



# Wat wordt de toekomst van de Zuidelijke Ringweg Groningen **i**



## INHOUD

Zo wordt de keuze bepaald	5
De zes varianten	7
Overzicht resultaten	16
Zo geeft u uw mening	18
Zo gaat het verder / Planning	19

## BESTE LEZER,

**Op de zuidelijke ringweg van Groningen wordt het steeds drukker en er staan regelmatig files. De komende jaren neemt het autoverkeer toe. Per dag rijden er nu bijna 90.000 auto's over deze weg; over twintig jaar zijn dat er 50.000 meer. Als we niets doen, staat tegen die tijd het verkeer muurvast. De gezamenlijke overheden zijn het erover eens dat er een oplossing moet komen. De ringweg is immers van groot belang voor de stad en de regio. Het verkeer moet goed kunnen doorrijden om de stad bereikbaar en leefbaar te houden.**

### Duurzame oplossing

De betrokken overheden – provincie, gemeente en Rijkswaterstaat Noord-Nederland – werken al enige tijd aan een duurzame oplossing. Daarmee bedoelen we een oplossing die het verkeersprobleem nu en in de toekomst oplost. En die ook gunstig is voor het wonen en leven in de stad. Het kabinet heeft hiervoor 624 miljoen euro beschikbaar gesteld. Dat is een aanzienlijk bedrag, waarmee we veel kunnen doen.

### Tempo

We willen vaart maken, zonder de zorgvuldigheid uit het oog te verliezen. Daarom kiezen we voor een andere aanpak dan gebruikelijk. In plaats van allerlei varianten eerst heel uitgebreid uit te werken, bepalen we nu in korte tijd onze voorkeur. We hoeven dan alleen die voorkeursvariant heel gedetailleerd uit te werken. Dat scheelt veel tijd. Een voorwaarde hierbij is wel dat de omgeving goed bij deze keuze wordt betrokken. En zover zijn we nu!

### Het woord is aan u

De afgelopen tijd hebben we zes oplossingsvarianten bekeken en onderzocht. Twee varianten worden op dit moment als realistisch beschouwd. Zij lossen de verkeersproblemen op en passen binnen het budget. Maar ook de andere varianten worden aan u voorgelegd. Op basis van onder andere de raadpleging zullen we eind juni een keuze maken. Daarom horen we nu graag úw mening. Wat vindt ú de beste oplossing en waarom? Of vindt u dat wij bepaalde aspecten over het hoofd hebben gezien? Laat het ons weten! In deze brochure leest u hoe u aan deze raadpleging kunt meedoen.



**Marc Jager,**

*gedeputeerde provincie Groningen:*

*'Iedere dag weer hebben bijna 90.000 personenauto's, bussen en vrachtauto's baat bij een goede doorstroming op de zuidelijke ringweg. Iedere kilometer file die ontstaat, kost het bedrijfsleven geld en is slecht voor het milieu en de leefbaarheid in de stad Groningen. De nieuwe zuidelijke ringweg moet een einde maken aan de files, ook in de toekomst. De komende maand geven we de 'dagelijkse bestuurders' van de zuidelijke ringweg graag het woord over de beste oplossing, én natuurlijk ook de bewoners van de wijken rondom de nieuwe ringweg!*



**Karin Dekker,**

*wethouder gemeente Groningen:*

*'De aanpak van de zuidelijke ringweg biedt een unieke kans voor de stad. Nu is de ringweg nog een barrière tussen woonwijken en het Sterrebos. Voor ons de uitdaging om de kwaliteit van de omgeving te verbeteren. Voor een nieuwe weg staan daarom leefbaarheid en duurzaamheid voorop. Het woord is daarom nu aan u. Wat vindt u van de verschillende alternatieven? Bent u het met onze keuzes eens of hebben we nog dingen over het hoofd gezien?*



**Peter Struik,**

*hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat Noord-Nederland:*

*'Er ligt een prachtkans voor de Groninger samenleving om zich uit te spreken over de gewenste kwaliteit van de weg in zijn omgeving'.*

We horen graag uw mening en we hopen u te zien op één van de bijeenkomsten!

