

Groningen Verdient Beter
Correspondentieadres
Schaepmanlaan 5
9722NP Groningen

Minister C. van Nieuwenhuizen
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag

Betreft: Handhavingsverzoek Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2

Datum: 15-7-2019

Geachte mevrouw van Nieuwenhuizen,

Hierbij doen wij namens Groningen Verdient Beter (GVB) een verzoek tot handhaving met betrekking tot het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 (2014 inclusief de latere wijzigingen hierop.)

GVBⁱ is een organisatie die zich ten doel stelt de inwoners van Groningen Zuid te informeren over de plannen met betrekking tot de Ringweg Zuid en de gevolgen van deze plannen. Waar deze plannen negatieve effecten hebben op het woon- en leefklimaat van de inwoners dringt GVB er bij de overheid op aan deze plannen dusdanig te wijzigen dat de negatieve effecten zo minimaal mogelijk zijn dan wel worden voorkomen. Het betreft gevolgen voor het leefklimaat (luchtkwaliteit, geluidsbelasting en aantasting van de biotoop); gevaren voor fietsers en voetgangers in het verkeer; gevolgen voor de veiligheid van bewoners en passanten door het vervoer van gevaarlijke stoffen via de ringweg dan wel door de wijken en de gevolgen voor het historische Winschoterdiep.

Het Tracé besluit bestaat uit een besluittekst (I) en kaarten (II) met twee bijlagen.

In de tekst van het Tracébesluit van 2014 staat (Artikel 13 Uitmeet- en flexibiliteitsbepaling) vermeld dat het traject van de nieuwe weg op die van de oude weg moeten komen te liggen. De as van nieuwe weg mag slechts 2 meter naast die van de oude weg liggen met nog een optie, onder voorwaarden, van een extra afwijking van 2 meter. Daarnaast worden eisen aan afwijkingen in verticaal opzicht gesteld. In wijzigingen op het Tracébesluit wordt artikel 13 niet gewijzigd, dat wil zeggen dat het besluit dat de as van de aan te leggen weg niet meer dan 2, maximaal 4 meter mag verschillen van de as van de huidige weg.

Deze week wordt begonnen met het slaan van damwanden voor de verdiepte ligging van de weg. Deze damwand komt aan de noordkant van de aan te leggen weg iets ten zuiden van de as van de

oude weg te liggen. Dit betekent dat de verdiepte ligging van de nieuwe weg wordt aangelegd ten zuiden van de as van de bestaande weg.

In het Tracébesluit Ringweg Zuid Groningen 2014 en de wijziging van 2016 e.v. zijn kaarten van de geplande weg weergegeven op een kleiner dan A4 formaat. Op deze Tracébesluit kaarten (zie als voorbeeld kaart 09, zie bijlage 1) zonder schaal aanduiding is de positie van de aan te leggen weg ten opzichte van de huidige weg en ten opzichte van overige wegen niet goed te beoordelen.

Zeer recent zijn we in het bezit gekomen van een kaart (als voorbeeld kaart 09, bijlage 2, kaart 10, bijlage 8) welke veel duidelijker de as van de oude weg en andere weg elementen in de omgeving weergeven.

Indien de recent verkregen kaart wordt gelegd op de kaart van het tracé besluit wordt duidelijk zichtbaar dat wat betreft de ligging van het tracé er geen verschil zit tussen beide kaarten. In de kaart van Bijlage 2 is de oude as van de weg duidelijk aangegeven met een dubbele lijn. Ter illustratie wordt dit ook getoond in de bijlagen 3,4,5 en 6. Deelgebieden van de kaart 09 (Bijlage 1 kaart 09) en kaart 10 (Bijlage 8 kaart 10) zijn hier uitvergroot en de as van de oude weg en de beoogde nieuwe weg zijn hier op aangegeven met pijlen aan de zijkant. Op grond van de recent verkregen kaart (bijlage 2) (met dezelfde naam, datum, etc. in de legenda als van de kaart in het tracé besluit) kan geconcludeerd worden dat een substantieel deel van de verdiepte ligging van de weg (minimaal vier rijbanen plus de niet ingetekende dienstentunnel) ten zuiden van de oorspronkelijke as van de nu deels afgebroken Ringweg komt te liggen. Dit met name maar niet uitsluitend voor het traject tussen de Verlengde Hereweg en het Winschoterdiep. Dit is ruimschoots meer dan de toegestane 2 meter of zelfs de toegestane uiterlijke vier meter.

In bijlage “Bijlage 7 Minimale breedte weg”ⁱⁱ hebben wij berekend wat de minimale breedte van de gehele weg wordt, inclusief twee maal vier rijbanen, middenberm en dienstentunnel. Uit dit overzicht blijkt dat de meest minimale maat van de volledige weg, dus van beide rijkhelften inclusief de dienstentunnel, na de realisatie 34,60 meter bedraagt. Dit betekent dat de as van de nieuw aan te leggen weg zeker 17 meter zuidelijker komt te liggen dan de as van de huidige weg. Voor ruimte tussen de damwand en resterende viaducthelften, de damwand zelf, de bekisting en werkruimte moet rekening gehouden worden met minimaal een extra 2,5 meter afwijking ten opzichte van de as van de oude weg.

