Gemeente Groningen

Onderwerp Wijziging Ontwerp tracébesluit Zuidelijke Ringweg Groningen

Steller Jeroen Engels

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 83 31 Bijlage(n) 2 Ons kenmerk 6184676

Datum 29 MAART 2017 Uw brief van Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Op 14 maart 2017 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het Wijziging Ontwerp tracébesluit (WOTB) voor de Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 (Aanpak Ring Zuid) vastgesteld. Met dit WOTB worden twee van de drie optimalisaties in Aanpak Ring Zuid planologisch geregeld, namelijk de volledige aansluiting van de Europaweg op de zuidelijke ringweg en de maatregelen voor extra ruimtelijke kwaliteit bij het Julianaplein. Op 29 maart 2017 worden het WOTB en de bijbehorende milieueffectonderzoeken gepubliceerd. Daarna gaat de zienswijzenperiode van zes weken van start. Om de derde optimalisatie – de Esperanto fiets- en voetgangerstunnel - planologisch te regelen is alleen een omgevingsvergunning nodig, en dus geen herziening van het tracébesluit. Combinatie Herepoort heeft deze vergunning inmiddels aangevraagd. In deze brief lichten wij u de gang van zaken rond het WOTB toe.

Drie optimalisaties
In 2011 hebben het Rijk, de provincie en de gemeente drie optimalisaties geformuleerd voor Aanpak Ring Zuid, waarvoor nog geen budget beschikbaar was. In 2012 is hierover met de minister afgesproken dat voor de realisatie van deze optimalisaties eventuele aanbestedingsvoordelen kunnen worden aangewend. De optimalisaties zijn niet opgenomen in het tracébesluit 2014, omdat zij geen deel uitmaken van de basisscope en het op dat moment nog niet voldoende zeker was of ze na de aanbesteding in het beschikbare budget zouden passen.

In 2014 hebben de drie partijen de ambitie uitgesproken om alle drie optimalisaties uit te voeren. De aanbesteding is hier vervolgens ook op ingericht. Dit heeft tot gevolg gehad dat de drie optimalisaties deel uitmaken van de aanbieding van Combinatie Herepoort en binnen budget gerealiseerd kunnen worden. Dit is echter nog wel onder twee voorbehouden: enerzijds de waarborging van de planologische inpassing en anderzijds dat zich geen onevenredig grote tegenvallers voordoen tot het herijkingsmoment.

Verbreden middenberm voor parkway profiel
In het voorliggende WOTB is naast de twee optimalisaties nog één kleine wijziging opgenomen, die ten goede komt aan de ruimtelijke kwaliteit. Het betreft het verbreden van de middenberm ten oosten van het Europaplein over een lengte van 700 meter. Bij de uitwerking van het ontwerp bleek dat ook in dit deel van het tracé alsnog een groene inpassing overeenkomstig het zogenaamde parkway-profiel mogelijk was (weg met bomen langs de kant en een brede groene middenberm).
Nu het tracébesluit toch moet worden gewijzigd ten behoeve van de optimalisatie hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt om ook deze kans hierin mee te nemen.

Onderzoek naar milieueffecten
De wijzigingen als gevolg het WOTB kunnen leiden tot andere milieueffecten dan in de Milieueffectrapportage (MER) van het oorspronkelijke tracébesluit van 2014 zijn beschreven. Per milieuaspect is daarom een verschilanalyse uitgevoerd. Hierin is onderzocht of de veranderingen leiden tot andere conclusies dan in de MER van 2014. De verschillen zijn gerapporteerd in het verificatierapport milieuaspecten. De onderzoeken Verkeer, Verkeersveiligheid, Lucht en Externe Veiligheid zijn opnieuw uitgevoerd en worden als bijlage bij het WOTB gepubliceerd. De MER-onderwerpen Geluid, Natuur, Water, Bodem, Archeologie, Cultuurhistorie en Ruimtelijke kwaliteit zijn voor de gewijzigde gedeelten geactualiseerd en gerapporteerd in het verificatierapport.

Verkeersonderzoek
Voor het WOTB zijn nieuwe verkeersberekeningen gemaakt vanwege de wijziging bij de Europaweg, waarbij van een halve een hele aansluiting is gemaakt. Voor dit verkeersonderzoek is het Nederlands Regionaal Model (NRM) 2014 als verkeersmodel gehanteerd samen met het herijkte GroningenPlusmodel van 2014. Er is bewust voor gekozen om niet het meest recente NRM 2016 te hanteren, om consistent te blijven met het tracébesluit 2014, waarin ook NRM 2014 is gehanteerd.
Overigens zijn voor de trajecten die in het kader van het WOTB zijn onderzocht de verkeerscijfers uit het NRM 2014 hoger zijn dan de cijfers uit het NRM 2016. Dit betekent dat bij het verkeersonderzoek voor het WOTB een worstcase scenario is gehanteerd.

Resultaten milieueffectonderzoek
Voor de optimalisatie volledige aansluiting Europaweg komt uit de onderzoeken naar voren dat de bereikbaarheid erop vooruit gaat. Voor wat betreft geluid zijn er met gebruik van dubbellaags ZOAB-fijn geen effecten. Bij het afwegen van maatregelen wordt gestreefd naar een 'stand still' ten opzichte van het tracébesluit 2014, zodat de geluidniveaus als gevolg van voorliggend ontwerptracébesluit niet worden overschreden. Verder is er een positief effect op de verkeersveiligheid door de volledige aansluiting op de Europaweg, omdat de routebepaling voor weggebruikers makkelijker wordt en daarmee zoekgedrag wordt voorkomen.

De voorgenomen wijzigingen rond de Europaweg leiden zonder maatregelen mogelijk tot een extra effect op de vliegroute van de gewone dwergvleermuis langs de bomen aan de Lübeckweg. Daarom wordt voorafgaand aan het verwijderen van de bomen die de vliegroute vormen een nieuwe bomenrij aangeplant, die voldoende functioneel is om te kunnen dienen als vervangende vliegroute.
In totaal moeten 12 bomen en 3.271 m2 houtopstand worden gecompenseerd. Deze compensatie wordt gerealiseerd bij knooppunt Westerbroek. Bij de optimalisatie groen Julianaplein gaat het alleen om een aanpassing in de vormgeving. Dit heeft geen effect op het verkeer en levert een minimale verbetering voor geluid op. Voor de overige milieuaspecten komen er geen significante verschillen uit de onderzoeken.