Met vriendelijke groet,

**Marc Jager,**  
*gedeputeerde  
provincie Groningen*

**Karin Dekker,**  
*wethouder  
gemeente Groningen*

**Peter Struik,**  
*hoofdingenieur-directeur  
Rijkswaterstaat Noord-Nederland*



## ZO WORDT DE KEUZE BEPAALD

**De Stuurgroep Zuidelijke Ringweg bepaalt welke voorkeursvariant begin juli aan minister Eurlings wordt voorgelegd. In de Stuurgroep zijn Vertegenwoordigd: de provincie, de gemeente en Rijkswaterstaat. De Stuurgroep baseert haar keuze op drie zaken: de huidige inzichten, het advies van het Kwaliteitsteam en de mening van burgers.**

### Huidige inzichten

In de afgelopen periode zijn zes oplossingsvarianten bestudeerd. Dat zijn de vijf varianten die zijn gepresenteerd op de informatiebijeenkomst op 24 november 2008 in Martiniplaza, plus de mogelijkheid van een zuidelijke tunnel tussen de A28 en de A7.

### Deze zes varianten zijn beoordeeld op de volgende onderdelen:

- functionaliteit (bereikbaarheid, verkeersveiligheid en doorstroming);
- ruimtelijke aspecten (ruimtebeslag, effect op het stadsverkeer, landschap en natuur en ruimtelijke kansen);
- leefbaarheid (luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid);
- draagvlak;
- kosten en opbrengsten (financiële haalbaarheid, investeringskosten en kosten beheer en onderhoud).

### Advies Kwaliteitsteam

De varianten worden niet alleen vanuit het oogpunt van verkeer bekeken. De overheden vinden het namelijk belangrijk dat de verkeersoplossing past bij de stad Groningen en bij de stedenbouwkundige visie op de stad in de toekomst. De zuidelijke ringweg ligt immers midden in de stad. Het ontwerp moet daarom zo goed mogelijk passen in de omgeving. Ook wordt bekeken of de weg nieuwe (economische) ontwikkelingen kan bieden. De Stuurgroep heeft de ambitie om met het ontwerp voor de zuidelijke ringweg een duidelijke meerwaarde aan de stad en de omgeving te geven.

De Stuurgroep wordt hierbij ondersteund door het Kwaliteitsteam, met daarin de rijksadviseur voor infrastructuur, de bouwmeester van de provincie en de stadbouwmeester. Zij adviseren en toetsen de kwaliteit van de oplossingen, de producten en het proces. Verder werkt een stedenbouwkundig bureau, onder begeleiding van het kwaliteitsteam, aan een 'ambitieplan voor de ruimtelijke kansen'. Welke kansen biedt de aanpak zuidelijke ringweg voor de stedelijke omgeving?

### Mening van burgers, maatschappelijke organisaties en bedrijven

De Stuurgroep wil graag profiteren van uw kennis en ervaringen en die meewegen bij haar beslissing. Daarom zijn we gestart met een raadpleging van de omgeving. Deze duurt nog tot en met woensdag 20 mei. Graag horen wij uw mening.

## DIT ZIJN DE ZES VARIANTEN

Hierna staan alle zes varianten die in beeld zijn.

Elke variant wordt neutraal beschreven. We beginnen met de twee voorkeursalternatieven, daarna komen de overige vier varianten.

Overigens is het goed mogelijk dat in de keuze die de uiteindelijk Stuurgroep maakt, elementen van verschillende oplossingen terugkeren. Oftewel: dat het een combinatie van meerdere oplossingsvarianten wordt. Om deze brochure overzichtelijk te houden, worden de varianten los van elkaar gepresenteerd.

De ene variant trekt iets meer verkeer op de zuidelijke ringweg dan de andere. Hoe meer verkeer op de ringweg, hoe minder verkeer op de stadswegen. Alle varianten kunnen het verkeer over 20 jaar goed aan.

Nieuwe ontwikkelingen kunnen een positief effect hebben op de luchtkwaliteit, het geluid en de leefbaarheid. Te denken valt aan stiller asfalt en schonere auto's. Dit betekent voor alle varianten winst.

