee de milieueffecten kleiner uitvallen, is dat goed voor de gezondheid van omwonenden. Want de beschermende maatregelen blijven van kracht.

Auto's en andere motorvoertuigen worden geleidelijk schoner, als gevolg van strengere wetgeving en technische verbeteringen. Ook de vervuiling door industrie en landbouw neemt af. Die trend is al meer dan twintig jaar gaande, zo blijkt uit onderzoeksmateriaal van het Rijksinstituut voor Milieuhygiëne. Alles wijst erop dat deze trend zich doorzet.

Thema E: Uitvoeringsperiode

- E 1 Bereikbaarheid
- E 2 Hinder tijdens de bouw

Inleiding: uitvoering is samenspel tussen opdrachtgever en aannemer

Na het vaststellen van het Tracébesluit begint de aanbestedingsprocedure voor het project Aanpak Ring Zuid. Rijkswaterstaat treedt daarbij op als formele opdrachtgever. Net als bij de andere voorbereidende werkzaamheden zijn de Gemeente en de Provincie Groningen hier nauw bij betrokken, via een gezamenlijke stuurgroep. In die stuurgroep zitten vertegenwoordigers van het gemeentebestuur en het provinciebestuur en van Rijkswaterstaat. De aanbestedingsprocedure duurt ruim een jaar. Daarna is bekend welke aannemer het werk gaat uitvoeren.

Die aannemer krijgt een grote verantwoordelijkheid. Hij verzorgt niet alleen de bouw, maar maakt ook het definitieve plan (ontwerp). Dat doet hij op basis van het Tracébesluit en de inrichtingsplannen en op basis van een uitgebreid programma van eisen. De aannemer krijgt daarnaast een document mee waarin is geschetst hoe de vernieuwde vormgeving er uit moet zien. Bijvoorbeeld welke materialen en kleuren in het ontwerp moeten worden verwerkt en welke soorten bomen en struiken. En ook hoe gebieden met een verschillende bestemming met elkaar moeten worden verbonden of van elkaar moeten worden gescheiden. Een fietspad en een weg bijvoorbeeld. Of een park en een voetpad.

Deze manier van aanbesteden wordt Design & Construct (D&C) genoemd: ontwerp en bouw. De aanbestedingsmethode wijkt af van meer traditionele manieren van werken, waarbij de aannemer precies voorschreven krijgt wat hij moet maken, en ook op welke manier. De methode van D&C biedt de aannemer de mogelijkheid een globaal ontwerp verder uit te werken en te verbeteren. Het biedt hem ook de mogelijkheid zelf te bepalen hoe hij werkzaamheden uitvoert, en in welke volgorde. Het contract is bepalend: uiteindelijk leggen opdrachtgever en aannemer (opdrachtnemer) op papier vast wat er moet worden gebouwd, en onder welke randvoorwaarden. Daarbij laat hij de opdrachtnemer voldoende handelingsvrijheid over.

De methode D&C is een vorm van publiek-private samenwerking. Sinds de jaren negentig van de 20e eeuw wordt die in Nederland vaak gebruikt bij infrastructurele projecten. Het idee erachter is dat aannemers het beste werk leveren als ze zelf invloed hebben op de constructie die ze bouwen. Dat vraagt om een goed afgestemd samenspel tussen opdrachtgever en opdrachtnemer.

De eisen en randvoorwaarden stellen de grenzen aan die invloed. Door die op te nemen in het contract kan de opdrachtgever zekerheden inbouwen. Over afmetingen en constructies bijvoorbeeld: zogenaamde 'functionele eisen'. Maar ook over de manier waarop de aannemer moet omgaan met bewoners en weggebruikers, of met hinder die hij mag veroorzaken.

E 1 Bereikbaarheid

Inleiding: samenwerken aan het beperken van verkeershinder

De werkzaamheden voor de ombouw van de zuidelijke ringweg zullen naar verwachting ruim vijf jaar duren. Tijdens deze uitvoeringsperiode is alles gericht op het

beperken van hinder en schade voor omwonenden en verkeersdeelnemers. Maar gezien de omvang en complexiteit van het werk en de duur ervan is het onvermijdelijk dat er toch er overlast ontstaat. Wat doet de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid om die hinder te beperken? En waar kunnen mensen terecht die vinden dat zij onevenredig worden benadeeld door het project?

Om de hinder beheersbaar te houden, volgt de projectorganisatie de zogenaamde Minder-Hinderaanpak. Met die aanpak heeft Rijkswaterstaat veel ervaring opgedaan bij andere grote wegverbouwingsprojecten. Bijvoorbeeld rond Amsterdam, Rotterdam, Eindhoven en Maastricht. De Minder-Hinderaanpak verloopt volgens een vaste, beproefde methode. Die bestaat uit twee componenten. De eerste component is het maximaal open houden van alle wegen tijdens de werkzaamheden. De tweede component is maximale inzet om alternatieven te bieden. Deze alternatieven verschillen van karakter, maar hebben een gezamenlijk doel: het beperken van het autoverkeer.

Bijzonder in Groningen is dat in de periode dat er wordt gewerkt aan ombouw van de zuidelijke ringweg, ook op andere plekken in en rond de stad veel werkzaamheden zijn aan wegen, bruggen en spoor. Om al die werkzaamheden goed te kunnen afstemmen, is de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar opgericht. Deelnemers in Groningen Bereikbaar zijn Rijkswaterstaat, Provincie Groningen, Gemeente Groningen en Provincie Drenthe, ProRail (de beheerder van rails en stations). In de stuurgroep die leiding geeft aan het samenwerkingsverband, is een plaats ingeruimd voor een vertegenwoordiger van Groninger werkgevers. Werkgevers zijn voor hun voortbestaan immers bij uitstek afhankelijk van goede bereikbaarheid. Via de samenwerking in Groningen Bereikbaar krijgt de Minder Hinderaanpak extra inhoud en wordt een beproefd confectiepak verder op maat gemaakt.

De Minder-Hinderaanpak ziet er puntsgewijs als volgt uit:

- 1. Slim plannen*
- 2. Slim bouwen*
- 3. Slim reizen*
- 4. Verkeersmanagement*
- 5. Goed en tijdig communiceren*

Hieronder wordt die aanpak kort toegelicht.

1 Slim plannen

Slim plannen betekent: zorgen dat andere werkzaamheden die verkeershinder kunnen geven, niet gelijktijdig overlast veroorzaken. Sommige andere werkzaamheden moeten klaar zijn als het werk aan de zuidelijke ringweg begint. Dat geldt bijvoorbeeld voor de bouw van de Sontbrug, de nieuwe Noordzeebrug en alle werkzaamheden aan de oostelijke en noordelijke ringweg. Andere werkzaamheden moeten wachten tot het werk aan de zuidelijke ringweg klaar is. Dat geldt bijvoorbeeld voor de vernieuwing van het Herewegviaduct. En voor weer andere projecten zal in de loop van de tijd nog precies moeten worden bekeken wat handig is. Een belangrijke rol daarvoor is weggelegd voor de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar. Die is nauw betrokken bij alle werkzaamheden in de hele stad, stelt kaders aan de bereikbaarheid en heeft de bevoegdheid zo nodig regelend op te treden. Ongeveer zoals een verkeersregelaar op een druk kruispunt.

Slim plannen voorkomt veel overlast. Het maakt het daarnaast mogelijk goede omleidingsroutes aan te wijzen, als er op drukke momenten meer verkeer is dan de zuidelijke ringweg kan verwerken. De belangrijkste omleidingsroute is het ringwegsysteem zelf: als het werk aan de zuidelijke ringweg begint, is de ombouw van de noordelijke en oostelijke ringweg immers klaar. Die kunnen dan veel meer verkeer verwerken dan nu. Verkeer dat van noord naar zuid wil bijvoorbeeld, kan dan

veel sneller via de westelijke en de noordelijke ringweg dan via de zuidelijke en de oostelijke. En verkeer van west naar oost en vice versa kan bovenlangs, in plaats van onderlangs.

2 Slim bouwen

Het werk zó organiseren dat het verkeer zo veel mogelijk kan doorstromen en zo weinig mogelijk hinder ondervindt, dat is slim bouwen. Een heel belangrijk uitgangspunt daarbij is dat op de zuidelijke ringweg tijdens de ombouw in principe altijd twee rijstroken open zullen blijven, in beide richtingen. Die eis wordt gesteld aan de aannemer die het werk gaat uitvoeren. Een andere eis is dat kruispunten altijd moeten blijven functioneren. Voor auto's, fietsers en voetgangers, voor openbaar vervoer en hulpdiensten. De consequentie hiervan is dat de vernieuwde zuidelijke ringweg tussen het Julianaplein en Europaplein iets meer naar het zuiden komt te liggen dan nu. Dat maakt het mogelijk de huidige weg te blijven gebruiken, terwijl een paar meter verder naar het zuiden nieuwe rijbanen worden aangelegd. Pas als die klaar zijn, worden de huidige rijbanen verwijderd.

3 Slim reizen

Slim plannen en slim bouwen leveren de grootste bijdrage aan het beperken van verkeershinder. Door slim te reizen, kunnen verkeersdeelnemers zelf ook een belangrijke bijdrage leveren aan een soepele doorstroming van het verkeer. Bijvoorbeeld door een uur eerder of later in de auto te stappen en buiten de spits te reizen. Door de auto achter te laten bij een P+R-terrein en verder te reizen met de bus. Door af en toe thuis te werken. Of door vaker het openbaar vervoer of de fiets te nemen voor de rit van en naar het werk.

Om het thuiswerken te vergemakkelijken en werktijden te kunnen aanpassen, zijn afspraken gemaakt met grote werkgevers in de stad. Het P+R-terrein in Haren wordt in 2015 uitgebreid van 400 tot circa 1.000 plaatsen. Er komt een nieuw P+R-terrein aan de noordkant van de stad, bij Zernike. Nieuwe, comfortabele fietspaden tussen Groningen en omringende plaatsen als Zuidhorn, Bedum, Winsum en Ten Boer zijn al klaar, of worden binnen enkele jaren aangelegd. En er gaan vanaf 2017 meer treinen rijden tussen Groningen en Assen en tussen Groningen en Leeuwarden.

4 Verkeersmanagement

Verkeersmanagement is gericht op het zo goed mogelijk benutten van het beschikbare wegennet. Door meer elektronische informatieborden te plaatsen bijvoorbeeld, die het verkeer de stad in en uit leiden en de weg wijzen naar parkeergarages. In de loop van 2014 komen er in Groningen steeds meer van deze borden op de in- en uitvalswegen. Dat gebeurt onder meer met geld van het programma Beter Benutten. Dat is geld van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, bedoeld om meer rendement te halen uit de bestaande wegen en verkeerssystemen. Zo worden verkeerslichten en informatieborden vanaf 2014 bediend vanuit de Verkeerscentrale van Rijkswaterstaat in Wolfheze. Dat gebeurt met behulp van nieuwe camera's, die registreren op welke wegen het druk is en waar juist nog ruimte over is. De coördinatie van het verkeersmanagement komt in handen van de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar.

5 Communicatie

Een gewaarschuwd mens telt voor twee, maar een gewaarschuwde verkeersdeelnemer probeert op een andere manier zijn bestemming te bereiken. Bijvoorbeeld door op een ander moment of op een andere manier te reizen. Zorgen dat mensen vóóraf weten dat er aan de weg wordt gewerkt, is daarom van groot belang bij het beperken van verkeershinder. Daarvoor is goede communicatie van onschatbare

betekenis. Dat wil zeggen: goed en tijdig informatie geven, op zo'n manier dat zo veel mogelijk potentiële reizigers worden bereikt. En ook ervoor zorgen dat het eenvoudig is om vragen te stellen over het verkeer in en rond Groningen. Door één loket in te richten waar mensen terecht kunnen met hun vragen: per e-mail of telefonisch. De projectorganisatie Aanpak Ring Zuid zal hiervoor nauw samenwerken met Groningen Bereikbaar, en natuurlijk ook met de aannemer die de ombouw van de zuidelijke ringweg gaat realiseren.

Zienswijze 54, 78, 81, 83, 89, 95, 134, 144, 148, 160, 161, 175, 178, 183, 207, 223, 228, 230, 235, 237, 238, 239, 253, 256, 265, 271, 276

E 1.1 Insprekers hebben zorgen over de bereikbaarheid van de stad tijdens de werkzaamheden. Men voorziet opstopping, belemmering en vertraging, niet alleen voor bestemmingsverkeer, maar ook voor het doorgaande verkeer. Men verzoekt maatregelen te nemen om de overlast zo veel mogelijk te beperken. Een van de insprekers vindt dat van de aannemer geëist moet worden dat tijdens de ombouw altijd twee rijstroken beschikbaar zijn. Een ander vraagt of voldoende prikkels voor de aannemer worden ingebouwd om te zorgen voor een vlotte voortgang van het project en doorgang van het verkeer. Sommige insprekers wijzen niet alleen op de bereikbaarheid voor de auto, maar ook voor de fiets en de voetganger. Verder wordt de suggestie gedaan om het gebruik van het openbaar vervoer van en naar Groningen tijdens deze periode te stimuleren, bijvoorbeeld door het gratis aan te bieden en het aan te passen op de bouwwerkzaamheden. Een andere suggestie is om extra autoverkeer te voorkomen door het fietsverkeer te stimuleren.

De ombouw van de zuidelijke ringweg is inderdaad een grote, langdurige en ingewikkelde operatie. Daarom hebben de beheerders van wegen, bruggen en sporen in Groningen de handen ineengeslagen en de samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar opgericht. Ook de Groninger werkgevers doen hier actief in mee. De projectorganisatie Aanpak Ring Zuid heeft samen met Groningen Bereikbaar een Minder-Hinderplan opgesteld voor de werkzaamheden aan de ringweg. Dit plan is uitgangspunt voor de aannemer die het project gaat realiseren. In de inleiding van dit hoofdstuk zijn de hoofdlijnen van deze aanpak beschreven.

Zienswijze 91

E 1.2 Inspreker is van mening dat gezamenlijke maatregelen met bedrijven die ervoor moeten zorgen dat er tijdens de spits minder verkeer komt, niet zullen helpen. Hij noemt daarbij thuiswerken, spreiding van werktijden, inrichting van een parkeerterrein en verder rijden met bussen. Hij stelt dat als dit voor zeven jaar werkt het ook voor 20 jaar zou werken en dat de aanpassing van de weg dan niet nodig zou zijn.

De gezamenlijke maatregelen met bedrijven zijn van grote waarde bij het beperken van verkeershinder tijdens de ombouw van de zuidelijke ringweg. Daarom werkt de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid nauw samen met werkgevers en met alle beheerders van wegen, bruggen en railinfrastructuur. Voor die samenwerking is al in 2012 het samenwerkingsverband Groningen Bereikbaar opgericht. Maar er is inderdaad meer nodig om het verkeer in goede banen te leiden in de tijd dat aan de ringweg wordt gewerkt. Meer hierover is te lezen in de inleiding van dit hoofdstuk.

De verwachting is dat hinder en overlast op deze manier flink kunnen worden beperkt. Maar op de lange termijn is die samenwerking niet toereikend. Doordat het inwonertal en de bedrijvigheid in Groningen blijven groeien, neemt het verkeer steeds verder toe. De ombouw van de zuidelijk ringweg is nodig om die groeiende stroom reizigers ook op de langere termijn te kunnen verwerken.

Zienswijze 54, 81, 82, 83, 89, 93, 96, 108, 101, 111, 123, 125, 135, 142, 149, 169, 171, 173, 174, 177, 211, 213, 215, 220, 221, 223, 224, 226, 231, 232, 234, 237, 238, 239, 240, 242, 244, 247, 249, 256, 257, 258, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 290

E 1.3 Insprekers vragen waarom bij het OTB/MER geen uitgewerkt en onderbouwd plan is bijgesloten over routes en verkeer tijdens de bouw en de fasering van de bouw. Zij weten nu niet waar ze aan toe zijn en willen weten in welke mate aanvoerwegen worden afgesloten en hoe lang op welke plek wordt gewerkt. De vraag is of de buurt hier ook inspraak op heeft. Een van de insprekers doet de suggestie om de werkzaamheden in twee fasen uit te voeren: de eerste fase de ombouw van het Julianaplein en het verwijderen van de brug en enkele jaren later de aanleg het tracé met het verdiepte deel en de deksels. Een andere suggestie is om de aansluiting vanuit Drachten naar Corpus den Hoorn bij de uitvoering als eerste aan te pakken.

Met het oog op het bereikbaar houden van de stad en het beperken van de verkeershinder is de Minder-Hinderaanpak ontwikkeld. In de inleiding van dit hoofdstuk is die geschetst. De projectorganisatie heeft daarnaast onderzocht of de plannen maakbaar en uitvoerbaar zijn, door een gefaseerde aanpak van het werk. Op basis van het Minder-Hinderplan zullen eisen worden opgesteld aan de aannemer die het werk gaat uitvoeren. Binnen zekere grenzen krijgt de aannemer de vrijheid om zelf verbeteringen aan te brengen in die aanpak. Meer hinder veroorzaken is niet toegestaan, maar minder uiteraard wel. De ervaringen elders in het land leren dat aannemers tegenwoordig uitstekend in staat zijn de overlast die hun werk onvermijdelijk met zich meebrengt, te beperken.

In de aanbestedingsprocedure zullen deelnemende partijen onder meer een verkeersplan en een plan voor de fasering van de bouw moeten indienen. Daarnaast krijgen zij de opdracht omwonenden (bewoners en bedrijven) steeds goed te informeren over het werk en overleg te voeren over maatregelen die gericht zijn op het voorkomen of beperken van hinder. Dat zal contractueel worden vastgelegd. Vooraf zal niet worden vastgelegd welke delen van het plan eerder of later moeten worden uitgevoerd. Wél krijgt de aannemer de opdracht om te zorgen voor voldoende doorstroming van het verkeer, en voor een groot aantal andere zaken.

Zienswijze 151, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 198, 237, 240

E 1.4 Insprekers vrezen de gevolgen van de uitvoeringsperiode, omdat het gaat om een periode van vijf jaar. Zij vinden dat zorgvuldiger onderzoek nodig is naar de gevolgen tijdens de bouw. Niet alleen voor bereikbaarheid, filevorming, tijdstippen en knelpuntlocaties en de economische schade voor ondernemers, maar ook voor de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. Daarbij wordt gevraagd hoe de economische schade voor de stad wordt ondervangen. Een inspreker wijst erop dat juist het bouwen op bestaand tracé leidt tot een langere periode van overlast.

De projectorganisatie heeft onderzocht of de plannen maakbaar en uitvoerbaar zijn met aanvaardbare beperkingen voor de bereikbaarheid. Rijkswaterstaat, Provincie Groningen en Gemeente Groningen zullen daarbij scherp toezien op de verkeersveiligheid. De aannemer moet bij de uitvoering bovendien voldoen aan de wettelijke eisen en gemeentelijke voorschriften, zoals de Algemeen Plaatselijke Verordening Groningen (APV) en de Beleidsregels Bouwhinder 2013. Deze regels beschrijven wanneer sprake is van onaanvaardbare hinder en hoe dit wordt getoetst. Ook staat erin of en onder welke voorwaarden de Gemeente Groningen ontheffing verleent als onderdeel van bouw- en/of sloopwerkzaamheden.

Uitgangspunt van de drie gezamenlijke partijen is dat er zo weinig mogelijk hinder en schade plaatsvindt ten gevolge van het project. De aannemer moet zich daarbij aan strikte contractuele afspraken houden. Toch kan het zijn dat burgers, bedrijven of organisaties door de werkzaamheden voor het project tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden of schade lijden. Zij kunnen dan een beroep doen op de regeling voor schadevergoedings- en/of nadeelcompensatie, zie reactie A 5.1.

Zienswijze 148, 178

E 1.5 Insprekers vragen hoe gewaarborgd wordt dat bereikbaarheidsmaatregelen tijdens de bouw worden genomen en of het bevoegd gezag het beoogde effect zal monitoren. Ook vraagt men of tijdens de uitvoering nog aanpassingen mogelijk zijn om de bereikbaarheid op peil te kunnen houden.

De aannemer die het werk aan de zuidelijke ringweg gaat uitvoeren, moet zich hierbij houden aan strikte contractuele eisen. De projectorganisatie Aanpak Ring Zuid ziet daar op toe. Aanvullend worden door de wegbeheerders structureel de verkeersstromen gemonitord. Zo nodig worden aanvullende maatregelen genomen.

Zienswijze 120, 129, 147

E 1.6 Insprekers willen vroeg betrokken worden bij de bouwfaseringsvragen en vragen wie hiervoor het aanspreekpunt is. De voorkeur gaat uit naar één contactpersoon die voor alle vragen over lawaai, afsluitingen en omleidingen voor overleg bereikbaar is.

Voor bewoners en bedrijven met vragen over de uitvoering van het werk komt er één aanspreekpunt. De projectorganisatie zal daar samen met Groningen Bereikbaar voor zorgen. In Groningen Bereikbaar werken Rijkswaterstaat, Gemeente Groningen, Provincie Groningen, Provincie Drenthe, ProRail en Groninger werkgevers samen. De aannemer zal een belangrijke rol vervullen bij het beantwoorden van vragen van omwonenden en het zorgen voor goede voorlichting. De projectorganisatie en de aannemer zullen omwonenden en bedrijven hier ruim voor de start van werkzaamheden nadere informatie over geven, in nauw overleg met Groningen Bereikbaar.

Zienswijze 49, 56, 81, 82, 83, 85, 89, 101, 108, 111, 123, 125, 130, 135, 142, 149, 183, 213, 215, 220, 221, 223, 226, 228, 231, 232, 234, 235, 238, 239, 242, 244, 245, 247, 249, 251, 256, 257, 258, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 290

E 1.7 Insprekers vermoeden dat de straat waarin zij wonen of de straten in de buurt door de (lokale) overheid aangewezen zullen worden als belangrijke omleidingsroute. Zij vragen of dit klopt en welke maatregelen worden genomen om overlast te beperken. Sommigen vinden dat bepaalde straten niet gebruikt mogen worden als omleidingsroute, omdat het gaat om dicht bebouwd gebied of omdat deze straten daarop niet zijn ingericht. Ook wordt gevraagd wat de voorwaarden zijn, of bewoners nog mee kunnen praten en wat de mogelijkheden zijn om hinder tegen te gaan. Diverse insprekers maken zich zorgen over de verkeersveiligheid van de schoolgaande jeugd en van spelende kinderen in de wijk.

Tijdens de werkzaamheden aan de zuidelijke ringweg zal de rest van de ringweg als belangrijkste omleidingsroute worden gebruikt. Daarnaast mogen enkele andere wegen worden gebruikt als tijdelijke omleidingsroutes voor bijvoorbeeld lokaal bestemmingsverkeer. Daarbij gaat het om wegen die extra verkeer kunnen verwerken. Dit zullen voornamelijk routes zijn die nu ook al worden gebruikt voor de ontsluiting van woonwijken. Het kader hiervoor is door de wegbeheerders vastgesteld.

De verkeersdrukte tijdens de werkzaamheden wordt zorgvuldig gemonitord. Zo nodig worden aanvullende maatregelen genomen. De projectorganisatie en de aannemer zullen ruim voor de start van werkzaamheden goede voorlichting geven over omleidingsroutes; zowel aan weggebruikers als aan omwonenden.

Zienswijze 38, 81, 82, 83, 85, 101, 107, 108, 111, 123, 125, 135, 136, 142, 149, 162, 167, 172, 180, 212, 213, 215, 220, 221, 223, 226, 228, 230, 231, 232, 234, 235, 238, 240, 245, 247, 249, 251, 257, 258, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 290

E 1.8 Insprekers hebben zorgen over de hoeveelheid verkeer die tijdens de bouwwerkzaamheden een sluiproute gaat zoeken. Men vraagt naar (concrete) maatregelen die dit extra verkeer door de wijken en onveilige situaties voorkomen.

Zie hiervoor het antwoord op reactie E 1.7. Bij de uitvoering van werkzaamheden mag de aannemer verkeer alleen omleiden via de hiervoor aangewezen routes. Omleidingsroutes over andere straten zijn niet toegestaan. De verkeersdrukte tijdens de werkzaamheden wordt zorgvuldig gemonitord. Zo nodig worden aanvullende maatregelen genomen. De projectorganisatie en de aannemer zullen ruim voor de start van de werkzaamheden goede voorlichting geven over omleidingsroutes; zowel aan weggebruikers als aan omwonenden en bedrijven. Voor het bouwverkeer worden routes aangewezen. Deze routes zijn hiervoor geschikt.

67, 81, 83, 96, 100, 101, 108, 111, 123, 125, 135, 142, 149, 212, 213, 215, 220, 221, 223, 226, 231, 232, 234, 239, 242, 247, 249, 257, 258, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 290

E 1.9 Insprekers zijn bezorgd dat de Helperzoomtunnel tijdens de werkzaamheden als omleidingsroute gebruikt wordt en dat dit zal leiden tot een onleefbare situatie in de wijk. Zij vragen hoe zij zeker weten dat dit niet het geval zal zijn.

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

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

Zienswijze 5

E 1.10 Inspreker vraagt of het mogelijk is de busbanen tijdens de uitvoeringsperiode open te stellen voor autoverkeer als blijkt dat veel sluiptverkeer gemeten wordt door woonwijk De Buitenhof.

Busbanen worden tijdens de uitvoeringsperiode in principe niet opengesteld voor autoverkeer. Dat is belangrijk voor de kwaliteit van de busverbindingen, die reizigers een goed alternatief moeten bieden voor de auto.

Zienswijze 210

E 1.11 Inspreker – de gemeente Haren – vindt dat tijdens de uitvoeringsperiode voldoende capaciteit moet zijn voor de verkeersafwikkeling op de A28/A7/N7, om te voorkomen dat verkeer sluiproutes gaat kiezen over het wegennet van de gemeente Haren. Daarnaast gaat de inspreker er vanuit dat geen (tijdelijke) omleidingsroutes via het wegennet van de gemeente

Haren worden ingesteld en vraagt specifieke aandacht voor effecten op routes door dorpen. Inspreker vraagt hierbij ook aandacht voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Inspreker wordt graag geïnformeerd over de effecten en de te nemen maatregelen tijdens en na de uitvoeringsfase.

Tijdens de werkzaamheden aan de zuidelijke ringweg zal het verkeer niet worden omgeleid langs wegen in de gemeente Haren. Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen blijven de landelijke hoofdwegen beschikbaar. Ook de rest van de ringweg kan hier zo nodig voor dienen. Zie verder reactie E 1.7.

Zienswijze 54

E 1.12 Inspreker wijst erop dat de noordelijke en westelijke ringweg storingsvrij moeten zijn tijdens de uitvoeringsperiode. Hij doet de suggestie om voor de werkzaamheden aan de zuidelijke ringweg het aantal verkeerslichten op de westelijke ringweg te halveren, zodat de doorstroming van het verkeer verbetert. Verder wijst hij op een knelpunt in de vorm van een haarspeldbocht tussen de westelijke en noordelijke Ringweg.

Tijdens de uitvoeringsperiode wordt de noordelijke, oostelijke en westelijke ringweg om Groningen maximaal gebruikt als omleidingsroute. Dit betekent dat het verkeer op deze wegen goed moet doorstromen. Vóór aanvang van de werkzaamheden aan de zuidelijke ringweg worden de noordelijke en oostelijke ringweg volledig ongelijkvloers gemaakt. Het streven is dat hier alle verkeerslichten verdwijnen. De haarspeldbocht van de noordelijke naar de westelijke ringweg blijft gewoon liggen. Die is geen belemmering voor de doorstroming van het verkeer. De aansluiting in omgekeerde richting belemmert de doorstroming wel. Die wordt daarom verdubbeld voor aanvang realisatie Aanpak Ring Zuid.

De resterende verkeerslichten worden opnieuw ingesteld, op basis van de verkeersaantallen. Het samenwerkingsverband Groningen Bereikbaar gaat dit coördineren. In Groningen Bereikbaar werken de drie wegbeheerders (Rijkswaterstaat, Gemeente Groningen en Provincie Groningen) intensief samen met de Provincie Drenthe, ProRail en Groninger werkgevers.

Zienswijze 91

E 1.13 Inspreker geeft aan dat momenteel de Hereweg vaak wordt gebruikt als alternatieve route, wanneer ergens in de stad een route is afgesloten. In het eindscenario zijn er geen op- en afritten meer van de Hereweg en daarom verwacht hij dat tijdens de bouwperiode het verkeer in de stad nog meer zal vastlopen.

De aannemer moet zich bij de ombouw van de zuidelijke ringweg houden aan de contractuele voorwaarden. Die hebben ook betrekking op de maximale vertraging die aanvaardbaar is. Richtlijn daarbij is een toename van de vertraging van maximaal tien minuten, op de wegen van en naar belangrijke bestemmingen.

De Hereweg zal tijdens de werkzaamheden aan de ringweg niet worden ingezet als omleidingsroute. Door het verdwijnen van de huidige op- en afritten zal de Hereweg naar verwachting minder druk worden.

Zienswijze 183

E 1.14 Inspreker vreest dat tijdens de bouw de parkeerdruk op de wijken ten zuiden van de zuidelijke ringweg zal toenemen, omdat het voor forenzen nog aantrekkelijker wordt daar te parkeren en op de fiets naar de stad te gaan. Dit gebeurt in de huidige situatie ook al.

Tijdens de werkzaamheden aan de zuidelijke ringweg wordt een reeks van maatregelen genomen om de bereikbaarheid van Groningen te waarborgen en de hinder te beperken. In de inleiding van dit hoofdstuk zijn de hoofdlijnen van die aanpak geschetst. Onderdeel van die aanpak is het uitbreiden van de P+R-voorzieningen.

Het P+R-terrein in Haren wordt in 2014 en 2015 in omvang meer dan verdubbeld. Hier zijn bij aanvang van de werkzaamheden aan de zuidelijke ringweg circa 1.000 parkeerplaatsen. Dat is circa 600 meer dan nu. Er is geen reden om aan te nemen dat de parkeerdruk in de zuidelijke stadswijken toeneemt tot een onaanvaardbaar niveau. Maar als dat onverhoopt toch gebeurt, is het mogelijk extra maatregelen te nemen. Juist daarom wordt tijdens het werk goed geregistreerd hoe verkeersstromen zich verplaatsen en waar overlast ontstaat.

Zienswijze 106

E 1.15 Inspreker vreest dat gedurende de laatste twee à drie jaar van de bouwperiode veel meer dan 12.000 motorvoertuigen per etmaal over de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan zullen rijden, terwijl de noordzijde dan wellicht nog niet is voorzien van geluidsschermen. Hij vraagt om uiterste inspanning deze overlast tot een minimum te beperken.

Door een gerichte aanpak kan veel mogelijke overlast worden voorkomen. In de inleiding van dit hoofdstuk is dat beschreven. De verwachting is dat in 2030 ongeveer 10.500 motorvoertuigen per etmaal gebruik zullen maken van de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan. Tijdens de uitvoering van het werk mogen dat er niet meer zijn. Dat zal zorgvuldig worden bijgehouden. Zo nodig volgen maatregelen om het aantal motorvoertuigen te beperken. Met de aannemer zal worden gekeken naar de mogelijkheid vroegtijdig – dus voor de ingebruikname van de verbindingsweg – geluidsschermen te plaatsen. Over het resultaat van die bespreking worden de bewoners zo spoedig mogelijk geïnformeerd.