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

Het WOTB is opgesteld conform de werkwijze die Rijkswaterstaat hanteert. Alle documenten en achterliggende milieueffectonderzoeken zijn zowel inhoudelijk als juridisch getoetst door adviseurs en specialisten van RWS en I&M. De vereiste kwaliteitstoetsen zijn hierbij uitgevoerd.

Communicatie
Het WOTB wordt ter inzage gelegd op het provinciehuis en bij de gemeente, en is ook in te zien via www.aanpakringzuid.nl. Tijdens de zienswijzenperiode zal een informatiebijeenkomst over het WOTB georganiseerd worden voor de omgeving van het Europaplein worden voor de omgeving van het Europaplein over de optimalisatie volledige aansluiting Europaweg op de zuidelijke ringweg. De bewoners in de omgeving van het Julianaplein worden in een brief geïnformeerd in over de maatregelen voor extra kwaliteit Julianaplein. Met eventuele vragen kunnen zij terecht op een spreekuur. Wij zullen u informeren over de data en tijdstippen.

Wij zijn verheugd dat er met het WOTB een stap is gezet in de richting van de realisatie van deze extra wens, die veel toegevoegde waarde heeft voor het project Aanpak Ring Zuid.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
Peter den Oudsten

de secretaris,
Peter Teesink

BIJLAGE

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

I Besluit

Vastgesteld op:

2017

De minister van Infrastructuur en Milieu

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

Colofon

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Milieu Rijkswaterstaat Noord-Nederland
Informatie	www.platformparticipatie.nl
Telefoon	0800 – 8002
Datum	2 maart 2017
Status	D1

Inhoud

Inhoud—5

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

Indienen zienswijzen—13

II Bijlage bij het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017—14

Bijlage 1 Gewijzigde geluidproductieplafonds—15

III Overzichtskaart en detailkaarten—21

I Besluit

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

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

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

Artikel 1 **Kaarten**

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

Artikel 2 **Wijzigingsmaatregelen**

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

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

Artikel 3 Kunstwerken

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

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

Tabel 1 Nieuw aan te leggen kunstwerken

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

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

wordt vervangen door:

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

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

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

Tabel 2 Aan te passen kunstwerken

Artikel 4 Geluidmaatregelen

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

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

worden vervangen door:

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

Artikel 5 Verplaatste referentiepunten, gewijzigde geluidproductieplafonds

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

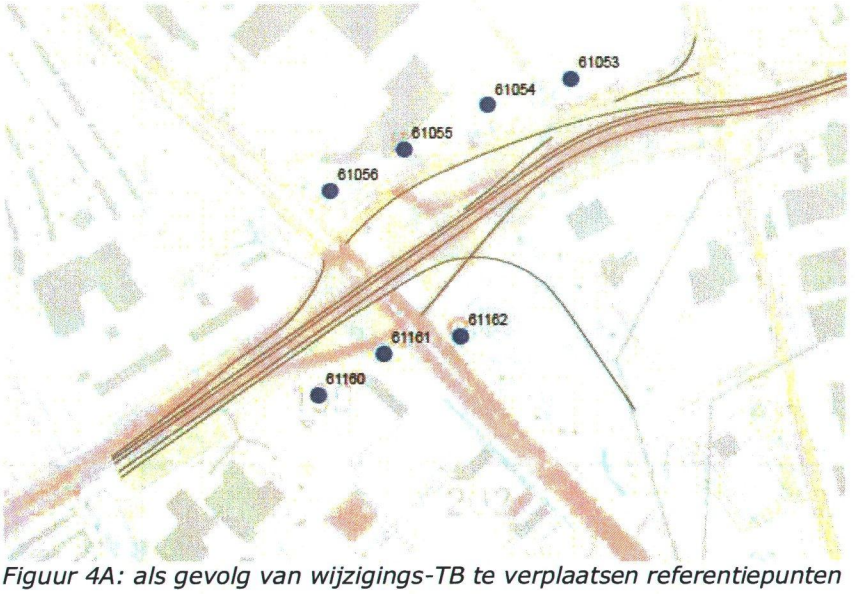
Referentiepunt	Coördinaten geluidregister		Coördinaten na verplaatsing	
	X	Y	X	Y
61053	235495,47	581430,54	235487,80	581446,15
61054	235409,47	581379,34	235392,14	581415,32

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 6 Mitigerende en compenserende maatregelen natuur

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

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

Artikel 7 **Bomencompensatie**

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

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

wordt vervangen door:

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

Artikel 8 **Schadevergoeding**

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

Artikel 9 **Toepasbaarheid Crisis- en herstelwet**

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

Artikel 10 **Slotbepaling**

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

Indienen zienswijzen

De minister van Infrastructuur en Milieu zendt het Ontwerp-Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017 toe aan de betrokken bestuursorganen.

Het ontwerp-tracébesluit wordt zes weken ter inzage gelegd bij:
- Het provinciehuis van de provincie Groningen, Sint Jansstraat 4 te Groningen;
- Het gemeentelijk informatiecentrum, Kreupelstraat 1 te Groningen;
- Het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Plesmanweg 1-6 te Den Haag.

Ook is het ontwerp-tracébesluit te raadplegen via www.platformparticipatie.nl.
Ook is er aanvullende informatie op de website van de projectorganisatie www.aanpakringzuid.nl.
De data en locaties van de terinzagelegging worden bekendgemaakt door middel van advertenties in de digitale Staatscourant en enkele dagbladen en huis-aan-huisbladen, evenals verschillende digitale fora.

Gedurende zes weken met ingang van de dag van terinzagelegging kan iedereen zijn schriftelijke zienswijzen over het ontwerp-tracébesluit naar voren brengen bij:
Directie Participatie
Onder vermelding van Ontwerp-Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG.

U kunt uw zienswijzen ook kenbaar maken:
- via internet (online invullen van een reactieformulier) op www.platformparticipatie.nl
- per e-mail (onder vermelding van Ontwerp-Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017) via het email-adres info@platformparticipatie.nl.

Naast het geven van een schriftelijke reactie kan een zienswijze op het Ontwerp-Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017 ook mondeling naar voren worden gebracht. Er wordt een informatieavond georganiseerd waarbij de mogelijkheid wordt geboden voor het indienen van mondelinge zienswijzen.

