

Aan : Stuurgroep VVA Zuidelijke Ring Groningen

Van : Ton Venhoeven, Niek Verdonk, Theo Hoek - Kwaliteitsteam ZRG
Lynke Koopal – Secretaris Kwaliteitsteam ZRG

Datum : 18-06-2009

Onderwerp Advies kwaliteitsteam Zuidelijke Ring Groningen

Kwaliteitsteam: rol en opdracht

De stuurgroep heeft op 19 maart aangegeven dat het verkennen van de ontwikkelingskansen en de ruimtelijke inpassing in de planvorming voor de Zuidelijke Ring Groningen een extra impuls verdienen. Daartoe heeft zij een kwaliteitsteam ingesteld. Dat heeft als doel om een goede ruimtelijke ontwerpcomponent in te brengen in de studie Zuidelijke Ring Groningen. Het team werkt volgens de principes van het MIRT aan de afstemming van infrastructuur en ruimte, en de uitgangspunten van Elverding die een brede verkenning van inpassingmogelijkheden vergen alvorens tot trechtering over te gaan. Daarnaast wordt gewerkt met het principe 'Ontwerpen voorop', uit de Architectuurnota. Samen met de projectorganisatie en een extern stedenbouwkundig adviesbureau (West 8) zijn tussen april en juni 'ruimtelijke verkenningen' uitgevoerd. Doel daarvan was tweeledig:

- Het in beeld brengen van kansen en bedreigingen van de aan de bevolking gepresenteerde varianten voor duurzame, integrale stedelijke ontwikkeling. De ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in de directe omgeving van de weg zijn daarbij belangrijke aandachtspunten;
- Optimalisatie van kansrijke varianten, zowel ruimtelijk als wat betreft de financiële haalbaarheid;

Quickscan kansen/bedreigingen varianten mei 2009

Alle aan de bevolking gepresenteerde varianten zijn bekeken op hun impact op het stedelijk ontwikkelperspectief voor de stad, op leefbaarheid/duurzaamheid, op ruimtelijke inpassingsmogelijkheden en op de ontwikkelkansen in de directe omgeving van de weg.

Met de bovengrondse varianten op bestaand tracé ('Alle richtingen', 'Parallel' en 'Weg op palen') blijft een verbrede weg als fysieke en visuele barrière dominant aanwezig in de stad, met negatieve gevolgen voor stedelijke netwerken en omgevingskwaliteit. Emissies kunnen binnen de wettelijke normen blijven, verhoogd door de stad zorgt echter niet voor een structurele verbetering van de milieukwaliteit in de omgeving van de ring. Het vormt daarmee niet werkelijk een uiting van 'Groningen duurzaamste stad'. Bij de variant op palen zal de gewenste hoogte in combinatie met het volume en de hoogte van de open afritten zoveel negatieve ruimtelijke impact hebben, dat een kwalitatief goede hechting van de stad aan de weg (en andersom) op de schaal van Groningen niet mogelijk lijkt. Met de knoop Julianaplein in vier lagen, tot twintig meter hoogte, wordt een object van een niet-stedelijke schaal middenin de stad geïntroduceerd. Een situatie die, met de beste bedoelingen, niet zal leiden tot een kwaliteitsimpuls voor de directe stedelijke omgeving.

De 'Tunnel' en 'Verdiepte ligging' door de stad bieden kansen voor een meer duurzame oplossing op lange termijn: meer mogelijkheden voor het bestrijden van emissies, voor het verminderen van de barrièrewerking en voor het verbeteren van de omgevingskwaliteit en –daarmee– het binnenstedelijke ontwikkelperspectief rondom de ring. Beiden gaan echter uit van een brede tunnelbak (2x6 banen) en lange hellingbanen, ondermeer omdat ook bij deze varianten van een Julianaplein met N7 op forse hoogte wordt

uitgegaan. De 'Tunnel' en de 'Verdiepte ligging' in de vorm als gepresenteerd aan de bevolking zorgen daardoor onvoldoende voor een goede ruimtelijke inpassing en ontwikkelpotenties rondom de ring worden onvoldoende benut.