Zienswijze 245, 251

E 1.16 Inspreker vraagt filevorming op de A7/N7 ter hoogte van woonwijk De Buitenhof en Hoogkerk-Zuid tijdens de bouw zo veel mogelijk tegen te gaan in verband met de geluidshindersituatie hier.

Bij de uitvoering van de werkzaamheden is het bevorderen van de doorstroming van het verkeer en het voorkomen van vertraging door files een belangrijk uitgangspunt. Dat geldt ook voor het weggedeelte bij Hoogkerk en De Buitenhof. Meer hierover is te lezen in de inleiding van dit hoofdstuk.

Zienswijze 130

E 1.17 Inspreker wijst erop dat de woningen van woningcorporatie Lefier aan de zuidzijde van de H.L. Wichersstraat tijdens de bouwperiode geconfronteerd worden met langdurige sloop- en wegwerkzaamheden. Dit heeft onder andere gevolgen voor de bereikbaarheid van de woningen.

De woningen aan de noordzijde van de H.L. Wichersstraat worden gesloopt. Alles is erop gericht de overlast die dit geeft voor de bewoners aan de zuidkant van de straat tot het minimum te beperken. Maar het is onvermijdelijk dat zij te maken krijgen met verschillende vormen van bouwhinder, zoals bouwverkeer, geluidsoverlast, stof en trillingen. Ook andere omwonenden zullen hinder ondervinden van de werkzaamheden in dit gebied. In het contract met de aannemer zullen strikte eisen worden gesteld om overlast zo veel mogelijk te beperken. Een hard punt daarbij is dat de woningen in de buurt steeds goed bereikbaar blijven.

Woonwijken moeten tijdens de bouwperiode via twee routes te bereiken zijn. En bewoners moeten altijd bij hun voordeur kunnen komen. De aannemer moet verder voldoen aan wettelijke eisen en gemeentelijke voorschriften, zoals de Algemeen Plaatselijke Verordening Groningen (APV) en de Beleidsregels Bouwhinder 2013 van de Gemeente Groningen. In die beleidsregels is beschreven wat wordt verstaan onder 'onaanvaardbare hinder' en hoe dit kan worden getoetst. Ook staat erin wanneer de Gemeente Groningen ontheffing verleent als onderdeel van een bouw- en/of sloopproces.

De projectorganisatie zal hier ruim voor aanvang van de werkzaamheden nog nadere afspraken over maken met eigenaar Lefier. En ook met andere eigenaren van woningen in de buurt.

Zienswijze 119

E 1.18 Inspreker vindt het van belang dat ook tijdens de uitvoeringsperiode het parkeren bij begrafenissen op het R.K. Kerkhof op de Papiermolenlaan blijft toegestaan.

Uitgangspunt is dat tijdens de uitvoeringsperiode altijd voldoende parkeerplaatsen zijn. Het is denkbaar dat vaste parkeerplaatsen tijdelijk niet te gebruiken zijn. In dat geval komen er tijdelijk andere parkeerplaatsen in de buurt van het R.K. Kerkhof. Dat zal tijdig worden besproken met de Stichting R.K. Kerkhof.

Zienswijze 120

E 1.19 Inspreker geeft de volgende specifieke wensen en aandachtspunten van MartiniPlaza mee voor de uitvoeringsperiode:

- 1. De bereikbaarheid moet altijd gegarandeerd zijn.**
- 2. MartiniPlaza moet altijd van twee kanten bereikbaar blijven. Voorstel in dit kader: openhouden van de kruising van de westelijke ringweg (N370) en de Leonard Springerlaan, zodat het verkeer via de L. Springerlaan en de Concourslaan naar de op- en afritten van de zuidelijke ringweg kan rijden.**
- 3. Voor aanvang van de werkzaamheden meer parkeerplaatsen voor fietsen creëren langs de L. Springerlaan (gedeeltelijk overdekt) ter vermindering van de verkeersdruk. Dit moet via diverse informatiekkanalen worden aangeprezen.**
- 4. Juni, juli en augustus zijn rustige maanden voor MartiniPlaza.**

De projectorganisatie heeft onderzocht of de plannen maakbaar en uitvoerbaar zijn met een aanvaardbare beperking van de bereikbaarheid. In de inleiding van dit hoofdstuk is beschreven hoe dat kan. Dit als antwoord op het eerste punt dat hierboven is genoemd.

Of het verkeer altijd vanaf de westelijke ringweg van en naar de Leonard Springerlaan zal kunnen rijden, is nog niet te zeggen. Dat hangt af van de manier waarop de aannemer het werk in dit gebied gaat organiseren. De aannemer krijgt de plicht om in elk geval voor een gelijkwaardige aansluiting te zorgen. Dat mag ook op een andere manier.

De projectorganisatie heeft een tijdelijke uitbreiding van fietsenstallingen in de Leonard Springerlaan bij de gemeente onder de aandacht gebracht.

Het vierde punt is een belangrijk uitgangspunt voor de fasering van het werk. In het contract met de aannemer zal worden vastgelegd dat het zwaartepunt van de bouw hinder in de buurt van MartiniPlaza zich concentreert in de zomermaanden, buiten het theater- en sportseizoen.

Zienswijze 120

E 1.20 Inspreker vraagt om goed overleg met MartiniPlaza over bereikbaarheid tijdens de bouw, zodat MartiniPlaza bezoekers op adequate wijze kan voorzien van de juiste informatie. Daarnaast vindt de inspreker het belangrijk dat de bouwplanning aangepast kan worden aan de evenementen in MartiniPlaza. Dit kan de verkeersdruk verminderen, wat in het belang is van de werkzaamheden en de bezoekers.

De projectorganisatie voert geregeld overleg met MartiniPlaza. De bedoeling daarvan is om zo veel mogelijk rekening te houden met de wensen van MartiniPlaza, tijdens de werkzaamheden aan de ringweg en daarna. Dat overleg gaat ook de komende tijd door, met dezelfde inzet. Doel is een contract met de aannemer waarin

de belangen van MartiniPlaza zo goed mogelijk worden beschermd en overlast tot het minimum wordt beperkt. Met de aannemer zullen ook goede afspraken worden gemaakt over het tijdig verstrekken van goede informatie en het blijven voeren van goed overleg.

Zienswijze 256

E 1.21 Inspreker geeft aan afhankelijk te zijn van vervoer met de WMO-taxi en vraagt of gegarandeerd kan worden dat de taxi de woning te allen tijde kan bereiken.

De aannemer die de werkzaamheden aan de zuidelijke ringweg gaat verrichten, krijgt de contractuele verplichting de bereikbaarheid van woonwijken te garanderen en overlast zo veel mogelijk te beperken. Alle woningen moeten tijdens de bouwperiode te bereiken zijn, ook voor de WMO-taxi.

Zienswijze 171

E 1.22 Inspreker geeft aan dat met de instelling van Groningen Bereikbaar optimaal tegemoet wordt gekomen aan de zorgen van de ondernemers op het vlak van overlast tijdens de bouwperiode. Wel wordt aangegeven dat hoewel het bedrijfsleven al in 2009 voor deze aanpak heeft gepleit, het pas medio 2012 daadwerkelijk van start is gegaan. Mogelijk zijn daardoor een aantal oplossingen niet meer tijdig gereed.

De samenwerking tussen de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid en Groningen Bereikbaar is in volle gang. Naar verwachting kunnen maatregelen die nodig zijn om overlast te beperken, tijdig worden genomen.

Zienswijze 130

E 1.23 Inspreker mist informatie over de externe veiligheid in de uitvoeringsfase. Ook verkeer dat gevaarlijke stoffen vervoert, zal dan voor andere routes moeten kiezen. De veiligheidsaspecten daarvan hadden moeten worden beoordeeld.

Ook dit aspect is beoordeeld. Een van de eisen aan de aannemer is dat tijdens de realisatiefase het vervoer van gevaarlijke stoffen over de zuidelijke ringweg plaats moet vinden, uitgezonderd de kortdurende momenten waarbij al het verkeer wordt omgeleid, bijvoorbeeld bij een nacht- of weekendstremming.

E 2 Hinder tijdens de bouw

Inleiding: bouwhinder is onvermijdelijk, maar wel te beperken

Een langdurige, grote en ingewikkelde bouwproject als de ombouw van de zuidelijke ringweg levert hinder en overlast op voor omwonenden en weggebruikers. Dat is niet te vermijden. Maar de hinder kan wel worden beperkt, door goede afspraken te maken met de aannemer en de regels die hiervoor zijn opgesteld goed na te leven.

Dat zijn om te beginnen alle wettelijke bepalingen die te maken hebben met slopen en bouwen. Omdat de werkzaamheden plaatsvinden op het grondgebied van de Gemeente Groningen, moet de aannemer zich daarnaast houden aan de plaatselijke regels. Plaatselijke regels zijn onder meer de Algemeen Plaatselijke Verordening Groningen (APV) en de Beleidsregels Bouwhinder 2013. Daarin staat welke hinder acceptabel is en welke niet. Ze beschrijven ook of ontheffingen mogelijk zijn, en zo ja, onder welke voorwaarden.

Daarnaast kan de opdrachtgever aanvullende eisen stellen. Over de opslag van bouwmaterialen bijvoorbeeld, of over de maximale snelheid waarmee bouwverkeer over de speciaal daartoe aangelegde bouwwegen mag rijden. Ook over de manier waarop de aannemer omwonenden moet informeren en consulteren, kunnen aanvullende eisen worden gesteld.

Zienswijze 51, 56, 80, 95, 98, 124, 130, 134, 141, 158, 161, 162, 180, 210, 214, 222, 236, 244, 256, 277

E 2.1 Insprekers wijzen op de overlast die bewoners, scholieren en verkeer in de wijken van de bouwwerkzaamheden zullen ondervinden door trillingen, stof en extra verkeer in de vorm van vervuiling van de lucht en geluidsoverlast. Zij vinden dat de overlast tot een minimum beperkt moet worden. Een aantal insprekers vraagt welke maatregelen in dit kader genomen worden. Een inspreker vindt dat in het OTB maatregelen alleen in algemene zin worden beschreven en dat deze niet voldoende zijn om de problemen op te lossen. Een inspreker noemt de overlast onacceptabel, omdat de plannen in zijn ogen uiteindelijk geen verbetering opleveren. Een van de insprekers vraagt specifiek aandacht voor de overlast van de bewoners van de H.L. Wichersstraat.

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 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. Meer informatie hierover is te vinden in de inleiding van E2.

Zienswijze 79, 81, 82, 83, 85, 94, 101, 108, 111, 123, 125, 127, 130, 135, 142, 149, 177, 213, 215, 220, 221, 224, 226, 228, 231, 232, 234, 236, 237, 238, 239, 240, 242, 243, 244, 247, 249, 256, 258, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 290

E 2.2 Insprekers vragen waarom bij dit OTB/MER geen uitgewerkt plan is over bouwplanning, bouwwijze en bouwhinder (zoals bouwverkeer, trillingshinder, lichthinder). Men vindt dat de verschillende soorten hinder tijdens de bouw algemeen en globaal worden beschreven, en dat een inventarisatie van de aard, omvang en duur van de hinder op lokaal niveau ontbreekt. Insprekers geven aan dat zij nu niet weten waar ze aan toe zijn en willen informatie over hoe lang op welke plek wordt gewerkt, routes en verkeer tijdens de bouw, aan- en afvoer en opslag van materialen, geluidsoverlast, stofoverlast en trillingsoverlast en hoe vaak werkzaamheden 's avonds laat en 's nachts worden uitgevoerd. Een inspreker vindt de effectbeoordeling van bouwhinder en trillingen (pagina 92 MER) te globaal. Een andere inspreker maakt bezwaar tegen het ontbreken van deze informatie, omdat daardoor ook niet mogelijk is erop te reageren. Een inspreker stelt dat het nu onmogelijk is de omvang van de effecten voor het woon-en leefklimaat van de huurders en de waarde en exploitatie van het vastgoed in te schatten en noemt dit onaanvaardbaar, omdat in het kader van totstandkoming van een Tracébesluit een afweging van nadelige effecten in de bouwfase moet plaatsvinden.

De projectorganisatie heeft onderzocht of de plannen maakbaar en uitvoerbaar zijn met een aanvaardbare beperkingen voor de bereikbaarheid. De conclusie daarvan is dat dit kan. De aannemer moet zich daarbij houden aan wettelijke en plaatselijke voorschriften. En ook aan aanvullende voorwaarden die contractueel zullen

worden vastgelegd. Het beperken van hinder en schade staat daarbij voorop. Binnen die kaders krijgt de opdrachtnemer de ruimte werkzaamheden zo goed mogelijk te plannen en organiseren.

Desondanks kan het zijn dat burgers, bedrijven of organisaties vanwege het project tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden of schade lijden. Zij kunnen dan een beroep doen op de regeling voor schadevergoeding en/of nadeelcompensatie, zie hiervoor reactie A 5.1.

Zienswijze 81, 82, 89, 101, 107, 108, 111, 123, 127, 135, 142, 149, 206, 211, 213, 215, 220, 221, 223, 224, 226, 228, 231, 232, 234, 237, 238, 239, 240, 247, 249, 253, 257, 258, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 290

E 2.3 Insprekers stellen dat alleen wordt aangegeven dat overlast onvermijdelijk is en dat daarbij moet worden voldaan aan wettelijke bepalingen, maar dat aan de praktische haalbaarheid van de technische uitvoering, de financiering van hinderbeperkende maatregelen en de daarmee samenhangende risico's geen aandacht wordt besteed.

Zie hiervoor de inleiding van hoofdstuk E2. Voor alle kosten van maatregelen ter voorkoming van hinder is geld gereserveerd in de projectbegroting.

Zienswijze 81, 82, 83, 85, 89, 96, 101, 107, 108, 111, 123, 125, 127, 135, 142, 149, 169, 175, 202, 206, 211, 213, 215, 220, 221, 223, 224, 226, 228, 231, 232, 234, 238, 239, 240, 242, 243, 244, 247, 249, 253, 256, 258, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 288 290

E 2.4 Insprekers vragen of en hoe wettelijke bepalingen tijdens de bouw gehandhaafd worden, en bij wie de burger terecht kan als er toch bouwoverlast is. Ook vraagt een inspreker of wordt voorzien in een goed functionerende klachtenprocedure.

De opdrachtnemer moet bij de uitvoering voldoen aan alle wettelijke eisen en lokale verordeningen zoals de Algemeen Plaatselijke Verordening Groningen (APV) en de Beleidsregels Bouwhinder 2013 van de gemeente Groningen. Zie hiervoor de inleiding van hoofdstuk E2. Tijdens de bouwperiode komt er één loket voor vragen en/of klachten. Omwonenden en weggebruikers zullen hier ruimschoots voor aanvang van de werkzaamheden over worden geïnformeerd.

Zienswijze 162, 235

E 2.5 Een inspreker vindt dat de uitvoeringsperiode veel korter moet, gezien alle overlast die het op zal leveren. Een andere inspreker vreest dat de uitvoeringsperiode veel langer zal duren en duurder zal uitvallen dan gepland, zoals heel vaak het geval is bij grote infrastructurele projecten.

De einddatum van het project wordt een harde eis in het contract met de aannemer. In dit contract worden de duur van werkzaamheden vastgelegd, op straffe van boetes. Dat voorkomt dat het werk uitloopt. Ook de maximale kosten van werkzaamheden worden contractueel vastgelegd.

Zienswijze 8, 12, 49, 81, 82, 83, 85, 101, 107, 108, 111, 123, 125, 127, 135, 142, 149, 211, 213, 215, 220, 221, 222, 223, 224, 226, 228, 231, 232, 234, 236, 237, 239, 240, 244, 247, 249, 256, 258, 259, 260, 263, 264, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 290

E 2.6 Insprekers vragen wat de bouwperiode betekent voor geluidsoverlast 's avonds en 's nachts. Ook vragen zij of gegarandeerd wordt dat niet in de avonduren, 's nachts en in het weekend wordt gebouwd, en hoe dit wordt gehandhaafd. Een inspreker stelt dat van tevoren duidelijke afspraken over 's nachts werken moeten zijn. Een ander wil ruim van tevoren geïnformeerd worden wanneer 's nachts wordt gewerkt.

De aannemer moet zich bij de werkzaamheden houden wettelijke eisen en lokale verordeningen, zoals de Algemeen Plaatselijke Verordening Groningen (APV) en de Beleidsregels Bouwhinder 2013 van de gemeente Groningen. In de Beleidsregels bouwhinder staat dat bouw- en sloopwerkzaamheden zo veel mogelijk overdag moeten plaatsvinden. In uitzonderingsgevallen kan daarvan worden afgeweken. In dat geval moet de aannemer hiervoor ontheffing aanvragen bij de gemeente. Dat is in de Beleidsregels bouwhinder toegelicht. Als dat gebeurt, zullen de projectorganisatie en de aannemer de betrokken omwonenden hier tijdig over informeren en zo nodig nadere afspraken maken.

Zienswijze 69

E 2.7 Inspreker vindt dat de uitvoerder van het project moet overleggen met het Gomarum College over veiligheidsmaatregelen tijdens de bouw, zodat de school deze tijdig kan communiceren met ouders en leerlingen.

De projectorganisatie zal omwonenden tijdig informeren over geplande werkzaamheden. Ook met het Gomarum College en andere scholen in de omgeving van de zuidelijke ringweg.

Zienswijze 71

E 2.8 Inspreker vindt het te vrijblijvend dat de aannemer wordt uitgedaagd om de overlast tijdens de bouwperiode zo veel mogelijk te beperken, omdat het gaat om een periode van vijf jaar. Voor een school betekent dit de totale verblijftijd van een leerling. Inspreker vraagt daarom specifiek voor het Parcival College afspraken en garanties over het beperken van de overlast voor de totale bouwperiode.

De aannemer moet zich in elk geval houden aan alle wettelijke eisen en aan plaatselijke regels, zoals de Algemeen Plaatselijke Verordening Groningen (APV) en de Beleidsregels Bouwhinder 2013 van de gemeente Groningen. In het contract met de aannemer kunnen daarnaast aanvullende eisen gesteld voor het beperken van hinder en overlast. De projectorganisatie heeft hier inmiddels over gesproken met het Parcival College. Dat overleg gaat ook door tijdens de uitvoering van werkzaamheden en eraan voorafgaand. De aannemer zal daarbij worden betrokken.

Zienswijze 115, 119

E 2.9 Inspreker is blij dat de bosstrook tussen de zuidelijke ringweg en het R.K. Kerkhof door het versmallen van het talud gespaard wordt, maar vindt dat deze ook niet tijdens de bouw mag worden gebruikt. Ook een andere inspreker geeft aan dat de groenstrook tussen De Papiermolen en de ringweg niet tijdelijk verwijderd of elders gecompenseerd mag worden.

(Tijdelijk) gebruik van de bosstrook door de aannemer zal niet op voorhand worden verboden. Als de aannemer hiervoor bomen wil kappen, moet hij hiervoor een kapvergunning aanvragen bij de Gemeente Groningen. Voor elke boom die wordt gekapt, moet in de buurt een nieuwe boom worden geplant.

Zienswijze 177

E 2.10 Inspreker geeft aan dat op het kantorencomplex O-Four (Europaweg 25 t/m 35) een ondergrondse warmte/koude-opslag (wko) aanwezig is. Gevreesd wordt dat door uitvoering van werken en/of de aanwezigheid van de permanente kunstwerken en wegaanpassingen verstoring van het systeem plaatsvindt. In het Ontwerp Tracébesluit (OTB) is hierover niets terug te vinden. Om de gevolgen voor de wko te kunnen beoordelen, moet een inventarisatie, risicoanalyse en een belangenafweging plaatsvinden.

Inderdaad heeft de provincie vergunning verleend voor een wko in dit kantorencomplex. Het is goed dat de inspreker dit onder de aandacht brengt. Het is niet no-

dig dit in het Tracébesluit te regelen, maar de projectorganisatie zal de gevolgen voor de wko in de aanloop naar de uitvoeringsfase nader onderzoeken, in overleg met de inspreker.

Zienswijze 173

E 2.11 Inspreker geeft aan dat in het Noord-Willemskanaal (aan de oostzijde) een strook van enige honderden meters is gereserveerd als tijdelijke werkruimte. Daarbij is niet aangegeven waarvoor die gebruikt zal worden. Wat betekent dit?

Met het oog op de uitvoering van werkzaamheden aan de ringweg is in het Ontwerp-Tracébesluit ruimte gereserveerd, onder meer voor de aan- en afvoer van bouwmaterialen per schip. Of de aannemer die ruimte echt nodig heeft is nog niet bekend. Dat wordt pas duidelijk na afronding van de aanbestedingsprocedure. Bij de uitvoering moet de aannemer voldoen aan de wettelijke kaders van de Algemeen Plaatselijke Verordening Groningen en de Beleidsregels Bouwhinder 2013 van de gemeente Groningen.

Zienswijze 173

E 2.12 Inspreker vraagt over welk kanaalvak eventueel transport te water zal plaatsvinden. Ook intensivering van het scheepvaartverkeer in dat verband zou in de MER uitgewerkt moeten worden.

In de Toelichting bij het Tracébesluit wordt in het hoofdstuk over maatregelen tijdens de bouw (hoofdstuk 3.4) ingegaan op het beperken van de hinder voor omwonenden en de weggebruiker tijdens de aanlegfase. In de toelichting worden enkele voorbeelden genoemd van hoe de aannemer de hinder kan beperken, bijvoorbeeld door gebruik te maken van binnenvaartschepen om materialen en grondstoffen aan- en af te voeren. Maar het is aan de aannemer of hij deze maatregel in wil zetten. Zie hiervoor ook de algemene inleiding bij hoofdstuk E.

Zienswijze 173

E 2.13 Inspreker vindt dat er onduidelijkheid is over de mogelijkheid de tijdelijke brug naast de bestaande Julianabrug te passeren. Er moet aangegeven worden hoe deze er eventueel uit gaat komen te zien en in hoeverre die permanent te passeren zou zijn voor roeiboten.

De exacte vormgeving van de tijdelijke brug is nog niet bekend. De aannemer moet die nader uitwerken. In het contract worden eisen opgenomen die de doorgang op de vaarweg moet garanderen en stremming van het verkeer voorkomt. De aannemer moet zodoende met een oplossing komen die past binnen de gestelde kaders.

Zienswijze 256

E 2.14 Inspreker geeft aan geen optimale gezondheid te hebben, en daarom gebruik te maken van de WMO-taxi en veel rust nodig te hebben. Inspreker wil graag de garantie dat hij elders wordt ondergebracht als het verblijf in zijn woning tijdelijk niet mogelijk is.

De aannemer krijgt de verplichting hinder zo veel mogelijk te beperken en de bereikbaarheid van de woonwijken te garanderen. Zo moeten woonwijken tijdens de bouwperiode minimaal via twee routes zijn ontsloten en zal iedereen tijdens de bouwperiode zijn voordeur kunnen bereiken. Daardoor is het niet nodig om bewoners elders onder te brengen.

Verder worden bewoners tijdig geïnformeerd over geplande werkzaamheden en de eventuele hinder die hieruit voortkomt.

Thema F: Natuur, bomen, water en bodem

- F 1 Bomen
- F 2 Natuur
- F 3 Zuiderplantsoen
- F 4 Groen in de wijken
- F 5 Water
- F 6 Licht

F 1 Bomen

Zienswijze 58, 81, 82, 83, 85, 89, 92, 101, 107, 108, 111, 123, 126, 135, 142, 149, 207, 209, 211, 213, 215, 220, 221, 223, 224, 226, 228, 231, 232, 234, 238, 239, 240, 247, 249, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 290

F 1.1 Insprekers vragen of er een garantie is dat het groen dat verdwijnt, gecompenseerd wordt. Zij vinden dat gekapte bomen 1:1 gecompenseerd moeten worden, zo veel mogelijk in het plangebied. Verder zijn de insprekers van mening dat gestreefd moet worden naar een kwalitatieve compensatie. De kwaliteit van de omgeving moet worden verbeterd door een zo groen mogelijke inrichting.

Bij de werkzaamheden aan de zuidelijke ringweg is de Algemene Plaatselijke Verordening van de Gemeente Groningen medebepalend. Dat betekent onder meer dat alle bomen en houtopstanden die verdwijnen, in aantal en oppervlakte worden gecompenseerd in de nieuwe situatie. Daarbij wordt gekozen voor streekeigen groen met een zo hoog mogelijke biodiversiteit. Ook is het streven om in de winter de afschermdende functie van het groen te behouden.

Zienswijze 94

F 1.2 Inspreker vreest dat door het massale weghalen van het groen, de zuurstof afneemt, met alle gezondheidsrisico's van dien.

Alle bomen en houtopstanden worden gecompenseerd. Het streven is dit zo veel mogelijk te doen binnen het plangebied. Omdat hiervoor binnen het plangebied niet voldoende ruimte is, zijn zoekgebieden aangewezen. Tijdens de uitvoeringsperiode zullen er tijdelijk minder bomen aanwezig zijn. De luchtkwaliteit blijft tijdens en na de uitvoering binnen de wettelijke normen.

Zienswijze 79, 88, 94, 104, 115, 131, 197, 244, 252

F 1.3 Insprekers vinden dat er geen monumentale bomen verloren mogen gaan in het Sterrebos. Zij wijzen erop dat het gaat om een prachtig stukje Hondsrug. Insprekers vragen om hierbij de grootste zorgvuldigheid te betrachten en daar waar mogelijk bomen te verplaatsen in plaats van te kappen. Ze gaan ervan uit dat er ten minste een herplantingsverplichting bestaat. Insprekers vinden dat een jonge boom niet als compensatie kan dienen voor een monumentale boom. Hoe wordt in de compensatie voorzien? Kunnen bestaande bomen worden herplaatst?

In het gebied waarvoor het Tracébesluit geldt, staan volgens de uitgevoerde inventarisatie nu in totaal 1.256 bomen (inclusief de bomen in houtopstand). Daarvan zijn 135 aangemerkt als monumentaal en 166 als potentieel monumentaal. Een boom wordt als monumentaal beschouwd als hij ten minste 50 jaar oud is. Als gevolg van het project verdwijnen binnen de ontwerpgrenzen 838 bomen, waarvan

(inclusief in houtopstand) 102 monumentale bomen en 135 potentieel monumentale. Het gaat om bomen op de taluds (hellingen) van de ringweg, of in de onmiddellijke omgeving van die taluds. Daarnaast moeten er mogelijk extra bomen in de omgeving verdwijnen, bijvoorbeeld voor het verleggen van kabels en leidingen.

Alle bomen die weg moeten, worden gecompenseerd. Het streven is dit zo veel mogelijk te doen binnen het plangebied. Omdat hiervoor binnen het plangebied niet voldoende ruimte is, zijn zoekgebieden aangewezen. Het behouden of verplaatsen van monumentale bomen is financieel en vanuit het oogpunt van het ontwerp niet haalbaar. Wel is rekening gehouden met het verplanten van grote, gezonde bomen. De genoemde aantallen zijn worst case hoeveelheden. Er wordt gestreefd zoveel mogelijk bomen te behouden, bijvoorbeeld door slimme inpassing van het ontwerp of door te verplaatsen. Het daadwerkelijk aantal te verdwijnen en compenseren hangt af van de wijze van uitvoering door de aannemer. De aannemer zal als eis meekrijgen zoveel mogelijk bomen te sparen.

Zienswijze 244

F 1.4 Inspreker vraagt waar de 107 monumentale bomen en potentieel monumentale bomen staan. Moeten er kapvergunningen worden aangevraagd als er bomen gekapt worden?

Voor de goede orde: doordat de grenzen van het plangebied zijn verschoven, zijn ook de aantallen bomen veranderd (zie ook reactie F 1.3). Het gaat nu om een totaal van 135 monumentale en 166 potentieel monumentale bomen die aanwezig zijn in het plangebied. In de Bomen Effect Analyse (MER, bijlage 6) staan kaarten met de exacte locaties van deze bomen.

Voor de kap van bomen en houtopstanden zal de aannemer een kapvergunning aanvragen bij de Gemeente Groningen.

Zienswijze 98, 174, 197

F 1.5 Insprekers vragen of de te verwijderen bomen worden verplant. Als mensen hebben we de plicht hiermee zorgvuldig om te gaan.

Alle bomen die verdwijnen, worden gecompenseerd (zie ook reactie D 1.22). Het verplanten van bomen is niet altijd mogelijk. In de Bomen Effect Analyse is hiervan een inschatting gemaakt. Nader onderzoek naar vitaliteit en beworteling moet uitsluitend geven welke bomen daadwerkelijk verplantbaar zijn. Daarnaast is een boom alleen verplantbaar als een geschikte nieuwe plek beschikbaar is. Ook dit wordt onderzocht. Daarna is duidelijk hoeveel bomen technisch verplantbaar zijn. Voor het verplanten van bomen wordt een bedrag opgenomen in de raming. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden wordt beslist welke van de technisch verplantbare bomen daadwerkelijk een nieuwe plek krijgen.

Zienswijze 119

F 1.6 Inspreker ziet graag dat de bosstrook (de tuin van het voormalige Ravensteinhuis) in westelijke richting wordt uitgebreid door het aanplanten van nieuwe bomen.

Deze vraag gaat over de voormalige stadstuin van de familie De Ranitz, tussen zwembad De Papiermolen en de Hereweg. Uitgangspunt bij de planontwikkeling voor de zuidelijke ringweg is dat de restanten van deze tuin, nu een bosstrook, behouden blijven. Deze restanten kunnen min of meer onderdeel gaan vormen van het Zuiderplantsoen. Uitbreiding van deze tuin/bosstrook in westelijke richting lijkt ons niet realistisch. Aan de westzijde ligt de grote fietsenstalling van De Papiermolen, waar grote platanen staan. De Papiermolen is aangewezen als Rijksmonument. Het veranderen van de fietsenstalling is strijdig met het beleid ten aanzien van dit Rijksmonument, nog afgezien van het feit dat hier al grote bomen staan.

Zienswijze 16

F 1.7 Inspreker vindt dat de bomen bij AtosOrigin moeten blijven staan.

AtosOrigin ligt in Groningen aan de Eemsgolaan. Hier komt een busafrit voor het P+R-terrein Hoogkerk. De bomen aan de Eemsgolaan kunnen hier blijven staan.

Zienswijze 175

F 1.8 Inspreker wijst erop dat door de plannen bomen moeten verdwijnen die het bedrijf Aprisco juist heeft moeten planten als groencompensatie voor de uitbreiding. Dit kan niet.

Voor dit gebied geldt wat voor het hele plangebied geldt: al het groen dat door het project verdwijnt, zal worden gecompenseerd. Ook groen dat nog net maar is geplant.

F 2

Natuur

Zienswijze 237

F 2.1 Inspreker vindt dat de invloed en effecten van het project op omliggende gebieden (onder andere het Leekstermeergebied en het Zuidlaardermeergebied) onvoldoende bij de plannen betrokken zijn.

Het Leekstermeergebied ligt op 950 meter van het plangebied. De afstand van het plangebied tot het Zuidlaardermeergebied bedraagt 1,8 kilometer. In het Milieueffectrapport, deelrapport natuur, is onderzoek gedaan naar allerlei soorten effecten die zouden kunnen optreden op deze gebieden.

