

provincie  
groningen

Gedeputeerde Staten

Aan Provinciale Staten

Datum : 17 FEB. 2016  
Briefnummer : 2016-09027/7/A.10, WE  
Zaaknummer : 618351  
Behandeld door : J. Lingbeek  
Telefoonnummer : (050) 316 4605  
E-mail : j.lingbeek@provinciegroningen.nl  
Antwoord op :  
Bijlagen :  
Onderwerp : Wijzigingstracébesluit (WTB) A7/N7 Zuidelijke Ringweg  
Groningen, fase 2

Geachte dames en heren,

### 1. Samenvatting

In de brief van 22 september 2015 (zaaknr. 594519) heeft ons college uw Staten geïnformeerd over de tussenuitspraak van de Raad van State in de beroepsprocedure tegen het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2. In de tussenuitspraak is de Minister de mogelijkheid geboden het tracébesluit via een 'bestuurlijke lus' op vijf punten nader te motiveren en indien nodig nader onderzoek te verrichten, dan wel het besluit gewijzigd vast te stellen. Inmiddels zijn de gevraagde onderzoeken verricht en heeft de minister op 12 februari 2016 een wijzigingstracébesluit (WTB) A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 ondertekend. In deze brief informeren wij u over de uitkomsten van de onderzoeken en de inhoud van het WTB. Ook beschrijven we in deze brief het vervolproces. Voor het WTB (het besluit, de kaarten en de toelichting) en de onderliggende onderzoeksrapporten verwijzen wij u naar [www.aanpakringzuid.nl/achtergronden/bibliotheek/plandocumenten](http://www.aanpakringzuid.nl/achtergronden/bibliotheek/plandocumenten)

### 2. Doel en wettelijke grondslag

Deze brief is ter informatie.

### 3. Procesbeschrijving en planning

In de tussenuitspraak op 16 september 2015 heeft de Raad van State van de 15 beroepen vier beroepen niet ontvankelijk en vier beroepen ongegrond verklaard. De overige zeven beroepen zijn op de meeste punten ongegrond bevonden. Op enkele punten kon de Raad van State op basis van het tracébesluit en het verweer niet met zekerheid zeggen dat het besluit voldoende is gemotiveerd. Dit betreft kort samengevat de volgende zaken:

- Er is niet voldaan aan de verplichting een verkeersveiligheidsaudit uit te voeren;
- Er is ten onrechte geen geluidsonderzoek gedaan voor een woning aan de Papiermolenlaan;
- Ten aanzien van de beoogde voetgangersbrug bij de Papiermolenlaan:
  - ontbreken gegevens over het gebruik van de huidige fietstunnel ter plekke;
  - is niet gebleken dat de haalbaarheid en mogelijkheid van een nieuwe fietstunnel is onderzocht;
  - zijn geen waarborgen gesteld aan de bescherming van de privacy en het woon- en leefklimaat van twee aangrenzende percelen bij de aanleg van de beoogde voetgangersbrug;
- Wat betreft de vliegroute voor vleermuizen bij de fietstunnel is niet aangegeven hoe het verdwijnen van deze route wordt gecompenseerd of gemitigeerd.



Hierbij heeft de Raad van State ook aangegeven de betogen met betrekking tot de externe veiligheid pas in de einduitspraak te behandelen, gelet op het feit dat de uitvoering van een verkeersveiligheidsaudit hierop van invloed kan zijn.

Naast deze punten heeft de Raad van State een opmerking gemaakt over de navolgbaarheid van de geometrische gegevens die ten grondslag liggen aan het akoestisch onderzoek. Op al deze punten gaan we nader in.

