

Zienswijze

op het voornemen tot het opstellen van een project-MER
voor het project A7/N7, Zuidelijke Ringweg Groningen (fase 2)

Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen

31 januari 2011

Inhoudsopgave

Zienswijze.....	1
Inhoudsopgave.....	2
1 Inleiding.....	3
1.1 Tracéwetprocedure.....	3
1.1.1 Art. 2 lid 1 sub b is niet van toepassing op het BVA.....	3
1.1.2 De bestaande weg wordt deels gesloopt.....	4
1.1.3 Het tracé wijkt teveel af van de nul-variant.....	4
1.1.4 Europees Recht.....	5
1.1.5 Elverding.....	6
1.2 Milieu Effect Rapportage.....	7
2 Inhoud van de project-MER.....	9
2.1 Algemeen.....	9
2.2 Bijzondere aandachtspunten.....	10
2.2.1 Tracéprocedure.....	10
2.2.2 BVA.....	11
2.2.3 Barrièrewerking.....	12
2.2.4 Verkeer.....	13
2.2.5 Taskforce bereikbaarheid.....	14
2.2.6 Financiën.....	14
2.2.7 Kwaliteit van de leefomgeving.....	15
2.2.8 Lucht en geluid.....	17
2.2.9 CO2 uitstoot.....	19
2.2.10 Planschade.....	19
2.2.11 Flora en fauna.....	19
3 Inspraak.....	20

1 Inleiding

De Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen (de Stichting) brengt graag haar zienswijze naar voren naar aanleiding van de kennisgeving van het voornemen tot het opstellen van een project-MER voor de A7/N7, Zuidelijke Ringweg Groningen (fase 2). De Stichting verwerpt deze plannen (de bestuurlijke voorkeursvariant) omdat deze na afronding zullen leiden tot een verslechtering van de leefomgeving rond de zuidelijke ringweg. Tijdens de bouw zullen ze bovendien leiden tot onaanvaardbare belasting van de leefomgeving en aanzienlijke economische schade.

De keuze voor het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) is onvoldoende onderbouwd. De Stichting meent dat een uitgebreide kwantitatieve maatschappelijke kosten- en batenanalyse uitgevoerd moet worden om vast te kunnen stellen in hoeverre economische belangen de ingrijpende gevolgen van de bestuurlijke voorkeursvariant voor de Stad en met name omwonenden en ondernemingen rechtvaardigen. Daarbij dient nadrukkelijk ook de economische schade en verstoring van de leefomgeving te worden betrokken, die de jarenlange bouw in dit dichtbevolkte gebied tot gevolg zal hebben. Ook alternatieve oplossingen die niet of deels niet op het bestaande traject worden uitgevoerd moeten in dit onderzoek worden meegenomen.

1.1 *Tracéwetprocedure*

Het project is de verkorte Tracéwetprocedure als bedoeld in hoofdstuk 3 Tracéwet van toepassing verklaard. Dit is onjuist, op dit project is ook hoofdstuk II van de Tracéwet van toepassing, omdat het project de aanleg van een hoofdweg omvat, of daarmee gelijkgesteld dient te worden. De volgende overwegingen spelen daarin een rol:

1.1.1 **Art. 2 lid 1 sub b is niet van toepassing op het BVA**

Het BVA is geen ombouw van een weg tot autosnelweg, althans dat blijkt niet uit de voorliggende plannen. Als dat al zo zou zijn, dan betreft dat alleen de middelste 8 rijbanen.

Het betreft ook niet de uitbreiding van een weg met één of meer rijstroken die twee knooppunten of aansluitingen met elkaar verbindt. Enerzijds wordt het aantal doorgaande rijbanen wel vergroot, maar de aanleg van parallelwegen is niet onder dit artikel te vatten, en moeten dan ook gezien worden als de aanleg van een nieuwe weg. Ook valt hier niet onder te begrijpen:

- de nieuwe flyover bij het Julianaplein;
- de nieuwe fly-under onder het Julianaplein;
- de nieuwe fly-over op het vrijheidsplein;
- het nieuwe spoorviaduct bij de Esperantolaan;
- het nieuwe aquaduct bij het Winschoterdiep;
- de nieuwe aansluiting bij de Bornholmstraat;
- andere noodzakelijke aanpassingen zoals nieuwe rotondes, om de nieuwe verkeersstromen te faciliteren.

1.1.2 De bestaande weg wordt deels gesloopt

De oude hoofdweg op het te verdiepen tracé tussen het Julianaplein en het Europeplein wordt geheel verwijderd, het tracé is daarbij jarenlang niet begaanbaar. Een nieuwe hoofdweg wordt op een vele meters dieper aangelegd waarna het tracé weer begaanbaar zal zijn. Er is daarom sprake van de aanleg van een hoofdweg.