### › Voorkeursalternatief

## VARIANT 1

# De weg met een parallelstructuur

Bij de weg met een parallelstructuur liggen de hoofdrijbanen op een verhoging. Daarnaast, op dezelfde hoogte als de rest van het stadsverkeer, liggen de parallelrijbanen. Deze parallelbanen zijn bedoeld voor het verkeer naar en uit de stadswijken. Op de hoofdrijbaan rijdt het doorgaande verkeer en het verkeer voor de westelijke ringweg, de A28 en de Europaweg. Bij het Julianaplein, het Vrijheidsplein en het Europaplein worden fly-overs gebouwd, zodat de autostromen elkaar niet hoeven te kruisen. Op het Julianaplein komt de bovenste rijbaan op 20 meter hoogte te liggen. Onder de ringweg, op de hoogte van het stadsverkeer, komt een rotonde.

### FOTO-IMPRESSIE



Bereikbaarheid en doorstroming	Voldoende
Verkeersveiligheid	Voldoende
Intensiteit drukste deel (tussen Julianaplein en Europaplein) in 2020	Hoofdrijbaan: circa 115.000 auto's per dag Parallelbanen: circa 20.000 auto's per dag
Investeringskosten, inclusief Beheer & Onderhoud	596 miljoen
Financiering uit budget 624 miljoen	Gedekt
Mogelijke extra financiering uit subsidies en ruimtelijke ontwikkelingen	Ongeveer 50 miljoen
Luchtkwaliteit	Voldoet aan wettelijke eisen (fijnstof en stikstofdioxide)
Noodzakelijke geluidsmaatregelen	Geluidsschermen bij hoofdrijbaan (circa 4 meter hoog) en bij parallelbanen (circa 2 meter hoog)
Noodzakelijke sloop voor inpassing ontwerp	H.L. Wichersstraat noordzijde Deels park Papiermolen
Beleving	Ringweg wordt meer een barrière

## VARIANT 2

# De weg op palen

De weg op palen komt voor een groot deel overeen met de weg met een parallelstructuur (variant 1). Ook hier komen bij het Julianaplein, het Vrijheidsplein en het Europaplein fly-overs. Het verschil is dat tussen het Vrijheidsplein en het Europaplein de hoofdrijbaan op palen komt te staan. Onder de hoofdrijbaan rijdt het bestemmingsverkeer. Dit is vergelijkbaar met de situatie op de westelijke ringweg ter hoogte van de Suikerunie.

FOTO-IMPRESSIE DE WEG OP PALEN



Bereikbaarheid en doorstroming	Voldoende
Verkeersveiligheid	Voldoende
Intensiteit drukste deel (tussen Julianaplein en Europaplein) in 2020	Hoofdrijbaan: circa 115.000 auto's per dag Parallelbanen: circa 20.000 auto's per dag
Investeringskosten, inclusief Beheer & Onderhoud	646 miljoen
Financiering uit budget 624 miljoen	Tekort 22 miljoen
Mogelijke extra financiering uit subsidies en ruimtelijke ontwikkelingen	Ongeveer 50 miljoen
Luchtkwaliteit	Voldoet aan wettelijke eisen (fijnstof en stikstofdioxide)
Noodzakelijke geluidsmaatregelen	Geluidsschermen bij hoofdrijbaan (circa 4 meter hoog) en bij parallelbanen (circa 2 meter hoog)
Noodzakelijke sloop voor inpassing ontwerp	H.L. Wichersstraat noordzijde
Beleving	Ringweg wordt meer een barrière

FOTO-IMPRESSIE Vrijheidsplein



FOTO-IMPRESSIE Julianaplein



FOTO-IMPRESSIE Europaplein



## VARIANT 3

# De weg in alle richtingen

Bij de weg in alle richtingen liggen alle rijbanen naast elkaar op een verhoogd talud. Op het drukste gedeelte van de weg liggen twaalf rijstroken naast elkaar. Alle op- en afritten die er nu zijn, blijven bestaan. Deze weg heeft veel ruimte nodig. Het Julianaplein krijgt fly-overs. Ook het Vrijheidsplein wordt aangepakt. Het Europaplein blijft zoals het nu is.

