

**TOELICHTING
TRACÉBESLUIT
RIJKSWEG 7, ZUIDELIJKE
RINGWEG GRONINGEN,
LANGMAN-
MAATREGELEN**

Inhoud

1.	Trajectnota/Milieu-effectrapport en Standpunt	5
1.1.	Inleiding	5
1.2.	Trajectnota/Milieu-effectrapport	5
1.3.	Standpunt	6
2.	Beschrijving ontwerp infrastructuur	8
2.1.	Algemeen	8
2.2.	Wijzigingen/uitwerkingen in het Tracébesluit ten opzichte van de Trajectnota/ het Ontwerp-Tracébesluit	9
2.2.1.	Inleiding	9
2.2.2.	Wijzigingen	9
2.2.3.	Nadere uitwerkingen	11
2.2.4.	Marges Tracéwet	12
2.3.	Tracering	13
2.4.	Verkeersinfrastructuur	14
2.4.1.	Aansluiting van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) op de Laan Corpus den Hoorn	14
2.4.2.	Verbindingswegen met onderdoorgangen in de noord-zuidroute (A28-Emmaviaduct v.v.) direct ter weerszijden van het Julianaplein	15
2.4.3.	Aanleg van de bypasses tussen het Europaplein en een nieuw te realiseren aansluiting Gotenburgweg/Osloweg	16
2.4.4.	Euvelgunnetracé met een knooppunt ter plaatse van de aansluiting op de ORG en de ZRG, inclusief 2 aansluitingen op het onderliggend wegennet	17
2.4.5.	Bijkomende infrastructurele aspecten	18
2.4.6.	Kabels en leidingen	18
2.5.	Ruimtebeslag	18
2.6.	Archeologie	18
3.	Geluidhinder	20
3.1.	Geluidhindersituatie en de procedure	20
3.2.	Uitgangspunten/motivatie	21
3.3.	Overschrijving grenswaarden	24
3.4.	Achterstallige sanering van de Weg der Verenigde Naties e.o.	25
4.	Compensatie- en landschapsplan	27
4.1.	Inleiding	27
4.2.	Landschappelijke inpassing	27
4.3.	Mitigatie en compensatie	28
4.4.	Secundaire milieu-aspecten	29
5.	Overige aspecten	30
6.	Besluitvormingsprocedure	31

I. TRAJECTNOTA/MILIEU-EFFECTRAPPORT EN STANDPUNT

1.1. Inleiding

Ter voorbereiding van dit Tracébesluit is de Trajectnota/het Milieu-effectrapport A7/Zuidelijke Ringweg Groningen opgesteld en gepubliceerd. Daarin zijn voor het planjaar 2010, naast het nulalternatief, twee alternatieven uitgewerkt die maatregelen aan en nabij de bestaande Zuidelijke Ringweg inhouden: de alternatieven 2010-A en 2010-B. Daarnaast zijn drie alternatieven uitgewerkt die een omlegging van de A7 langs de zuidkant van de stad Groningen inhouden: de "Zuidtangent"-alternatieven 2010-C2, 2010-C3 en 2010-D1. Een niet-infrastructurele benadering is in scenario-vorm uitgewerkt: scenario E.

Mede op basis van de Trajectnota/het Milieu-effectrapport heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mede gelet op de ontvangen inspraakreacties en adviezen, op 11 april 2000 haar Standpunt A7/Zuidelijke Ringweg Groningen bekend gemaakt.

Dit Standpunt houdt in dat in de 1^e fase alleen maatregelen aan de huidige Zuidelijke Ringweg worden getroffen, inclusief de aanleg van het zogenaamde Euvelgunnetracé. Deze maatregelen worden in dit verband ook de Langman-maatregelen genoemd. Voorts wordt de komende jaren, tezamen met de regio, ingezet op maatregelen in de sfeer van openbaar vervoer en flankerend beleid. Door de regio wordt in dit verband een studie verricht naar het stadsgewestelijk openbaar vervoer. Monitoring en evaluatie moeten uitwijzen of en zo ja, wanneer na 2010 aanvullende auto-infrastructuurmaatregelen noodzakelijk zijn. In dat verband gaat de voorkeur van de Minister uit naar alternatief C3. Dit alternatief garandeert het beste de bereikbaarheid van de agglomeratie Groningen en de doorstroming van het verkeer op de A7. De alternatieven A en B hebben onvoldoende probleemoplossend vermogen. Alternatief C2 scoort aanzienlijk slechter ten aanzien van het aspect geluid en alternatief D1 betekent een aanmerkelijk grotere doorsnijding van het landschap dan alternatief C3.

Een definitief Tracébesluit over de mogelijke aanleg van de Zuidtangent conform alternatief C3 (2^e fase) zal plaatsvinden op basis van een zorgvuldige afweging. De voorbereiding voor dit Tracébesluit zal niet eerder beginnen dan in 2007.

Dit Tracébesluit betreft alleen de 1^e fase van de besluitvorming, de zogenaamde Langman-maatregelen.

In het navolgende worden de Trajectnota/het Milieu-effectrapport en het Standpunt nader toegelicht.



1.2. Trajectnota/Milieu-effectrapport

De Zuidelijke Ringweg Groningen vormt een onderdeel van rijksweg 7 (Amsterdam - Duitse grens) en van de in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II) aangewezen hoofdtransportas A6/A7 (Utrecht - Joure - Groningen - Duitse grens). In Groningen sluit rijksweg 28 - eveneens hoofdtransportas - aan op rijksweg 7 ter hoogte van het (gelijkvloerse en met verkeerslichten geregelde) Julianaplein.

Naast een onderdeel van de rijksweg 7 vormt de Zuidelijke Ringweg Groningen een onderdeel van het ringwegenstelsel rond de stad Groningen. De weg wordt zowel gebruikt door doorgaand verkeer als door verkeer dat een herkomst of bestemming in de stad Groningen heeft. Daarnaast wordt de ZRG voor een niet onbelangrijk gedeelte gebruikt door verkeer dat binnen de stad Groningen blijft.

Door de grote hoeveelheden verkeer treedt vooral in de spitsperioden congestie op. Tot 2010 wordt nog een aanzienlijke toename van het verkeer op de ZRG verwacht. Daardoor zal de verkeersafwikkeling voor zowel het doorgaande verkeer als het bestemmingsverkeer verder verslechteren.

In verband met de verkeersproblematiek is de Trajectnota/het Milieu-effectrapport A7/Zuidelijke Ringweg Groningen opgesteld en op 30 november 1998 gepubliceerd. De Trajectnota/het Milieu-effectrapport (verder ook te noemen TN) richtte zich op het gedeelte van de A7 vanaf de aansluiting Hoogkerk tot het viaduct ter hoogte van Engelbert, het gedeelte van de Oostelijke Ringweg Groningen (N46) vanaf het Europaplein tot aan de aansluiting Damsterdiep (N360) en het gedeelte van rijksweg 28 vanaf het Julianaplein tot aan de zuidkant van de stad Groningen. Tezamen zijn deze weggedeelten in de TN ook aangeduid als "Zuidelijke Ringweg Groningen" of "ZRG".

Uit de in het kader van de TN uitgevoerde probleemanalyse komt naar voren dat door de toename van het autoverkeer de congestiekans op de ZRG in 2010 zal zijn gestegen tot 26% (de norm uit het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer is 5%). Als gevolg van de toenemende congestiekans op het hoofdwegennet zal bovendien de hoeveelheid sluipverkeer op het onderliggend

wegennet toenemen, met negatieve gevolgen voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Voor het planjaar 2010 zijn in de TN, naast het nulalternatief, twee alternatieven uitgewerkt die maatregelen aan en nabij de bestaande Zuidelijke Ringweg inhouden: de alternatieven 2010-A en 2010-B. Daarnaast zijn drie alternatieven ontwikkeld die in meerdere of mindere mate een omlegging van de A7 langs de zuidkant van de stad Groningen inhouden: de "Zuidtangent"-alternatieven 2010-C2, 2010-C3 en 2010-D1. Een niet-infrastructurele benadering is in scenario-vorm uitgewerkt: scenario E.

1.3. Standpunt

De Trajectnota A7/Zuidelijke Ringweg Groningen heeft conform de in de wet voorgeschreven wijze vanaf 30 november 1998 tot en met 5 februari 1999 ter inzage gelegen. In totaal zijn 226 schriftelijke inspraakreacties ontvangen. Op 26 januari 1999 (in Groningen) en 27 januari 1999 (in Haren) hebben openbare hoorzittingen plaatsgevonden. Tijdens die zittingen hebben 8 respectievelijk 15 insprekers mondeling hun visie op de TN toegelicht. Op 29 maart 1999 is het rapport van bevindingen van het Overlegorgaan Verkeersinfrastructuur (OVI) verschenen. De Commissie milieu-effectrapportage heeft op 21 juli 1999 haar toetsingsadvies uitgebracht. Op 11 april 2000 heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, in overeenstemming met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, haar standpunt inzake de A7/Zuidelijke Ringweg Groningen bekend gemaakt:

"Voor rijksweg 7, Zuidelijke Ringweg Groningen, acht ik het -mede gelet op de ontvangen inspraakreacties en adviezen- gewenst te komen tot de volgende maatregelen:

- *een tracébesluit voor het treffen van een aantal maatregelen aan de bestaande Zuidelijke Ringweg Groningen en de aanleg als autoweg van een kortsluitende verbinding tussen de A7 nabij Engelbert en de N46 ter hoogte van de aansluiting Driebond (Euvelgunnetracé-Noord); dit tracébesluit wordt op de kortst mogelijke termijn genomen;*
- *het in relatie met en in aanvulling op deze infrastructuurle maatregelen komen tot een afsprakencomplex met de betrokken regionale en lokale overheden, waarin deze partijen zich binden aan het oplossen van dat deel van de bereikbaarheidsproblematiek van de agglomeratie Groningen waarvoor zij zich verantwoordelijk en bevoegd weten; het gaat daarbij met name om de inzet op maatregelen in de sfeer van openbaar vervoer en flankerend beleid (ruimtelijke ordening, lokatie- en parkeerbeleid, fietsbeleid etc.);*
- *de voorbereiding van een tracébesluit voor de aanleg van een autosnelwegverbinding tussen de A28 ten zuiden van de stad Groningen en de*

A7 nabij Roode Haan), de verlenging van het Euvelgunnetracé tot het te realiseren knooppunt Roode Haan (Euvelgunnetracé-Zuid) en de aanleg van een kortsluitende verbinding tussen de A7 nabij het volkstuintencomplex Piccardthof en de A28 ter hoogte van de Van Ketwich Verschuurburg, middels ondertunneling van de Laan Corpus den Hoorn (Corpus den Hoorn-tracé); het tracébesluit voor deze zogenoemde "Zuidtangent" zal niet eerder dan in 2007 in voorbereiding worden genomen.

De eerste fase aanpak problematiek Zuidelijke Ringweg Groningen -in de wandeling aangeduid als het Langman-pakket- bestaat uit een aantal maatregelen aan en nabij de bestaande weg, over de noodzaak waarvan alle betrokken partijen (rijk, provincie, gemeente) het eens zijn en die deel uitmaken van vrijwel alle in de Trajectnota gepresenteerde alternatieven. Partijen verwachten van deze maatregelen een gunstig effect op de intensiteit-capaciteitsverhouding op de bestaande weg en gaan er van uit op deze manier een deel van toekomstige problemen voor te kunnen blijven. Het maatschappelijk draagvlak voor maatregelen aan de bestaande weg en de aanleg van het Euvelgunnetracé is, gezien de inspraakreacties op de Trajectnota, groot. Bij de selectie van maatregelen voor de eerste fase is de uitvoerbaarheid een belangrijk criterium geweest. Het gaat vooral om ingrepen die grotendeels buiten het bestaande weglichaam van de A7/ZRG genomen kunnen worden, zodat het verkeer tijdens de bouw zo weinig mogelijk hinder behoeft te ondervinden. Daarnaast zijn de Langman-maatregelen zodanig van aard en ontwerp dat ook andere eindalternatieven dan 2010-C3 open worden gehouden.

Concreet gaat het om de volgende ingrepen:

1. *aanleg van een aansluiting van de A7/ZRG op de Laan Corpus den Hoorn en de aanleg van bypasses tussen deze aansluiting en de aansluiting Vrijheidsplein (Westelijke Ringweg);*
2. *aanleg van een tweetal tunnels in de noord-zuid route (A28-Emmaviaduct v.v.) onder het (thans geheel gelijkvloerse en met verkeerslichten geregelde) Julianaplein;*
3. *aanleg van bypasses tussen het Europaplein en een nieuw te realiseren aansluiting Gotenburgweg/Euvelgunnerweg;*
4. *aanleg van het noordelijk gedeelte van het zogenoemde Euvelgunnetracé inclusief aansluitingen tussen dit tracé en de A7/ZRG en de N46/Oostelijke Ringweg Groningen, de aanleg van een nieuwe aansluiting Driebondsweg (ter vervanging van de op te heffen aansluiting Driebond) en een aansluiting Engelbert.*

Het is te verwachten dat met deze ingrepen in de infrastructuur de voor de kortere termijn te verwachten problemen niet geheel kunnen worden ondervangen. In dat verband ben ik een afsprakencomplex met de betrokken overheden in de regio aan het voorbereiden over de bijdrage die deze overheden, ieder binnen hun eigen jurisdictie en competentie,

zullen leveren om de bereikbaarheid van de agglomeratie Groningen te verbeteren. Het gaat daarbij om maatregelen in de sfeer van de ruimtelijke ordening, het openbaar vervoer en het flankerend beleid. Deze maatregelen hebben ten doel de druk op het wegennet in en om de stad Groningen zodanig te verminderen dat samen met de infrastructurele maatregelen uit de eerste fase een substantiële bijdrage wordt geleverd aan de oplossing van de problematiek. Vooruitlopend op de totstandkoming van het afsprakencomplex en de daaruit resulterende bestuurlijke overeenkomsten, heb ik besloten een door de regio te entameren studie naar het toekomstig stadsgewestelijk openbaar vervoer in en rond de agglomeratie Groningen (STOV), op te nemen in de verkenningentabel van het MIT 2000-2004.

Door voortdurende monitoring en evaluatie zal worden onderzocht of en in hoeverre de bereikbaarheid van de agglomeratie Groningen enerzijds en de doorstroming op het hoofdwegennet anderzijds door de te treffen infrastructurele en aanvullende maatregelen kan worden gewaarborgd. Voor de langere termijn -de periode na 2010- kan echter niet worden uitgesloten dat het genoemde samenstel van maatregelen onvoldoende zal zijn om bereikbaarheid en doorstroming blijvend te garanderen. De in de Trajectnota geboden doorkijk naar de periode na 2010 toont aan dat de te verwachten verdere groei van de (auto-)mobiliteit mogelijkwijs niet op het dan bestaande -met de Langman-maatregelen aangepaste- wegennet kan worden afgewikkeld. Het is om die reden dat ik er voor kies - op termijn- ook een Tracébesluit uit te werken dat rekening houdt met de na 2010 te verwachten situatie. Het in de Trajectnota gepresenteerde alternatief 2010-C3 heeft in dat kader mijn voorkeur omdat dit alternatief naar mijn mening het meeste recht doet aan de beide functies die de A7 binnen de agglomeratie Groningen heeft te vervullen. Door aanleg van een Zuidtangente conform alternatief 2010-C3 wordt zowel de doorstroming voor het doorgaande verkeer gegarandeerd (congestiekans < 5%) als de bereikbaarheid van de agglomeratie voor het herkomst- en bestemmingsverkeer verbeterd. Tijdens de aanleg van de zuidelijke omlegging zal het verkeer -anders dan bij realisatie van een A- of B-alternatief- grotendeels ongehinderd kunnen worden afgewikkeld via de bestaande weg. Ook ten opzichte van de andere Zuidtangente-alternatieven heeft alternatief 2010-C3 mijn voorkeur. Alternatief 2010-C2 scoort aanzienlijk slechter ten aanzien van het aspect geluid; alternatief 2010-D1 betekent een aanmerkelijk grotere doorsnijding van het landschap, met alle negatieve gevolgen van dien. Tenslotte sluit alternatief 2010-C3 het beste aan bij de in de Regiovisie Groningen-Assen 2030 neergelegde ideeën met betrekking tot de ruimtelijk-economische en woningbouwontwikkeling in de agglomeratie Groningen.

Een definitief Tracébesluit over de mogelijke aanleg van een Zuidtangente conform alternatief 2010-C3 wil ik echter niet reeds op korte termijn nemen.