1.1.3 Het tracé wijkt teveel af van de nul-variant

De wetgever bepaalt in de Tracéwet art. 4 lid 1 sub e dat bij de aanleg van een hoofdweg het tracé van verschillende varianten moet worden uitgewerkt waarbij een beperkte verschuiving in hoogte of zijdelings mag worden opengelaten. De wetgever heeft hiermee een duidelijke bedoeling: om verschillende varianten op een zinnige wijze met elkaar te kunnen vergelijken en belanghebbenden duidelijkheid en rechtsbescherming te bieden moet het tracé van een variant bekend zijn. Omdat in een vroeg stadium dit exacte traject vaak nog niet kan worden vastgesteld, geeft de wetgever hier enige ruimte om daarvan bij de latere uitwerking van een variant af te wijken. Deze ruimte is verticaal gemaximeerd op 2 meter naar boven of naar beneden (en zijdelings 100 meter vanaf de as van de weg).

De wetgever geeft dus de grenzen aan die in acht genomen moeten worden om tot zorgvuldige besluitvorming te kunnen komen bij de aanleg van een hoofdweg. Er mag worden verondersteld dat de wetgever minimaal dezelfde zorgvuldigheid vraagt bij de wijziging van een hoofdweg.

Het tracé van de bestuurlijke voorkeursvariant komt voor een groot deel meer dan 2 meter lager te liggen dan de bestaande nulvariant. De kruising met het Winschoterdiep zal van boven- naar onderlangs verplaatst worden, evenals de kruising met het spoor bij de Esperantolaan. Sommige (nieuwe) delen komen ruim hoger te liggen (de fly-overs bij het Julianaplein). Indien art. 2 lid 1 sub b van toepassing zou mogen worden beschouwd op deze veronderstelde 'reconstructie', dan zou iedere aanleg van een (nieuw) tracé met een volstrekt willekeurige ligging kunnen worden beschouwd als een wijziging conform art. 2 lid 1 sub b. De toepasselijkheid van artikel 2 lid 1 sub a wordt daarmee inhoudsloos.

1.1.4 Europees Recht

Aanleg omvat ook vernieuwing en verbetering van een bestaande weg. Een arrest van het Hof van Justitie, *C 142/07, Ecologistas en Acción-CODA versus Ayuntamiento de Madrid*, 25 juli 2008¹, gaat hierop in. Het Hof overweegt dat hoewel 'aanleg' wordt genoemd in bijlage (waarvan) I onder 7 b en c, dit niet betekent dat vernieuwing en verbetering van een bestaande weg niet onder richtlijn valt. *"Een project ter vernieuwing van een weg dat gelet op de omvang en modaliteiten ervan kan worden gelijkgesteld met de aanleg van een weg, kan immers worden geacht betrekking te hebben op de aanleg in de zin van die bijlage"*.

De omvang en modaliteiten in de zin van het arrest van het Europees Hof zijn in het geval van de BVA bijzonder groot:

- het Europaplein wordt omgebouwd met nieuwe fly-overs;
- het Julianaplein wordt ongelijkvloers gemaakt d.m.v. fly-overs, meerdere nieuwe bruggen en een onderdoorgang;
- er wordt een 1100 meter lange gracht gegraven t.b.v. de verdiepte ligging. Hiervoor moeten ongeveer 40.000 vrachtwagens grond verplaatst worden;

¹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:236:0002:0003:NL:PDF C-142/07>
Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen 13 september 2008. P.

- er komt een nieuw spoorviaduct ter hoogte van de Esperantolaan waarbij de bovenlangse kruising van de weg met het spoor wordt verplaatst naar een onderlangse kruising;
- er komt een nieuw aquaduct ter hoogte van het Winschoterdiep waarbij de bovenlangse kruising van de weg met het Winschoterdiep wordt verplaatst naar een onderlangse kruising;
- er komen (max.) 3 overkappingen die groenvoorzieningen, wegen, spoor en bebouwing moeten kunnen dragen;
- er is voorzien in gebiedsontwikkeling onder de delen van de weg die op palen wordt aangelegd;
- er worden nieuwe wegen aangelegd voorzien van 2 meter hoge geluidsschermen, parallel aan de A7 met op- en afritten;
- er komt een nieuwe aansluiting op de ring ter hoogte van de Bornholmstraat.
- in het onderliggend wegennet worden 10-20 rotondes aangelegd.
- het tracé bevindt zich midden in dichtbevolkt stedelijk gebied, waarbinnen zich op minder dan 300 meter afstand tientallen kwetsbare objecten bevinden zoals scholen, kinderopvangplaatsen e.d.
- het tracé zal tijdens de bouw jarenlang niet of nauwelijks begaanbaar zijn - dit leidt ertoe dat al het verkeer van de A7-A28 jarenlang elders door de stad een weg moet vinden.