De aan de bevolking gepresenteerde 'Zuidelijke oplossingen' bevatten ook ingrediënten die op lange termijn bij kunnen dragen aan een duurzame ontwikkeling van de stad. Dat geldt voor de 'Zuidtunnel', eventueel aangevuld met een tunnel tussen A28 en A7 onder Corpus den Hoorn. Met het verdwijnen van een deel van de auto's uit de stad, kan een impuls worden gegeven aan het ringtracé en haar omgeving en er ontstaan ontwikkelkansen langs nieuwe 'radialen' vanaf de nieuwe zuidelijke ring de stad in. Voorlopig blijft de stad in dit geval wel zitten met het huidige dijklichaam en de bestaande viaducten. Ook de verkeersintensiteit blijft met 70-80.000 voertuigen per etmaal aanzienlijk.

Terwijl het ruimtelijk perspectief van zowel een verdiepte oplossing op bestaand tracé, als een oplossing om de zuid veelbelovend is komen de geraamde kosten tot nu toe ver boven het taakstellend budget van 624 miljoen euro. In de kostenraming van de zes varianten komen slechts twee (Parallel en Weg op Palen) boven 'de streep'. Om tot een weloverwogen keuze te komen waarin naast verkeersaspecten, duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en ontwikkelkansen zwaar wegen, heeft de stuurgroep gevraagd de verdiepte varianten door en om de stad zowel ruimtelijk als wat betreft de financiële haalbaarheid verder te optimaliseren. Zowel de optimalisaties als de afweging worden hieronder beschreven. Het advies omvat verder aandachtspunten bij de verdere uitwerking en een visie op de kwaliteitsborging in het vervolgtraject.

Resultaat optimalisaties

De optimalisaties brengen in beeld brengen wat de ontwikkelkansen voor de stad Groningen zijn, ze laten zien wat binnen of in de buurt van het taakstellend budget mogelijk is en gaan allen uit van voldoende verkeersoplossend vermogen. Zie bijlage 1 en 2 voor de beelden.

Een 'verdiepte ligging met deksels' op het bestaand tracé omvat:

- tussen Julianaplein en Europaplein een verdiepte hoofdrijbaan (2x4) met een parallel op maaiveld ernaast. De parallel is op dit deel van het tracé fors minder druk dan ten westen van Julianaplein en ten oosten van Europaplein, waardoor deze als stadsstraat van 2x1 (vgl. Hereweg) kan worden uitgevoerd;
- Afhankelijk van de verdere uitwerking en de financiële afspraken tussen Rijk en Regio 1 tot 3 deksels ter plaatse van Sterrebos, Oosterpoort/De Linie en rijkskantoren/spoor. Belangrijke factor hierbij is de mogelijkheid van fasering van de deksels in relatie tot de ontwikkelpotentie;
- een compact, laag Julianaplein met 1 nieuwe fly-over boven de huidige N7
- hoofdrijbaan én parallel ten westen van het Julianaplein verhoogd, waardoor kansen ontstaan voor functies onder de weg en netwerken op maaiveld beter doorlopen;
- het handhaven van het huidige kunstwerk Europaplein en een directe aansluiting van de Bornholmstraat op de ring om de Europaweg te ontlasten en de ontwikkelpotenties te vergroten;

Verdiept is flexibel uitgewerkt: een basismodel kort (725 m) met 1 deksel, dat opgeplust kan worden tot een langer model (1100 m), met maximaal 3 'deksels'. De prijs varieert van 582 tot 715 miljoen euro (incl. BTW, bedrag vergelijkbaar met de prijs van de overige varianten).

Geoptimaliseerde varianten 'om de zuid' betreffen:

- Oostelijk 'om de zuid': vanaf de A28 aangesloten op de oude A7. Een boortunnel op dit tracé is in de optimaliseringssessies op 950 miljoen euro geraamd. Binnen het

taakstellend budget resteert alleen een verdiepte ligging 'om de zuid' voor 542 miljoen, zonder deksels. Dekfels kunnen worden toegevoegd;

- Compleet 'om de zuid': een verdiepte ligging oostelijk van de A28 gecombineerd met een boortunnel ten westen van de A28, aangesloten op de A7 vlakbij het Vrijheidsplein (771 miljoen).