Het Wijzigingsbesluit en de nadere onderbouwing van de vijf punten voor de Raad van State valt onder de bevoegdheid van de minister en vormt de (juridische) afronding van een besluitvormingsproces waarbij bewoners, ondernemers en belangstellenden betrokken waren en gebruik konden maken van de wettelijke beroepsmogelijkheden. Ons college vindt het wenselijk, gelet op het belang van het project voor de regio en de directe omgeving van de ringweg in het bijzonder, om u uitgebreid inhoudelijk te informeren over het Wijzigingsbesluit.

De finale uitspraak van de Raad van State is op zijn vroegst te verwachten in de tweede week van mei. In april vindt in de Stuurgroep Aanpak Ring Zuid besluitvorming plaats over het moment van gunning. Dit gebeurt op grond van een risicoanalyse, mede gebaseerd op de inhoud van de eventuele beroepen op het WTB. Eventueel zou de Stuurgroep op dat moment de keus kunnen maken voor voorwaardelijk gunnen, oftewel, gunnen onder voorwaarde van een onherroepelijk tracébesluit. Dat wil zeggen dat de winnende opdrachtnemer al aan de slag kan met voorbereidende en niet onomkeerbare werkzaamheden, zoals de uitwerking van het definitieve ontwerp. Dat voorkomt vertraging en daarmee gepaard gaande extra kosten. Hierbij benadrukken we nogmaals dat er hoe dan ook geen onomkeerbare werkzaamheden worden uitgevoerd zonder onherroepelijk tracébesluit.

#### **4. Begroting**

Dit onderwerp valt onder het thema Mobiliteit en Infrastructuur van het programma Bereikbaar Groningen van de begroting 2016.

#### **5. Inspraak/participatie**

Het WTB wordt vanaf 18 februari 2016 gedurende zes weken ter visie gelegd. Het besluit wordt daartoe gepubliceerd middels een advertentie in de Gezinsbode, het Dagblad van het Noorden en de Staatscourant. Daarnaast worden inloopbijeenkomsten gehouden op 25 februari en 9 maart a.s. Bewoners van de Rivierenbuurt/de Wijert Noord ontvangen in verband met de wijziging voetgangersbrug een huis-aan-huis nieuwsbrief. De appellanten worden geïnformeerd door de Raad van State, vanuit het projectbureau wordt een toelichtend gesprek aangeboden.

In de periode van 18 februari tot 30 maart 2016 worden belanghebbenden in de gelegenheid gesteld opnieuw een beroep in te dienen. De Raad van State zal vervolgens het WTB en eventuele beroepen beoordelen. Dit duurt naar verwachting minstens zes weken. De finale uitspraak van de Raad van State is zoals genoemd dus op zijn vroegst te verwachten in de tweede week van mei.

#### **6. Nadere toelichting**

Onderstaand gaan wij nader in op de inhoud van het WTB.

##### Verkeersveiligheid

Het verbeteren van de verkeersveiligheid is één van de doelen van het project Aanpak Ring Zuid naast het verbeteren van de bereikbaarheid, de doorstroming, de kwaliteit van de leefomgeving en de ruimtelijke kwaliteit.

In de huidige situatie heeft de zuidelijke ringweg een aantal kenmerken die een negatieve invloed hebben op de verkeersveiligheid. Omdat verwacht wordt dat de verkeersintensiteit de komende jaren toe zal nemen, is het zeer waarschijnlijk dat bij een ongewijzigde situatie de veiligheidsrisico's en het aantal ongevallen verder zullen stijgen.

Tijdens het ontwerpproces was verkeersveiligheid het uitgangspunt. Zo zijn verkeersveiligheidsdeskundigen van Rijkswaterstaat, Dienst Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL) vanaf 2011 nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van het ontwerp voor respectievelijk het Ontwerp Tracébesluit (2013) en het Tracébesluit (2014). Ook hebben de hulpdiensten van de gemeente Groningen, de politie, de Veiligheidsregio en het Steunpunt Tunnelveiligheid van Rijkswaterstaat vanaf 2012 actief meegewerkt en zijn er onderzoeken uitgevoerd naar de veiligheidssituatie in de verdiepte ligging. Dit heeft onder andere geleid tot een veiligheidsplan voor de verdiepte ligging, dat onderdeel uitmaakt van het TB.