Ingevolge artikel 6:13 van de Algemene wet bestuursrecht kan geen beroep bij de bestuursrechter worden ingesteld tegen het tracébesluit door een belanghebbende aan wie redelijkerwijs kan worden verweten dat hij geen zienswijze heeft ingediend tegen dit ontwerp-tracébesluit.

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

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

Bijlage 1 Gewijzigde geluidproductieplafonds

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

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

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

Tabel A Te vervangen regels uit tabel 3 uit bijlage 1 van het 'Tracébesluit 2014'			
Referentiepunt	**Coördinaten**		**Geluidproductieplafond (GPP)**
61066	234482,74	580668,64	49,0
61067	234390,41	580630,03	49,9
61068	234295,12	580598,93	51,9
61069	234205,15	580555,24	55,3
61070	234113,19	580515,38	55,9
61071	234022,11	580473,52	52,4
61072	233933,07	580427,50	51,5
61073	233839,58	580391,84	51,8
61074	233744,05	580370,67	51,3
61080	233606,69	580373,07	50,9
61081	233540,13	580275,21	52,8
61082	233446,28	580240,00	52,4
61126	233585,60	580150,69	62,8
61127	233614,25	580064,70	59,8
61128	233611,88	579973,30	59,0
61140	233757,54	579913,55	55,8
61141	233828,84	579999,78	55,8
61142	233814,50	580104,13	60,4
61143	233861,76	580190,85	59,8
61144	233859,29	580270,86	59,9
61145	233953,33	580305,47	63,5
61146	234048,78	580335,93	61,3
61147	234144,49	580365,66	59,3
61148	234239,59	580397,06	58,3
61149	234334,16	580430,02	54,9
61150	234425,45	580471,20	51,0
61151	234514,82	580516,59	50,1
61152	234593,50	580577,85	50,5
61153	234657,26	580655,09	50,8
61154	234724,13	580729,72	50,3
61155	234797,11	580798,00	50,9
61156	234866,03	580870,76	52,9
61157	234951,54	580921,81	56,5
61158	235029,13	580981,03	63,1
61159	235115,87	581031,29	63,9
61160	235208,26	581068,83	62,8
61161	235303,31	581099,21	61,0
61162	235349,32	581178,79	64,6
61163	235442,84	581146,23	62,6
61164	235503,02	581302,72	64,9
61165	235594,55	581342,50	64,7
61166	235693,95	581354,84	64,3
61167	235791,54	581376,82	64,1
61168	235886,65	581408,54	64,5
61169	235981,76	581440,26	63,5
61170	236076,86	581472,03	63,9
61171	236171,73	581504,44	63,9
61172	236264,61	581540,96	63,2

Tabel A Te vervangen regels uit tabel 3 uit bijlage 1 van het 'Tracébesluit 2014'			
Referentiepunt	**Coördinaten**		**Geluidproductieplafond (GPP)**
61174	236402,41	581624,19	63,4
61175	236480,61	581686,92	63,9
61176	236564,41	581741,81	63,6
61177	236652,91	581788,65	63,6
61178	236745,10	581828,07	63,6
61179	236840,09	581859,52	63,9
61180	236939,67	581868,35	64,2
61181	237037,57	581847,15	63,3
61182	237129,39	581807,47	62,2
61183	237209,29	581747,33	62,1
61184	237272,90	581670,15	62,0
61185	237327,10	581585,80	61,1
61186	237381,92	581501,86	61,0
61187	237435,59	581417,21	61,0
61188	237490,68	581333,44	60,8
61189	237547,46	581250,80	60,7
61190	237604,82	581168,57	60,7
61191	237662,20	581086,36	60,7
61192	237719,57	581004,14	61,1
61193	237776,95	580921,92	62,2
61194	237834,33	580839,70	62,4
61195	237891,70	580757,48	62,4
61196	237949,08	580675,26	62,1
61198	237953,03	580491,61	59,5
61199	238004,88	580407,60	59,8
61200	238096,41	580370,46	61,5
61201	238191,87	580343,72	63,5
61202	238270,46	580281,53	63,5
61217	238318,83	580416,50	63,5
61218	238282,80	580507,98	61,3
61219	238264,41	580605,58	59,0
61221	238116,79	580667,35	59,9
61222	238048,43	580735,48	62,0
61223	237991,10	580817,73	62,3
61224	237933,73	580899,95	62,3
61225	237876,35	580982,17	62,3
61226	237818,98	581064,39	60,9
61258	235499,43	581063,03	60,6
61259	235556,33	580980,45	54,5
61260	235641,57	581039,45	55,5
61261	235585,22	581122,41	60,7
61262	235529,05	581204,52	63,0

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

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

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

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

III Overzichtskaart en detailkaarten

BIJLAGE

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

IV Toelichting

Datum: Maart 2017

Inhoud

Inhoud—3

1 Inleiding—7
1.1 Aanleiding en doel van het project—7
1.2 Wettelijk kader en doorlopen procedure—8
1.3 Relatie met andere projecten—9
1.4 Leeswijzer—9

2 Beschrijving maatregelen—11
2.1 Infrastructurele maatregelen—11
2.2 Overige maatregelen—12
2.3 Kunstwerken—15

3 Verkeer—16
3.1 Verkeersprognoses/verkeerseffecten—16
3.2 Verkeersveiligheid—17

4 Geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid—19
4.1 Geluid—19
4.2 Luchtkwaliteit—21
4.3 Externe veiligheid—22

5 Natuur en bomen—27
5.1 Natuur—27
5.2 Bomen—30

6 Inpassing, ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie en archeologie—31
6.1 Inpassing en ruimtelijke kwaliteit—31
6.2 Cultuurhistorie en archeologie—31

7 Bodem en water—33
7.1 Bodem—33
7.2 Water—33

8 Relevante zaken na vaststelling van het tracébesluit—35
8.1 Bestemmingsplan en vergunningverlening—35
8.2 Grondverwerving en onteigening—35
8.3 Maatregelen tijdens de bouw- en aanlegfase—35
8.4 Nadeelcompensatie—37
8.5 Crisis - en herstelwet—37

9 Verdere procedure—39

Bijlagen bij het ontwerp-tracébesluit—41

1 Inleiding

Voor u ligt de toelichting op het Ontwerp-Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017.
Het ontwerp-tracébesluit bestaat uit de besluittekst (I), een overzichtskaart 00a[1], detailkaarten genummerd 6a, 10a, 11a, 12a en 15a en lengteprofielkaarten genummerd 17a, 19a, 20a en 24a (III). Bij het ontwerp-tracébesluit hoort deze toelichting (IV) met bijbehorende rapporten. De toelichting (IV) en de bijbehorende rapporten dienen ter onderbouwing van het ontwerp-tracébesluit en maken geen onderdeel uit van het ontwerp-tracébesluit.