Dit alles moet leiden tot de conclusie dat het bevoegd gezag het Europees recht schendt als zij deze procedure op een onjuiste wijze voortzet. De Stichting zal niet aarzelen daaraan de nodige juridische conclusies aan te verbinden.

1.1.5 Elverding

Voor dit project is er volgens het bevoegd gezag gewerkt volgens de adviezen van de commissie Elverding. Deze behelzen dat in de verkenningsfase al toegewerkt wordt naar het bestuurlijk voorkeursalternatief. Het transistiedocument bij MIRT-verkenningen zegt hierover:

"Als basis voor de inhoudelijke zeefcriteria kunnen de elementen uit het overzicht OEI bij MIT-planstudies (zie ook bijlage 1) worden gebruikt. Het "scoren" van ieder idee op inhoudelijke criteria, zoals de Omvang van investeringskosten (ook in relatie

tot het budget), Effecten op bereikbaarheid (reistijd, betrouwbaarheid enz.), Effecten veiligheid (verkeersveiligheid en externe veiligheid) en Effecten kwaliteit leefomgeving (luchtkwaliteit, geluid, natuur) heeft als bijkomend voordeel dat al in een vroeg stadium een eerste beeld ontstaat van de richting van de OEI / KBA-analyse."

De onderbouwing wordt versterkt als de criteria kwantitatief kunnen worden ingevuld (bijvoorbeeld aantal uren reistijdwinst). Het invullen van de zeefcriteria en het "scoren" van de alternatieven kan plaatsvinden op basis van expert judgement en vuistregels en hoeft niet gepaard te gaan met berekeningen. "Less is more" in deze fase.

Bij het genoemde 'zeven' is in de verkenningfase van dit project vrijwel geheel voorbij gegaan aan achtereenvolgens:

- advies van de gemeentelijke verkeerscommissie (*Advies inzake Zuidelijke Ringweg, 8 Juni 2009, Advies commissie Verkeer en Vervoer*)
- de MER-commissie (*toetsingsadvies van de MER, ZRW Groningen fase 1, R7 blz. 8, paragraaf 3.2*)
- het voornemen van de minister van V&W en andere betrokken overheden om zich voor fase 2 te richten op aanleg van het C3-traject, na evaluatie van de fase 1 maatregelen (*Brief Minister van V&W inzake de tracéwetprocedure A7/Zuidelijke Ringweg Groningen, 11 april 2000, TK 26 534*)

Deze adviezen benadrukken allen dat een oplossing op het bestaande tracé (zeer) ongewenst is. Er is ook geen aandacht besteed aan de gevolgen van de bouw zelf op reistijdverlies, omzetting door winkels en het leefmilieu van de omwonenden, laat staan dat er voor wat betreft dat onderwerp sprake was van enige kwantitatieve onderbouwing.

1.2 Milieu Effect Rapportage

Voor wat betreft de MER is de Stichting van mening dat deze uitgevoerd dient te worden in het kader van een reguliere, verlengde tracéwetprocedure conform de toepassing bij de aanleg van een hoofdweg. Gezien de omvang en complexiteit van de plannen dient er advies van de MER-commissie te worden gevraagd. Gezien de omvang van het project moeten daarbij meerdere alternatieven worden onderzocht, waaronder in ieder geval de in de Zuidelijke Ringweg fase I plannen als zodanig aangeduide C3-variant, alsmede andere

alternatieven. Daarbij moet een gemonetariseerde maatschappelijke kosten- en batenanalyse worden uitgevoerd die de voor- en nadelen van de verschillende varianten duidelijk kwantitatief onderbouwt. Alleen op deze manier kan een zorgvuldige besluitvorming worden geborgd en draagvlak onder belanghebbenden worden gecreëerd.

2 Inhoud van de project-MER

2.1 Algemeen

De door het Rijk voorgestelde project-MER moet gezien de omvang en complexiteit van het project in ieder geval de volgende onderdelen bevatten:

- aantal verkeersbewegingen, opgesplitst in licht en zwaar vrachtverkeer en personenauto's, voor alle trajecten tussen combinaties van woon- en bedrijfsconcentraties, zowel binnen als buiten de stad gelegen, tijdens en buiten de spits;
- inventarisatie van mogelijke sluipverkeer-routes en de verwachte verkeersintensiteit op deze routes;
- de effecten op werkgelegenheid, omzet, winst- en kapitaalopbrengsten van ondernemingen tijdens de bouw.
- schade door onteigening door ruimte-inname en de financiële compensatie daarvoor;
- natuurbeslag en de daarvoor voorziene compensatie;
- wijzigingen in geluidemissies en geluidwerende maatregelen;
- andere ecologische schade en compenserende maatregelen;
- economisch verlies t.g.v. het verdwijnen van bedrijvigheid;
- economisch verlies t.g.v. het verdwijnen van werkgelegenheid;
- waardeverlies t.g.v. het verdwijnen van parkeerplaatsen, zowel voor particulieren als voor bedrijven;
- uitbatings- en onderhoudskosten van de infrastructuur;
- reistijdverlies en -winst voor alle trajecten tussen combinaties van woon- en bedrijfsconcentraties, zowel binnen als buiten de stad gelegen.
- wijziging in ruimtelijke kwaliteit van de omgeving;
- opslag en aan- en afvoer van bouwmaterialen en materieel;
- afvoer van grondverzet;
- de inzet van hulpdiensten, bereikbaarheid en aanrijdtijden;
- het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Voor al deze onderdelen vraagt de Stichting een kwalitatieve en kwantitatieve onderbouwing, gemonetariseerd en geactualiseerd over een periode van 30 jaar en voorzien van risico-schattingen en -waarderingen. Daarnaast dienen verschillende bouwfases te worden onderscheiden, waarbij per bouwfase de effecten op bovengenoemde onderdelen worden onderzocht, zowel langs het doeltraject als langs alle te onderscheiden omleidingstrajecten tijdens die bouwfase.

2.2 Bijzondere aandachtspunten

2.2.1 Tracéprocedure

Toelichting kennisgeving project MER Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2, blz 39,

"Woon en leefmilieu: Het verminderen van de uitstoot van schadelijke stoffen, het reduceren van geluidhinder en het handhaven en bevorderen van de externe veiligheid zijn belangrijke doelstellingen."

De Stichting vraagt om aan te geven wat de consequenties zijn voor het project, wanneer blijkt dat niet aan de van toepassing zijnde wet- en regelgeving voor bijvoorbeeld lucht en geluid kan worden voldaan?

Toelichting kennisgeving project MER Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2, blz 9:

"Bijzondere omstandigheid is dat de afgelopen jaren gewerkt is aan uitvoering van Tracébesluit ZRW Groningen, fase 1. Deze werkzaamheden zijn anno 2010 nagenoeg afgerond. Dit betekent dat er nog geen verkeersgegevens zijn over de actuele situatie."

U heeft zich verplicht na de Langman maatregelen fase 1, eerst een evaluatie uit te voeren vóór verder te gaan met de ontwikkeling van fase 2. (Tracébesluit Rijksweg 7, Zuidelijke Ringweg Groningen, Langmanmaatregelen, 28 mei 2002, sub 18 Evaluatie) De Stichting wil graag weten wat de uitkomst van deze evaluatie was, wanneer deze heeft plaatsgevonden, en indien deze nog niet plaatsgevonden heeft, wanneer deze wordt uitgevoerd en welke relatie deze heeft op de te ontwikkelen plannen voor fase 2?

Toelichting kennisgeving project / MER Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2, blz 38,

Bijlage 1: Beleid en regelgeving.

Wij verzoeken het onderdeel Beleid en regelgeving aan te vullen met alle Europese wet- en

regelgeving die op het gehele project ZRW van toepassing is en alle nadere daaruit voortkomende (nationale) wet- en regelgeving.

Uit de Kennisgeving bladzijde 22, Referentiesituatie, blijkt dat verbreding van het spoor en het opheffen van de spoorwegovergang Helperzoom een apart traject is. De Stichting ziet graag onderzocht welke wet- en regelgeving op deze aanpassingen van toepassing is, alsmede hoe dit aparte traject zich juridisch, planologisch, verkeerstechnisch en plantechisch en financieel zich verhoudt tot het project ZRW.

2.2.2 BVA

De MER-commissie stelt in haar Toetsingsadvies van het MER, ZRW Groningen fase 1, R7 blz. 8, paragraaf 3.2 dat:

“...Bij technisch vergaande oplossingen op of langs het huidige het tracé een deel van de capaciteit van de ZRW uit gebruik genomen zou moeten worden en dat tijdens de werkzaamheden de verkeersproblemen onaanvaard zouden toenemen. De enige oplossing hiervoor zou zijn dat langs de Ringweg een fors aantal woningen en andere gebouwen en een belangrijk deel van het groen wordt opgeofferd voor deze werkzaamheden. Om die reden worden dergelijke oplossingen als alternatief terzijde geschoven”.

De Stichting vraagt om bekend te maken in welke omvang er huizen en gebouwen gesloopt gaan worden en in welke mate groenvoorzieningen zullen verdwijnen vanwege de ombouw van de ZRW. Daarnaast zien wij graag onderzocht en cijfermatig onderbouwd welke factoren er toe leiden dat het advies van de MER-commissie niet wordt gevolgd en er toch op het bestaande tracé kan worden gebouwd.

