

provincie groningen

bezoekadres: Martinikerkhof 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

GEDEPUTEERDE STATEN

29 JUNI 2012

Datum :
Briefnummer : 2012-25.812/26/A.18, VV
Zaaknummer : 402428
Behandeld door : Stuij E.F.W.
Telefoonnummer : (050) 316 4509
E-mail : e.f.w.stuij@provinciegroningen.nl
Antwoord op :
Bijlage : 1
Onderwerp : Ontwerp voor OTB-MER Aanpak Ring Zuid

Geachte dames en heren,

Via deze brief informeren wij u over de nadere uitwerking van het ontwerp van het project Aanpak Ring Zuid. Deze uitwerking is gebaseerd op het Voorlopig Ontwerp (VO) dat wij u in december 2011 hebben toegezonden. Het VO vormde de opmaat naar het Ontwerp Tracébesluit, dat de minister van Infrastructuur en Milieu volgens plan eind 2012 zal nemen. Wij nodigen u van harte uit met ons in gesprek te gaan over het nader uitgewerkte ontwerp, zodat wij de resultaten hiervan kunnen betrekken bij het overleg in de stuurgroep Aanpak Ring Zuid, die het OTB en het bijbehorende Milieueffectrapport voorbereidt.

U zult in deze brief zien dat het nader uitgewerkte ontwerp op twee belangrijke punten afwijkt van het VO van 2011. Het ontwerp is aangepast naar aanleiding van de verkeersprognoses die zijn opgesteld op basis van het Voorlopig Ontwerp. Wij stellen voor een tunnel aan te leggen tussen de Helperzoom en het Europapark en de aansluiting van de Vondellaan op de A28 te schrappen, met handhaving van alle aansluitingen van het knooppunt Vondellaan met de binnenstad. Daarnaast bevat het ontwerp drie kleinere aanpassingen aan de rijksweg zelf.

De kern van het ontwerp blijft overeind. De verkeersberekeningen wijzen uit dat de vernieuwde ringweg leidt tot verbetering van de doorstroming van het verkeer. De politieke en maatschappelijke dialoog over het Voorlopig Ontwerp sterkt ons in de overtuiging dat het project een belangrijke bijdrage levert aan de andere projectdoelen: verbeteringen op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Met de kanttekening dat diverse gebieden nog veel aandacht vragen. In deze brief gaan wij daar op in.

Het project Aanpak Ring Zuid is een voor de stad en de provincie Groningen uitzonderlijk project: vanwege de omvang en complexiteit ervan en de gevolgen voor stad en ommeland. Voor we stilstaan bij de aanpassingen in het ontwerp, gaan wij eerst kort in op het bijzondere karakter van het project. Daarna blikken wij terug op de ontwikkeling ervan tot nu toe, en vooruit op wat de komende tijd nog te gebeuren staat.



Deze brief is als volgt ingedeeld:

- van Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) naar Voorlopig Ontwerp
- het VO onderzocht en besproken
- nadere uitwerking van het Voorlopig Ontwerp
- drie mogelijke optimalisaties
- het vervolg: definitief ontwerp, Ontwerp Tracébesluit, Tracébesluiten realisatie.

Van BVA tot Voorlopig Ontwerp

In een uitvoerig verkennend onderzoek zijn in 2008 en 2009 diverse alternatieven voor het verbeteren van de zuidelijke ringweg bestudeerd en bediscussieerd in politiek en samenleving. Deze fase van verkenningen is in het najaar van 2009 afgerond met de vaststelling van het Bestuurlijke Voorkeursalternatief (BVA) en een bestuurlijk akkoord hierover tussen rijk, provincie en gemeente.

Het BVA van 2009 voorzag in een ringweg op de plaats van het huidige tracé, met een verhoogd aangelegd Julianaplein en een verdiept aangelegd gedeelte tussen de Hereweg en het Oude Winschoterdiep. Beide zijden van dit verdiepte deel werden aan elkaar verbonden met zogenaamde deksels: overkluizingen met een maximale lengte van 250 meter. Door deze oplossing kon het gezamenlijke motief van rijksoverheid, provincie en gemeente – een betere verkeersdoorstroming en een betere bereikbaarheid – worden gekoppeld aan de wens van de gemeente de leefbaarheid in de stad te verbeteren en de barrière die de zuidelijke ringweg momenteel vormt op te heffen.