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

1.1 Aanleiding en doel van het project

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

Om deze doelstelling te realiseren is op 29 september 2014 het *Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2* vastgesteld. Dit tracébesluit voorziet in een reconstructie van de Zuidelijke Ringweg van Groningen, met het daaraan grenzende onderliggende wegennet. De Zuidelijke Ringweg wordt verdiept aangelegd, met 'deksels' over de weg heen die de verschillende wijken van de stad met elkaar verbinden. Het Julianaplein wordt ongelijkvloers gemaakt en een aantal aansluitingen wordt aangepast.
Naar aanleiding van een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is dit tracébesluit uit 2014 op onderdelen aangepast via het *Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 (wijziging 2016) februari 2016.* De wijzigingen t.o.v. het tracébesluit uit 2014 betreffen o.a. verkeersveiligheidsmaatregelen n.a.v. een verkeersveiligheidsaudit, de plaatsing van een geluidscherm, de invulling van een zoekgebied met een voetgangersbrug en de realisatie van vleermuisgeleidende structuren.
Beide tracébesluiten gezamenlijk worden hierna genoemd 'Tracébesluit 2014'.

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

Naast de maatregelen zoals opgenomen in het 'Tracébesluit 2014' bestaat breed de wens om het ontwerp uit het 'Tracébesluit 2014' op onderdelen te optimaliseren. Deze optimalisaties betreffen een groen Julianaplein, een hele aansluiting Europaplein en een fietstunnel bij het Zuiderplantsoen. Deze optimalisaties zijn

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

wensen die pas kunnen worden gerealiseerd als hiervoor voldoende budget beschikbaar is. Omdat er ten tijde van het 'Tracébesluit 2014' geen zicht was op voldoende budget, zijn deze optimalisaties niet meegenomen in het 'Tracébesluit 2014'.
Bij de aanbesteding van het project Zuidelijke Ringweg Groningen zijn de optimalisaties in de uitvraag voor de realisatie opgenomen. Na de aanbestedingsfase bleken de optimalisaties inpasbaar te zijn binnen het beschikbare budget. Dat betekent dat er financiële ruimte is om de optimalisaties te realiseren.

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

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

1.2 Wettelijk kader en doorlopen procedure

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

Het wettelijk kader voor dit tracébesluit wordt gevormd door:
- Tracéwet;
- Wet milieubeheer (Wm);
- Crisis- en herstelwet.

Deze wettelijke kaders worden hieronder verder besproken.

Tracéwet
Voor besluitvorming over aanpassingen van het Rijkshoofdwegennet is de Tracéwet van toepassing. Deze wet geeft de procedures aan die gevolgd moeten worden bij de besluitvorming over de aanleg of reconstructie van de hoofdinfrastructuur.
Tevens is voor dit project de Crisis- en herstelwet van toepassing en is op 1 januari 2012 de gewijzigde Tracéwet van kracht geworden. De nieuwe regels in de gewijzigde Tracéwet met betrekking tot de verkenning zijn echter niet van toepassing op ZRGII, omdat de aanvangsbeslissing voor 1 januari 2012 is genomen.

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

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

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

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

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

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

1.3 Relatie met andere projecten

Nabij het project zijn andere projecten in voorbereiding of in uitvoering. In het 'Tracébesluit 2014' zijn deze projecten beschreven.
Er zijn geen relevante wijzigingen in deze projecten; ook zijn er geen nieuwe projecten in de omgeving die relevant zijn voor het project.

1.4 Leeswijzer

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

2 Beschrijving maatregelen

2.1 Infrastructurele maatregelen

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

Julianaplein
(Zie detailkaart 6a, km 197,20 tot km 197,43)
Het Julianaplein wordt een 'groen' plein; dat houdt in dat er t.o.v. het 'Tracébesluit 2014' meer groene taluds komen in plaats van beton. Betonnen constructies worden meer 'weggewerkt' of gecamoufleerd door grond, waardoor het Julianaplein een groenere uitstraling krijgt. Wegbreedte en alignementen van de rijbanen en verbindingswegen wijzigen niet t.o.v. het 'Tracébesluit 2014'.
De volgende maatregelen zijn daarvoor nodig:

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

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

Europaplein
(zie detailkaarten 10a en 11a, ongeveer km 198,98 tot km 199,70)
In het 'Tracébesluit 2014' is een 'halve' aansluiting van de N7 op de Europaweg opgenomen. Er ontbreekt een afrit vanuit het oosten en een toerit naar het oosten. De aansluiting wordt in voorliggend ontwerp-tracébesluit volledig gemaakt, waardoor de doorstroming wordt verbeterd.

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

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

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

Zie figuur 2 voor een impressie van de aanpassing van het Europaplein.

Verbreden middenberm oostelijk van Europaplein
(zie detailkaarten 10a, 11a en 12a, km 199,28 tot km 199,56 en km 200,01 tot 200,49)
Ten oosten van de Europaweg worden de wegassen van de zuidelijke rijbaan van de N7 t.o.v. het 'Tracébesluit 2014' verschoven, waardoor er een 1,45 m brede middenberm tussen de barriers mogelijk wordt. Dat is breder dan opgenomen in het 'Tracébesluit 2014'. Een breedte van 1,45 m is de minimale maat die nodig is om de juiste groeiomstandigheden te creëren voor de gekozen landschappelijke inpassing van de middenberm (beplanting met rozen). De middenberm op het Beneluxviaduct wijzigt niet.

2.2 Overige maatregelen

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

Extra compensatieruimte
(zie detailkaart 15a, km 204,80 tot km 204,92)
Door voorliggend ontwerp-tracébesluit vervalt een deel van de in het 'Tracébesluit 2014' voor groencompensatie bestemde gebieden, omdat de weginrichting ter plaatse van de aansluiting Europaweg is aangepast. Deze weggevallen oppervlakte is elders toegevoegd, namelijk bij knooppunt Westerbroek.