### FOTO-IMPRESSIE



<b>Bereikbaarheid en doorstroming</b>	Voldoende
<b>Verkeersveiligheid</b>	Voldoende
<b>Intensiteit drukste deel (tussen Julianaplein en Europaplein) in 2020</b>	Hoofdrijbaan: circa 130.000 auto's per dag
<b>Investeringskosten, inclusief Beheer &amp; Onderhoud</b>	624 miljoen
<b>Financiering uit budget 624 miljoen</b>	Gedekt
<b>Mogelijke extra financiering uit subsidies en ruimtelijke ontwikkelingen</b>	Ongeveer 50 miljoen
<b>Luchtkwaliteit</b>	Voldoet aan wettelijke eisen (fijnstof en stikstofdioxide)
<b>Noodzakelijke geluidsmaatregelen</b>	Geluidsschermen bij hoofdrijbaan (circa 4 meter hoog)
<b>Noodzakelijke sloop voor inpassing ontwerp</b>	H.L. Wichersstraat noordzijde, Deels park Papiermolen
<b>Beleving</b>	Ringweg wordt meer een barrière

## VARIANT 4

# De tunnel

Bij de tunnel gaat het autoverkeer tussen het Julianaplein en het Europaplein onder de grond. In de tunnel liggen de hoofdrijbaan en parallelbanen. Voor deze variant is meer ruimte nodig, maar de ruimte erboven kan voor andere doelen gebruikt worden. De tunnel heeft minder mogelijkheden voor op- en afritten dan in de huidige situatie. Ook in deze variant krijgen het Julianaplein en het Vrijheidsplein fly-overs en wordt het Europaplein helemaal ongelijkvloers.

### FOTO-IMPRESSIE



<b>Bereikbaarheid en doorstroming</b>	Voldoende
<b>Verkeersveiligheid</b>	Voldoende
<b>Intensiteit drukste deel (tussen Julianaplein en Europaplein) in 2020</b>	Hoofdrijbaan: circa 115.000 auto's per dag Parallelbaan: circa 15.000 auto's per dag
<b>Investeringskosten, inclusief Beheer &amp; Onderhoud</b>	1.205 miljoen
<b>Financiering uit budget 624 miljoen</b>	Tekort 581 miljoen
<b>Mogelijke extra financiering uit subsidies en ruimtelijke ontwikkelingen</b>	Ongeveer 50 miljoen Mogelijk extra geld voor gebiedsontwikkeling
<b>Luchtkwaliteit</b>	Voldoet aan wettelijke eisen fijnstof en stikstofdioxide. Ter hoogte van de tunnel geen hinder van verontreinigde lucht (wel bij tunnelopeningen).
<b>Noodzakelijke geluidsmaatregelen</b>	Ter hoogte van tunnel: geen. Overige deel van traject: geluidsschermen bij hoofdrijbaan (circa 4 meter hoog) en bij parallelbaan (circa 2 meter hoog)
<b>Noodzakelijke sloop voor inpassing ontwerp</b>	H.L. Wichersstraat noordzijde, H.L. Wichersstraat zuidzijde Deels park Papiermolen
<b>Beleving</b>	Bij de tunnel verdwijnt de Ringweg als barrière; voor het overige deel van het traject wordt de Ringweg meer een barrière

## VARIANT 5

# De weg met een verdiepte ligging

Bij de weg met een verdiepte ligging worden de rijbanen tussen het Julianaplein en het Europaplein lager aangelegd. Alleen bij enkele kruisingen liggen de parallelrijbanen net zo hoog als het stadsverkeer. Deze variant lijkt op de tunnelvariant, maar hier is de weg niet overdekt en er zijn meer aansluitmogelijkheden voor het verkeer dan in de tunnelvariant. Het Julianaplein en het Vrijheidsplein krijgen fly-overs. Het Europaplein wordt helemaal ongelijkvloers.

### FOTO-IMPRESSIE



Bereikbaarheid en doorstroming	Voldoende
Verkeersveiligheid	Voldoende
Intensiteit drukste deel (tussen Julianaplein en Europaplein) in 2020	Hoofdrijbaan: circa 115.000 auto's per dag Parallelbaan: circa 15.000 auto's per dag
Investeringskosten, inclusief Beheer & Onderhoud	940 miljoen
Financiering uit budget 624 miljoen	Tekort 316 miljoen
Mogelijke extra financiering uit subsidies en ruimtelijke ontwikkelingen	Ongeveer 50 miljoen Mogelijk extra geld voor gebiedsontwikkeling
Luchtkwaliteit	Voldoet aan wettelijke eisen fijnstof en stikstofdioxide
Noodzakelijke geluidsmaatregelen	Verdiept gedeelte: geluidsschermen schuin geplaatst boven de weg Overige deel van traject: geluidsschermen bij hoofdrijbaan (circa 4 meter hoog) en bij parallelbaan (circa 2 meter hoog).
Noodzakelijke sloop voor inpassing ontwerp	H.L. Wichersstraat noordzijde Deels park Papiermolen
Beleving	Ringweg wordt meer een barrière

## De zuidelijke variant

De vorige vijf varianten gaan uit van een oplossing op het bestaande tracé. Daarnaast is gekeken naar varianten aan de zuidzijde van de stad Groningen. Een oplossing met een zuidtunnel is door-gerekend en beoordeeld, twee andere oplossingen die vergelijkbaar zijn met het plan uit de jaren '90 voor een zuidtangent, niet.