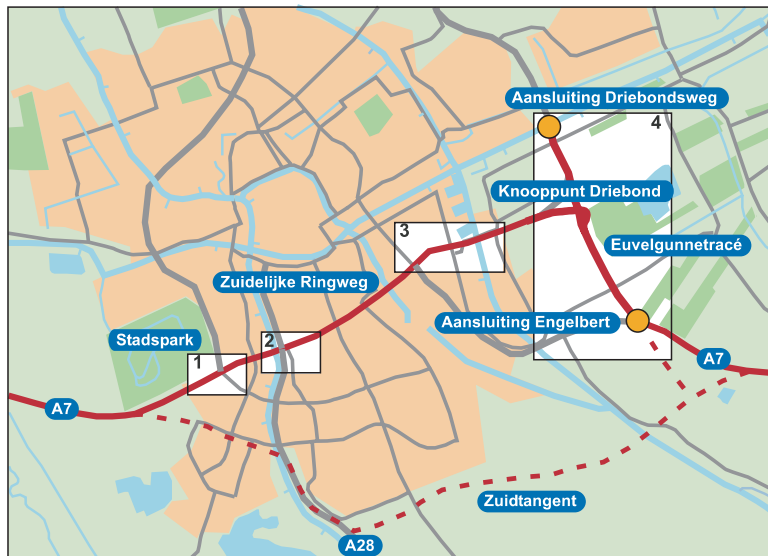
Mede gezien het advies van de Commissie m.e.r. meen ik dat een zeer zorgvuldige afweging van een definitief besluit op zijn plaats is. Bij het nemen van dit besluit zal ook de beschermingsstatus van het natuurontwikkelingsgebied Bronlanden conform het Structuurschema Groene Ruimte en de toepassing van het compensatiebeginsel in de afweging worden betrokken. Bovendien wil ik in een te zijner tijd te nemen besluit rekening kunnen houden met de effecten van de maatregelen voortvloeiend uit de overige onderdelen van dit standpunt. Daarnaast zijn de dan geldende prognoses ten aanzien van de mobiliteitsontwikkeling van belang, evenals de stand van de techniek op dat moment. Een laatste overweging bij het uitstellen van een definitief besluit over mogelijke aanleg van een Zuidtangente is van financiële aard. Binnen mijn begroting is in ieder geval tot 2010 geen ruimte voor de uitgaven die met de aanleg van een Zuidtangente gemoeid zouden zijn. Onzeker is nog of deze ruimte na 2010 gevonden zal kunnen worden. Dit is mede afhankelijk van het dan vigerende beleid en van landelijke prioriteitsstellingen, mede in relatie tot andere projecten. Het onderhavige standpunt houdt dan ook expliciet geen investeringsbeslissing in. Een Tracébesluit voor een Zuidtangente conform alternatief 2010-C3 zal in ieder geval tijdig voor 2010 worden voorbereid, zodat bij een eventueel definitief besluit ten gunste van deze wegverbinding zo spoedig mogelijk na aanvang van het nieuwe decennium met de aanleg kan worden begonnen. Bij de voorbereiding van dit besluit zal de te volgen procedure rond inspraak en advies, alsmede over de wijze van uitvoering van het alternatief een nadrukkelijk aandachtspunt vormen".

Voor de volledige tekst van het Standpunt wordt verwezen naar bijlage 1.

2. BESCHRIJVING ONTWERP INFRASTRUCTUUR

2.1. Algemeen

Het Tracébesluit Langman-maatregelen rijksweg 7, Zuidelijke Ringweg Groningen (ZRG) voorziet in het nemen van een aantal maatregelen aan en nabij de rijkswegen 7 en 46 (Weg der Verenigde Naties/Beneluxweg). Daarnaast is voorzien in een kortsluitende verbinding tussen de rijksweg 7 nabij Engelbert en rijksweg 46 ter hoogte van de aansluiting Driebond, het zogenaamde Euvelgunnetracé. Het project is onderverdeeld 4 deelprojecten, te weten:



1. aanleg van een halve aansluiting van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) op de Laan Corpus den Hoorn inclusief de aanleg van bypasses tussen deze aansluiting en het Vrijheidsplein (zie blz. 9);
2. aanleg van 2 verbindingswegen met onderdoorgangen in de noord-zuidroute Julianaweg (A28)- Emmaviaduct v.v. direct ter weerszijden van het Julianaplein (zie blz. 9);
3. aanleg van bypasses langs de Beneluxweg (N46) tussen het Europaplein en een nieuw te realiseren halve aansluiting Gotenburgweg/Osloweg (zie blz. 10);
4. aanleg van het zogenaamde Euvelgunnetracé met een knooppunt ter plaatse van de aansluiting op de Beneluxweg (N46), inclusief 2 aansluitingen (Engelbert en Driebondsweg/Sint Petersburgweg) met het onderliggend wegennet (zie blz. 11).

Bij het ontwerp van de Langman-maatregelen is uitgegaan van het alternatief C3 als toekomstige eind-beeld. Omdat de Langman-maatregelen als 1^e fase zo goed mogelijk zelfstandig moeten kunnen functioneren tot in ieder geval het jaar 2010 is onder andere het knooppunt Driebond iets ruimer opgezet (o.a. dubbelstrooks verbindingswegen) dan volgens alternatief C3 in de TN was voorzien. In de 2^e fase dienen bij de mogelijke aanleg van de Zuidtangente en de tunnel Laan Corpus den Hoorn volgens

alternatief C3 weer delen te worden gewijzigd, met name het gedeelte van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) 7 ten westen van viaduct Laan Corpus den Hoorn en het gedeelte Euvelgunnetracé vanaf het half klaverblad Engelbert tot aan de aansluiting op de Europaweg (A7 oost) richting Hoogezand. Vanwege de keuze voor alternatief C3 als eindbeeld is voor het Euvelgunnetracé en de te realiseren aanpassingen aan de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) en de Beneluxweg (N46) uitgegaan van een dubbelbaans autoweg, omdat na het realiseren van alternatief C3, de huidige ZRG als rijksweg komt te vervallen en het Euvelgunnetracé onderdeel wordt van de N46.

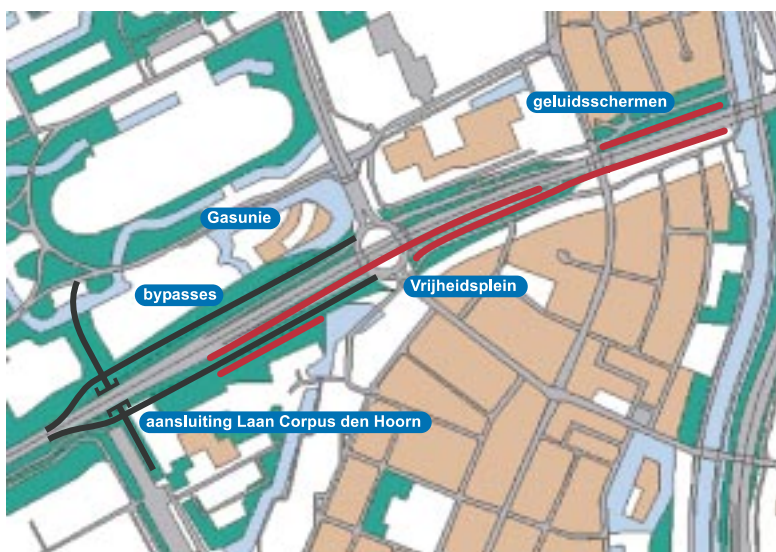
De algemene uitgangspunten voor het technisch wegontwerp zijn in bijlage 4 opgenomen. De kaarten 1 tot en met 12 geven een totaaloverzicht van het uitgewerkte tracé op schaal 1: 2500. Op deze kaarten is de begrenzing van de ruimte aangegeven, die nodig is voor de realisering van de Langman-maatregelen.

Verkeersprognoses

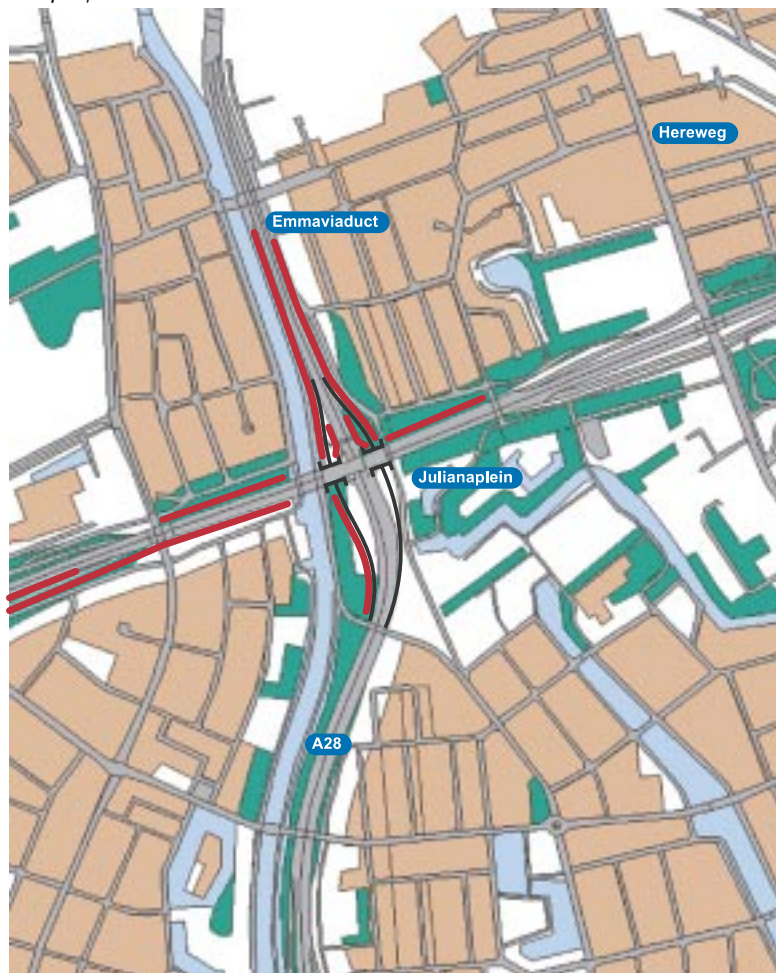
Omdat de Langman-maatregelen niet als apart alternatief in de Trajectnota zijn opgenomen, zijn hiervoor destijds ook geen verkeersprognoses verricht. De prognoses in de TN (voor het planjaar 2010) hadden betrekking op het nulalternatief en de overige onderzochte alternatieven (A, B, C2, C3 en D1). Het was daarom nodig om voor de nadere detaillering van de Langman-maatregelen verkeersprognoses te verrichten voor het planjaar 2010. Ook voor het akoestisch onderzoek waren verkeersprognoses nodig. Daarbij dient de situatie één jaar voor de verwachte start van de reconstructie (2003) ter bepaling van de grenswaarde voor reconstructie. De situatie tien jaar na het verwachte jaar van gereedkomen van de reconstructie dient ter bepaling van de geluidsbelasting tien jaar na afronding van de reconstructie (2017). De verkeersgegevens voor het jaar 2003 zijn met behulp van de getelde verkeersgegevens van 1999 geëxtrapoleerd naar 2003. De prognoses voor het jaar 2010 en 2020 zijn verricht met het Verkeersmodel voor de Agglomeratie Groningen. Omdat de verschillen naar verwachting zeer gering zullen zijn, zijn de verkeersprognoses voor 2020 gebruikt voor het beoordelingsjaar 2017.

Bij de verkeersprognoses voor het jaar 2010 is uitgegaan van het beleid volgens het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer. Ten aanzien van de socio-economische ontwikkelingen (zoals de bevolkingsomvang en het aantal arbeidsplaatsen) is voor het jaar 2010 uitgegaan van dezelfde uitgangspunten als in de TN. Wel is de ruimtelijke neerslag daarvan gewijzigd ten opzichte van hetgeen waarvan

Deelproject 1



Deelproject 2



in de TN werd uitgegaan. De belangrijkste wijziging is dat bij de Langman-maatregelen is uitgegaan van 2000 woningen in het plangebied "Groningen-Oost" (Meerstad), terwijl in de Trajectnota voor dat jaar geen woningbouwontwikkeling in dit plangebied was voorzien. Voor het jaar 2020 is als basis

de situatie 2010 genomen, met daaraan toegevoegd de actuele plannen van de overheden op het gebied van werkgelegenheid- en woningbouwontwikkelingen. Extra in 2020 ten opzichte van 2010 is met name de verdergaande ruimtelijke ontwikkeling van Groningen Oost en de ruimtelijke invulling van het gebied tussen Groningen-Zuid en Haren.

Alvorens verder wordt ingegaan op de beschrijving van het ontwerp, worden in de volgende paragraaf de belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de Trajectnota behandeld. Ook wordt een aantal nadere uitwerkingen behandeld die tot wijzigingen leiden.

2.2. Wijzigingen/uitwerkingen in het Tracébesluit ten opzichte van de Trajectnota / het Ontwerp-Tracébesluit

2.2.1. Inleiding

Dit Tracébesluit richt zich niet op een in de TN uitgewerkte alternatief, maar op de zogenaamde Langman-maatregelen. Wel maakten de Langman-maatregelen onderdeel uit van vrijwel alle in de TN uitgewerkte alternatieven. De in het Standpunt aangegeven Langman-maatregelen zijn in dit Tracébesluit nader uitgewerkt. Enerzijds gaat het daarbij om nadere detailleringen, anderzijds om een aantal wijzigingen ten opzichte van de TN.

In het volgende worden eerst de wijzigingen en vervolgens de nadere uitwerkingen weergegeven. Tot slot wordt aangegeven wat dit betekent ten aanzien van de marges conform de Tracéwet.

2.2.2. Wijzigingen

De wijzigingen ten opzichte van de TN zijn als volgt:

Deelproject 1

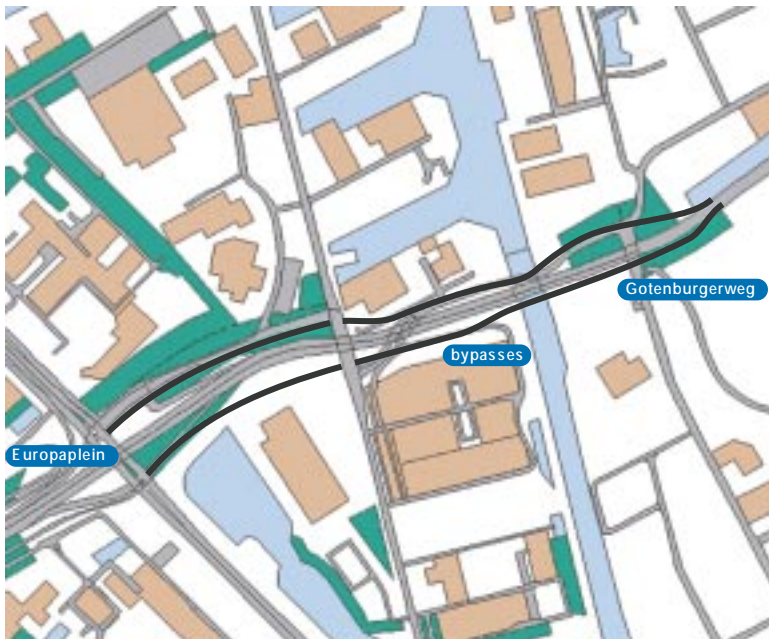
1. Hoofdrijbaan van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) ter hoogte van de aansluiting Laan Corpus den Hoorn.
2. Reconstructie van de Laan Corpus den Hoorn.
3. Aansluiting Concourslaan op de Westelijk Ringweg Groningen.

Deelproject 4

4. Breedte rijbanen Euvelgunnetracé en de Beneluxweg (N46).
5. Knooppunt Driebond en aansluiting Driebondsweg/Verlengde Sint Peterburgweg.
6. Half klaverblad Engelbert.
7. Aansluiting op de huidige A7 richting Hoogezand.

Ad 1. Hoofdrijbaan Weg der Verenigde Naties (N7/A7) ter hoogte van de aansluiting Laan Corpus den Hoorn

Voor dit gedeelte hoofdrijbaan is uitgegaan van een lagere ontwerp-snelheid omdat het gedeelte Julianaplein - Europaplein niet wordt aangepast en al het west-oostverkeer zich via het met verkeerslichten geregelde gelijkvloerse kruispunt Julianaplein dient te blijven afwikkelen. Voor het aan te passen gedeelte van de hoofdrijbaan is daarom uitgegaan van een ontwerp-snelheid van 90 km/u. Oostelijk van het aan te passen gedeelte van de Weg der Verenigde Naties (A7/N7) missen vrijwel overal ook de vluchtstroken. Daarom is het ontwerp van de te

Deelproject 3

wijzigen hoofdrijbaan veranderd van een autosnelweg 2 x 2 met vluchtstroken (smal ontwerp) in een dubbelbaans autoweg met daarbij vanwege de lagere ontwerp-snelheid ook krappere verticaal alignement. Hierdoor zijn tevens de westelijke toegen afrit Laan Corpus den Hoorn inclusief de lengte van de in- en uitvoegstroken aangepast. Als gevolg hiervan behoeft de aanwezige fietstunnel Piccardtlaan niet te worden verlengd.