Figuur 1 Impressie van de aanpassing van het Julianaplein

Figuur 2 Impressie van de aanpassing van het Europaplein

2.3 Kunstwerken

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

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

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

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

3 Verkeer

3.1 Verkeersprognoses/verkeerseffecten

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

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

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

Reden hiervoor is dat voorliggend ontwerp-tracébesluit slechts een beperkte wijziging van het 'Tracébesluit 2014' betreft en beperkt van invloed is op de verkeersstromen. Daarom is vanwege o.a. consistentie en planning gekozen voor dezelfde verkeersmodellen.
Het Groningen Plus verkeersmodel is daarnaast gebaseerd op het NRM2014 en er is geen actueler regionaal verkeersmodel beschikbaar. Het NRM2016 laat echter een lichte afname van het verkeer zien ten opzichte van de berekeningen die zijn uitgevoerd met het NRM2014. Hiermee is de berekening met het NRM2014 worst case.

In deze paragraaf wordt het voorliggend ontwerp-tracébesluit vergeleken met:

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

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

Verkeersintensiteit en ontwikkeling verkeersprestatie
Door realisatie van het 'Tracébesluit 2014' ontstaat een verschuiving van verkeersstromen van het onderliggend wegennet naar het hoofdwegennet. Op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet veroorzaakt voorliggend ontwerp-tracébesluit ongeveer dezelfde wijzigingen in verkeersstromen als het 'Tracébesluit 2014'. Het grootste verschil is dat, door het volledig maken van de aansluiting Europaweg, het verkeer van/naar het oosten met bestemming/herkomst Europaweg via knooppunt Euvelgunne rijdt, en niet via aansluiting Westerbroek en de 'oude A7'.
Uit de voertuigkilometers blijkt dat het verkeer op de Zuidelijke Ringweg in voorliggend ontwerp-tracébesluit iets meer groeit dan in het 'Tracébesluit 2014'. De 'oude A7' wordt een stuk rustiger in vergelijking met het 'Tracébesluit 2014': de verkeersprestatie komt hier ongeveer op het niveau van de nulsituatie, waarin de zuidelijke ringweg ook een volledige aansluiting heeft op de Europaweg. Het verkeer van/naar het oosten met bestemming/herkomst Europaweg blijft door realisatie van voorliggend ontwerp-tracébesluit langer op het hoofdwegennet rijden.

Op het onderliggend wegennet treedt er een verschuiving op van verkeersstromen: door de volledige aansluiting van de Zuidelijke Ringweg op de Europaweg kan deze aansluiting voor verkeer vanuit en naar het oosten gebruikt worden om de stad in te gaan of te verlaten. Hierdoor wordt de Europaweg te noorden van de Zuidelijke Ringweg iets drukker. Daarentegen wordt het deel van de Europaweg ten zuiden

van de Zuidelijke Ringweg hierdoor fors rustiger. Ook op de andere oostelijke toegangswegen (Sontweg, Damsterdiep) wordt het rustiger.

Reistijdfactoren
Om de reistijden te beoordelen is de reistijdverhouding uit de Nota Mobiliteit gebruikt (NoMo[2]). In het algemeen verbeteren de reistijdfactoren ten gevolge van het project. Het knelpunt dat in de nulsituatie optreedt (A7 Oosterwolde-Julianaplein) is zowel bij het 'Tracébesluit 2014' als in voorliggend ontwerp-tracébesluit opgelost. Er wordt voldaan aan de NoMo streefwaarden.

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

Ontwikkeling congestie
In het algemeen neemt het aantal voertuigverliesuren[3] af door realisatie van het project, met name op de Zuidelijke, Oostelijke en Noordelijke Ringweg en op het onderliggend wegennet. Op de 'oude A7' stijgt na realisatie van het 'Tracébesluit 2014' het aantal voertuigverliesuren doordat deze route fungeert als alternatief voor de oostelijke aansluiting Europaweg. Na realisatie van voorliggend ontwerp-tracébesluit is deze groei niet aan de orde.

Robuustheid
De realisatie van het 'Tracébesluit 2014' zorgt voor een vergroting van de capaciteit en vermindering van het aantal geregelde gelijkvloerse kruispunten, waardoor het verkeer beter kan doorstromen. Door al deze verbeteringen heeft het verkeer meer alternatieve routes bij incidentele verstoringen. De robuustheid van het netwerk neemt hierdoor dus toe.
Na realisatie van voorliggend ontwerp-tracébesluit verbetert de robuustheid nog meer doordat er een extra route ontstaat voor het gedeelte A7 Westerbroek – N7 Europaweg. De route via de Zuidelijke Ringweg wordt de primaire route en de route via de Europaweg kan als omleidingsroute worden gebruikt .

3.2 Verkeersveiligheid

Kwantitatieve effectbeoordeling
De effecten van realisatie van voorliggend ontwerp-tracébesluit op de verkeersveiligheid zijn in beeld gebracht en vergeleken met de effecten van het 'Tracébesluit 2014'. Daartoe is een prognose van het aantal ernstige ongevallen op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet vergeleken voor de situatie na

[2] De NoMo streefwaarden zijn opgenomen in bijlage 6 van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.
[3] Het aantal uren reistijdverlies (in vergelijking met ongestoorde afwikkeling) als gevolg van beperking in de wegcapaciteit bijvoorbeeld door congestie.

uitvoering van het 'Tracébesluit 2014' (de referentiesituatie) en de situatie als ook voorliggend ontwerp-tracébesluit wordt uitgevoerd.

