

**Tracébesluit
A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen,
fase 2, Wijziging 2019**

III Toelichting

Datum: 8 oktober 2019
Versie Definitief

Inhoud

Inhoud—3

1	Inleiding—7
1.1	Aanleiding en doel van het project—7
1.2	Wettelijk kader en doorlopen procedure—8
1.3	Relatie met andere projecten—9
1.4	Het ontwerp-tracébesluit—9
1.5	Leeswijzer—10
2	Beschrijving maatregelen—11
2.1	Infrastructurele maatregelen en kunstwerken—11
2.2	Overige maatregelen—14
3	Verkeer—15
3.1	Verkeersprognoses/verkeerseffecten—15
3.2	Verkeersveiligheid—15
4	Geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid—17
4.1	Geluid—17
4.2	Luchtkwaliteit—18
4.3	Externe veiligheid—18
5	Natuur en bomen—19
5.1	Natuur—19
5.2	Bomen en houtopstanden—20
6	Inpassing, ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie en archeologie—23
6.1	Inpassing en ruimtelijke kwaliteit—23
6.2	Cultuurhistorie en archeologie—23
7	Bodem en water—25
7.1	Bodem—25
7.2	Water—25
8	Relevante zaken na vaststelling van het tracébesluit—27
8.1	Bestemmingsplan en vergunningverlening—27
8.2	Grondverwerving en onteigening—27
8.3	Maatregelen tijdens de bouw- en aanlegfase—27
8.4	Nadeelcompensatie—29
8.5	Crisis - en herstelwet—29
9	Verdere procedure—31
Bijlagen bij het tracébesluit—32	

1 Inleiding

Voor u ligt de toelichting op het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2019.

Het tracébesluit bestaat uit de besluittekst (I), een overzichtskaart 00b¹ en detailkaarten genummerd 06b en 09b (II). Bij het tracébesluit hoort deze toelichting (III) met bijbehorende rapporten. De toelichting (III) en de bijbehorende rapporten dienen ter onderbouwing van het tracébesluit en maken geen onderdeel uit van het tracébesluit.

De bijbehorende rapporten zijn inhoudelijk niet gewijzigd ten opzichte van de bijbehorende rapporten bij het Ontwerp-Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2019.

De begrenzing van het plangebied van het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2019 is de A7/N7 van km 197,30 tot km 197,85.

1.1 Aanleiding en doel van het project

Het project Zuidelijke Ringweg Groningen kent de volgende doelstelling: *"Het project moet een oplossing bieden voor een betere en veilige doorstroming van het verkeer en zorgen voor een goede, toekomstvaste bereikbaarheid voor bedrijven en bewoners van de regio Groningen. Een goede ruimtelijke inpassing en het verbeteren van de leefbaarheid zijn daarbij uitgangspunt."* (zie kennisgeving project-MER A7/N7, Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, 22 december 2010).

Om deze doelstelling te realiseren is op 29 september 2014 het *Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2* vastgesteld. Dit tracébesluit voorziet in een reconstructie van de Zuidelijke Ringweg van Groningen, met het daaraan grenzende onderliggende wegennet. De Zuidelijke Ringweg wordt verdiept aangelegd, met 'deksels' over de weg heen die de verschillende wijken van de stad met elkaar verbinden. Het Julianaplein wordt ongelijkvloers gemaakt en een aantal aansluitingen wordt aangepast.

Naar aanleiding van een uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State is dit tracébesluit uit 2014 op onderdelen aangepast via het *Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 (wijziging 2016) februari 2016*. De wijzigingen t.o.v. het tracébesluit uit 2014 betreffen o.a. verkeersveiligheidsmaatregelen n.a.v. een verkeersveiligheidsaudit, de plaatsing van een geluidsscherm, de invulling van een zoekgebied met een voetgangersbrug en de realisatie van vleermuisgeleidende structuren.

Vervolgens heeft een aanpassing plaatsgevonden via het *Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2017*. Dit tracébesluit omvat (in vergelijking met de vorige tracébesluiten) optimalisaties door de aanpassing van het Julianaplein, het volledig maken van de aansluiting N7 op de Europaweg, het verschuiven van de wegassen van een deel van de zuidelijke rijbaan van de N7 en het toevoegen van extra ruimte voor groencompensatie bij knooppunt Westerbroek.

¹ De nummering van de kaarten sluit aan bij de nummering van de kaarten van het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, september 2014.

Deze drie tracébesluiten gezamenlijk worden hierna genoemd 'Tracébesluit 2014'.

In deze toelichting wordt alleen ingegaan op de wijzigingen t.o.v. het 'Tracébesluit 2014'. Voor het overige blijft het bepaalde in het 'Tracébesluit 2014' onverminderd van kracht.

Voorliggend tracébesluit omvat de volgende wijzigingen:

- De voetgangersbrug, die de A7/N7 ter hoogte van de Papiermolenlaan (ongeveer km 197,65) kruist vervalt.
- In plaats daarvan wordt een fietstunnel (fietstunnel Papiermolen) aangelegd op de locatie van de huidige fietstunnel ter hoogte van de Merwedestraat (ongeveer km 197,5).
- Daarom wordt de wegas van de geplande verbindingsweg tussen Brailleweg en Hereweg (noordzijde A7/N7) verhoogd van ongeveer km 197,3 (Hoornsediep) tot km 197,85 (Hereweg).
- De genoemde voetgangersbrug was tevens bedoeld als vleermuisgeleidende structuur. Deze functie wordt overgenomen door de fietstunnel Papiermolen. Er worden maatregelen getroffen om de fietstunnel vleermuisvriendelijk uit te voeren.

Een fietstunnel is in vergelijking met een voetgangersbrug makkelijker toegankelijk voor passerend langzaam verkeer. Daarnaast is de stedenbouwkundige en visuele impact kleiner. Daarom bleef vanuit de omgeving de wens bestaan om een vervangende fietstunnel op te nemen in het project. De mogelijkheid hiervoor is gevonden door de uitgangspunten voor het ontwerp aan te passen. Zie voor een verdere toelichting hoofdstuk 2.

1.2 Wettelijk kader en doorlopen procedure

De minister van Infrastructuur en Waterstaat is op grond van de Tracéwet het bevoegd gezag voor de Zuidelijke Ringweg binnen het plangebied. Dit betekent dat de minister het tracébesluit neemt. Rijkswaterstaat voert het project voor de minister uit. Omdat het project consequenties heeft voor de provincie en de gemeente Groningen, werkt het Rijk nauw samen met hen in een gezamenlijke projectorganisatie. Samen vormen zij de stuurgroep Aanpak Ring Zuid, die de minister over het project adviseert.