Het BVA was een plan op hoofdlijnen, dat mede tot stand is gekomen door de inbreng van een *Kwaliteitsteam* van experts die het rijk, de provincie en de gemeente hebben geselecteerd. Van belang was ook de bijdrage van *West8*, een bureau dat is gespecialiseerd in stedelijk ontwerp en landschapsarchitectuur. Over het BVA waren wij zeer te spreken. Maar we realiseerden ons tegelijk dat dit ontwerp nog veel losse eindjes bevatte en veel vragen onbeantwoord liet. In de raad en de staten is dit uitgebreid besproken en bevestigd.

Eén van die vragen lag op financieel gebied. Het BVA kostte 90 miljoen euro meer dan beschikbaar was. Andere vragen lagen op verkeerskundig en stedenbouwkundig terrein. Zo was de aansluiting van de A7 en de A28 op de belangrijkste stedelijke kernen (dynamo's) onvoldoende. Een ander probleem was het grote ruimtebeslag van het ontwerp, dat alleen kon functioneren met een uitgebreid net van parallelwegen, die vlak langs woonwijken heen liepen.

In het Voorlopig Ontwerp dat wij u eind 2011 hebben gepresenteerd waren de belangrijkste knelpunten van het BVA van 2009 opgelost. Door een andere inrichting van het Julianaplein konden de dynamo's meer rechtstreeks worden aangesloten op de rijksweg en waren minder parallelwegen nodig. Dat betekende winst voor de stedelijke economie en voor de leefbaarheid van de wijken aan weerszijden van de ringweg. Een ander belangrijke verbetering was dat het ontwerp (inclusief deksels) uitvoerbaar bleek te zijn binnen het beschikbare budget van 652 miljoen euro.

Het VO liet nog enkele vragen onbeantwoord. Zoals de vraag naar de beste manier om de kantoren van DUO en Belastingdienst te ontsluiten. Maar de belangrijkste vraag was wat de effecten van het ontwerp zouden zijn op de doorstroming van het verkeer en de belasting van het zogenaamde onderliggend wegennet: de wegen in de buurten en wijken van de stad Groningen. De

berekeningen hiervan, aan de hand van verkeersmodellen, moesten nog worden gemaakt. Het VO was, kortom, nog niet getoetst op verkeerskundige werking.

Het Voorlopig Ontwerp besproken en onderzocht

Terwijl deze verkeerskundige berekeningen werden gemaakt, is het Voorlopig Ontwerp in de eerste helft van 2012 besproken in de verantwoordelijke commissies van Gemeenteraad en Provinciale Staten en op diverse bijeenkomsten in de stad. Deze gesprekken vonden plaats in de vier hiertoe in het leven geroepen platforms van bedrijven, weggebruikers, bewoners en bewonersorganisaties. Daarnaast zijn informatiebijeenkomsten georganiseerd op wijkniveau en vond een reeks gesprekken plaats met onderwijsinstellingen, individuele bewoners en tal van grote en kleine bedrijven.

Naast waardering voor de verbeteringen in het ontwerp, klonken bij deze besprekingen ook nieuwe vragen en zorgen. Die gingen voor een groot deel over de belasting van het onderliggend wegennet. Bewoners van de Rivierenbuurt, de Wijert en de omgeving van het Sterrebos vroegen zich af wat de gevolgen van het project zouden zijn voor de leefbaarheid en veiligheid in hun buurt. Zij vroegen aandacht voor mogelijke alternatieven, zoals voor de geplande nieuwe verbindingsweg tussen de Hereweg en het Julianaplein, langs de Maaslaan. Ook scholen mengden zich in de discussie, met als extra aandachtspunten de veiligheid en aantrekkelijkheid van fietsverbindingen en looproutes. Voor bedrijven is bereikbaarheid een belangrijk en steeds terugkerend gespreksthema, zowel tijdens de uitvoering van de ombouw, als na realisatie van het project.

Deze brede maatschappelijke dialoog leverde veel waardevolle informatie op voor de verdere uitwerking van het ontwerp, die nog in volle gang is. De gesprekken leverden ook veel informatie op voor de fase van uitvoering, die zal worden gebruikt bij het opstellen van het programma van eisen voor de aanbesteding. De gesprekken bevestigden ook de noodzaak van uitstekende samenwerking tussen de vele partijen die de komende jaren aan de wegen, rails en bruggen in en rond de stad werken. Om inhoud en vorm te geven aan deze samenwerking hebben wij inmiddels het samenwerkingsverband *Groningen Bereikbaar!* opgericht, dat onlangs van start is gegaan.