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

Kwalitatieve beoordeling en verkeersveiligheidsmaatregelen
Op het wegontwerp van voorliggend ontwerp-tracébesluit is een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd. De invloed van de ontwerpwijzigingen op de verkeersveiligheid als gevolg van het project is nader geanalyseerd.
Door het aanpassen van de kunstwerken op het Julianaplein krijgen de verbindingswegen onderdoorgangen i.p.v. viaducten. De onderdoorgangen benadrukken het verloop van de verbindingsboog. Door nadere invulling te geven aan de kleurstelling en uitstraling van de onderdoorgangen wordt de geleiding in de buitenzijde van de boog nog meer versterkt. Een aandachtspunt bij de verdere uitwerking is dat er voldoende zichtafstand is aan de binnenzijde van de verbindingsboog. Door verandering van het wegbeeld bij nadering van het knooppunt en de toepassing van matrixborden, is de maximumsnelheid voor de weggebruikers steeds inzichtelijk en logisch, waardoor de naderingssnelheid van het verkeer wordt beperkt.
Het positieve effect van de volledige aansluiting op het Europaplein is dat de routebepaling voor weggebruikers makkelijker wordt en daarmee zoekgedrag wordt voorkomen. Er worden matrixborden toegepast op de hoofdrijbaan, deze zijn ook zichtbaar op de zuidelijke toerit. De borden waarschuwen o.a. bij filevorming in geval van brugopeningen.
Nabij de rotonde op de noordelijke toerit is de invoegstrook relatief kort. Er is nader onderzoek gedaan naar deze verkeerssituatie waarbij diverse varianten zijn beschouwd en afgewogen. De in voorliggend ontwerp-tracébesluit gekozen oplossing is als acceptabel naar voren gekomen.

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

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

4 Geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid

4.1 Geluid

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

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

Wijziging bestaande rijksweg
Uit het onderzoek is gebleken dat de uitvoering van het project in een aantal gevallen voor een toename van de geluidsbelasting zorgt. Binnen het gekozen studiegebied bevinden zich 96 geluidsgevoelige objecten waar de geluidsbelasting hoger zou komen te liggen dan de geluidbelasting bij volledig benut geluidproductieplafond. Onderzocht is met welke maatregelen de overschrijdingen kunnen worden weggenomen.
Langs de te wijzigen rijksweg bevinden zich geen saneringsobjecten waarvoor niet eerder een saneringsplan is vastgesteld. De sanering is reeds afgehandeld via het 'Tracébesluit 2014'.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabel 1 Toepassing geluidreducerend asfalt

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

De maatregelen zorgen er voor dat de toekomstige geluidsbelasting ten gevolge van de A7 en de A28 op de aanwezige geluidsgevoelige objecten afneemt of gelijk blijft ten opzichte van de wettelijke toetswaarde. De vaststelling en wijziging van geluidproductieplafonds in combinatie met de maatregelen heeft tot gevolg dat er niet onderzocht hoeft te worden of in de toekomst overschrijding van de binnenwaarde ten gevolge van de rijkswegen kan optreden. Gevelmaatregelen zijn niet aan de orde.
Er zijn na het treffen van maatregelen geen geluidsgevoelige objecten in de toekomstige situatie waar een (verdere) overschrijding optreedt van de maximale waarde van 65 dB. Er hoeft geen overschrijdingsbesluit te worden genomen.

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

4.2 Luchtkwaliteit

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

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

		2021			2030		
	Grens-waarde	**Mini-mum**	**Maxi-mum**	**Gemid-deld**	**Mini-mum**	**Maxi-mum**	**Gemid-deld**
Jaargemiddelde concentratie NO2	40 µg/m³	11	34	18	8	25	13
Jaargemiddelde concentratie PM10	40 µg/m³	16	20	17	15	19	16
Overschrijdingsdagen grenswaarde daggemiddelde concentratie PM10	35 dagen	6	9	6	6	8	6
Jaargemiddelde concentratie PM2,5	25 µg/m³	9	11	9	8	10	8

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

Uit de resultaten blijkt dat er in de situatie op basis van voorliggend ontwerp-tracébesluit in 2021 en in 2030 geen overschrijdingen van de grenswaarden plaatsvinden. De berekende maximale waarden liggen onder de grenswaarden.
De maximale concentraties nemen in de toekomst af door dalende achtergrondconcentraties en het schoner worden van het wegverkeer. De hoogste concentraties binnen het onderzoeksgebied zijn berekend ter hoogte van de monden van de overkapte weggedeelten van de N7, omdat hier de emissie van het wegverkeer binnen de overkappingen vrijkomt.
Op de overige rekenpunten binnen het onderzoeksgebied zijn de berekende concentraties (veel) lager. Het gemiddelde van alle rekenpunten binnen het onderzoeksgebied is hierdoor ook lager.

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

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

4.3 Externe veiligheid

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

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

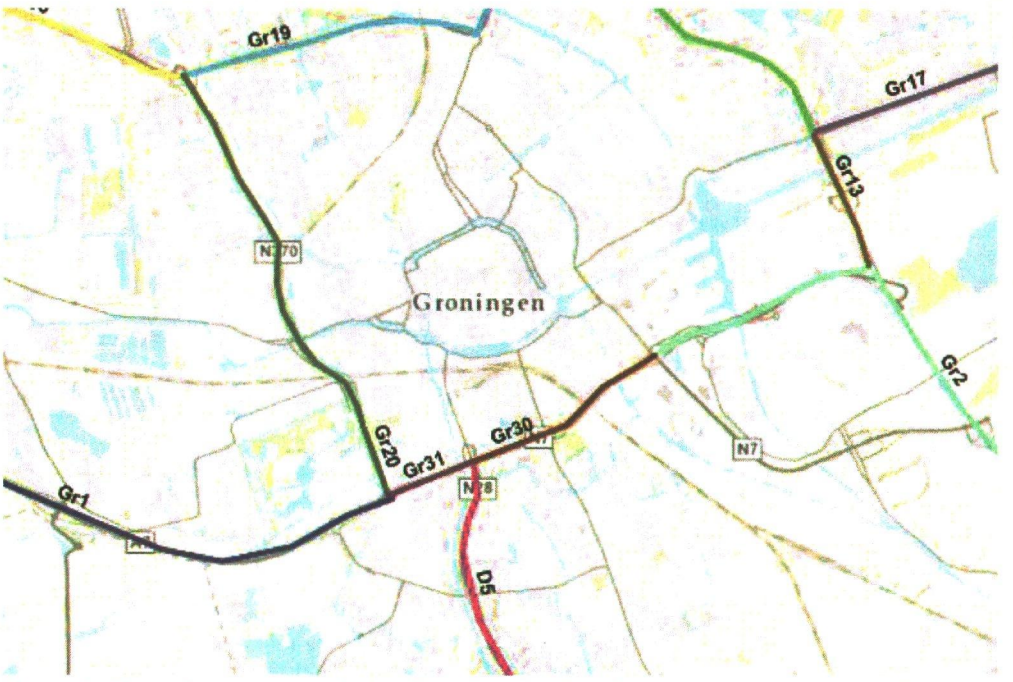
Basisnet

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

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

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

Tabel 3 Basisnetgegevens
* GF3 = de stofcategorie zeer brandbaar gas
** PAG = plasbrandaandachtsgebied
*** PR = plaatsgebonden risico
**** GR = groepsrisico