Ad 2. Reconstructie van de Laan Corpus den Hoorn

Bij de uitwerking van de reconstructie is gekozen voor de aanleg van gescheiden rijbanen voor het

gedeelte ten zuiden van de noordelijke bypass/de noordelijke toerit naar de rijksweg 7. De oorzaak hiervan is hoofdzakelijk de vormgeving van het nieuw te bouwen kunstwerk in rijksweg 7 (overspanning met 2 velden), de vlak daarbij liggende kruisingen met de bypasses/ westelijke toe- en afrit Laan Corpus den Hoorn met minirotondes op de kruisingen en het wegvak tot aan de Boerhaavelaan/Van Swietenlaan met zijn aansluitingen Maupertuus/ sportpark Laan Corpus den Hoorn. Omdat het gedeelte Noord-Willemskanaal - Paterswoldseweg al bestaat uit 2 gescheiden rijbanen, is voor het tussenliggende gedeelte, te weten Paterswoldseweg - Boerhaavelaan/Van Swietenlaan, vanwege de uniformiteit van het wegbeeld in het ontwerp gekozen voor gescheiden rijbanen. Dit weggedeelte heeft nu een enkelbaans dwarsprofiel. Op het kruispunt met de Boerhaavelaan/Van Swietenlaan is daarbij een minirotonde ontworpen. Daarnaast zijn nu vanwege het drukker wordende verkeer op de Laan Corpus den Hoorn en een gewijzigd fietspadenplan van de Gemeente Groningen fietspaden met waar nodig voetpaden langs deze baan voorzien.

Ad 3. Aansluiting Concourslaan op de Laan 1940-1945 (N370)

Tijdens de uitwerking bleek dat er over de Concourslaan geen busroutes meer gepland worden. De geplande bussluit in de Concourslaan hoeft derhalve ook niet te worden aangelegd en daarmee kan de aansluiting Concourslaan op de Laan 1940-1945 (N370) geheel vervallen en worden afgesloten.

Ad 4. Breedte rijbanen Euvelgunnetracé en de Beneluxweg (N46)

In verband met de ARBO-eisen voor werken in uitvoeringsituaties is het normaal profiel van de rijbanen (dubbelbaans autoweg) ontworpen met een breedte van 8,90 m. In de Trajectnota was een smallere dubbelbaans autoweg met rijbaanbreedtes van 7,70 m

als normaal profiel opgenomen. Verder is het ruimtebeslag van het Euvelgunnetracé iets groter vanwege een bredere oostelijke buitenberm, dit als gevolg van de landschappelijke visie.

Ad 5. Knooppunt Driebond en aansluiting Driebondsweg/Verlengde Sint Petersburgweg

Doordat de mogelijke aanleg van alternatief C3 niet zal worden gerealiseerd voor 2010 (2^e fase), moet in verband met de zwaarte van de verkeersstromen een aantal rijbanen van de verbindingswegen in het knooppunt Driebond dubbelstrooks worden uitgevoerd. In verband met de benodigde weeflengtes moet hierdoor het knooppunt Driebond ca. 200 meter in zuidoostelijke richting worden opgeschoven ten opzichte van het ontwerp uit de TN.

Deelproject 4



Deze verschuiving leidt ertoe dat de marges uit de Tracéwet met maximaal 50 meter worden overschreden. Aan het eind van deze paragraaf wordt nader ingegaan op de gevolgen daarvan.

Verder is mede in verband met de minimaal benodigde weeflengtes het ontwerp van het half klaverblad Driebondsweg/Verlengde Sint Petersburgweg zodanig aangepast, dat minimale boogstralen behorend bij een half klaverblad voor een (dubbelbaans) autoweg met een ontwerp-snelheid van 90 km/u mogelijk zijn. Tot slot wordt in verband met de benodigde weeflengte tussen de zuidwestelijke toerit vanaf het Damsterdiep (N360) en het half klaverblad Driebondsweg/Verlengde Sint Petersburgweg de oprit Damsterdiep (N360) en het dek van de brug over het Eemskanaal iets aangepast ten opzichte van het ontwerp uit de TN.

Ad 6. Half klaverblad Engelbert

Voor het half klaverblad Engelbert zijn minimale boogstralen behorende bij een half klaverblad voor een (dubbelbaans) autoweg met een ontwerp-snelheid van 90 km/u aangehouden. In de TN waren deze boogstralen gebaseerd op een autosnelweg met een ontwerp-snelheid van 120 km/u. Vanwege de ligging van dit half klaverblad zijn verder de zuidelijke toerit en de noordelijke uitvoerstrook van het half klaverblad Westerbroek aangepast.

Ad 7. Aansluiting op de huidige Europaweg (A7 oost) richting Hoogezand

Ten opzichte van het ontwerp volgens alternatief C3 wordt het Euvelgunnetracé niet doorgetrokken naar het knooppunt Roode Haan, maar sluit dit tracé iets ten zuiden van het half klaverblad Engelbert aan op de bestaande Europaweg (A7 oost) richting Hoogezand. Dit is vergelijkbaar met het ontwerp conform alternatief A uit de TN.

2.2.3. Nadere uitwerkingen

Naast de voorgaande wijzingen ten opzichte van de Trajectnota zijn de ontwerpen op een aantal punten nader in detail uitgewerkt. Het gaat daarbij om de volgende zaken:

Deelproject 2

1. Aansluiting verbindingswegen op de Julianaweg (A28).
2. Westelijke onderdoorgang

Julianaplein.

3. Extra rijstroken ter plaatse van opstelstroken Julianaplein.

Algemeen

4. Aansluiting toe- en afritten, verbindingswegen en parallelwegen op de kruisende wegen.
5. Aanleg van fietspaden.

Deelproject 3

6. Oostelijke bypasses

Ad 1. Aansluiting verbindingswegen op de Julianaweg (A28)

Doordat het verkeerskundig gezien mogelijk is de verbindingswegen op de Julianaweg (A28) aan te sluiten ten noorden van de Brailleweg, is de verlenging van de tunnel Brailleweg niet meer nodig.

Ad 2. Westelijke onderdoorgang Julianaplein

De bouw van een nieuwe tunnel ten westen van het Julianaplein is niet nodig. Als de bestaande onderdoorgang gesloopt wordt, is de mogelijkheid geschapen voor de bouw van een bredere en dieper liggende onderdoorgang (geschikt voor zowel de Brailleweg als de westelijke verbindingsweg).

Ad 3. Extra opstelstroken voor het Julianaplein

Het Julianaplein en de toeleidende wegen worden qua opstelstroken in belangrijker mate heringedeeld dan was voorzien. Er komen voor het Julianaplein o.a. 3 in plaats van 2 stroken voor linksafslaand verkeer vanaf het zuiden richting Drachten. Vanaf het noorden (centrum van Groningen) komen er 2 stroken voor linksafslaand verkeer richting Hoogezand en 2 stroken voor rechtsafslaand verkeer richting Drachten.

Ad 4. Aansluiting toe- en afritten, bypasses en verbindingswegen op de kruisende wegen

In het kader van Duurzaam Veilig worden op de kruisingen van te realiseren gelijkvloerse kruisingen, minirotondes gerealiseerd in plaats van kruisingen met links- en eventueel rechtsaffers al of niet voorzien van verkeersregelinstanties. Verkeerskundige analyses hebben tot de constatering geleid dat de verkeersafwikkeling op deze minirotondes voldoende is.

Ad 5. Aanleg van fiets- en voetpaden

Vanwege de gewenste fietsstructuur van de gemeente Groningen (o.a. door de bouw van nieuwbouwwijken aan de oost- en westzijde van Groningen) en de door de Langman-maatregelen gewijzigde verkeersstromen, worden uit het oogpunt van de verkeersveiligheid langs een aantal aan te leggen c.q. te reconstrueren wegen, fietspaden aangelegd met in een aantal gevallen hierlangs liggende voetpaden.

Ad 6. Oostelijke bypasses

Ten opzichte van het Ontwerp-Tracébesluit wijkt het Tracébesluit op één punt af: Om het ruimtebeslag ter hoogte van Ven Gend en Loos te beperken, is in deelproject 3 [de bypasses langs de Beneluxweg (N46) tussen het Europaplein en een nieuwe te realiseren halve aansluiting Gotenburgweg/Osloweg] de as van de zuidelijke bypass tussen de Europaweg en de Bornholmstraat ter plaatse van Van Gend en Loos met maximaal 12 meter in noordelijke richting verschoven (zie kaart 5 behorend bij het Tracébesluit). Het gaat om een optimalisering van het ontwerp. De wijziging heeft er toe geleid dat het terrein van Van Gend en Loos aanzienlijk minder wordt aangetast. De wijziging heeft geen nadelige (milieu-)effecten.

2.2.4. Marges Tracéwet

De hiervoor vermelde ontwerp-aanpassingen - met uitzondering van wijziging 5 (knooppunt Driebond) - vallen binnen de marges van de Tracéwet. Deze marges betreffen een wijziging van het ontwerp met maximaal 100 meter naar links of rechts en maximaal 2 meter naar beneden of boven. De optredende effecten (positief en negatief) van deze ontwerp-aanpassingen zijn marginaal.

Zoals in paragraaf 2.2.2 al is vermeld, moet doordat de mogelijke aanleg van alternatief C3 niet zal worden gerealiseerd voor 2010 (2^e fase), in verband met de zwaarte van de verkeersstromen een aantal rijbanen van de verbindingswegen in het knooppunt Driebond dubbelstrooks worden uitgevoerd. In verband met de benodigde weeflengtes moet hierdoor het knooppunt Driebond ca. 200 meter in zuidoostelijke richting worden opgeschoven ten opzichte van het ontwerp uit de Trajectnota. Deze verschuiving leidt ertoe dat de marges uit de Tracéwet met maximaal 50 meter worden overschreden. Het gaat niet om extra ruimtebeslag, maar om een verschuiving van het knooppunt in zuidoostelijke richting.



In beide gevallen, zowel bij het ontwerp uit de TN, als bij het nieuwe ontwerp van het knooppunt Driebond, is sprake van een gebied met een landbouwkundige bestemming. Voor een deel is aan deze landbouwkundige bestemming invulling gegeven door aanplant van tijdelijk productiebos. In het compensatieplan is rekening gehouden met het nieuwe ontwerp. Het vellen van bomen ter plaatse maakt onderdeel uit van het compensatieplan, overeenkomstig de uitgangspunten die hiervoor gelden (zie hoofdstuk 4).

Overigens wordt door de ontwikkeling van het bedrijventerrein Driebond Oost en de toekomstige woonwijk Groningen Oost de huidige situatie ter plaatse drastisch gewijzigd.

Gezien het bovenstaande is voor deze verschuiving geen aanvullend milieu-effectrapport opgesteld.

2.3. Tracering

In het navolgende wordt het verloop van de weg beschreven. Eerst wordt ingegaan op het horizontaal en vervolgens op het verticaal alignment.

Horizontaal alignment (verloop van de weg)

Deelproject 1

De Weg der Verenigde Naties (N7/A7) volgt ter hoogte van de aan te leggen aansluiting Laan Corpus den Hoorn de bestaande weg. Ter hoogte van de aansluiting met de Laan Corpus den Hoorn is ten behoeve van de aanleg van de bypasses aan de noord- en zuidzijde extra ruimte nodig. De maximale afwijking van de noordelijke bypass ten opzichte van de weg van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) bedraagt 45 m. Voor de zuidelijke bypass is dit eveneens 45 m. De aanleg c.q. reconstructie van de Laan Corpus den Hoorn volgt zoveel mogelijk de bestaande weg. Het gedeelte van de Laan Corpus den Hoorn vanaf de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) in noordelijke richting ligt in het verlengde van het gedeelte direct ten zuiden van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7).

Deelproject 2

Bij de kruising van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) en de Julianaweg (A28) (knooppunt Julianaplein) blijven de assen van de hoofdrijbanen in horizontale zin gelijk omdat hier hoofdzakelijk sprake is van aanleg van verbindingswegen (met onderdoorgangen) en herinrichting van de opstelstroken van het knooppunt. De maximale afstand van de wegassen van de ontworpen verbindingswegen ten opzichte van de bestaande weg van de Julianaweg (A28) en het verlengde daarvan is aan de westzijde 75 m en aan de oostzijde 40 m.

Deelproject 3

Hier is sprake van reconstructie c.q. aanleg van bypasses op het onderliggend wegennet langs hoofdrijbanen van de Beneluxweg (N46). Om de noordelijke bypass te creëren moet tussen de Osloweg en de Lubeckweg ter plaatse van het Gremi-complex een nieuw gedeelte bypass worden

aangelegd, waardoor de aanwezige bebouwing moet worden geëvacueerd. Het overige gedeelte van de noordelijke bypass is grotendeels geprojecteerd op de bestaande weg (Lubeckweg, Osloweg). De weg van de zuidelijke bypass is op maximaal 60 m uit de as van de Beneluxweg (N46) ontworpen. Het gedeelte van de zuidelijke bypass tussen de Bornholmstraat en de brug over het Winschoterdiep is zodanig ontworpen dat de bedrijfsvoering van het aanliggende gedeelte van het Groothandelscentrum niet in gevaar komt. Bij Van Gend en Loos is de bypass geprojecteerd ter plaatse van de garage/werkplaats, waardoor deze geëvacueerd moet worden. De bestaande oostelijke halve aansluiting van de Beneluxweg (N46) naar de Europaweg (A7 oost) komt te vervallen. Daarvoor in de plaats is een nieuwe toe- en afrit aan de oostzijde van de Gotenburgweg geprojecteerd. De weg van de afrit sluit aan de op de Osloweg. De as van de toerit begint bij de Kielerbocht.

Deelproject 4

Het vierde deelproject bestaat grotendeels uit het nieuw aan te leggen Euvelgunnetracé ten oosten van het nieuwe bedrijventerrein Eemspoort. In noordelijke richting sluit dit Euvelgunnetracé iets ten zuiden van de Driebondsweg aan op de bestaande Beneluxweg (N46). Vanaf de aansluiting Driebondsweg/Sint Petersburgweg in noordelijke richting komt de as van het Euvelgunnetracé in horizontale zin overeen met de as van de bestaande Beneluxweg (N46). Vanaf circa 600 meter oostelijk van het bestaande viaduct over de Gotenburgweg buigt de as van het westelijk gedeelte van de Beneluxweg (N46) in zuidwaartse richting af van de bestaande Beneluxweg (N46). Aan de zuidzijde sluit het Euvelgunnetracé ter hoogte van Roode Haan aan op de bestaande Europaweg (A7 oost) richting Hoogezand. Door middel van een ongelijkvloerse kruising wordt de bestaande Europaweg (A7 oost) vanaf het Europaplein iets noordelijk van de in de vorige zin genoemde aansluiting als toekomstige toegangsweg naar de nieuwe wijk "Groningen-Oost" over het Euvelgunnetracé gevoerd (aansluiting Engelbert). Ter plaatse van de nieuwe aansluiting Driebondsweg/Sint Petersburgweg sluiten de toe- en afritten aan op een nieuw aan te leggen gedeelte van de Sint Petersburgweg, die geprojecteerd is in het verlengde van de as van de bestaande Sint Petersburgweg. De maximale afstand van de assen van de oostelijke toe- en afrit Driebondsweg/Sint Petersburgweg ten opzichte van de weg van de Beneluxweg (N46) bedraagt 105 m. De assen van de westelijke toe- en afrit zijn zodanig geprojecteerd dat de aanwezige bedrijven (o.a. Volvo garage) worden ontzien. De maximale afstand tot de weg van de Beneluxweg (N46) is hier 110 m. De aansluiting Engelbert is zodanig ontworpen dat bij een eventuele realisering van de 2e fase (alternatief C3) de aansluiting gedeeltelijk kan blijven liggen. De toe- en afritten sluiten aan op de vanuit het noorden in oostwaartse richting afgebogen Europaweg (A7 oost) vanaf het Europaplein. De wegassen hebben aan de oostzijde een maximale afstand tot de as van het Euvelgunnetracé van 105 m en aan de westzijde van 120 m.

Verticaal alignement (verloop van de weg)

Deelproject 1

De Weg der Verenigde Naties (N7/A7) wordt ter plaatse van de ongelijkvloerse kruising met de Laan Corpus den Hoorn ca. 5,50 m omhoog gebracht. Het onderliggend wegnnet (Laan Corpus den Hoorn en de bypasses) volgt indien aanwezig de bestaande weg of is op of iets boven het maaiveld gelegen.

