



Aanpak Ring Zuid: voorlopig ontwerp is klaar

Tussen 2015 en 2020 gaat de zuidelijke ringweg op de schop. De uitgangspunten daarvoor zijn in 2009 vastgelegd in een bestuursakkoord tussen rijk, provincie en gemeente. Nu zijn die verder uitgewerkt in een zogenaamd voorlopig ontwerp. Het doel van de ombouw van de Ring Zuid is het verbeteren van de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van de belangrijkste bestemmingen in de stad Groningen. Betere verkeersveiligheid en betere inpassing in de stad zijn twee andere projectdoelen. En dat alles op zo'n manier dat de ringweg daarna een hele tijd vooruit kan. Hiervoor is in 2010 de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid opgericht. In deze krant vindt u de voorstellen die de projectorganisatie heeft gemaakt voor de hele zuidelijke ringweg, van west naar oost. Veel is al uitgewerkt, maar niets staat nog vast. En op sommige punten is verdere studie en uitwerking vereist. Die moet in de zomer van 2012 zijn afgerond. Dan neemt de minister een besluit over het ontwerp en volgt een inspraakperiode.



▲ Huidige situatie Ring Zuid, ter hoogte van de Oosterpoort en De Linie.



▲ Impressie van de Ring Zuid in 2020. Op de voorgrond het Oude Winschoterdiep en de wijken Oosterpoort (rechts) en De Linie.

Corpus den Hoorn en Vrijheidsplein

Het Vrijheidsplein wordt volledig ongelijkvloers. Er komen nieuwe op- en afritten tussen het Vrijheidsplein en Corpus den Hoorn. En een onderdoorgang bij de Leonard Springerlaan.

» lees verder op pagina 3

Knooppunt Julianaplein wordt ongelijkvloers

Bij het knooppunt Julianaplein verdwijnen de verkeerslichten. Dat is mogelijk door de ringweg hier vijf meter te verhogen en het verkeer uit andere richtingen daar onderdoor te voeren.

» lees verder op pagina 4 en 5

Groot deel Ring Zuid gaat onder de grond

Tussen de Hereweg en het viaduct over de Europaweg gaat de Ring Zuid onder de grond, over een afstand van 1100 meter. De weg krijgt drie lange overkappingen, ofwel deksels.

» lees verder op pagina 8 en 9

Verder in deze krant

● Bestuurders over het project	2
● Overzicht van het plangebied	6
● Onderzoek naar milieueffecten	10
● Bereikbaarheid tijdens de ombouw	11
● Van verkenning tot tracébesluit	12

Maar er zijn nog wel een paar knelpunten op te lossen

Rijk, provincie en stad blij met plan



▲ Peter Struik van Rijkswaterstaat



▲ Gedeputeerde Mark Boumans



▲ Wethouder Karin Dekker

Gedeputeerde Mark Boumans, wethouder Karin Dekker en hoofd-ingenieur-directeur Rijkswaterstaat Peter Struik zijn blij met het nieuwe ontwerp voor de zuidelijke ringweg. Alle drie maken ze deel uit van de stuurgroep, waarin rijk, provincie en gemeente samenwerken aan de plannen voor de zuidelijke ringweg Groningen.

Bestuurlijk gezien is de zuidelijke ringweg Groningen een bijzonder project. Als onderdeel van de N7/A7 is de zuidelijke ringweg een rijksweg. De drie andere delen van de ringweg zijn provinciale wegen. En al die ringwegen lopen om en door de stad. Deze omstandigheden verklaren waarom rijk, provincie en gemeente samen optrekken en voor de plannenmakerij een apart projectbureau in het leven hebben geroepen. Samen optrekken is het uitgangspunt. Maar dat betekent niet dat de drie partijen ook altijd precies dezelfde opvattingen hebben: op sommige punten verschillen ze in benadering.

Zonder stoplichten

‘Ja, dat klopt,’ zegt Peter Struik, in de stuurgroep namens Rijkswaterstaat Noord-Nederland de vertegenwoordiger van de minister van Infrastructuur en Milieu. ‘We leggen verschillende accenten, maar juist daardoor is het ontwerp zo goed geworden.’