Toelichting kennisgeving project MER Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2, blz 26,

“Concluderend kan worden gesteld dat de volledig bovengrondse alternatieven te weinig probleem oplossend zijn, voornamelijk op de aspecten leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit en daarmee niet voldoen aan de gekozen uitgangspunten en randvoorwaarden”.

Het project ZRW beslaat een traject van 8 kilometer. Maximaal wordt hiervan maar 1100 meter verdiept aangelegd. De Stichting ziet graag kwalitatief en kwantitatief aangegeven en berekend hoe het BVA wel voldoet aan de eisen van ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid.

De Stichting vraagt om aan te geven wanneer een voor iedereen duidelijk en inzichtelijke bouwtekening kan worden gepresenteerd waar exact uit blijkt waar de omgebouwde ZRW, de parallelbanen en overige verkeerstechnische aanpassingen zoals rotondes en op- en afritten, geluidsschermen en andere verkeers- of milieutechnische aanpassingen komen.

2.2.3 Barrièrewerking

Toelichting kennisgeving project/MER Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2, blz 25,

"In de alternatieven 'parallelstructuur' en 'alle richtingen' moet de weg verbreed worden om zo de verkeersproblematiek op te lossen. Deze verbreding leidt tot een verslechtering van de leefbaarheid en versterkt de barrièrewerk/oversteekbaarheid van de ZRW, dit is in strijd met meerdere uitgangspunten".

De Stichting verzoekt om kwalitatief en kwantitatief te onderbouwen en te berekenen in welke mate voorgenoemde stelling niet opgaat voor de BVA met een verbreding van gemiddeld 5x2 rijbanen (A7 én parallelbanen), exclusief op- en afritten?

In het rapport van West 8 wordt een vergelijking getrokken met de Hereweg. Hoeveel rijbanen worden er gereserveerd voor het stadsverkeer?. Komen er stroken voor de bus? Wat wordt de totale breedte van de parallelbanen? Gaat u geluidsschermen plaatsen? Hoe hoog worden deze en welke materialen past u toe?

Hoeveel deksels zijn nodig om voor de verdiepte ligging te kunnen spreken van barrièrevermindering? Ziet u geluidsschermen als barrièrevergroterend? Op welke plaatsen kan de ZRW (inclusief parallelwegen) straks door voetgangers en fietsers worden overgestoken, en hoe verhoudt zich dat tot de huidige situatie? Op welke plaatsen langs de ZRW is er in het BVA vrij uitzicht naar de overzijde van de weg? Hoe verhoudt zich dat tot de huidige situatie?

Kunt u kwalitatief aangeven op welke wijze het deel ZRW op palen in het westelijk deel van de stad (Corpus den Hoorn) tot barrièrevermindering leidt? Verzoek hierbij een vergelijking te trekken met het deel ZRW op palen bij de Meeuwerderbaan.

In eerdere rapportages spreekt u van ontwikkelmogelijkheden voor de ruimtes onder de weg op palen. Kunt u aangeven welke bestemming de ruimtes onder de weg op palen krijgt?

Kunt u kwantitatief aangeven hoe het aanleggen van extra parallelbanen voor het stadsverkeer met te verwachten de hoogste verkeersintensiteit van de gehele stad Groningen bijdraagt aan vermindering van de barrièrewerking van de ZRW.

2.2.4 Verkeer

Toelichting kennisgeving project MER Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2, ontwikkelingen blz, 10 en 11:

"De hoeveelheid verkeer tussen het JP en EP zal groeien van circa 90.000 auto's naar 120.000 auto's. Dit is nog niet de hele groei..."

Uw cijfer moet volgens uw zeggen nog worden aangevuld met verkeer dat zich nu langs andere routes dan de ZRW begeeft en verkeer als gevolg van krimp elders en groei in en rond de stad Groningen. Verzoek om rekening houdende met deze factoren en een reëel te verwachten groeicijfer per 2020 en 2030 te berekenen en dit nieuwe cijfers als uitgangspunt voor uw al uw berekeningen te gebruiken.

De Stichting verzoekt de gehele verkeersafwikkeling in kaart te brengen door exact te berekenen de frequentie en samenstelling van het verkeer (personenauto's, busjes, vrachtauto's en bussen) per uur per etmaal op de gehele ZRW, op- en afritten ZRW, parallelbanen en regionale en stadse toegangswegen (zoals de Hereweg, Paterswoldseweg, Emmaviaduct, Europaweg, Stationsweg, Griffeweg) .

De Stichting verzoekt specifiek te berekenen wat de effecten van uw plannen voor het project ZRW zijn voor de verkeersafwikkeling, verkeersintensiteit en verkeerssamenstelling voor de aangrenzende straten en aangrenzende wijken (sluipverkeer) nu, tijdens en na voltooiing van de bouw ZRW.

Welke snelheden zijn van toepassing op respectievelijk de omgebouwde ZRW en nieuwe parallelwegen. Hoe denkt u deze snelheden te handhaven?