Het plan leidt niet tot een verslechtering van natuurlijke leefgebieden en ook niet tot meer overlast van geluid of licht. Daarvoor zijn de afstanden te groot. Er zijn ook geen effecten op de grondwaterstand te verwachten. Het plan zorgt wel voor een beperkte geluidsbelasting in een klein deel van het natuurgebied Leekstermeer. Dit leidt echter niet tot negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen. Ook kan een lichte verslechtering optreden van de kruidenrijke graslanden in de Onlanden (Eelder- en Peizermeden). Van een significante verslechtering van de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS is echter met zekerheid geen sprake. Verder heeft het plan geen meetbare effecten op deze gebieden.

Zienswijze 104, 131, 209

F 2.2 Insprekers vragen of het plan verbeterpunten bevat ten opzichte van het huidige groen in de stad. Ze vinden dat het plan kansen moet bieden om de huidige versnippering van het groen tegen te gaan, ten behoeve van zoogdieren en amfibieën.

Bij de aanleg van de zuidelijke ringweg gaat in eerste instantie groen verloren. Dat komt doordat de weg nu op een grondlichaam ligt, met op de taluds (hellingen) bomen en beplanting. Straks ligt de weg voor een fors deel verdiept. Op de overkappingen (deksels) komt meer groen terug dan er daarvoor verdwijnt. Alle bomen die verdwijnen, worden gecompenseerd. Uiteindelijk krijgt de stad juist meer groen en vooral meer aaneengesloten groengebieden. Het Zuiderplantsoen is straks een groot, aaneengesloten groengebied. Zoogdieren en amfibieën krijgen daardoor inderdaad een betere leefomgeving.

Zienswijze 104, 131

F 2.3 Insprekers vragen hoe de bestaande ecologische verbindingen als onderdeel van het stedelijk ecologische netwerk in het plan terugkomen. En in hoeverre kan de ecologische structuur nog worden versterkt?

De bestaande ecologische verbindingen blijven behouden. Daar waar dat mogelijk is, worden deze versterkt, vooral bij de deksels bij het Sterrebos.

Zienswijze 196, 237, 243

F 2.4 Insprekers zijn ervan overtuigd dat de aanleg veel negatieve effecten heeft op de natuur. Een inspreker vindt dat het voorgenomen besluit onvoldoende aandacht besteedt aan ecologische aspecten en in strijd is met de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet. Diverse bedreigde of beschermde flora en fauna worden tijdens de bouw en door de uitvoering van het project onvoldoende beschermd. De voorgestelde mitigerende en compenserende maatregelen zijn onvoldoende. Onvoldoende is onderzocht waarom genoeg zou moeten worden genomen met de vernietiging of verstoring als beschreven. Een andere inspreker meent dat de projectorganisatie ontheffing na ontheffing regelt van de Flora- en faunawet.

De Natuurbeschermingswet regelt de bescherming van Natura 2000-gebieden en beschermde natuurmonumenten. Er is onderzoek gedaan naar de gevolgen van het project voor de Natura 2000-gebieden Leekstermeergebied en Zuidlaardermeergebied en het beschermde natuurmonument Elsburger Onland. Uit deze toetsing blijkt dat de Natuurbeschermingswet de uitvoering van het project niet in de weg staat (zie paragraaf 8.2 MER/OTB deelrapport natuur).

In het natuuronderzoek is geconstateerd dat er (beperkt) negatieve effecten zijn op de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en op de flora en fauna. Er is een beperkte toename van stikstofdepositie (verzuring) in het EHS-weidegebied ten westen/zuidwesten van de afrit Hoogkerk. Verder neemt het geluidbelaste oppervlakte in de EHS toe. Er zijn echter geen negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van de EHS.

Voor flora en fauna geldt dat negatieve effecten zo veel mogelijk worden voorkomen door de inzet van zogenaamde mitigerende (verzachtende) maatregelen (zie het Milieueffectrapport, hoofdstuk 9.5). Wanneer overtreding van de verboden van de Flora- en faunawet niet volledig kan worden voorkomen, wordt een ontheffing aangevraagd en worden de negatieve effecten gecompenseerd. Hiervoor worden diverse maatregelen genomen. Met deze maatregelen wordt naar verwachting voldaan aan de eisen die het bevoegd gezag (het Ministerie van Economische Zaken) stelt om een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet te verkrijgen. Het Ministerie toetst of de voorgestelde mitigerende en compenserende maatregelen voldoende zijn. Zo niet, dan worden aanvullende voorwaarden in de ontheffing opgenomen.

Zienswijze 98

F 2.5 Inspreker vraagt of er rekening wordt gehouden met de levende wezens die in de aarde wonen en de vlinders, vogels en insecten langs de weg?

De zuidelijke ringweg is nu en in de toekomst een weg in bestaand stedelijk gebied. In de groenzones langs deze weg (bermen, sloten, bomen en houtopstanden) kunnen diverse organismen voorkomen. De leefomstandigheden voor deze organismen wijzigen niet. De noodzakelijke demping van water wordt volledig gecompenseerd, door in de buurt nieuw water aan te leggen. Verder is onderzoek gedaan naar beschermde en rodelijstsoorten (soorten die in hun voortbestaan worden bedreigd). Waar effecten optreden, worden verzachtende maatregelen genomen en zo nodig worden effecten gecompenseerd. Bijvoorbeeld het opnieuw aanplanten van bomenrijen met het oog op het behoud van vliegroutes van vleermuizen. En het plaatsen van kasten voor huismussen voordat de woningen aan de H.L. Wichersstraat worden afgebroken. Een overzicht van alle mitigerende en compenserende maatregelen is te

vinden in het Milieueffectrapport (hoofdstuk 9.5). Er wordt dus op veel manieren rekening gehouden met de diverse organismen langs de weg.

Zienswijze 104, 131

F 2.6 Insprekers vragen ten behoeve van de bescherming van vleermuizen niet met lichtbronnen te werken in de periode dat deze actief zijn. Met het oog op de broedvogels vragen insprekers om niet in het broedseizoen schade toe te brengen, en te handelen volgens de Flora- en Faunawet, zoals in het plan genoemd.

Bij de uitvoering van de werkzaamheden moet de aannemer zich houden aan de voorschriften uit de ontheffing en daarmee aan de bepalingen uit de Flora- en faunawet.

Ter hoogte van het Sterrebos, het Stadspark en bij vliegroutes van vleermuizen wordt bij voorkeur gewerkt tussen zonopkomst en zonsondergang. Als dit niet mogelijk is, moeten de lichtbronnen zodanig worden afgesteld dat er alleen verlichting op de werkplaats schijnt en niet op de omgeving. Als dat ook niet mogelijk is, moeten er schermen worden geplaatst om lichtuitstraling te voorkomen.

Vanwege de aanwezigheid van broedvogels in het plangebied moeten de werkzaamheden aan of in de buurt van bomen en struiken worden uitgevoerd buiten het broedseizoen van vogels. Met deze maatregelen worden de aanwezige vleermuizen en broedvogels voldoende beschermd.

Zienswijze 94

F 2.7 Inspreker zegt dat er geen onderzoek is gedaan naar de negatieve effecten op bijzondere vogels als de bonte specht en de grote groene specht. Dit moet alsnog onderzocht worden.

In het kader van het Milieueffectrapport (MER) is onderzocht of vogels met een 'jaarrond' beschermde vaste rust- en verblijfplaats (zoals roofvogels, uilen, huismus en gierzwaluw) nabij de zuidelijke ringweg voorkomen. Dit onderzoek is gericht op vaste rust- en verblijfplaatsen van vogels, omdat die het gehele jaar beschermd zijn (artikel 11 Flora- en faunawet). Bij alle te kappen bomen is specifiek gekeken naar (spechten)gaten, omdat dit verblijfplaatsen van vleermuizen kunnen zijn. Er worden vrijwel geen bomen gekapt waarin spechtengaten aanwezig zijn. De bomenkap vindt plaats buiten het broedseizoen van vogels. Dat betekent dat geen broedende spechten of andere vogels worden verstoord. Er blijven voldoende mogelijkheden voor broedende spechten aanwezig. De gunstige staat van instandhouding van de grote bonte specht en de groene specht komen niet in het geding.

Zienswijze 150

F 2.8 Inspreker wijst erop dat er zeldzame diersoorten leven in de berm ten noorden van de A7, ter hoogte van de wijk De Buitenhof, waar de afslag voor de bussen moet komen. Hoe denkt men soorten als het 13-stippelig lieveheersbeestje en de tengere grasjuffer te beschermen?

In het kader van het MER is onderzoek gedaan naar het voorkomen van beschermde planten- en diersoorten en zeldzame of bedreigde soorten van de Rode Lijst. Genoemde soorten (13-stippelig lieveheersbeestje en tengere grasjuffer) worden nu niet bedreigd en staan niet op de Rode Lijst van zeldzame of bedreigde diersoorten. Daarom is niet getoetst wat de effecten op deze soorten zijn.

Zienswijze 238

F 2.9 Inspreker vraagt waarom de daslook als beschermde plant geen aandacht krijgt in het milieueffectrapport. Daslook groeit langs de Waterloolaan en het oude gedeelte van het Sterrebosspark, langs het fiets- en voetpad.

Dat er daslook voorkomt langs de Waterloolaan, is beschreven in het Deelrapport Natuur. Dat daslook ook voorkomt in het Sterrebos is niet beschreven, omdat er hier geen ingrepen plaatsvinden. Aangezien er mogelijk toch beperkte effecten zijn op het daslook in het Sterrebos ten zuiden van de zuidelijke ringweg, is dit op basis van deze zienswijze alsnog in de Verschillenrapportage milieueffecten opgenomen. Daarbij wordt ook beschreven wat de mogelijke effecten op deze soort zijn.

Zienswijze 29

F 2.10 Inspreker vraagt of er mogelijkheden zijn voor een ecoduct tussen het Zuiderplantsoen en buurtpark Oosterpoort/De Linie, gecombineerd met fietsstroken en een wandelpad.

Een ecoduct of wildweg is een viaduct waarmee dieren een (spoor)weg kunnen kruisen. In Nederland zijn zulke ecoducten in de regel onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur, en bedoeld om de biodiversiteit te bevorderen. Ecoducten worden zo natuurlijk mogelijk ingericht om een ongestoorde wildpassage mogelijk te maken. Van zulke natuurdoelen en -ambities is in de stedelijke omgeving van Groningen geen sprake. Het plan bevat daarom geen (eco)verbinding over het spoor om west (Zuiderplantsoen) en oost (Buurtpark Oosterpoort/De Linie) te verbinden.

Zienswijze 124

F 2.11 Inspreker stelt dat een nieuw Sterrebos waar bij de gaten van de deksels enorme luchtvervuiling is, geen aanwinst is voor de natuur.

De verdiepte ligging met deksels vormt een aanmerkelijke verbetering van de natuurwaarden ten opzichte van de huidige situatie. De deksels zullen een groene invulling krijgen (dus een groter areaal groen) en bovendien kunnen dieren over de deksels veilig oversteken.

De luchtkwaliteit rond de deksels voldoet aan de wettelijke normen. Doordat in heel Nederland de luchtkwaliteit verbetert, is de lucht rond de deksels in 2030 zelfs iets schoner dan nu. Zie hiervoor ook hoofdstuk D 4, Wetgeving en normen luchtkwaliteit.

Zienswijze 245, 251

F 2.12 Insprekers menen dat de flora en fauna in het Stadspark er op langere termijn (richting 2030) op achteruitgaan, onder meer in soortendiversiteit, als gevolg van de ernstige geluidshinder. Aan het zogeheten 'doelsoortenbeleid' van de Gemeente Groningen wordt in het plan ten onrechte geheel voorbijgegaan.

De geluidsbelasting in de omgeving van de zuidelijke ringweg neemt op de meeste plaatsen af door de ombouw van de weg. Meer hierover is te lezen in hoofdstuk D 1. De gevolgen voor de flora en fauna in het Stadspark zijn minimaal.

Hoewel de landelijke wet- en regelgeving bij dit project leidend is, blijft voor de Gemeente het doelsoortenbeleid een belangrijk uitgangspunt. Ook het door de Gemeenteraad van Groningen vastgestelde Kaderplan Stadspark blijft waar mogelijk bepalend voor verdere ontwikkelingen.

Zienswijze 104, 131, 169

F 2.13 Inspreker pleit voor zo min mogelijk verstoring van het Sterrebos, voor, tijdens en na de aanpak. Tijdens de bouw van het DUO-gebouw is het Sterrebos intensief gemonitord om eventuele effecten op de flora en fauna op te kunnen sporen. Gevraagd wordt om een vergelijkbare intensieve aanpak. Een andere inspreker heeft bij deze monitoring de geringe belangstelling van de overheid voor de groene omgeving ervaren. Eekhoorns en bosuilen zijn door de nieuwbouw verdwenen en de Sterrebosvijver stond vrijwel de gehele zomer droog, zonder dat de Gemeente ingreep.

Bij de aanleg van de zuidelijke ringweg wordt een intensief monitoringsysteem opgezet om de effecten op de flora en fauna te volgen. Als het nodig is, wordt er ingegrepen. Bij de monitoring kan voor een deel gebruik worden gemaakt van de gegevens die de monitoring tijdens het bouwen van het DUO-gebouw heeft opgeleverd.

Overigens moet er rekening mee worden gehouden dat niet alle veranderingen in het gebied veroorzaakt worden door de uitvoeringswerkzaamheden. Meerdere factoren zijn van invloed op de kwaliteit van de flora en fauna.

Zienswijze 124

F 2.14 Inspreker wijst erop dat bij de Helperzoom veel dieren oversteken, onder andere eekhoorns. Als ten zuiden van de Helperzoomtunnel aanzienlijk meer verkeer gaat rijden, wordt het voor hen ook gevaarlijker.

Tegenover de toename van verkeer ten zuiden van de Helperzoomtunnel, staat een afname ten noorden ervan. Vooral in de omgeving van het Sterrebos neemt het verkeer sterk af. Dat is gunstig voor flora en fauna. Zie ook reactie D 1.14.

Door het plan verdwijnen geen vaste rust- of verblijfsplaatsen van eekhoorns. Het plan is daarom niet strijdig met de Flora- en faunawet (artikel 11).

Zienswijze 197

F 2.15 Inspreker verwacht geen nadelige gevolgen voor de Natura 2000-gebieden, gezien de afstand tot de route van het project.

Dit wordt bevestigd door het onderzoek dat in de MER is gedaan.

F 3

Zuiderplantsoen

Zienswijze 248

F 3.1 Inspreker zet vraagtekens bij het beeld van het Zuiderplantsoen als een groot, aaneengesloten park met ruimte voor recreatie, dat veel publiek aantrekt. Het Zuiderplantsoen wordt (bij het Sterrebos) doorsneden door de Hereweg en door een vierbaans-spoorlijn. Halverwege het Sterrebos wordt een opening van 100 meter in het deksel van de verdiepte weg aangebracht. De toename van het groen is beperkt. Recreëren bij de opening in de deksel lijkt uitgesloten vanwege luchtverontreiniging en geluidsoverlast. De kantoortuin bij DUO bestaat uit geasfalteerde wegen en borders bedekt met lavasteen en daartussen plantjes. Voor picknick, sport en spel kan men beter naar het Stadspark gaan.

Het Zuiderplantsoen wordt in grootte vergelijkbaar met het Noorderplantsoen. Het bestaat uit het herstelde Sterrebos, de kantorentuin Kempkensberg en een nieuwe openbare ruimte tussen de wijken Oosterpoort en De Linie.

De Hereweg grenst aan de westzijde aan het Zuiderplantsoen, en doorsnijdt het Zuiderplantsoen niet. Het verkeer op de Hereweg neemt af. In het Zuiderplantsoen wordt het een stuk stiller dan het nu is in dit gebied, doordat de ringweg onder de grond verdwijnt.

Het Zuiderplantsoen wordt een gebied met een afwisseling van bos, park en open ruimten. Het verbindt omliggende buurten met elkaar en heft bestaande barrières op. Het Zuiderplantsoen biedt veel nieuwe mogelijkheden voor verblijf en recreatie in het zuiden van de stad. De precieze invulling van het Zuiderplantsoen gebeurt samen met de buurten. Gedacht wordt aan een gevarieerde inrichting, met bijvoorbeeld vijvers, fiets- en wandelpaden, een zonneweide, donker bos en ecologische zones. Een eerste aanzet hiervoor is gegeven in het Ontwerp-Inrichtingsplan Zuiderplantsoen, dat gelijktijdig met het OTB/MER ter inzage is gelegd. De opening

tussen de deksels ten westen van de spoorlijn wordt door een grondwal met beplanting grotendeels aan het zicht onttrokken. Ook ten oosten van de spoorlijn wordt de opening tussen de deksels afgeschermd en aan het oog onttrokken.

Zienswijze 104, 131, 209

F 3.2 Insprekers zien het nieuwe Zuiderplantsoen als een belangrijke compensatie voor het groen dat door de plannen sneuvelt. Zij zien graag een onafhankelijk advies over de te realiseren natuurkwaliteit. Ze vragen vooraf garanties ten aanzien van de kwaliteit en de realisatie van dit mooie initiatief. In hoeverre bestaan er risico's dat er uiteindelijk op de hele of gedeeltelijke groenstructuur bezuinigd gaat worden? Ook vinden ze dat bewoners moeten worden betrokken bij het ontwerp van een zo groen mogelijke inrichting.

Het Zuiderplantsoen is inderdaad een belangrijke compensatie voor het groen dat verdwijnt door de ombouw van de ringweg. En meer dan dat: door de realisatie van het Zuiderplantsoen komt er in de omgeving van de zuidelijke ringweg meer groen dan nu. In het Ontwerp-Inrichtingsplan is geschetst hoe het Zuiderplantsoen er uit kan komen te zien. Dit plan wordt de komende jaren nader uitgewerkt, in nauw overleg met omwonenden. De groenaanleg is een volwaardig onderdeel van het project Aanpak Ring Zuid. Er is voldoende geld voor begroot.

Zienswijze 115

F 3.3 Inspreker vraagt aandacht voor de opbouw van een bos zoals dat in het Zuiderplantsoen moet komen. Een bos bestaat uit een kruid-, struik- en een boomlaag. Het kost bomen veel tijd om uit te groeien tot een boomlaag, minstens een eeuw. Inspreker heeft er geen vertrouwen in dat de bomen op de deksels van het Sterrenbos deze leeftijd gaan bereiken, onder druk van toekomstige plannen en nieuwe inzichten.

Het Zuiderplantsoen zal een gemengd karakter krijgen, met een variatie van bos en plantsoen. Niet alleen voor het gebruik van het park, maar ook vanuit ecologisch oogpunt is een afwisseling tussen open en gesloten parkdelen gewenst. Bovenop het verdiepte aangelegde deel van de zuidelijke ringweg krijgt het Zuiderplantsoen meer het karakter van een plantsoen dan van een bos. Waar nieuwe bomen komen wordt rekening gehouden met het creëren van goede groeiomstandigheden. Uiteraard duurt het enige tijd voordat die bomen tot volle wasdom zijn gekomen. Wel is rekening gehouden met het verplanten van gezonde bomen in het plangebied. Deze krijgen bij voorkeur een plaats in het Zuiderplantsoen.

Zienswijze 91, 141, 209, 244

F 3.4 Insprekers denken dat het Zuiderplantsoen er niet zo uit kan gaan zien als op de plaatjes. Er kunnen volgens hen helemaal geen grote bomen op het deksel ter hoogte van het Sterrebos worden geplant, omdat de grondlaag niet dik genoeg wordt. Wat zijn de plannen hiervoor? Gezorgd moet worden voor een hogere groene kwaliteit die recht doet aan de impressies.

De constructie van de drie deksels op het verdiepte deel van de ringweg is stevig genoeg voor een grondlaag van omstreeks 1,5 meter. Dat is voldoende om alle soorten bomen tot volle wasdom te laten komen, zoals eiken, beuken en lindes. Aan het uiteinde bij het Winschoterdiep zal de grondlaag wat minder diep zijn, omdat de weg hier een helling heeft. De grondlaag hier wordt ruim een meter dik. Dat is voor veel soorten bomen ruim voldoende, zoals berken, elzen en acacia's.

Zienswijze 207

F 3.5 Inspreker is van mening dat de begroeiing op de deksels te veel van het goede is. Het is een te grote aanslag op het budget en echte natuur zal het nooit worden.

Een van de doelstellingen van het project Aanpak Ring Zuid is het wegnemen van de barrièrewerking die van de huidige zuidelijke ringweg uitgaat. Door de weg deels verdiept aan te leggen en hierover deksels te plaatsen, ontstaat ruimte voor het aanleggen van een nieuw groen gebied: het Zuiderplantsoen. Binnen het ontwerp is dit uitgangspunt sober en doelmatig uitgewerkt. Sober wil zeggen: zo min mogelijk de diepte in (in verband met het budget). Doelmatig betekent: zodanig dat de gronddekking op de deksels voldoende is.

Ter hoogte van het Sterrebos en ter hoogte van de wijken Oosterpoort en De Linie komt op de deksels een grondlaag van circa 1,50 meter. Die dekking is voldoende voor nagenoeg alle boomtypen die Nederland kent. Met andere woorden: op de verdiepte ligging zijn wel degelijk de randvoorwaarden beschikbaar waarin natuurlijke omstandigheden zich kunnen ontwikkelen.

Zienswijze 197

F 3.6 Het bevreemdt de inspreker dat rondom de openingen van de deksels van de verdiepte ligging de schermen doorzichtig zijn en niet zijn voorzien van begroeiing. Inspreker vreest dat dit in het Zuiderplantsoen een onrustig beeld geeft.

Bij de openingen tussen de deksels komen schermen, ter bescherming van mensen en dieren bovengronds en het verkeer eronder. Rondom de schermen komt bij het Sterrebos een grondwal met beplanting. Die onttrekt de schermen en de opening aan het zicht. De schermen bij de opening tussen de deksels aan de oostkant van het spoor worden zo vorm gegeven dat ze passen bij de inrichting van het plantsoen tussen Oosterpoort en De Linie. Dit gebeurt in overleg met de omwonenden.

Zienswijze 1, 84, 254

F 3.7 Insprekers staan positief ten opzichte van het behoud van het groen en nieuwe 'groene long' die het Zuiderplantsoen en de DUO-tuin gaan vormen. De verdiepte ligging draagt bij aan het behoud van het groene karakter van de wijken.

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

Zienswijze 104, 131, 174

F 3.8 Insprekers vinden het belangrijk dat de rust en kwaliteit van het Sterrebos behouden blijven. Laat recreatie zo veel mogelijk in het nieuwe Zuiderpark plaatsvinden, zodat het Sterrebos rustig blijft, met alleen wandelpaden en geen fietspad door het bos.

Het Zuiderplantsoen als geheel zal meer het karakter krijgen van een plantsoen dan van een bos. De uitstraling en het gebruik worden vergelijkbaar met het Noorderplantsoen. Het Zuiderplantsoen bestaat uit verschillende delen. Het noordelijke en zuidelijke deel van het Sterrebos worden dankzij de deksels op de zuidelijke ringweg herenigd. Verder bestaat het Zuiderplantsoen uit de tuin van DUO en een buurtplantsoen tussen de stadswijken Oosterpoort en De Linie. Het is de bedoeling onderscheid te maken en te houden in de kwaliteiten van de deelgebieden. Zo is de rust in het oude deel van het Sterrebos ten zuiden van de ringweg een kwaliteit die verder wordt versterkt. Daarin past bijvoorbeeld geen doorgaande fietsroute. Omwonenden zullen nauw worden betrokken bij de precieze vormgeving en inrichting van het Zuiderplantsoen.

Zienswijze 169

F 3.9 Inspreker mist in het Ontwerp-Tracébesluit de toezegging dat het Sterrebosje (noordzijde Ringweg) behouden blijft. Dit is het oudste gedeelte van het Sterrebos met oude eiken en stinzenplanten zoals daslook en holwortel. Overigens bestaat er in het geheel veel onduidelijkheid over wat er gaat gebeuren met de natuur en bomen aan de Waterloolaan en omgeving.

Het Sterrebosje blijft zo veel mogelijk intact. De bomen op het talud (helling) van de ringweg zullen wel moeten wijken, omdat de weg onder de grond komt te liggen en de taluds verdwijnen. Na aanleg van de verdiepte ligging wordt het groen van het Sterrebosje betrokken bij de inrichting van de deksels. Hiervoor is een inrichtingsplan gemaakt, dat in overleg met omwonenden verder wordt uitgewerkt.

F 4 Groen in de wijken

Zienswijze 81, 82, 83, 85, 89, 101, 107, 108, 111, 123, 125, 126, 135, 142, 149, 211, 213, 215, 220, 221, 223, 224, 226, 228, 231, 232, 234, 238, 239, 240, 242, 245, 247, 249, 251, 257, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 290

F 4.1 Insprekers vinden het onlogisch, onwenselijk en ontoelaatbaar dat het huidige Sterrebos wordt uitgebreid, terwijl het groen in hun omgeving, waar ze graag verblijven, verdwijnt (Stadspark, Papiermolenpark).

Door de ombouw van de zuidelijke ringweg wordt het Sterrebos uitgebreid en onderdeel van een nieuw groen gebied: het Zuiderplantsoen.

Bij het Papiermolenpark moet de huidige vijver met bomen en een wandelpad verdwijnen. Ter compensatie komt pal hiernaast een nieuwe vijver met (bomen)aanplant, met eromheen een nieuw wandelpad. Dit gaat ten koste van een klein deel van de ligweide van het zwembad De Papiermolen.

De westelijke ringweg wordt verbreed, wat ten koste gaat van een aantal bomen vlak langs deze weg. Voor de recreatieve waarde van het Stadspark heeft dat weinig gevolgen. Verder worden in het Stadspark geen bomen gekapt. En voor elke boom die voor de ombouw verdwijnt, komt in het plangebied een nieuwe boom terug.

Zienswijze 170

F 4.2 Inspreker verwacht dat de groene uitstraling van de wijk De Wijert zal verslechteren en dat de rust verdwijnt.

Met de ombouw van de zuidelijke ringweg verdwijnt een deel van het groen en de vijver bij De Papiermolen, in het noorden van de wijk. In de plannen is evenwel voorzien in een nieuwe parkaanleg bij De Papiermolen, met een vijverpartij die vergelijkbaar van omvang is als de huidige vijver. Rondom de nieuwe vijver is een wandelpad opgenomen, zodat het bij wijkbewoners populaire 'rondje met het hondje' mogelijk blijft.

In het westen van De Wijert, langs de snelweg naar Assen (A28), verdwijnt het groen op de taluds (hellingen). Dit is nodig voor de algehele herinrichting van de A28 tussen de Van Ketwich Verschuurlaan en het Julianaplein. Er komt een nieuwe afrit van de A28, op een nieuw talud, dat een paar meter dichter bij de woningen aan de Multatulistraat en de Van Eedenstraat komt te liggen dan het huidige talud. Het wandelpad onderaan het huidige talud kan gewoon blijven liggen. Op het nieuwe talud zal over de volle lengte nieuwe beplanting worden aangebracht. Bovendien krijgt het geluidsscherm, in tegenstelling tot nu, een groene begroeiing. Na enkele jaren is het groen hier weer op het huidige niveau.

Op de afbeeldingen hieronder, gezien vanuit het noorden, is te zien dat De Wijert de groene uitstraling behoudt. Op de linkerfoto de huidige situatie, rechts de nieuwe situatie.



De A28, gezien vanaf het Julianaplein, met op de voorgrond het Gomarus College en daarachter De Wijert met o.a. de Vondellaan. Linksvooraan is zwembad De Papiermolen zichtbaar. De afbeelding links toont de huidige situatie, rechts de nieuwe situatie.

Zienswijze 202, 230

F 4.3 Insprekers vragen aandacht voor de waterpartij nabij de Van Schendelstraat, met veel ecologische diversiteit, zoals amfibieën, zwanen, meerkoeten, ganzen, eenden, vleermuizen en zelfs ijsvogels. Het verkeer in en om deze straten neemt aanzienlijk toe. Dit betekent een verslechtering van het milieu en de leefomgeving. Is er onderzoek gedaan naar de effecten van het plan voor de natuur in en om deze vijver en de vijvers aan de Hora Siccamasingel, Vondellaan en Van Lenneplein?

Het natuuronderzoek is gericht op de zuidelijke ringweg zelf en de directe omgeving. Genoemde vijvers liggen op redelijke afstand van de ringweg en worden niet aangetast. Bovendien liggen de vijvers in bestaand stedelijk gebied, waar nu ook al sprake is van stadsverkeer. Enige toename van dit stadsverkeer heeft geen gevolgen voor de genoemde soorten. Hun vaste rust- en verblijfplaatsen worden niet aangetast, waardoor toetsing aan de wet- en regelgeving voor natuur niet nodig is.

Zienswijze 51, 53, 58

F 4.4 Insprekers vinden dat de vijver en de bomen bij De Papiermolen in de huidige vorm en omvang moeten blijven bestaan, aangezien deze deel uitmaken van het Pad 'De 2 wijken'. Dit is in ecologisch, historisch en sociaal opzicht een belangrijk wandelpad. Ook leven er beschermde vogelsoorten, waaronder de ijsvogel.

Het Pad 'De 2 wijken' is een groen buurtparticipatieproject in de wijken Helpman en De Wijert. Het project is erop gericht dat in 2016 het bestaande groen in de wijken aaneengeschakeld is tot een circa 10 km lang wandelpad, onderhouden door de buurt. Dit pad is inderdaad van belang in ecologisch, historisch en sociaal opzicht. Bij de planuitwerking voor de zuidelijke ringweg is het kunnen 'rondwandelen' langs de Julianavijver en het Helperdiepje dan ook als randvoorwaarde opgenomen. Dat betekent dat een rondwandeling mogelijk blijft, maar wel in aangepaste vorm. De consequentie van het ongelijkvloers maken van het Julianaplein is namelijk dat dit knooppunt groter wordt. Het parkgedeelte met de rondwandelmogelijkheid moet hierdoor worden versmald. Het streven hierbij is een zo groen en zo natuurlijk mogelijke uitstraling van de nieuwe vijverzone.

Het is bekend dat er diverse vogelsoorten op en rond het terrein van De Papiermolen voorkomen, waaronder de ijsvogel. De effecten van de ingreep worden getoetst aan de wet- en regelgeving voor natuur. Door het project gaat een deel van het oppervlakte verloren, maar dit verlies aan water wordt volledig gecompenseerd. Daarom zijn er ook in de toekomst geschikte leefgebieden voor watergebonden vogelsoorten, zoals de ijsvogel.

Zienswijze 249

F 4.5 Inspreker vreest voor de aantasting van de natuur in haar woonomgeving aan de Helperzoom. Hier zijn meerdere parken.

De Helperzoom wordt inderdaad gekenmerkt door veel groen. De ruimtelijke ingreep die bij de Helperzoom wordt gedaan, is de aanleg van de Helperzoomtunnel. De aanleg van de tunnel moet worden getoetst aan de bepalingen uit het natuurbeschermingsrecht en de hierbij horende regelgeving. Daarbij wordt met name getoetst aan de Flora- en faunawet (soortbescherming), de Natuurbeschermingswet en de provinciale Ecologische Hoofd Structuur (gebiedsbescherming). Ook wordt de aanleg van de tunnel getoetst aan de Stedelijke Ecologische Structuur (SES). De Helperzoomtunnel ligt (deels) binnen de SES-gebieden Helperzoom en volkstui-
nencomplex Tuinwijk.