Het wettelijk kader voor dit tracébesluit wordt gevormd door:

- Tracéwet;
- Wet milieubeheer (Wm);
- Crisis- en herstelwet.

Deze wettelijke kaders worden hieronder verder besproken.

Tracéwet

Voor besluitvorming over aanpassingen van het Rijkshoofdwegennet is de Tracéwet van toepassing. Deze wet geeft de procedures aan die gevolgd moeten worden bij de besluitvorming over de aanleg of reconstructie van de hoofdinfrastructuur. Tevens is voor dit project de Crisis- en herstelwet van toepassing.

Wet milieubeheer

In de Wet milieubeheer is geregeld dat voor bepaalde activiteiten de effecten op het milieu in een 'milieueffectrapportage' (m.e.r.) procedure onderzocht moet worden. Voor het 'Tracébesluit 2014' is een MER opgesteld.

Voorliggend tracébesluit betreft de wijziging van het bestaande project zoals dat is vastgelegd in het 'Tracébesluit 2014'. In het kader van dit tracébesluit moet worden bezien of het milieueffectrapport (MER) dat is opgesteld voor het 'Tracébesluit 2014' nog redelijkerwijs ten grondslag kan worden gelegd aan voorliggend tracébesluit.

Als onderbouwing van voorliggend tracébesluit en vanwege de vereisten die volgen uit wet- en regelgeving, zijn de milieueffecten van voorliggend tracébesluit nader onderzocht. Zie hiervoor de Rapportage Milieugevolgen en de deelrapporten voor de verschillende effectstudies en thema's, die als bijlagen bij dit tracébesluit zijn gevoegd. Een overzicht van de bijlagen is te vinden achter in dit document.

In de Rapportage Milieugevolgen is voor de verschillende thema's een validatie uitgevoerd van het MER behorende bij het 'Tracébesluit 2014'. Er is onderzocht in hoeverre de fysieke wijzigingen van voorliggend tracébesluit leiden tot meer of andere effecten dan beschreven in het MER bij het 'Tracébesluit 2014'.

Conclusie van de uitgevoerde validatie is dat de effecten van de wijzigingen op basis van voorliggend tracébesluit beperkt zijn; de wijzigingen leiden niet tot relevante verschillen in milieugevolgen. Het MER bij het 'Tracébesluit 2014' kan daarom ten grondslag worden gelegd aan voorliggend tracébesluit.

Crisis- en herstelwet

Het project Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2 is opgenomen in bijlage 2 van de Crisis- en herstelwet. Voor de betekenis van de Crisis- en herstelwet voor de beroepsfase, nadat het definitieve tracébesluit is genomen, wordt verwezen naar hoofdstuk 9.

1.3 Relatie met andere projecten

Nabij het project zijn andere projecten in voorbereiding of in uitvoering. In het 'Tracébesluit 2014' zijn deze projecten beschreven.

Er zijn geen relevante wijzigingen in deze projecten; ook zijn er geen nieuwe projecten in de omgeving die relevant zijn voor het project.

1.4 Het ontwerp-tracébesluit

Gedurende de periode van 6 juni tot en met 17 juli 2019 heeft het Ontwerp-Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2019 ter inzage gelegen. Gedurende zes weken konden zienswijzen worden ingediend op de inhoud van het ontwerp-tracébesluit. Ook de diverse bestuurlijke organen, zoals waterschap, gemeente en provincie, konden schriftelijk reageren. Tijdens de inspraaktermijn van het ontwerp-tracébesluit zijn vier unieke (inhoudelijk verschillende) zienswijzen ingediend, twee van particulieren en twee van belangenorganisaties. De ontvangen zienswijzen hebben geen aanleiding gegeven om in het tracébesluit aanpassingen op te nemen. Ook de uitgevoerde onderzoeken (bijlagen bij deze toelichting) zijn inhoudelijk niet gewijzigd.

De ingediende zienswijzen zijn samengevat en beantwoord in de Nota van Antwoord, die als bijlage bij deze toelichting gevoegd is.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de infrastructurele maatregelen van het project beschreven. Hoofdstuk 3 gaat in op verkeer en verkeersveiligheid. In hoofdstuk 4 komen geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid aan de orde. Hoofdstuk 5 gaat over natuur en bomen. Inpassing, ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie en archeologie worden belicht in hoofdstuk 6. Hoofdstuk 7 betreft bodem en water. De relevante zaken na vaststelling van het tracébesluit worden beschreven in hoofdstuk 8. Hoofdstuk 9 besluit met de verdere procedure.

2 Beschrijving maatregelen

2.1 **Infrastructurele maatregelen en kunstwerken**

In deze paragraaf worden de infrastructurale wijzigingen t.o.v. het 'Tracébesluit 2014' beschreven. De wijzigingen vinden in hoofdlijnen plaats binnen de plangrenzen van het 'Tracébesluit 2014'. De aanpassing aan de verbindingsweg tussen Brailleweg en Hereweg ligt geheel binnen de grenzen van het 'Tracébesluit 2014'. Voor de aanleg van de fietstunnel Papiermolen en de aansluiting ervan op de omgeving is deels extra ruimte nodig buiten de grenzen van het 'Tracébesluit 2014' (zie ook § 8.2).

De in het 'Tracébesluit 2014' opgenomen voetgangersbrug, die de A7/N7 ter hoogte van de Papiermolenlaan (ongeveer km 197,65) kruist, vervalt. Ook de voetpaden die aansluiten op / toeleiden naar de voetgangersbrug vervallen. In onderstaand kader wordt een nadere motivatie gegeven voor het vervallen van de voetgangersbrug en de aanleg van de fietstunnel.

Nadere motivatie vervallen voetgangersbrug en aanleg fietstunnel

Een van de uitgangspunten voor het ontwerp van de infrastructuur in het 'Tracébesluit 2014' is dat de weg van de geplande verbindingsweg tussen Brailleweg en Hereweg op maaiveldhoogte ligt. Door de maaiveldligging van de verbindingsweg zou een fietstunnel ter hoogte van de bestaande fietstunnel dieper moeten komen te liggen. Dat zou betekenen dat deze langer wordt en een groter ruimtebeslag heeft, o.a. vanwege de benodigde ruimte voor de hellingbanen. Dat bleek niet inpasbaar binnen de beschikbare ruimte met als gevolg dat de bestaande fietstunnel ter hoogte van de Merwedestraat in het 'Tracébesluit 2014' vervalt.