## VARIANT 6A De zuidtunnel

De zuidtunnel loopt ten zuiden van de zuidelijke stadsrand, onder het Sportpark Esserberg en het buurtschap Essen door. Het doorgaande verkeer op de A7 gaat in deze variant bij het Julianaplein via een fly-over rechtsaf richting de A28. Ten zuiden van de Vestdijklaan komt een nieuw verkeersknooppunt, waar het doorgaande verkeer in oostelijke en noordelijke richting gaat. Tussen de A28 en de Rijksstraatweg in Haren komt een verdiepte tunnelingang. Bij de Rijksstraatweg gaat de geboorde tunnel onder het buurtschap Essen en het spoor door. Ter hoogte van het bedrijventerrein komt de tunneluitgang en loopt de weg verder via een brug over het Oude Winschoterdiep. Daar sluit de weg aan op de (oude) A7, waarmee een verbinding ontstaat via de Europaweg richting binnenstad en richting Hoogezand en het Euvelgunnetracé. In deze variant blijven ook aanpassingen aan de zuidelijke ringweg nodig.

### IMPRESSIE



Bereikbaarheid en doorstroming	Voldoende, mits extra maatregelen op bestaand tracé
Verkeersveiligheid	Voldoende
Intensiteit drukste deel (tussen Julianaplein en Europaplein) in 2020	Zuidtunnel: circa 60.000 auto's per dag Bestaand tracé: circa 90.000 auto's per dag
Investeringskosten, inclusief Beheer & Onderhoud	Nog niet bekend, wel ten tijde van de raadplegingmarkt
Financiering uit budget 624 miljoen	Nog niet bekend, wel ten tijde van de raadplegingmarkt
Mogelijke extra financiering uit subsidies en ruimtelijke ontwikkelingen	Niet nader onderzocht
Luchtkwaliteit	Voldoet aan wettelijke eisen fijnstof en stikstofdioxide
Noodzakelijke geluidsmaatregelen	Ter hoogte zuidtunnel: geen Bij bestaand tracé: huidige maatregelen voldoen
Noodzakelijke sloop voor inpassing ontwerp	Deel bedrijventerrein Winschoterdiep Gebouw roeivereniging Gyas bij Julianaplein
Beleving	Tunnel geen barrière: Bij nieuw knooppunt A28-zuidtunnel wordt de weg een barrière

## VARIANT 6B Zuidtangent

De zuidtangent leidt het doorgaande verkeer van de A7 vanuit Drachten naar Hoogezand. De weg begint bij de A7 ter hoogte van het Stadspark, loopt met een tunnel onder de Laan Corpus den Hoorn door en komt boven bij de Van Ketwich Verschuurlaan. Hier sluit de tunnel aan op de A28 richting het zuiden. Ter hoogte van de Vestdijklaan bij de Wijert-Zuid splitst de A28 zich in een weg richting Assen (A28) en richting Hoogezand (A7). Richting Hoogezand wordt de weg verdiept gelegd onder de Verlengde Hereweg en Sportpark Esserberg door. Daarna gaat de weg over de spoorlijn en het Winschoterdiep, met uiteindelijk een nieuwe aansluiting op de A7 en het Euvelgunnetracé.

## VARIANT 6C Verlengde zuidtangent

Bij de verlengde zuidtangent wordt bij de A7 ter hoogte van bedrijventerrein Kranenburg een verbinding naar het zuiden aangebracht. Deze loopt met een boortunnel onder de Piccardthofplas door, langs de Paterswoldseweg, onder het Hoornse Meer door en het Noord-Willemskanaal. Ter hoogte van De Wijert-Zuid wordt de weg verdiept aangelegd en wordt een aansluiting met de A28 gerealiseerd. Vervolgens duikt de weg weer ondergronds tot het spoor bij het buurtschap Essen. Tussen de sporen wordt de weg weer verdiept aangelegd voor een aansluiting op de Europaweg en richting Haren, en daarna loopt er een tunnel tot de Winschoterweg bij Roodehaan. Hier wordt een verbinding gemaakt met het Euvelgunnetracé.

