

provincie
groningen

EMBARGO
tot persconferentie 28/8/2013 17.00 uur

bezoekadres: Martinikerhof 12

Aan Provinciale Staten

postadres: Postbus 610
9700 AP
Groningen

algemeen telefoonnr: 050 316 49 11

algemeen faxnr.: 050 316 49 33

www.provinciegroningen.nl
info@provinciegroningen.nl

Datum : 27 augustus 2013
Briefnummer : 2013-33559/35/A.13, VV
Zaaknummer : 469245
Behandeld door : Stuij E.F.W.
Telefoonnummer : (050) 3164509
E-mail : e.f.w.stuij@provinciegroningen.nl
Antwoord op :
Bijlage :
Onderwerp : Aanpak Ring Zuid - aanbidding OTB-MER en OIP's

Geachte dames en heren,

Op 20 augustus 2013 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het Ontwerp Tracébesluit/Milieueffectrapport (OTB/MER) voor het project Aanpak Ring Zuid ondertekend. Daarnaast heeft het college van B&W van de gemeente Groningen op 27 augustus 2013 de vier ontwerp-inrichtingsplannen (OIP's) voor de Vondellaan, de Maaslaan, Helpman-Coendersborg en het Zuiderplantsoen (deksels Sterrebos en plein Oosterpoortwijk- De Linie) vastgesteld. Dit zijn mijlpalen in de voortgang van het project Aanpak Ring Zuid. Op 29 augustus 2013 worden alle documenten gepubliceerd, waarna op 30 augustus 2013 voor het OTB/MER en de OIP's de zienswijzenperiode van zes weken van start gaat.

Hierbij sturen wij u, conform onze brief van 23 mei jl. (brief 2013-20.605/21/A.8, VV), het OTB/MER en de OIP's. In deze brief lichten wij de ontwerp-besluiten uitvoerig toe. Daarbij schetsen we eerst het kader waarin u de documenten kunt plaatsen. We staan stil bij het belang van het project, blikken kort terug op de plangeschiedenis en gaan in op de benodigde procedures en de planning. Daarna geven we een inhoudelijke toelichting op de documenten en gaan we in op de uitkomsten van de gezondheidseffectscreening, die de GGD in opdracht van het college van B&W van de gemeente Groningen heeft uitgevoerd. Tot slot komen de financiën, het optimalisatiepakket, de zienswijzenperiode en het vervolg van het traject aan de orde.

De (ontwerp)besluiten van de Minister en het college van B&W van de gemeente Groningen vormen een belangrijke mijlpaal in de planuitwerkingsfase die eind 2010 startte. Een intensief proces waarin de inwoners, ondernemers, organisaties nadrukkelijk zijn betrokken en waarin zij ook hun inbreng hebben geleverd, soms vanuit uiteenlopende of tegengestelde visies. Met als uiteindelijk resultaat een betere en meer gedragen afweging. Ons college wil zijn waardering uitspreken voor de inbreng vanuit de Stad en inzet vanuit de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid tot nu toe. Meerdere fracties uit raad en staten hebben aangegeven de benaderbaarheid van de projectorganisatie te waarderen. Ons college ondersteunt dit van harte, wij zien de zienswijzenperiode met belangstelling en vertrouwen tegemoet.

GEDEPUTEERDE STATEN



Belang van het project.

Om te beginnen staan we stil bij het grote belang van Aanpak Ring Zuid voor de stad en de provincie. Het project draagt bij aan de verbetering van het leefklimaat, grotere verkeersveiligheid, vergroting van de bereikbaarheid van de dynamo's en daarmee de kansen op behoud en uitbreiding van werkgelegenheid en ontwikkeling. Ook draagt het project bij aan een leefbare en veilige woonomgeving, versterking van de samenhang van stadsdelen, bereikbaarheid van woningen en dagelijkse voorzieningen en uitbreiding van recreatieve mogelijkheden. Immers, een stad moet vele functies tegelijk waar maken: leefbaarheid, economische ontwikkeling, bereikbaarheid, plezier en ontspanning. En dat gezien vanuit het oogpunt van de wandelaar, de fietser, de automobilist, inwoners, toeristen, winkeliers, bedrijven, zorg- en onderwijsinstellingen, het bestemmingsverkeer en het doorgaande verkeer. Mede door de Crisis- en Herstelwet zijn mogelijkheden geschapen om deze doelstellingen op de voorgenomen wijze voor te bereiden en te realiseren.

Plangeschiedenis.

Het project kent verschillende fasen. Het Rijk, de provincie en de gemeente hebben in 2009 afgesproken de bestaande zuidelijke ringweg te verbeteren. In 2009 is het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) vastgesteld. Het BVA bestaat onder andere uit een verdiepte ligging van de hoofdrijbaan tussen het Julianaplein en de Europaweg, met drie overkappingen, en een volledig ongelijkvloers Julianaplein. Het BVA was het resultaat van onderhandelingen van de drie overheden over de meest wenselijke oplossingen van het vraagstuk, gerekend naar inpassing in de leefomgeving, de uitvoerbaarheid, de financiële haalbaarheid, etc. Deze keus is tot stand gekomen op basis van onderzoeken in de Verkenning (november 2007), uitgebreide publieke raadpleging en gesprekken met betrokken partijen (mei 2009) en de Verlengde verkenning (juli 2009).