Daarnaast is in de milieueffectrapportage (MER) bij het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) het effect van het ontwerp op de verkeersveiligheid onderzocht. Daarbij is conform de wettelijke richtlijnen een effectbeoordeling van de verkeersveiligheid uitgevoerd.

#### Verkeersveiligheidsaudit

*Samenvatting van de tussenuitspraak: Er is niet voldaan aan de verplichting uit artikel 11c van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) om een verkeersveiligheidsaudit uit te voeren op het TB-ontwerp en de bevindingen daarvan in een verslag vast te leggen.*

Er is destijds geen opdracht gegeven tot een verkeersveiligheidsaudit, omdat de veronderstelling was dat deze verplichting alleen gold voor projecten waarvan de startbeslissing na 19 december 2010 is genomen. De startbeslissing voor het project Aanpak Ring Zuid is eerder genomen, namelijk op 18 december 2009. Naar aanleiding van de tussenuitspraak is alsnog opdracht gegeven aan een team van twee gecertificeerde verkeersveiligheidsauditors om een verkeersveiligheidsaudit uit te voeren. In een verkeersveiligheidsaudit toetsen onafhankelijke en gecertificeerde auditors het ontwerp op verkeersveiligheid. Het gaat dan uitsluitend om het aspect verkeersveiligheid. Andere elementen, zoals sociale veiligheid of externe veiligheid. Projectdoelen zoals bereikbaarheid, leefbaarheid en inpasbaarheid worden hierin niet meegenomen. Ook wordt geen rekening gehouden met gevolgen van aanbevelingen voor bijvoorbeeld de verkeersintensiteit op andere wegen of de impact die dit ruimtelijk op de omgeving heeft. Het auditrapport wordt aangeboden aan de opdrachtgever, die vervolgens beslist welke van de aanbevelingen wordt overgenomen en verwerkt. Als aanbevelingen niet worden overgenomen, moet gemotiveerd worden waarom dit niet gebeurt.

Na oplevering van deze audit bleek dat niet alle relevante documenten en uitgangspunten bij de audit waren betrokken. Daarom werd geconcludeerd dat de audit niet goed was uitgevoerd. Aan het auditproces zijn strenge regels verbonden, waardoor herziening van een audit niet zonder meer mogelijk is. Daarom is de audit voorgelegd aan het Kwaliteitsorgaan Verkeersveiligheids-audit (KoVa) voor bindend advies over het vervoltraject. Het KoVa heeft aangegeven dat de audit inderdaad niet goed is uitgevoerd en heeft aanbevolen een nieuwe audit uit te laten voeren door een onafhankelijk team van auditors. Daarop hebben twee andere gecertificeerde auditors de audit uitgevoerd.

De bevindingen van deze auditors zijn vastgelegd in een rapportage, ingedeeld in drie 'ernstklassen'.

- EA: Ernstige afwijking, een afwijking met een serieus ongevalsrisico. Verbeteringen zijn naar het oordeel van het auditteam dringend gewenst.
- A: Afwijking van datgene wat gebruikelijk is. Herstel is naar het oordeel van het auditteam gewenst vanwege het negatieve effect op de verkeersveiligheid.
- O: Opmerking of Observatie.

In hun rapportage constateren de auditors 16 EA, 27 A en 5 O en geven daarbij tevens oplossingsrichtingen aan.