Figuur 3 Wegvaknummers volgens Regeling Basisnet

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

Aangezien er door het project geen toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt verwacht (geen verandering van routekeuzes, geen nieuwe herkomsten of bestemmingen gevaarlijke stoffen), de ongevalsfrequentie voor een deel van het traject afneemt (tussen Julianaplein en Europaplein wijzigt het wegtype van weg buiten de bebouwde kom naar snelweg) en voor de overige delen niet wijzigt, zal er geen overschrijding van het PR-plafond zijn en hoeven er geen berekeningen met RBMII[4] te worden uitgevoerd voor het plaatsgebonden risico.

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

[4] Dit is het rekenprogramma voor berekeningen aan externe veiligheid.

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

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

Groepsrisico
Conform de Beleidsregels EV-beoordeling tracébesluiten moeten de GR-plafonds (plaats waar het plaatsgebonden risico maximaal 10^{-7} per jaar is) worden weergegeven. Ook moet worden aangegeven of er een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen of een verhoging van de ongevalsfrequentie te verwachten is en wat de wijziging inhoudt. Als sprake is van een overschrijding of dreigende overschrijding van de betrokken GR-plafonds, moet het groepsrisico nader onderzocht worden.
Aangezien er door het project geen toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen wordt verwacht (geen verandering van routekeuzes, geen nieuwe herkomsten of bestemmingen gevaarlijke stoffen), de ongevalsfrequentie voor een deel van het traject afneemt (tussen Julianaplein en Europaplein wijzigt het wegtype van weg buiten de bebouwde kom naar snelweg) en voor de overige delen niet wijzigt. zal er geen overschrijding van het GR-plafond zijn en hoeven er om deze reden geen berekeningen met RBMII te worden uitgevoerd voor het groepsrisico.

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

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

Tabel 4 Resultaten groepsrisicoberekeningen

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

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

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

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

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

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

Monitoring
Volgens het Basisnet dient de Minister van I&M minimaal vijfjaarlijks, en waar nodig eerder of vaker, te monitoren of de in de Regeling Basisnet voor rijkswegen vastgestelde risicoplafonds overschreden (dreigen te) worden. Indien uit deze feitelijk door Rijkswaterstaat uitgevoerde monitoring blijkt dat daarvan sprake is, heeft de minister de plicht te onderzoeken welke maatregelen getroffen kunnen worden om een (dreigende) overschrijding van de risicoplafonds te voorkomen. Alleen in het uiterste geval, als maatregelen echt niet mogelijk zijn, mag de minister een geldend PR-plafonds aanpassen.
Dit mag alleen na voorafgaande consultatie van de Tweede Kamer. Ook GR-plafonds worden alleen in het uiterste geval aangepast. In dat geval is een voorafgaande consultatie van de Tweede Kamer niet noodzakelijk. Wanneer de Minister besluit de nieuwe weg op te nemen in het "Basisnet Weg", kan hij daarbij uitgaan van grotere risicoplafonds dan de berekende PR 10^{-6} en 10^{-7} contouren om toekomstige groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen mogelijk te maken. In dat geval zullen ook nieuwe (beperkt) kwetsbare objecten die nieuw in het PR-plafond komen te liggen geamoveerd worden.

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

5 Natuur en bomen

5.1 Natuur

De wijzigingen in voorliggend ontwerp-tracébesluit zijn mogelijk van invloed op natuur. Daarom is nagegaan of dat het geval is. Daarbij is gebruik gemaakt van de actualisatie van het natuuronderzoek van het 'Tracébesluit 2014' die in 2016 is uitgevoerd[5].

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

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

Gebiedsbescherming

Wet natuurbescherming: Natura 2000-gebieden
De locaties waar wijzigingen plaatsvinden liggen buiten de begrenzing van Natura 2000-gebieden en de werkzaamheden kunnen via externe werking mogelijk alleen leiden tot een toename aan stikstofdepositie en/of geluidverstoring in omliggende Natura 2000-gebieden zoals het Zuidlaardermeergebied en het Leekstermeergebied. Om de mogelijke effecten als gevolg van stikstofdepositie op daarvoor gevoelige Natura 2000-gebieden in beeld te brengen is in eerste instantie gekeken naar de ligging van voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden (PAS-gebieden) ten opzichte van het plangebied en wegdelen daarbuiten met een verkeersaantrekkende werking > 1.000 motorvoertuigen per etmaal per rijrichting (netwerkeffecten). Uit deze analyse blijkt dat het dichtstbijzijnde voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebied (Drentsche Aa-gebied) op > 8 km afstand ligt van wegdelen waarop als gevolg van het project sprake is van een verkeersaantrekkende werking boven de hiervoor geldende drempelwaarde(n).
Het Natura 2000-gebied Drentsche Aa-gebied en andere PAS-gebieden liggen ruim buiten de afstandsgrenswaarde van drie kilometer voor wegverkeer zoals in de Regeling Wet natuurbescherming is opgenomen. Een aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van voor stikstof gevoelige Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie wordt daarom voorhand uitgesloten. Berekeningen van de depositiebijdrage van het project in de realisatiefase of gebruiksfase, in het kader van het PAS, zijn daarom ook niet nodig.

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

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

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

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

Er zijn geluidberekeningen[6] uitgevoerd om na te gaan of er sprake is van extra geluidverstoring op gebieden van het Natuurnetwerk Nederland. Uit de geluidberekeningen blijkt dat de voorgenomen wijzigingen niet leiden tot extra geluidverstoring op deze gebieden in vergelijking met het 'Tracébesluit 2014'.