De formele planuitwerking is op 23 december 2010 van start gegaan met de publicatie van het voornemen van de minister (Kennisgeving) om een milieueffectrapportage (MER) op te stellen voor het project. Naar aanleiding van de Kennisgeving zijn 94 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn gebundeld in een zienswijzenrapport (juni 2011) en voorzien van een bestuurlijke reactie, waarin is aangegeven hoe de zienswijzen betrokken konden worden bij het MER en het uitwerken van het Ontwerp Tracébesluit (OTB). Wij hebben u het zienswijzenrapport doen toekomen op 12 juli 2011 (kenmerk 2011-29.848/28/A.19, VV). Daarna is gewerkt aan de uitwerking van het OTB, het MER en de ontwerp-inrichtingsplannen voor de omgeving. In juni 2012 is de Helperzoomtunnel aan het plan toegevoegd, waarna het college van B&W van de gemeente Groningen, na een uitgebreid participatieproces en extern onderzoek, in april 2013 het verlengde van de Helper Brink heeft gekozen als locatie voor de Helperzoomtunnel. In de uitwerkingsperiode hebben wij veel tijd besteed aan communicatie en afstemming met de verschillende belanghebbenden en betrokkenen, in de vorm van platformbijeenkomsten en informatieavonden, om daarmee zo goed mogelijk naar de omgeving te luisteren.

Procedures en planning.

Het project Aanpak Ring omvat drie procedures:

1. Tracébesluit (TB): bevoegd gezag is de minister.
2. Inrichtingsplannen: bevoegd gezag is het college van B&W van de gemeente Groningen.
3. Omgevingsvergunning Helperzoomtunnel: bevoegd gezag is het college van B&W van de gemeente Groningen, inspraakperiode zes weken.

De besluitvorming om de Helperzoomtunnel te realiseren is vormgegeven via een omgevingsvergunningprocedure. De Helperzoomtunnel heeft effect op het OTB/MER (resultaten van de verkeersberekeningen). Daarom kan de minister het TB pas nemen als de omgevingsvergunning is verleend.

Omdat de inrichtingsplannen nauw samenhangen met het OTB/MER, hebben wij ervoor gekozen beiden tegelijkertijd te publiceren op 29 augustus 2013. De inspraakperiode duurt voor beiden zes weken, van 30 augustus tot 11 oktober 2013. De ontvangst van de aanvraag voor de omgevingsvergunning zal tevens 29 augustus 2013 worden gepubliceerd, het ontwerpbesluit voor het verlenen van de omgevingsvergunning wordt eind september gedurende zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kunnen zienswijzen worden ingediend.

Alle zienswijzen, die binnenkomen, worden meegewogen in respectievelijk het Tracébesluit (TB), de inrichtingsplannen en de omgevingsvergunning. Zo nodig worden na afloop van de periode in dit kader gesprekken gevoerd met indieners van zienswijzen. Voor een reactie op de ingediende zienswijzen op het OTB/MER wordt een nota van antwoord opgesteld. Deze nota verschijnt tegelijkertijd met het Tracébesluit. In deze nota staat tevens vermeld waar zienswijzen hebben geleid tot wijzigingen. Tegen het Tracébesluit is beroep bij de Raad van State mogelijk. Publicatie van dit Tracébesluit is gepland in het tweede kwartaal van 2014.

Toelichting OTB/MER.

Voor de uitvoering van de onderzoeken in het kader van het MER heeft de projectorganisatie externe deskundige bureaus en expertteams ingeschakeld. Tevens zijn specialisten van de gemeente, de provincie en het rijk intensief betrokken geweest bij het proces. Verder zijn het OTB/MER inclusief alle achterliggende onderzoeken zowel inhoudelijk als juridisch getoetst door onafhankelijke adviseurs en specialisten van verschillende onderdelen van RWS. Hieronder gaan we inhoudelijk in op het OTB/MER en de ontwerp-inrichtingsplannen. Het gaat hierbij niet om een volledig overzicht, maar om een korte schets van de belangrijke hoofdlijnen. Voor een uitgebreide samenvatting en afbeeldingen kunt u terecht in de informatiebrochure waarin zowel het OTB/MER als de OIP's staan toegelicht en voor het volledige overzicht verwijzen wij u naar de stukken zelf en de bijbehorende bijlagen.

OTB.

Voor de aanpak van de zuidelijke ringweg is een OTB opgesteld. Hierin staat onder andere welke maatregelen aan het tracé worden genomen, en hoe de ringweg wordt ingericht. Bij het ontwerpen van (snel)wegen gelden verschillende eisen en richtlijnen. Voor de zuidelijke ringweg is gebruik gemaakt van het Handboek Wegontwerp Stroomwegen en de maatvoering is afgestemd op een ontwerpsnelheid van 80 kilometer per uur.

Bestemmingen beter te bereiken

Bestemmingen in het westen van de stad, zoals de Gasunie, MartiniPlaza en het Martini Ziekenhuis zijn straks beter te bereiken door het wijzigen van de op- en afritten bij Corpus den Hoorn en de Leonard Springerlaan. Dankzij het ongelijkvloers maken van het Vrijheidsplein gaat het verkeer gemakkelijker naar de westelijke ringweg en de westkant van de binnenstad. Bij het Julianaplein, dat volledig ongelijkvloers wordt, ontstaat een directe aansluiting met de binnenstad en het stationsgebied.

De bestaande op- en afritten bij de Hereweg komen te vervallen, omdat ter hoogte van de Hereweg de ringweg verdiept wordt aangelegd. Er komt een nieuwe

aansluiting voor in de plaats, door middel van een nieuwe verbindingsweg tussen de Hereweg en de Brailleweg, tussen de Maaslaan en de N7.