De rapportage met de bevindingen van de auditors is aanleiding geweest om nogmaals de verkeersveiligheidsmaatregelen van het TB-ontwerp van de zuidelijke ringweg integraal door te lichten. Gesteld kan worden dat de audit een aantal belangrijke bevindingen en oplossingsrichtingen heeft opgeleverd, die bijdragen aan de veiligheid van de zuidelijke ringweg. Een deel van de aanbevelingen is dan ook direct opgevolgd (ca. 40%, waarvan zes EA). Er zijn ook aanbevelingen die niet worden overgenomen,

omdat tijdens het ontwerpproces al eerder weloverwogen andere keuzes zijn gemaakt om de verkeersveiligheid te borgen. Hierbij speelden dan meerdere afwegingen een rol. Zo kan het in het kader van de verkeersveiligheid noodzakelijk zijn om een op- en afrit van de weg te schrappen. Maar dit heeft echter een grotere druk elders op het onderliggend wegennet tot gevolg. In de reactienota van de projectorganisatie, die onderdeel is van de verkeersveiligheidsaudit, wordt toegelicht hoe in de gevallen waar een aanbeveling niet wordt overgenomen door aanvullende en compenserende maatregelen wel het vereiste verkeersveiligheidsniveau kan worden bereikt. Het niet opvolgen van een aanbeveling betekent daarmee niet dat de weg minder veilig wordt. Alle wijzigingen die op basis van de verkeersveiligheidsaudit in het ontwerp zijn doorgevoerd, kunnen binnen de grenzen van het bestaande TB worden ingepast. Waar het ontwerp wordt aangepast, heeft dit geleid tot gewijzigde kaarten in het WTB. Een en ander heeft geen gevolgen voor geluid en voor de externe veiligheid.

De afwijkingen worden voor een groot deel veroorzaakt door de bijzondere status van de ringweg. Er geldt een maximum snelheid van 80 km/u, waar op een dergelijke autoweg (categorie stroomweg) normaliter een maximum snelheid van 100 km/u geldt. Gevolg van deze bijzondere status is dat niet één-op-één ontworpen kon worden op basis van de richtlijnen van het zogenaamde 'Handboek Wegontwerp, deel Stroomwegen'. Daarom zijn tijdens het ontwerpproces de afmetingen, boogstralen en andere ontwerpeigenschappen van de weg al werkende ontwikkeld, getoetst en voorzien van een risicoanalyse met betrekking tot verkeersveiligheid, in nauwe samenspraak met de veiligheidsexperts van Rijkswaterstaat.

De basis voor het ontwerp ligt in een eenduidige (groene) vormgeving over de gehele route, die weggebruikers het gevoel geeft in een stedelijke, bewoonde omgeving te rijden, waar een lagere snelheid is geboden. Dit komt tot uitdrukking in de keuze van de voorzieningen die bij de weg horen, zoals verlichting, portalen en afmetingen van de bewegwijzering. Het resultaat van deze 'parkway' is dat de automobilist de maximale snelheid van 80 km/uur als passend ervaart en niet in de verleiding komt harder te rijden.

Belangrijke technische maatregelen zijn dat op het gehele tracé wordt gewaakt over de verkeersveiligheid en de snelheid door het 'Matrix Signalerings Systeem' (matrixborden) en de 'Automatische Incident Detectie' (detectielussen en camera's). Zo worden snelheidsveranderingen in de verkeersstroom automatisch begeleid, worden incidenten beveiligd door de weg 'af te kruisen' en automatisch gemeld bij de verkeerscentrale en krijgt de verkeerscentrale direct een camerabeeld ter beschikking van de gemelde locatie. Vanuit de RWS-verkeerscentrale in Wolfheze, die 24 uur per etmaal controleert, kunnen bij incidenten en calamiteiten maatregelen worden genomen.

De keuzes die zijn gemaakt om bepaalde geconstateerde afwijkingen niet mee te nemen in het ontwerp, kunnen veelal worden teruggevoerd op de hierboven beschreven keuzes die tijdens de ontwerpfase zijn gemaakt om de verkeersveiligheid te borgen door een totaal pakket van ontwerp van de weg, inrichting van de weg en technische maatregelen. Een uitgebreide toelichting hierop vindt u in de inleiding op de reactienota en de reactienota zelf.