Als gevolg van de realisatie van de tunnel gaat een (beperkt) deel van de Stedelijke Ecologische Structuur verloren in de omgeving van het Helperpad. De bomen en houtopstanden die moeten verdwijnen, worden in de directe omgeving van de Helperzoom gecompenseerd. Ook het water dat gedempt moet worden, wordt gecompenseerd. Door deze compensatie wordt de Stedelijke Ecologische Structuur weer hersteld.

De aanleg van de tunnel gaat niet ten koste van het Groenesteinpark. Er wordt geen ruimtebeslag gelegd op het park.

Zienswijze 238

F 4.6 Inspreker vraagt hoeveel bomen en houtopstand verdwijnen vlak bij de huizen aan de Anna Paulownastraat. Welke criteria worden bij de maatregelen gehanteerd?

Bomen en houtopstanden in de omgeving van de Anna Paulownastraat die verdwijnen, worden volledig gecompenseerd. De criteria die worden gehanteerd, zijn afkomstig uit het gemeentelijk beleid en worden toegelicht in de Bomen Effect Analyse (bijlage 6 van het Milieueffectrapport).

Zienswijze 236, 240

F 4.7 Insprekers hebben vragen en zorgen over de bomen langs de Maaslaan en de groenstrook. De groenstrook tegenover de woningen verdwijnt vrijwel geheel. Ten behoeve van de bouw wordt alle aanwezige groen verwijderd en de bomen gerooid. Deze bomen hebben een hoge leeftijd. Het is sterk de vraag of hier ooit weer bomen van deze omvang en allure kunnen groeien, ook gezien de slechte ecologische omstandigheden ter plaatse. Een inspreker doet het voorstel om de huidige rij bomen te verplaatsen. Deze bomen zouden tussen het geluidsscherm en de woningen moeten komen, zodat hen het zicht op de A7 wordt ontnomen. Inspreker verzoekt om overleg hierover met de bewoners aan de Maaslaan. Een andere inspreker vraagt of er wel voldoende ruimte is voor de bomen om zich daar te kunnen wortelen. Komen er bomen te staan die net zo groot en omvangrijk zijn als de huidige?

Voor aanvang van de werkzaamheden wordt onderzoek gedaan of de bomen kunnen worden verplaatst. Dit is onder andere afhankelijk van de kwaliteit en de leeftijd van de bomen. De projectorganisatie werkt in gesprek met de bewoners het Inrichtingsplan uit, waarvan het groen deel uitmaakt.

Zienswijze 240

F 4.8 Inspreker vraagt of gekeken is naar de invloed van de wind op de Julianaflat aan het Hoornsdiep. Het huidige talud, dat de flat afschermt, zal in zijn geheel verdwijnen. De nieuwe weg ligt op maaiveldhoogte. Bij storm komt de flat vol in de wind te liggen.

Er is geen onderzoek gedaan naar de effecten van wind. De Brailleweg (de weg die voor de Julianaflat ligt) komt in de nieuwe situatie inderdaad op maaiveldniveau. Het gebied tussen de flat en de Brailleweg wordt opnieuw ingericht, onder andere met bomen (zie afbeelding). Omdat de weg zich in stedelijke omgeving bevindt, worden er geen grote nadelige effecten van de wind verwacht.



Impressie van de nieuwe situatie in de omgeving van de Julianaflat (links).

F 5

Water

Zienswijze 182

F 5.1 Volgens de inspreker ontbreekt de noodzakelijke watertoets. Verder is het plan strijdig met de Kader Richtlijn Water, met het huidige Waterplan Groningen 2009-2013 en met het huidige Provinciaal Waterplan.

De watertoets is een proces, waarin de waterbeheerders (de Gemeente Groningen, Waterschap Hunze en Aa en Waterschap Noorderzijlvest) worden betrokken bij de planontwikkeling. In paragraaf 2.3 van het Deelrapport water is het watertoetsproces voor dit plan beschreven. De twee waterschappen en de Gemeente Groningen hebben via de Watertoets ingestemd met de in dit Tracébesluit voorgestelde maatregelen. Het plan is in overeenstemming met de genoemde waterbeleidsdocumenten, ook met het nieuwe Groninger Water- en Rioleringsplan Groningen 2014-2018.

Zienswijze 182

F 5.2 Inspreker constateert dat al bij de bestuursovereenkomst in 2009 te weinig aandacht is gegeven aan de onderwerpen water, waterwegen en watertransport. Dit zijn belangrijke economische factoren voor de stad en de wijdere omgeving.

Het project Aanpak Ring Zuid mag geen nadelige gevolgen hebben voor de waterhuishouding van het gebied. Om die reden is ervoor gezorgd dat deze aanpak ook in de toekomst voldoet aan de normen voor waterafvoer. Zo blijft het Noord-Willemskanaal even breed als nu, met hetzelfde doorstroomprofiel en dezelfde capaciteit. Bij het Oude Winschoterdiep is rekening gehouden met een technische oplossing die de waterdoorstroming die het waterschap vereist, garandeert.

Recreatievaart blijft mogelijk bij het Noord-Willemskanaal. De meeste recreatievaart heeft er profijt van dat de Julianabrug in het nieuwe plan een hoge vaste brug wordt van 5,40 meter hoog, even hoog als de basculebrug in het verlengde van de Laan Corpus den Hoorn. Er is hierdoor wel een beperking voor schepen met een staande mast. Deze kunnen nu nog varen vanaf het Verbindingskanaal tot de bovengenoemde basculebrug. In de nieuwe situatie is de doorvaart beperkt tot de Julianabrug. Bij de nadere uitwerking bleek het niet mogelijk het Oude Winschoterdiep te behouden en als (recreatieve) vaarverbinding te herstellen (zie reactie F 5.6).

Voor de beroepsvaart verandert de situatie op het Winschoterdiep niet.

Zienswijze 44

F 5.3 Inspreker vreest dat door het talud een probleem ontstaat met de waterafvoer bij de Evangelische Molukse Kerk. Inspreker stelt voor dit probleem op te lossen door een drainage rond het gebouw aan te leggen, zodat het regenwater structureel kan worden afgevoerd naar het riool.

De aannemer gaat voor de start van de werkzaamheden een plan opstellen hoe hij de afvoer van het hemelwater gaat beheersen. Dit plan wordt vervolgens getoetst door Rijkswaterstaat die namens het Rijk als opdrachtgever optreedt.

Zienswijze 58

F 5.4 Inspreker vraagt of de vijver bij De Papiermolen blijft bestaan. Deze is van essentieel belang voor de waterverbinding met het Helperdiepje (dit gebeurt met zogenaamde duikers). Ook dient de vijver als overstort van het water zowel uit De Wijert als van de ringweg. Tevens heeft de vijver een verbinding met het Noord-Willemskanaal.

De vijver bij De Papiermolen zal niet in de huidige vorm blijven bestaan. De vijver 'schuift op' in oostelijke richting om ruimte te maken voor het nieuwe Julianaplein. De nieuwe vijver krijgt een vergelijkbare omvang als de huidige en neemt de waterbergingsfunctie van de huidige vijver over.

Zienswijze 130

F 5.5 Inspreker vraagt bijzondere aandacht voor de H.L. Wichersstraat. De woningen aan de noordzijde zijn in het Ontwerp-Tracébesluit aangewezen om te worden afgebroken, de woningen aan de zuidzijde niet. De straat ligt in een kom, waardoor het water uit de omgeving (onder meer van de erachter gelegen nieuwbouwwijk) hier naartoe stroomt. De gevolgen van de aanleg van de verdiepte ligging voor deze kwetsbare locatie zijn niet in kaart gebracht. Dit dient alsnog te gebeuren en risico's op blijvende nadelige consequenties dienen te worden weggenomen.

In de voorbereiding op de realisatiefase wordt onderzoek gedaan naar de grondwaterstromen ter plaatse. Bij de realisatie maakt de aannemer een plan voor de hemelwaterafvoer en de beheersing van het grondwater. Deze plannen worden door projectorganisatie getoetst. Aan uw zorgpunt wordt dus aandacht besteed.

Zienswijze 14, 21, 41, 65, 182

F 5.6 Insprekers pleiten voor het bevaarbaar houden dan wel maken van het Oude Winschoterdiep voor kleine pleziervaart. De afsluiting van dit kanaal is onvoldoende doordacht. De verdiepte ligging zou hiervoor juist kanalen moeten bieden. Een inspreker noemt het gezien de vele verbindingen tussen de wateren in de provincie tegennatuurlijk dat dit kanaal dicht gaat. Volgens een andere inspreker is er geen onderzoek gedaan naar de effecten op de vaarbewegingen. Een inspreker vindt het een ernstige omissie dat er in de plannen geen visie is op het recreatieve vaarverkeer, dat mede

als gevolg van de nieuwe, zeer succesvolle vaarroute, in Groningen is toe- genomen. Een andere inspreker wijst erop dat het Oude Winschoterdiep nu een officiële ligplaats is voor kleine bootjes, waarvoor liggeld wordt be- taald. Het is nu mogelijk om met een klein bootje onder de vaste bruggen door te varen. Inspreker wil dit graag blijven doen. Het Oude Winschoter- diep biedt ook mogelijkheden voor het Europapark. Inspreker wil hierover graag meedenken.

Het Oude Winschoterdiep bestaat al tientallen jaren niet meer als vaarverbinding, door de vaste, lage bruggen in het Oude Winschoterdiep. Ook in het ontwerp is het Oude Winschoterdiep inderdaad niet bevaarbaar. Kijkend vanuit het westen komt de zuidelijke ringweg bij het Oude Winschoterdiep weer omhoog uit zijn verdiepte lig- ging, om bij het Europaplein aan te sluiten op het bestaande viaduct.

In het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA, 2009), dat voor de projectorganisa- tie het vertrekpunt voor het ontwerp was, is het Winschoterdiep opgenomen als nader te ontwikkelen vaarverbinding, met de zuidelijke ringweg hier onderdoor. Bij de nadere uitwerking bleek dat de helling in de zuidelijke ringweg tussen het viaduct Europaweg en de verdiepte ligging onder het Oude Winschoterdiep te steil werd. Tussen deze twee punten (enerzijds de onderkant van het Oude Winschoterdiep en anderzijds de bovenkant van het viaduct Europaweg) is te weinig lengte beschikbaar om een helling in de zuidelijke ringweg te realiseren die voldoet aan de normen van Rijkswaterstaat. Bij de helling die nu in het ontwerp is opgenomen (en die qua hel- lingshoek nog net voldoet), komt de bovenzijde van de verdiepte ligging ter hoogte van het Oude Winschoterdiep uit op ongeveer het huidige maaiveld. Binnen het beschikbare budget en binnen de veiligheidsmarges voor een weg als de A7 is het niet mogelijk gebleken het Oude Winschoterdiep te behouden en als (recreatieve) vaarverbinding te herstellen.

Het herstel van de vaarverbinding wordt niet noodzakelijk geacht, omdat voor de scheepvaart al lange tijd een goed alternatief beschikbaar is, in de vorm van het (Nieuwe) Winschoterdiep.

In 2011 en 2012 is studie gedaan naar de mogelijkheid het Oude Winschoterdiep nog wel open te houden als *waterv*verbinding, met een beperkte diepte: 10 of 80 centimeter. Het ging bij dit onderzoek om een 'optimalisatie' van het plan voor de ombouw van de ringweg. Bij de voorbereiding van het Ontwerp Tracébesluit heeft de stuurgroep besloten deze optimalisatie niet verder uit te werken. De hoge kosten en de voorkeur voor een nieuw optimalisatiepakket met maatregelen die de ver- groening en de duurzaamheid ten goede komen, lagen aan die afweging ten grond- slag.

Voor de noodzakelijke waterdoorstroming wordt een technische oplossing aange- bracht onder de verdiepte ligging door.

Zienswijze 182

F 5.7 Inspreker vreest dat door de tunnelbak (voor de verdiepte ligging) ter plekke de waterstromen, de grondwaterstromen en de waterhuishouding, maar ook de aan- en afvoer via de bestaande kanalen en de bodem ernstig verstoord raken. Het plan verstoort de watertransportfunctie van het Win- schoterdiep en andere kanalen, die onderdeel uitmaken van de boezem rond en in Groningen. De gehele waterhuishouding verandert.

In het MER is beschreven op welke wijze grondwatereffecten kunnen optreden. Bij de realisatie zal de aannemer rekening moeten houden met grondwatergevoelige functies rondom het wegtracé, en zal hij waar nodig maatregelen moeten treffen. De afvoerfunctie van het Oude Winschoterdiep wordt gehandhaafd door het aan- brengen van een technische voorziening waardoor het water de zuidelijke ringweg onderlangs kan kruisen.

Zienswijzen 15, 16, 88

F 5.8 Insprekers maken zich zorgen over de waterkwaliteit van het Oude Winschoterdiep als dit wordt afgesloten. Gevreesd wordt voor een opeenhoping van drijvend vuil en stankoverlast. Liever heeft men dat het water gewoon kan doorstromen.

Tijdens de aanleg van de verdiepte ligging moet het Oude Winschoterdiep worden afgesloten. Een permanente afsluiting zou een negatief effect op de waterkwaliteit in het Oude Winschoterdiep hebben, vanwege het gebrek aan doorstroming. Daarom wordt een voorziening aangelegd (bijvoorbeeld een sifon) om de doorstroming te herstellen. Het is aan de aannemer om de precieze voorziening te ontwerpen. De verdiepte ligging wordt over deze voorziening heen gebouwd. De aannemer krijgt ook de opdracht een constructie te realiseren waarmee drijvend vuil kan worden verwijderd.

Zienswijze 182

F 5.9 Volgens de inspreker blokkeert de afdamming van het Oude Winschoterdiep de gebiedsgewijze ontwikkeling langs en via deze economische as, die eerder door de Gemeente Groningen is ingezet. Het gebied Euroborg, Europapark, stationsgebied en verder richting de Duinkerkenstraat heeft grote ontwikkelkansen voor watergebonden bedrijvigheid, woningbouw en stadsontwikkeling.

In de nieuwe situatie is nog altijd een watergebonden stadsontwikkeling mogelijk. Immers, het zuidelijke deel van het Oude Winschoterdiep is, net als in de huidige situatie, rechtstreeks aangesloten op het Winschoterdiep en daarmee op het vaar-circuit Groningen.

Zienswijze 175

F 5.10 Inspreker vraagt of bij de watertoets rekening is gehouden met de eventuele ontwikkeling van het bedrijf Aprisco. De groenstrook/taluds lopen deels over haar gronden, vlak langs haar gebouwen. Hoe gaat het hemelwater worden afgevoerd?

Mede op basis van deze zienswijze is het Tracébesluit-ontwerp ter plaatse aangepast. Het groen en de taluds lopen niet meer over de grond van Aprisco. Hoe het regenwater wordt afgevoerd, is aan de aannemer.

F 6 Grondwater

Zienswijze 79, 94, 125, 130, 169, 237, 240, 244

F 6.1 Insprekers willen meer duidelijkheid over de effecten op de grondwaterstand en de risico's daarvan, ook met het oog op de ligging op de Hondsrug. Een inspreker vindt dat het voorgenomen besluit onvoldoende rekening geeft van water(huishoudkundige) aspecten en op dat punt onvoldoende gemotiveerd is. In het voorgenomen besluit wordt nauwelijks aandacht besteed aan de risico's die in het MER worden genoemd. Een gevoeligheidsanalyse ontbreekt. Insprekers vrezen verandering van het grondwaterpeil, onder andere door de aanleg van de verdiepte delen van de weg en het dempen van een vijver. Dit kan tot ver buiten de bouwplaats schade aanbrengen aan de bebouwing. Insprekers maken zich met name zorgen over de Julianaflat en woningen aan de Waterloolaan en Sterrebosstraat. Wordt er een nulmeting gedaan? Wie bewaakt de effecten op de grondwaterstanden? Een inspreker constateert dat veel afhangt van de wijze van uitvoering, die aan de aannemer wordt overgelaten. Hij vindt het echter de

verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag om ervoor te zorgen dat negatieve effecten uitblijven. Noodzakelijke mitigerende en compenserende maatregelen moeten in het Tracébesluit worden opgenomen. Een andere inspreker vermoedt dat de lage waterstanden worden veroorzaakt door het gebruik van damwanden.

Voor het Milieueffectrapport (MER) is onderzoek gedaan naar hoe het grondwater zich in de huidige situatie gedraagt in de omgeving van de ring, en naar de gevolgen van de ombouw van de zuidelijke ringweg voor de waterhuishouding in het plangebied. Dit levert informatie op voor een juiste aanpak tijdens de bouw. Uit de resultaten blijkt dat de aanleg van de verdiepte ligging kan leiden tot effecten op de waterhuishouding, zowel tijdens de bouwperiode (tijdelijk) als in de nieuwe situatie (permanent). Zie voor de resultaten ook bijlage 7 van het MER. Op een aantal plekken komt het tracé onder het maaiveld te liggen, te weten bij de knooppunten Vrijheidsplein en Julianaplein en bij de verdiepte ligging. Stromingen in het grondwater kunnen anders gaan lopen doordat obstakels in de bodem worden aangebracht.

Conform de eisen van de waterschappen en de Gemeente zal de weg zo aangelegd worden dat er geen negatieve gevolgen ontstaan voor de grondwaterstanden en de grondwaterstromingen. Dit geldt zowel tijdens de bouwfase als na de realisatie. De aannemer wordt gevraagd op basis van de onderzoeksresultaten een plan te maken om het grondwater te beheersen. In het contract met de aannemer worden hiervoor specifieke eisen opgenomen. Een belangrijke eis is dat de aannemer grondwaterneutraal moet bouwen, wat onder andere betekent dat hij maatregelen moet nemen om verdroging of vernatting te voorkomen. De aannemer moet een goede bouwmethode kiezen waarmee de effecten zowel tijdens als na de bouw grondwaterneutraal blijven.

Voor het tijdelijk onttrekken van grondwater en het lozen van bemalingswater zal de uitvoerende aannemer bij het bevoegd gezag een vergunning moeten aanvragen. Bij de afgifte hiervan wordt bekeken hoeveel bemaling is toegestaan en onder welke condities, zodat wijzigingen in het grondwaterpeil geen nadelige gevolgen voor de omgeving hebben.

Wanneer de aannemer zijn ontwerp en zijn uitvoeringswijze voorstelt, wordt getoetst of de invloeden hiervan op de grondwaterstanden en -stromingen binnen de grenzen in de vergunning vallen. Het handhaven van de vergunningsvoorwaarden gebeurt door monitoring door de uitvoerende aannemer en het toetsen hiervan door de handhavende organisaties. Als onverhoopt toch veranderingen optreden in de grondwaterstand, dan dient de aannemer hierop actie te ondernemen.

Zienswijze 245, 251

F 6.2 Insprekers hebben grote zorg over het grondwaterpeil bij de uitvoering van de gedeeltelijke ophoging en verbreding van de westelijke ringweg. Als dat peil al te zeer verlaagd wordt, al is dat maar voor relatief korte tijd, kan dat enorme gevolgen hebben voor de bomen in de directe omgeving. Insprekers vinden het wenselijk om bij het verbreden van het kunstwerk aan de noordkant van de westelijke ringweg bij de Concourslaan een duiker aan te leggen die beide stukken Concourslaan met elkaar verbindt. Beheersing van het grondwaterpeil is essentieel voor de aangeplante lindebomen langs de noordkant van de hele Concourslaan.

De bomen in het Stadspark kunnen inderdaad gevoelig zijn voor veranderingen in het grondwater. Bij de realisatie zal de aannemer rekening moeten houden met deze bomen. Conform de eisen van de waterschappen en de gemeente zal de weg zo aangelegd worden dat er geen negatieve gevolgen ontstaan voor de grondwaterstanden en de grondwaterstromingen. Dit geldt zowel tijdens de bouwfase als na de

realisatie. De aannemer wordt gevraagd een plan te maken om het grondwater te beheersen.

Zienswijze 240

F 6.3 Inspreker vraagt of de hoofdwaterleiding naast de Maaslaan op haar plek blijft of zal worden verlegd. Als gekozen wordt voor het verleggen ervan, betekent dit dan dat het grondwaterpeil wordt verlaagd? Wat zijn daarvan de gevolgen voor de Julianaflat?

Of de hoofdwaterleiding wordt verlegd, moet nader bestudeerd worden. Dit gebeurt in de uitvoeringsfase. Het eventueel verleggen van de hoofdwaterleiding heeft geen effect op het grondwaterpeil.

Zienswijze 119, 227

F 6.4 Insprekers wijzen erop dat een begraafplaats als het R.K. Kerkhof zeer gevoelig is voor de grondwaterstand. Ook de bomen zullen hieronder lijden. Een verhoging van de grondwaterstand, ook tijdens de werkzaamheden, is onacceptabel.

Het is juist dat een begraafplaats een grondwatergevoelige functie is. De grondwaterstand wordt door het project niet verhoogd of verlaagd. Bij de realisatie zal de aannemer rekening moeten houden met de diverse grondwatergevoelige functies rondom het wegtracé, en waar nodig maatregelen treffen.

F 7 Licht

Zienswijze 207

F 7.1 Inspreker wijst erop dat door het juist plaatsen en richten van verlichting langs de weg de natuur zo veel mogelijk ontzien kan worden. Als de verlichting bovendien gedimd kan worden bij een lager verkeersaanbod, is dat beter voor de natuur en voor de energierekening.

De werkzaamheden worden uitgevoerd met inachtneming van de natuurkalender. De verlichting wordt uitgevoerd conform het 'Handboek dynamische verlichting autosnelwegen' (Rijkswaterstaat 2006). Om de uitstraling van het licht zo veel mogelijk te beperken, wordt gebruik gemaakt van afschermende armaturen. Deze zorgen ervoor dat de verlichting op de wég, en zo min mogelijk op de omgeving wordt gericht.

F 8 Cultuurhistorie en archeologie

Zienswijze 204, 237

F 8.1 Insprekers vragen aandacht voor de cultuurhistorie en het behoud van het cultureel erfgoed. Een inspreker vindt dat cultuurhistorische en archeologische aspecten van het voorgenomen besluit onvoldoende zorgvuldig zijn onderzocht. Met name de wijze waarop met enkele in en om het plangebied gelegen beschermde monumenten wordt omgegaan, is volgens deze inspreker in strijd met de daarvoor geldende wettelijke beschermingsregimes.

Er zijn diverse gemeentelijke archeologische monumenten, zones en percelen bekend die deels in het gebied van de zuidelijke ringweg Groningen liggen. Uit het onderzoek blijkt dat de archeologische percelen 'Helperlinie' nabij het Julianaplein en het perceel 'Helperzoom Noord' effect kunnen ondervinden van de ingreep. Het ont-

werp van de weg gaat over het archeologische perceel en bodemingrepen zijn daarbij onvermijdelijk.

Voorafgaand aan de feitelijke werkzaamheden wordt op de betrokken locaties archeologisch vervolgonderzoek uitgevoerd. Waar nodig worden waardevolle objecten opgegraven. De inzichten in de archeologische verwachting en de hieraan gekoppelde aanbeveling voor de onderzoeksmethode zijn in het MER en de bijbehorende bijlagen duidelijk omschreven. Dit dient als basis voor het verder bepalen van het archeologisch vervolgonderzoek. Hiertoe zal ten behoeve van de realisatiefase in overleg met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) en de Gemeente Groningen een Programma van Eisen worden opgesteld.

Thema G: Veiligheid

- G 1 Verkeersveiligheid
- G 2 Fiets/voetganger
- G 3 Verdiepte ligging
- G 4 Externe veiligheid
- G 5 Sociale veiligheid

G 1 Verkeersveiligheid

Zienswijze 9, 38, 64, 68, 81, 82, 83, 84, 86, 92, 93, 95, 98, 101, 108, 111, 123, 135, 142, 149, 151, 156, 199, 202, 206, 213, 215, 220, 221, 226, 230, 231, 232, 234, 237, 239, 242, 247, 249, 252, 253, 257, 258, 259, 260, 263, 271, 277, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 290

G 1.1 Insprekers maken zich zorgen over de veiligheid (van scholieren, kinderen ouderen) door de toename van verkeer in de wijken. Een inspreker vindt dat de verkeersveiligheid naar en rondom scholen, kinderopvang, kindvoorzieningen (o.a. speeltuinen), sportvoorzieningen aan de Savornin Lohmanlaan, Goeman Borgesiuslaan en Troelstralaan onvoldoende zijn onderzocht en dat de voorgenomen verkeersmaatregelen onvoldoende zijn, wat zal leiden tot verkeersonveilige situaties. Men vraagt welke maatregelen worden genomen om de veiligheid te waarborgen voor weggebruikers, dieren en kinderen.

Het project leidt niet tot meer verkeer in de wijken. Er vindt wel een verschuiving van verkeersstromen plaats: op sommige plekken wordt het drukker en op andere plekken wordt het rustiger. Waar nodig zijn samen met de bewoners en scholen inrichtingsplannen gemaakt, om de veranderingen op een acceptabele manier in de omgeving in te passen. Dit geldt onder andere voor de Vondellaan, waar het een stuk drukker wordt dan het nu is. Voor Helpman zorgt een plan met verkeersmaatregelen ervoor dat het verkeer zich evenwichtig over de zuidelijke stadswijken verspreidt en dat de verkeersveiligheid wordt verbeterd. Op deze wijze worden de leefbaarheid en de verkeersveiligheid gegarandeerd.

Zienswijze 80, 129, 171, 244, 245, 251

G 1.2 Insprekers betwijfelen of de zuidelijke ringweg veiliger wordt. Een inspreker vreest dat de kans op ongevallen en calamiteiten toeneemt doordat de weefvakken, o.a. in het gebied Zuidoost, te kort gesitueerd zijn voor weggebruikers en vrachtverkeer. Weggebruikers moeten snel wisselen van rijstrook en hebben volgens de inspreker te weinig interactietijd. Een andere inspreker wijst erop dat ook in het MER onveilige kanten aan het hoofdtracé naar voren komen, zoals korte weefstroken en het ontbreken van een vluchtstrook. Een inspreker vindt dat door de hogere snelheid de weg onveiliger wordt. Een andere inspreker vraagt hoeveel ongevallen van ernstige aard er in de afgelopen vijf jaar zijn geweest, om de ombouw van de zuidelijke ringweg om deze reden te rechtvaardigen.

Uit het project 'Veilig over Rijkswegen 2010, deel B' (RWS DVS, 2011) blijkt dat het huidige risicocijfer van het weggedeelte op de N7 (de zuidelijke ringweg) 0,0413 ernstige slachtofferongevallen per miljoen gereden voertuigkilometers bedraagt. Het gemiddelde risicocijfer van een autoweg (in het rijkswegennet) bedraagt 0,0157 ernstige slachtofferongevallen per miljoen gereden voertuigkilometers. De zuidelijke

ringweg bij Groningen heeft daarmee een twee à drie keer zo hoog risicocijfer als het gemiddelde van een 2x2 autoweg in Nederland. Dit komt voornamelijk door het weggedeelte tussen het Vrijheidsplein en de Hereweg waar relatief veel ongevallen plaatsvinden.

Uit het MER effectonderzoek naar verkeersveiligheid komt naar voren dat er een verbetering optreedt ten opzichte van de referentiesituatie (de situatie zonder plan). De prognose voor ernstige ongevallen (het zogenaamde risicocijfer) voor het project ligt lager dan in de referentiesituatie. Een vluchtstrook is niet opgenomen in het ontwerp. In de nieuwe situatie wordt op een aantal plekken wel een vluchtzone aangelegd, zodat hulpdienstvoertuigen te allen tijde kunnen passeren.

De lengte van de weefvakken voldoet aan de ontwerprichtlijnen die gelden voor wegen met een ontwerpsnelheid van 80 km/uur. De weefvakken zijn volgens de normen ontworpen en bieden voor de verwachte verkeershoeveelheden en verkeerssoorten voldoende tijd en ruimte om van rijstrook te wisselen. De lengte van de weefvakken en de ontwerpsnelheid zijn naar rato op elkaar afgestemd. Uit de MER-onderzoeken ten aanzien van de verkeersveiligheid blijkt dat de kans op ongevallen hierdoor juist afneemt.

Zienswijze 81, 82, 83, 89, 101, 108, 111, 123, 125, 130, 135, 142, 149, 169, 183, 203, 211, 212, 213, 215, 218, 220, 221, 223, 224, 226, 228, 231, 232, 234, 237, 238, 239, 242, 247, 249, 253, 257, 258, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 288

G 1.3 Insprekers maken zich zorgen over de verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet. Een inspreker vindt de verkeersveiligheid van het omliggende wegennet onvoldoende is onderzocht en onvoldoende onderbouwd. Een andere inspreker vindt dat de verkeersveiligheid voor het onderliggend wegennet onderdeel had moeten zijn van het OTB, omdat sprake is van een direct verband tussen de verkeersveiligheid op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet. Een van de insprekers constateert dat in het MER het voornemen staat de Vondellaan te reconstrueren conform Duurzaam Veilig, maar dat deze maatregel niet is opgenomen in het OTB. De inspreker stelt dat de verkeersveiligheid op de Vondellaan (inrichtingsplan) onlosmakelijk is verbonden met de verkeersveiligheid van de aansluiting van de Vondellaan op de zuidelijke ringweg (OTB), en dat dit onderdeel van het Tracébesluit daarom niet kan worden vastgesteld. Een andere inspreker vindt dat op wegen met veel doorgaand en fietsverkeer gevaarlijke situaties ontstaan, zoals op de Vondellaan, Brailleweg, Helpman en De Wijert. Andere insprekers vinden dat het plan indruist tegen het verkeersbeleid 'Duurzaam en veilig' van gemeente Groningen. Straten in de zuidelijke wijken veranderen door het plan van functie en worden drukker, zoals de Waterloolaan, Vondellaan en de Goeman Borgesiuslaan.

De projectorganisatie heeft een integraal ontwerp opgesteld. Verkeersveiligheid is hierbij een belangrijk uitgangspunt, zowel voor het OTB als voor de ontwerp-inrichtingsplannen.

In het deelrapport veiligheid bij het MER staat dat voor het onderliggend wegennet binnen de scope van het Tracébesluit met een duurzaam veilig ontwerp wordt gezorgd voor een veiligheidsniveau dat past bij de functie van de betreffende weg. Het concept 'Duurzaam Veilig' houdt in dat alleen op de gebiedsontsluitingswegen een maximum snelheid van 50 kilometer per uur is toegestaan. In alle overige straten mag niet harder worden gereden dan 30 kilometer per uur. De inrichting van de straat dient in overeenstemming te zijn met het gewenste snelheidsgedrag. Zo wordt via de gemeentelijke Inrichtingsplannen voor de Vondellaan, Helpman/Coendersborg en de Maaslaan de verkeersveiligheid in de nieuwe situatie bevorderd met maatregelen zoals het instellen van 30 km/uur-zones, het aanleggen

van veilige kruispunten en uitrit-constructies en 'kiss-and-ride'-stroken in de buurt van scholen.

Zienswijze 1, 254

G 1.4 Insprekers vinden dat de veiligheid er in de nieuwe situatie op vooruit gaat.

Dit blijkt ook uit de onderzoeken ten behoeve van de milieueffectrapportage.

Zienswijze 91, 250

G 1.5 Insprekers vinden de hellingen in de ringweg niet veilig. Zij verwachten dat er meer ongelukken zullen ontstaan bij slechte weersomstandigheden en meer variatie in snelheid.