Kunt u ook aangeven welk soort verkeer van de parallelwegen gebruik maakt: voetgangers, fietsers, stadsbussen, vrachtwagens, vervoer van gevaarlijke stoffen etc.

2.2.5 Taskforce bereikbaarheid

Toelichting kennisgeving project/MER Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2, blz 13:

"Het regionale en stedelijke wegennet waar de ZRW Groningen deel van uitmaakt is niet geschikt om een tijdelijk verminderde wegcapaciteit van de ringweg op te vangen.

In de spitsen, bij incidenten en bij slecht weer nemen de vertragingen daarom sterk toe."

Verzoek - aansluitend op de voorgaande - aan te geven en te berekenen, hoe u denkt het verkeer dat nu de ZRW als route hanteert, tijdens de bouw wel succesvol om te leiden.

Verzoek aan te geven per welke datum u met een uitgewerkt plan van de Taskforce Mobiliteit komt over hoe de verkeersstromen tijdens de bouw zullen verlopen.

Verzoek aan te geven hoe u denkt de inzet van hulpdiensten op het huidige niveau tijdens de bouw te garanderen.

Verzoek aan te geven langs welke route het vervoer van gevaarlijke stoffen tijdens en na de bouw plaatsvindt?

2.2.6 Financiën

Toelichting kennisgeving project MER Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2, blz 2 :

"Uit de analyse die is uitgevoerd in de zogenaamde verlengde verkenning ZRW GR. Fase 2, is een aanpak naar voren gekomen, die de problematiek goed oplost en bovendien binnen het beschikbare budget past."

De Stichting verzoekt om de financiële onderbouwing van de maximale variant van het project ZRW door te rekenen, inclusief de kosten voor alle overige aanliggende (verkeers)maatregelen voorkomende uit het project. Denkende aan de parallelwegen, rotondes, op- en afritten. Verzoek hierbij is tevens aan te geven welke onderdelen van het project ZRW optioneel zijn.

Toelichting kennisgeving project MER Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2, blz 30:

"Het is de ambitie om de verdiepte ligging tussen JP en EP door een tunnelbak over 1100 meter met een aantal overkluizingen te realiseren."

Verzoek aan te geven welke prioriteiten op de opties van toepassing zijn bij een onvoldoende financiering voor het project ZRW. Opties: 1, 2 of 3 deksels en een verdiepte ligging met een lengte van ± 750 of 1100 meter.

Als er geen sprake is van opties binnen het project ZRW. Welke financiële garanties geeft u dat u daadwerkelijk een verdiepte ligging realiseert van de maximale lengte van 1100 meter mét drie deksels?

2.2.7 Kwaliteit van de leefomgeving

De landelijke GGD's adviseren vanwege gezondheidsrisico's dat het is af te raden om binnen 50 meter van een drukke stadsweg (= weg met > 10.000 auto's per etmaal) en 100 meter van een snelweg te wonen.

- Verzoek kwalitatief aan te geven en te onderbouwen welke aannames en motiveringen u hanteert dat het rechtmatig is parallelbanen met een zeer hoge verkeersintensiteit van 24.000 auto's per etmaal, pal langs buurten, huizen en woonblokken te bouwen.
- Verzoek kwalitatief aan te geven en te onderbouwen welke aannames en motiveringen u hanteert dat het rechtmatig is de huidige N7 om te bouwen tot de A7 uit uw BVA binnen een straal van 100 meter of minder van buurten, huizen en woonblokken.
- In uw publicatie dossier Verkenning Alternatieven ZRW van juni 2006 stelt u dat *"...op basis van een globale analyse van de stadplattegrond kan geconcludeerd worden dat er binnen het invloedgebied van de tracés geen grote bijzondere objecten zoals scholen en ziekenhuizen aanwezig zijn"*. De bijlage Lijst Gevoelige Locaties laat zien dat er zich binnen een straal van 300 meter (*Gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, Gezondheidsraad, 24 april 2008*) vanaf de ZRW meer dan 30 gevoelige locaties zoals scholen (inclusief dependances), kinderopvangcentra, speelplaatsen en seniorenflats bevinden. Verzoek aan te geven wat de gevolgen zijn van deze constatering voor specifiek uw MER en algemeen voor uw totale project ZRW.

Kunt u aangeven wat u aanvaardbaar vindt hoe dicht de A7 en de parallelbanen met een verkeersintensiteit van respectievelijk 120.000 auto's en 24.000 auto's per etmaal of meer op huizen mogen komen te liggen. Welke wettelijke richtlijnen hanteert u hierbij?