Wij zijn van mening dat de afwegingen zorgvuldig in beeld zijn gebracht en dat de gemaakte keuzes inzichtelijk zijn. Wij hebben vertrouwen dat met het wegontwerp en het maatregelenpakket het doel van een veilige ringweg gerealiseerd wordt.

#### Geluidsonderzoek woning Papiermolenlaan

*Samenvatting van de tussenuitspraak: Een woning aan de Papiermolenlaan is in het tracébesluit ten onrechte niet als geluidsaneringswoning aangemerkt. Dit heeft tot gevolg gehad dat voor deze woning niet is onderzocht of kan worden voldaan aan de streefwaarde van 60 dB op saneringsobjecten, al dan niet met het nemen van geluidbeperkende maatregelen. Dit is in strijd met artikel 11.42 van de Wet milieubeheer.*

Op basis van de tussenuitspraak is aanvullend akoestisch onderzoek gedaan, nu de woning als saneringswoning moet worden beoordeeld. Uit dit onderzoek blijkt dat met een geluidsscherm van 53 meter lang en 4 meter hoog wordt voldaan aan de toegestane geluidsbelasting. In het WTB A7/N7 is het scherm opgenomen als maatregel. Op de detailkaart (kaart 09) die bij het wijzigingsbesluit hoort is de ligging weergegeven. Het akoestisch onderzoek wordt als bijlage aan het WTB toegevoegd. Het geluidsscherm

heeft geen invloed op vliegroutes van vleermuizen. Verder is het geluidsscherm niet transparant, maar wordt het begroeid (groen) uitgevoerd.

#### Vervallen van de fietstunnel en zoekgebied voetgangersbrug

In het TB-ontwerp komt de huidige fietstunnel ter hoogte van de Papiermolen te vervallen. Hiertoe heeft de Stuurgroep eerder op basis van een analyse van de projectorganisatie besloten. Geconstateerd werd dat vanwege de verdiepte ligging een veilige en toegankelijke fietstunnel hier niet goed in de omgeving is in te passen. De noodzakelijke hellingbanen aan weerszijden van de ringweg zouden aan de zuidzijde in het terrein van de Papiermolen en aan de noordkant ver in de Merwedestraat uitkomen. Om het hoogteverschil te overbruggen zou de tunnel ook voor een groot onder de grond moeten worden aangelegd. Dat vonden wij ook vanuit het oogpunt van sociale veiligheid niet gewenst. Ter vervanging van deze verbinding is in het tracébesluit een voetgangersbrug voorzien, waar fietsers met de fiets aan de hand gebruik van kunnen maken. Hiervoor is een zoekgebied opgenomen ter hoogte van het Fongerspad en de Papiermolen. Met het zoekgebied hebben wij ruimte willen creëren om in overleg met belanghebbenden de beste oplossing te kunnen bepalen en daarbij gebruik te kunnen maken van de creativiteit van de aannemer.

#### Voetgangersbrug

*Samenvatting van de tussenuitspraak: Het zoekgebied voor de voetgangersbrug grenst aan het perceel van twee appellanten. Dit kan tot gevolg hebben dat de brug direct tegen deze percelen aan komt te liggen. Hierdoor kan inbreuk op de privacy en het woon- en leefklimaat ontstaan. In het tracébesluit zijn geen waarborgen opgenomen om te voorkomen dat dit bij de uitwerking van de voetgangersbrug daadwerkelijk gebeurt. Verder is niet gebleken dat onderzoek is gedaan naar de intensiteit van het gebruik van de huidige fietstunnel. Daardoor is er geen inzicht in het toekomstige gebruik door fietsers van de voetgangersbrug. Tot slot is niet gebleken dat is onderzocht of het mogelijk en haalbaar is om de bestaande fietstunnel te vervangen.*

#### *Het gebruik van de huidige fietstunnel*

Uit telcijfers blijkt dat het gebruik van de huidige fietstunnel gemiddeld rond de 1.300 fietsers per etmaal in de afgelopen vijf jaar ligt. Deze aantallen zijn relatief laag. Ter vergelijking: op de nabijgelegen passage van de N7 met de Hereweg ligt het gemiddelde op circa 13.000 fietsers per etmaal voorbij.