In de loop van het afgelopen voorjaar zijn de resultaten van de eerste verkeersberekeningen binnengekomen. Die bevatten overwegend goed nieuws voor de hoofdwegen. Op enkele – kleinere – knelpunten na wezen de prognoses uit dat realisatie van het project de doorstroming van het verkeer sterk zou verbeteren. De knelpunten betroffen uitsluitend de avondspits, bij de (westelijke) oprit bij de Europaweg en op het wegvak tussen het Vrijheidsplein en de Laan Corpus den Hoorn.

De prognoses voor het onderliggend wegennet lieten – naast goede – ook enkele verontrustende cijfers zien. Vooral de Vondellaan zou bij realisatie van het VO veel drukker worden: een vertienvoudiging van het autoverkeer, dat nu ongeveer 1.500 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. Ook op de Waterloolaan lieten de voorspellingen een sterke toename van het aantal auto's zien. Voor de stuurgroep waren die cijfers niet acceptabel. Daarom is besloten te zoeken naar mogelijke oplossingen hiervoor, waarvan vervolgens weer moest worden berekend wat de verkeerskundige effecten zouden zijn. Als gevolg van deze ingelaste extra ontwerp- en onderzoeksronde heeft het planproces een vertraging van drie maanden opgelopen. Over de uitkomsten van deze extra ontwerp- en onderzoeksronde gaat de volgende paragraaf. De stuurgroep Aanpak Ring Zuid

heeft ermee ingestemd maatregelen die moeten worden getroffen als gevolg van het project te betalen uit het projectbudget. Ook als dit aanpassingen betreffen buiten het eigenlijke projectgebied (de basisscope van het project).

Het Voorlopig Ontwerp nader uitgewerkt

Het ontwerp dat nu op tafel ligt kijkt op enkele punten af van het Voorlopig Ontwerp dat wij u eind 2011 hebben gepresenteerd, en dat met u is besproken in uw commissievergadering van 4 april 2012. De nadere uitwerking bevat thans een keuze voor de ontsluiting van de kantoren van DUO en Belastingdienst, aan de Kempkensberg. In het VO waren hiervoor twee mogelijke oplossingen voorzien: ontsluiting via de Waterloolaan, langs de rand van het vernieuwde Sterrebos, of via een nieuwe aan te leggen "parkway" door het Sterrebos. Om met deze keuze te beginnen: ontsluiting via de Waterloolaan heeft onze uitgesproken voorkeur. Wij zullen dat hieronder toelichten, in samenhang met ons voorstel voor de verbindingen tussen beide zijden van het spoor en de ontwerp-aanpassingen die zijn aangebracht op grond van de verkeersberekeningen.

Wijzigingen hoofdwegennet

De belangrijkste ontwerpwijzigingen voor het hoofdwegennet zijn:

- Er komt een extra rijstrook bij de westelijke oprit naar de ringweg bij de Europaweg.
- Het wegvak tussen het Vrijheidsplein en de Laan Corpus den Hoorn krijgt een iets andere inrichting.

Door deze aanpassingen verdwijnen volgens de verkeersberekeningen de knelpunten die het gevolg zouden zijn van uitvoering van het VO. Het verkeer stroomt naar behoren door.

Wijzigingen onderliggend wegennet: Vondellaan en Maaslaan

De meest ingrijpende wijzigingen hebben te maken met het onderliggend wegennet. Ze zijn ingegeven door onze wens de verkeersaantallen op de Vondellaan en de Waterloolaan te beperken. Het gaat het hierbij om de volgende veranderingen:

- Schrapen van de aansluiting van de Vondellaan op de A28;
- Aanleg van een Helperzoomtunnel.

Het verkeer vanaf de A28 kan nog steeds gewoon de binnenstad in rijden, maar rechtsaf slaan richting de Wijert is in het nieuwste ontwerp niet meer mogelijk. In de bijlage is ter verduidelijking een kaart opgenomen, met nadere uitleg.

De komende maanden willen wij onderzoeken wat de meest geschikte plaats is voor een Helperzoomtunnel.