### IMPRESSIE





# OVERZICHT RESULTATEN

	Parallelstructuur	Weg op palen	Alle richtingen	Tunnel	Verdiepte ligging	Zuidelijke oplossing: Zuidtunnel	Referentie 2020
<b>FUNCTIONALITEIT</b>							
<b>Bereikbaarheid en doorstroming</b>	• Voldoende	• Voldoende	• Voldoende	• Voldoende	• Voldoende	• Voldoende, mits extra maatregelen op bestaand tracé	• Matig/slecht
<b>Verkeersveiligheid</b>	• Voldoende	• Voldoende	• Voldoende	• Voldoende	• Voldoende	• Voldoende	• Redelijk/matig
<b>Intensiteit drukste deel 2020</b> (Tussen Julianaplein en Europaplein)	• Hoofdrijbaan ca. 115.000 auto's per dag • Parallelbaan ca. 20.000 auto's per dag	• Hoofdrijbaan ca. 115.000 auto's per dag • Parallelbaan ca. 20.000 auto's per dag	• Hoofdrijbaan ca. 110.000 auto's per dag • Parallelbaan ca. 20.000 auto's per dag	• Hoofdrijbaan ca. 130.000 auto's per dag	• Hoofdrijbaan ca. 115.000 auto's per dag • Parallelbaan ca. 15.000 auto's per dag	• Zuidtunnel ca. 60.000 auto's per dag • Bestaand tracé ca. 90.000 auto's per dag	• ca. 120.000 auto's per dag
<b>RUIMTEBESLAG</b>							
<b>Noodzakelijke sloop voor inpassing ontwerp</b>	• H.L. Wichersstraat noordzijde • Deels park Papiermolen	• H.L. Wichersstraat noordzijde	• H.L. Wichersstraat noordzijde • Deels park Papiermolen	• H.L. Wichersstraat noordzijde • H.L. Wichersstraat zuidzijde • Deels park Papiermolen	• H.L. Wichersstraat noordzijde • Deels park Papiermolen	• Deel bedrijventerrein Winschoterdiep • Gebouw roeivereniging Gyas bij Julianaplein	
<b>Beleving</b>	• Ringweg wordt meer een barrière	• Ringweg wordt meer een barrière	• Ringweg wordt meer een barrière	• Bij de tunnel verdwijnt de Ringweg als barrière; voor het overige deel van het traject wordt de Ringweg meer een barrière	• Ringweg wordt meer een barrière	• Tunnel geen barrière: bij nieuwe knooppunt A28-zuidtunnel wordt de weg een barrière	
<b>LEEFBAARHEID</b>							
<b>Luchtkwaliteit</b>	• Voldoet aan wettelijke eisen (fijnstof en stikstofdioxide)	• Voldoet aan wettelijke eisen (fijnstof en stikstofdioxide)	• Voldoet aan wettelijke eisen (fijnstof en stikstofdioxide)	• Voldoet aan wettelijke eisen (fijnstof en stikstofdioxide) • Ter hoogte van de tunnel geen hinder van verontreinigde lucht (wel bij tunnelopeningen)	• Voldoet aan wettelijke eisen (fijnstof en stikstofdioxide)	• Voldoet aan wettelijke eisen (fijnstof en stikstofdioxide)	• Voldoet aan wettelijke eisen (fijnstof en stikstofdioxide)
<b>Noodzakelijke geluidsmaatregelen</b>	• Geluidsschermen bij hoofdrijbaan (circa 4 meter hoog) en bij parallelbanen (circa 2 meter hoog)	• Geluidsschermen bij hoofdrijbaan (circa 4 meter hoog) en bij parallelbanen (circa 2 meter hoog)	• Geluidsschermen bij hoofdrijbaan (circa 4 meter hoog)	• Ter hoogte van tunnel geen • Overige deel van traject: geluidsschermen bij hoofdrijbaan (circa 4 meter hoog) en bij parallelbaan (circa 2 meter hoog)	• Verdiept gedeelte: geluidsschermen schuin geplaatst boven de weg • Overige deel van traject: geluidsschermen bij hoofdrijbaan (circa 4 meter hoog) en bij parallelbaan (circa 2 meter hoog)	• Ter hoogte zuidtunnel: geen • Bij bestaand tracé: huidige maatregelen voldoen	
<b>KOSTEN EN OPBRENGSTEN (PRIJSPEIL 2007)</b>							
<b>Investeringskosten, inclusief Beheer &amp; Onderhoud</b>	• 596 miljoen	• 646 miljoen	• 624 miljoen	• 1.2 miljard	• 940 miljoen	• Nog niet bekend	• Beheer en onderhoud
<b>FINANCIËLE HAALBAARHEID</b>							
<b>Financiering</b>	• Gedekt	• Tekort 22 miljoen	• Gedekt	• Tekort 581 miljoen	• Tekort 316 miljoen	• Nog niet bekend	
<b>Mogelijke extra financiering uit subsidies en ruimtelijke ontwikkelingen</b>	• Ongeveer 50 miljoen	• Ongeveer 50 miljoen	• Ongeveer 50 miljoen	• Ongeveer 50 miljoen • Mogelijk extra opbrengst door gebiedsontwikkeling	• Ongeveer 50 miljoen	• Niet nader onderzocht	