#### *Een nieuwe fietstunnel?*

Om te onderzoeken of het mogelijk en haalbaar is om de bestaande fietstunnel te vervangen zijn drie mogelijkheden nader beschouwd:

- a) De mogelijkheid van een fietstunnel op de plek van de geprojecteerde voetgangersbrug, zoals deze in het ontwerp is opgenomen (ter hoogte van het Boutenspad).
- b) De mogelijkheid van een fietstunnel op de plek van de huidige fietstunnel Papiermolenlaan.
- c) De mogelijkheid van een fietstunnel elders in het gebied tussen de Hereweg en het knooppunt Julianaplein.

#### *Ad mogelijkheid a. en b.*

Voor de eerste twee mogelijkheden blijkt dat er een aanzienlijke lengte van de hellingbanen van de tunnel nodig is om enigszins comfortabel de tunnel in en uit te kunnen fietsen. De lengte van de hellingbanen leidt tot grote ruimtelijke inpassingsproblemen. Zowel aan de zuidzijde (bij de Papiermolen) als aan noordzijde (Merwedestraat en Fongerspad). Er is ook gekeken naar wat er mogelijk is als de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan ca. 1-2 meter zou worden verhoogd, zodat de hellingbaan aan de noordzijde korter kan worden. De inpassingsproblemen worden hiermee echter niet opgelost. Vervolgens is bekeken of de tunnel - gelet op de geconstateerde inpassingsproblemen - ook slingerend (met bochten) kan worden aangelegd in plaats van langgerekt. Maar dit zorgt voor een sociaal onveilige situatie. Er ontstaan dan namelijk onoverzichtelijke nissen en het einde van de tunnel is niet in het zicht. Bovendien levert dit vanwege de hellingen in combinatie met de bochten een verkeersonveilige situatie op.

#### *Ad mogelijkheid c.*

Als derde variant is gekeken of elders in het gebied tussen de Hereweg en het Julianaplein een fietstunnel gerealiseerd kan worden. Dat blijkt niet mogelijk. In het gebied tussen de huidige fietstunnel en de Hereweg

gaat de N7 straks naar beneden de verdiepte ligging in. Iedere meter dichterbij de Hereweg komt de N7 lager te liggen. Dit betekent ook dat een eventuele fietstunnel steeds dieper zou moeten worden aangelegd, met telkens langere hellingbanen. In het gebied tussen de huidige fietstunnel en het Julianaplein speelt eenzelfde probleem. Hier gaat de verbindingsboog tussen de N7 en de A28 naar beneden. Iedere meter dichterbij het Julianaplein komt deze verbindingsboog lager te liggen, en een eventuele fietstunnel dus ook.

De beschouwing van deze drie mogelijkheden bevestigt onze eerdere constatering dat een fietstunnel zodanig ingrijpende gevolgen heeft op het gebied van ruimtelijke inpassing, sociale veiligheid en verkeersveiligheid, dat dit vanuit die overwegingen niet mogelijk en niet haalbaar is. Het onderzoek naar de fietstunnel wordt als bijlage bij het WTB gevoegd.