De Europaweg zal met een halve aansluiting worden verbonden aan de N7, via een afrit van de N7 vanuit westelijke richting en via een oprit naar de N7 ook in westelijke richting. Het verkeer naar het Damsterdiep en het UMCG en o.a. het Sontweg-gebied (Ikea) wordt bij de afslag Europaweg uit elkaar gehaald via de Europaweg en de Bornholmstraat, wat de doorstroming verbetert. Tot slot krijgen de bedrijfsterreinen bij Driebond en Eemspoort een rechtstreekse aansluiting op de zuidelijke ringweg, waarmee een diepe wens van het bedrijfsleven wordt gerealiseerd en het verkeer hier naar toe niet meer over de parallelwegen hoeft.

Van oude rijkssnelweg naar 'parkway'

De aanpak van de zuidelijke ringweg biedt een uitgelezen kans om de weg stedenbouwkundig en landschappelijk beter in te passen. Het wordt een compacte weg met een groene uitstraling; een 'parkway'. Dit inrichtingsconcept moet - mede door de stedelijke uitstraling - in belangrijke mate bijdragen aan het beheersen van de rijnsnelheid op een maximum van 80 km/uur. Daarnaast draagt de verdiepte ligging bij aan verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving. Tussen de Hereweg en het Oude Winschoterdiep verdwijnt de ringweg uit het zicht. Bovenop de verdiepte ligging komen deksels, waarop het nieuwe Zuiderplantsoen met een afwisseling aan bos, plantsoen en open ruimte de stadswijken Oosterpoort, Linie en Herewegbuurt weer aan elkaar verbindt.

Verkeersveiligheid

De inpassing zorgt voor een wegbeeld dat de maximale snelheid beperkt tot 80 km/u. Het plan bevat meer maatregelen om de veiligheid te verhogen. Er worden strenge eisen gesteld aan het ontwerp van op- en afritten, de bochten, de hoogteligging en de vormgeving van de weefvakken. Ook worden rijstrooksignaleringen toegepast. Waar geen vluchtstroken zijn, komen vluchthavens.

MER.

De afgelopen periode is onderzocht welke effecten het plan heeft op bijvoorbeeld de verkeersstromen, de luchtkwaliteit en de natuur. In het MER staan deze effecten beschreven. Één jaar na ingebruikname van de vernieuwde ringweg zal een opleveringstoets plaatsvinden. In deze opleveringstoets wordt onderzoek gedaan naar geluid, luchtkwaliteit en natuur. Deze toets dient ertoe aanvullend vertrouwen te geven dat ook (direct) na ingebruikneming aan de normen wordt voldaan. Indien de opleveringstoets daar aanleiding toe geeft, worden afspraken gemaakt met het ministerie van Infrastructuur en Milieu over aanvullende maatregelen en financiering.

Hoofdconclusie is dat er geen belemmeringen zijn om voor de ombouw van de zuidelijke ringweg en in dat kader te nemen maatregelen een OTB vast te stellen. Voor een aantal onderdelen lichten wij hieronder de conclusies op hoofdlijnen toe.

Zuidelijke ringweg

Het plan zorgt voor een betere doorstroming op de ringweg. De reistijd van west naar oost, en omgekeerd, verbetert en neemt ongeveer met een derde af. De knelpunten bij het Julianaplein en het Vrijheidsplein worden opgelost. Uit de MER blijkt dat de files op het tracé dan in 2030 nagenoeg overal zijn opgelost.

Onderliggend wegennet

De verkeersstromen op het onderliggende wegennet veranderen. Het wordt op sommige plekken drukker en op andere rustiger, vergeleken met de referentiesituatie (de situatie zonder realisatie van het project). In totaal daalt het

aantal autokilometers op het onderliggend wegennet van de stad Groningen licht. Dit komt doordat de zuidelijke ringweg op andere manieren op het onderliggend wegennet wordt aangesloten en de westelijke ringweg juist meer verkeer gaat verwerken.

Er is veel aandacht geschonken aan de verkeersveiligheid, vooral ook op de wegvakken waar het drukker wordt. Wij onderkennen de zorgen die onder de bevolking bestaan over de verkeersveiligheid in de betreffende gebieden. In de ontwerp-inrichtingsplannen is veel aandacht besteed aan het oplossen van knelpunten op dit gebied.

De verschuivingen in verkeersstromen in Helpman en De Wijert zijn ook een gevolg van de komst van de Helperzoomtunnel en de verkeersmaatregelen voor Helpman. In de bijlage vindt u een geactualiseerde "verkeerskleurenkaart" waarin per straat wordt aangegeven wat de verkeerscijfers zijn met en zonder project in 2030. Hierin zijn de maatregelen uit het ontwerp-inrichtingsplan voor Helpman/Coendersborg verwerkt.

Fietsnetwerk

De fietsverbindingen in het oostelijk en westelijk deel van het plangebied blijven intact of worden vervangen door een gelijkwaardig of beter alternatief. In het middengebied treedt een verslechtering op voor het fietsverkeer tussen De Wijert en de Rivierenbuurt. Dit komt omdat de fietstunnel bij de Papiermolen verdwijnt. Om dit te compenseren wordt het fietspad langs het Noord-Willemskanaal geschikt gemaakt voor tweerichtingsverkeer. Verder komt bij de Papiermolen een voetgangersbrug, waar fietsers overheen kunnen met de fiets aan de hand. Door het hoogteverschil en bijbehorende hellingspercentage voor fietsers lukt het niet om hier een fietsbrug op een goede manier in te passen. Een alternatief is omfietsen via de Hereweg.