De hellingen zijn ontworpen volgens de ontwerprichtlijnen die gelden voor een weg met een snelheidsregime van 80 km/uur. Er worden dan ook geen verkeersveiligheidsproblemen op deze locaties verwacht.

Op deze locaties worden dan ook geen verkeersveiligheidsproblemen verwacht.

Zienswijze 147

G 1.6 Inspreker maakt zich zorgen over de veiligheid van de aansluiting van de ringweg op het onderliggend wegennet. De inspreker doelt met name op de veiligheid voor bezoekers en scholieren rondom het Europaplein. Inspreker prefereert een ongelijkvloerse kruising, waarbij fietsers en voetgangers conflictvrij kunnen passeren tussen de Boumaboulevard en de Bornholmstraat.

In het Tracébesluit is de aansluiting van de ringweg op het OWN bij het Europaplein geoptimaliseerd zodat de doorstroming en verkeersveiligheid verder zijn verbeterd. Een ongelijkvloerse kruising is op dit punt niet nodig om een verkeersveilige situatie te creëren. Aan de zuidzijde ligt een vrijliggend fietspad tussen de Boumaboulevard en de Bornholmstraat.

Zienswijze 36

G 1.7 Inspreker vindt dat het plaatsen van een vangrail een goedkopere en veiligere oplossing is dan het plaatsen van een betonnen middenberm.

Het plaatsen van een vangrail is niet veiliger dan een betonnen middenberm. Juist voor motorrijders is een betonnen middenberm veiliger omdat er geen risico is om onder de vangrail door te schuiven. Bovendien vinden de partijen een betonnen middenberm vanuit vormgeving en ruimtelijke inpassing beter geschikt.

Zienswijze 175

G 1.8 Inspreker vraagt welke maatregelen er worden genomen om het risico op flankongevallen ter hoogte van de afrit naar de Bornholmstraat te verkleinen.

De afritten worden ontworpen volgens de richtlijnen van handboek Wegontwerp Rijkswaterstaat. Deze richtlijnen zijn opgesteld om het risico op flankongevallen te verkleinen. Door het toepassen van bewegwijzeringsystematiek wordt de automobilist tijdig geïnformeerd over de te volgen route. Hierdoor wordt het risico op flankongevallen verkleind.

Zienswijze 177

G 1.9 Inspreker vreest voor de veiligheid van weggebruikers op de route naar het complex van Arra Management B.V. Volgens de inspreker is de route onveilig omdat er onoverzichtelijke kruisingen op de route liggen en veel bochten en hellingen in de route voorkomen.

Op basis van ingediende zienswijzen vinden gesprekken plaats met de betrokken bedrijven over de bereikbaarheid van Europapark Noord. Afsproken is om een nadere uitwerking te maken van mogelijke optimalisatie van de bestaande route op het gebied van bereikbaarheid en veiligheid. Daarnaast wordt een variant uitgewerkt met een nieuwe aansluiting op Europaweg. Op basis van deze nadere uitwerking zal hierover een besluit worden genomen.

Zienswijze 172

G 1.10 Inspreker vindt een goede wegaanduiding boven de nieuwe wegstrook bij Hoogkerk belangrijk om zo de veiligheid te waarborgen.

Het verkeer op rijksweg A7/N7 en rijksweg A28 wordt conform de landelijke bewegwijzeringssystematiek tijdig geïnformeerd over de te volgen route. Daarmee worden onzeker rijgedrag en onveilige situaties deels voorkomen.

Zienswijze 130, 269

G 1.11 Insprekers vragen naar de beoordeling van de verkeersveiligheid in het MER. Een inspreker vraagt hoe de verkeersveiligheidsprognoses voor de toekomst tot stand zijn gekomen. De andere inspreker stelt dat de effecten voor de verkeersveiligheid niet zijn meegenomen in de effectenbeoordeling. De effectenbeoordeling is volgens de inspreker gebaseerd op kwantiteit en niet op kwaliteit. De verkeersveiligheid dient echter beoordeeld te worden op basis van alle elementen die van invloed zijn, anders ontstaat een onjuist beeld. De score 0/+ is volgens de inspreker niet representatief voor de werkelijke situatie.

Veiligheid is een van de zes projectdoelen van Aanpak Ring Zuid en staat daarmee hoog in het vaandel van de drie samenwerkende partijen: het Rijk, Provincie Groningen en Gemeente Groningen. In het MER is wel degelijk (hoofdstuk 3) onderzocht of het plan voldoet aan de eisen van de verkeersveiligheid. Op basis van de toekomstige verkeersaantallen uit het verkeersmodel, ongevalcijfers (o.a. van politie) en het ontwerp is een prognose gemaakt van het risico op ongevallen in 2030. Dat gebeurt voor een situatie met project en zonder project (referentiesituatie). Deze situaties worden vervolgens met elkaar vergeleken. Op basis daarvan wordt een uitspraak gedaan over de verbetering of verslechtering van verkeersveiligheid als gevolg van het project. De werkwijze is voorgeschreven in de Handleiding verkeersveiligheid in TN/MER. Naast de voorgeschreven kwantitatieve analyse is ook een kwalitatieve expertbeoordeling uitgevoerd door specialisten van Rijk, Provincie en Gemeente. Op basis van deze expertbeoordeling is het ontwerp op enkele plekken aangepast (o.a. aanleg van een ongelijkvloerse fietsverbinding tussen Vondellaan en Brailleweg). Conclusie van het verkeersveiligheidsonderzoek is dat het ontwerp veilig is.

Zienswijze 236

G 1.12 Insprekers vragen hoe de veiligheid gewaarborgd blijft nu blijkt dat het gedeelte van de A7 ter hoogte van de Laan van de Vrede geen vluchtstroken zal krijgen.

Op dit gedeelte wordt op een aantal plekken pechhavens aangelegd, zodat de gestrande voertuigen op een veilige plek stil kunnen staan. Daarnaast wordt een vluchtzone naast de rijstroken aangelegd, zodat hulpdienstvoertuigen te allen tijde kunnen passeren.

Zienswijze 130, 237

G 1.13 Inspreker stelt dat maar een deel van de verkeersveiligheidsmaatregelen in het OTB is opgenomen en dat de meeste maatregelen worden doorgeschoven naar de uitvoeringsfase. Hij vindt dit niet terecht, omdat

verkeersveiligheid essentieel is voor de beoordeling van de aanvaardbaarheid van het project. Een andere inspreker vindt dat de voorgestelde verkeersveiligheidsmaatregelen onvoldoende zijn om een toename van de verkeersveiligheid te realiseren. Volgens de inspreker is het artikel over verkeersveiligheidsmaatregelen rechtsonzeker geredigeerd en daaruit is onvoldoende af te leiden wat de beoogde maatregelen zouden moeten behelzen.

In het OTB-ontwerp zijn verkeersveiligheidsmaatregelen opgenomen (bijvoorbeeld op gebied van maximumsnelheid en wegontwerp) en het ontwerp is getoetst op verkeersveiligheid door specialisten van Rijk, Provincie en Gemeente.

Er zijn nog geen plannen voor de bouwfaserings- en voor het verkeer tijdens de uitvoeringsperiode. Dit komt doordat gekozen is voor de aanbestedingsmethode Design & Construct, waarbij de aannemer die het project zal uitvoeren, de ruimte heeft om de bouwfaserings-, -planning en -logistiek op de meest geschikte manier aan te pakken. Hij zal voor de uitvoeringsfase een verkeersplan moeten opstellen, dat onder meer getoetst wordt op verkeersveiligheid en doorstroming.

G 2 Fiets/voetganger

Zienswijze 240

G 2.1 Inspreker maakt zich zorgen over de veiligheid voor weggebruikers bij de gelijkvloerse kruising Maaslaan-Brailleweg. Inspreker merkt op dat dit een druk kruispunt is waar dagelijks veel scholieren en fietsers gebruik van gaan maken en vraagt welke maatregelen er worden genomen om de kans op ongelukken te verkleinen. Daarnaast vraagt de inspreker of de oversteekplaats niet meer noordelijk kan worden gesitueerd.

De oversteekplaats is op deze locatie gesitueerd om ongewenste omrijbewegingen voor fietsers te voorkomen. Vanuit het project Aanpak Ring Zuid worden hier verkeerslichten geplaatst. Ook komen hier de gebruikelijke markeringen op de weg, zodat automobilisten de oversteekplaats goed kunnen zien. Dit is voldoende waarborg voor de verkeersveiligheid.

Zienswijze 71, 93, 141, 229, 272

G 2.2 Insprekers vinden de gelijkvloerse fietsoversteek Maaslaan-Hoornsdediep onveilig.

In de huidige situatie maakt het fietsverkeer gebruik van een fietstunnel onder het Emmaviaduct door. In de plannen van Aanpak Ring Zuid kan deze tunnel niet blijven bestaan, in verband met de gewijzigde weghoogte van het Emmaviaduct. De tunnel wordt daarom vervangen door een gelijkvloerse kruising met verkeerslichten.

Zienswijze 63, 86, 269

G 2.3 Insprekers maken zich zorgen over de veiligheid van fietsers die de rotonde bij de Vondellaan passeren. Zij verwachten dat de doorstroom hier minder wordt door de toename van auto's. Volgens de insprekers neemt de veiligheid van fietsers hierdoor af en wordt de kans op ongelukken veel groter. Men stelt daarom voor bij de rotonde vrijliggende fietspaden aan te leggen.

In het Ontwerp-Inrichtingsplan van de Vondellaan zijn drie varianten gepresenteerd voor een mogelijke inrichting van deze straat. Mede op basis van de zienswijzen is gekozen voor variant B met vrijliggende fietspaden. Deze sluit aan op de rotonde met de Van Iddekingeweg. Bij de verdere uitwerking van deze rotonde is onder andere rekening gehouden met de oversteekbaarheid en de verkeersveiligheid

van het langzame verkeer. De suggestie om het fietspad los van de rotonde aan te leggen, is hierbij meegenomen. Ook fietsers op de Van Iddekingeweg passeren de rotonde over een vrijliggend fietspad, mede op verzoek van bewoners en scholen in de buurt.

Zienswijze 58, 180, 279

G 2.4 Insprekers maken zich zorgen over de veiligheid van fietsers bij het fietspad van de Brailleweg. Inspreker vraagt of het fietspad naast de Brailleweg van het centrum naar De Wijert van het autoverkeer wordt gescheiden, zodat een veilig en voldoende breed fietspad ontstaat. Een andere inspreker vindt dat bij de kruising met de Parkweg fietsvriendelijke verkeerslichten moeten komen, die het fietsverkeer de gelegenheid geeft veilig en snel de Parkweg over te steken van en naar het centrum.

Tussen de Vondellaan en de Parkweg komt langs de Brailleweg een voet-/fietspad van 5 meter breed. Fietsers en voetgangers maken samen gebruik van deze strook, zonder trottoirbanden. Door verschillende kleuren en/of materialen te gebruiken wordt het fietspad van het wandelpad gescheiden. De breedte van vijf meter is ruim voldoende om elkaar op een veilige wijze te kunnen passeren. Dit geldt voor voetgangers en voor fietsers. Ook voetgangers met een rollator hebben hier genoeg ruimte. Het voet-/fietspad wordt gescheiden van het gemotoriseerde verkeer door een groene berm van minimaal 3 meter breed.

Het tweerichtingsfietspad langs het Noord-Willemskanaal eindigt bij het kruispunt met de Parkweg. De bestaande verkeerslichten worden aangepast op de nieuwe situatie, waardoor fietsers op een veilige wijze kunnen oversteken.

Zienswijze 242

G 2.5 Inspreker vindt dat de risico's voor fietsverkeer in de wijk Helpman (Savornin Lomanlaan en Goeman Borgesiuslaan) groter worden doordat het oost-west autoverkeer toeneemt.

Het verkeer op de Savornin Lohmanlaan en de Goeman Borgesiuslaan neemt inderdaad toe. Ondanks deze toename kan het verkeer op een veilige manier worden ingepast. De Savornin Lohmanlaan wordt 30 km/uur-gebied en op zowel de Goeman Borgesiuslaan als De Savornin Lohmanlaan worden maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid en veiligheid voor fietsers te vergroten. De keuze van de maatregelen is maatwerk. Daarom worden deze samen met de bewoners verder uitgewerkt.

Zienswijze 132

G 2.6 Inspreker vindt de fietsroute Stadspark – Laan Corpus den Hoorn onveilig, met name voor fietsers vanaf de Jan Evert Scholtenlaan die het autoverkeer kruisen dat de snelweg richting Drachten op gaat. De inspreker doet drie voorstellen voor maatregelen op dit traject:

- 1. Bocht voor afslaande auto's haakser maken.**
- 2. Fietspad ruim voor kruising naar het westen uitbogen, waardoor het kruisen meer loodrecht is.**
- 3. Afscheiding maken tussen de binnenbaan en de buitenbaan in de betreffende bocht van de rotonde.**

In de huidige situatie kruist de fietsroute tussen de Jan Evert Scholtenlaan en de Laan Corpus den Hoorn de rotondes bij de Laan Corpus den Hoorn. Die rotondes zijn nu zwaar belast met autoverkeer vanaf de Ring West richting Drachten en verkeer vanaf Drachten richting Ring West. In de plannen van Aanpak Ring Zuid maakt dit verkeer geen gebruik meer van de rotondes, maar wordt het er overheen geleid. Hiermee neemt de verkeersdruk op beide rotondes behoorlijk af en daarmee verbe-

tert ook de verkeersveiligheid voor met name het langzame verkeer (fietsers en voetgangers).

De suggesties in de zienswijze hebben betrekking op het ontwerp van het OTB dat inmiddels op een aantal belangrijke punten is gewijzigd. Die wijzigingen hebben ook consequenties voor de fietsroute tussen de Jan Evert Scholtenlaan en de Laan Corpus den Hoorn. In het nieuwe ontwerp komt de fietsroute – in de vorm van een nieuw tweerichtingenfietspad – aan de oostzijde van de rotondes te liggen. Daarmee wordt voorkomen dat fietsers de meest drukke autostroom moeten kruisen en meer dan een rijstrook tegelijkertijd moeten oversteken. Dit is een sterke verbetering van de fietsveiligheid op deze route.

Zienswijze 68

G 2.7 Inspreker is geen voorstander van het leiden van fietsers over de schoolcampus van het Gomarus College. De inspreker verwacht dat dit een verslechtering van de verkeersveiligheid van wandelaars op dat terrein oplevert en stelt voor de fietspaden om het complex aan te leggen.

In de plannen wordt uitgegaan van een nieuw tweerichtingenfietspad ten noorden van de Henriëtte Roland Holststraat tussen de Vondellaan en de Hora Siccamingel. Dit fietspad sluit aan op het bestaande fietspad langs het sportveld. Fietsers worden hiermee langs het terrein van het Gomarus College geleid in plaats van erover.

Zienswijze 262

G 2.8 Inspreker pleit voor verkeerslichten op het kruispunt van de Hereningweg en Bornholmstraat, om de veiligheid voor fietsers te waarborgen.

De inrichting van het kruispunt blijft ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie. Fietsers blijven op het tweerichtingenfietspad aan de westzijde van de Bornholmstraat. Vooralsnog is het niet nodig dit kruispunt met een verkeerslicht te regelen.

Zienswijze 83

G 2.9 Inspreker vindt dat de veiligheid voor ouderen en kinderen er niet op vooruit gaat, omdat zij langs de fietsroute Rivierenbuurt naar het Stadspark een aantal kruispunten met stoplichten moeten oversteken.

Zoals uit de MER-rapportage blijkt, zijn er veranderingen voor het fietsverkeer, zowel in negatieve als in positieve zin. Tussen de Rivierenbuurt en het Stadspark komen straks verkeerslichten bij het kruispunt Maaslaan-Brailleweg, op de plek waar nu een fietstunnel ligt. Echter, bij de Leonard Springerlaan wordt de fietsonvriendelijke tunnel vervangen door een gelijkvloers, vrijliggend fietspad aan de zuidzijde. Hierdoor wordt de route over de Leonard Springerlaan en de Concourslaan een aantrekkelijke entree van het Stadspark. Op de route via de Parkweg verandert er door Aanpak Ring Zuid niets.

Zienswijze 51

G 2.10 Inspreker vraagt of het mogelijk is het voetpad over de deksels/het Zuiderplantsoen zodanig te laten doorlopen dat ook de parallelweg van de Maaslaan met hetzelfde voetpad kan worden overgestoken. Volgens de inspreker zal hierdoor een veilige voetgangerssituatie gecreëerd worden.

De voetgangers kunnen vanaf het nieuwe Zuiderplantsoen veilig de Hereweg oversteken naar de Maaslaan. De kruising van de Hereweg met de nieuwe verbindingsweg wordt geregeld met verkeerslichten.

G 3

Verdiepte ligging

Zienswijze 20, 54, 101, 111, 123, 130, 135, 142, 149, 197, 213, 215, 220, 221, 226, 231, 232, 234, 237, 240, 247, 249, 259, 260, 263, 283, 284, 285, 286, 287, 290

G 3.1 Insprekers maken zich zorgen over de bereikbaarheid en (verkeers)veiligheid in de verdiepte ligging. Een inspreker vraagt of de veiligheid van de weggebruiker in de verdiepte ligging is gegarandeerd. Daarnaast vraagt men of de projectorganisatie gesproken heeft met de hulpdiensten over de veiligheidsplannen voor de verdiepte ligging. Ook vraagt een inspreker of er calamiteitenplannen zijn opgesteld en door wie. De inspreker vraagt of deze plannen zijn getoetst door een onafhankelijke instantie en waar men de plannen en de toetsing daarvan kan inzien. Een andere inspreker wijst erop dat in de toelichting van het OTB wordt vermeld dat de verdiepte ligging met drie overkluizingen geen extern veiligheidsrisico oplevert. Hij stelt dat dit tegenstrijdig is met de MER, waar in staat dat de bereikbaarheid van het trajectdeel met deksels wel degelijk een aandachtspunt is. Op het moment dat de hulpdiensten dit trajectdeel niet voldoende snel kunnen bereiken kan volgens de inspreker een incident met gevaarlijke stoffen escaleren.

Speciaal in het kader van de veiligheid van het ontwerp is de Werkgroep Ontwerp en Veiligheid opgericht, waarin alle hulpdiensten zitting hadden, onder andere om de bereikbaarheid van de ringweg voor de hulpdiensten te optimaliseren. In deze werkgroep is voor de verdiepte ligging een Veiligheidsplan opgesteld. In het plan zijn de noodzakelijke voorzieningen en maatregelen voor de verdiepte ligging bepaald, gebaseerd op eisen uit wet- en regelgeving en specifieke onderzoeken naar de veiligheid in de verdiepte ligging. De investering voor de voorzieningen zijn opgenomen in de kostenraming voor het Tracébesluit. Het Veiligheidsplan is toegevoegd als bijlage E van de Toelichting bij het Tracébesluit.

Zienswijze 237

G 3.2 Inspreker is van mening dat de tunnelveiligheidseisen, onder meer vastgelegd in de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels en het Bouwbesluit, ten onrechte niet zijn toegepast en vindt dat de verkeersveiligheid in de tunnelbak onvoldoende is. Wanneer niet aan de tunnelveiligheidseisen voldaan hoeft te worden, zou deze regelgeving toch moeten worden toegepast, aldus de inspreker. In elk geval moet gemotiveerd worden of en waarom de verdiepte ligging veilig is.

De verdiepte ligging hoeft niet aan de wettelijke veiligheidseisen van wegtunnels te voldoen. In de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Warvw) is aangegeven dat de wet van toepassing is op wegtunnels waarvan de langst omsloten gedeeltes langer zijn dan 250 meter. De langste deksel van de verdiepte ligging is 243,5 meter.

Hoewel de verdiepte ligging niet onder de wet- en regelgeving voor wegtunnels valt, is bij het bepalen van de voorzieningen en maatregelen wel rekening gehouden met de veiligheidsnorm en de standaardvoorzieningen in de tunnelwetgeving. Deze zijn vastgelegd in een Veiligheidsplan voor de verdiepte ligging, dat een bijlage vormt bij de Toelichting van het Tracébesluit. De investering voor de voorzieningen is opgenomen in de kostenraming voor het Tracébesluit.

Het Veiligheidsplan is opgesteld met alle betrokken partijen in de speciaal daarvoor opgerichte Werkgroep Veiligheid en Ontwerp. In de werkgroep namen de volgende partijen deel: Rijkswaterstaat Noord-Nederland, Provincie Groningen en de Gemeente Groningen (verenigd in de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid), het lokale wegendistrict van Rijkswaterstaat, Landelijke (expertise)diensten van Rijks-

waterstaat (o.a. op het gebied van tunnelveiligheid en verkeersveiligheid), de Veiligheidsregio Groningen en de regionale en lokale afdelingen van de brandweer, politie en de Regionale Ambulancevoorziening Groningen. In sommige gevallen zijn er ook andere partijen aangesloten. Bijvoorbeeld de personenvervoerders van verminderd zelfredzamen in het kader van zelfredzaamheid van weggebruikers bij incidenten. Deze partijen staan achter het plan en zijn van mening dat hiermee de veiligheid in de verdiepte ligging goed wordt geborgd.

Zienswijze 20, 54 255

G 3.3 Insprekers vrezen voor onveilige situaties ter hoogte van de openingen in de verdiepte ligging door zware sneeuw- en regenval en werking van het licht.

In de verdiepte ligging komen voorzieningen om water en sneeuw af te voeren, zoals inlaatputten, een pompinstallatie en een opvangkelder. Daarnaast wordt er dynamische verlichting geplaatst, waardoor de verlichting in de verdiepte ligging zich automatisch aanpast aan de weersomstandigheden in de open delen. In het kader van het onderzoek naar de veiligheid is ook gekeken naar risico's bij extreme weersomstandigheden. Hieruit is gebleken dat de huidige maatregelen voldoende zijn.

Zienswijze 2, 88,

G 3.4 Insprekers maken zich zorgen over de veiligheid van weggebruikers en spelende kinderen ter hoogte van de openingen in de verdiepte ligging.

Bij de gaten in de verdiepte ligging worden voorzieningen aangebracht die ervoor zorgen dat er geen onveilige situaties op de weg kunnen ontstaan. Daarmee wordt voorkomen dat er mensen of objecten naar beneden, op de weg, kunnen vallen.

Zienswijze 197

G 3.5 Inspreker vraagt of de betonplaten van de verdiepte ligging sterk genoeg zijn om het gewicht van de anderhalve meter aangebrachte grond (ook bij regenval) te dragen. Daarnaast vraagt de inspreker op de betonplaten sterk genoeg zijn om in het geval van calamiteiten de brandweerauto's en andere hulpverleningsdiensten te dragen.

De deksels van de verdiepte ligging zijn inderdaad sterk genoeg voor de grond en voor brandweerauto's en hulpverleningsdiensten.

G 4 Externe veiligheid

Zienswijze 47, 49, 81, 82, 83, 85, 94, 101, 108, 111, 123, 125, 135, 142, 149, 196, 211, 213, 215, 220, 221, 223, 224, 226, 228, 231, 232, 234, 237, 240, 247, 249, 256, 257, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 290

G 4.1 Insprekers maken zich zorgen over het vervoer van gevaarlijke stoffen over de zuidelijke ringweg en in het bijzonder door de verdiepte ligging. Zij vinden vervoer van gevaarlijke stoffen over een autosnelweg door een dichtbevolkte woonomgeving gevaarlijk en vragen of de risico's hiervan in kaart gebracht zijn. Een andere inspreker vindt het vervoer van gevaarlijke stoffen in strijd met Europese richtlijnen en de wet Gevaarlijke Stoffen. Cijfers, veronderstellingen en berekeningen zijn volgens de inspreker (deels) onjuist of ontbreken. Volgens de inspreker ontbreekt een gevoeligheidsanalyse. Een inspreker maakt zich ook zorgen over het handhaven van de regelgeving op het gebied van vervoer van gevaarlijke stoffen. De inspreker stelt dat in 40% van alle gevallen overtredingen ontstaan op dit

gebied. Een ander inspreker vindt dat hij niet voldoende op de hoogte is gesteld over het mogelijk vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe afrit bij de A28.

Wat betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen over de zuidelijke ringweg verandert er door het project niets in de vervoersstromen van gevaarlijke stoffen ten opzichte van de huidige situatie. In het onderzoek naar externe veiligheid is onderzocht wat de risico's zijn ten aanzien van de externe veiligheid en wat de gevolgen zijn van een eventueel incident. Dit is afgezet tegen de referentiesituatie nu en in 2030. Uit dit onderzoek blijkt dat er geen significante risico's zijn voor de omgeving – omwonenden. Het zogenaamde groepsrisico blijft ruim onder de norm. De situatie in Groningen wat betreft de externe veiligheid verbetert ten opzichte van de huidige situatie. Deze verbetering ontstaat doordat het verkeer bij het Julianaplein en het Vrijheidsplein minder obstakels zoals verkeerslichten op de route tegenkomt. Ook wordt op de deksels geen bebouwing van huizen en kantoren toegestaan. Handhaving op vervoer van gevaarlijke stoffen is een taak van de politie en de Inspectie Leefomgeving en Transport, en valt buiten de scope van het project.

Zienswijze 250

G 4.2 Inspreker vindt dat het te kort door de bocht is om te beweren dat de externe veiligheid verbetert doordat het verkeer op het Julianaplein geen stoplichten meer tegenkomt.

In het onderzoek naar externe veiligheid is onderzocht wat de risico's zijn ten aanzien van de externe veiligheid en wat de gevolgen zijn van een eventueel incident. Dit is afgezet tegen de referentiesituatie nu en in 2030. Uit dit onderzoek blijkt dat er geen significante risico's zijn voor de omgeving – omwonenden. Het zogenaamde groepsrisico blijft ruim onder de norm. De situatie in Groningen wat betreft de externe veiligheid verbetert ten opzichte van de huidige situatie. Deze verbetering ontstaat doordat het verkeer bij het Julianaplein en het Vrijheidsplein minder obstakels zoals verkeerslichten op de route tegenkomt. Ook wordt op de deksels geen bebouwing van huizen en kantoren toegestaan.

Zienswijze 250

G 4.3 Inspreker vindt dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N7 niet los gezien kan worden van het risico van vervoer van gevaarlijke stoffen over de spoorlijn. In een wijde omgeving van het punt waar de N7 de spoorlijn passeert, dus ongeveer ter hoogte van de huidige Esperantokruising, is volgens de inspreker sprake van groepsrisico zowel vanwege het spoor als vanwege de ringweg. De inspreker voorspelt dat de cumulatie hiervan de normen zal overschrijden.

De normen voor externe veiligheid zijn volgens de wettelijk voorgeschreven methode vastgesteld per risicobron. De wet voorziet niet in de cumulatie van de risico's.

Zienswijze 250

G 4.4 Inspreker vindt dat de plannen met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke stoffen in strijd zijn met de eis dat aan weerszijden van de transportassen een veiligheidszone van 30 meter aangehouden moet worden. Volgens de inspreker zijn bij o.a. de Meeuwerderbaan, de Van Heemskerckstraat en het Vrijheidsplein de afstanden kleiner, of worden ze zelfs nog meer verkleind. Dit leidt volgens de inspreker tot forse bijkomende kosten vanwege het verwijderen van de bestaande bebouwing binnen de veiligheidszone van 30 m.

Uit het onderzoek blijkt dat het niet nodig is om in het kader van de externe veiligheid bebouwing te verwijderen. Dit onderzoek is overigens niet gebaseerd op de

genoemde veiligheidszones van 30 meter, maar op de landelijk vastgestelde 'maximale contourrisico's van het Persoonlijk Risico', de zogenaamde PRmax. contour. In het geval van dit project gaat het daarbij om een afstand van 12 meter aan weerszijden van het tracé tussen het Europaplein en het Julianaplein.

Zienswijze 250

G 4.5 Inspreker vindt het een ernstige omissie dat de categorie 'munitie/ontplobbare stoffen' ontbreekt in het rekenmodel RBM2 voor externe veiligheid. Inspreker vindt de groothandel in vuurwerk op het bedrijventerrein in Zuidoost een risicofactor die in het rekenmodel meegewogen had moeten worden.

Vuurwerk en munitie zijn niet in het MER-onderzoek naar externe veiligheid meegenomen, omdat voor beide speciaal en vertrouwelijk beleid geldt. Voor het vervoer van munitie hanteert het Ministerie van Defensie een eigen beleid en voert hierop ook het toezicht uit. Ook voor het transport van vuurwerk is specifiek beleid ontwikkeld, naar aanleiding van de vuurwerkkramp in Enschede. Dit betekent dat de eisen aan verpakkingen zo streng zijn geworden, dat een ongeluk met vuurwerktransport niet kan leiden tot een grote ontploffing.

Het aandeel van munitie- en vuurwerktransport in het totaal aantal transporten met gevaarlijke stoffen is zeer klein. Daarom kan aangenomen worden dat een eventuele noodzakelijke ophoging van het risicogetal zo laag zou zijn, dat het project nog steeds ruim onder de grenswaarde zou blijven van het groepsrisico, terwijl het groepsrisico als gevolg van het project al stevig gedaald is.

Daarom is ervoor gekozen om de groothandel in vuurwerk op het bedrijventerrein Zuidoost mee te nemen in het MER onderzoek naar externe veiligheid.

Zienswijze 175

G 4.6 Inspreker vraagt of de te ontwikkelen (mega)bouw- en tuinmarkt in het Sontweggebied is meegenomen in de bepaling van de effecten van het tracé op externe veiligheid.

Deze ontwikkeling is niet als zodanig meegenomen in het onderzoek naar de externe veiligheid. Er is wel uitgegaan van een ruime invulling met betrekking tot de aanwezigheid van personen op de kavel gedurende de dag. Er is rekening gehouden met een aanwezigheid van 500 personen over een lange verblijfsduur.

Zienswijze 250

G 4.7 Inspreker vindt dat het rekenmodel RBM2 voor Externe Veiligheid bedoeld is voor openveldsituaties en daarom ongeschikt is voor het toepassen op de verdiepte ligging.

Bij het berekenen van het externe veiligheidsrisico is rekening gehouden met de bijzondere situatie van de deksels, onder meer omdat bij bepaalde ongevallen de deksels juist bescherming aan de omgeving kunnen bieden. Zie verder deelrapport externe veiligheid, bijlage 2 bij het MER.

Zienswijze 250

G 4.8 Inspreker maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van de verdiepte ligging voor de brandweer. Volgens de inspreker wordt een brand van gevaarlijke stoffen bovenwinds benaderd door de brandweer. Dit wordt bemoeilijkt doordat er een park met struiken op de deksels wordt aangelegd.

De toegankelijkheid voor de brandweer is inderdaad een vereiste. Bovenwinds benaderen suggereert wellicht dat de brandweer van bovenop de deksels incidenten in de verdiepte ligging gaat benaderen. Dit is echter niet het geval. De brandweer zal via de weg van twee zijden aanrijden. Bij een brand of een incident met gevaarlijke stoffen zal de verdiepte ligging worden gesloten met stoplichten en afsluitbo-

men. Als de brandweer arriveert, wordt alleen de brandweer toegelaten. De brandweer kan het incident benaderen via de rijrichting waarin het ongeluk niet heeft plaatsgevonden. Via deuren in de middenwand (scheiding tussen de rijrichtingen) komt de brandweer dan uit bij de incidentkant en kan de brand gaan blussen. Op deze manier kan de brandweer altijd bij het incident komen.