#### *Voetgangersbrug als alternatief voor de fietstunnel:*

De uitspraak over de mogelijke inbreuk op de privacy en het woon- en leefklimaat van de aangrenzende percelen wordt via de volgende twee sporen hersteld:

- In het WTB en op de bijbehorende detailkaart wordt met een 'kunstwerkvlak' precies aangegeven waar de voetgangersbrug komt te liggen. Daarmee komt het zoekgebied te vervallen en is duidelijk of en zo ja hoe groot de aantasting van de privacy en het woon- en leefklimaat zal zijn.
- Aan het WTB wordt een notitie toegevoegd als bijlage, met daarin een toelichting op de bovengenoemde keuze voor een kunstwerkvlak. In deze notitie zijn ook de eisen opgenomen die de locatie van de voetgangersbrug waarborgen, en daarmee ook de privacy en het woon- en leefklimaat van de aangrenzende percelen. Deze eisen zijn tevens opgenomen in het contract met de toekomstige opdrachtnemer. Om de precieze locatie van de voetgangersbrug te kunnen bepalen, is een schetsontwerp gemaakt van hoe de brug eruit zou kunnen komen te zien. Hierbij hebben wij een hellingspercentage van 4% gehanteerd. Ter vergelijking: de fietstunnel onder het spoor door bij de Wilhelminakade heeft een helling van 4%, het Emmaviaduct aan de stadskant heeft een helling van 3,5-4% en de Berlagebrug heeft een percentage van 6%. Het is in onze ogen geen volwaardige fietsbrug, maar fietsen is bij dit ontwerp voor de geoefende fietser zeker mogelijk.

#### Vleermuizen

*Samenvatting van de tussenuitspraak: De maatregelen in het TB geven niet aan hoe het verdwijnen van vliegroutes van vleermuizen bij de fietstunnel bij Papiermolen wordt gecompenseerd of gemitigeerd. Ook is niet onderzocht of door het verdwijnen van de fietstunnel bij de Papiermolen de ecologische functionaliteit van de vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen buiten het plangebied wordt verstoord.*

In het deelrapport Natuur van de MER is vastgesteld dat aan weerszijden van de fietstunnel Papiermolenlaan groengebieden aanwezig zijn waar veel vleermuizen foerageren, dat de tunnel een belangrijke vliegroute is tussen deze gebieden en dat sloop van de tunnel leidt tot aantasting van deze vliegroute. In artikel 7 van het TB zijn maatregelen opgenomen om het verdwijnen van deze en andere vliegroutes op te vangen. Hierin staat dat de functionaliteit als vliegroute behouden kan worden o.a. door "plaatsing schermen". Hiermee wordt ook bedoeld op schermen over de N7 heen.

Op basis van de tussenuitspraak wordt dit in het WTB aangevuld, zodat duidelijker wordt welke maatregelen worden getroffen om de betreffende vliegroute te compenseren of te mitigeren. De nieuwe tekst luidt: "dan wel plaatsing van schermen, portalen, of soortgelijke geleidende structuren langs en over de ringweg". Op deze wijze wordt geborgd dat nabij de Papiermolenlaan een vleermuisgeleidende structuur over de N7 wordt gerealiseerd, die de functie van vliegroute kan faciliteren. Daarnaast wordt volgens het TB-ontwerp in de toekomstige situatie door de verdiepte ligging langs de Hereweg een nieuwe doorgaande groenverbinding gecreëerd, die als vliegroute door vleermuizen kan worden gebruikt.

Verder is naar aanleiding van de tussenuitspraak specifiek onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van het verdwijnen van de fietstunnel. Hieruit blijkt dat met genoemde maatregelen de ecologische functionaliteit van buiten het plangebied gelegen vaste rust- en verblijfplaatsen van vleermuizen in het gebied rondom de Papiermolen wordt gewaarborgd. Het onderzoeksrapport wordt toegevoegd als bijlage aan het WTB.

