

BIJLAGE 1: ZIENSWIJZEN OTB/MER IN VOGELVLUCHT

In deze bijlage geven wij u op hoofdlijnen een overzicht van veel ingediende zienswijzen, om u - in vogelvlucht - een beeld te geven waar insprekers zich zorgen over maken. Wij geven daarbij ook een eerste beknopte reactie vanuit de stuurgroep.

Besluitvorming & procedure

Insprekers betwijfelen of het gepresenteerde plan wel de goede oplossing is. Zij zijn van mening dat de doelstellingen van het plan grotendeels niet worden gehaald, en dat het behalen van de doelstelling doorstroming ten koste gaat van de andere doelstellingen van het plan. Ook vinden zij dat andere alternatieven niet voldoende zijn onderzocht.

Het project kent een jarenlange geschiedenis, waarin onderzoek is gedaan naar een goede oplossing voor de problematiek op de zuidelijke ringweg en verschillende alternatieven daarvoor (zie ook punt 2 in deze brief). Verder zijn wij van mening dat het project tegemoet komt aan alle gestelde doelstellingen, zowel het verbeteren van de bereikbaarheid van stad en regio, de verkeersveiligheid en het leefklimaat. Dit wordt ondersteund door de resultaten van de milieueffectrapportage.

Financiën

Insprekers vragen naar een financiële onderbouwing en een risico-inschatting van het project en naar een maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA).

Het taakstellend budget voor het project ARZ bedraagt 624 miljoen euro, inclusief BTW, Voorbereiding en Toezicht, post onvoorzien en risico's (prijspeil 2007). Deze afspraak is vastgelegd in de bestuursovereenkomst tussen het Rijk, de Provincie en de Gemeente. Het beschikbare budget is voldoende om het voorgestelde plan uit te voeren. De raming voor het project ARZ is opgesteld aan de hand van de gebruikelijke Standaard Systematiek voor Kostenramingen (SSK). In deze raming is naast de projectkosten een aantal posten ingebouwd, om binnen het project risico's en onzekerheden op te vangen.

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

Nadeelcompensatie

Insprekers vragen naar compensatie van burgers, bedrijven of organisaties die vanwege het project tijdelijk of blijvend nadeel ondervinden.

Benadeelden kunnen een verzoek indienen tot schadevergoeding of nadeelcompensatie. Het schadevergoedings- en/of nadeelcompensatietraject is afhankelijk van de gevolgde planologische procedure. Voor het Tracébesluit is het Rijk verantwoordelijk. Compensatie van schade ten gevolge van een Tracébesluit is wettelijk geregeld in artikel 22, eerste lid van de Tracéwet. De minister stelt in dit kader een onafhankelijke schadeadviescommissie in, die verzoeken om nadeelcompensatie in behandeling zal nemen. Voor de Inrichtingsplannen en de Helperzoomtunnel is de gemeente Groningen het bevoegd gezag. Ook de Gemeente stelt een schadeadviescommissie in die verzoeken tot compensatie van schade in behandeling neemt. Gehonoreerde verzoeken worden gedekt uit het projectbudget. Hiermee is rekening gehouden in de projectraming.

Vormgeving en inpassing

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

De weg wordt compact en krijgt een groene uitstraling. Op de meeste plekken neemt de weg niet of amper meer ruimte in dan nu. Het wordt een zo groen mogelijke weg, met een begroeide middenberm, en waar mogelijk groene zijbermen met bomen ("parkway"). Waar geluidsschermen noodzakelijk zijn, worden deze bij voorkeur begroeid (groen) uitgevoerd, zowel aan de kant van de automobilist als aan de kant van de bewoners. Alleen op viaducten met kruisende stedelijke routes, komen transparante schermen. Zo blijft deze route vanaf de ringweg herkenbaar.

Verkeer in de wijken

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

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

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

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

Vondellaan

Insprekers vinden dat het project te veel verkeer veroorzaakt op de Vondellaan door de verbinding van de Vondellaan op de zuidelijke ringweg. Verder maken insprekers zich zorgen over sluipverkeer in De Wijert en vragen om een soortgelijk verkeersplan als voor Helpman is opgesteld. Het project heeft inderdaad gevolgen voor de hoeveelheid verkeer op de Vondellaan. Het wordt een stuk drukker op het noordelijke deel van de Vondellaan, hoewel iets minder druk dan op grond van het Ontwerp-Tracébesluit werd verwacht. Om het verkeer op de Vondellaan op een veilige wijze in te passen, is in overleg met bewoners en scholen een ontwerp-Inrichtingsplan gemaakt voor de Vondellaan, met speciale aandacht voor fietsers en voetgangers. Op basis van de inspraak is gekozen voor een variant met aan weerszijden vrijliggende fietspaden. Na de vaststelling van het Tracébesluit zal de gemeente het Inrichtingsplan nader uitwerken, samen met bewoners en scholen.