G 5 Sociale veiligheid

Zienswijze 69

G 5.1 Inspreker vraagt aandacht voor de sociale veiligheid in het gebied rond het Gomarus College en De Papiermolen. Door de verhoging van het Julianaplein met een extra niveau ontstaat rond De Papiermolen, het Gomarus College en de sportvelden een omgeving waarin 's avonds en 's nachts weinig of geen toezicht is. Als er meer bomen worden geplaatst en het kreupelhout wordt verwijderd, ontstaat er een groene en tegelijk open omgeving.

Zienswijze 69

G 5.2 Inspreker kondigt aan dat het Gomarus College de route via de voetgangersbrug bij de leerlingen zal promoten als voorkeursroute. Deze route vraagt om goede verlichting langs de fiets- en voetpaden omdat er geen sprake is van enige vorm van sociaal toezicht.

Binnen het project Aanpak Ring Zuid is volop aandacht voor goede verlichting bij fiets- en voetpaden omdat het belangrijk is dat deze route als volwaardig alternatief kan dienen voor de huidige route langs het Julianaplein.

Zienswijze 81, 83, 85, 101, 108, 111, 123, 135, 142, 149, 213, 215, 220, 221, 223, 226, 231, 232, 234, 238, 247, 249, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 290

G 5.3 Insprekers vinden dat door het project de sociale veiligheid in de wijken Rivierenbuurt, Wijert-Noord, Anna Paulownastraat, Waterloolaan en Coendersweg afneemt.

Bij de planuitwerking is rekening gehouden met de sociale veiligheid. Zowel in het gebied van de zuidelijke ringweg als in de wijken waar als gevolg van Aanpak Ring Zuid veranderingen plaatsvinden.

Door het verdiept aanleggen van de zuidelijke ringweg ontstaan er op maaiveld meer doorkijk- en overzichtsmogelijkheden. Het continueren van routes door het gehele Sterrebos en de nieuw te realiseren functies op de deksels leiden tot meer medegebruik van verkeersroutes en verblijfsruimtes. Vanaf de Hereweg neemt het overzicht op het gebied licht toe. Over het geheel bezien heeft het inpassingsontwerp voor de zuidelijke ringweg daarmee een groot positief effect op de sociale veiligheid.

Thema H: Communicatie

- H 1 Informeren
- H 2 Luisteren en betrekken
- H 3 Informatiebijeenkomsten Martini Plaza
- H 4 Naamgeving

H 1 Informeren

Zienswijze 3, 82, 89, 92, 98, 124, 156, 168, 174, 240, 243

H 1.1 Een inspreker vindt dat het projectbureau meer, beter en opener moet communiceren als er om technische of andere details worden gevraagd. Andere insprekers vinden dat de projectorganisatie eenzijdige informatie verstrekt en zo de bewoners misleidt. De nadruk in de communicatie ligt op de voordelen van het project. Eén inspreker geeft aan dat op de website over de zuidelijke ringweg de zaken veel rooskleuriger geschetst worden dan ze in werkelijkheid zijn. Men vindt dat er geen objectieve voorstelling van zaken wordt gegeven en dat risico's niet in beeld zijn gebracht. Verder is men van mening dat de bezoekers van de site worden misleid met 3D-animaties.

De projectorganisatie probeert zakelijke, juiste en tijdige informatie te bieden en open te communiceren. De projectwebsite is daarvoor een belangrijk middel. Op deze website kunnen bezoekers reageren, vragen stellen en hun mening geven. Zo wordt het project van alle kanten belicht en worden vragen beantwoord door de projectorganisatie.

Zienswijze 9, 64, 79, 84, 87, 90, 94, 98, 124, 141, 168, 203, 229, 235, 243, 244

H 1.2 Insprekers geven aan niet goed geïnformeerd te zijn gedurende het hele traject. Men vindt dat bewoners in een laat stadium zijn geïnformeerd. Men geeft aan dat het totaalbeeld pas laat in zicht was, waardoor het eigenlijk onmogelijk was om een goed beeld te krijgen van de nieuwe situatie en wat de gevolgen zijn. Men meent dat de direct omwonenden en belanghebbenden vaak niet zijn uitgenodigd voor voorlichtingsbijeenkomsten. Twee insprekers vinden de communicatie over het westelijk deel van het project ver beneden de maat. Eén inspreker merkt op dat bewoners van de wijk Klein Martijn niet op de hoogte gebracht zijn over het vervallen van de op- en afritten door het aanleggen van de verdiepte ligging van de ringweg. Een andere inspreker geeft aan dat vragen over de plannen voor de zuidelijke ringweg aan de westkant van de Rivierenbuurt nooit zijn beantwoord. Ook stelt een inspreker dat de communicatie aanvankelijk niet transparant was, maar dat dit de laatste tijd is verbeterd.

De aanpak van de communicatie van het project Aanpak Ring Zuid is er vanaf het begin op gericht omwonenden en andere belanghebbenden actief en intensief te informeren. Met het oog daarop zijn onder meer vier platforms opgericht en is een lange reeks gesprekken en openbare bijeenkomsten georganiseerd. Vanaf midden 2011 is de website www.aanpakringzuid.nl beschikbaar en zijn diverse huis-aan-huiskranten en (elektronische) nieuwsbrieven gemaakt en verspreid. Meer informatie hierover is te vinden in het Participatierapport dat als bijlage G van de Toelichting bij het Tracébesluit is gepubliceerd.

Zienswijze 8, 202, 235, 240

H 1.3 Insprekers vinden de huidige informatie niet specifiek genoeg om zich een goede voorstelling te maken van hoe het eruit komt te zien.

Op de website van het Projectbureau Aanpak Ring Zuid in Groningen www.aanpakringzuid.nl is veel informatie – zowel in tekst als in beeldmateriaal – te vinden over het project. Vooral de zogenaamde bolfoto's geven een goede indruk van de beoogde veranderingen in de omgeving van de zuidelijke ringweg.

Zienswijze 204

H 1.4 Inspreker stelt dat de 'Badmeesterswoning' aan de Papiermolenlaan 2 op geen enkele kaart of ander document zodanig in beeld is gebracht dat inzichtelijk wordt welke gevolgen het Ontwerp-Tracébesluit hiervoor heeft. Op de maquette is de woning verwijderd en staan bomen geprojecteerd. Op deze wijze is het voor de bewoners niet duidelijk hoe de directe omgeving gaat veranderen. Een driedimensionale weergave was, gelet op de monumentale status van het pand, het minste geweest.

In het beeldmateriaal is weinig aandacht besteed aan de gevolgen van de ombouw van de ringweg voor de Badmeesterswoning. Inmiddels heeft de projectorganisatie diverse gesprekken gevoerd met de bewoners. Daarbij is zowel de bouwperiode als het eindresultaat van de ombouw besproken en zijn ook kaarten en afbeeldingen getoond.

Zienswijze 66, 87, 90, 137, 162, 187, 216, 257

H 1.5 Meerdere insprekers vinden dat een inzichtelijke driedimensionale presentatie van het nieuwe Julianaplein ontbreekt. Eén inspreker geeft aan dat het ontwerp voor het Julianaplein te mooi wordt weergegeven. Een andere inspreker geeft aan dat er geen 3D- concepttekeningen beschikbaar zijn van het gebied ten westen van het Zuiderplantsoen. Een andere inspreker merkt op dat de situatieschets bij de Oosterpoort onduidelijk is. Ook zijn insprekers van mening dat cruciale afbeeldingen waarop de echte inpassing van de weg te zien is, ontbreken.

Naast de standaarddocumentatie ten behoeve van het Ontwerp-Tracébesluit heeft de projectorganisatie veel extra visueel materiaal ontwikkeld en beschikbaar gesteld, om betrokkenen zo goed mogelijk te informeren over het project. Bij het Tracébesluit komt nog extra visueel materiaal beschikbaar, onder andere over het gebied ten westen van de Hereweg.

De projectorganisatie heeft in een huis-aan-huiskrant (september/oktober 2011) impressies van het Julianaplein getoond. Die zijn sinds het najaar 2011 ook te vinden op de website www.aanpakringzuid.nl. Ook zijn ze gebruikt tijdens bijeenkomsten en gesprekken met bewoners. Voor aanvang van de inspraakperiode zijn extra afbeeldingen gemaakt en getoond van onder meer het Julianaplein en het Vrijheidsplein. Alle afbeeldingen zijn permanent beschikbaar via de website www.aanpakringzuid.nl.

Zienswijze 199

H 1.6 Inspreker vindt dat de communicatie te politiek gedreven is.

De projectorganisatie kan zich niet vinden in dat beeld. Ze probeert altijd toegankelijke, zakelijke, juiste en tijdige informatie te bieden en die te voorzien van de bestuurlijke motieven en achtergronden.

Zienswijze 87, 90

H 1.7 Insprekers merken op dat er meerdere malen een publicatie is geplaatst op 22 december, zowel in 2010 als 2011. Wat is de achterliggende

reden om te publiceren midden in de kerstperiode? Waarom niet begin januari?

Alleen in 2010 is op 22 december een officiële publicatie over het project verschenen, afkomstig van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Dat betrof de kennisgeving voor start van de fase van de planuitwerking. Deze publicatie markeerde het begin van een inspraakperiode. Juist vanwege het kerstreces duurde die langer dan gebruikelijk: zes weken in plaats van de gangbare vier weken. Op 25 januari 2011 is in het kader van deze inspraakperiode een informatiebijeenkomst georganiseerd in MartiniPlaza. Onder meer via advertenties en een persbericht heeft de projectorganisatie daar in januari 2011 extra aandacht voor gevraagd.

Zienswijze 51, 236

H 1.8 Inspreker vraagt of bewoners die een hogere waarde van geluid voor hun woning krijgen, geïnformeerd zijn over een zogenaamde nulmeting. Een andere inspreker verzoekt om informatie te geven over de hogere waarde geluid van woningen aan de Laan van de Vrede.

Bewoners van adressen waarvoor de verwachting is dat de toetswaarde voor de geluidsbelasting op de gevel (buitenshuis) wordt overschreden, hebben ten tijde van publicatie van het Ontwerp Tracébesluit een brief ontvangen van Rijkswaterstaat. De brief betrof een uitnodiging voor een toelichtend gesprek hierover. Alle gesprekken hierover hebben in de loop van september 2013 plaatsgevonden.

Mede op basis van de inspraakreacties is het ontwerp aangepast. Daarom is ook het akoestische onderzoek aangepast. Uit dit aangepaste akoestische onderzoek blijkt dat op de woningen aan de Laan van de Vrede (in tegenstelling tot het ontwerp-tracébesluit) geen overschrijding van de toetswaarde plaatsvindt. Hierover is bij de publicatie van het TB een brief gestuurd aan de betreffende adressen met een nadere toelichting.

Bij adressen die op basis van het Tracébesluit een hogere waarde krijgen, wordt in opdracht van de projectorganisatie aanvullend onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting binnenshuis. Dit onderzoek vindt plaats na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit. Naar verwachting is dat in de loop van 2015. Als uit het aanvullende onderzoek blijkt dat geluidwerende maatregelen nodig zijn, informeert de projectorganisatie de betreffende bewoners over de verdere gang van zaken.

Zienswijze 87, 90, 222, 244

H 1.9 Insprekers merken op dat er nauwelijks is gecommuniceerd over de uitvoeringsfase van het project. Men verzoekt om vooraf en tijdens de bouw in gesprek te gaan met omwonenden over de consequenties van de bouwperiode.

In de uitvoeringsfase van het project is alles gericht op het beperken van hinder en schade voor omwonenden en het bereikbaar houden van de stad. Meer hierover is te vinden in de inleidingen van de hoofdstukken E 1 en E 2. De aannemer heeft hierbij een belangrijke rol. Hij krijgt – binnen contractueel vastgelegde grenzen – de ruimte om het werk op de meest geschikte manier aan te pakken. Daarvoor moet hij onder andere een plan voor de bouwfaserings en een verkeersplan indienen.

Over die plannen zullen omwonenden tijdig – dat wil zeggen ruim voor het begin van de start van de bouw – worden geïnformeerd. Dat laat nog even op zich wachten. De verwachting is dat de aanbesteding begin 2015 is afgerond. Pas na die tijd begint het werk aan de zuidelijke ringweg. Het is wel mogelijk dat voor die tijd al wordt begonnen met het verleggen van kabels en leidingen in de omgeving van de ringweg. Ook daarover zullen omwonenden tijdig worden geïnformeerd.

Zienswijze 87, 90

H 1.10 Inspreker vraagt waarom de volledige hoogteprofielen ontbreken in de plandocumenten. De lengte- en dwarsdoorsnedes worden daarentegen wel beschreven.

De documenten voor het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) voldoen aan alle wettelijke eisen. Ze bevatten daartoe onder meer dwarsprofielen en lengteprofielen (Deel II, Ontwerp-Tracébesluit kaarten). Daarnaast heeft de projectorganisatie veel visueel materiaal ontwikkeld en beschikbaar gesteld, om inwoners van Groningen en andere betrokkenen zo goed mogelijk te informeren over het project. Hoogteprofielen maken geen deel uit van de officiële plandocumentatie.

Zienswijze 212

H 1.11 inspreker vindt dat niet duidelijk wordt gemaakt waarom het uitbreiden van het Sterrebos van groter belang wordt geacht dan het handhaven van de verkeersveiligheid in omliggende wijken.

In het Bestuurlijk Voorkeursalternatief waarover Rijk, Gemeente Groningen en Provincie Groningen in 2009 afspraken hebben gemaakt, is ervoor gekozen het Sterrebos zo veel mogelijk te herstellen in zijn oorspronkelijke vorm en omvang. In het OTB/MER en het Ontwerp-Inrichtingsplan voor het Zuiderplantsoen is dat uitgangspunt verder uitgewerkt.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een ander belangrijk doel van het project Aanpak Ring Zuid. Met het oog op dat doel, is voor de wijk Helpman een verkeersmaatregelenplan gemaakt, in de vorm van een Ontwerp-Inrichtingsplan. Ook voor de Maaslaan, de Vondellaan en het Zuiderplantsoen zijn Ontwerp-Inrichtingsplannen opgesteld. (Verkeers)veiligheid en leefbaarheid zijn de centrale uitgangspunten in alle Ontwerp-Inrichtingsplannen.

Er is geen sprake van dat het één van groter belang wordt geacht dan het ander. In het Ontwerp-Tracébesluit zijn beide doelen verenigd.

Zienswijze 172

H 1.12 Inspreker vindt dat er apart gecommuniceerd moet worden over de busbaan naar Hoogkerk.

In het Ontwerp-Tracébesluit was de beoogde busbaan naar Hoogkerk niet opgenomen. In het Tracébesluit wél. Er is ook onderzoek gedaan naar de milieueffecten ervan. In de communicatie over het project is dat inmiddels verwerkt. Zo hebben alle indieners van een zienswijze hierover het afgelopen voorjaar een uitnodiging gehad voor een gesprek. Dat gesprek heeft afgelopen voorjaar plaatsgevonden.

Zienswijze 144, 147, 175, 270

H 1.13 Insprekers geven aan dat zij graag de zienswijzen toelichten in een gesprek met de projectorganisatie.

De projectorganisatie heeft insprekers die dit aangegeven, uitgenodigd voor een gesprek. Die gesprekken hebben het afgelopen voorjaar plaatsgevonden.

Zienswijze 1, 10, 41, 45, 58, 119, 141, 162, 173, 201, 202, 209, 241, 254

H 1.14 Insprekers vinden dat zij duidelijk en optimaal geïnformeerd zijn door gemeente Groningen en projectbureau Aanpak Ring zuid. Eén inspreker beschrijft de communicatie als een toonbeeld van hoe het moet. Bewoners zijn in een vroeg stadium betrokken bij het project. De nieuwsbrieven, informatiebijeenkomsten, maquette, film en de website van Aanpak Ring Zuid worden erg gewaardeerd. Meerdere insprekers prijzen het contact en de manier waarop overleg wordt gepleegd met diverse partijen en het projectbureau Aanpak Ring Zuid.

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

H 2

Luisteren en betrekken

Zienswijze 49, 64, 82, 83, 85, 89, 91, 92, 94, 96, 100, 101, 108, 111, 123, 124, 125, 127, 135, 142, 149, 169, 174, 177, 211, 212, 213, 215, 220, 221, 223, 226, 228, 229, 231, 232, 234, 235, 237, 238, 240, 242, 243, 247, 249, 253, 257, 259, 260, 263, 271, 283, 284, 285, 286, 287, 290

H 2.1 Meerdere insprekers geven aan dat er van echte participatie nooit sprake is geweest. Zij vinden dat naar hun mening niet is gevraagd en dat zaken die zijn ingebracht door de insprekers, genegeerd zijn door de projectorganisatie. Er zijn meerdere inspraakavonden en bijeenkomsten georganiseerd, maar de reacties van wijkbewoners zijn niet meegenomen in de besluitvorming. Zij menen dat van echte cocreatie nooit sprake is geweest, en dat meepraten niet mocht en meedenken als niet gewenst werd beschouwd.

De projectorganisatie betreft al vanaf 2011 bewonersorganisaties, individuele bewoners, bedrijven, scholen, woningcorporaties en weggebruikers bij het proces. Dit gebeurt via vier platforms voor bewonersorganisaties, bewoners, bedrijven en weggebruikers, via informatiebijeenkomsten waarvoor breed wordt uitgenodigd, via werkgroepen met de wijken en via persoonlijke gesprekken met iedereen die dit wilde. Tijdens de ontwikkeling van het ontwerp zijn veel overleggen gevoerd met bewoners, organisaties, bedrijven en scholen om te onderzoeken op welke punten het plan kon worden aangepast en verbeterd. In dit kader is bijvoorbeeld een alternatief van het Wijkcomité Helpman voor de locatie van de Helperzoomtunnel meegenomen in het onderzoek hiernaar. Ook het alternatief dat door Arthur Kamminga (inwoner van Groningen) is ingediend is onderzocht.

Verder zijn diverse alternatieve voorstellen voor de verbindingsweg naast de Maaslaan bestudeerd, en zijn er voor de inrichting van de Vondellaan mede in overleg met bewoners drie varianten onderzocht. Veel eerder al, in 2011, is de wens van de VBZO (Vereniging Bedrijventerrein Zuid-Oost) gehonoreerd om een oostelijke aansluiting te maken bij Driebond-Eemspoort. Met de scholen in Helpman is sinds de zomer van 2012 intensief gesproken over het Ontwerp-Inrichtingsplan voor Helpman. Hun wensen zijn daarin meegenomen. Tot slot is met het Gomarus College, andere scholen in De Wijert en bewoners gesproken over de veiligheid van de fiets- en voetgangersverbindingen bij de A28, de Vondellaan en de Van Iddekingeweg. Een overzicht van alle informatie- en inspraakmomenten is te vinden in het Participatierapport, dat als bijlage G van de Toelichting bij het Tracébesluit is uitgebracht.

Zienswijze 27, 88, 147, 152, 156, 177, 198, 282

H 2.2 Insprekers geven aan dat een aantal belangengroepen niet of nauwelijks betrokken zijn in het communicatieproces en besluitvorming. (BOVAG, Buurtoverleg Oosterpoort, VBZO, Europapark Noord, EVO, TLN).

De communicatie van de projectorganisatie is er vanaf het begin (januari 2011) op gericht geweest omwonenden en andere belanghebbenden actief en intensief te informeren over de planontwikkeling en hen te consulteren over hun wensen en zorgen. Daartoe zijn onder meer vier platforms opgericht en is een reeks informatiebijeenkomsten en gesprekken georganiseerd. Sinds medio 2011 is er een projectwebsite en zijn geregeld huis-aan-huiskranten en nieuwsbrieven uitgegeven. Met de genoemde belangengroepen is in de periode 2011 tot 2013 geregeld overleg gevoerd, behalve met de BOVAG. De BOVAG heeft daar ook niet om gevraagd. Inmiddels heeft deze belangenorganisatie een uitnodiging voor een gesprek ontvangen.

Zienswijze 229

H 2.3 Inspreker merkt op dat vragen over de Emmabrug en het Hoornsediep niet beantwoord zijn op de informatiebijeenkomsten in MartiniPlaza. Ook een mail naar de verantwoordelijke wethouder over dit onderwerp is niet beantwoord.

De Emmabrug (het Emmaviaduct) maakt geen deel uit van het plan van de ombouw van de zuidelijke ringweg. Het bestaande Emmaviaduct blijft ongewijzigd. Verder naar het noorden, vanaf de hoogte van de Rivierenhof, wordt de weg verlaagd. Dit punt is de noordelijke begrenzing van het projectgebied. Op de website www.aanpakringzuid.nl onder het tabblad beeld zijn afbeeldingen te vinden van de situatie die ontstaat na afronding van de werkzaamheden hier. De woningen aan het Hoornsediep ten noorden van de Rivierenhof kijken nu nog uit op het talud van de weg. Die weg ligt straks op maaiveld, en verder van de woningen af.

Zienswijze 210

H 2.4 Inspreker (de Gemeente Haren) vraagt aandacht voor goede communicatie met de betrokken wegbeheerders, bewoners en belanghebbenden in de Gemeente Haren. Zowel over de maatregelen in het Minder Hinder Plan, Groningen Bereikbaar, planning en uitvoering van de werkzaamheden, als de daarvan verwachte effecten. Inspreker wil proactief participeren in de communicatie.

De projectorganisatie heeft over deze zaken contact opgenomen met het gemeentebestuur van Haren. Het eerste resultaat daarvan was de gezamenlijke organisatie van een informatiebijeenkomst op 27 november 2013. Het samenwerkingsverband Groningen Bereikbaar was nauw betrokken bij dit overleg. Met de Gemeente Haren is afgesproken dat zij het initiatief zal nemen voor een eventueel vervolggesprek.

Zienswijze 127

H 2.5 Inspreker geeft aan dat de gevolgen van de nieuwe afslag A28 voor de Multatulistraat nooit zijn benoemd. De plannen voor deze afslag zijn summier duidelijk gemaakt tijdens een inloopbijeenkomst voor bewoners van de Van Eedenstraat en de Multatulistraat. Inspreker vindt dat vragen niet of ontwijkend werden beantwoord en dat bewoners nooit de mogelijkheid hebben gekregen om in te spreken op de plannen. Inspreker is van mening dat informatie over de impact die de afslag heeft voor de bewoners van de Multatulistraat bewust is achtergehouden door de projectorganisatie. Bewoners aan de Multatulistraat en de Van Eedenstraat worden onevenredig benadeeld door deze plannen.

De projectorganisatie heeft inwoners van de wijk De Wijert vanaf 2011 geregeld geïnformeerd over het plan voor de ombouw van de zuidelijke ringweg, onder meer via huis-aan-huiskranten en huis-aan-huis bezorgde uitnodigingen voor informatiebijeenkomsten. Daarbij is samengewerkt met een vertegenwoordiging van wijkbewoners. Bewoners van de Multatulistraat en van naburige straten zijn eind 2013 extra over benaderd voor een gesprek, mede naar aanleiding van zienswijzen die zij hierover hebben ingediend. Sinds die tijd is er geregeld overleg gepleegd over dit onderwerp. Daarbij zijn ook woningcorporatie Patrimonium en de Molukse Evangelische Kerk betrokken. Van het achterhouden van informatie is dus geen sprake.

Zienswijze 230

H 2.6 Volgens inspreker zal het de bestuurders van Groningen sieren als ze met de uitvoering van de plannen meer rekening houden met de meningen en wensen van de bewoners van Groningen.

Het project Aanpak Ring Zuid is een coproductie van Rijkswaterstaat, Gemeente Groningen en Provincie Groningen. Deze drie partijen hechten veel waarde aan de meningen en wensen van bewoners, bedrijven en organisaties. Om die reden is er veelvuldig overleg met hen gevoerd en zijn de plannen in de loop van het project geregeld aangepast, mede op basis van die overleggen.

Zienswijze 236

H 2.7 Inspreker geeft aan dat bewoners van de Maaslaan graag meedenken over de uitvoering en mogelijke bekleding van geluidsschermen langs de verbindingsweg van de Maaslaan. Daarnaast wil de inspreker graag betrokken worden bij de inrichting van het openbaar groen in de toekomst.

De projectorganisatie heeft de bewoners inmiddels uitgenodigd om over de uitvoering en bekleding van de geluidsschermen te praten en streeft daarbij naar een oplossing die op brede steun van de wijkbewoners kan rekenen. Ook woningcorporatie Patrimonium, de eigenaar van de huurwoningen aan de Maaslaan, is bij dit overleg betrokken.

Naar aanleiding van de gesprekken die in de eerste helft van 2014 zijn gevoerd, is het plan voor dit gebied aangepast. De belangrijkste wijziging is het verplaatsen van de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan. Die komt een paar meter verder naar het zuiden te liggen dan in het Ontwerp-Tracébesluit was voorzien. Ook over de hoogte en de vorm van geluidsschermen is uitvoerig van gedachten gewisseld. Op basis hiervan is gekozen voor een groene uitvoering van deze schermen. De geluidsschermen krijgen dezelfde hoogte als die was voorgesteld in het Ontwerp-Tracébesluit, zoals de bewoners hebben gevraagd.

Zienswijze 205

H.2.8 inspreker is blij met de samenwerking met de projectorganisatie. Volgens de inspreker heeft deze samenwerking gezorgd dat er een plan ligt waarin de belangen van verkeer, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit met elkaar in balans zijn.

Deze zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

H 3 Informatiebijeenkomsten MartiniPlaza

Zienswijze 54, 124

H 3.1. Inspreker had graag gezien dat tijdens de inspraakbijeenkomst in MartiniPlaza de mogelijkheid was geboden om een discussie te voeren in de grote zaal. Bewoners hebben nu te weinig informatie uitgewisseld met elkaar. Een andere inspreker kaart aan dat er weinig ruimte is geboden om aan het woord te komen tijdens de informatiebijeenkomsten.

In de periode januari 2011 tot het voorjaar van 2013 heeft de projectorganisatie een reeks bijeenkomsten georganiseerd in onder andere MartiniPlaza, de Oosterpoort, en ook op locatie in de wijken. Deze bijeenkomsten zijn bezocht door honderden inwoners. Op deze bijeenkomsten is er volop gebruik gemaakt van de gelegenheid vragen te stellen aan de projectorganisatie en aan leden van de stuurgroep en hierover in discussie te gaan. Voor de inspraakperiode op het Ontwerp-Tracébesluit en de Milieueffectrapportage van 30 augustus tot 11 oktober 2013 is gekozen voor een andere aanpak. De aanpak betrof een presentatie van al het beschikbare infor-

matiemateriaal over het ontwerp voor de nieuwe zuidelijke ringweg Groningen in vier inspraakbijeenkomsten, met het karakter van een inloopmarkt. Deze aanpak bood meer gelegenheid voor betrokkenen om hun vragen individueel te stellen en om ter plekke zienswijzen te geven. Naderhand zijn nog weer diverse gesprekken gevoerd met omwonenden en bedrijven, mede naar aanleiding van ingediende zienswijzen. Bewoners hebben dus volop de gelegenheid gehad met elkaar, met de projectorganisatie en met bestuurders in discussie te gaan. Daarvan is op grote schaal gebruik gemaakt.

Zienswijze 94, 202, 229

H 3.2. Inspreker is van mening dat er geen deskundig personeel aanwezig was tijdens de informatiebijeenkomst in MartiniPlaza. Een groot aantal voorlichters komt niet uit het Noorden en is niet op de hoogte van de werkelijke omstandigheden. Een andere inspreker geeft aan dat de informatiebijeenkomsten erg prettig waren, maar dat niet altijd hetzelfde werd geantwoord op vragen. Men merkt op dat vragen over de plannen aan de westkant van de Rivierenbuurt niet beantwoord konden worden door deskundigen.

Op de bijeenkomsten in MartiniPlaza waren naast (zeer goed ingevoerde) medewerkers van de projectorganisatie ook enkele (deels niet-regionale) specialisten aanwezig, onder meer met specialistische kennis op het gebied van lucht en geluid. Op die manier heeft de projectorganisatie geprobeerd alle denkbare vragen te kunnen beantwoorden. In enkele gevallen zijn er vervolgafspraken gemaakt over specifieke vraagstukken.

Zienswijze 170

H 3.3 Inspreker merkt op dat het strategisch gezien een handige zet was om MartiniPlaza als locatie te kiezen voor de informatiebijeenkomsten. In het verleden werden vergaderingen in de wijken georganiseerd. Deze werden echter wel eens verstoord door onruststokers, daardoor waren de bijeenkomsten niet altijd even prettig.

De projectorganisatie heeft gekozen voor MartiniPlaza vanwege de goede bereikbaarheid en de gunstige ligging ervan en de beschikbaarheid van voldoende zaalruimte en technische faciliteiten. Andere locaties voldeden niet aan de gestelde eisen of waren niet beschikbaar.

H 4 Naamgeving

Zienswijze 106

H.4.1 Inspreker vindt 'Papiermolenbrug' een logische naam voor de voetgangersbrug over de A7.

Deze suggestie zal de gemeente Groningen betrekken bij de keuze voor de naam van de brug.

Zienswijze 106

H.4.2 Inspreker vindt 'Nieuwe Maasweg' een logische naam voor de verbindingsweg van de Maaslaan.

Deze suggestie legt de projectorganisatie voor aan de gemeente Groningen, die verantwoordelijk is voor de naamgeving van straten in de gemeente.

Thema I: Helperzoomtunnel

Aanpak Ring Zuid is een samenwerkingsproject van het Rijk, de Provincie Groningen en de Gemeente Groningen. Het (Ontwerp-)Tracébesluit, de Inrichtingsplannen en het plan voor de Helperzoomtunnel worden voorbereid door één projectorganisatie: Aanpak Ring Zuid. Die staat onder leiding van een stuurgroep waarin Rijk, Provincie Groningen en Gemeente Groningen intensief samenwerken. Op basis van die gezamenlijke, integrale voorbereiding vindt de uiteindelijke besluitvorming plaats.

Daarnaast hebben Rijk, Provincie en Gemeente elk hun eigen verantwoordelijkheden, bevoegdheden en verplichtingen. Het Rijk (de Minister van Infrastructuur en Milieu) is bevoegd gezag als het gaat om het Tracébesluit en de milieueffectrapportage; daarover neemt zij de besluiten. De Gemeente Groningen besluit over de Omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel en de vier Inrichtingsplannen die deel uitmaken van het project Aanpak Ring Zuid. De Provincie Groningen is het bevoegd gezag als het gaat om de aansluitingen van de zuidelijke ringweg op het provinciaal wegennet, zoals de westelijke en de oostelijke ringweg.

In de verkeersberekeningen die ten grondslag liggen aan het (O)TB is de komst van de Helperzoomtunnel en de uitvoering van de Inrichtingsplannen meegenomen. Bovendien zijn de noodzakelijke besluitvormingsprocedures zo veel mogelijk tegelijk uitgevoerd. De uitvoering van alle werkzaamheden is opgenomen in de raming van het project ARZ. Dat wil zeggen: de ombouw van de zuidelijke ringweg, de uitvoering van de Inrichtingsplannen en de aanleg van de Helperzoomtunnel worden allemaal betaald uit dit budget.