Verder verdwijnt met het sluiten van de spoorwegovergang bij de Esperantostraat de fietsverbinding tussen de Hereweg en de Oosterpoort. Fietsers kunnen kiezen voor de fietstunnel bij het station Europapark of het Herewegviaduct, maar dit betekent wel een stuk omrijden. Het is een van de drie optimalisaties voor het project om de verbinding te herstellen door een fietstunnel te maken onder het spoor door. Op de optimalisaties komen we verderop in deze brief terug.

Veiligheid

Door het verkeer meer gebruik te laten maken van de ringwegen en door de zuidelijke ringweg veiliger in te richten, is het de verwachting dat het aantal ernstige ongelukken daalt. De zuidelijke ringweg is een belangrijke route voor vrachtverkeer met gevaarlijke stoffen. Uit het onderzoek blijkt dat het plan leidt tot minder risico's. Bijzondere aandacht is er voor de bereikbaarheid van de verdiepte ligging voor de hulpverleningsdiensten. In overleg met de hulpdiensten worden er verschillende voorzieningen getroffen die de veiligheid waarborgen.

Verder blijkt uit het onderzoek dat het plan een overwegend positief effect heeft op het gevoel of een omgeving veilig is (sociale veiligheid). Dit komt onder andere doordat de onoverzichtelijke fietstunnel tussen de Leonard Springerlaan en de Concourslaan verdwijnt ten gunste van een volwaardige fietsverbinding onder de westelijke ringweg door. Ook de vernieuwing van het viaduct ter hoogte van de Paterswoldseweg is een pluspunt. Nu is er bij deze onderdoorgang weinig toezicht vanuit de omgeving en heeft het viaduct een grauwe en sleetse uitstraling. Een nieuw, markant vormgegeven viaduct kan hier het gevoel van veiligheid verbeteren.

Geluid

Onderzocht is wat de geluidseffecten van het plan zijn op het omliggende gebied. Op basis hiervan is een pakket maatregelen samengesteld om geluidshinder

zoveel mogelijk te beperken: geluidsreducerend asfalt, geluidsschermen en geluidsabsorberende wanden in de verdiepte ligging. Conclusie is dat als het plan wordt uitgevoerd, inclusief maatregelen, de geluidbelasting op woningen over het algemeen afneemt.

Het aantal woningen met geluidshinder vermindert met 17% ten opzichte van de huidige situatie. Het aantal mensen in het onderzoeksgebied dat hinder van het wegverkeer ondervindt, daalt met 20%. Bij geen enkele woning worden de wettelijke geluidsgrenzen overschreden.

Doordat verkeersstromen veranderen, hebben ca. 120 woningen een geluidsbelasting die hoger is dan de streefwaarde¹. Het gaat om woningen langs de A7 en rondom de Vondellaan en de nieuwe verbindingsweg. Deze woningen komen in aanmerking voor een "binnenwaardeonderzoek". Dat wil zeggen dat wanneer het TB onherroepelijk is, bij deze woningen een apart bouwkundig onderzoek wordt ingesteld, om te bepalen of en zo ja welke aanvullende gevelisolatiemaatregelen noodzakelijk zijn. Voor woningen waar de streefwaarde niet wordt gehaald als gevolg van aanpassingen aan het onderliggende wegennet wordt tevens een hogere waarde vastgesteld. De bewoners om wie het gaat krijgen bij de ter inzage legging van het OTB/MER en de Ontwerp-Inrichtingsplannen een formele brief van het ministerie van Infrastructuur en Milieu en tevens een uitnodiging voor een mondelinge toelichting op de procedure.

Luchtkwaliteit

Uit het luchtkwaliteitonderzoek komt naar voren dat in 2030 de lucht rondom de zuidelijke ringweg overal ruimschoots aan de (in 2015 verscherpte) grenswaarden voldoet. In de toekomst wordt de situatie zowel zonder als met project zelfs beter dan op dit moment, ook al komt er meer verkeer. Dit komt doordat ook in Noord-Nederland de effecten van extra strengere wet- en regelgeving in de industrie, landbouw en het verkeer hun vruchten afwerpen. Het effect van de aanpassing van de zuidelijke ringweg op de luchtkwaliteit is gering. Op enkele locaties langs de zuidelijke ringweg verbetert de luchtkwaliteit. Ter hoogte van de monden van de verdiepte ligging en de openingen tussen de overkappingen verslechtert de luchtkwaliteit echter. Maar ook daar wordt na aanpassing van de zuidelijke ringweg ruimschoots aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer voldaan.

Op verschillende momenten heeft het college van B&W van de gemeente Groningen aangegeven de afweging of meetpunten voor luchtkwaliteit moeten worden toegevoegd pas na het gereedkomen van het MER te willen maken (beantwoording vragen Stadspartij 23 april 2013). Het college van B&W ziet op basis van de MER en de GES inhoudelijk geen aanleiding om meetpunten te overwegen voor zowel de huidige als de toekomstige situatie. De berekeningen wijzen uit dat de waarden voor stikstof en fijn stof niet worden overschreden en geen maatregelen nodig zijn. Bij de opleveringstoets, één jaar na ingebruikname van de vernieuwde ring zuid, wordt de berekening van de luchtkwaliteit opnieuw getoetst. Bovenstaande betekent niet dat de zorgen over luchtkwaliteit of de behoefte onder inwoners aan informatie niet serieus worden genomen. Het college van B&W blijft periodiek transparante en toegankelijke informatie verschaffen over de luchtkwaliteit.