Door af te zien van een aansluiting van de wijk de Wijert op de A28 neemt het aantal auto's op de Vondellaan af ten opzichte van de prognose voor het VO. Ook de aanleg van de Helperzoomtunnel heeft een matigend effect op het autoverkeer over de Vondellaan. Met 10.000 motorvoertuigen per etmaal, is de toename ten opzichte van de huidige situatie nog steeds fors, dat realiseren wij ons terdege. Maar wij achten het goed mogelijk een weg met 10.000 verkeersbewegingen per etmaal op een veilige manier in te passen. Daarbij baseren wij ons mede op een advies van het Kwaliteitsteam hierover. Het Kwaliteitsteam vindt een aantal van 10.000 verkeersbewegingen passend voor een weg als de Vondellaan, maar is van mening dat de inrichting van de weg opnieuw moet worden bezien. De

Vondellaan zou in de toekomst vrij liggende fietspaden/-stroken moeten krijgen, en andere oplossingen voor parkeren en oversteken.

De wijzigingen in het ontwerp leiden ten opzichte van het VO tot toename van het aantal auto's over de nieuwe verbindingsweg langs de Maaslaan, tussen het Julianaplein en de Hereweg. De berekening komt voor deze weg uit op 11.000. Op grond van het VO bedroeg de prognose 9.600. Wij hebben eerder gesteld 10.000 motorvoertuigen per etmaal acceptabel te vinden voor deze nieuwe weg en grote moeite te hebben met hogere aantallen auto's.

Alternatieven, die onder meer door bewoners zijn aangereikt, bieden geen soulaas. Voor een verbindingsweg aan de zuidzijde van de ringweg is geen ruimte. Bovendien – en dat is doorslaggevend – zou een weg op deze plaats leiden tot een onaanvaardbare extra belasting van de verkeersknoop bij de Vondellaan. Daar moet dan een extra afslag bijkomen. De verkeersdoorstroming en de veiligheid zijn onvoldoende gewaarborgd op zo'n ingewikkelde knoop, en goed functionerende bewegwijzering is niet mogelijk. De extra afslag zou er bovendien toe leiden dat de verkeersknoop erg dicht bij het Gomarus College zou komen te liggen. Een verbindingsweg aan weerszijden van de N7 heeft hetzelfde bezwaar.

Is het mogelijk dit probleem toch op te lossen, op een verkeersveilige en stedenbouwkundig acceptabele manier? Die vraag hebben wij voorgelegd aan het Kwaliteitsteam. Het Kwaliteitsteam ziet goede mogelijkheden de nieuwe verbindingsweg ook met 11.000 motorvoertuigen per etmaal goed in te passen. Daarbij is het onze inzet het aantal auto's per etmaal terug te dringen, door aanvullende verkeersmaatregelen, zoals bewegwijzering en weginrichting. Deze kunnen ervoor zorgen dat het verkeer op de verbindingsweg naast de Maaslaan deels verplaatst wordt naar alternatieve routes. In de praktijk kan dat leiden tot een afname van het verkeer. Wij zijn van plan deze gedachte de komende maanden verder uit te werken en te bespreken met de bewoners.

Wijzigingen in verkeersstromen elders in de stad

Het ontwerp leidt ook elders in de stad tot veranderingen in verkeersstromen. De meest opvallende daarvan zetten wij hier kort op een rij.

Op het Parkwegviaduct en het Emmaviaduct en op het noordelijke gedeelte van de Helperzoom wijzen de berekeningen op een duidelijke afname van het verkeer. Ook op de Verlengde Hereweg wordt het rustiger. Daar staat tegenover dat er meer auto's worden verwacht op de weg die aansluit op de Helperzoomtunnel. Afhankelijk van de locatiekeuze van deze tunnel kan dat de Helperbrink zijn, de De Savornin Lohmanlaan of de Goeman Borgesiuslaan.

In het stadsdeel ten zuiden van de ringweg heemt het autoverkeer op het onderliggend wegennet als geheel licht toe. In de stad als geheel laten de berekeningen een afname zien van het verkeer op het onderliggend wegennet. De ringweg zelf gaat duidelijk meer verkeer trekken. Al met al is een verplaatsing te zien van onderliggend wegennet naar hoofdwegennet. In de bijlage is dit verder uitgewerkt. De verschuiving van verkeersstromen geeft niet direct aanleiding voor ingrijpende aanpassingen of reconstructies. Wel wordt nog nader onderzocht of aanpassingen nodig zijn aan de verkeerslichten of kruisingen van het Hoendiep, de Griffeweg en de aansluiting van de A28 op de Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan.

Als de uitkomsten van dit onderzoek en van de overige hiervoor genoemde punten van onderzoek en bespreking bekend zijn, zal de stuurgroep Aanpak Ring Zuid hierover besluiten.