Wijert

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

Uit de verkeerscijfers blijkt niet in De Wijert naast de Vondellaan andere straten noemenswaardig drukker worden. Bovendien zijn de straten in De Wijert voor het overgrote deel ingericht als 30-km gebied. Ook hebben veel straten eenrichtingsverkeer. Deze maatregelen ontmoedigen sluipverkeer. Er worden daarom geen problemen verwacht. Toch zal de gemeente samen met de bewoners kijken of aanvullende maatregelen nodig zijn om sluipverkeer te ontmoedigen.

Bereikbaarheid hulpdiensten

Insprekers maken zich zorgen of buurten en wijken goed bereikbaar blijven voor de hulpdiensten. Alle buurten en wijken blijven steeds goed bereikbaar voor politie, ambulance en brandweer, zowel tijdens de uitvoeringsperiode als daarna, binnen de in de wet voorgeschreven aanrijtijden. Bij het

maken van het plan zijn de hulpdiensten (politie, brandweer en ambulance) nauw betrokken geweest in een speciale werkgroep. Het complete plan is in die werkgroep goedgekeurd. Tevens is op basis van overleg met de hulpdiensten een calamiteitenoprit toegevoegd aan het concept Tracébesluit, ter hoogte van de Bornholmstraat aan de zuidzijde van de zuidelijke ringweg. Daarmee is de toegankelijkheid van de zuidelijke ringweg voor hulpdiensten in oostelijke richting gegarandeerd.

Fiets

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

De meeste fietsverbindingen blijven intact of worden beter. Aan de oostkant en de westkant van het tracé verbetert de situatie voor fietsers doordat verbindingen directer worden of doordat fietsers minder kruisingen moeten passeren. Ter hoogte van de verdiepte ligging verbetert de situatie door de aanleg van fietsverbindingen op de deksels. Tussen het Julianaplein en de Hereweg verandert de situatie op een aantal punten. Hier wordt de fietstunnel bij de Papiermolen vervangen door een voetgangersbrug, waar de fiets aan de hand meegenomen kan worden. Ook de fietsverbinding van de Vondellaan met het Hoornsediëp verdwijnt. Verder naar het oosten verdwijnt met het sluiten van de spoorwegovergang bij de Esperantostraat de fietsverbinding tussen de Hereweg en de Oosterpoort. Een verbinding via een tunnel is benoemd als wens (optimalisatie), die bij een financiële meevaller in de aanbesteding uitgevoerd kan worden.

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

Geluid

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

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

Het onderzoek levert twee belangrijke conclusies op. In de eerste plaats neemt het aantal woningen af dat rond de zuidelijke ringweg geluidshinder van het verkeer ondervindt. In de tweede plaats zorgt het maatregelenpakket voor voldoende bescherming tegen geluidsoverlast volgens de wettelijke verplichting. Hoewel de geluidsbelasting in het algemeen daalt, treedt inderdaad niet overal een positief effect op. Maar het plan leidt bij geen enkele woning tot overschrijding van de wettelijke maximale geluidsgrenzen.

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

Luchtkwaliteit

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

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

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

Metten

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

Bij de onderzoeken naar geluidsbelasting en luchtkwaliteit gaat het om het beoordelen van een toekomstige situatie. Omdat die niet is te meten worden hiervoor berekeningen gemaakt, volgens nauwkeurig omschreven rekenmodellen. Om de beoordeling van de resultaten niet te laten beïnvloeden door verschillen in uitkomsten van berekeningen en van metingen, wordt ook de huidige situatie berekend en niet gemeten. Dit is de gebruikelijke en beproefde werkwijze waarmee besluitvorming rondom aanpassingen of aanleg van nieuwe Rijkswegen wordt onderbouwd. Om de modellen goed up tot date te houden, worden zowel voor lucht als voor geluid wel resultaten van metingen in de modellen verwerkt.

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

Gezondheid

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

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

Bereikbaarheid tijdens de uitvoeringsperiode

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

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

Omleidingsroutes tijdens de uitvoeringsperiode

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

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

Overlast tijdens de bouw

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

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

Groen in de stad

Insprekers vragen of het plan een verbetering is ten opzichte van het huidige groen in de stad.

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

Veiligheid

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

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

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

Communicatie

Insprekers vinden dat de projectorganisatie hen niet goed of eenzijdig heeft geïnformeerd en dat zij daardoor zijn misleid. Ook zijn insprekers van mening dat van echte participatie nooit sprake is geweest.

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

Zo wordt het project van alle kanten belicht en worden vragen beantwoord door de projectorganisatie.

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

Helperzoomtunnel

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

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

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