De luchtkwaliteit wordt in Groningen op twee manieren geregistreerd, door metingen van het RIVM (twee 'snuffelpalen' van het landelijk meetnet staan in

¹ In de Wet Milieubeheer (rijkswegen) en de Wet Geluidhinder (gemeentelijk en provinciale wegen) staan een streefwaarde en een grenswaarde voor geluid vastgesteld. De streefwaarde is de voorkeursgrenswaarde, en de grenswaarde is de wettelijk maximaal toelaatbare geluidbelasting.

Groningen) en via het Verslag Luchtkwaliteit van de gemeente Groningen. Het verslag van de gemeente is gebaseerd op deze RIVM-metingen en op berekeningen volgens wettelijk voorgeschreven modellen. Het meest recente Verslag Luchtkwaliteit is van 29 januari 2013. Dit verslag bevestigt wat ook uit de MER komt: de luchtkwaliteit in Groningen wordt geleidelijk beter. Die trend is al twintig jaar aan de gang en zet door als gevolg van strengere wetgeving en technologische verbeteringen.

Natuur, water en bomen

Niet heel ver van de zuidelijke ringweg liggen twee belangrijke natuurgebieden: het Leekstermeergebied en het Zuidlaardermeergebied. Ook relatief dichtbij liggen de Onlanden (Eelder- en Peizermaden), een zandwinplas ten oosten van de ring en de oeverlanden van het Zuidlaardermeer. Het plan heeft voor deze gebieden geen gevolgen.

In en rond het plangebied komen wel diverse beschermde plant- en diersoorten voor, zoals de kleine modderkruiper en vleermuizen. Bij het ontwerpen van het plan en bij de uitvoering van de werkzaamheden zal hier rekening mee worden gehouden.

Rondom de zuidelijke ringweg staan veel bomen. Doel is de bestaande bomen zoveel mogelijk te behouden, maar dat zal niet altijd gaan. Voor elke boom die moet verdwijnen, wordt in het plangebied een nieuwe geplant. Bij de aanleg moeten in totaal in ieder geval 514 bomen wijken, waarvan 81 monumentaal. Mogelijk moeten er meer bomen gekapt worden, bijvoorbeeld voor opslagruimte in de uitvoering of voor bouwwegen. De aannemer krijgt de opdracht zoveel mogelijk bomen te ontzien.

Het plan heeft naar verwachting geen grote effecten op het oppervlaktewater. Wel wordt er open water gedempt en neemt het verharde oppervlak iets toe. Dit wordt in het plan gecompenseerd.

In en rond het plan zijn tien locaties waar de bodem of het grondwater mogelijk vervuild is. Daarbij gaat het echter waarschijnlijk niet om ernstige verontreiniging. De aannemer zal hier volgens de daarvoor geldende voorschriften mee omgaan.

Uitvoeringsperiode

Bij de werkzaamheden worden de principes van de landelijke aanpak volgens het Minder Hinder Plan gehanteerd. Dat houdt onder andere in: slim plannen, slim bouwen, het stimuleren van slim reizen (mobiliteitsmanagement) en slim omleiden (verkeersmanagement). Ook zullen de verkeersdeelnemers goed en vroegtijdig over de werkzaamheden worden geïnformeerd. De doelstelling is om verkeershinder te minimaliseren, om de bereikbaarheid van de stad en omgeving gedurende de bouw op een acceptabel niveau te houden. De planning van de uitvoering zal in nauw overleg en afstemming met Groningen Bereikbaar (GB) plaatsvinden. Ook het bereikbaarheidsplan van het project is voor afstemming voorgelegd aan GB.

De aanpak van de zuidelijke ringweg gaat circa vijf jaar duren. De uitvoering staat gepland vanaf het jaar 2015. Het is onvermijdelijk dat de werkzaamheden leiden tot bouwhinder voor omwonenden. Bouwverkeer en geluid gaan naar verwachting voor de meeste hinder zorgen. Waar welke overlast gaat optreden is nog niet bekend. Dit hangt af van hoe de aannemer de werkzaamheden gaat organiseren. Daarbij moet hij in elk geval voldoen aan de wettelijke voorschriften van de vergunningen en aan de algemene regels die gelden bij de uitvoering van bouw- en sloopwerken. Dit betekent dat de aannemer hinderbeperkende maatregelen moet treffen in het kader van bijvoorbeeld stof en geluid.

Gezondheidseffectscreening

In antwoord op de raad heeft het college van B&W april 2012 aangegeven de GGD de opdracht te geven tot het uitvoeren van een Gezondheidseffectscreening (GES). De GES geeft geen absoluut oordeel over de eventuele gezondheidsrisico's van het OTB, maar geeft wel een interpretatie van het verschil in omvang en ernst van blootstelling aan gezondheidsrisico's, ook voor gevoelige bestemmingen. De thema's die onderzocht zijn beslaan luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid. Wij lichten de belangrijkste conclusies toe:

- Ten aanzien van de luchtkwaliteit wordt duidelijk dat de situatie van 2030 ten opzichte van de huidige situatie verbetert, zowel met als zonder project. Bij de openingen van de verdiepte ligging (deksels) en op de Ring West ten zuiden van de Peizerweg treedt een beperkte toename van fijnstof (PM10) en/of stikstofdioxide (NO₂) op. In de plansituatie 2030 is de verwachte verbetering van de luchtkwaliteit over de jaren hier dus iets minder groot in vergelijking met de referentiesituatie. Volgens de GGD is de invloed hiervan op de volksgezondheid zeer gering.
- Ten aanzien van geluid laat de GES zien dat het aantal ernstige gehinderden in de plansituatie met maatregelen (2030) afneemt ten opzichte van de huidige situatie en de referentiesituatie. In vergelijking met de referentiesituatie (2030) treedt op een aantal specifieke plaatsen in het onderzoeksgebied een toename op van de geluidsbelasting, waarschijnlijk door het verschuiven van verkeersstromen binnen het onderliggend wegennet.
- Ten aanzien van externe veiligheid (de risico's die mensen lopen door het vervoer van gevaarlijke stoffen in hun omgeving) neemt het plaatsgebonden risico af als gevolg van de ongelijkvloerse kruisingen en overkappingen. Daardoor neemt het aantal woningen binnen de risicocontouren af. Het groepsrisico op de A7, N7 en N46 neemt af als gevolg van de Aanpak Ring Zuid. Het ongelijkvloers maken van het Julianaplein draagt hier voor een belangrijk deel aan bij. Het groepsrisico op de A28 blijft gelijk.

De GGD adviseert vanuit de hinder- en gezondheidsbeleving de inpassingen van de ringweg zo 'groen' mogelijk vorm te geven en bewoners actief uit te (blijven) betrekken bij de verdere uitwerking.

Het college heeft kennis genomen van de conclusies en betrokken bij de besluitvorming. De uitkomsten van de GES laten een vergelijkbaar beeld zien met het MER. Volgens het college draagt het OTB in zijn algemeenheid dan ook bij aan de verbetering van het woon- en leefklimaat in de wijken rondom de zuidelijke ringweg.

Ontwerp-inrichtingsplannen

De maatregelen aan de zuidelijke ringweg hebben op enkele plekken in de stad gevolgen voor de omgeving in de vorm van verkeersgebruik of de inrichting van de openbare ruimten. Om een en ander goed in de stad in te passen, zijn aan de hand van een intensief participatie-traject plannen gemaakt voor vier gebieden in de omgeving van de ringweg: voor het Zuiderplantsoen (deksels Sterrebos en plein Oosterpoortwijk- De Linie), de Maaslaan, de Vondellaan en Helpman-Coendersborg. Het gaat om plannen op hoofdlijnen, die na de inspraakprocedure in overleg met belanghebbenden verder worden uitgewerkt. De plannen zijn tevens tot stand gekomen in nauw overleg met het Kwaliteitsteam voor ontwerp en

ruimtelijke inpassing, dat bestaat uit de rijksadviseur voor infrastructuur en stad, de provinciaal bouwmeester en de stadsbouwmeester.

Zuiderplantsoen

De ombouw van de zuidelijke ringweg levert het zuiden van de stad een nieuw park op: het Zuiderplantsoen, vergelijkbaar met de omvang van het Noorderplantsoen. Bovenop de verdiepte ligging ontstaat middenin de stad hiervoor de ruimte. Het nieuwe plantsoen bestaat uit het herstelde Sterrebos, de kantoor tuin van DUO/Belastingdienst en een nieuwe groene ruimte tussen de Oosterpoort en De Linie, dat in overleg met de bewoners verder zal worden ingericht. Het plantsoen verbindt de stadswijken Oosterpoort, De Linie, Herewegbuurt en Helpman met elkaar. Zo ontstaan er nieuwe mogelijkheden voor verblijf en recreatie in het zuiden van de stad. Het gebruik wordt afgestemd op de grote ecologische waarde van het huidige Sterrebos. Het plantsoen is alleen toegankelijk voor voetgangers en fietsers. Er komen verschillende fiets- en wandelroutes door het park.

Maaslaan

De Maaslaan blijft een woonstraat waarin auto's niet harder mogen dan 30 km/u. Omdat naast de Maaslaan de nieuwe aansluiting van de Hereweg op het Julianaplein komt (verbindingsweg), wordt de straat wel anders ingericht. Zo is een andere inrichting van de parkeerplaatsen noodzakelijk en worden de Maaslaan en de nieuwe verbindingsweg van elkaar gescheiden door een groenstrook met daarin een geluidscherm. Over de plaats en de hoogte van het geluidscherm, de inrichting van de groenstrook en de parkeerplaatsen gaan wij nog nader met de bewoners in gesprek.

Vondellaan

De Vondellaan krijgt een aansluiting op de zuidelijke ringweg en behoudt de aansluiting op het centrum. Dit biedt automobilisten uit De Wijert een nieuwe mogelijkheid om op de zuidelijke ringweg te komen. Hierdoor wordt de Vondellaan tussen de Van Iddekingeweg en de aansluiting op het Julianaplein drukker. Volgens de berekeningen rijden er in 2030 ca. 11.500 auto's per etmaal over de noordkant van de Vondellaan. Zonder ombouw van de ringweg zouden dat er ongeveer 3.000 zijn. Om deze toename van het verkeer veilig in te passen wordt de weg anders ingericht. Er zijn drie varianten uitgewerkt:

- A. Extra brede fietsstroken met een groene middenberm
- B. Vrijliggende fietspaden
- C. Vrijliggend fietspad voor twee richtingen aan de westzijde

Aan de hand van de zienswijzen wordt een keuze gemaakt uit een van de varianten. Daarna wordt het plan verder uitgewerkt.