Deelproject 2

Bij de kruising van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) en Julianaweg (A28) [het knooppunt Julianaplein] blijven de assen van de hoofdrijbanen in verticale zin gelijk, omdat er voornamelijk sprake is van herinrichting van de rijstroken. De ontworpen verbindingswegen Julianaweg (A28) - Emmaviaduct liggen ter plaatse van de nieuw aan te leggen kruising van de verbindingswegen met de hoofdrijbanen van rijksweg 7 ca. 5,50 m lager dan deze hoofdrijbanen. Het verticaal alignement van de verbindingswegen is gebaseerd op een ontwerp-snelheid van 50 km/uur.

Deelproject 3

Hier is hoofdzakelijk sprake van reconstructie c.q. aanleg van bypasses langs de hoofdrijbanen van de Beneluxweg (N46). De assen van deze bypasses zijn aan de noordzijde geprojecteerd op de bestaande infrastructuur en aan de zuidzijde op of iets boven het bestaande maaiveld. Een uitzondering hierop vormt het gedeelte van de zuidelijke bypass tussen de Bornholmstraat en de Gotenburgweg, waar de bypass in verband met de doorvaarthoogte van de brug over het Winschoterdiep in gesloten toestand maximaal 1,50 m boven maaiveld is gelegen.

Deelproject 4

Dit deel bestaat voornamelijk uit het Euvelgunnetracé en knooppunt Driebond, die voor het grootste gedeelte in het vrije veld zijn geprojecteerd en waarvan de as van het Euvelgunnetracé op ca. 1,50 m boven het bestaande maaiveld is ontworpen. Ten behoeve van de aansluiting van het westelijk gedeelte van de Beneluxweg (N46) op het Euvelgunnetracé ter plaatse van knooppunt Driebond is de grootste afwijking ca. 6,00 m in opwaartse richting als gevolg van de ongelijkvloerse kruising met het Euvelgunnetracé. Ter plaatse van de aansluiting Engelbert, daar waar het verlengde van de bestaande Europaweg (A7 oost) vanaf het Europaplein over het Euvelgunnetracé wordt geleid, is de grootste afwijking van deze verlengde Europaweg ca. 6,00 m in opwaartse richting.

2.4. Verkeersinfrastructuur

De werkzaamheden voor de aanleg van de aansluiting van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) op de Laan Corpus den Hoorn met de aanleg van de bypasses en de verbindingswegen met onderdoorgangen bij het Julianaplein inclusief de geluidsschermen (deelprojecten 1 en 2) zijn geprojecteerd op en langs de bestaande Weg der Verenigde Naties

(N7/A7) vanaf km 195,2 (Piccardtlaan) tot km 197,5 (ca. 250 m oostelijk van het Julianaplein). De aanleg en/of reconstructie van de Laan Corpus den Hoorn ligt tussen de Paterswoldseweg en de Concourslaan. Vanaf de Julianaweg (A28) gerekend liggen de werkzaamheden voor de aanleg van de noord-zuidelijke verbindingswegen langs het Julianaplein inclusief geluidsschermen (deelproject 2) tussen km 199,7 (Van Iddekingeweg) en het Emmaviaduct ca. 500 m noordelijk van het Julianaplein (Parkweg). De bypasses tussen het Europaplein en de Gotenburgweg en de aanleg van het knooppunt Driebond (deelprojecten 3 en 4) strekken zich uit op en langs de Beneluxweg (N46) vanaf km 1,8 (ca. 200 m westelijk van het Europaplein) tot km 4,7 (brug over het Eemskanaal) en op en langs de Europaweg (A7 oost) tussen km 204,6 en km 205,7. Onderdeel van deelproject 4 is verder de aanleg van het Euvelgunnetracé gesitueerd direct oostelijk van het bedrijventerrein Eemspoort in de gemeente Groningen.

De kaarten 1 t/m 12 geven een overzicht van het totale tracé. Hieronder volgt een beschrijving van de werkzaamheden per deelproject.

2.4.1. Aansluiting van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) op de Laan Corpus den Hoorn

De nieuw ontworpen aansluiting Laan Corpus den Hoorn met bypasses aan weerszijden van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) tussen de Laan Corpus den Hoorn en het Vrijheidsplein is bedoeld om een betere spreiding en afwikkeling van het verkeer in het westelijk deel van de stad Groningen te bewerkstelligen. Daarmee wordt tevens het hoe langer hoe meer optreden van het zogenaamde 'blocking-back' -effect op de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) in westelijke richting ten opzichte van het Vrijheidsplein teruggedrongen.

Weg der Verenigde Naties (N7/A7)

De Weg der Verenigde Naties (N7/A7) wordt ter hoogte van de nu nog doodlopende Laan Corpus den Hoorn voorzien van een nieuwe viaduct, waardoor de rijbanen over een lengte van ca. 1100 m moeten worden opgebroken en opnieuw worden aangelegd. Het nieuw aan te leggen weggedeelte wordt een dubbelbaans autoweg. Er is een westelijke halve aansluiting van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) op de door te trekken Laan Corpus den Hoorn ontworpen en een rechtstreekse afrit vanaf het Julianaplein iets westelijk van het viaduct over het Vrijheidsplein voor het verkeer naar de Gasunie en de wijk Corpus den Hoorn. Deze (enkelstrooks) afrit sluit vloeiend aan op de noordelijke bypass. Voor de aanleg van de uitvoegstrook voor deze afrit moet het bestaande kunstwerk over het Vrijheidsplein worden verbreed met ca. 2,00 m.

De bypasses

Aan weerszijden van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) tussen de Laan Corpus den Hoorn en het Vrijheidsplein komen bypasses met ieder 2 rijstroken. Waar de situatie dit nodig maakt zijn de 2 rijstroken teruggebracht tot 1 rijstrook. Het verkeer op de kruisingen met de Laan Corpus den Hoorn wordt afgewikkeld door middel van minirotondes. De minirotonde ter plaatse van de zuidelijke bypass wordt voorzien van vrije rechtsaaffers. De noordelijke minirotonde wordt gedeeltelijk dubbelstrooks aangelegd.

Laan Corpus den Hoorn

De Laan Corpus den Hoorn wordt vanaf de Paterswoldseweg tot aan de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) gereconstrueerd tot twee door een middenberm gescheiden enkelstrooks rijbanen. De rijbanen worden in noordelijke richting onder de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) doorgetrokken en, nadat de gescheiden rijbanen direct na de noordelijke minirotonde zijn samengevoegd tot één rijbaan, sluit de door te trekken Laan Corpus den Hoorn in het Stadspark aan op de Concourslaan. De kruising met de Boerhaavelaan/Van Swietenlaan wordt voorzien van een minirotonde. De sportterreinen oostelijk en westelijk van de Laan Corpus den Hoorn worden rechtstreeks en Maupertuus wordt via een korte ventweg aangesloten op de Laan Corpus den Hoorn. De ontsluiting van de overige bedrijven wordt ook gewaarborgd.

Laan 1940 - 1945 (N370)/Vrijheidsplein

Door de nieuwe situatie worden de rijstroken van het Vrijheidsplein opnieuw ingedeeld, waarbij de



verbinding tussen de oostkant en de westkant van het plein noordelijk van het viaduct wordt onderbroken. De aansluiting van de Laan van de Vrede op het Vrijheidsplein en de aansluiting van de Concourslaan op de Laan 1940 - 1945 (N370) komen in de nieuwe situatie te vervallen. Het Stadspark c.q. het parkeerterrein van de Gasunie worden in de nieuwe

situatie namelijk ontsloten via de verlengde Laan Corpus den Hoorn.

Fiets- en voetpaden

Het bestaande oost-west fietspad ten zuiden van de Weg der Vereingde Naties (N7/A7) wordt vervangen door een nieuw vrijliggend fietspad langs de zuidelijke bypass en de zuidelijke afrit naar de Laan Corpus den Hoorn. Als gevolg hiervan dient ook de wielersbaan aan de westzijde van de Laan Corpus den Hoorn enigszins te worden aangepast. De Laan Corpus den Hoorn wordt tussen de Paterswoldseweg en de Concourslaan aan weerszijden voorzien van vrijliggende fietspaden. Daarnaast worden, waar bestaande voetpaden/trottoirs dienen te worden afgebroken, nieuwe aangelegd.

2.4.2. Verbindingswegen met onderdoorgangen in de noord-zuidroute (A28-Emmaviaduct v.v.) direct ter weerszijden van het Julianaplein

Om het huidige overbelaste en met een verkeersregelinstantie (VRI) geregelde verkeersplein te ontlasten, zijn ter weerszijden van dit plein twee nieuwe onderdoorgangen ontworpen om het verkeer van het centrum van Groningen richting Assen (v.v.) via verbindingswegen om het plein heen te leiden. De totale verkeersintensiteit op het plein gaat hierdoor omlaag en de cyclustijd van de VRI kan worden teruggebracht, waardoor de filevorming (in de spits) voor het Julianaplein kan worden teruggedrongen.

De onderdoorgang aan de oostzijde van het Julianaplein (naar het centrum)

Hiervoor is een nieuwe onderdoorgang ontworpen, die is geprojecteerd tussen het plein en de aanwezige tunnel Vondellaan. Door de nieuwe onderdoorgang wordt een enkelstrooks verbindingsweg aangelegd die begint ter hoogte van de tunnel Brailleweg onder de Julianaweg (A28) en weer aansluit op het Emmaviaduct ter hoogte van de bestaande afrit naar het Hoornsediëp O.Z. Vanaf deze verbindingsweg wordt direct noordelijk van de onderdoorgang een nieuwe aansluiting op het Hoornsediëp O.Z. gerealiseerd. Ten gevolge van de situering van de nieuwe verbindingsweg wordt de lokale infrastructuur (Vondellaan en het Hoornsediëp O.Z.) iets aangepast.

De onderdoorgang aan de westzijde van het Julianaplein (vanuit het centrum)

Hiervoor wordt geen nieuwe tunnel gebouwd, maar wordt de bestaande bak in de onderdoorgang van de Julianabrug gesloopt en vervangen door een nieuwe bak. Deze nieuwe onderdoorgang heeft voldoende breedte en hoogte om de lokale Brailleweg en de nieuwe verbindingsweg, gescheiden door een barrier, er gebruik van te laten maken. Aan weerszijden van deze onderdoorgang dient de Brailleweg iets te worden aangepast. Deze enkelstrooks verbindingsweg begint bij de aansluiting van de Parkweg op het Emmaviaduct, waardoor deze toerit moet worden omgebouwd tot een weefvak, en sluit via de onderdoorgang weer aan op de Julianaweg (A28) ter hoogte van de tunnel Brailleweg. Door de ombouw van de bestaande toerit van de Parkweg naar een weefvak ontstaat een relatief kort weefvak van ca. 130 m. Door het toepassen van de juiste bewegwijzering is deze lengte acceptabel.

Julianaplein met opstelvakken Julianaweg (A28)/ Emmaviaduct

In verband met de wijzigingen in de verkeersstromen op het Julianaplein worden de rijbanen op de rijksweg 28 en het Emmaviaduct zodanig ingericht dat de doorgaande noord-zuid verbinding komt te vervallen. Daarnaast wordt op basis van de verwachte verkeersstromen (prognose 2010) het aantal opstelstroken vanuit verschillende richtingen voor de verkeersregelininstallatie gewijzigd. Zo komen er voor het Julianaplein o.a. 3 stroken voor linksafslaand verkeer vanaf het zuiden richting Drachten. Vanaf het noorden komen er 2 stroken voor linksafslaand verkeer richting Hoogezand en 2 stroken voor rechtsafslaand verkeer richting Drachten. In verband met calamiteiten of exceptioneel verkeer worden er geen fysieke obstakels in de doorgaande noord-zuid route aangebracht.

Fietstunnel ten noorden van het Julianaplein

De bestaande fietstunnel ten noorden van het Julianaplein komt door de aanleg van de nieuwe verbindingswegen te vervallen. Hiervoor in de plaats is ca. 100 m noordelijker een nieuwe fiets- en voetgangerstunnel ontworpen die de fietsroutes langs het Hoornsdediep O.Z. en de Brailleweg met elkaar verbinden.

2.4.3. Aanleg van de bypasses tussen het Europaplein en een nieuw te realiseren aansluiting Gotenburgweg/Osloweg

Voor een goede bereikbaarheid van en tussen de bedrijventerreinen Eemskanaal, Euvelgunne, Drie-

bond en Eemspoort en voor een betere spreiding van het verkeer van en naar de stad, worden tussen de Europaweg en de Gotenburgweg aan weerszijden van de bypasses langs de Beneluxweg (N46) op lokaal niveau aangelegd. Deze éénrichtingswegen krijgen ter hoogte van de Gotenburgweg/Osloweg een nieuwe halve aansluiting op de Beneluxweg (N46) in oostelijke richting.

De bypasses

Ten behoeve van de bypass aan de noordzijde van de Beneluxweg (N46) wordt de bestaande infrastructuur (Lubeckweg en Osloweg) voor het grootste gedeelte gereconstrueerd met uitzondering van het gedeelte ter hoogte van het Gremi-complex waar, in verband met het ontbreken van weginfrastructuur, een nieuwe rijbaan dient te worden aangelegd. Deze bypass krijgt twee rijstroken uitgezonderd het gedeelte tussen de brug over het Winschoterdiep en de Gotenburgweg, waar de bestaande verharding en brug worden gereconstrueerd tot één rijstrook met een aanliggende fietspad. In verband met de aanleg van deze bypass wordt de bestaande zuidelijke afrit naar de Europaweg verbreed met een extra (rechtdoorgaande) rijstrook. Daarnaast wordt aan de zuidzijde van de ZRG tussen de Europaweg en de Bornholmstraat een nieuwe tweestrooks bypass aangelegd. Tussen de Bornholmstraat en de Gotenburgweg wordt, in verband met de krappe ruimte door de aanwezige laad- en losperrons van het Groothandelscentrum, het eerste gedeelte



enkelstrooks en het overige gedeelte tweestrooks aangelegd. Over het Winschoterdiep wordt een nieuwe beweegbare brug gebouwd. Met uitzondering van de kruisingen met de Europaweg worden de kruispunten uitgevoerd als enkelstrooks minirotondes. De rotondes in de Bornholmstraat worden in verband met de verkeersintensiteiten uitgevoerd met een aantal vrije rechtsaffers. De bestaande oostelijke toe- en afrit van de ZRG naar de Europaweg komt te vervallen.

Halve aansluiting van de ZRG op de Gotenburgweg/Osloweg

Ten behoeve van de ontsluiting van de bedrijventerreinen (zoals Eemspoort en Driebond) is aan de oostzijde van de Gotenburgweg een halve aansluiting geprojecteerd. Deze sluit aan op de Osloweg ter plaatse van de Kielerbocht. Ter plaatse van de aansluiting wordt ook het onderliggend wegennet gereconstrueerd, waarbij onder andere is voorzien in de aanleg van een drietal minirotondes. De noordelijke afrit naar de Osloweg wordt in verband met een goede aansluiting op deze weg voorzien van een vrije rechtsafer.

Fiets- en voetpaden

Grotendeels vrijliggende fiets- en voetpaden worden aangelegd vanaf de Kielerbocht langs een deel van de Gotenburgweg en langs de noordzijde van de noordelijke bypass. De redenen hiervoor zijn het drukker worden verkeer op het lokale wegennet ter plaatse als gevolg van infrastructurele aanpassingen en de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk "Groningen-Oost".

2.4.4. Euvelgunnetracé met een knooppunt ter plaatse van de aansluiting op de ORG en de ZRG, inclusief 2 aansluitingen op het onderliggend wegennet

Ter oplossing van het blocking-back-effect op de zuidelijke afrit naar het Europaplein en voor een betere ontsluiting van Groningen richting Hoogezand (v.v.), wordt het zogenaamde Euvelgunnetracé aangelegd. Dit tracé is een rechtstreekse verbinding tussen de Beneluxweg (N46) en de Europaweg (A7 oost) richting Hoogezand, gesitueerd langs de oostgrens van bedrijventerrein Eemspoort.