Voor de Helperzoomtunnel heeft de Gemeente Groningen een ontwerpbesluit voor een omgevingsvergunning gepubliceerd, waarop mensen een zienswijze in konden dienen. Toch hebben ook veel insprekers een zienswijze over de Helperzoomtunnel ingediend op het OTB/MER. Voor zover deze betrekking hebben op de komst van de Helperzoomtunnel worden ze hieronder beantwoord. Voor antwoord op vragen over de effecten van de Helperzoomtunnel op de omgeving zijn de indieners met hun zienswijzen doorgeleid naar de gemeentelijke procedure voor de omgevingsvergunning. De beantwoording is te vinden in de nota van antwoord bij het besluit op de omgevingsvergunning.

Zienswijze 124

I 1.1 Inspreker vindt dat de Helperzoomtunnel niet aangelegd moet worden.

De aanleg van de Helperzoomtunnel is nodig ter vervanging van de huidige spoorwegovergang bij de Esperantostraat. De huidige spoorwegovergang wordt over een aantal jaren gesloten vanwege de uitbreiding van het treinverkeer. Een gelijkvloerse kruising is met de toekomstige verbreding van het spoor uit veiligheidsoverwegingen niet meer toegestaan. Dat betekent dat een alternatief gevonden moest worden. Anders zou er na de sluiting van de spoorwegovergang geen autoverbinding meer zijn tussen de wijken ten westen en ten oosten van het spoor (met name de wijken Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoortwijk/De Linie). Het ontbreken van een verbinding tussen de wijken is vanuit het oogpunt van de bereikbaarheid van deze wijken ongewenst. Deze wijkverbinding is niet alleen noodzakelijk voor autoverkeer, maar ook voor het openbaar vervoer en de hulpdiensten. Daarom is een alternatieve verbinding gezocht, en die is nu vormgegeven middels de Helperzoomtunnel.

Zienswijze 81, 125, 211, 212, 223, 239, 242, 257, 271, 275, 288

I 1.2 Insprekers vinden dat de aanleg van de Helperzoomtunnel leidt tot een verslechtering van de leefbaarheid in de wijk Helpman.

Om de leefbaarheid en veiligheid in de wijk Helpman/Coendersborg te waarborgen, is een verkeersplan opgesteld dat is gekoppeld aan de uitvoering van de Helperzoomtunnel. De verkeerscirculatie in de wijk wordt zodanig gewijzigd, dat autoverkeer in de meest kwetsbare gebieden – met name daar waar de scholen zijn geconcentreerd – wordt ontmoedigd. Het overgrote deel van Helpman/Coendersborg wordt 30 km/uur-gebied. Ook worden in diverse straten maatregelen getroffen om de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers te vergroten.

Zienswijze 162

I 1.3 Inspreker vraagt of de verkeersstromen van en naar de Helperzoomtunnel goed in kaart gebracht zijn.

In de verkeersprognoses van het project Aanpak Ring Zuid zijn alle relevante effecten op de verkeersstromen in beeld gebracht; zowel de effecten van de ombouw van de ring zelf als de effecten van de Helperzoomtunnel en het verkeersplan Helpman. De Helperzoomtunnel leidt tot een verschuiving van de verkeersstromen in de wijk Helpman/Coendersborg. Bij handhaving van de huidige rijrichtingen en straatinrichting zou de aanleg van de tunnel op een aantal kwetsbare punten in de wijk – met name daar waar de scholen zijn geconcentreerd – tot extra verkeersstromen leiden. Dit is een onwenselijke situatie vanuit de optiek van verkeersveiligheid. Daarom is onderzocht hoe wel een verkeersveilige situatie kan worden gecreëerd. Dat onderzoek heeft geresulteerd in een pakket van maatregelen die zijn opgenomen in het verkeersplan Helpman/Coendersborg. Het plan ontmoedigt doorgaand verkeer, draagt bij aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid en houdt tegelijkertijd de bestemmingen in de wijk bereikbaar.

Zienswijzen 129, 162

I 1.4 Inspreker beschouwt de Helperzoomtunnel als een aanwinst voor het Europapark. Met de komst van deze tunnel ontstaat een goede en extra verbinding tussen het Europapark en de zuidelijke wijken van Groningen. Door het opheffen van de Esperantokruising is het noodzakelijk om een alternatieve route te hebben voor al het verkeer tussen oost en west. Een andere inspreker geeft aan dat de Helperzoomtunnel op een goede locatie wordt gerealiseerd.

Deze zienswijze wordt voor kennisneming aangenomen.

Zienswijzen 100, 124, 239

I 1.5 Inspreker is van mening dat de Helperzoomtunnel niet vóór de bouw van de zuidelijke ringweg aangelegd moet worden. Zodoende kan sluipverkeer door de woonwijken voorkomen worden. Een andere inspreker constateert dat de Helperzoomtunnel gebruikt zal worden als sluiproute en vraagt hoe dit wordt voorkomen. Een inspreker vraagt waarom de Helperzoomtunnel als eerste klaar is, maar niet erkend wordt als omleidingsroute.

Uit de verkeersberekeningen blijkt dat de Helperzoomtunnel amper sluipverkeer door de zuidelijke stadswijken zal trekken. Doordat de verkeerslichten op het Julianaplein verdwijnen is de zuidelijke ringweg zelf straks een veel snellere route van west naar oost en andersom. Op de oost-westroute door de stadswijken worden de auto's bovendien belemmerd door 30 km uur-zones, verkeerslichten en oversteekplaatsen.

Zienswijze 96

I 1.6 Inspreker geeft aan dat bewoners niet mee mochten beslissen over een oplossing voor het vervallen van de Esperantokruising. Er zijn drie plekken aangewezen voor een tunnel. De gemeente heeft volgens de inspreker voor de voordeligste oplossing gekozen. Elk alternatief plan is afgewezen vanwege te hoge kosten.

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

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

Vervolgens is een extern bureau ingeschakeld om de vier locaties te onderzoeken. De afwegingscriteria die daarbij zijn gehanteerd, zijn vastgesteld in overleg met het wijkcomité Helpman en de Stichting Leefomgeving. Naast genoemde vier varianten is ook nog een door dhr. Kamminga voorgestelde variant onderzocht; de zogenaamde Kempkensbergtunnel.

Toen de uitkomsten van het onderzoek naar de vier varianten en het onderzoek naar de Kempkensbergtunnel in 2013 beschikbaar waren, zijn deze per brief kenbaar gemaakt aan het wijkcomité Helpman, de Stichting Leefomgeving en de scholen in de wijk. Daarbij werd de gelegenheid gegeven om – voordat de projectorganisatie een standpunt ging innemen – op de plannen te reageren. Door middel van een persbericht werd ruime aandacht geschonken aan het verschijnen van de onderzoeksresultaten, zodat ook andere belanghebbenden konden reageren. Het wijkcomité heeft, voordat ze haar reactie heeft geformuleerd, een informatiebijeenkomst georganiseerd voor de wijkbewoners van Helpman, zodat buurtbewoners in de gelegenheid werden gesteld om op de voorgenomen locatiekeuze te reageren. Alle binnengekomen reacties zijn voorgelegd aan het projectbureau Aanpak Ring Zuid en ook aan de gemeenteraad. Op voorstel van het projectbureau is vervolgens gekozen voor de locatie van de Helperzoomtunnel in het verlengde van de Helper Brink.

Zienswijze 223

I 1.7 Inspreker oppert een variant op een eerder plan van Arthur Kamminga, wat hij 'de Kempkensberg variant 1' noemt. Volgens de inspreker is het plan 'Kempkensbergtunnel' verworpen omdat in de uitvoeringsfase eerst de zuidelijke rijbanen worden aangelegd, waardoor er geen ruimte overblijft voor deze tunnel. Inspreker stelt daarom voor eerst de Kempkensbergtunnel aan te leggen en daarna de eerste rijbanen op het huidige tracé. Het voordeel is dat er een directere verbinding ontstaat tussen de Oosterpoort en de Herewegbuurt. Met dit plan vervalt de noodzaak voor de Helperzoom-

tunnel. Dit verlaagt de kosten en bovendien worden een hoop pijnpunten uit de wijk Helpman weggehaald.

De Kempkensbergtunnel is niet afgewezen vanwege de reden dat eerst de zuidelijke rijbanen van de verdiepte ligging worden aangelegd. Er is gewoon te weinig ruimte voor, gelet op de vereiste breedte van de tunnel en de beschikbare ruimte tussen de verdiepte ligging en de bebouwing. Uit de studie naar Kempkensvariant zijn overigens ook andere bezwaren naar voren gekomen, waardoor de tunnel als niet haalbaar en niet wenselijk is beoordeeld. Zo leidt de variant tot veel verkeer door het nieuw aan te leggen Zuiderplantsoen en dit is onwenselijk.

Zienswijze 242

I 1.8 Inspreker vindt dat de realisatie van de Helperzoomtunnel op hetzelfde moment plaats moet vinden als de verwijdering van de Esperanto-overgang, anders sprake is van kapitaalvernietiging. Wanneer wordt deze overgang verwijderd? Wiens besluit is dat en wanneer en op welke gronden wordt dat besluit genomen? Wanneer komt het vierde spoor er?

Rijk, Provincie en Gemeente doen hun best de plannen van de verschillende projecten zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen, zodat de afsluiting van de overweg in de Esperantostraat zo min mogelijk overlast veroorzaakt. Afstemming van de verschillende projecten vindt plaats binnen het project Groningen Bereikbaar, een samenwerkingsverband van de Gemeente en de Provincie Groningen, Provincie Drenthe, ProRail, Rijkswaterstaat en Groninger werkgevers.

Volgens de voorlopige planning van ProRail wordt de Esperanto-spoorwegovergang in 2017 gesloten, met het oog op de geplande uitbreiding van het aantal treinritten tussen Assen en Groningen.

Zienswijze 162

I 1.9 Inspreker vindt dat ProRail moet meebetalen aan een oplossing voor de Esperanto-overgang.

Rijk, Provincie en Gemeente hebben er gezamenlijk belang bij dat de wijkverbinding tussen Helpman/Coendersborg en Oosterpoortwijk/De Linie/Europapark na het sluiten van de spoorwegovergang bij de Esperantostraat intact blijft. Om die reden wordt het project gefinancierd uit het budget voor de zuidelijke ringweg.

Zienswijze 58

I 1.10 Inspreker vraagt of de Helperzoomtunnel geschikt is voor hulpdiensten.

De Helperzoomtunnel is inderdaad geschikt voor hulpdiensten.

Zienswijze 242

I 1.11 Inspreker zegt dat de situatie kan ontstaan dat wel de Helperzoomtunnel wordt aangelegd en niet de aanpassingen aan de ring worden uitgevoerd. Ook het omgekeerde is mogelijk. Over de verkeerssituaties die dan ontstaan, wordt geen inzicht gegeven. Inspreker zou graag meer informatie willen over deze verkeerssituaties in Helpman en de route die de inspreker dan moet nemen om de ring te bereiken.

Er zal geen situatie zijn waarin of alleen de Helperzoomtunnel of alleen de ombouw van de zuidelijke ringweg plaatsvindt. Beide aanpassingen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. De werkzaamheden aan de zuidelijke ringweg kunnen pas starten als de Helperzoomtunnel aangelegd is.

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).

Als indiener kunt u met behulp van uw zienswijzenummer per thema opzoeken waar u uw antwoorden in deze Nota van Antwoord kunt terugvinden.

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
001	Particulier	A 2.4	B 4.1	C 4.1	D 3.1 D 3.5		F 3.7	G 1.4	H 1.14	
002	Particulier			C 4.8				G 3.4		
003	Particulier		B 2.48	C 2.3	D 6.1 D 6.6				H 1.1	
004	Particulier		B 2.64							
005	Particulier					E 1.10				
006	IVN Gro- ningen				D 3.10					
007	Particulier		2.3							
008	Particulier	A 5.2	B 7.5	C 3.1 C 4.2	D 5.2	E 2.6			H 1.3	
009	Particulier		B 1.1 B 2.48	C 7.10	D 2.2			G 1.1	H 1.2	
010	Particulier	A 2.16		C 3.40 C 4.22 C 7.15					H 1.14	
011	Particulier			C 2.7						
012	Particulier		B 1.7		D 3.8 D 3.10 D 8.1 D 8.2	E 2.6				
013	Particulier			C 8.1						
014	Particulier			C 3.43			F 5.6			
015	Particulier		B 4.1	C 4.22 C 7.14	D 6.2		F 5.8			
016	Particulier	A 5.5	B 4.1	C 7.14	D 3.1 D 3.7 D 3.8 D 3.10 D 3.13		F 1.7 F 5.8			
017	Particulier			C 7.6	D 3.9 D 3.10					
018	Particulier		B 2.23	C 3.12						
019	Particulier		B 2.17							
020	Particulier		B 2.51					G 3.1 G 3.3		
021	Particulier			C 7.14			F 5.6			

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
022	Particulier		B 2.13		D 3.10 D 3.19					
023	Particulier			C 3.2 C 3.12						
024	Particulier			C 3.27						
025	Particulier			C 7.14						
026	Particulier				D 3.22					
027	Auto Traas			C 4.15					H 2.2	
028	Particulier			C 3.24						
029	Particulier			C 7.14			F 2.10			
030	Particulier	A 4.7	B 2.12 B 2.23		D 3.20 D 6.1					
031	Particulier		B 2.5							
032	Particulier			C 4.18						
033	Particulier			C 7.14						
034	Particulier			C 7.14						
035	Particulier		B 2.5 B 2.17 B 2.36 B 2.63	C 7.14						
036	Particulier		B 2.51		D 3.19			G 1.7		
037	Particulier		B 1.10							
038	Particulier			C 3.7	D 5.2	E 1.8		G 1.1		
039	Particulier			C 7.14						
040	Particulier			C 7.14						
041	Particulier			C 7.14			F 5.6		H 1.14	
042	Particulier			C 7.14						
043	Particulier		B 1.9		D 3.11					
044	Evangelische Molukse kerk	A 5.1 A 5.4 A 5.5	B 2.23 B 5.1		D 2.4		F 5.3			
045	Particulier			C 4.22 C 7.2	D 2.8 D 3.1				H 1.14	
046	Particulier		B 2.13 B 2.14							
047	Particulier		B 2.23	C 3.20	D 5.2			G 4.1		
048	Particulier			C 7.14						
049	Particulier	A 4.7	B 2.23 B 2.51	C 3.20	D 5.2 D 6.1 D 7.1	E 1.7 E 2.6		G 4.1	H 2.1	
050	Administratie- kantoor Zielstra				D 6.2					
051	Particulier	A 5.1	B 2.23 B 2.30	C 5.1 C 5.2 C 8.3	D 8.1	E 2.1	F 4.4	G 2.10	H 1.8	

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
052	Hunzedal-beheerder		B 2.12 B 2.62 B 2.66	C 7.14 C 7.16						
053	Pad 2 Wijken		B 4.1				F 4.4			
054	Particulier	A 1.5	B 2.1 B 2.67	C 3.5	D 5.8	E 1.1 E 1.3 E 1.12		G 3.1 G 3.3	H 3.1	
055	Particulier	A 1.1								
056	Particulier					E 1.7 E 2.1				
057	Particulier	A 1.1		C 3.2 C 3.33	D 6.2					
058	Particulier	A 5.5	B 2.23 B 2.26 B 2.29 B 2.52	C 3.22 C 3.23 C 5.1 C 5.2 C 8.3 C 8.5	D 2.24 D 3.20		F 1.1 F 4.4 F 5.4	G 2.4	H 1.14	I 1.10
059	Particulier	A 1.1 A 5.2	B 1.1 B 2.2 B 2.11 B 2.51	C 3.4 C 7.14			F 3.5			
060	Particulier	A 2.3		C 3.1 C 3.19 C 7.1	D 2.7 D 3.4 D 5.5 D 5.6 D 5.7					
061	Particulier		B 5.1	C 3.21 C 8.4	D 3.5 D 6.5					
062	Particulier			C 7.14						
063	Particulier							G 2.3		
064	Particulier	A 1.1	B 2.22	C 2.1 C 3.33	D 5.2	E 1.21	F 3.2	G 1.1	H 1.2 H 2.1	
065	Particulier		B 2.59	C 3.43	D 6.2		F 5.6			
066	Particulier	A 1.1 A 1.4	B 1.5 B 1.7 B 2.13 B 4.5	C 7.1	D 3.1 D 3.7 D 3.10				H 1.5	
067	Particulier	A 1.1 A 1.4	B 2.56	C 3.33 C 3.37		E 1.9				
068	Particulier		B 2.4	C 1.6 C 5.1 C 5.4 C 7.6	D 3.25					
069	Gereformeerde Scholengroep		B 2.12 B 2.25 B 2.31 B 2.33	C 6.1 C 7.2 C 7.6	D 3.16 D 6.3	E 2.7		G 5.1 G 5.2		
070	Particulier		B 2.23							

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
071	Parcival College		B 2.50	C 7.1 C 7.6 C 7.10	D 3.15 D 3.21 D 4.3 D 5.2	E 2.8 E 2.34				
072	Particulier			C 3.33						
073	Particulier	A 5.7			D 2.9					
074	Particulier			C 7.14	D 3.1					
075	Particulier			C 7.14						
076	Particulier			C 8.6						
077	Particulier		B 2.25							
078	Particulier		B 1.4 B 2.51 B 2.59	C 3.46		E 1.1				
079	Buurtvereniging Herepoort	A 1.1 A 2.3 A 5.5		C 3.30 C 4.10 C 6.1 C 7.14	D 3.12 D 6.2	E 2.2	F 1.3 F 6.1		H 1.2	
080	Particulier	A 1.4 A 1.6		C 2.1	D 3.1 D 6.2	E 2.1		G 1.2		
081	Particulier	A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.1 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3	B 1.1 B 4.2	C 1.1 C 2.4 C 3.2 C 3.12 C 3.20 C 3.22 C 3.23 C 3.33 C 4.3 C 4.7	D 2.1 D 2.2 D 4.2 D 5.1 D 5.2 D 5.11 D 6.2 D 8.1	E 1.1 E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1 G 5.3		I 1.2
082	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.1 A 3.2 A 3.3 A 3.7	B 1.1 B 4.2	C 2.4 C 3.12 C 3.22 C 3.23	D 2.1 D 2.2 D 3.20 D 4.2 D 5.1 D 5.2 D 5.11 D 6.1 D 8.1	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1	H 1.1 H 2.1	
083	Particulier	A 1.2 A 1.4 A 1.5	B 1.1 B 1.7 B 2.15 B 4.2	C 1.1 C 2.4 C 2.9 C 3.12 C 3.22 C 3.33 C 3.34 C 3.50	D 2.1 D 2.2 D 3.19 D 4.2 D 5.1 D 5.2 D 5.11 D 6.1	E 1.1 E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 2.9 G 4.1 G 5.3	H 2.1	

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
		A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.1 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5		C 4.3 C 4.4 C 4.7 C 4.11 C 7.1 C 8.2	D 6.2 D 8.1					
084	Particulier	A 1.5		C 1.8 C 3.33 C 3.34 C 3.38	D 2.2 D 5.2		F 3.7	G 1.1	H 1.2	
085	Particulier	A 3.1 A 3.3 A 3.7 A 5.5	B 5.1	C 3.12 C 3.2 C 3.22 C 3.23 C 7.1	D 2.2 D 5.2 D 5.11 D 8.1	E 1.7 E 1.8 E 2.2 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 4.1 G 5.3	H 2.1	
086	Particulier			C 3.20 C 3.23	D 6.2 D 8.1			G 1.1 G 2.3		
087	Commissie De Wijert	A 1.1 A 1.4 A 2.3 A 2.9 A 3.2 A 4.12	B 2.10 B 2.11 B 2.23 B 4.6	C 1.8 C 1.9 C 2.2 C 3.10 C 3.22 C 4.4 C 8.3	D 1.6 D 3.20 D 5.2 D 5.6				H 1.2 H 1.5 H 1.7 H 1.9 H 1.10	
088	Buurtover- leg Oos- terpoort	A 5.3	B 4.1	C 3.42 C 4.18 C 4.22 C 7.2 C 7.14	D 2.3 D 6.1 D 6.2		F 1.3 F 5.8	G 3.4	H 2.2	
089	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 1.5 A 2.5 A 3.1 A 3.3 A 3.7 A 5.1 A 5.5	B 7.3	C 3.2 C 3.12 C 3.14 C 4.9	D 2.2 D 3.4 D 4.2 D 5.2 D 6.2 D 8.1	E 1.1 E 1.3 E 1.7 E 2.3 E 2.4	F 1.1 F 4.1	G 1.3	H 1.1 H 2.1	
090	Particulier	A 1.1 A 1.4 A 2.3 A 2.9 A 3.2 A 4.12	B 2.10 B 2.11 B 2.23 B 4.6	C 1.8 C 1.9 C 2.2 C 3.10 C 3.22 C 4.4 C 8.3	D 1.6 D 3.20 D 5.2 D 5.6				H 1.2 H 1.5 H 1.7 H 1.9 H 1.10	

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
091	Particulier	A 2.1 A 2.3 A 5.1	B 2.11	C 3.1 C 3.2 C 4.11 C 7.10	D 3.1 D 6.2	E 1.2 E 1.13	F 3.4	G 1.5	H 2.1	
092	Particulier			C 3.12	D 3.20 D 6.1		F 1.1	G 1.1	H 1.1 H 2.1	
093	Tandarts- praktijk Doelman		B 2.51	C 1.1 C 3.1 C 4.9 C 7.1 C 7.6	D 3.1 D 5.2	E 1.3		G 1.1 G 2.2		
094	Particulier	A 1.1 A 2.13 A 4.10 A 5.2 A 5.5	B 7.2	C 3.1 C 6.1	D 1.1 D 3.22 D 5.2 D 7.1	E 2.2	F 1.2 F 1.3 F 2.7 F 6.1	G 4.1	H 1.2 H 2.1 H 3.2	
095	Particulier	A 4.10				E 1.1 E 2.1		G 1.1		
096	Particulier	A 1.4 A 2.13 A 2.20 A 3.7 A 4.10 A 5.1	B 1.1	C 2.3 C 3.1 C 3.52 C 7.1 C 7.10	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.2 D 6.2	E 1.3 E 1.9 E 2.4			H 2.1	I 1.6
097	Particulier		B 1.5 B 1.7		D 3.2 D 3.3 D 3.6 D 3.7 D 3.10					
098	Particulier		B 4.3	C 1.1	D 8.2	E 2.1	F 1.5 F 2.5	G 1.1	H 1.1 H 1.2	
099	Particulier			C 3.12 C 7.1						
100	Particulier	A 3.2 A 5.2	B 2.51 B 2.58	C 2.1 C 2.12 C 3.33 C 3.34 C 7.1 C 7.14	D 6.2 D 8.6	E 1.9			H 2.1	I 1.5
101	Particulier	A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4	B 1.1 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1 C 3.12 C 3.20 C 3.22 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 3.1 D 5.1 D 5.11 D 6.1 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1 G 5.3	H 2.1	

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
		A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.2 A 5.5								
102	Particulier		B 1.5 B 1.7		D 3.2 D 3.3 D 3.6 D 3.7 D 3.10					
103	Bewoners- vereniging Piccardt- hofplas		B 1.5 B 1.7		D 3.4 D 3.6 D 3.7 D 3.10					
104	Vereniging Avifauna Groningen		B 5.1		D 3.10		F 1.3 F 2.2 F 2.3 F 2.6 F 2.13 F 3.2 F 3.8			
105	Particulier			C 2.3						
106	Particulier		B 2.11 B 2.12 B 2.48 B 5.1	C 1.2 C 1.3 C 7.1 C 7.3 C 7.8 C 7.10 C 7.14 C 8.7	D 2.1 D 3.21 D 5.1 D 8.1	E 1.15			H 4.1 H 4.2	
107	Particulier	A 1.1 A 2.1 A 3.3 A 3.7	B 1.1	C 1.1 C 2.4 C 3.2 C 3.7 C 7.1 C 8.2	D 2.2 D 5.2	E 1.8 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1			
108	Particulier	A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.1 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3	B 1.1 B 4.2	C 1.1 C 2.4 C 3.2 C 3.33 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 4.2 D 5.2 D 5.11 D 6.2 D 8.1	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1 G 4.3 G 4.7 G 5.3	H 2.1	

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
		A 5.1 A 5.5								
109	Particulier			C 3.41 C 4.2 C 7.1 C 7.14	D 6.1 D 6.2					
110	Particulier			C 7.14						
111	Particulier	A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5	B 1.1 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1 C 3.12 C 3.22 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.11 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1 G 5.3	H 2.1	
112	Particulier	A 4.3								
113	Inter- best/Ikea		B 6.3							
114	Particulier		B 2.51 B 2.60	C 3.33						
115	Particulier		B 2.13 B 2.43 B 2.59			E 2.9	F 1.3 F 3.3			
116	Particulier		B 6.5							
117	Particulier	A 4.3	B 1.3	C 3.12 C 3.22 C 3.3 C 3.33 C 3.39						
118	Particulier	A 4.3	B 1.3	C 3.12 C 3.33 C 3.39						
119	Stichting RK Kerk- hof Gro- ningen		B 2.43 B 2.44		D 3.12 D 3.17	E 1.18 E 2.9	F 1.6 F 6.4		H 1.14	
120	MartiniPla- za	A 5.6	B 2.8		D 3.14	E 1.1 E 1.6 E 1.19 E 1.20				

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
121	Particulier	A 4.3	B 1.3	C 3.12 C 3.22 C 3.33 C 3.39						
122	Particulier	A 1.1 A 2.1 A 5.2	B 2.40 B 2.41 B 2.45 B 6.6	C 2.12 C 3.1 C 3.14 C 3.17	D 3.22 D 5.1 D 5.2 D 8.1					
123	Particulier	A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5	B 1.1 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1 C 3.12 C 3.22 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.11 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1 G 5.3	H 2.1	
124	Particulier		B 2.51	C 4.2 C 4.17 C 6.1 C 7.15	D 3.1 D 5.2	E 2.1	F 2.11 F 2.14		H 1.1 H 1.2 H 2.1 H 3.1	I 1.1 I 1.5
125	Particulier	A 1.1 A 2.5 A 3.1 A 3.2 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 4.4 A 5.2	B 2.51 B 4.2	C 2.4 C 3.2 C 3.33 C 4.3 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 4.2 D 5.1 D 5.2 D 5.11 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.4 E 2.6	F 4.1 F 6.1	G 1.3 G 4.1	H 2.1	I 1.2
126	Particulier		B 1.1	C 1.1	D 1.1 D 2.1 D 2.2 D 3.7 D 3.8 D 3.10 D 5.1 D 5.2 D 5.11		F 1.1 F 4.1			
127	Particulier		B 2.23	C 2.4 C 8.4	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.2	E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.5			H 2.1	

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
		A 1.2 A 2.1 A 2.5 A 3.1 A 3.2 A 3.3 A 3.7 A 5.2 A 5.5			D 8.1	E 2.6				
128	Vos Interieur B.V. en Vos Beheer B.V.		B 6.2							
129	Noorderpoort		B 2.64	C 4.22		E 1.6		G 1.2		I 1.4
130	Lefier	A 2.1 A 2.6 A 2.12 A 3.1 A 3.2 A 4.3 A 4.4 A 4.9 A 5.5	B 2.11 B 2.27 B 2.28	C 1.1 C 2.3 C 2.12 C 3.1 C 3.2 C 3.5 C 3.12 C 3.13 C 3.22 C 3.29 C 3.48 C 3.51 C 3.54 C 4.12 C 4.4 C 7.10	D 2.1 D 2.7 D 2.11 D 2.12 D 2.16 D 2.18 D 2.19 D 2.21 D 2.22 D 2.23 D 3.1 D 5.3 D 5.4	E 1.7 E 1.17 E 1.23 E 2.1 E 2.2	F 5.5 F 6.1	G 1.3 G 1.11 G 1.13 G 2.6 G 3.1		
131	Vogelbescherming Nederland		B 5.1		D 3.10		F 1.3 F 2.2 F 2.3 F 2.6 F 2.13 F 3.2 F 3.8			
132	Particulier							G 2.6		
133	Particulier		B 4.1	C 3.30	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.2					
134	Mercure Hotel Martiniplaza	A 5.5	B 6.4	C 4.1	D 3.14	E 1.1 E 2.1				

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
135	Particulier	A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5	B 1.1 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1 C 3.12 C 3.22 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.11 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1 G 5.3	H 2.1	
136	Particulier		B 1.5	C 3.6	D 3.7 D 3.8 D 3.10	E 1.8				
137	Particulier	A 3.1		C 2.4 C 3.1 C 4.2	D 5.2 D 5.5				H 1.5	
138	Particulier	A 1.1 A 4.5		C 3.33						
139	Particulier		B 2.35		D 6.4					
140	Particulier			C 3.43						
141	Particulier	A 1.1 A 4.10	B 7.1	C 2.1 C 4.7 C 7.1 C 7.6 C 7.10	D 5.13 D 6.2	E 2.1	F 3.1 F 3.4	G 2.2	H 1.2 H 1.14	
142	Particulier	A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5	B 1.1 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.2 C 2.4 C 2.8 C 3.1 C 3.12 C 3.22 C 4.3 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.11 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1 G 5.3	H 2.1	
143	Particulier			C 4.1	D 3.8 D 3.9					
144	FC Gro- ningen		B 2.64	C 3.49		E 1.1			H 1.13	

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
145	Gasunie		B 2.3 B 2.7	C 4.5						
146	Arti Ho-medekor	A 1.2	B 1.1 B 2.51	C 1.14 C 3.1 C 4.14						
147	Vereniging Bedrijvenpark Zuidoost		B 4.1	C 3.49 C 4.1 C 4.22		E 1.6		G 1.7	H 1.13 H 2.2	
148	Ikea			C 4.22		E 1.5				
149	Particulier	A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5	B 1.1 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1 C 3.12 C 3.22 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.11 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1 G 5.3	H 2.1	
150	Particulier		B 1.5		D 3.8 D 3.9 D 3.10		F 2.8			
151	Particulier	A 1.1	B 4.1	C 3.1 C 3.2		E 1.4		G 1.1		
152	Ordina		B 2.61	C 3.5 C 4.1 C 4.20					H 2.2	
153	Particulier		B 2.23							
154	Particulier			C 3.2 C 3.33	D 3.1 D 5.2 D 7.1					
155	Vereniging van Eigenaars Julianaflat Groningen	A 5.55	B 2.18		D 2.4 D 5.2 D 7.1					
156	Particulier	A 4.9	B 2.11	C 3.2 C 4.4	D 3.1 D 5.11			G 1.1	H 1.1 H 2.2	
157	Particulier		B 1.5 B 1.7		D 3.2 D 3.3 D 3.6 D 3.7 D 3.10					