Helpman/Coendersborg

De aanleg van de Helperzoomtunnel heeft gevolgen voor de verkeersstromen in Helpman/Coendersborg. De verkeersstromen verschuiven. Verkeersmaatregelen moeten ervoor zorgen dat deze verschuiving niet ten koste gaat van de leefbaarheid en veiligheid in de wijk. Hierover hebben wij u geïnformeerd in een brief d.d. 3 april 2012, kenmerk 2013-14.080/14/A.6,VV. Het verkeersplan bestaat uit de volgende onderdelen:

- Instellen 30 km/u zones voor een groot deel van Helpman/Coendersborg. Aan de zuidzijde van de Helperzoom en de Goeman Borgesiuslaan blijft de snelheid 50 km/u. Hier worden maatregelen genomen voor veilig oversteken;

- Aanleggen veilige kruispunten en uitritconstructies bij de aansluiting van de De Savornin Lohmanlaan en de Helper Brink op de Hereweg en de Helperzoom;
- Eenrichtingsverkeer aan de uiteinden van de Helper Brink.
- Wijziging rijrichtingen in o.a. de Coendersweg, Haydnlaan, Chopinlaan, Beethovenlaan en Helper Oostsingel;
- Kiss-and-ride stroken in de Haydnlaan en de Beethovenlaan voor het parkeren tijdens de schoolspits.

Wij willen een deel van de verkeersmaatregelen vooruitlopend op de aanleg van de Helperzoomtunnel realiseren.

Pakket kleinschalige capaciteitsmaatregelen

Naast de ontwerp-inrichtingsplannen worden in het kader van Aanpak Ring zuid nog een aantal kleine lokale knelpunten aangepakt.

- Aansluiting van de A28 bij Groningen-Zuid (Laan Corpus den Hoorn en Van Ketwich Verschuurlaan);
- Europaweg – aansluiting Westerbroek/A7;
- Kruispunt Europaweg – Griffeweg.

Financiën.

De investeringsraming voor het OTB past binnen het beschikbare en taakstellende budget. In deze raming zijn ook de kosten voor de Helperzoomtunnel, de uitvoering van de vier inrichtingsplannen en het pakket kleinschalige capaciteitsmaatregelen opgenomen. Verder hebben de drie overheden ter voorbereiding op het Tracébesluit besloten binnen de raming twee maatregelen uit te werken die bijdragen aan de verkeersveiligheid rondom de aansluiting van de Vondellaan op de A28 en het woon- en leefklimaat rondom de Maaslaan:

- Volledig ongelijkvloers maken van de fietsroute Vondellaan – Brailleweg uit het oogpunt van veiligheid. Deze fietsroute langs het Noord-Willemskanaal krijgt zoals die nu in het OTB staat ter hoogte van de Vondellaan twee nieuwe kruisingen met verkeerslichten. Fietsers moeten hier de nieuwe open afritten van de A28 kruisen.
- Optimalisatie van de inpassing van de nieuwe aansluiting van de Hereweg via de Brailleweg op de zuidelijke ringweg en de A28, beter bekend als de verbindingsweg langs de Maaslaan.

Drie wensen tot verbetering: de optimalisaties.

Het is mogelijk dat de aanbesteding goedkoper uitvalt dan het beschikbare budget. Het Rijk, de provincie en de gemeente hebben met elkaar afgesproken dat een dergelijke meevaller gebruikt mag worden om één of meer wensen te realiseren, een 'plus' op het plan. Tot nu toe had de stuurgroep Aanpak Ring Zuid in dit kader de volgende drie optimalisaties geformuleerd:

- A. Oude Winschoterdiep water zichtbaar 10 cm diepte of 80 cm diepte (resp. € 15 mln. en € 19 mln.)
- B. Fiets- en voetgangerstunnel bij de Esperantostraat, als verbinding tussen de Oosterpoort en de Herewegbuurt, en versterking van het gebruik van het Zuiderplantsoen (€ 11-24 mln. afhankelijk van de variant)
- C. Volledige aansluiting Europaweg, met ook een afrit voor het verkeer vanuit het oosten en een oprit voor het verkeer richting het oosten (ca. € 32 mln.)

De afgelopen periode is onder andere in de platforms en bij de raad gepolst welke optimalisaties op draagvlak konden rekenen. Deze aanpak had de instemming van de staten. Hieruit bleek dat met name de optimalisaties B en C op steun kunnen rekenen, en dat dit in veel mindere mate geldt voor optimalisatie A. De vraag werd

gesteld of de relatief hoge investeringskosten wel opwegen tegen de meerwaarde van deze oplossing: weliswaar een waterverbinding in ruimtelijk perspectief maar geen volwaardige vaarverbinding. Daarnaast kwamen er wensen naar voren om extra aandacht te besteden aan de vergroening en de duurzaamheid, bovenop het huidige ontwerp.

Gezien het draagvlak voor en de afweging meerwaarde/kosten van de optimalisatie Oude Winschoterdiep hebben de drie overheden besloten deze wens te vervangen door een pakket maatregelen die de vergroening en de duurzaamheid ten goede komen:

- Maatregelen om het nieuwe Julianaplein een zo groen mogelijk aanzien te geven, gezien vanuit de belangrijke zichthoeken in de omgeving.
- Het zoveel mogelijk toepassen van taluds bij de ingangen van de verdiepte ligging.
- Extra geluidreducerende maatregelen in het Zuiderplantsoen, bij de openingen in de verdiepte ligging.
- Inrichting van botenterrassen ter hoogte van het Oude Winschoterdiep, op de deksel van de verdiepte ligging.

Met de nieuwe optimalisatie wordt de markt uitgedaagd om een 'groene plus' op het huidige ontwerp te realiseren, wat positief bijdraagt aan het woon- en leefklimaat rondom de ringweg. Daarnaast wordt de haalbaarheid van een businesscase voor energie-opwekking uit asfalt (asfaltcollectoren) onderzocht.