Beneluxweg (N46)

De rijbanen (2x2 rijstroken) van de Beneluxweg (N46) worden vanaf het viaduct Gotenburgweg gereconstrueerd en bij de bestaande afbuiging naar het noorden (ter hoogte van de brandstof-verkoop-punten) iets zuidwaarts afgebogen vanwege de aanzet naar het knooppunt Driebond. Door het viaduct over het Euvelgunnetracé wordt dit wegvak gedeeltelijk in ophoging aangebracht. De afbuiging naar het zuiden is nodig om de opéénvolging van de (bestaande) aansluiting Damsterdiep (N360), de (nieuwe) aansluiting Driebondsweg/Sint Petersburgweg en het knooppunt Driebond te kunnen realiseren. Voldoende weeflengte is daarbij het criterium. Dit geldt te meer daar een aantal verbindingswegen van het knooppunt Driebond tweestrooks wordt uitgevoerd. In verband met de afstand tussen de halve aansluiting Gotenburgweg/Osloweg en de noordwestelijke en zuidwestelijke verbindingsweg van het knooppunt Driebond zijn tussen deze aansluitingen weefstroken voorzien. Hiervoor dienen de bestaande brandstofverkoop-punten nabij kilometerpunt 3.5 te verdwijnen. Het bestaande met een verkeersregelinstallatie geregelde kruispunt met toegangswegen naar bedrijventerreinen Driebond en Eemspoort komt te vervallen. De ontsluiting van

de bedrijventerreinen Driebond en Eemspoort gaat plaatsvinden via de aansluitingen Driebondsweg en Gotenburgweg/Osloweg.

Euvelgunnetracé

Voor het nieuw aan te leggen Euvelgunnetracé tussen het Eemskanaal en de aansluiting op de bestaande Europaweg (A7 oost) is gekozen voor een dubbelbaans autoweg (2x2) grotendeels ca. 1,50 m boven maaiveld gelegen. Bij het ontwerp is rekening gehouden met de aanleg van een tweetal door de Gemeente Groningen te realiseren fietstunnels in verband met het uitbreidingsplan "Groningen-Oost". De aanleg van deze fietstunnels valt overigens buiten dit Tracébesluit. In verband met de uitwerking van de landschappelijke inpassing van de weg wordt de westelijke berm vanaf de aansluiting Driebond tot aan het kunstwerk Engelbert voorzien van een grondwalle. De oostelijke berm krijgt om dezelfde redenen een breedte van 15 meter.

Half klaverblad Driebondsweg/Sint Petersburgweg

Het bedrijventerrein Driebond wordt ter plaatse van de Driebondsweg ontsloten via een nieuwe aansluiting in de vorm van een half klaverblad. Dit half klaverblad is mede bedoeld als één van de ontsluitingsmogelijkheden van de toekomstige nieuwbouwwijk "Groningen-Oost". De kruisende weg met 2x1 rijstroken ligt in het verlengde van de huidige Sint Petersburgweg. Voor de doortrekking van de Sint Petersburgweg wordt gebruik gemaakt van het middelste veld van het bestaande viaduct. Ter plaatse van de aansluitingen op de Beneluxweg (N46) wordt de Sint Petersburgweg voorzien van enkelstrooks minirotondes. De oostelijke minirotonde wordt zodanig uitgevoerd dat de gemeente Groningen de noordelijke ontsluitingsweg van uitbreidingsplan "Groningen-Oost" hierop kan aansluiten. De aansluiting Driebondsweg/Sint Petersburgweg in de vorm van een half klaverblad is zodanig gedimensioneerd, dat aanwezige bedrijfsgebouwen gehandhaafd kunnen worden. In verband met de aansluiting van de oostelijke toerit op de Beneluxweg (N46) moet het bestaande viaduct over de Driebondsweg aan de oostzijde worden uitgebouwd.

Knooppunt Driebond

Via het knooppunt Driebond wordt de het westelijk gedeelte van de Beneluxweg (N46) aangesloten op het Euvelgunnetracé. Het ontworpen knooppunt (een zogenaamde vogelbekaansluiting) krijgt verbindingswegen met twee rijstroken met uitzondering van de zuidwestelijke verbindingsweg richting Hoogezand, waar één strook voldoende is.

Half klaverblad Engelbert

De te verleggen Europaweg wordt via een half klaverblad aangesloten op het Euvelgunnetracé. De aansluitingen van de toe- en afritten op het nieuw aan te leggen gedeelte van de Europaweg zijn voorzien van minirotondes. Het viaduct is zodanig ontworpen dat deze zowel past in de uitwerking van de Langman-maatregelen als ook in het eventueel later te realiseren alternatief C3. In het ontwerp van

het kunstwerk is rekening gehouden met de aanleg van een landbouwweg/fietsroute. De oostelijke minirotonde wordt zodanig uitgevoerd dat de Gemeente Groningen de zuidelijke ontsluitingsweg van het uitbreidingsplan "Groningen-Oost" hierop kan aansluiten. De zuidelijke toerit en de noordelijke uitvoegstrook op de Europaweg van het half klaverblad Westerbroek moeten worden aangepast in verband met de gewijzigde functie van de Europaweg en de ligging ten opzichte van de westelijke minirotonde van de aansluiting Engelbert.

Fietsverkeer en ontsluiting percelen

In verband met de doorsnijding door het Euvelgunnetracé van de aanwezige landbouw/fietsroute langs de noord/oostzijde van rijksweg 7 is voorzien in de aanleg van een nieuwe landbouwweg c.q. fietspad die bij de aansluiting Engelbert het Euvelgunnetracé kruist. Ter plaatse is overigens nog een landbouwweg ter ontsluiting van enkele landbouwpercelen ontworpen. De Olgerweg wordt ter plaatse van het Euvelgunnetracé afgesloten voor het doorgaande verkeer. Voor het fietsverkeer is ter plaatse een onderdoorgang ontworpen die aansluit op de Kielerbocht.

2.4.5. Bijkomende infrastructurele aspecten

Spoorlijn Bornholmstraat

Vanwege de aan te leggen bypasses met minirotondes (deelproject 3) dient de spoorlijn voor het (voormalig) goederentransport langs de westkant van de Bornholmstraat te worden verwijderd. Deze spoorlijn is niet meer in gebruik. Er zijn ook geen plannen om deze spoorlijn in de toekomst weer te gaan gebruiken.

Waterhuishouding

Uitvoering van de Langman-maatregelen zal ook effecten hebben op de waterhuishouding van het gebied waar ze gerealiseerd worden. Deze gebieden vallen onder de waterschappen Noorderzijlvest en Hunze en Aa's. In overleg met beide waterschappen is het volgende afgesproken.

Door de uitvoering van de Langman-maatregelen zullen watergangen (of andere delen van het waterbergend open water) moeten verdwijnen. In

die gevallen zal voor nieuw open water met een voldoende bergend vermogen worden gezorgd (door het aanleggen van nieuwe sloten en waar nodig andere waterpartijen). Hetzelfde geldt voor watergangen of waterhuishoudkundige voorzieningen ten behoeve van wateraanvoer of -afvoer. Uitgangspunt daarbij is de trits "vasthouden-bergen-afvoeren". Dit betekent, dat zoveel mogelijk afvoer via infiltratie in de bermen zal plaatsvinden. Een alternatief kan zijn om neerslagwater centraal (al dan niet voorbezonden en/of via een helofytenfilter) te lozen. Daarbij zal ervoor zorg worden gedragen, dat de door de waterschappen beheerde watersystemen niet overbelast worden (aanwezig blijven van voldoende bergingscapaciteit). Ook zullen maatregelen worden getroffen om te voorkomen, dat de zuiveringsinstallaties van de waterschappen extra belast zullen worden (bijv. met vervuild afstromend neerslagwater) en om te voorkomen dat met het afstromende regenwater meegevoerde verontreinigingen in het watersysteem worden verspreid.

In de realisatiefase zal een nadere concretisering van bovengenoemde uitgangspunten plaatsvinden. Hierover zal in een vroeg stadium van uitwerking contact worden opgenomen met de waterschappen om te komen tot oplossingen waarmee zowel Rijkswaterstaat als de waterschappen kunnen instemmen.

2.4.6. Kabels en leidingen

Over het hele traject van de Langman-maatregelen moeten kabels en leidingen verlegd c.q. aangepast worden. Hierbij moet gedacht worden aan zowel onder- als bovengrondse leidingen voor elektriciteit, water en gas en aan eventuele andere kabel- en buisleidingen. De aanpassingen aan kabels en leidingen zullen in samenhang met de maatregelen-Langman worden uitgewerkt en in overleg met ondermeer de leidingbeheerders worden vastgesteld. Hierbij wordt er naar gestreefd kabels en leidingen waar mogelijk te bundelen.

2.5. Ruimtebeslag

Het ruimtebeslag van de Langman-maatregelen is op de kaarten, behorende bij het Tracébesluit aangegeven. Daarop staan ook de nieuwe rijksgrenzen aangegeven. Ten behoeve van de realisatie van de Langman-maatregelen dient een aantal bedrijven te worden geamoveerd. Deze opstellen zijn in het besluit onder punt 10 aangegeven.

2.6. Archeologie

Binnen het terrein waar de Langman-maatregelen worden uitgevoerd zijn op twee locaties tijdens vooronderzoek archeologische indicatoren aangetroffen, namelijk ter hoogte van de aansluiting van de Laan Corpus den



Hoorn op de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) en in de omgeving van het Euvelgunnetracé (een verwachtingenkaart is opgesteld). De aanleg van de tracégedeelten ter hoogte van de aansluiting Laan Corpus den Hoorn zullen onder archeologische begeleiding plaatsvinden. Uitgangspunt is dat de werkzaamheden geen vertraging mogen oplopen, tenzij archeologische vondsten dit nodig maken. Met betrekking tot het Euvelgunnetracé zal in de zones met een hoge of middelmatige archeologische verwachting ruimte worden geboden voor archeologisch onderzoek in de vorm van een Aanvullende Archeologische Inventarisatie (AAI-2) of een Aanvullend Archeologisch Onderzoek (AAO) in de vorm van proefsleuven. Aan de hand van dit onderzoek kunnen adviezen worden gegeven voor eventueel vervolgonderzoek. De Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) zal een advies opstellen betreffende bovengenoemde onderzoeken. Voor de gedeelten van het Euvelgunnetracé binnen de zone met een lage archeologische verwachting zal geen archeologisch vervolgonderzoek plaatsvinden. Hier kunnen werkzaamheden waarbij grondverzet plaatsvindt in principe zonder bezwaren worden uitgevoerd. De mogelijkheid bestaat echter dat tijdens de grondwerkzaamheden (losse) vondsten worden aangetroffen. In dat geval is er ruimte voor archeologisch (vervolg)onderzoek.

3. GELUIDHINDER

3.1. Geluidhindersituatie en de procedure

Bepalende factoren bij het ontstaan van geluidhinder zijn de verkeersintensiteit, de rijsnelheid, de soort wegverharding, de hoogte van de weg en de afstand van het object tot de weg.

De Wet geluidhinder (Wgh) definieert, afhankelijk van het aantal rijstroken en ligging in stedelijk en in buitenstedelijk gebied, een geluidszone langs wegen waarbinnen de geluidsbelasting van woningen en ander geluidsgevoelige bestemmingen getoetst moeten worden aan de normen van de wet. Bij reconstructie is de wegsituatie na reconstructie bepalend voor de breedte van de geluidszone. Voor de te reconstrueren gedeelten van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) = Zuidelijke Ringweg), Europaweg (A7 oost) en de Beneluxweg (N46) = Oostelijke Ringweg) bedraagt de breedte 400 meter aan beide zijden van de weg. Voor het te reconstrueren gedeelte van de Julianaweg (= A28) bedraagt de breedte 600 meter aan beide zijden van de weg. Daarbij worden rijkswegen aangemerkt als buitenstedelijk gebied. De te reconstrueren aansluitende gemeentelijke wegen liggen formeel gezien in stedelijk gebied. De geluidszone van deze wegen is afhankelijk van het aantal rijstroken, 350 of 200 meter.

De Wet geluidhinder geeft grenswaarden voor de geluidsbelasting op de gevels van woningen en andere geluidsgevoelige bebouwing. Voor de uitvoering van de Langman-maatregelen zijn alleen grenswaarden van woningen en onderwijsinstellingen relevant. Er zijn geen andere geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszones aanwezig. In het kader van het akoestisch onderzoek is overigens wel nagegaan in hoeverre de geluidsbelasting bij niet geluidsgevoelige bestemmingen verslechtert.

Het streven is erop gericht bij aanleg van een nieuwe weg de voorkeursgrenswaarde of bij reconstructie de grenswaarde niet te overschrijden. Als om redenen van landschappelijke, stedenbouwkundige, verkeerskundige of financiële aard de afscherming de overschrijding niet of onvoldoende wegneemt, kunnen hoogst toelaatbare waarden (= hogere waarden) worden vastgesteld.

De procedure van de Wet geluidhinder is in bijlage 5 beschreven.

Op het Tracébesluit zijn de afdelingen 2A en 5 van hoofdstuk VI Wet geluidhinder van toepassing. De maatregelen van bijna het gehele Langman-pakket vallen onder de afdeling 2A, De aanleg, wijziging of verbreding van een hoofdweg in de zin van artikel 2 van de Tracéwet, van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder. De Ministers van V en W en VROM stellen gezamenlijk de hogere grenswaarden in het Tracébesluit vast. Bij de wetwijziging van 6 september 2001 is onder andere deze afdeling 2A van hoofdstuk VI Wgh aan de Wet geluidhinder toegevoegd.

Een gedeelte van de Laan Corpus den Hoorn valt buiten de 400 m geluidszone van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7). Daarom valt dit weggedeelte formeel gezien buiten het gebied dat het Tracébesluit omvat en is de afdeling 2A, De aanleg, wijziging of verbreding van een hoofdweg in de zin van artikel 2 van de Tracéwet, van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder niet van toepassing. Er dient in dit geval te worden uitgegaan van de bepalingen in de afdeling 3, Bestaande situaties en in de afdeling 4, Reconstructies, van hoofdstuk VI van de Wet geluidhinder. In het kader van sanering (gevelbelasting hoger dan 55 dB(A) in 1986) zal door de Gemeente Groningen bij de Minister van VROM een hogere waarde procedure voor één waarneempunt op de Boerhaaveschool worden gevolgd. Na de vaststelling van deze hogere waarde door de minister van VROM geldt de heersende geluidsbelasting als grenswaarde in de verder hogere waardeprocedure. Deze zal door de Gemeente Groningen in het kader van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder voor de Laan Corpus Den Hoorn bij het College van Gedeputeerde Staten van Groningen worden gevolgd. Het betreft hier circa 60 woningen en 2 scholen.

Conform het gestelde in artikel 87d Wgh is voor alle woningen binnen de zones van de te wijzigen of te verbreden wegen de geluidsbelasting in 1986 berekend. Voor de woningen, die in 1986 een geluidsbelasting van meer dan 55 dB(A) (bestaande situaties=sanering) ondervonden en waarvoor nog niet eerder met toepassing van artikel 90 lid 2 Wgh door de minister van VROM een hogere waarde is vastgesteld, is de grenswaarde op grond van artikel 87g lid 1 Wgh 50 dB(A).

Voor deze woningen kunnen de ministers van V en W en VROM een hogere waarde vaststellen tot ten hoogste 70 dB(A). Op grond van artikel 87g lid 5 Wgh kan zelfs onder bepaalde voorwaarden een toelaatbare waarde hoger dan 70 dB(A) worden vastgesteld. Opgemerkt wordt nog dat voor de wetwijziging van 6 september 2001 ook voor projecten waarvoor Tracéwet-procedures gevolgd werden, de grenswaarde in bestaande situaties 55 dB(A) bedroeg. Voor de woningen waarvoor met toepassing van artikel 90 lid 2 Wgh (sanering) wel eerder hogere waarden door de minister van VROM zijn vastgesteld is, de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting de laagste waarde van:

- a. de heersende waarde of
- b. de eerder vastgestelde waarde. Hierbij moet worden vermeld dat op grond van artikel 87g lid 4 Wgh een verhoging van 5 dB(A) is toegestaan en dat de waarde 70 dB(A) niet te boven mag gaan. Op grond van artikel 87f Wgh is voor de woningen binnen de zones, waarvoor in 1986 de geluidsbelasting 55 dB(A) of lager was of nog niet bestonden, de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting de laagste waarde van:

- a. de heersende waarde of
- b. de eerder vastgestelde waarde. Hierbij moet worden vermeld dat op grond van artikel 87f lid 3 Wgh een verhoging van 5 dB(A) is toegestaan en dat de waarde 60 dB(A) (buiten-

stedelijk of vanwege een hoofdweg) respectievelijk 65 dB(A) (binnenstedelijk) niet te boven mag gaan. Langs de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) zijn nabij de Lekstraat en nabij de Muntinglaan voor een aantal woningen en scholen, die in 1986 een geluidsbelasting ondervonden van meer dan 55 dB(A), de waarden door de Minister van VROM bij besluit MBG18494025 van 19 mei 1994 en bij besluit MBG 12994015 van 13 oktober 1994 vastgesteld. In het besluit van 19 mei 1994 is een aantal foutieve waarden geslopen. De door de Gemeente Groningen aangeleverde akoestische waarden zijn door het Bureau Sanering Wegverkeer-slawaaï (= BSV) van het ministerie van VROM gecorrigeerd naar de waarden met een oneindig scherm. Dit is onjuist gebleken. De foutieve waarden zijn bij besluit van 13 september 2001 (Besluit LMV2001088558) hersteld.