Om deze verbinding voor het langzaam verkeer in stand te houden is daarom de voetgangersbrug tussen Merwedestraat en Papiermolenlaan als vervangende verbinding voor het langzaam verkeer opgenomen in het 'Tracébesluit 2014'.

Een fietstunnel is in vergelijking met een voetgangersbrug makkelijker toegankelijk voor passerend langzaam verkeer. De voetgangersbrug vereiste een flinke klim voor zowel voetgangers als fietsers die de weg willen passeren. Daarnaast was de voetgangersbrug op een minder logische locatie gelegen dan de (huidige) fietstunnel als wordt gekeken naar routekeuze en verbindingen in de wijk. De voetgangersbrug was daardoor een minder aantrekkelijk alternatief voor de omwonenden dan de fietstunnel.

Ook de stedenbouwkundige en visuele impact van een fietstunnel is kleiner dan van een voetgangersbrug.

Daarom bleef vanuit de omgeving de wens bestaan om een vervangende fietstunnel op te nemen in het project. De mogelijkheid hiervoor is gevonden door ontwerp-aanpassingen. Het uitgangspunt dat de weg van de verbindingsweg tussen Brailleweg en Hereweg op maaiveld ligt is losgelaten. Door het verhogen van de weg van de verbindingsweg ontstaat voldoende ontwerpruimte om een fietstunnel in te passen. De fietstunnel kan daardoor op de huidige plaats gehandhaafd blijven. De hoogteligging van de Maaslaan en de Merwedestraat wordt ter hoogte van de aansluiting op de fietstunnel aangepast (verlaagd) om ruimte te maken.

Dat betekent voor de omwonenden dat de fietstunnel gehandhaafd blijft op dezelfde locatie als in de huidige situatie: de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers blijft daardoor in stand.
Door het omhoog brengen van de verbindingsweg zal het benodigde grondlichaam voor de weg wel wat massiever ogen doordat het hoger is.
De privacy van de woningen in de omgeving is gewaarborgd, doordat langs de verbindingsweg een (niet doorzichtig) geluidsscherm wordt geplaatst en er daardoor geen zicht is vanuit het verkeer in de woningen.

Daarom wordt het 'Tracébesluit 2014' op dit punt gewijzigd door voorliggend tracébesluit door de aanleg van een fietstunnel op de locatie van de huidige fietstunnel.

In plaats van een voetgangersbrug wordt een fietstunnel aangelegd ongeveer 150 m ten westen van de geplande voetgangersbrug, op de locatie van de huidige fietstunnel ter hoogte van de Merwedestraat (ongeveer km 197,5). Deze fietstunnel wordt aangesloten op het onderliggend wegennet, namelijk aan de noordzijde op de Maaslaan en de Merwedestraat en aan de zuidzijde op de Papiermolenlaan. De Maaslaan en de Merwedestraat aan de noordzijde van de fietstunnel worden daartoe aangepast en ongeveer 0,7 m onder het kruisingsvlak verlaagd aangelegd. De maximale helling in de fietstunnel is 4%.

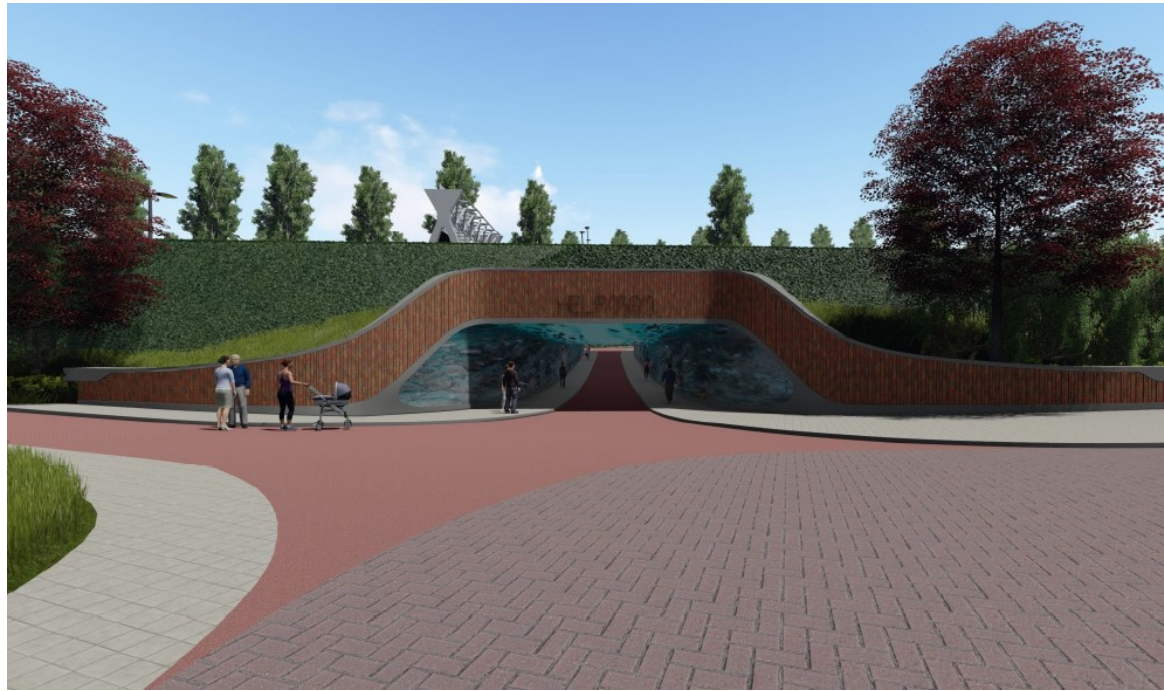
De fietstunnel is een nieuw te bouwen kunstwerk (onderdoorgang) onder (van noord naar zuid) de verbindingsweg tussen Brailleweg en Hereweg, de verbindingsweg tussen N7 en N28, de hoofdrijbaan van de N7 en de verbindingsweg tussen A28 en N7 door.

Zie detailkaart 06b voor de precieze ligging en het ruimtebeslag van de fietstunnel. De fietstunnel is genummerd KW 15.10² en is met de aanduiding 'kunstwerkvlak' op de detailkaart aangegeven.

De geplande voetgangersbrug lag oorspronkelijk tussen ongeveer km 197,60 en km 197,75. Omdat de voetgangersbrug is vervallen is deze op detailkaart 09b ter hoogte van de genoemde kilometrering niet meer aangegeven.

In figuren 1 en 2 zijn impressies (visualisaties) van de aan te leggen fietstunnel weergegeven aan de noord- en de zuidzijde van de tunnel.

² De nieuwe fietstunnel heeft hetzelfde kunstwerknummer als de vervallen voetgangersbrug.