Het ongelijkvloers maken van de aansluiting op de westelijke ringweg en een aanpassing van het Julianaplein zijn in de eerste meegenomen. Bij de tweede variant blijft het Julianaplein een gelijkvloerse kruising van stedelijke wegen en wordt via een verkeersplein op maaiveld aangesloten op de westelijke ring.

De kosten voor het downgraden van het bestaand ringtracé zijn nog niet geraamd en komen bovenop de genoemde bedragen. Deze kosten komen voor rekening van de toekomstig eigenaar van het ringtracé.

Afweging binnendoor en om de zuid

Met een oplossing op het bestaand tracé wordt aangesloten op jarenlang Gronings beleid voor de compacte stad, waarin de fiets en het openbaar vervoer een cruciale rol vervullen en waarin –succesvol- is ingezet op een gedifferentieerd en geconcentreerd stedelijk weefsel. De T-structuur blijft gehandhaafd en het compacte stad model met bereikbare locaties grenzend aan de binnenstad krijgt een nieuwe impuls. De autobereikbaarheid van de stad blijft kwetsbaar bij een oplossing op bestaand tracé en het bouwproces is moeilijk.

Het basismodel: kort verdiept en met één deksel biedt beperkte verbeteringen rondom de ring. Een lang verdiept tracé met meerdere deksels laat zien dat de omgevingskwaliteit en leefbaarheid rondom de ring fors kunnen verbeteren. De locaties voor kwaliteitsverbetering hebben een vrij directe relatie met de dynamo's Stationsgebied-zuid en Europapark/Kempkensberg: het 'groene hart' rondom het Sterrenbos kan als voortuin van deze ontwikkellocaties bijdragen aan het perspectief en de waarde. De binnendoor-variant vergt geen aantasting van het open landschap bij Haren en lokt geen ongewenste perifere ontwikkelingen uit. Bovendien sluit deze variant dicht aan op de voorkeur van de Groningse bevolking.

Met een nieuwe route 'om de zuid' wordt de auto-ontsluiting van de stad Groningen robuuster. Er wordt een dubbele slagader geïntroduceerd die de bestaande ring ontlast en de autobereikbaarheid van de stad duurzaam verbetert, beter dan bij oplossingen op het bestaand tracé. De bouw van een route om de zuid zal minder bereikbaarheidsproblemen opleveren dan bouwen op bestaand tracé. Met het verplaatsen van een deel van het autoverkeer naar buiten nemen in de stad de ontwikkelkansen langs nieuwe radialen de stad in toe. De ontwikkelkansen zijn het grootst bij een complete oplossing om de zuid, dus inclusief een boortunnel onder de Laan Corpus of de Laan van de Vrijheid.

'Om de zuid' gaan behelst de strategische keuze om (de zuidkant van) de stad op een andere manier te ontwikkelen. De variant om de zuid biedt lucht en ruimte aan nieuwe ontwikkelingen in de stad, langs radialen de stad in, maar legt ook druk op uitbreiding in zuidoostelijke richting. Het is de vraag of 'om de zuid' een versterking is van de jarenlange inzet op compacte stad, met multimodaal bereikbare intensiveringslocaties, in en rond de binnenstad. Dat reeds jaren ingezette beleid vraagt om verdere versterking van openbaar vervoer en fiets voor –vooral- de binnenstedelijke ontwikkellocaties.

De vraag kan worden gesteld of een nieuwe autoroute om de zuid in lijn is met die ingezette focus. Ruimtelijk en landschappelijk-ecologisch doet een verdiepte route om de zuid, met een nieuw knooppunt boven maaiveld afbreuk aan de kwaliteiten van het gebied tussen Groningen en Haren. In de stad zal op korte termijn weinig winstkunnen worden behaald rondom de ring, omdat de verkeersintensiteiten hoog blijven en de weg als barrière op een dijk blijft liggen. Binnen de huidige financiële kaders is het behalen van integrale kwaliteit moeilijk.