Wet natuurbescherming: soortenbescherming

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

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

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

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

Conclusies

- *Natura 2000-gebieden*

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

- *Natuurnetwerk Nederland*

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

- *Soortenbescherming*

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

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

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

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

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

5.2 Bomen

Er is geïnventariseerd of de maatregelen uit voorliggend ontwerp-tracébesluit in vergelijking tot het 'Tracébesluit 2014' leiden tot wijzigingen voor bomen of houtopstanden.
De maatregelen bij het Julianaplein hebben geen invloed op de al te kappen bomen en houtopstanden. Bij het Europaplein moeten 12 bomen en 1.172 m^2 houtopstand extra gekapt worden. Ten oosten van het Europaplein, bij de Osloweg, moet 244 m^2 extra houtopstand worden gekapt.

In totaal worden 12 bomen en 1.416 m^2 houtopstand extra verwijderd.
Door voorliggend ontwerp-tracébesluit vervalt een deel van de in het 'Tracébesluit 2014' voor groencompensatie bestemde gebieden, omdat de weginrichting bij de aansluiting Europaweg is aangepast. Dit betreft in totaal 1.855 m^2.

In totaal moet daarom voor 12 bomen en 1.416+1.855 = 3.271 m^2 houtopstand worden gecompenseerd. Deze compensatie wordt gerealiseerd bij knooppunt Westerbroek ter hoogte van km 204,80 tot km 204,92. In totaal wordt hier 4.482 m^2 groencompensatie gerealiseerd. Dat is ruim voldoende.

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

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

6 Inpassing, ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie en archeologie

6.1 Inpassing en ruimtelijke kwaliteit

De infrastructurele maatregelen zoals opgenomen in dit ontwerp-tracébesluit hebben mede tot doel de ruimtelijke kwaliteit ter hoogte van de Zuidelijke Ringweg te verbeteren. Door het project wordt de ruimtelijke kwaliteit van het Julianaplein en van de N7 verhoogd door de groenere taluds op het Julianaplein en de bredere middenberm van de N7.
Naast de te nemen infrastructurele maatregelen zoals beschreven in hoofdstuk 2, zijn er geen verdere inpassingsmaatregelen aan de orde in het ontwerp-tracébesluit.

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

6.2 Cultuurhistorie en archeologie

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

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

Archeologie
De maatregelen in voorliggend ontwerp-tracébesluit zijn beperkt van invloed op de archeologische verwachting.
Bij het Europaplein leidt het ontwerp-tracébesluit in beperkte mate tot extra grondwerkzaamheden ter plaatse van de middelhoge en hoge verwachtingswaarde. Op de overige locaties is geen wijziging aan de orde.

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

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

7 Bodem en water

7.1 Bodem

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

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

7.2 Water

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

De wijziging rond het Julianaplein is niet van invloed op het grond- en oppervlakte watersysteem.
De wijzigingen aan het Europaplein vinden bovengronds plaats en zijn daardoor niet van invloed op het grondwatersysteem. Er is wel effect voor het oppervlaktewater doordat per saldo het verhard oppervlak toeneemt door de realisatie van een extra afrit en extra toerit. Het gaat in totaal om 4.095 m^2 extra verhard oppervlak. Dit moet voor 10% worden gecompenseerd worden in de vorm van nieuw wateroppervlak, dat is 410 m^2. In het 'Tracébesluit 2014' is een overschot van 2.600 m^2 aan watercompensatie opgenomen. Het 'Tracébesluit 2014' voorziet dus al in de compensatie van de extra 410 m^2. Er zijn daarom geen effecten op de waterhuishouding; aanvullende maatregelen zijn niet nodig.
De wijziging ten oosten van het Europaplein is niet van invloed op het grond- en oppervlakte watersysteem.

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

8 Relevante zaken na vaststelling van het tracébesluit

8.1 Bestemmingsplan en vergunningverlening

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

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

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

8.2 Grondverwerving en onteigening

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

8.3 Maatregelen tijdens de bouw- en aanlegfase

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

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

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

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

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

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

.
Om de hinder tijdens de uitvoering ook voor de weggebruiker te beperken, bieden de hoofdrijbanen van A7/N7 zoveel mogelijk de huidige functionaliteit, met uitzondering van bijzondere omstandigheden. Voor korte perioden (zoveel mogelijk in de verkeersluwe uren) is slechts een beperkt aantal rijstroken per richting voor de weggebruiker beschikbaar. Dan worden omleidingen ingesteld.
Bij de keuze van de verschillende tijdelijke maatregelen, waaronder het nemen van verkeersmaatregelen, worden de belangen van de weggebruikers nadrukkelijk meegenomen. Zo nodig wordt daarover overleg worden gevoerd met het lokale bestuur, hulpdiensten en andere belanghebbenden. Het uitvoeren van incidentmanagement tijdens de uitvoering wordt gewaarborgd.

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

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

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

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

8.4 Nadeelcompensatie

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

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

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

8.5 Crisis – en herstelwet

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

9 Verdere procedure

Indienen zienswijzen en vervolgstappen
Een ieder kan gedurende de zienswijzeperiode van 6 weken een zienswijze indienen op dit ontwerp-tracébesluit. Dit staat beschreven in het hoofdstuk 'Indienen zienswijzen' dat onderdeel uitmaakt van het Besluit (I). In dit hoofdstuk is beschreven hoe de verdere procedure eruit ziet.

Vaststelling tracébesluit
Mede aan de hand van binnengekomen zienswijzen op het ontwerp-tracébesluit stelt de minister van Infrastructuur en Milieu het definitieve tracébesluit vast. Na de vaststelling wordt het tracébesluit bekend gemaakt. De beroepstermijn vangt vervolgens aan zodra het tracébesluit ter inzage is gelegd. De minister van Infrastructuur en Milieu zendt het tracébesluit toe aan de betrokken bestuursorganen.

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

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

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

Tabel 5 Verdere procedure

Datum	Beslismoment
Maart 2017	Bekendmaking en terinzagelegging ontwerp-tracébesluit
Maart-april 2017	Zienswijzemogelijkheid voor een ieder gedurende zes weken
Juli 2017	Vaststelling tracébesluit door de minister van Infrastructuur en Milieu
Augustus-september 2017	Bekendmaking en terinzagelegging tracébesluit gedurende zes weken (= beroepstermijn)
2016 - 2021	Uitvoering van de werkzaamheden aan de A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen[7]
2019 - 2021	Openstelling A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen

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

Bijlagen bij het ontwerp-tracébesluit

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