Figuur 1: Impressie ingang fietstunnel noordzijde N7 ter hoogte van de Merwedestraat



Figuur 2: Impressie ingang fietstunnel zuidzijde N7 ter hoogte van de Papiermolenlaan

Vanwege de aanleg van de fietstunnel wordt de wegas van de verbindingsweg tussen Brailleweg en Hereweg (noordzijde N7) verhoogd van ongeveer km 197,3 (Europaplein) tot km 197,85 (Hereweg). De verbindingsweg is weergegeven op detailkaarten 06b en 09b. De verhoging is op het hoogste punt ter hoogte van de fietstunnel iets meer dan 2 meter in vergelijking met het vigerende 'Tracébesluit 2014'. De verhoging van de wegas betreft alleen de verbindingsweg tussen Brailleweg en Hereweg. De hoofdrijbaan van de N7 en de twee verbindingswegen tussen N7 en A28 worden niet aangepast.

Het in het 'Tracébesluit 2014' opgenomen geluidsscherm aan de noordzijde van de verbindingsweg tussen Brailleweg en Hereweg houdt dezelfde horizontale positie en wordt verticaal met de verbindingsweg mee omhoog verplaatst. Dat wil zeggen dat het gehele scherm evenveel omhoog gaat als de verbindingsweg zelf omhoog gaat.

2.2

Overige maatregelen

Naast de in § 2.1 benoemde infrastructurele maatregelen is ook sprake van andere wijzigingen t.o.v. het 'Tracébesluit 2014'. Deze zijn gelegen binnen de plangrenzen van het vigerende 'Tracébesluit 2014'.

De in het 'Tracébesluit 2014' opgenomen voetgangersbrug was tevens bedoeld als een vleermuisgeleidende structuur. In het 'Tracébesluit 2014' is dat als volgt vastgelegd: "Waarborgen vliegrouetes vleermuizen door behoud / herplant bomen naast bruggen, viaducten en tunnels dan wel plaatsing van schermen, portalen, of soortgelijke geleidende structuren langs en over de ringweg". De vliegrouete voor vleermuizen bij de Papiermolen maakt hier onderdeel vanuit.

In voorliggend tracébesluit vervalt de voetgangersbrug; de fietstunnel Papiermolen krijgt daarom tevens de functie van vleermuisgeleidende structuur. De fietstunnel wordt daarom vleermuisvriendelijk uitgevoerd. Zie de toelichting in § 5.1.

Voor de aanleg van de fietstunnel is kap van bomen en houtopstanden nodig. Daarom vindt compensatie plaats (zie § 5.2).

3 Verkeer

3.1 Verkeersprognoses/verkeerseffecten

De verkeersstromen wijzigen niet door de aanpassingen ten gevolge van voorliggend tracébesluit. Dit geldt zowel voor het hoofdwegennet (hoofdrijbaan N7 en verbindingswegen) als het onderliggende wegennet (verbindingsweg Brailleweg-Hereweg). Het gebruik van het wegennet (hoofdwegennet en onderliggend wegennet), de reistijden binnen/buiten spits (hoofdwegennet) en de effecten op regionaal en stedelijk wegennet wijzigen niet. Ook de betrouwbaarheid en robuustheid van het wegennetwerk blijft ongewijzigd.

Omdat de verkeersstromen niet wijzigen, worden de verkeersprognoses die zijn gehanteerd voor het 'Tracébesluit 2014' daarom ook gebruikt voor voorliggend tracébesluit. Voor het 'Tracébesluit 2014' is gebruikt gemaakt van NRM Noord (Nederlands Regionaal Model) voor het hoofdwegennet en Groningen Plus (G+) voor het onderliggend wegennet.

Voorliggend tracébesluit heeft een positief effect voor het fietsverkeer. Fietsers tussen de Rivierenbuurt en Groningen-Zuid hoeven niet langer via de voetgangersbrug over de N7, maar kunnen de N7 kruisen via de nieuwe tunnel. Zowel de doorstroming van als het comfort voor het fietsverkeer worden daardoor lokaal sterk verbeterd.

3.2 Verkeersveiligheid

Het hoofdwegennet (N7 en verbindingswegen) wijzigt niet. Hier treden dus ook geen veranderingen op van de verkeersveiligheid.

De verbindingsweg Hereweg-Brailleweg wordt verhoogd. Het stijgingspercentage is zodanig dat automobilisten goed zicht houden op tegenliggers en eventuele obstakels op de weg. De wijziging van de verticale as leidt niet tot een verslechtering van de verkeersveiligheid op de verbindingsweg Hereweg-Brailleweg. Fietsers hoeven door het vervallen van de voetgangersbrug niet meer over steile fietshellingen met krappe bochten, maar gebruiken de fietstunnel. De vervanging van de voetgangersbrug door een fietstunnel zorgt voor een verbetering van de verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers).

4 Geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid

4.1 Geluid

Uitgangspunten akoestisch onderzoek

Er is akoestisch onderzoek uitgevoerd om na te gaan of de realisatie van het tracébesluit van invloed is op geluid. Voor dit akoestisch onderzoek zijn de geluidsniveaus op woningniveau die vastliggen in het 'Tracébesluit 2014' als uitgangspunt gehanteerd. Bij het afwegen van maatregelen is gestreefd naar een 'stand still' ten opzichte van het 'Tracébesluit 2014' zodat de geluidsniveaus uit dat tracébesluit als gevolg van de wijzigingen niet of zo min mogelijk worden overschreden. Dat houdt in dat eventuele overschrijdingen van de toetswaarde op woningniveau weggenomen worden met aanvullende bron- of overdrachtsmaatregelen of een combinatie daarvan. Het stand-still principe is toegepast omdat de voorgenomen wijzigingen in het kader van voorliggend tracébesluit snel volgen op het onherroepelijk worden van het 'Tracébesluit 2014'. Daarmee wordt recht gedaan aan verwachtingen die gewekt zijn met het 'Tracébesluit 2014'. Tevens wordt hiermee voorkomen dat door het opdelen van de procedure in kleine stapjes een in totaliteit ongunstiger geluidssituatie ontstaat.

Het akoestisch onderzoek is ingesteld op grond van de Wet geluidhinder omdat de verbindingsweg Brailleweg-Hereweg niet behoort tot de wegen die zijn opgenomen op de geluidsplafondkaart en daarmee niet is opgenomen in het vigerend Geluidregister.

Zoals ook in § 2.1 genoemd, wordt het in het 'Tracébesluit 2014' opgenomen geluidsschermbaan aan de noordzijde van de verbindingsweg tussen Brailleweg en Hereweg verticaal met de verbindingsweg mee omhoog verplaatst. Dit is overgenomen in het akoestisch model.