U zegt in uw Kennisgeving van december 2010 herhaaldelijk dat de leefbaarheid van de buurten vooruit zal gaan. Kunt u kwalitatief de factoren aangeven waarop deze aanname

stoelt en dit kwalitatief onderbouwen, vanuit de huidige situatie naar de nieuwe situatie; uitgaande van lucht, geluid, verkeersintensiteit, planologie, woongenot, waarde van de huizen aan de ZRW en woonkwaliteit van de aangrenzende buurten?

Toelichting kennisgeving project MER Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2, blz 14, 2.2
Kwaliteit van de leefomgeving:

"... het oplossen van de verkeersproblematiek als primair doel geschetst. In beide documenten is ook de verbetering van de leefomgeving nadrukkelijk genoemd Dit betekent verbetering van de kwaliteit van het milieu, de natuur en de ruimtelijke inpassing. "

Verzoek aan te geven uit welk programma van eisen de te halen doelstellingen voor milieu, natuur, ruimtelijk inpassing en leef- en woonomstandigheden moeten voldoen.

Toelichting kennisgeving project MER Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2:

Ad 1. blz 16, Ruimtelijke kwaliteit:

"Met de plaatsing van geluidsschermen in het kader van de maatregelen uit de eerste fase van de ZRW is de omgevingskwaliteit op de kop van Corpus verder afgenomen."

Ad 2. blz 31, Randvoorwaarden en uitgangspunt:

"De oplossing voldoet aan de wettelijke normen voor luchtkwaliteit, externe veiligheid en geluid mits geluidsschermen en/of deksels en andere geluidreducerende maatregelen worden genomen".

Verzoek aan te geven en te onderbouwen, hoe u met plaatsing van extra geluidsschermen denkt te voorkomen dat de omgevingskwaliteit langs de gehele ZRW niet verder achteruit gaat en wordt aangetast.

Tal van nationale (GGD*, Gezondheidsraad**, TNO***) als internationale studies wijzen uit dat een hoge verkeersintensiteit de gezondheid van omwonenden ernstig schaadt. Kunt u kwalitatief aangeven en cijfermatig onderbouwen waarop u baseert dat u het verantwoordt vindt de ZRW, inclusief parallelbanen uit te breiden tot 2x 5 rijbanen met een toename van de verkeersintensiteit van bijna 50%?

* *Geluidhinder en gezondheid - Gezondheidsraad*

** *Milieu en gezondheid 2001 – TNO preventie en gezondheid*

*** *GGD- richtlijn medische milieukunde : luchtkwaliteit en gezondheid*

Verzoek bekend te maken per welke datum u bewoners informeert welke huizen vanwege de bouw van de ZRW worden gesloopt.

Toelichting kennisgeving project –MER Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2, blz 17:

“...de mate waarin men zich veilig voelt in de omgeving van de ringweg ... speelt voornamelijk een rol bij de onderdoorgangen.”

Verzoek kwalitatief aan te geven op welke wijze een weg op palen wel sociaal veilig is.

Voorbeelden zoals de ringweg op palen bij de Meeuwerderbaan spreken dit tegen. Verzoek in uw antwoord te betrekken, de door de stuurgroep herhaaldelijk genoemde mogelijkheden om de ruimtes onder de A7 op palen te benutten.

2.2.8 Lucht en geluid

Toelichting kennisgeving project MER Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2, blz 15,

“...het aspect luchtkwaliteit ligt gevoelig bij de omwonenden. Ten aanzien van de luchtkwaliteit wordt, conform het luchtkwaliteitplan van de gemeente Groningen, voor de hele gemeente zowel in 2010 als in 2030 geen overschrijding van de wettelijke normen voor fijnstof (PM10) en NO2 voorzien.”

U stelt dit zonder dat u dit onderbouwt. Kunt u uitleggen en cijfermatig onderbouwen hoe u tot dit standpunt in december 2010 komt? Uitgaande van de huidige situatie en de toekomstige?

Verzoek om naast PM10 en NO2 ook PM2.5 te onderzoeken (en dus te meten). We vragen daarbij de ‘state-of-the-art’ methodieken (citaat van projectdirecteur Jos Hillen, 25 januari 2011) en normen te hanteren zoals die in de Verenigde Staten bij luchtonderzoek worden toegepast.

Verzoek om in uw milieuberekeningen steeds door te rekenen wat de effecten zijn bij de diverse snelheden die mogelijk op de A7 en parallelbanen van toepassing zullen zijn.

Verzoek te berekenen wat de effecten zijn voor lucht en geluid voor de direct aanliggende straten en aangrenzende wijken na voltooiing van het project ZRW in een straal van 300 meter gemeten vanaf de ZRW én waar van toepassing vanaf de parallelbanen.

Verzoek om in uw akoestisch onderzoek niet alleen uit te gaan van de grens van de ZRW, maar ook de ligging van de van de parallelbanen hierin te betrekken. Verzoek het een onderzoek ten minste het een straal van 300 meter vanaf de grenzen van de ZRW en parallelbanen te hanteren. Verzoek in uw rekenmethodiek ook de reflectie van schuin geplaatste schermen mee te nemen. Zie bijlage: Akoestische reflecties tegen schuin geluidsscherm.