Langs het Emmaviaduct, een in het verlengde van de Julianaweg (A28) gelegen belangrijke gemeentelijke invalsweg, zijn voor de meeste woningen, die in 1986 een geluidsbelasting ondervonden van meer dan 55 dB(A), de waarden door de Minister van VROM bij besluit MBG 96015366 van 11 april 1996 vastgesteld. Het hierbij uitgevoerde saneringsprogramma omvatte onder andere een verlaging van de wettelijk toegestane maximum snelheid, het aanbrengen van dubbellaags ZOAB (zeer open asfalt beton) en het plaatsen van absorberende schermen met een hoogte van 1 meter. Bij de vaststelling van de waarden is destijds abusievelijk geen rekening gehouden met de invloed van de Julianaweg (A28). Tussen de aanwezige woningen blijkt echter nog een aantal woningen aanwezig te zijn waarop in 1986 de geluidsbelasting hoger was dan 55 dB(A) en waarvoor geen hogere waarden is vastgesteld.

In de rapporten "Akoestisch onderzoek reconstructies en wegaanleg Langman-pakket Zuidelijke Ringweg Groningen westelijk deel" en "Akoestisch onderzoek reconstructies en wegaanleg Langman-pakket Zuidelijke Ringweg Groningen oostelijk deel" zijn de (voorkeurs)grenswaarden voor alle woningen vermeld. Deze rapporten maken deel uit van dit Tracébesluit en zijn als bijlage 6 en 7 bij deze Toelichting toegevoegd.

3.2. Uitgangspunten/motivatie

Het akoestisch onderzoek voor de Langman-maatregelen heeft als uitgangspunt de situatie één jaar voor en tien jaar na de verwachte reconstructie/aanpassing, te weten 2003 en 2017. Het eerste planjaar, de situatie één jaar voor reconstructie/aanpassing, dient ter bepaling van de grenswaarde voor de reconstructie/aanpassing. De grenswaarde is de waarde van 2003 of een eerder vastgestelde waarde indien deze lager is. Het tweede planjaar dient ter bepaling van de geluidsbelasting tien jaar na afronding van de reconstructie/aanpassing. Behalve de invloed van de aan te leggen en te wijzigen hoofdwegen, is ook de invloed van het lokale wegennet in het onderzoek meegenomen.

Bovendien is in het kader van sanering de invloed van de hoofdwegen en onderliggende aan te passen wegen in 1986 beschouwd.

De verkeersgegevens voor het jaar 1986 zijn bepaald aan de hand van uitgevoerde tellingen. De verkeersgegevens voor het jaar 2003 zijn met behulp van de getelde verkeersgegevens van 1999 geëxtrapolerd naar 2003. Op basis van de etmaal-intensiteiten uit het geactualiseerde en geoptimaliseerde verkeersmodel voor de agglomeratie Groningen, de voertuigcategorieverdeling van 1999 en de voorspelling naar 2003 is een prognose voor de voertuigcategorieverdeling in 2020 opgesteld. Gezien de geringe verschillen zijn de getallen van 2020 voor het beoordelingsjaar 2017 gebruikt.

Voor alle wegvakken van de hoofdwegen en voor de overige wegen is voor de berekeningen ten behoeve van woningen de nachtperiode maatgevend. Voor scholen zijn de waarden van de dagperiode bepalend. Voor de verkeersgegevens in detail wordt verder verwezen naar de eerder genoemde akoestische rapporten.

Het Emmaviaduct en de daarbij behorende verbindingswegen ten noorden van het Julianaplein zijn of zullen worden uitgevoerd als wegverharding met de akoestische kwaliteiten van dubbellaags ZOAB. Dit geldt ook voor gedeelten van de verharding van de te reconstrueren Laan Corpus den Hoorn tussen de Paterswoldseweg en de aansluiting naar Maupertuus, met uitzondering van de minirotonde van Swietenlaan/Boerhavelaan. De hoofdrijbaan van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) zal t.p.v. de aansluiting Laan Corpus den Hoorn tot aan het Vrijheidsplein als wegverharding met de akoestische kwaliteiten van ZOAB worden uitgevoerd. Dit geldt ook voor het Euvelgunnetracé vanaf het knooppunt Driebond tot de aansluiting op de bestaande rijksweg A7. De overige wegen zullen worden uitgevoerd in wegverharding met de akoestische kwaliteiten overeenkomend met SMA (steenmastiëkasfalt 0/16) of DAB (dicht asfalt beton). In de akoestische berekeningen is voor SMA uitgegaan als zijnde DAB. SMA 0/16 heeft namelijk dezelfde akoestische kwaliteiten als DAB. SMA 0/6 heeft wel betere dezelfde akoestische kwaliteiten, doch dit verhardingstype wordt uit oogpunt van stroefheid door Rijkswaterstaat niet toegepast.

De uitgangspunten voor de toepassing van afschermmende voorzieningen zijn als volgt.

- Daar waar afschermingen geplaatst moeten worden, is sprake van een stedelijke omgeving met hogere bebouwing in de eerste lijn. Over het algemeen ondervond de eerstelijns bebouwing reeds in 1986 een hogere gevelbelasting dan 55 dB(A). Uit stedenbouwkundig oogpunt zijn zeer hoge schermen niet acceptabel. Om wel aan alle voorkeursgrenswaarden te voldoen, zouden schermen met een hoogte tot 20 meter noodzakelijk zijn. In 1995 is langs de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) nabij de Lekstraat reeds een scherm geplaatst. Dit scherm heeft een hoogte

van 4 meter. Uit stedenbouwkundig oogpunt is er daarom voor gekozen een maximale schermhoogte van 4 meter langs de hoofdrijbanen van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) aan te houden. Ten opzichte van de huidige situatie treedt hierbij al een aanzienlijke verbetering op. Op grond van artikel 87f lid 3 Wgh mogen woningen, welke geen bestaande situatie vormen, langs hoofdwegen geen hogere gevelbelasting dan 60 dB(A) ondervinden. Zonder afscherming zal in 2017 een aantal van deze situaties ontstaan. Door het aanbrengen van voorgestelde afschermingen zal de gevelbelasting onder deze grenswaarde blijven.

- Langs het Emmaviaduct en de daarop aansluitende verbindingswegen Julianaplein zal bij het achterwege laten van extra afschermingen boven de reeds aanwezige saneringsschermen de gevelbelastingen met meer dan 5 dB(A) ten opzichte van de reeds vastgestelde waarde toenemen (zoals reeds eerder aangegeven destijds alleen vastgesteld vanwege het Emmaviaduct). Een hogere toename dan 5 dB(A) is wettelijk niet toegestaan. De bestaande afscherming dient daarom te worden verhoogd tot maximaal 4 meter (vlakbij het Julianaplein). Uit stedenbouwkundig oogpunt zijn nog hogere schermen niet acceptabel. Door de Gemeente



Groningen, zowel huidig als toekomstig beheerder van het Emmaviaduct, is als eis gesteld dat de schermen zo laag mogelijk dienen te worden gedimensioneerd. Uit de resultaten van de berekeningen is gebleken, dat aan de westzijde van het Emmaviaduct dan dient te worden uitgegaan van een schermhoogte van 2 meter. Aan de oostzijde van het Emmaviaduct dient de schermhoogte 2.5 meter te bedragen.

- Voor de afweging van de financiële haalbaarheid van schermen van met name verspreid staande bebouwing is bij het regime sanering in dit Tracébesluit aansluiting gezocht bij de financiële norm en toetsbedragen zoals deze in het

Saneringsbesluit geluidhinder wegverkeer 1998 en de Uitvoeringsregeling sanering verkeerslawaaï (WBB formulier) zijn aangegeven. Overeenkomstig het WBB formulier is voor saneringssituaties uitgegaan van een streefwaarde van 55 dB(A) en is als beoordelingsjaar uitgegaan van de situatie vóór reconstructie/aanpassing, dus het jaar 2003. In aanpassingssituaties is uitgegaan van het teniet doen van de aanpassing. Bij het regime aanpassing is uitgegaan van een normbedrag van f 50.000,— per aanpassingswoning. Dit bedrag is ontstaan uit het gegeven dat uit ervaring blijkt dat voor het aanbrengen van bouwakoestische voorzieningen in het kader van reconstructie/aanpassing in de zin van de Wet geluidhinder gemiddeld per woning een bedrag van f25.000,— gemoeid is. Hierbij is er verder van uitgegaan, dat gezien de betere akoestische kwaliteit, afscherming 2 x zo veel mag kosten. Hierbij is uitgegaan van het teniet doen van de aanpassing. Met betrekking tot scholen is per verdieping een bedrag van f 100.000,— per verdieping aangehouden. Redenatie hierbij is dat het vereiste binnenniveau in geluidsgevoelige vertrekken van scholen lager is dan in geluidsgevoelige vertrekken van woningen en dat per verdieping sprake is van meerdere lokalen. De afweging van de

financiële haalbaarheid van afscherming is uitgebreid behandeld in de rapporten Akoestisch onderzoek reconstructies en wegaanleg Langman-pakket Zuidelijke Ringweg Groningen westelijk deel en Akoestisch onderzoek reconstructies en wegaanleg Langmanpakket Zuidelijke Ringweg Groningen oostelijk deel (zie bijlage 6 en 7).

- De afschermende voorzieningen bestaan uit al dan niet schuin achterover geplaatste transparante of absorberende schermen.
- De positie van de afschermende voorzieningen is afgeleid van de Richtlijnen Ontwerp Autowegen en de "Voorschriften geluid beperkende constructies langs wegen" (GCW 1986).

- De afstand van de voorkant van de geluidsschermen tot de zijkant van de verharding bedraagt circa 2.00 meter. In de situaties, waarbij onvoldoende bembreedte aanwezig is of kan worden gecreëerd, kan de afstand minder zijn.

Aandachtspunten:

- Langs de noordzijde van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) bevindt zich tussen km. 197,480 en km.197,700 nabij de Lekstraat een scherm met een hoogte van 4 meter. Dit scherm is in 1995 geplaatst. In het door dit scherm afgeschermd gebied zal in 2017 de geluidsbelasting

zodanig toenemen, dat hier sprake is van het regime sanering/aanpassing of het regime aanpassing van de Wet geluidhinder. Uit de resultaten van de berekening blijkt dat een maximale gevelbelasting van 55.4 dB(A) zal optreden bij een toename van 2.2 dB(A). In 1994 is hier door de Minister van VROM in het kader van sanering reeds een aantal hogere waarden vastgesteld.

Voor de verdere achtergrondinformatie betreffende dit scherm wordt verwezen naar hoofdstuk 3.4. Achterstallige sanering van de Weg der Verenigde Naties e.o. Bij verhoging van het scherm tot 5 meter zal totale vervanging noodzakelijk zijn. Uit oogpunt ter voorkoming van kapitaalvernietiging is er derhalve voor gekozen om het huidige scherm te handhaven. Hier dienen hoogst toelaatbare waarden [maximaal 55 dB(A)] te worden vastgesteld.

- Langs de oostzijde van de Julianaweg (A28) zal vanaf plm. km. 199,740 het huidige scherm plm. 100 meter in noordelijke richting, gedeeltelijk langs de oostelijke verbindingsweg Julianaplein, worden verlengd en tevens worden verhoogd tot 4 meter. In verband met de aanleg van de westelijke verbindingsweg Julianaplein zal het huidige scherm aan de westzijde van de Julianaweg (A28) over een lengte van plm. 220 meter moeten worden verwijderd. Ter vervanging van dit scherm dient de westelijke verbindingsweg Julianaplein afgeschermd te worden; hierbij is een hoogte van 4 meter noodzakelijk. Tevens dient het aansluitende huidige scherm op deze hoogte te worden gebracht. Langs de westzijde van de Julianaweg (A28) zal daarom vanaf plm. km. 199,625 het huidige scherm, hoog 2 meter, in noordelijke richting met een overgangsgedeelte van 3 meter hoog en 100 meter lang worden verhoogd tot 4 meter.

Niet af te schermen locaties

Als gevolg van de uitgangspunten zal de voorkeursgrenswaarde op een aantal waarneempunten worden overschreden. Dit geldt uiteraard ook bij die waarneempunten, waar om diverse redenen geen afscherming zal worden aangebracht.

- Aan de rand van het onderzoeksgebied bevindt zich ten zuiden van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) tussen km. 195,200 en km. 195,450 volkstuinten met op grotere afstand recreatiewoningen. In het rapport Akoestisch onderzoek reconstructies en wegaanleg Langmanpakket Zuidelijke Ringweg Groningen westelijk deel is hier voor één waarneempunt een berekening uitgevoerd. Uit de resultaten van de berekening blijkt dat in de situatie 2017 een geluidsbelasting van 53.7 dB(A) zal optreden bij een toename van 1.9 dB(A). Deze toename wordt voornamelijk veroorzaakt door de toename van het verkeer. In de zin van de Wet geluidhinder zijn volkstuinten en recreatiewoningen niet geluidsgevoelig. De toename van de geluidsbelasting is gering en de toekomstige geluidsbelasting is niet extreem hoog. Om deze en om financiële

redenen zal hier geen afscherming worden aangebracht. Dit geldt tevens voor de hier ter weerszijden van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) gelegen sportcomplexen sportpark Stadspark Zuid en Sportpark Corpus den Hoorn. Sportcomplexen worden namelijk in de zin van de Wet geluidhinder ook niet als geluidsgevoelig beschouwd.

- Ten noorden van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) bevindt zich ter hoogte van km. 197,625 het Mercure Hotel. Uit de resultaten van de berekening blijkt, dat in de situatie 2017 op het meest ongunstige punt een gevelbelasting van 69.2 dB(A) zal optreden bij een toename van 2.4 dB(A). In de zin van de Wet geluidhinder is bebouwing met hotelbestemming niet geluidsgevoelig en thans is ook reeds sprake van akoestisch ongunstige situatie. Om deze redenen zal hier geen afscherming worden aangebracht.
- Ten zuiden van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) bevindt zich ter hoogte van km. 197,350 in de rand van de geluidszone van deze weg de scholengemeenschap het Gomarusschool. Bij de recente uitbreiding van dit scholencomplex is rekening gehouden met de akoestische omgeving waarbij dove gevels zijn toegepast. Echter de gevels van het oudere gedeelte van het Gomarusschool (locatie Roland Holststraat 3 oostvleugel) zijn wel geluidsgevoelig. Uit de resultaten van de berekening blijkt, dat in de situatie 2017 op de bovenste verdieping een gevelbelasting van 53.7 dB(A) zal optreden bij een toename van 2.5 dB(A) (aanpassing). Uitgaande van maximale schermkosten van f 100.000,— per schoolverdieping, gezien de geringe toename en de geringe toekomstige geluidsbelasting, is uit oogpunt van doelmatigheid afscherming ongewenst want de werkelijke aanlegkosten voor afscherming zullen veel hoger zijn. Hier dienen hoogst toelaatbare waarden (maximaal 54 dB(A)) te worden vastgesteld.
- Ten zuiden van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) bevindt zich ter hoogte van km. 197,625 de woning Papiermolenlaan 2. Het betreft de alleenstaande voormalige beheerderswoning van het gemeentelijk zwembad de Papiermolen. Deze woning ondervond in 1986 reeds een hogere gevelbelasting dan 55 dB(A). De woning is in 1994 door de Gemeente Groningen aan een particulier verkocht ondanks dat toen reeds sprake was van een akoestisch minder gunstige omgeving. De woning heeft zeer recent een uitbreiding ondergaan. Voor deze uitbreiding is door de Gemeente Groningen een bouwvergunning verleend. Uit de resultaten van de berekening blijkt, dat in de situatie 2017 op de bovenverdieping een gevelbelasting van 70.1 dB(A) zal optreden bij een toename van 2.3 dB(A). De maximale schermkosten volgens de Uitvoeringsregeling sanering verkeerslawaai bedragen, uitgaande van 1 categorie 2 woning, f 49.000,—. Uit oogpunt van doelmatigheid is afscherming ongewenst want de werkelijke aanlegkosten voor afscherming zullen veel hoger