## ZO GEEFT U UW MENING

**Wat is uw mening over de zes varianten? Welke opmerkingen hebt u bij de verschillende varianten? Spreken bepaalde onderdelen van varianten u aan? Of juist niet? Laat het ons weten! U kunt uw mening doorgeven tot en met 20 mei 2009. Er zijn drie manieren.**

### ▶ OP DE RAADPLEGINGMARKT IN DE MEDIACENTRALE

Van 11 tot en met 20 mei 2009 is er een 'raadplegingmarkt' in de Mediacentrale (Helperpark 270, Groningen). Hier worden alle varianten getoond en uitgelegd met behulp van kaarten en illustraties. Ook kunt u via zogenaamde 360-gradenfoto's de varianten zelf 'bekijken'. Er zijn mensen aanwezig om vragen te beantwoorden.

### ▶ VIA DE WEBSITE [WWW.RINGGRONINGEN.NL](http://WWW.RINGGRONINGEN.NL)

Uw mening geven kan ook via de website [www.ringgroningen.nl](http://www.ringgroningen.nl). Ook hier worden de varianten op verschillende manieren verbeeld.

### ▶ PER BRIEF

Uiteraard kunt u ook een brief sturen met uw mening. Stuur uw brief naar Stuurgroep Zuidelijke Ringweg Groningen, postbus 7081, 9701 JB Groningen.

## ZO GAAT HET VERDER

11-20 MEI

▶ Raadplegingmarkt in de Mediacentrale

12 EN 19 MEI

▶ Ontmoetingsavonden met bestuurders van gemeente en provincie en Rijkswaterstaat in Mediacentrale

20 MEI

▶ Laatste dag dat u uw mening kunt geven via de website, schriftelijk of tijdens de Raadplegingmarkt

BEGIN JULI

▶ Stuurgroep presenteert voorkeursvariant aan minister Verkeer & Waterstaat

▶ NAJAAR 2009

Start planstudie met inspraak

## PLANNING

2012

▶ Tracébesluit

2015

▶ Start werkzaamheden zuidelijke ringweg

2019

▶ Werkzaamheden zuidelijke ringweg gereed



Rijkswaterstaat



## COLOFON

Deze brochure is een uitgave van de  
Projectorganisatie Zuidelijke Ring Groningen.

**Rijkswaterstaat Noord-Nederland**

**Gemeente Groningen**

**Provincie Groningen**

**Tekst: Projectorganisatie Zuidelijke Ring Groningen, Brouwer Communiqueert**

**Vormgeving: De Jongens Ronner, Groningen/Rotterdam**

**Foto's: Omke Oudeman**

**Impressies: Via Drupsteen Sneek**

## REDACTIEADRES:

**Projectorganisatie Zuidelijke Ringweg Groningen**

Postbus 7081, 9701 JB Groningen

**[www.ringgroningen.nl](http://www.ringgroningen.nl), [info@ringgroningen.nl](mailto:info@ringgroningen.nl)**

**Mei 2009**

*Aan de tekst van deze brochure kunnen  
geen rechten worden ontleend.*