Resultaten akoestisch onderzoek

Binnen het onderzoeksgebied zijn meerdere geluidgevoelige bestemmingen gelegen. Om het effect van de verhoging inzichtelijk te maken is onderzocht of een toename optreedt van de geluidsbelasting zoals is berekend en vastgelegd in het 'Tracébesluit 2014'. Uit de resultaten van het onderzoek blijkt dat op de geluidgevoelige bestemmingen binnen het onderzoeksgebied geen sprake is van een toename boven de hoogst toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB. De in het 'Tracébesluit 2014' vastgestelde hogere grenswaarden worden niet overschreden.

Omdat de verbindingsweg en de beoogde afscherming hoger komen te liggen dan zoals in het 'Tracébesluit 2014' is beoogd, zijn op korte afstand (eerstelijns bebouwing) van de weg afnames te zien en verder van de weg (tweedelijns bebouwing en verder) toenames vanwege het verder 'dragen' van het geluid. Zoals al aangegeven blijft de geluidsbelasting op waarneempunten waar toenames optreden overal onder de hoogst toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB.

Er hoeft geen cumulatie met andere bronnen onderzocht te worden ten gevolge van wijzigingen aan het onderliggend wegennet. Door de verhoging van de nieuwe verbindingsweg treden er namelijk geen toenames van de geluidbelasting op die leiden tot overschrijdingen van de hoogst toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB. Tevens worden de hogere grenswaarden die zijn vastgelegd in het 'Tracébesluit 2014' niet overschreden.

Maatregelen

Omdat er geen overschrijdingen optreden boven de hoogst toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB zijn verdere maatregelen voor geluid in het kader van voorliggend tracébesluit niet nodig.

4.2 Luchtkwaliteit

Zoals in § 3.1 aangegeven wijzigen de verkeersstromen niet.

De as van de verbindingsweg tussen Brailleweg en Hereweg wijzigt alleen verticaal, niet horizontaal. Deze verticale aswijziging heeft geen effect op de uitkomsten uit het luchtonderzoek behorend bij het 'Tracébesluit 2014'. Deze wijzigen niet.

Het project voldoet met de wijziging (nog steeds) aan de grondslag uit de Wet milieubeheer zoals gehanteerd in het 'Tracébesluit 2014'.

4.3 Externe veiligheid

Zoals in § 3.1 aangegeven wijzigen de verkeersstromen niet.

Het hoofdwegennet (N7 en verbindingswegen) behoren tot het Basisnet, maar deze wijzigen niet. De verbindingsweg tussen Brailleweg en Hereweg wijzigt wel, deze weg gaat deels omhoog. De verbindingsweg Hereweg-Brailleweg behoort echter niet tot het Basisnet, en over deze weg vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Daarmee is deze weg niet van belang voor externe veiligheid. Er zijn geen gevolgen voor het groepsrisico, het plaatsgebonden risico en/of het plasbrandaandachtsgebied.

5 Natuur en bomen

5.1 Natuur

Gebiedsbescherming

De Wet natuurbescherming bevat voorschriften voor de bescherming van gebieden die behoren tot Natura 2000, Nationaal Natuurnetwerk en Beschermdenatuurmonumenten. Deze gebiedstypen liggen op grote afstand van het plangebied van dit tracébesluit. Ook wijzigen de verkeersstromen niet als gevolg van dit tracébesluit, zodat ook geen extra effecten kunnen optreden als gevolg van extra geluidbelasting of extra stikstofdepositie.

Dit tracébesluit heeft ten opzichte van het 'Tracébesluit 2014' geen gevolgen voor beschermde natuurgebieden.

Soortenbescherming

Als gevolg van het verdwijnen van de bestaande fietstunnel aan de Papiermolenlaan gaat een vliegrouete van vleermuizen onder de N7 door verloren. In artikel 6 van het 'Tracébesluit 2014' is geborgd dat nabij de Papiermolenlaan een vleermuisgeleidende structuur wordt gerealiseerd die de functie als vliegrouete kan overnemen. In het 'Tracébesluit 2014' vervult de voetgangersbrug de functie als vleermuisgeleidende structuur. In voorliggend tracébesluit zal de nieuwe fietstunnel Papiermolen deze functie vervullen.

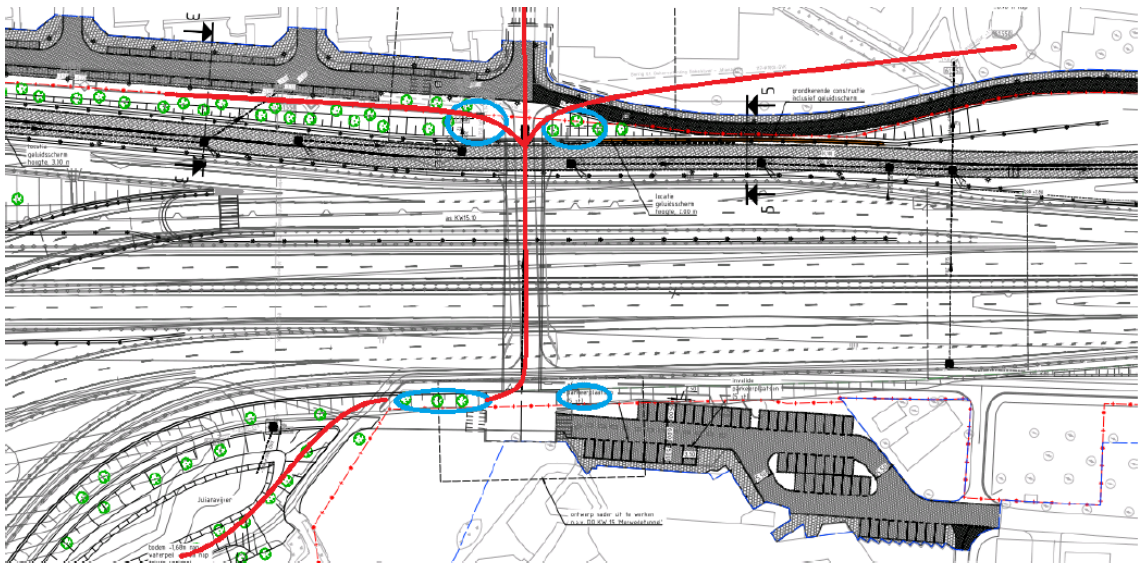
In het 'Geactualiseerd mitigatie- en compensatieplan' (23 januari 2018)³ zijn de eisen in het kader van vleermuizen voor de fietstunnel Papiermolen beschreven.