- zijn. Hier dienen hoogst toelaatbare waarden [70 dB(A) voor de bovenverdieping] te worden vastgesteld.
- Ten noorden van de Beneluxweg (N46) bevinden zich tussen het Europaplein en de Gotenburgweg nabij de aan te leggen bypasses (km. 2,200 - km. 3,000) 2 verspreid staande woningen: Osloweg 16 (voormalige brugwachterswoning) en Euvelgunnerweg 13. De dubbele woning Scandinaviëweg 6 en 8, voorheen dienstwoningen van Friesche Vlag, zijn inmiddels gesloopt. Uit gemeentelijke informatie blijkt dat op deze panden geen woonbestemming meer rust. Aan de Helsinkistraat, welke eveneens ten noorden van de Beneluxweg (N46) is gelegen, is een asielzoekerscentrum gevestigd. Het gebouw van het asielzoekerscentrum was in 1986 nog niet aanwezig en is in de 90er jaren als low budget hotel gebouwd. In de zin van de Wet geluidhinder is bebouwing met hotelbestemming niet geluidsgevoelig. De functie als asielzoekerscentrum is een tijdelijke; in 2017 zal sprake zijn van een andere gebruiksfunctie. Ten zuiden van de Beneluxweg (N46) bevinden zich in dit gebied op het terrein van het Groothandelscentrum de bovenwoningen Osloweg 3 en 5. De bypasses waren in 1986 reeds gedeeltelijk als lokale weg (Lübeckweg/Osloweg) aanwezig. De woningen Osloweg 3, 5 en 16 ondervonden in 1986 zowel van de Beneluxweg (N46) als van de Lübeckweg/Osloweg reeds een hogere gevelbelasting dan 55 dB(A). Uit de resultaten van de berekening blijkt dat in de situatie 2017 in het meest ongunstige geval vanwege de Beneluxweg (N46) een gevelbelasting van 68.1 dB(A) zal optreden bij een toename van 3.6 dB(A). Ten aanzien van Osloweg 16, Helsinkistraat 4 (AZC) en Euvelgunnerweg 13 bedragen de maximale schermkosten volgens de Uitvoeringsregeling sanering verkeerslawaaï, uitgaande van 1 categorie 2 woning, 6 categorie 1 woningen (AZC) en 1 aanpassingswoning *f* 169.000,—. Omdat het pand Helsinkistraat 4 (AZC) nabij de woning Osloweg 16 is gelegen, is deze wel in de beoordeling meegenomen. Ten aanzien van Osloweg 3 en 5 bedragen de maximale schermkosten volgens de Uitvoeringsregeling sanering verkeerslawaaï, uitgaande van 2 categorie 2 woningen, *f* 49.000,—. Uit oogpunt van doelmatigheid is afscherming daarom ongewenst want de werkelijke aanlegkosten voor afscherming zullen veel hoger zijn. Hier dienen hoogst toelaatbare waarden [maximaal 68 dB(A)] te worden vastgesteld vanwege zowel de Beneluxweg (N46) als de bypasses. Er dient nog te worden vermeld, dat de geluidsbelastingen vanwege de bypasses zullen afnemen. Opgemerkt wordt, dat alle bovengenoemde woningen zich op een gezoneerd industrieterrein bevinden.
 - Ten zuiden van de Beneluxweg (N46) bevindt zich langs de Euvelgunnerweg nabij de aan te leggen aansluiting Gotenburgweg de woning: Euvelgunnerweg 27. Uit de resultaten van de berekening blijkt, dat in de situatie 2017 op de bovenverdieping een gevelbelasting van 55.9dB(A) zal optreden bij een toename van 3.6 dB(A) (aanpassing). Uitgaande van maximale schermkosten van *f* 50.000,— per aanpassingswoning is uit oogpunt van doelmatigheid daarom afscherming ongewenst want de werkelijke aanlegkosten voor afscherming zullen veel hoger zijn. Hier dienen hoogst toelaatbare waarden [maximaal 56 dB(A)] te worden vastgesteld. Opgemerkt wordt, dat de woning Euvelgunnerweg 27 zich op een gezoneerd industrieterrein bevindt.
 - Ten noorden van de huidige Europaweg (A7) bevindt zich ter hoogte van km. 204,150 de woning Euvelgunnerweg 49, welke in 1986 reeds een hogere gevelbelasting dan 55 dB(A) ondervond. Door een daling van de verkeersintensiteiten op de dan van rijksweg 7 afgetakte Europaweg, zal in 2017 een gevelbelasting van maximaal 59.0 dB(A) optreden bij een afname van maximaal 4.0 dB(A). De maximale schermkosten volgens de Uitvoeringsregeling sanering verkeerslawaaï, bedragen, uitgaande van 1 categorie 1 woning, *f* 35.000,—. Uit oogpunt van doelmatigheid is afscherming daarom ongewenst want de werkelijke aanlegkosten voor afscherming zullen veel hoger zijn. Hier dienen hoogst toelaatbare waarden [maximaal 59 dB(A)] te worden vastgesteld.
 - Ten noorden van de huidige Europaweg (A7) bevindt zich ter hoogte van km. 204,500 de woning Euvelgunnerweg 50, welke in 1986 reeds een hogere gevelbelasting dan 55 dB(A) ondervond. Door een daling van de verkeersintensiteiten op de dan van rijksweg 7 afgetakte Europaweg, zal in 2017 een gevelbelasting van maximaal 59.5 dB(A) optreden bij een afname van maximaal 5.5 dB(A). De maximale schermkosten volgens de Uitvoeringsregeling sanering verkeerslawaaï, bedragen, uitgaande van 1 categorie 1 woning, *f* 35.000,—. Uit oogpunt van doelmatigheid is afscherming daarom ongewenst want de werkelijke aanlegkosten voor afscherming zullen veel hoger zijn. Hier dienen hoogst toelaatbare waarden [maximaal 60 dB(A)] te worden vastgesteld.

3.3. Overschrijding grenswaarden.

De geluidsbeperkende voorzieningen zijn in de tekst van het Tracébesluit opgenomen.

In totaal zullen bij circa 500 woningen en circa 5 onderwijsinstellingen na realisatie de grenswaarden in 2017 worden overschreden. Van deze circa 500 woningen zal bij circa 20 woningen overschrijding van de grenswaarden vanwege twee wegen plaatsvinden. Van de eerder vermelde circa 500 woningen zijn bij circa 170 woningen door de Minister van VROM met toepassing van artikel 90 van de Wet

geluidhinder reeds eerder hoogst toelaatbare waarden vastgesteld (zie hoofdstuk 3.1). Bij circa 325 woningen betreft het de situatie dat op 1 maart 1986 de geluidsbelasting hoger was dan 55 dB(A) en er nog geen waarden zijn vastgesteld met toepassing van artikel 90 van de Wet geluidhinder. Voor deze woningen is de grenswaarde 50 dB(A). De vast te stellen waarden zijn bij veel woningen aanzienlijk lager dan de huidige waarden, doch blijven hoger dan 50 dB(A). Bij circa 135 woningen zal de geluidsbelasting op de gevel in 2017 werkelijk hoger dan de huidige waarde zijn (regimes sanering en/of aanpassing). Bij de overige woningen zal de waarde in 2017 hoger zijn dan de grenswaarde doch (soms aanzienlijk) lager dan de huidige waarde. Afscherming zodanig dat aan de voorkeursgrenswaarden zal worden voldaan stuit op stedenbouwkundig/ landschappelijke, verkeerskundige en financiële bezwaren.

Zoals al eerder is aangegeven, is het gedeelte van de Laan Corpus den Hoorn, waar zich geluidsgevoelige bestemmingen bevinden, buiten de zone van rijksweg 7 gelegen. Dit weggedeelte kan voor het vaststellen van hogere waarden daarom niet in het Tracébesluit worden opgenomen. Voor de Laan Corpus den Hoorn zijn/worden derhalve separate hogere waarden procedures bij de Minister van VROM en bij het College van Gedeputeerde Staten van de Provincie Groningen gevolgd (zie hoofdstuk 3.1).

In artikel 111a Wgh is bepaald dat de Gemeenteraad voor woningen en andere geluidsgevoelige objecten, waarvoor hogere waarden in het kader van een Tracéwetprocedure zijn vastgesteld, maatregelen dient te treffen met betrekking tot de geluidswering van die gevels. Deze maatregelen dienen te bevorderen, dat de geluidsbelasting binnen de woningen en andere geluidsgevoelige objecten bij gesloten ramen, in geval van geluidsbelasting vanwege wegen, een bepaalde waarde niet te boven mag gaan. Waar nodig zullen hiertoe bouwakoestische voorzieningen worden aangebracht. Onderzoeken aan het binnenniveau van de geluidsgevoelige ruimten zullen hierover nog uitsluitsel moeten geven. Indien voor een woning of een andere geluidsgevoelige object hogere waarden worden vastgesteld van meerdere wegen, dan zal bij deze onderzoeken worden uitgegaan van de gecumuleerde geluidsbelastingen vanwege de onderzochte betrokken wegen. Deze onderzoeken zullen op kosten van het Ministerie van V en W door de Gemeente Groningen worden verricht. Mocht het binnenniveau boven de wettelijk toegestane grenswaarde komen, dan zullen op kosten van het Ministerie van V en W bouw-

akoestische voorzieningen worden aangebracht. Als aard van maatregelen kan worden gedacht aan o.a. kierdichting, extra gevel- en dakisolatie, dikker glas, geluidgedempte ventilatievoorzieningen etc..

3.4. Achterstallige sanering van de Weg der Verenigde Naties e.o.

Eind jaren 80 en begin jaren 90 van de 20ste eeuw zijn reeds verbeteringswerkzaamheden rondom het Julianaplein aan de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) en aan de Julianaweg (A28) uitgevoerd. Hierbij is het fenomeen van de achterstallige sanering ontstaan. De verbeteringswerken bestonden uit het verwijderen van toe- en afritten vlak voor het Julianaplein, het compleet maken van de aansluiting Groningen - Zuid, het aanbrengen van weefvakken en het herindelen van rijstroken. Er was sprake van sanering en reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Als gevolg hiervan zouden geluidswerende voorzieningen langs de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) en langs de Julianaweg (A28) worden geplaatst. Tussen de ministeries van V en W en van VROM waren hiertoe kostenverdelingen overeengekomen. Tevens waren in het kader van de destijds geldende "Samenwerkingsregeling geluidsanering" samenwerkingsovereenkomsten tussen de Gemeente Groningen en de toenmalige Regionale Directie Groningen van Rijkswaterstaat gesloten. Het betrof hier uitsluitend het aanbrengen van geluidswerende schermen.

Ondanks dat er sprake was van gevelbelastingen hoger dan 55 dB(A), is de afscherming langs de Julianaweg (A28) geplaatst zonder dat er hoogst toelaatbare waarden door de minister van VROM zijn vastgesteld.

Bewoners van de Maaslaan, de Muntinglaan en de Laan van de Vrede hebben zich destijds met succes verzet tegen het aanbrengen van de schermen langs de Weg der Verenigde Naties (N7/A7). Een vrij uitzicht werd belangrijker gevonden dan vermindering van de geluidsoverlast. De Gemeente Groningen, toen procedureel verantwoordelijk voor de



sanering, heeft in overleg met de ministeries van VROM en van V en W besloten de sanering uit te stellen totdat meer bekend was over de verdere ombouw van de Zuidelijke Ringweg. Bij deze ombouw werd destijds gedacht aan de aanleg van fly-overs over zowel het Julianaplein als over het Noord Willemskanaal.

Langs de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) is ter hoogte van de Lekstraat na sterke aandrang van de bewoners van deze straat toch een afscherming geplaatst. Door het Ministerie van VROM is een bijdrage aan de kosten van deze afscherming verleend. Zoals reeds eerder is vermeld zijn er voor dit beperkte gebied in 1994 wel hoogst toelaatbare waarden door VROM vastgesteld. Van het meest oostelijke flatgebouw aan de Maaslaan zijn alleen voor de oostelijke helft door het Ministerie van VROM waarden vastgesteld. Het thans aanwezige scherm wordt ongeveer in het midden van dit flatgebouw beëindigd. Uit de destijds gevoerde correspondentie is gebleken, dat door VROM met deze beëindiging geen rekening is gehouden. De door de Gemeente Groningen aangeleverde akoestische waarden zijn door het Bureau Sanering Wegverkeerslawaaai (= BSV) van het ministerie van VROM gecorrigeerd naar de waarden met een oneindig scherm. Dit is onjuist gebleken. Op verzoek van Rijkswaterstaat Directie Noord-Nederland is een procedure voor aanpassing van deze waarden opgestart. (zie hoofdstuk 3.2). De foutieve waarden zijn bij besluit van 13 september 2001 (Besluit LMV2001088558) hersteld.

4. COMPENSATIE EN LANDSCHAPSPLAN

4.1. Inleiding

Bij de realisatie van de Langman-maatregelen worden maatregelen getroffen om te komen tot een goede inpassing in het huidige en toekomstige (stedelijk) landschap. Hierbij wordt rekening gehouden met de eisen vanuit verkeersveiligheid, het leveren van een verantwoord beeld van de weg in het landschap en met de beleving van het landschap door de weggebruiker. Ook worden maatregelen getroffen om eventuele nadelige effecten van de realisatie van de Langman-maatregelen voor de natuur en landschap weg te nemen of te verminderen. Uitgangspunt daarbij is de regelgeving uit onder andere de Tracéwet en de Beleidsregel Natuurcompensatie.

Om zicht te krijgen op de vraag welke maatregelen noodzakelijk zijn, is door de Dienst Landelijk Gebied van het Ministerie van Landbouw, Visserij en Natuurbeheer de nota "Landschappelijke vormgeving Langman-maatregelen Zuidelijke Ringweg Groningen" opgesteld. Deze nota vormt een achtergronddocument, waarin de wensen met betrekking tot de landschappelijke inpassing worden verwoord. Elementen uit deze nota, die van belang zijn voor het Tracébesluit zijn in de volgende paragrafen verwerkt. De kaarten ten aanzien van de landschappelijke inpassing zijn als bijlage 8 opgenomen. De nota zelf is geen onderdeel van het Tracébesluit.

4.2. Landschappelijke inpassing

Zonering

Het aan te leggen Euvelgunnetracé vormt tezamen met de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) en het westelijk gedeelte van de Beneluxweg (N46) de doorgaande route van rijksweg 7. Deze route laat een opeenvolging van gebieden zien met een specifiek karakter. De weg vormt een doorlopende lijn door deze zones. Vanaf de weg krijgt de weggebruiker een beeld van deze zonering. Er wordt hem als het ware een film getoond, een film die specifiek is voor deze plek: een Groningse film. De weg dient als doorlopend element deze zonering te ondersteunen en de weggebruiker de film te laten zien. Enerzijds brengt de weg als doorlopend asfaltlint met wegbegeleidende elementen continuïteit aan; anderzijds verduidelijkt de vormgeving van de weg de opeenvolging in zones.

De zonering laat (gaande van west naar oost) een reeks zien met een verschillende mate van stedelijkheid:

Een landelijke zone (ten westen van de aansluiting Hoogkerk): hier loopt de weg als een scherpe doorsnijding door het landschap want weg en omgeving hebben weinig relatie.

Een voorstadzone (tussen de aansluitingen Hoogkerk en Laan Corpus den Hoorn): kenmerk is een toenemende stedelijkheid aan weerszijden van de weg.

Een hoogstedelijke zone: deze zone wordt gekenmerkt door een verdicht middendeel (bossingels langs de weg) en bypasses aan de uiteinden. Beide bypasses worden open vormgegeven, zodat hier in tegenstelling tot het verdichte middenstuk zicht is op de stedelijke omgeving.

Een voorstadzone (Euvelgunnetracé): kenmerk van deze zone is een afnemende stedelijkheid en een duidelijk verschil tussen de beide zijden van de weg. Deze voorstadzone krijgt een asymmetrisch profiel, wat aansluit bij de asymmetrie van de omgeving. Uiteindelijk gaat het oostelijk gedeelte van de weg net als aan de westzijde door een landelijke zone, waarmee de weg weinig relatie heeft.

Naast een zonering wordt het traject gekenmerkt door een aantal bijzondere verkeersknooppunten. Deze drie knooppunten (Vrijheidsplein, Julianaplein en Knooppunt Driebond) worden zodanig vormgegeven, dat ze als herkenningspunten binnen het traject fungeren. Het Julianaplein is door zijn bijzondere ligging [de knoop in de T-structuur van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7) en de Julianaweg (A28)] van deze drie het belangrijkste. Het plein vormt als het ware de toegangspoort vanuit het zuiden tot de stad Groningen.