Advies en opgaven planuitwerking

Bij de uitwerking van de plannen voor de ring zou gestreefd moeten worden naar een integraal plan. Een plan dat verbetering oplevert voor niet alleen autobereikbaarheid, maar ook een verbetering biedt voor multimodaliteit, leefbaarheid, omgevingskwaliteit, ecologie en ruimtelijke kwaliteit. Het plan zou het ontwikkelperspectief en de structuur van de stad moeten versterken. Een verdiepte oplossing op bestaand tracé lijkt meer recht te doen aan die combinatie van doelstellingen. Kiezen voor het bestaand tracé lijkt daarmee op dit moment en binnen de huidige financiële kaders de beste oplossing. 'Om de zuid' is een interessante terugvaloptie.

Voor de start van de planstudie is een herdefinitie van de opgave en het vaststellen van een kwalitatief eisenpakket van belang. Die zouden richtinggevend moeten zijn voor de verdere uitwerking. Het kwaliteitsteam denkt in ieder geval aan onderstaande opgaven en kwalitatieve kaders:

Bouwfaserings: de oplossing moet bouwbaar zijn en tijdens de bouw niet voor bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen zorgen. Dit vereist investeringen in het stedelijk wegennet vooraf en een slimme bouwmethodiek.

Stedelijke bereikbaarheid: Een verdiepte oplossing op het bestaand tracé betekent gelijktijdig kiezen voor fiets- en OV bereikbaarheid. Het verbeteren van fietsrelaties en van het OV netwerk zullen randvoorwaarde moeten zijn bij de planuitwerking. Kiezen voor een oplossing op bestaand tracé betekent ook een kritische reflectie op het stedelijk wegennet. De verwachting bestaat dat dit plaatselijk zal moeten worden verbeterd om voldoende bereikbaarheid voor autoverkeer te garanderen.

Vestigingsbeleid: Uitwerking van de plannen voor de ring daagt de stad Groningen uit om kritisch te kijken naar haar vestigingsbeleid en de locaties voor intensivering in de stad, vooral haar dynamo's (o.a. station, europapark, UMCG) . Wellicht ligt een (nog sterkere) koppeling met openbaar vervoer en fietsbereikbaarheid voor de hand.

Ruimtelijke inpassing: Het verminderen van de de barrièrewerking en het verhogen van de omgevingskwaliteit rondom de ring vraagt op een aantal punten om keuzes en het definiëren van de ambitie. Bijvoorbeeld ten aanzien van de lengte, hoogte en breedte van de verdiepte tunnelbak. Ook de exacte uitwerking van de parallel verdient aandacht: verhoogd waar deze (te) druk is en op maaiveld waar hij goed oversteekbaar is? Ook een verdere optimalisering van het Julianaplein vergt de nodige aandacht. Het is belangrijk bij de keuzes op de verschillende onderdelen van het ringtracé de (minimale en maximale) ruimtelijke ambitie helder te krijgen.