Voor de *verlichting* van de fietstunnel Papiermolen gelden de volgende eisen:

- Het lichtniveau wordt uitgevoerd conform de eis van de gemeente Groningen, maar bedraagt maximaal gemiddeld 8,2 lux op grondniveau.
- Er wordt gebruik gemaakt van ledverlichting. De gebruikte lichtkleur van de leds wordt omschakelbaar tussen warm wit (maximaal 3000 K) en amber (piek op 590 nm waarbij voor het totale afgegeven spectrum geldt dat het valt tussen 380 en 780 nm, met maximaal 3,0% licht tussen 380 en 504 nm, maximaal 7,2% licht tussen 505 en 589 nm, en minimaal 89,8% licht tussen 590 en 780 nm).
- Van 1 november tot en met 31 maart (buiten het actieve seizoen van vleermuizen) wordt de fietstunnel uitsluitend verlicht met de warm witte kleur.
- Van 1 april tot en met 31 oktober (het actieve seizoen van vleermuizen) wordt de fietstunnel verlicht met warm wit, waarbij de verlichting een uur voor zonsondergang tot een uur na zonsopkomst door middel van een astrotimer en detectie omschakelt naar amber op momenten dat er zich geen mensen (wandelaars of fietsers) in de fietstunnel bevinden.

Daarnaast geldt voor de beplanting de eis dat *begeleidend groen* naar de tunnelingangen moet worden aangebracht. Zie figuur 3 (afkomstig uit het mitigatie- en compensatieplan).

³ Dit plan is te vinden op de website van het project www.aanpakringzuid.nl onder uitvoeringsdocumenten.



Afbeelding 4-6 Impressie van aan te brengen groen ter geleiding naar de nieuwe vliegroute door de Papiermolentunnel. Met blauwe cirkels is aangegeven waar in ieder geval groen komt ter geleiding van vleermuizen. Met rode lijnen zijn de aanvliegroutes aangegeven.

Figuur 3: Locatie begeleidend groen

Op basis van het genoemde mitigatie- en compensatieplan is op 1 februari 2018 een ontheffing Wet natuurbescherming verleend. Met het voldoen aan de eisen uit het "Geactualiseerd mitigatie- en compensatieplan" wordt voldaan aan de Wet natuurbescherming.

Conclusie

In het 'Tracébesluit 2014' vervult de voetgangersbrug de functie van vleermuisgeleidende structuur, in het voorliggende tracébesluit zal de nieuwe fietstunnel Papiermolen deze functie vervullen. De verleende ontheffing Wet natuurbescherming borgt dat de fietstunnel de benodigde functionaliteit als vleermuisgeleidende structuur gaat bieden.

5.2 Bomen en houtopstanden

In en grenzend aan het kunstwerkvlak voor de fietstunnel Papiermolen staan enkele bomen en houtopstanden. De effecten op deze bomen en houtopstanden zijn geanalyseerd in het document 'Rapportage milieugevolgen'.

Te verwijderen bomen/houtopstanden bij fietstunnel

Voor de uitvoering van het tracébesluit moeten bomen en houtopstanden worden verwijderd die zich bevinden in het kunstwerkvlak van de aan te leggen fietstunnel:

- Ten noorden van de N7 staan aan de Maaslaan twee bomen in het kunstwerkvlak die moeten worden gekapt. Daarnaast moet hier ongeveer 41 m² houtopstand worden gekapt om plaats te maken voor een nieuw voetpad.
- Ten zuiden van de N7 is het kunstwerkvlak geprojecteerd tot het hek van het Papiermolenterrein. Buiten het hek van het Papiermolenterrein bevindt zich een houtopstand (met daarin enkele bomen) van 132 m². Deze houtopstand wordt verwijderd en maakt plaats voor een nieuw voetpad.

Er zijn daarnaast enkele bomen waarvan de kroon boven het kunstwerkvlak ligt. Het is belangrijk dat deze bomen behouden blijven vanwege hun belang voor de vliegroutes van vleermuizen. Het betreft de volgende bomen:

- Ten noorden van de N7 drie bomen in de Merwedestraat op de grens van dit tracébesluit.
- Ten zuiden van de N7 binnen het hek van de Papiermolenlaan twee potentieel monumentale bomen.

In de voorbereiding van de realisatiefase wordt verder uitgewerkt welke maatregelen nodig zijn om deze bomen te sparen.

Te behouden bomen bij vervallen voetgangersbrug

Doordat de voetgangersbrug met het bijbehorende kunstwerkvlak komt te vervallen kunnen 15 bomen behouden blijven op de fietsparkeerplaats van het Papiermolenterrein.

Conclusie

Er worden meer bomen gespaard dan er moeten worden gekapt. Voor bomen zijn daarom geen maatregelen nodig.

Vanwege de kap van ongeveer 173 m² houtopstand, vindt aanplant van nieuwe houtopstanden plaats. In het tracébesluit is daarom ruimte opgenomen voor de aanplant van nieuwe houtopstanden. In totaal is 280 m² beschikbaar voor aanplant van nieuwe houtopstanden (verdeeld over meerdere locaties). Binnen deze locaties vindt compensatie plaats van de te kappen 173 m² houtopstand.

De locaties zijn aangegeven op detailkaarten 06b en 09b en liggen direct ten noorden van de N7 tussen ongeveer km 197,5 (Merwedestraat) en 197,85 (Hereweg).

6 Inpassing, ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie en archeologie

6.1 Inpassing en ruimtelijke kwaliteit

Ten opzichte van het 'Tracébesluit 2014' neemt de visuele hinder beperkt toe voor woningen aan de Maaslaan door verhoging van de verbindingsweg en het daarlangs staande geluidsscherm. Ter plaatse van de vervallen voetgangersbrug treedt juist een verbetering op.

Ten opzichte van het 'Tracébesluit 2014' neemt de barrièrewerking van de N7 in beperkte mate af, doordat met name fietsers sneller en comfortabeler de N7 kunnen kruisen.

6.2 Cultuurhistorie en archeologie

Op de Cultuurhistorische Waardenkaart van de gemeente Groningen zijn gemeentelijke en rijksmonumenten weergegeven. Op enige afstand van de fietstunnel Papiermolen en de te verhogen verbindingsweg Brailleweg-Hereweg zijn monumenten aanwezig, deze worden niet geraakt of beïnvloed door het project.

De aanpassingen in het kader van dit tracébesluit vinden plaats op gronden met een lage archeologische verwachtingswaarde.

Dit tracébesluit heeft ten opzichte van het 'Tracébesluit 2014' geen gevolgen voor cultuurhistorie of archeologie.