In bijlage 4, de illustratie van de as van de oude weg ten opzichte van het nieuwe Tracé ter hoogte van het Kempkenspad, is duidelijk te zien dat de as van de nieuwe weg meer naar het noorden, richting de oude as is geprojecteerd. Er lijken 2,5 of 3 rijbanen van de noordelijke weghelft gepland te zijn ten noorden van de as van de oude weg. Echter dit staat haaks op de realisatiewijze, de wijze van het afhandelen van het verkeer ⁱⁱⁱ , het gehele Tracé komt ten zuiden van de noordelijke weghelft te liggen. Dit betekent dat de weg hier minimaal 2 a drie rijbanen ten opzichte van de kaart naar het zuiden gaat opschuiven. Dit bovenop de hiervoor genoemde afwijkingen. Dit betekent niet alleen dan de weg opschuift, maar betekent ook dat de kromming van de weg wordt aangepast.

Zowel bij de Verlengde Hereweg, het gebied van het Sterrebos en de aansluiting van de Kempkensbergweg op de Helperzoom, komt de nieuwe weg inclusief de werkruimte voor damwand, werkruimte en bekisting zeer dicht tegen de “Tracébesluit grens” te liggen zo niet er overheen.

Gezien de hiervoor geschetste inconsistenties en afwijkingen kan RWS, niet garanderen dat nog wordt voldaan aan het derde punt van artikel 13 van het Tracébesluit wat stelt dat ook in het geval van afwijkingen, het ontwerp en de maatregelen moeten worden uitgevoerd binnen de op de detailkaarten aangegeven begrenzing van het Tracébesluit.

Gezien bovengenoemde inconsistenties met daarboven op afwijkingen in de realisatie hebben ook verstrekkende gevolgen voor de waarde van de onderzoeken welke aan de basis hebben gestaan van dit Tracébesluit, zoals bijvoorbeeld de MER. Welke weg, met welke kromming, welke breedte en welke exacte ligging heeft men als uitgangspunt genomen voor deze onderzoeken?

Verschuiven van de as heeft duidelijke consequenties voor zowel inwoners van Groningen als voor de natuur. Voor het mogen aanleggen van de weg overeenkomstig de huidige plaatsing van de damwanden is naar onze mening een nieuwe MER nodig. In deze MER moeten de recente besluiten van het Europese Hof ten aanzien van luchtvervuiling en geluidsbelasting worden gehanteerd. De weg komt in de nieuwe situatie heel dicht bij huizen aan de H.L. Wicherstraat, de wijk de Linie, het kantoorgebouw de Linie te liggen. De weg komt ook nog dichterbij bij het enige openlucht zwembad van Groningen te liggen, dit zal onaanvaardbare luchtvervuiling geven bij het zwembad waar zoveel kinderen zwemmen en spelen.

Een extra strook met oude bomen van het Sterrebos komt in gevaar, niet alleen door extra kap en "opsnoeien" maar ook door het opschuiven van de damwanden en de gevolgen daarvan voor de grondwaterstand. Het is niet duidelijk wat deze plannen betekenen voor het leefgebied van de daar aanwezige vleermuizen en andere dieren.

Het nu foutief plaatsen van damwanden levert onomkeerbare schade op, niet alleen in geld en tijd. Het betekent dat deze fout geplaatste damwanden moeten worden verwijderd. De damwanden doorsnijden keileemlagen, ondergrondse waterstromen, de schade hieraan moet worden hersteld met alle gevolgen van dien, zoals verstoring van grondwaterstromingen met kansen op wel.

"De minister van Infrastructuur en Milieu is namens het Rijk het bevoegd gezag voor de zuidelijke ringweg Groningen. Dit betekent dat de minister de besluiten neemt over dit project. Rijkswaterstaat voert het project voor de minister uit".^{iv} valt te lezen op de site van Aanpak Ring Zuid.

Wij doen dan ook een handhavingsverzoek aan de Minister om de weg te doen aanleggen volgens de tekst van het tracé besluit en op basis van daarbij passende onderzoeken, welke zijn gebaseerd op een weg met een as die niet anders is dan twee, maximaal vier meter van de as van de weg zoals die er lag.

Daarnaast vragen wij de Minister helderheid te geven over de inconsistenties in het Tracé besluit en tussen het Tracébesluit en de realisatieplannen. We verzoeken met spoed de Minister de werkzaamheden aan de weg te staken en hiertoe opdracht te geven aan RWS.

Aan formele beginselen als bijvoorbeeld het rechtszekerheidsbeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel wordt nu niet voldaan. Er treed onomkeerbare schade op door de huidige werkzaamheden.

In het geval dat u toch door gaat met de bouw van de weg op een locatie welke niet in overeenstemming is met het Tracé besluit zullen wij bij de RvS om schorsing van de werkzaamheden vragen.

Graag vernemen wij zo spoedig mogelijk uw besluit over ons handhavingsverzoek.

P.J.J. Sauer,
Voorzitter GVB
Hondsruglaan 13
9722 SB Groningen

B.Bolt
Schaepmanlaan 5
9722NP Groningen

ⁱ KvK nummer GVB 855124581

ⁱⁱ Dit verzoek is mede gebaseerd op advies van dhr. P. Muijzert.

ⁱⁱⁱ Zie ook <https://www.groningenbereikbaar.nl/stremming-n7> en [https://www.aanpakringzuid.nl/bibliotheek/informatiebijeenkomsten/informatiebijeenkomsten-damwandplanken-intrillen/\\$21619](https://www.aanpakringzuid.nl/bibliotheek/informatiebijeenkomsten/informatiebijeenkomsten-damwandplanken-intrillen/$21619)

^{iv} Citaat van <https://www.aanpakringzuid.nl/contact/projectorganisatie-aanpak-ring-zuid>.