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
158	Particulier		B 2.13	C 3.2 C 3.7	D 3.1 D 5.2	E 2.1				
159	Suiker Unie Productie-locatie Vierverlaten	A 2.14								
160	Particulier	A 5.2		C 3.18	D 2.2 D 3.1 D 5.2	E 1.1				
161	Particulier	A 3.6	B 2.39 B 2.45 B 7.4	C 3.14 C 4.9	D 3.1 D 5.2	E 1.1 E 2.1				
162	Particulier	A 2.18 A 4.13		C 4.18 C 7.14	D 3.12 D 8.1	E 1.8 E 2.1 E 2.3			H 1.5 H 1.14	I 1.3 I 1.4 I 1.9
163	Particulier	A 4.3		C 3.37	D 2.14					
164	Particulier		B 1.6							
165	IVN				D 3.10					
166	Particulier	A 1.4 A 1.5								
167	Particulier	A 5.1	B 2.38	C 3.38		E 1.8				
168	Particulier	A 1.1		C 3.44 C 3.45					H 1.1 H 1.2	
169	Particulier	A 1.1 A 2.15 A 5.2 A 5.5	B 4.2	C 2.1 C 3.30 C 7.14	D 2.10 D 6.2	E 1.3 E 2.4	F 2.13 F 3.9 F 6.1	G 1.3	H 2.1	
170	Particulier	A 1.1		C 3.2 C 3.12 C 3.20			F 4.2		H 3.3	
171	VNO-NCW Noord	A 5.2	B 1.4 B 3.1 B 4.1	C 2.13 C 4.1 C 4.22 C 4.20 C 4.6 C 3.42 C 3.12 C 3.14 C 4.22 C 7.14 C 4.1		E 1.3 E 1.22		G 1.2		
172	Particulier		B 1.5 B 7.1		D 3.10 D 3.2 D 3.8 D 1.3	E 1.8		G 1.10	H 1.12	
173	A.G.S.R. Gyas		B 2.9	C 7.7		E 1.3 E 2.11 E 2.12 E 2.13			H 1.14	

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
174	Particulier	A 1.1		C 1.1 C 7.1		E 1.3	F 3.8 F 1.5		H 1.1 H 2.1	
175	Aprisco Retail Parks B.V.	A 1.1 A 1.2	B 2.65	C 4.22	D 3.18 D 5.2	E 1.1 E 2.4	F 1.8 F 5.10	G 1.7 G 4.6		
176	Stichting Vrienden van de Stad Groningen	A 4.3	B 1.1 B 2.25 B 2.19	C 5.3 C 3.47 C 2.4						
177	Arra Management	A 3.5 A 5.6	B 6.1	C 4.20 C 4.20 C 4.22	D 3.13 D 6.2	E 2.2 E 1.3 E 2.10		G 1.9	H 2.2 H 2.1	
178	UMCG			C 4.22 C 4.4		E 1.1 E 1.5				
179	Longfonds				D 4.2 D 5.11 D 8.1 D 5.2 D 7.1 D 6.1 D 7.1 D 8.3					
180	Stichting Wijkraad Grunobuurt	A 1.1	B 6.5	C 3.2 C 3.7 C 3.12 C 3.14 C 4.12	D 5.2 D 3.1 D 3.19 D 6.1	E 1.8 E 2.1		G 2.4		
181	Particulier	A 4.3	B 1.3	C 3.12 C 3.39 C 3.33						
182	Golfslag Advies & Projecten Historisch Water Groningen						F 5.7 F 5.1 F 5.6 F 5.2 F 5.9			
183	Particulier	A 1.2	B 2.51	C 3.2 C 3.33 C 3.5 C 3.1 C 3.21 C 4.4	D 5.5 D 5.3 D 2.7	E 1.1 E 1.8 E 1.4 E 1.14		G 1.3		
184	Particulier	A 4.3 A 1.2		C 3.1 C 3.2 C 3.5 C 3.25 C 3.23	D 5.5 D 5.3 D 2.7	E 1.4				

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
185	Particulier	A 4.3 A 1.2		C 3.1 C 3.2 C 3.5 C 3.2 C 3.25 C 3.23	D 5.5 D 5.3 D 2.7	E 1.4				
186	Particulier	A 4.3 A 1.2 A 5.2		C 3.1 C 3.2 C 3.5 C 3.2 C 3.25 C 3.23	D 5.5 D 5.3 D 2.7	E 1.4				
187	Particulier	A 4.3 A 1.2 A 3.1	B 2.51	C 3.1 C 3.2 C 3.5 C 3.2 C 3.25 C 3.23 C 3.14 C 3.19	D 5.5 D 5.3 D 2.7 D 5.5	E 1.4			H 1.5	
188	Particulier	A 4.3 A 1.2 A 5.2		C 3.1 C 3.2 C 3.5 C 3.2 C 3.25 C 3.23	D 5.5 D 5.3 D 2.7	E 1.4				
189	Particulier		B 4.1	C 7.14	D 6.2 D 5.11 D 4.1					
190	Particulier	A 4.3 A 1.2		C 3.1 C 3.2 C 3.5 C 3.25 C 3.23	D 5.5 D 5.3 D 2.7	E 1.4				
191	Particulier	A 4.3 A 1.2		C 3.1 C 3.2 C 3.5 C 3.25 C 3.23	D 5.5 D 5.3 D 2.7	E 1.4				
192	Particulier	A 4.3 A 1.2 A 3.2 A 5.5 A 5.2		C 3.1 C 3.2 C 3.5 C 3.25 C 3.23	D 5.5 D 5.3 D 2.7	E 1.4				
193	Particulier	A 4.3 A 1.2		C 3.1 C 3.2 C 3.5 C 3.25 C 3.23	D 2.7 D 5.5 D 5.3	E 1.4				

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
194	Particulier	A 1.2 A 4.3		C 3.1 C 3.2 C 3.5 C 3.23 C 3.25	D 2.7 D 5.3 D 5.5	E 1.4				
195	Particulier	A 1.2 A 4.3		C 3.1 C 3.2 C 3.5 C 3.2 C 3.23 C 3.25	D 2.7 D 5.3 D 5.5	E 1.4				
196	Burgerini- tatief Zuidelijke ringweg	A 1.1 A 1.4 A 1.5	B 2.11 B 2.49	C 2.1 C 2.12 C 3.33 C 3.5 C 4.18 C 5.2 C 7.1 C 7.10	D 3.4 D 8.2		F 2.4	G 4.1		
197	Milieude- fensie	A 2.1 A 3.2 A 5.8	B 5.1 B 2.12	C 1.8 C 3.1 C 3.53 C 7.14 C 7.10	D 3.10 D 5.11 D 5.12 D 6.2		F 2.15 F 3.6			
198	EVO en TLN		B 3.1 B 2.5 B 3.2 B 3.3	C 2.12 C 4.1 C 4.22		E 1.4			H 2.2	
199	Particulier			C 1.12 C 2.12 C 4.3	D 3.1 D 6.1			G 1.1	H 1.6	
200	Particulier			C 7.14						
201	Particulier		B 2.2 B 2.4						H 1.14	
202	Particulier	A 2.5 A 4.3 A 5.2		C 1.1 C 1.10 C 1.13 C 2.4 C 3.21 C 3.22 C 4.13 C 7.1 C 8.2	D 2.2 D 3.3 D 6.1	E 2.4	F 4.3	G 1.1	H 1.3 H 1.14 H 3.2	
203	Particulier	A 5.5		C 2.3	D 5.2			G 1.3	H 1.2	
204	Particulier		B 2.46 B 2.47		D 3.13 D 5.2 D 6.2		F 8.1		H 1.4	
205	Provincie Groningen	A 4.14	B 2.4 B 4.1	C 4.1 C 4.22					H 2.4 H 2.8	

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
206	Particulier	A 2.1 A 5.1 A 2.5 A 3.1 A 3.2 A 5.1 A 5.2	B 6.7		D 3.27 D 2.13 D 6.1	E 2.3 E 2.4				
207	Wolde- ringh Optiek	A 5.1	B 2.51	C 1.18 C 3.28		E 1.1	F 1.1 F 3.5 F 7.1			
208	De Hoge Dennen Holding B.V.	A 4.3 A 4.6								
209	Gemeente Groningen		B 1.3 B 2.11 B 2.12 B 2.23 B 2.25 B 2.39 B 2.48 B 4.3	C 7.14	D 3.8 D 3.10 D 3.26		F 1.1 F 2.2 F 3.2 F 3.4		H 1.14	
210	Gemeente Haren			C 4.23 C 6.1		E 1.11 E 2.1			H 1.21 H 2.4	
211	Particulier	A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.1 A 3.2 A 3.3 A 3.7 A 4.11	B 1.1	C 1.1 C 2.4 C 3.2 C 3.22 C 3.1 C 7.1	D 3.1 D 4.2 D 5.2 D 6.2	E 1.3 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.3 G 4.1	H 2.1	I 1.2
212	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.1 A 3.2 A 3.3 A 5.2	B 2.51	C 2.4 C 3.2 C 3.33 C 3.35 C 3.52	D 2.2 D 5.2	E 1.8 E 1.9		G 1.3	H 1.11 H 2.1	I 1.2
213	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 2.1 A 2.3	B 1.1 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.11	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1	H 2.1	

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
		A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5		C 3.12 C 3.22 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 6.2	E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6				
214	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5	B 1.1 B 4.2 B 4.7 B 2.51	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1 C 3.12 C 3.22 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.11 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.1 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1	H 2.1	
215	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5	B 1.1 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1 C 3.12 C 3.22 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.11 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1	H 2.1	
216	Particulier	A 3.1		C 2.4 C 3.1 C 3.19 C 4.12	D 2.7 D 4.1 D 5.5				H 1.5	
217	Particulier				D 3.7 D 3.10					
218	Particulier	A 2.2 A 4.10	B 1.1	C 3.1 C 3.2 C 4.23				G 1.3		
219	Particulier	A 5.2			D 1.5 D 3.1 D 5.1 D 5.2 D 5.9 D 8.1					
220	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 2.1 A 2.3	B 1.1 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.11	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1	H 2.1	

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
		A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5		C 3.12 C 3.22 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 6.2	E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6				
221	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5	B 1.1 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1 C 3.12 C 3.22 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.11 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1	H 2.1	
222	Particulier	A 5.2 A 5.5	B 2.59		D 3.12 D 6.2 D 7.1	E 2.1 E 2.6			H 1.9	
223	Particulier	A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 2.6 A 3.1 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5	B 1.1 B 4.2	C 1.1 C 2.4 C 3.2 C 3.20 C 3.22 C 3.36 C 3.38	D 2.1 D 2.2 D 4.2 D 5.1 D 5.2 D 5.11 D 6.2	E 1.1 E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.3 G 4.1 G 5.3	H 2.1	I 1.2 I 1.7
224	Particulier	A 1.1 A 3.3 A 3.7	B 1.1 B 4.2	C 2.4 C 3.2 C 3.20	D 4.2 D 5.2 D 6.2	E 1.3 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.3 G 4.1		
225	Particulier				D 2.20					
226	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 2.1 A 2.3	B 1.1 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.11	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1	H 2.1	

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
		A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5		C 3.12 C 3.22 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 6.2	E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6				
227	Particulier	A 1.1 A 2.1	B 4.4	C 3.1 C 3.2			F 3.7			
228	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.10	B 4.2	C 1.1 C 2.4 C 3.2 C 3.19 C 4.3 C 4.7 C 7.1	D 2.1 D 2.2 D 4.2 D 5.1 D 5.2 D 5.11 D 6.2	E 1.1 E 1.7 E 1.8 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.3 G 4.1	H 2.1 H 2.1	
229	Particulier	A 2.3		C 2.5 C 4.9 C 4.11 C 7.9 C 7.11 C 7.12				G 2.2	H 1.2 H 2.1 H 2.3 H 3.2	
230	Particulier	A 1.1 A 2.3	B 2.32 B 4.7	C 1.1 C 1.15 C 3.20 C 3.22 C 3.23 C 4.13	D 2.7 D 3.20 D 5.5 D 5.6 D 8.1	E 1.1	F 4.4	G 1.1	H 2.6	
231	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5	B 1.1 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1 C 3.12 C 3.22 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.11 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1	H 2.1	
232	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4	B 1.1 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1 C 3.12 C 3.22 C 4.7 C 7.1	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.11 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1	H 2.1	

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
		A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5		C 8.2						
233	Particulier	A 3.7		C 3.1 C 3.2						
234	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5	B 1.1 B 2.51 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1 C 3.12 C 3.22 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.11 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1	H 2.1	
235	Particulier	A 3.1		C 3.2 C 4.2		E 1.1 E 1.7 E 1.8 E 2.5			H 1.2 H 1.3 H 2.1	
236	Patrimonium (en bewoners)	A 1.2 A 4.8 A 5.1	B 1.3 B 2.23 B 2.40 B 5.1	C 3.11 C 3.14 C 3.15 C 3.16 C 3.20 C 4.7 C 7.10	D 2.1 D 2.6 D 2.7 D 2.13 D 3.21 D 3.23 D 5.2 D 5.5 D 5.15 D 6.1 D 6.4 D 7.1 D 8.1	E 2.1 E 2.2 E 2.6	F 4.7	G 1.12	H 1.8 H 2.7	
237	Stichting Leefomgeving ZRG	A 1.2 A 2.10 A 2.16 A 2.17 A 3.1 A 4.2 A 4.3 A 5.3	B 1.1 B 1.4 B 1.11 B 1.7 B 1.12 B 2.56 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 1.8 C 2.10 C 2.11 C 3.1 C 3.2 C 3.3 C 3.5 C 3.33 C 4.3 C 4.4 C 5.1 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.4 D 2.7 D 2.15 D 2.22 D 3.1 D 5.1 D 5.10 D 5.11 D 5.2 D 8.1	E 1.1 E 1.3 E 1.4 E 2.2 E 2.3 E 2.6	F 2.1 F 2.4 F 6.1 F 8.1	G 1.1 G 1.3 G 1.13 G 3.1 G 3.2 G 4.1	H 2.1	

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
238	Particulier	A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 2.11 A 2.15 A 3.1 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5	B 2.54 B 2.57 B 4.2	C 1.1 C 2.4 C 3.2 C 3.30 C 3.31 C 4.3 C 4.7 C 5.1 C 7.1 C 7.6	D 3.1 D 5.2	E 1.1 E 2.2 E 2.3 E 2.4	F 1.1 F 2.9 F 4.1 F 4.6	G 1.3 G 5.3	H 2.1	
239	Particulier	A 1.1 A 1.5 A 2.1 A 3.7 A 4.3		C 3.2 C 4.3 C 4.7	D 3.1 D 2.1 D 2.2 D 4.2 D 5.1 D 5.11 D 6.2	E 1.1 E 1.3 E 1.7 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 4.1	G 1.1 G 1.3		I 1.2 I 1.5
240	Particulier	A 1.2 A 2.3 A 2.5 A 5.1 A 3.1 A 3.2 A 3.3 A 3.7 A 4.10 A 5.1 A 5.2 A 5.5	B 2.20 B 4.2 B 5.1 B 7.5	C 1.1 C 2.4 C 3.1 C 3.2 C 3.14 C 4.7 C 4.9 C 6.1 C 7.1 C 7.10 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 2.5 D 5.1 D 5.2 D 5.11 D 5.14 D 8.1	E 1.3 E 1.4 E 1.8 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1 F 4.7 F 4.8 F 6.1 F 6.3	G 2.1 G 3.1 G 4.1	H 1.1 H 2.1 H 1.3	
241	Particulier	A 1.3	B 2.11 B 2.16 B 2.21 B 2.53	C 2.13 C 3.22 C 4.22 C 7.6 C 7. 14					H 1.14	

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
242	Particulier	A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 3.1 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1	B 1.1 B 2.51 B 2.58	C 1.16 C 1.19 C 2.4 C 3.1 C 3.2 C 3.3 C 3.49 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 4.2 D 5.1 D 5.2 D 6.2 D 7.1	E 1.1 E 1.3 E 1.7 E 1.9 E 2.2 E 2.4	F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 2.5	H 2.1	I 1.2 I 1.7 I 1.11
243	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 2.19 A 3.2 A 4.1	B 2.57	C 3.2 C 3.30 C 3.31	D 2.2 D 5.2 D 6.2 D 7.1	E 2.2 E 2.4	F 2.4	G 1.3	H 1.1 H 1.2 H 2.1	
244	Particulier	A 2.3 A 2.21 A 3.1 A 5.1 A 5.2 A 5.5	B 1.2 B 1.3 B 1.11 B 7.3	C 1.4 C 3.30 C 3.32 C 3.54 C 7.14	D 2.11 D 3.24 D 4.2 D 4.4 D 5.11 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 2.1 E 2.2 E 2.4 E 2.6	F 1.3 F 1.4 F 3.4 F 6.1		H 1.2 H 1.9	
245	Buurt- commissie Buitenhof / Vereni- ging Wijk- opbouw Hoogkerk	A 5.8	B 1.5 B 1.7 B 1.8	C 1.1 C 2.4 C 3.6 C 3.8	D 1.6 D 2.8 D 2.16 D 2.17 D 3.1 D 3.8 D 3.9 D 3.26 D 3.39 D 3.10 D 3.14	E 1.7 E 1.8 E 1.16	F 2.12 F 4.1 F 6.2	G 1.2		
246	Particulier	A 1.1	B 2.13	C 3.19 C 4.11	D 2.4					
247	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5	B 1.1 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1 C 3.12 C 3.22 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.11 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1	H 2.1	

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
248	Particulier		B 2.51	C 1.17 C 3.33			F 3.1			
249	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5	B 1.1 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1 C 3.12 C 3.22 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.11 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1 F 4.5	G 1.1 G 1.3 G 4.1	H 2.1	
250	Particulier	A 1.4 A 2.1 A 2.7 A 2.8 A 3.1 A 3.7		C 1.5 C 1.7 C 2.4 C 3.5 C 3.26 C 6.2 C 7.1	D 1.2 D 8.5			G 1.5 G 2.3 G 4.2 G 4.3 G 4.4 G 4.5 G 4.8		
251	Particulier	A 5.8	B 1.5 B 1.7 B 1.8	C 1.1 C 2.4 C 3.6 C 3.8	D 1.6 D 2.8 D 2.16 D 2.17 D 3.1 D 3.8 D 3.9 D 3.26 D 3.39 D 3.10 D 3.14	E 1.7 E 1.8 E 1.16	F 2.12 F 4.1 F 6.2	G 1.2		
252	Particulier	A 1.1 A 2.1		C 2.12 C 4.7	D 3.1 D 5.2		F 1.3	G 1.1		
253	Particulier	A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.1 A 3.2 A 3.7 A 5.1 A 5.5		C 2.4 C 2.12 C 3.9 C 8.1	D 2.1 D 2.2 D 4.2 D 5.1 D 5.11 D 5.2 D 6.2 D 8.1 D 8.4	E 1.1 E 2.2 E 2.3 E 2.4		G 1.1 G 1.3	H 2.1	
254	Particulier	A 2.22 A 5.5	B 5.1	C 7.14			F 3.7	G 1.4	H 1.14	
255	Particulier		B 2.11 B 5.1		D 1.6 D 3.2 D 3.12			G 3.3		

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
256	Particulier	A 5.1 A 5.2 A 5.5		C 4.19	D 5.11 D 6.2	E 1.1 E 1.3 E 1.7 E 1.21 E 2.1 E 2.2 E 2.4 E 2.6 E 2.14		G 4.1		
257	Particulier	A 1.1 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 4.3 A 5.1	B 4.2	C 1.11 C 2.4 C 3.2 C 3.35 C 4.3	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3	F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1	H 1.5 H 2.1	I 1.2
258	Particulier	A 1.2 A 2.3 A 2.5 A 3.1 A 3. A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1	B 2.25 B 2.37 B 2.51 B 2.52	C 1.1 C 2.4 C 3.2 C 3.22 C 3.25 C 3.38 C 4.22	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.2 D 5.11 D 8.1	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6		G 1.1 G 1.3		
259	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5	B 1.1 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1 C 3.12 C 3.22 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.11 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1	H 2.1	
260	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5	B 1.1 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1 C 3.12 C 3.22 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.11 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1	H 2.1	
261	Particulier			C 7.18						
262	Particulier	A 5.5		C 7.14				G 2.8		

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
263	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5	B 1.1 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1 C 3.12 C 3.22 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.11 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1	H 2.1	
264	Particulier					E 2.6				
265	Particulier		B 2.25 B 2.38	C 2.6 C 2.14 C 7.14		E 1.1				
266	Particulier		B 2.42	C 7.6 C 7.14	D 3.21			G 2.6		
267	Particulier			C 7.14						
268	Particulier			C 7.14 C 3.33						
269	Particulier							G 1.11 G 2.3		
270	Particulier				D 3.20				H 1.13	
271	Particulier	A 2.5 A 3.1 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5	B 1.1 B 4.2	C 1.1 C 2.4 C 3.2 C 3.22 C 3.33 C 3.35 C 4.3 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 3.1 D 4.2 D 5.1 D 5.11 D 5.2 D 6.2 D 8.1	E 1.1 E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1 G 5.3	H 2.1	I 1.2
272	Particulier	A 1.1		C 3.1				G 2.2		

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
273	Particulier	A 5.2			D 2.4 D 6.1 D 3.20					
274	Particulier				D 2.10 D 3.1 D 3.28 D 5.2					
275	Particulier		B 2.51	C 3.33						I 1.2
276	Particulier					E 1.1				
277	Particulier	A 5.2 A 5.5			D 3.1 D 5.2	E 2.1		G 1.1		
278	Vereniging van Eigenaren Vondellaan	A 1.1		C 3.12	D 2.4 D 3.20 D 5.2 D 6.1					
279	Fietsersbond			C 7.1 C 7.2 C 7.4 C 7.5 C 7.10 C 7.13 C 7.14 C 7.17				G 2.4		
280	Wielinga voor Vakwerk v.o.f.			C 3.52 C 4.16						
281	Particulier	A 2.13								
282	Particulier		B 2.51	C 3.12 C 7.1					H 2.2	
283	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5	B 1.1 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1 C 3.12 C 3.22 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.11 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1	H 2.1	
284	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7	B 1.1 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1 C 3.12 C 3.22 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.11 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1	H 2.1	

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
		A 4.3 A 5.1 A 5.5								
285	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5	B 1.1 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1 C 3.12 C 3.22 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.11 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1	H 2.1	
286	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5	B 1.1 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1 C 3.12 C 3.22 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.11 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1	H 2.1	
287	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5	B 1.1 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1 C 3.12 C 3.22 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 5.1 D 5.11 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1	H 2.1	
288	Particulier	A 1.1 A 2.1 A 3.4 A 4.3 A 5.1		C 1.1 C 2.4 C 3.2 C 3.33	D 3.1 D 4.2 D 5.2	E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6		G 1.1 G 1.3		I 1.2
289	Particulier	A 5.2			D 3.1 D 5.2					

Ziens wijze	Indiener	A	B	C	D	E	F	G	H	I
290	Particulier	A 1.1 A 1.2 A 2.1 A 2.3 A 2.5 A 3.2 A 3.3 A 3.4 A 3.7 A 4.3 A 5.1 A 5.5	B 1.1 B 4.2 B 4.7	C 1.1 C 2.4 C 2.8 C 3.1 C 3.12 C 3.22 C 4.7 C 7.1 C 8.2	D 2.1 D 2.2 D 3.1 D 5.1 D 5.2 D 5.11 D 6.2	E 1.3 E 1.7 E 1.8 E 1.9 E 2.2 E 2.3 E 2.4 E 2.6	F 1.1 F 4.1	G 1.1 G 1.3 G 4.1	H 2.1	
291	Particulier	A 5.2	B 2.6	C 3.33	D 3.1					

Bijlage 2 Verklarende woordenlijst

Aansluiting	Plaats waar een auto(snel)weg aansluit op het onderliggend wegennet.
Akoestisch onderzoek	Onderzoek/berekening van de geluidsbelasting in de omgeving van het plan ten gevolge van de aangevraagde activiteiten.
Autonome ontwikkeling / situatie	Ontwikkeling die plaatsvindt of situatie die zal ontstaan als het project niet wordt uitgevoerd.
Barrièrewerking	Belemmerende werking van wegen en andere infrastructuurle voorzieningen voor dieren of mensen om zich van de ene naar de andere plaats te begeven.
Bevoegd gezag	De instantie die bevoegd is tot het nemen van een besluit in het kader van de Tracéwet en de Wet Milieubeheer.
Binnenwaardeonderzoek	Berekening van het geluidsniveau binnen een woning. Hierbij wordt gekeken naar het verkeerslawaaï op de gevel van de woning en de mate waarin de gevel geïsoleerd is.
Black-spots	Locaties waar regelmatig ongevallen plaatsvinden, een black-spot is gedefinieerd als zes of meer <i>slachtoffer</i> ongevallen in de periode 2008-2010.
Botrotonde	Een botrotonde is een langgerekte rotonde. Uiterlijk lijkt hij op twee ¾-rotondes die met elkaar verbonden zijn.
Compenserende maatregel	Maatregelen waarbij in ruil voor het aanbrengen van schade aan natuur, landbouw, recreatie of bosbouw op de ene plaats, (mogelijkheden voor) vervangende waarden elders worden gecreëerd.
Db	Decibel, eenheid waarin geluidsterkte wordt uitgedrukt.
Dwarsprofiel	(denkbeeldige) Doorsnijding van een terrein of constructie met een verticaal vlak aangebracht loodrecht op de as ervan.
Ecologische Hoofdstructuur	Samenhangend stelsel van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingszones dat prioriteit krijgt in het natuur- en landschapsbeleid van de overheid.
Filezwaarte	Om de files van verschillende lengte en duur vergelijkbaar te maken, is het begrip filezwaarte geïntroduceerd. De filezwaarte is het totale aantal uren extra reistijd vergeleken met de situatie zonder file. De filezwaarte wordt uitgedrukt in voertuigverliesuren.

Fijn stof	Fijn stof bestaat uit allerlei verschillende ultrakleine stofdeeltjes, die verschillen in grootte en chemische samenstelling.
Fly-under	Een fly-under is een kunstwerk voor verkeer met als doel het conflictvrij maken van twee of meer rijrichtingen. Het doel is de doorstroming te bevorderen. Een fly-under wordt meestal toegepast bij een knooppunt of aansluiting.
Geluidproductieplafonds	De maximaal toegestane waarde van de geluidproductie op een referentiepunt
Geluidsbelasting	Het geluidsniveau bij een woning of een andere geluidsgevoelige bestemming. Dit is een wettelijk begrip.
Geluidsgevoelige bestemming	Gebouw of terrein dat volgens de Wet geluidhinder bescherming verdient tegen een te hoog geluidsniveau. Het gaat om onder andere woningen, scholen, ziekenhuizen en woonwagendplaatsen.
Gevoeligheidsanalyse	Analyse van de mate waarin de uitkomsten van een analyse beïnvloed worden door verandering in hetzij de gebruikte feitelijke gegevens hetzij de vooronderstellingen waarvan bij het gebruik van die gegevens is uitgegaan.
Grenswaarde	Kwaliteitsniveau van water, bodem, lucht of geluid dat minimaal moet worden bereikt of gehandhaafd.
Hoofdwegennet (HWN)	Stelsel van A-wegen dat de hoofdstructuur van het Nederlandse wegennet vormt. Deze wegen worden beheerd door Rijkswaterstaat.
Houtopstand	Staande bomen. Het kan gaan om één of meerdere bomen, fruitbomen, hakhout, houtwallen en houtsingels, beplanting van bosplantsoen, maar ook om een begroeiing van hagen, heesters en struiken.
Infrastructuur	Het geheel aan wegen, spoorwegen, vliegvelden, vaarwegen enzovoorts waarlangs iets of iemand verplaatst kan worden.
Kunstwerk	Een viaduct of brug die deel uitmaakt van de infrastructuur.
Langzaam verkeer	Fietsers en wandelaars.
Milieueffectrapport (MER)	Verslag van de wettelijk verplichte onderzoeken naar de milieugevolgen van een besluit.
Mitigerende maatregel	Maatregel die de nadelige gevolgen van de voorgenomen activiteit voor het milieu voorkomt of beperkt.
Monumentale boom	Is de boom 50 jaar of ouder en is deze nog vitaal met een toekomstverwachting van minimaal 10 tot 15 jaar en heeft de boom nog zijn karakteristieke vorm (moet er uitzien zoals door natuurlijke groeien en snoeiwijze is ontstaan).

Natura 2000	Europees netwerk van beschermde natuurgebieden.
NO ₂	Stikstofdioxide. Zie aldaar.
Onderliggend wegennet (OWN)	Alle wegen in Nederland die niet tot het hoofdwegennet behoren. Deze wegen zijn in beheer bij andere wegbeheerders dan Rijkswaterstaat.
Ontwerp-tracébesluit (OTB)	Voorstel voor het Tracébesluit.
PM	Fijnstof. Zie aldaar.
Potentieel monumentale boom	Een potentieel monumentale boom dient aan dezelfde voorwaarden te voldoen als een monumentale boom echter heeft een leeftijd tussen 35 en 50 jaar.
Referentiesituatie	De situatie waarin de weg blijft zoals hij is en er niets extra's mee gebeurt en alleen het huidige beleid zou worden uitgevoerd.
Rode lijst soorten	Lijst van dier- en plantensoorten die zeldzaam zijn of (dramatisch) achteruitgaan in hun voorkomen.
Rijbaan	Aaneengesloten deel van de verkeersbaan, dat bestemd is voor rijdend verkeer. De begrenzing ervan is een kantstreep of een overgang van verharding naar onverhard.
Rijstrook	Begrensd gedeelte van de rijbaan dat breed genoeg is voor het berijden daarvan door autoverkeer. Een rijbaan kan meerdere rijstroken bevatten.
Risicocijfer	Het aantal slachtoffers per miljoen voertuigkilometers (verkeersprestatie: weglengte × intensiteit). Het risicocijfer wordt per drie jaar berekend.
Robuustheid	Het vermogen van een netwerk om verstoringen op te kunnen vangen; denk hierbij aan de beschikbaarheid van alternatieve routes voor het geval zich calamiteiten op het wegennet voordoen.
Sociale veiligheid	De mate waarin men zich vrij van dreiging en/of confrontatie met/zonder geweld in een bepaalde omgeving kan bewegen.
Stikstofdioxide	Een verbinding van stikstof en zuurstof (NO ₂). Stikstofdioxide ontstaat onder andere door uitstoot van elektriciteitscentrales, zware industrie en wegtransport.
Stil asfalt	Wegdektype dat het geluid van het verkeer gedeeltelijk absorbeert.
SWUNG	Deel van de Wet milieubeheer. De afkorting staat voor 'Samen Werken aan de Uitvoering van Nieuw Geluidbeleid'. In vergelijking met de 'oude' wetgeving beschermt SWUNG inwoners ook tegen de geleidelijke toenames van verkeersgeluid.
Toetswaarde	Grenswaarde, bijvoorbeeld van geluid.

Tracébesluit (TB)	Besluit van de minister van Infrastructuur en Milieu
Tracéwet	De wet die bepaalt hoe besluiten over uitbreiding of aanpassing van hoofdwegen gemaakt moeten worden. Het beschrijft de procedure die nodig is om te komen tot een besluit.
Verkeersintensiteit	De hoeveelheid verkeer op een snelweg. Deze wordt vaak berekend met verkeersmodellen die voor een toekomstjaar een inschatting van de hoeveelheid verkeer kunnen geven.
Verkeersmanagement-systeem	Geautomatiseerde real-time maatregelen om de verkeersafwikkeling te reguleren
Voertuigverliesuren	Het aantal uren extra reistijd vergeleken met de situatie zonder vertragingen.
Waterberging	Het (tijdelijk) bergen, opslaan van overtollig water.
Watertoets	Methode om vast te stellen welke gevolgen ingrepen hebben op de waterhuishouding
Weefvak	Een weefvak is een combinatie van een uitvoegstrook en invoegstrook waardoor zowel bestuurders kunnen invoegen op de doorgaande hoofdrijbaan als uitvoegen vanaf diezelfde rijbaan.