Toelichting kennisgeving project –MER Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2, blz 15,

“Tot 2030 zal de geluidsbelasting toenemen als gevolg van de autonome groei van de het verkeer.”

Toelichting kennisgeving project –MER Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2, blz 15,

“Met de plaatsing van geluidsschermen in het kader van de maatregelen uit de eerste fase Van de ZRW is de omgevingskwaliteit op de kop van de Corpus verder afgenomen”.

U stelt zich ten doel de barrièrewerking van de huidige ringweg te verminderen en de omgevingskwaliteit van de aangrenzende buurten te verbeteren. Verzoek kwantitatief aan te geven waarbij voor de genoemde doelstellingen, de grenzen van aanvaardbaarheid liggen als het gaat om verkeersoverlast en de daarmee gepaard gaande geluidwerende maatregelen.

Het is niet duidelijk of er 1, 2 of 3 deksels komen. Verzoek te berekenen wat de effecten zijn voor lucht en geluid en welke maatregelen moeten worden genomen bij elke van de hiervoor aangegeven varianten om aan de wettelijke milieueisen te voldoen. Verzoek hierbij ook rekening te houden met de verkorte en verlengde verdiepte variant verdiepte ligging.

Gaat u over tot het zuiveren van de lucht bij de deksels?

Verzoek om in 2011 - naast meetpunt 937 – verdere meetpunten langs de gehele ZRW voor lucht en geluid aan te brengen. Meetpunten: hoogte Verlengde Lodewijkstraat, hoogte Maaslaan en Corpus den Hoorn.

Verzoek te onderzoeken of de groenzone aan de Waterloolaan verdwijnt. Zo ja, dan is het verzoek te berekenen wat het effect van deze kap is voor lucht en geluid.

2.2.9 CO2 uitstoot

Verzoek aan te geven welke eisen de Nederlandse en Europese wetgeving stelt aan de CO2 uitstoot vanwege (nieuwe) grootschalige verkeersprojecten als het bouwproject ZRW.

Verzoek de huidige uitstoot van CO2 te berekenen en de uitstoot CO2 in de situatie 2020 en 2030.

2.2.10 Planschade

Verzoek de bouwtechnische staat van de woningen aan de ringweg in een straal van ten minste 300 meter vóór de bouw op te nemen. Dit in verband met het in de grond trillen van damwanden t.b.v. de verdiepte ligging.

Huizen in de buurt van de ringweg verpauperen en gaan in waarde achteruit. Zie bijvoorbeeld de Meeuwerderbaan en de Wicherstraat en omgeving. Verzoek aan te geven welke criteria en methodiek u hanteert bij het compenseren van de eigenaren voor de waardevermindering van de woningen.

Heeft u in uw budget voor het project ZRW geld gereserveerd voor (plan)schade claims?

2.2.11 Flora en fauna

Verzoek een volledige natuurwaardeninventarisatie te doen naar (beschermde) dier- en plantensoorten voor gehele werkterrein van het project ZRG, en daarbij aan te geven of er sprake is van Natura 2000 danwel onder NBw 1998 beschermde gebieden. Verzoek daarbij aan te geven welke maatregelen u treft om de betreffende dier- en plantensoorten te beschermen.

Verzoek te inventariseren of zich monumentale bomen bevinden binnen het werkterrein van het project ZRW en daarbij aan te geven wat u gaat doen om deze bomen te beschermen.

3 Inspraak

De Stichting verzoekt om betrokkenen en omwonenden op wijkniveau te informeren en dus niet alleen bewoners van direct aangrenzende straten uit te nodigen zoals bijvoorbeeld bij de bijeenkomst van 25 januari jl.

De Stichting verzoekt u om betrokkenen en omwonenden actief bij de planontwikkeling te betrekken en niet louter ter informatie varianten en variaties ter informatie te presenteren.

De Stichting verzoekt om alle informatie (concepten, voorstellen, notulen, bijlagen, berekeningen etc.) m.b.t. het project na totstandkoming van de individuele stukken binnen 5 werkdagen online ter beschikking te stellen, zoveel mogelijk voorzien van voor leken begrijpelijke uitleg.

Tot slot verzoeken wij gezien de grote omvang en complexiteit van het project het Ontwerp Tracébesluit 8 weken voor de start van de zienswijzeprocedure op internet te publiceren en hiervan in de lokale media melding van te maken.

Stichting Leefomgeving Zuidelijke Ringweg Groningen

Anna Paulownastraat 29a

9725JR Groningen

www.zuidelijkeringweg.nl

050-7119238

namens deze,