Drie wensen tot verbetering: de optimalisatievraagstukken

Het Voorlopig Ontwerp bevatte ook drie zogenaamde optimalisatievraagstukken: onderdelen van het ontwerp waarvoor de stuurgroep verbeteringen mogelijk en wenselijk achtte, maar waarvoor vooralsnog geen budget beschikbaar is. Het ging hierbij om:

1. de wens het Oude Winschoterdiep bevaarbaar te maken (80 cm diep), of op zijn minst als een op het oog ononderbroken waterweg te realiseren (10 cm diep);
2. de wens ter plekke van de huidige Esperanto spoorwegovergang een tunnel voor fietsers en/of auto's aan te leggen;
3. de wens het Europaplein behalve in westelijke richting ook in oostelijke richting een oprit en een afrit te geven en zo een "volledige aansluiting" van dit knooppunt op de ringweg te realiseren.

De drie optimalisatievraagstukken zijn het afgelopen half jaar onderzocht. Hieronder gaan wij daar op in en staan wij stil bij de mogelijk deze verbeteringen in het ontwerp alsnog te realiseren.

Oude Winschoterdiep

Kijkend vanuit het westen komt de ringweg bij het Oude Winschoterdiep weer omhoog uit zijn verdiepte ligging, om bij het Europaplein aan te sluiten op het bestaande viaduct. In het VO is geen water zichtbaar. De optimalisatie is de wens het Oude Winschoterdiep in elk geval visueel door te laten lopen. Daarvoor zijn twee varianten uitgewerkt: een variant met 10 cm waterdiepte en een variant met 80 cm waterdiepte. De kosten bedragen resp. 15 miljoen euro en 19 miljoen euro.

Esperantotunnel

In verband met de geplande spoorverbreding is een gelijkvloerse spoorwegovergang bij de kruising Esperantoweg niet meer mogelijk. Een tunnel die ook geschikt is voor auto's is hier moeilijk in te passen. Dat heeft te maken met het hoogteverschil tussen beide zijden van het spoor. De westelijke tunnelmond zou daardoor ver van de spoorweg komen te liggen. Dat vinden wij ongewenst. Een autotunnel op deze plaats zou bovendien tot veel verkeer op de Waterloolaan leiden. Ook dat vinden wij niet acceptabel. Met de toevoeging van de Helperzoomtunnel is een extra verbinding voor auto's niet meer nodig. De vraag blijft of er een fietstunnel op deze plek kan komen. Hiervoor zijn drie varianten onderzocht, van sober tot een tunnel met meer ruimtelijke kwaliteit. De kosten variëren van 5 tot 21 miljoen euro.

Volledige aansluiting op de Europaweg

De halve aansluiting in het VO biedt voldoende capaciteit voor de hoeveelheid verkeer op de Europaweg-Zuid (21.500 motorvoertuigen per etmaal). Wel is een beperkte aanpassing nodig aan de rotonde bij de aansluiting Westerbroek. Deze past binnen de raming van het project. Een afrit en een oprit van en naar het oosten kost 6 miljoen euro. Uit de verkeersberekeningen blijkt echter dat bij zo'n volledige aansluiting een probleem ontstaat in de doorstroming op de zuidelijke rijbaan N7 tussen de Bornholmstraat en de afrit Driebond/Eemspoort. Die trekt meer verkeer door de extra oprit. Om dit probleem op te lossen is een derde rijstrook nodig op de zuidbaan van het Euvelgunnetracé. Dit brengt 20 miljoen euro meerkosten met zich mee.

Rangorde van wensen

Wij hebben nog geen rangorde bepaald voor het belang van deze optimalisaties. We horen graag uw mening hierover. Ook in onze gesprekken met de platforms,

de bewoners en bedrijven en organisaties zullen wij de vraag naar de wenselijkheid van de optimalisaties aan de orde stellen.

Inmiddels hebben wij wel meer zicht op de procedure die moet worden gevolgd om de optimalisaties te kunnen realiseren. In de bijlage gaan wij daar op in. Wij zijn optimistisch over de kans dat op zijn minst een deel van de optimalisaties kan worden betaald. In de stuurgroep Aanpak Ring hebben wij afgesproken dat een eventuele aanbestedingsmeevaller mag worden gebruikt voor de optimalisaties. De praktijk van vergelijkbare projecten wijst uit dat de kans op zo'n meevaller op dit moment groot is. Ook teruggave van BTW mag worden gebruikt om extra wensen te betalen.