Verder is op verzoek van het UMCG, Ikea, Aprisco en de VBZO bekeken of de optimalisatie volledige aansluiting Europaweg (ca. € 32 mln.) gerealiseerd zou kunnen worden zonder een kostbare extra derde rijstrook op de zuidbaan tussen Euvelgunne en het knooppunt Europaplein van ca. 20 miljoen euro. Deze rijstrook kan vervallen als de rotonde Westerbroek wordt aangepast met meer capaciteit en aanvullende verkeersmanagement maatregelen worden genomen, zoals de plaatsing van extra dynamische route informatiepanelen (DRIP's). De investeringskosten voor deze optimalisatievariant bedragen in totaal ca. € 12 mln.

Het is nog onzeker in hoeverre de extra wensen binnen het plafondbedrag voor de inschrijfprijs van de aanbesteding kunnen worden uitgevoerd. Daarom is het belangrijk dat de stuurgroep, voordat de aanbesteding plaatsvindt, een rangorde voor de drie optimalisaties vaststelt. Het ligt in de planning om dit eind 2013 te doen. De keuze van de aannemer vindt uiteindelijk plaats op basis van het aantal te realiseren optimalisaties, de bereikbaarheid tijdens de bouwfase, de kwaliteit van de ruimtelijke inpassing en de duurzaamheid (de Economisch Meest Voordelige Inschrijving - EMVI).

Zienswijzenperiode.

Ons college vindt van het van groot belang dat de inwoners van de stad goed in staat worden gesteld feitelijke informatie over de ontwerpbesluiten tot zich te nemen en, indien zij daar aanleiding toe zien, hun zienswijze daarover in te dienen.

De publicatie van het OTB/MER en de OIP's en de aanvraag van de omgevingsvergunning worden allemaal op 29 augustus 2013 gepubliceerd. In de eerste week van september verschijnt de tweede krant van Groningen Bereikbaar, met een themanummer over Aanpak Ring Zuid. De krant wordt huis aan huis verspreid in de regio Groningen-Assen. Hierin worden ook de vier inspraakbijeenkomsten aangekondigd, die voor alle belangstellenden worden georganiseerd. Deze avonden vinden plaats in MartiniPlaza tussen 16.00 – 22.00 uur op:

- Maandag 9 september
- Dinsdag 10 september
- Woensdag 18 september
- Donderdag 19 september.

Deze bijeenkomsten bestaan uit een informatiemarkt met onder andere een film waarin het project wordt gepresenteerd. Bij stands kan men terecht voor afbeeldingen en impressies van de nieuwe situatie en voor informatie over de milieueffecten en hoe de stad tijdens de uitvoering van de werkzaamheden bereikbaar blijft. Tijdens de inspraakbijeenkomsten zijn professionele notulisten aanwezig die mensen kunnen helpen die hun zienswijze mondeling willen indienen. Vanzelfsprekend bent u van harte uitgenodigd deze inspraakbijeenkomsten bij te wonen.

Uw staten heeft in antwoord op onze brief van 23 mei over de gewijzigde planning aangegeven het OTB/MER in een afzonderlijke commissievergadering te bespreken, op 19 september. Daarin zou ook het optimalisatiepakket en de prioritering van de optimalisaties aan de orde kunnen worden gesteld. De gemeenteraad zal in een afzonderlijke commissievergadering op 1 oktober en raadsvergadering op 8 oktober over het OTB/MER en de OIP's spreken.

TB-ontwerp.

Na afloop van de zienswijzenperiode maken wij zo snel mogelijk de balans op van de ingediende zienswijzen op het OTB/MER en de OIP's. Op basis hiervan zullen wij zo nodig gesprekken aangaan met indieners en bepalen of en op welke wijze zienswijzen zullen leiden tot wijzigingen in het TB-ontwerp.

Wij houden u op de hoogte van het verloop van dit proces en zullen u consulteren wanneer er essentiële discussiepunten uit de zienswijzen naar voren komen. Wij verwachten hier eind december 2013/januari 2014 bij u op terug te kunnen komen.

Met het Ontwerp Tracébesluit, de Ontwerp inrichtingsplannen en de aanvraag voor de omgevingsvergunning zijn belangrijke mijlpalen bereikt in de verdere besluitvorming voor de zuidelijke ringweg. Ons college is overtuigd van de meerwaarde van de ontwerpbesluiten voor stad en regio en ziet de zienswijzenperiode met vertrouwen tegemoet. Wij treden graag met u in overleg over de genomen ontwerpbesluiten om te komen tot de vernieuwde zuidelijke ringweg.

Tot slot

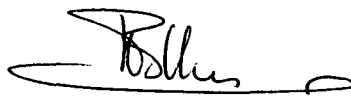
Tenslotte hebben wij onze voorgenomen zienswijze op het OTB/MER van de zuidelijke ringweg bijgevoegd. Eventuele opmerkingen vernemen wij graag van u in de vergadering van de statencommissie Mobiliteit en Energie op 16 september 2013.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:



, voorzitter.



, secretaris.

Bijlagen:

Nr.	Titel	Bijgevoegd	Ter inzage in de Statenkast
1.	Ontwerp Tracébesluit	X	X
2.	Toelichting Ontwerp Tracébesluit	X	X
3.	Milieu Effect Rapport (hoofdrapport)	X	X
	bijlagen en deelrapporten MER		X
4.	Ontwerp-Inrichtingsplannen	X	X
5.	Verkeersprognose onderliggend wegennet	X	X
6.	Voorgenomen zienswijze GS op OTB/MER	X	X
7.	Gezondheidseffectscreening	X	X
8.	Publiekssamenvatting	X	X