Uitwerking

Westelijke bypass

Voor deze bypass (tussen de aansluiting Laan Corpus den Hoorn en het Vrijheidsplein) geldt evenals voor de oostelijke bypass in het algemeen dat hij open moet worden vormgegeven zodat contact met de stedelijke omgeving mogelijk is. Daartoe worden de taluds ingezaaid met gras. De beplanting langs de sportvelden wordt doorgetrokken tot aan de Laan Corpus den Hoorn, zodat de sportvelden een uniforme rand vormen langs de weg. Daarnaast dient elk bypasssysteem afzonderlijk als één geheel te worden vormgegeven zodat het als een verkeerssysteem herkenbaar is (in feite is een bypasssysteem een verlengde aansluiting). De geluidsschermen die op de bypass worden geplaatst dienen transparant te zijn om het zicht op het aangrenzende stedelijk gebied mogelijk te maken. Over de gehele lengte wordt een barrière op de hoofdrijbaan aangelegd.

Vrijheidsplein

Het Vrijheidsplein vormt een bijzonder punt in het netwerk. Dit wordt geaccentueerd door het plein als groen punt te markeren. Aan de zuidzijde van de Ringweg staan bomen in de rotonde. Ook aan de noordzijde van de Ringweg worden bomen in de rotonde geplant om de markering van het Vrijheidsplein te versterken.

Julianaplein

Deze plek vormt een belangrijk punt. Het wordt als een stedelijk plein vormgegeven en wordt zodoende een visitekaartje van de stad. Eenheid is een belangrijk uitgangspunt. Daartoe worden alle kwadranten van verharding voorzien. De vorm van de taluds is gebogen en vloeit samen met de te plaatsen geluids-

schermen. De geluidsschermen zijn hierdoor een onderdeel van het plein: schermen en talud zijn één. Over het plein wordt een grit van lichtpalen gelegd zodat niet alleen de eenheid wordt versterkt (met name op die plekken waar geluidsschermen het zicht op de omgeving afschermen), maar tevens de plek een bijzondere uitstraling krijgt. In de realisatiefase zal dit principe nader uitgewerkt worden.

Oostelijke bypass

Evenals de westelijke bypass wordt ook de oostelijke bypass in grastaluds vormgegeven. Op de plek van het viaduct waar zich geen taluds bevinden, wordt het beeld van het gras doorgetrokken langs het viaduct. Onder het viaduct wordt in plaats daarvan bestrating aangebracht. Dit moet in de realisatiefase in overleg met de Gemeente Groningen uitgewerkt worden. De beplanting op het talud aan de zuidzijde blijft om ecologische redenen gehandhaafd (zie paragraaf 4.3. Mitigatie en compensatie).

Aansluiting Driebondsweg

De aansluiting Driebondsweg behoort bij de Beneluxweg (N46). Langs de hoofdrijbaan worden stukken bosplantsoen gepland. Dit beeld sluit aan bij het bosplantsoen langs de Beneluxweg (N46). In de lussen van de aansluiting worden bomen gepland die in een halve cirkel staan. Hierdoor worden deze ruimtes betrokken bij de doorgaande route van de nieuw te bouwen woonwijk "Groningen-Oost" naar het centrum van de stad. Een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking is hierbij de sociale veiligheid.

Euvelgunnetracé

Het Euvelgunnetracé maakt onderdeel uit van de oostelijke voorstadzone. De weg geeft hier een eigen beeld af: een asymmetrisch profiel met grasbermen en accenten bij de aansluitingen en knooppunten in de vorm van grondlichamen en bomen. Het asymmetrisch profiel sluit aan bij de asymmetrische opbouw van de (toekomstige) stedelijke omgeving van het Euvelgunnetracé. Het profiel bestaat uit een smalle oplopende grasberm aan de westzijde en een brede licht aflopende grasberm aan de oostzijde.

Knooppunt Driebond

Het knooppunt Driebond wordt als accent vormgegeven. Uitgangspunt is het knooppunt als verkeerstechnisch element te laten zien. Daarom ligt het knooppunt in het gras. De richting naar het westelijk gedeelte van de Beneluxweg (N46) wordt geaccentueerd door een dubbele bomenrij.

Aansluiting Engelbert

Als begin van de voorstadzone wordt deze aansluiting als een soort poort naar de stad vormgegeven. In de lussen van de aansluiting bevinden zich twee plateaus met daarop een bomenweide.

4.3. Mitigatie en compensatie

Het overzicht van compenserende maatregelen dient om aan te geven welke maatregelen nodig zijn om de (voor natuur) negatieve effecten ten gevolge van de realisatie van de Langman maatregelen en het landschapsplan te compenseren. Het gaat hierbij om bos- en natuurcompensatie. Boscompensatie voorziet in de compensatie van de te vellen beplantingen die onder de Boswet vallen. Natuurcompensatie is erop gericht verloren gegane natuurwaarden te compenseren. Het gaat hier om natuurwaarden die in het Structuurschema Groene Ruimte (SGR,1993) zijn aangegeven.

Boscompensatie

Om de Langman-maatregelen te kunnen uitvoeren moet 24,5 hectare (ha) beplanting geveld worden (18,9 ha voor wegaanleg en 5,6 ha voor landschappelijke inpassing). Van deze te vellen 24,5 ha is 11,3 ha herplantplichtig volgens de Boswet. (Voor 13,2 van 14,8 ha te vellen houtteeltpercelen ter plaatse van het Euvelgunnetracé geldt geen herplantplicht). Volgens het Structuurschema Groene Ruimte dient de verloren natuurkwaliteit van bos met extra herplant gecompenseerd te worden. Om die reden wordt 0,4 ha extra beplanting aangebracht. Binnen het weggebied wordt 5,0 ha beplanting aangebracht, die geldt als herplant. De resterende ha's kunnen slechts buiten het weggebied gecompenseerd worden. Zoekgebieden voor deze oppervlakte beplanting zijn gelegen binnen de nieuwe stadswijk "Groningen-Oost" en het stadspark. Hiervoor is 7,4 ha grond nodig (6,7 ha effectieve beplanting + 0,7 ha ten behoeve van ontsluiting en ontwatering). De te compenseren hoeveelheid bos zal door of namens Rijkswaterstaat binnen maximaal 10 jaar na voltooiing van de werkzaamheden worden aangelegd. Mocht onverhoopt de compensatie niet in "Groningen-Oost" en/of in het stadspark kunnen worden gerealiseerd, dan zal worden bekeken of de compensatie elders kan worden gerealiseerd. Mocht dit niet lukken, dan wordt geld in het Groenfonds gestort, waaruit elders natuurprojecten kunnen worden gefinancierd.

Natuurcompensatie

Het Structuurschema Groene Ruimte stelt eisen aan de uitwerking van de compensatie. Van de gebiedscategorieën zijn voor dit project alleen "bos" en "biotopen van aandachtsoorten" van toepassing. Boscompensatie is in het voorgaande aan de orde gekomen. Om per gebiedscategorie geen netto verlies van areaal of kwaliteit te laten optreden schrijft het SGR drie stappen voor:

1. Landschappelijke inpassing en realisatie van mitigerende maatregelen.
 - Ten behoeve van de ecologische corridor voor avifauna worden op het zuidwestelijk talud van de oostelijke bypass de bossingels gehandhaafd. Aan de zuidzijde van de parallelweg van deze bypass wordt om dezelfde reden de beplanting versterkt met

- extra aanplant.
 - Verder zijn mitigerende maatregelen voorzien, zoals waar mogelijk het uitvoeren van werkzaamheden buiten kritische perioden. Er worden geen faunatunnels of ruimere viaducten aangelegd, omdat deze, gelet op de grote lengte, de ligging in het stedelijk gebied en de drukke verkeerssituatie naar verwachting niet of nauwelijks zullen functioneren.
2. Fysieke compensatie voor resterende negatieve effecten.
- Het verdwijnen van groeiplaatsen van kwelindicatoren en paddestoelen wordt gecompenseerd door bij de wegaanleg de sloten en bermen zo in te richten, dat nieuwe groeiplaatsen ontstaan. - De verstoring in de slibberging bij de aansluiting Driebond en de vijver bij de voormalige Hunzencentrale kan met mitigerende maatregelen (zie boven) worden geminimaliseerd en is overigens van tijdelijke aard.
 - De habitatfunctie voor flora en fauna is grotendeels gekoppeld aan beplanting, die reeds gecompenseerd wordt (zie hiervoor).
3. Aanloopbeheer.
- Het aanloopbeheer om de oorspronkelijke kwaliteit weer te bereiken, dient aan de beheerder vergoed te worden. Aangezien Rijkswaterstaat hiervoor in aanmerking komende terreinen (sloten en bermen) zelf beheert, is dit voldoende gegarandeerd.

In het verleden stroomde de Hunze naar en door de stad. Daardoor werden de stadswateren ververst met schoon water uit de omgeving. Daaraan is al lang geleden een einde gekomen. De uitvoering van de Langman-maatregelen brengt hierin geen wezenlijke verandering aan. Er zijn ideeën om de oorspronkelijke situatie te herstellen. Dit is mogelijk, wanneer door derden plannen worden ingediend en gefinancierd, die bij de uitvoering van de Langman-maatregelen kunnen worden betrokken.

Geconcludeerd wordt dat ten aanzien van natuurcompensatie volstaan kan worden met de voorziene mitigerende maatregelen en met de boscompensatie, inclusief de kwaliteitscompensatie voor bos.

4.4. Secundaire milieu-aspecten

Luchtkwaliteit

In 1996 is binnen de EU de richtlijn 96/62/EG vastgesteld inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit (de kaderrichtlijn). Deze kader-richtlijn is in de Nederlandse wet geïmplementeerd door middel van de Wet van de Minister van VROM (26 maart 1996) tot wijziging van de Wet milieubeheer en de Wet inzake de luchtverontreiniging en het Besluit uitvoering EU-kaderrichtlijn. Een aantal dochterrichtlijnen voor verschillende luchtverontreinigende stoffen zal uit deze kaderrichtlijn voortvloeien. De eerste dochterrichtlijn 1999/30/EG is op 22 april 1999 door de Raad van de Europese Unie

vastgesteld. In deze dochterrichtlijn zijn onder andere grenswaarden voor stikstofoxiden opgenomen. Doorvertaling voor Nederland heeft plaatsgevonden in een Algemene Maatregel van Bestuur, vallend onder de Wet Milieubeheer (van kracht per juli 2001). De nieuwe EU-grenswaarde voor stikstofdioxide is gedefinieerd als een jaargemiddelde in een kalenderjaar en bedraagt 40 µg/m³.

Ten behoeve van de Trajectnota is door TNO onderzoek uitgevoerd naar de te verwachten luchtkwaliteit voor de in deze nota opgenomen alternatieven en zijn de alternatieven vergeleken met de autonome ontwikkeling. Voor deze studie zijn onder andere voor de autonome situatie in 2010 (dat wil zeggen zonder het treffen van maatregelen) per rijksdriehoek coördinaat op en rond de Zuidelijke Ringweg (inclusief Euvelgunnetracé) de NO₂ jaargemiddelde waarden berekend. Deze blijken op geen van de punten boven de grenswaarde van 40 µg/m³ te liggen.

Uitvoering van de Langman-maatregelen heeft geen significante toename van de hoeveelheid verkeer ten opzichte van de autonome ontwikkeling (het nulalternatief) tot gevolg.

De conclusie is dus gerechtvaardigd dat bij de uitvoering van de Langman-maatregelen de nieuwe EU-grenswaarde in 2010 nergens wordt overschreden. Ten opzichte van de autonome ontwikkeling zal de doorstroming van het verkeer verbeteren. Dit zal naar verwachting enigszins een positief effect hebben op de NO₂-waarden, aangezien de uitstoot van NO₂ bij verkeer in de file groter is dan bij rijdend verkeer.

Vervoer gevaarlijke stoffen

Ten behoeve van de Trajectnota zijn berekeningen uitgevoerd met betrekking tot de externe veiligheid. Daarbij is gebleken dat in geen van de onderscheiden alternatieven de door de overheid voor dit aspect vastgestelde grenswaarde wordt overschreden. Gezien de aard van de maatregelen zal dit ook gelden voor de Langman-maatregelen. Uitvoering van de Langman-maatregelen zal leiden tot een situatie die enigszins beter is dan bij een autonome ontwikkeling het geval zou zijn (o.a. veroorzaakt door een betere doorstroming van het verkeer, hetgeen leidt tot een geringere kans op ongevallen).

Duurzaam bouwen

Behalve de hiervoor genoemde mitigerende en compenserende maatregelen wordt nog een aantal, meer algemene maatregelen getroffen, die de negatieve effecten op milieu van de realisatie van de Langman-maatregelen verminderen. Deze maatregelen staan beschreven in het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen GWW. Zowel in de fase van het opstellen van het Tracébesluit, maar vooral in de realisatiefase zal gebruik worden gemaakt van de mogelijkheden om door toepassen van dit instrument de milieubelasting te verminderen.

5. OVERIGE ASPECTEN

Vervoeras Hoogkerk

Bij het ontwerp van de aansluiting Laan Corpus den Hoorn is er niet meer vanuit gegaan, dat bussen nog gebruik zullen maken van de vluchtstrook vanaf Hoogkerk. Er zijn plannen in ontwikkeling, inhoudende dat deze bussen vanaf Hoogkerk richting centrum Groningen gebruik zullen gaan maken van de Peizerweg. Daarnaast komt er mogelijk een nieuwe openbaar vervoeras zuidelijk van de Weg der Verenigde Naties (N7/A7).

Benuttingsmaatregelen

Voorafgaande aan de Langmanmaatregelen worden in het kader van benuttingsmaatregelen in de jaren 2002 en 2003 diverse werkzaamheden uitgevoerd. Deze maatregelen houden o.a. in uitbreiding van het aantal rijstroken c.q. opstelvakken voor en nabij het Julianaplein en het Europaplein. De Langmanmaatregelen worden zoveel mogelijk afgestemd op deze benuttingsmaatregelen.



6. BESLUITVORMINGSPROCEDURE

De besluitvormingsprocedure met betrekking tot het tracé van een hoofdweg, zoals de A7/Zuidelijke Ringweg Groningen, is vastgelegd in de Tracéwet. De besluitvormingsprocedure is hierna schematisch aangegeven. Thans verkeert de procedure in de fase waarin het Standpunt van de verantwoordelijke ministers is uitgewerkt tot Tracébesluit. Dit Tracébesluit wordt toegezonden aan de beide Kamers der Staten-Generaal, de Provincie Groningen, de Gemeente Groningen, de Gemeente Haren, het Waterschap Hunze en Aa's en het Waterschap

Noorderzijvest. Binnen een week na de toezending aan de betrokken overheden wordt het Tracébesluit ter inzage gelegd in het provinciehuis te Groningen, in de gemeentehuizen en openbare leesalen van de gemeenten Groningen en Haren, in de kantoren van de waterschappen Hunze en Aa's en Noorderzijvest en in het kantoor van Rijkswaterstaat directie Noord-Nederland te Leeuwarden. De mogelijkheid bestaat voor belanghebbenden om binnen zes weken na de bekendmaking van het Tracébesluit beroep aan te tekenen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State

Besluitvormingsprocedure conform Tracéwet

Bekendmaking en ter inzage legging startnotitie	<i>mei 1992</i>
Inspraak; advies Commissie-m.e.r./wettelijke adviseurs	<i>mei/juni/juli 1992</i>
Vaststelling richtlijnen door bevoegd gezag (ministers van V&W en VROM)	<i>september 1992</i>
Bekendmaking en ter inzage legging startnotitie Zuidtangent	<i>april 1996</i>
Vaststelling herziene richtlijnen door bevoegd gezag.	<i>december 1996</i>
Opstellen Trajectnota/MER; bestuurlijk overleg aanvaarding door bevoegd gezag	<i>januari 1997 - december 1998</i>
Bekendmaking en ter inzage legging Trajectnota/MER voorlichting, inspraak, hoorzittingen advies door wettelijke adviseurs, toetsingsadvies Commissie-m.e.r., advies door betrokken overheden	<i>november/december 1998</i>
Standpuntbepaling minister van V&W en VROM m.b.t. voorkeurtracé, uitwerking tot ontwerp-tracébesluit (OTB) 1 ^e fase (zogenaamde Langmaatregelen)	<i>11 april 2000</i>
Toezending OTB 1 ^e fase aan betrokken overheden, inspecties en aan de gebruikers van woningen e.d. waarvoor een hogere toelaatbare geluidswaarde wordt vastgesteld bekendmaking en ter inzage legging OTB inspraak standpuntbepaling betrokken overheden	<i>januari 2002</i>
Vaststelling Tracébesluit 1 ^e fase door bevoegd gezag en toezending aan de Staten-Generaal en aan de betrokken overheden; ter inzage legging Tracébesluit 1 ^e fase	<i>zomer 2002</i>
Termijn voor het instellen van beroep bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State	<i>zomer 2002</i>