Bij deze constatering past één kanttekening: mogelijke meevallers mogen niet volledig worden gebruikt voor de optimalisaties. Een nader te bepalen deel ervan dient te worden gereserveerd voor extra risico's. Hierover zullen wij u te zijner tijd verder over informeren.

Van nader uitgewerkt ontwerp tot definitief ontwerp

De komende zomermaanden staan twee zaken centraal in de werkzaamheden rond het project Aanpak Ring Zuid: het opstellen van de milieueffectrapportage en de verdere uitwerking van het ontwerp.

Het onderzoek voor het Milieueffectrapport (MER) is in volle gang. Het is naar verwachting in september/oktober afgerond. Dan is duidelijk of het ontwerp voldoet aan alle wettelijke voorwaarden op milieugebied. Als dat niet zo is moeten gepaste maatregelen worden genomen.

De MER en de eventuele aanpassingen die daaruit voortkomen voor het ontwerp verwachten wij u in oktober te kunnen presenteren. Het spreekt vanzelf dat wij hier graag met u over willen spreken.

Volgens plan wordt het Ontwerp Tracébesluit met het bijbehorende MER voor 1 december 2012 ter besluitvorming voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Milieu. Eerst zal het nog aan de stuurgroep Aanpak Ring Zuid worden voorgelegd

Wij verwachten dat de minister het OTB/MER in de loop van de december vaststelt. De rest van de maand december en de maand januari 2013 staan dan in het teken van de inspraak over het OTB/MER. Wij zullen u uiteraard zorgvuldig betrekken bij het opstellen van de zienswijze die de gemeente/de provincie zal opstellen en indienen.

Naar verwachting kan tegen de zomer van 2013 het Tracébesluit worden genomen. De planning is er nog steeds op gericht in 2015 te beginnen met de uitvoering van het project. Voor een beschrijving van de te doorlopen procedure verwijzen wij u naar de bijlage. In deze bijlage gaan wij ook nader in op een aantal onderdelen van het ontwerp en treft u tevens meer informatie aan over de gemaakte verkeersberekeningen.

Aanvullende kennisgeving

Dan nog het volgende: op 10 januari jl. hebben wij u geïnformeerd over de aanvullende kennisgeving in verband met de wijziging van de projectgrens Aanpak Ring Zuid (briefnummer 2012-59.312/2/A.10, VV). Tot en met 2 februari was het

mogelijk hierop te reageren. Inmiddels is het zienswijzenrapport beschikbaar, deze ligt in de Statenkast en is beschikbaar via de website van de Aanpak Ring Zuid (<http://www.aanpakringzuid.nl/over-het-project/archief/2012/>). Reden voor de wijziging van de projectgrens is dat het wegprofiel vanaf de afslag Hoogkerk wordt aangepast door de vluchtstrook in beide richtingen in te richten als weefvak. De weefvakken zijn nodig om het doorgaand verkeer en het bestemmingsverkeer op een veilige manier op de ringweg te kunnen afwickelen. Er zijn zeven zienswijzen ingediend. Deze zijn samengevat en beantwoord in het zienswijzenrapport. Dit betreft de volgende onderwerpen: vluchtstrook/vluchthavens naast het weefvak; maximumsnelheid en de gevolgen daarvan lucht, geluid en verkeersveiligheid; geluid en lucht.

Tot besluit: wij begonnen deze brief met de constatering dat het project Aanpak Ring Zuid in verschillende opzichten een uitzonderlijk project is. Behalve met u zullen wij de voortgang ervan daarom ook opnieuw bespreken met de vier platforms, in de wijken en met bedrijven en organisaties. De resultaten van die besprekingen zullen we gebruiken om ervoor te zorgen dat uw en onze opvolgers over tien, twintig of dertig jaar zullen zeggen dat het project heeft gebracht wat de bedoeling was: betere bereikbaarheid voor stad en ommeland, een betere doorstroming van het verkeer en - niet in de laatste plaats - een stad waar het steeds beter wonen, werken en verblijven is.

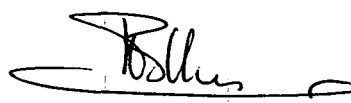
Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:



, voorzitter.



, secretaris.

Bijlagen:

Nr.	Titel	Bijgevoegd	Ter inzage in de Statenkast
1	Verkeersberekeningen, knelpunten en oplossingen	X	