7 Bodem en water

7.1 Bodem

Er zijn geen relevante veranderingen ten opzichte van het 'Tracébesluit 2014'. Bij de aanleg van de tunnel dient rekening te worden gehouden met de mogelijke aanwezigheid van verontreinigde grond. Dit heeft geen ruimtelijke gevolgen.

7.2 Water

De tunnel 'Papiermolen' leidt niet tot dempingen van *oppervlaktewater*. De tunnel zelf en de paden naar de tunnel toe wordt grotendeels aangelegd ter plaatse van bestaande verharding. Alleen aan de zuidzijde wordt (binnen het kunstwerkvlak) een voetpad aangelegd ter plaatse van een groenstrook. Hier neemt het verhard oppervlak met 180 m² toe. Daar staat tegenover dat er het vervallen van de voetgangersbrug leidt tot een afname van verhard oppervlak. Aan de noordzijde van de N7 is in het tracébesluit een oppervlakte van ca 200 m² aan groen voorzien voor gronden die in het 'Tracébesluit 2014' nodig waren voor de realisatie van de voetgangersbrug. Per saldo is er als gevolg van dit tracébesluit dus sprake van een afname van verhard oppervlak. De toename en afname van verharding liggen in hetzelfde peilgebied.

Er zijn ten opzichte van het 'Tracébesluit 2014' geen veranderingen voor de waterhuishouding. Maatregelen zijn niet nodig.

De tunnel 'Papiermolen' heeft geen gevolgen voor de *waterkwaliteit*. Het regenwater in de tunnel wordt weggpompt en vervolgens afgevoerd via het rioolstelsel naar een rioolwaterzuiveringsinstallatie.

De nieuwe fietstunnel ligt dieper dan de bestaande tunnel. In de nieuwe situatie ligt het fietspad ongeveer op NAP -1 meter, het kunstwerk onder het fietspad reikt nog wat dieper. Afhankelijk van de werkwijze kunnen in de aanlegfase tijdelijke *grondwater*effecten optreden. In de permanente situatie kan de aanwezigheid van de tunnel in de bodem de grondwaterstroming mogelijk beïnvloeden. De verwachting is echter dat deze effecten beperkt zijn, zeker in verhouding tot effecten van de overige ingrepen die worden uitgevoerd in het kader van het 'Tracébesluit 2014'. Er zijn ten opzichte van het 'Tracébesluit 2014' daarom geen veranderingen in effecten voor het grondwater. Maatregelen zijn niet nodig.

8 Relevante zaken na vaststelling van het tracébesluit

8.1 Bestemmingsplan en vergunningverlening

Bestemmingsplan

Het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2019 geldt als een omgevingsvergunning waarbij ten behoeve van een project van nationaal belang met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onderdeel a, onder 3 van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan of beheersverordening wordt afgeweken. Dit tracébesluit werkt daardoor rechtstreeks door in het ruimtelijke beleid van de betrokken gemeenten. De gemeenteraden van de betrokken gemeenten zijn verplicht om binnen een jaar nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden, het bestemmingsplan, of de beheersverordening in overeenstemming met het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2019 vast te stellen of te herzien. Zolang het bestemmingsplan niet is aangepast aan het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2019, is het gemeentebestuur verplicht aan degenen die inzage verlangen in het bestemmingsplan, tevens inzage te verlenen in het vastgestelde Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2019.

Voor het gebied dat is begrepen in het tracébesluit geldt het tracébesluit als voorbereidingsbesluit, zoals bedoeld in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening, totdat het bestemmingsplan door de gemeente Groningen is aangepast aan het tracébesluit. Hierdoor wordt voorbereidingsbescherming gegeven voor het gebied van het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2019.

Vergunningverlening

Voor de uitvoering van het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2019 zijn verschillende vergunningen en ontheffingen nodig. De voorbereiding hiervan wordt gecoördineerd door de minister van Infrastructuur en Waterstaat conform artikel 20 van de Tracéwet.

8.2 Grondverwerving en onteigening

De geplande aanpassing past niet geheel binnen de grenzen van het 'Tracébesluit 2014'. Zoals in § 2.1 is aangegeven is voor de aanleg van de fietstunnel Papiermolen en de aansluiting ervan op de omgeving deels extra ruimte nodig buiten de grenzen van het 'Tracébesluit 2014'.

Er is geen grondverwerving nodig vanwege dit extra ruimtebeslag. De benodigde grond voor de aansluiting van de fietstunnel is in eigendom van de gemeente Groningen.

8.3 Maatregelen tijdens de bouw- en aanlegfase

Hinder voor omwonenden

Uitvoering van het Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2019 kan hinder tot gevolg hebben voor zowel omwonenden als weggebruikers. De mogelijke vormen van hinder die kunnen optreden zijn:

- geluid- en trillinghinder;
- stofhinder;
- lichthinder;
- (verkeers-)onveiligheid;

- veranderingen in de grondwaterstand;
- verminderde bereikbaarheid;
- overlast van bouwverkeer;
- tijdelijke afsluiting van nutsvoorzieningen.

Het streven is hinder en de beleving ervan zoveel mogelijk te voorkomen en te beperken. Bij infrastructuurprojecten zoals de Aanpak Ring Zuid is enige hinder echter onvermijdelijk.

Getracht wordt om de werkzaamheden zoveel mogelijk op en vanaf de bouwterreinen te laten plaatsvinden. De afwegingen met betrekking tot aanvaardbare hinder komen in de besluitvorming rondom omgevings- en APV-vergunningen aan de orde.

Maatregelen die eventuele hinder voor omwonenden kunnen beperken, zijn onder meer het nathouden van het bouw- en werkterrein (tegen verstuiwing op droge dagen), het direct herstellen en schoonmaken van wegen die ook door het bouwverkeer worden gebruikt en het beperken van de geluidsoverlast door bouwactiviteiten in geluidsgevoelige gebieden zorgvuldig te plannen.

Hinder voor weggebruikers

Ook de weggebruiker kan hinder ondervinden van de realisatie van het project, zoals:

- tijdelijke afsluiting van rijstroken, rijbanen en op- en afritten;
- snelheidsbeperkingen voor het verkeer;
- versmalde rijstroken (beperking van de doorstroming);
- plaatsing van (tijdelijke) verkeersmaatregelen.

Om de hinder tijdens de uitvoering ook voor de weggebruiker te beperken, bieden de hoofdrijbanen van A7/N7 zoveel mogelijk de huidige functionaliteit, met uitzondering van bijzondere omstandigheden. Voor korte perioden (zoveel mogelijk in de verkeersluwe uren) is slechts een beperkt aantal rijstroken per richting voor de weggebruiker beschikbaar. Dan worden omlleidingen ingesteld.