### Invoergegevens akoestisch onderzoek

*Samenvatting van de tussenuitspraak: Het akoestisch onderzoek op grond van de verstrekte kaarten en geometrische gegevens kan niet worden gecontroleerd en gereproduceerd. De gegevens zijn niet in het akoestisch rapport opgenomen en er is niet gewezen op de mogelijkheid om deze gegevens op te vragen of in te zien.*

Op basis van de tussenuitspraak zijn de appellanten en de deskundige die hen hierin bijstaat uitgenodigd om de gegevens in te zien en een toelichting daarop te krijgen. Op 18 november jl. heeft deze bijeenkomst plaatsgevonden. Dat deze situatie zich voordoet heeft te maken met de recent nieuw ingevoerde geluidswetgeving SWUNG en de gevolgen die dit heeft voor de complexiteit van de te hanteren geometrische gegevens. Aanpak Ring Zuid is een van de eerste projecten waar het tracébesluit onder deze wetgeving is voorbereid.

### Financiën

De kosten van de vleermuismaatregelen waren al geraamd onder de post mitigerende en compenserende maatregelen en leiden derhalve niet tot hogere kosten. De kosten van de maatregelen als gevolg van de verkeersveiligheidsaudit en de kosten voor het geluidsscherm bij de woning aan de Papiermolenlaan zijn in te passen binnen het taakstellend budget.

### **7. Geheimhouding**

Niet van toepassing.

### **8. Afsluiting**

Ons college heeft er, met de Minister, vertrouwen in dat de punten die de Raad van State in haar tussenuitspraak nog niet voldoende gemotiveerd vond nu voldoende zijn onderbouwd. De verkeersveiligheid wordt op basis van de uitkomsten van de verkeersveiligheidsaudit verder verbeterd. Verder komt er een extra geluidsscherm bij de woning aan de Papiermolenlaan, wordt precies aangegeven waar de voetgangersbrug komt te liggen en wordt duidelijker aangegeven welke voorzieningen er komen voor de vleermuizen.

Hiermee is de realisatie van Aanpak Ring Zuid weer een stap dichterbij. Het project zal niet alleen de bereikbaarheid van de stad en de regio vergroten en de doorstroming van het verkeer en de verkeersveiligheid verbeteren, maar neemt ook de barrière weg die het tracé nu door de stad vormt. Tussen de Hereweg en het Oude Winschoterdiep verdwijnt de weg onder de grond en uit het zicht, om plaats te maken voor het nieuwe Zuiderplantsoen, waarin bos, zonneweides en open ruimtes elkaar afwisselen en nieuwe fiets- en wandelroutes ontstaan. Het Zuiderplantsoen wordt daarmee een nieuw, groot autoluw gebied, in omvang te vergelijken met het Noorderplantsoen, dat sinds het midden van de jaren negentig ook is teruggegeven aan de bewoners van de stad. Het Zuiderplantsoen verbindt straks de Oosterpoortbuurt weer met het gebied ten zuiden van de ringweg, met de nieuwe woonwijk De Linie en het snel aan betekenis winnende Europapark. Ook de Herewegbuurt en Helpman worden weer met elkaar verbonden, en het oude Sterrebos krijgt veel van zijn oude luister terug, met de mogelijkheid nieuwe, recreatieve bestemmingen toe te voegen. Aanpak Ring Zuid betekent daarmee ook een grote verbetering van het woon- en leefklimaat in een groot deel van de zuidelijk stadswijken.

Wij realiseren ons dat wij er nog lang niet zijn, en dat met de uitwerking en uitvoering van het Tracébesluit nog veel aandacht nodig is voor de tijdelijke en definitieve situatie. En wij zetten ons, samen met de toekomstige opdrachtnemer, maximaal in om het project succesvol te laten verlopen.

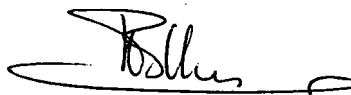
Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized initial 'G' followed by several loops and a long horizontal stroke.

, voorzitter.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'B. de Vries' with a long horizontal stroke at the end.

, secretaris.

**Bijlagen:**

zie [www.aanpakringzuid.nl/achtergronden/bibliotheek/plandocumenten](http://www.aanpakringzuid.nl/achtergronden/bibliotheek/plandocumenten)