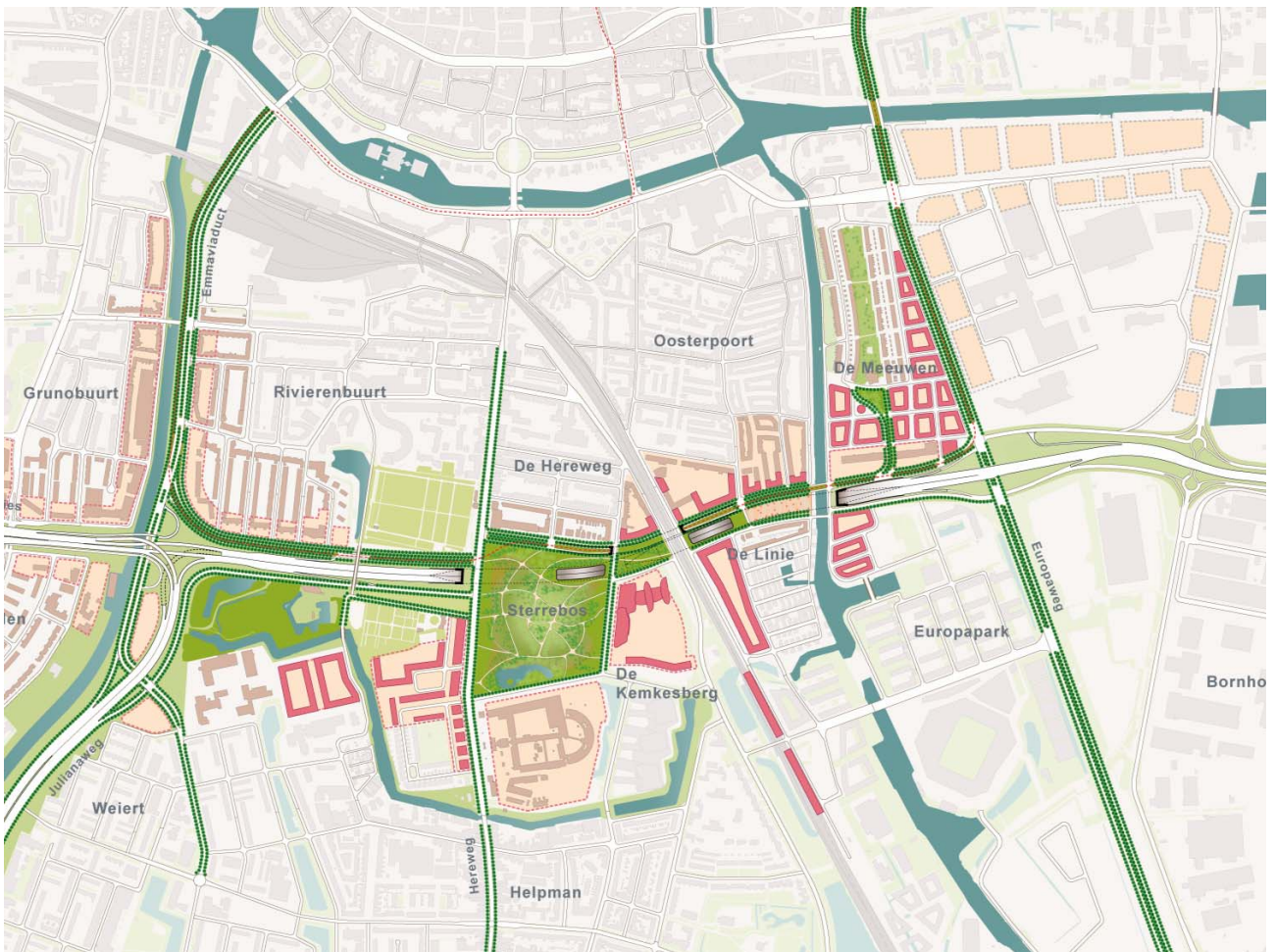
Vervolg

Het kwaliteitsteam blijft graag betrokken bij de planvorming voor de ring Groningen, ook in de planstudiefase. Dat kan op een wat minder intensieve wijze dan de afgelopen maanden, circa 4-6 keer per jaar.

Een blijvende betrokkenheid vanuit het CRA, het college van rijksadviseurs, is gewenst. Ton Venhoeven zal op de achtergrond betrokken kunnen zijn. Voor inzet van betrokkenheid vanuit het CRA in het kwaliteitsteam moet een aanvraag worden ingediend via VROM of V&W.

Het kwaliteitsteam acht de inzet van een stedenbouwkundig adviesbureau, ondersteunend aan de projectorganisatie zuidelijke ring groningen, ook in de planstudie belangrijk. Dat bureau kan zorgen voor verdere uitwerking van de voorgestelde optimalisaties, de integratie van wegontwerp en de inpassing in de omgeving. Het verdient aanbeveling bureau West 8 daarvoor in te schakelen.

Bijlage 1 Verdiept bestaand tracé, lange variant (1100 m) met 3 deksels, totaaloverzicht en ingezoomd



Bijlage 2 'Om de zuid+' : inclusief tunnel Laan vd Vrijheid