Bij de keuze van de verschillende tijdelijke maatregelen, waaronder het nemen van verkeersmaatregelen, worden de belangen van de weggebruikers nadrukkelijk meegenomen. Zo nodig wordt daarover overleg worden gevoerd met het lokale bestuur, hulpdiensten en andere belanghebbenden. Het uitvoeren van incidentmanagement tijdens de uitvoering wordt gewaarborgd.

Tijdelijke maatregelen en voorzieningen

Op de gronden binnen de begrenzing van het tracébesluit kunnen tijdelijke maatregelen en voorzieningen in verband met de uitvoering van dit tracébesluit worden uitgevoerd zoals bouwterreinen. Onder tijdelijke maatregelen en voorzieningen worden verstaan:

- opslag en gebruik van materieel en materiaal, werkplaatsen, bouwketen en parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers;
- laad- en losplaatsen en grond-, zand- en slibdepots;
- de aanleg van verhardingen en andere infrastructurele werken, energievoorzieningen, waterhuishoudkundige voorzieningen en afrasteringen;
- bouwzones ter weerszijden van het nieuwe tracé ten behoeve van de werkzaamheden.

Gronddepots

Tijdens de uitvoering van de capaciteitsuitbreiding op de A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2019 wordt de vrijkomende grond zo veel mogelijk direct naar de definitieve locatie gebracht. Soms is het echter niet mogelijk of wenselijk de grond direct naar deze definitieve plaats te brengen. De grond moet dan tijdelijk opgeslagen worden. Hiervoor zijn gronddepots nodig. Deze gronddepots zullen zoveel mogelijk binnen de grenzen van het tracébesluit liggen en kunnen ook als werkterrein worden gebruikt. De ligging van de gronddepots wordt uiteindelijk in de voorbereiding op de realisatie bepaald.

8.4 Nadeelcompensatie

Indien een belanghebbende ten gevolge van het tracébesluit schade lijdt of zal lijden, die redelijkerwijs niet of niet geheel te zijnen laste behoort te blijven en ten aanzien waarvan de vergoeding niet of niet voldoende anderszins is verzekerd, kent de minister van Infrastructuur en Waterstaat, op grond van artikel 22, eerste lid van de Tracéwet, op zijn verzoek een naar billijkheid te bepalen schadevergoeding toe. Ter invulling van het gestelde in artikel 22 eerste lid van de Tracéwet, is ter zake de 'Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019' van toepassing, met uitzondering van artikel 2 eerste lid van voornoemde regeling. Voor kabels en leidingen is de Nadeelcompensatieregeling verleggen kabels en leidingen in en buiten rijkswaterstaatswerken en spoorwerken 1999 dan wel hoofdstuk 5 van de Telecommunicatiewet, en de overeenkomst inzake verleggingen van kabels en leidingen buiten beheersgebied tussen de minister van Infrastructuur en Waterstaat en Energiened, VELIN en VEWIN, van toepassing.

Een verzoek om schadevergoeding wordt niet eerder in behandeling genomen dan nadat het tracébesluit is vastgesteld. De minister zal een beslissing op een verzoek om schadevergoeding niet eerder nemen dan nadat het tracébesluit onherroepelijk is geworden.

Ondanks getroffen voorzorgsmaatregelen kan tijdens de bouwwerkzaamheden schade ontstaan aan gebouwen en gewassen in de omgeving. Bijvoorbeeld scheuren in muren als gevolg van heiwerkzaamheden of verdroging van gewassen door grondwaterstandverlaging. Op het moment dat sprake is van schade veroorzaakt door de bouwwerkzaamheden, kan een verzoek tot schadevergoeding worden ingediend. Schadeverzoeken dienen bij Rijkswaterstaat te worden ingediend. Schade wordt vastgesteld op basis van vooraf opgestelde opnamerapporten. Dit rapport is voor inzage beschikbaar en wordt ook bij een notaris gedeponneerd.

8.5 Crisis – en herstelwet

Als gevolg van de Crisis- en herstelwet kunnen decentrale overheden geen beroep instellen tegen het tracébesluit en kunnen de beroepsgronden niet meer worden aangevuld na het verstrijken van de beroepstermijn. Anders wordt het beroep niet ontvankelijk verklaard. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen bovendien geen nieuwe beroepsgronden meer worden aangevoerd. Belanghebbenden dienen in het beroepschrift te vermelden dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

9 Verdere procedure

In dit hoofdstuk is beschreven hoe de verdere procedure eruit ziet.

Instellen beroep

Belanghebbenden die op het ontwerp-tracébesluit een zienswijze hebben ingediend, of belanghebbenden aan wie redelijkerwijs niet kan worden verweten dat zij daarop geen zienswijze naar voren hebben gebracht, hebben de mogelijkheid om binnen zes weken na de dag waarop het tracébesluit ter inzage is gelegd, beroep in te stellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze bestuursrechter beslist als enige en hoogste instantie over eventuele beroepen. Als gevolg van de Crisis- en herstelwet kunnen decentrale overheden geen beroep instellen tegen het tracébesluit en moeten belanghebbenden direct in hun beroepschrift aangeven welke bezwaren zij tegen het besluit hebben. Na afloop van de termijn van zes weken kunnen geen nieuwe bezwaren meer worden aangevoerd.

Data en beslismomenten

De verwachte data en beslismomenten voor de besluitvormingsprocedure van de A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2019 zijn in tabel 5 aangegeven.

Tabel 5 Verdere procedure

Datum	Beslismoment
Oktober 2019	Vaststelling tracébesluit door de minister van Infrastructuur en Waterstaat
November – december 2019	Bekendmaking en terinzagelegging tracébesluit gedurende zes weken (= beroepstermijn)
2016 – 2024	Uitvoering van de werkzaamheden aan de A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen ⁴
2024	Openstelling A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen

⁴ De data voor uitvoering van de werkzaamheden en openstelling betreffen het gehele project Zuidelijke Ringweg Groningen.

Bijlagen bij het tracébesluit

Akoestisch onderzoek Ontwerp Tracébesluit A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2, wijziging 2019 (Sweco, 9 januari 2019)

Rapportage milieugevolgen Tracébesluit N7/A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2; wijziging 2019 (Sweco, 10 januari 2019)

Deelrapport natuur Tracébesluit N7/A7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2; wijziging 2019 (Sweco, 8 januari 2019)

Nota van Antwoord A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, fase 2, Wijziging 2019 (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, oktober 2019)