Peter Struik: ‘Uiteraard is de doorstroming voor ons erg belangrijk. Maar de tijd dat we bij het rijk alleen daar op letten, ligt al ver achter ons. We willen samenwerken en rekening houden met verschillende belangen. Het rijk gaat ook over de kwaliteit van Nederland. Mobiliteit en ruimtelijke kwaliteit moeten hand in hand gaan. En dat is hier gebeurd. Ik ben zeer te spreken over de manier waarop het verdiepte gedeelte van de weg is vormgegeven. Er hoeft maar weinig verkeer over de parallelwegen. De weg is zo ontworpen dat veel stadsverkeer over de hoofdweg gaat. Dat geeft ruimte in het gebied er omheen en beperkt de verkeershindert.’

Peter Struik is blij met de aanpak van het Julianaplein. ‘Ook de manier waarop de ontwerpers de puzzel van het Juliana-plein hebben opgelost verdient een compliment: zonder stoplichten. Een mooie en duurzame oplossing.’

Dagelijks 220.000 reizigers

Ook gedeputeerde Mark Boumans is tevreden. ‘Het ontwerp komt tegemoet aan onze uitgangspunten: goede doorstroming en goede bereikbaarheid van de stad. Het ontwerpteam heeft goed werk verricht, ook door belanghebbenden steeds welwillend tegemoet te treden en steeds weer opnieuw aan het tekenen en rekenen te gaan. De extra kosten van de deksels kunnen deels worden betaald dankzij slimme oplossingen die op andere onderdelen zijn gerealiseerd. Ook de aansluiting op de westelijke ringweg is heel goed opgelost.’ Boumans benadrukt het regionale karakter van het project: ‘Stad en provincie zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Momenteel reizen er dagelijks 160.000 mensen vanuit de provincie naar de stad; in 2030 zijn dat er 220.000. Om dat mogelijk te maken werken we op allerlei fronten aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de stad. De ringwegen zijn hierbij ontzettend belangrijk: 80% van het verkeer op de ringweg is onderweg naar of van een bestemming in de stad. Maar we kiezen ook voor het spoor. In de achterliggende jaren hebben we al heel veel geïnvesteerd in verbetering van het regionale spoornetwerk, waarin straks ook de regiotram een belangrijke rol moet gaan spelen.’

Leefkwaliteit versterken

Wethouder Karin Dekker wil niets af doen aan de waardering van haar stuurgroepcollega's. ‘Het ontwerp voegt kwaliteit toe aan de stad. Vooral doordat de massieve barrière langs het Sterrebos verdwijnt. Daarover ben ik tevreden. Maar er zijn ook nog wel wat knelpunten op te lossen. Het is niet voor iedereen een feestje. Voor de bewoners van sommige straten in de Rivierenbuurt gaat er veel veranderen. Het mer-onderzoek gaat al die veranderingen gedetailleerd in beeld brengen. Dat wachten we eerst af. Daarna moeten we met de bewoners en de huiseigenaren bekijken hoe we in dat gebied de leefkwaliteit kunnen versterken. Daarbij zullen we dan ook de plannen voor het stationsgebied meenemen, waarbij we het Emmaviaduct willen verlagen naar een ‘Emmaboulevard’ langs het Noord-Willemskanaal. Een andere opgave is de spoorwegkruising van de Oosterpoortwijk naar de Helperzoom. Vanwege toenemend treinverkeer moet die kruising straks ongelijkvloers. Dat willen we mooi oplossen.’ Tot besluit: ‘Waar ik ook blij mee ben is dat het mer-onderzoek wordt uitgebreid tot bij Hoogkerk. Dat is belangrijk voor de wijken de Buitenhof en de Piccardthof.’

‘Zorgen voor een goed plan met draagvlak’

Het projectbureau Aanpak Ring Zuid is gevestigd in De Frontier, het nieuwe gebouw pal naast station Europapark. Vanuit het raam hebben de medewerkers zicht op de zuidelijke ringweg. Project-directeur Jos Hillen vertelt wat hij en zijn medewerkers zoal doen: ‘Zorgen voor een goed plan met draagvlak.’

Jos Hillen: ‘Zorgen voor een goed plan met draagvlak. Dat is kort gezegd onze opdracht. Dat klinkt eenvoudiger dan het is. Want wat is ‘een goed plan’, en wanneer is er ‘voldoende draagvlak’? Wij werken voor drie opdrachtgevers: het rijk, de provincie en de gemeente. Die leggen verschillende accenten. Onze

opgave is om die verschillende belangen te verenigen in één ontwerp. Dat lukt nooit als je niet ook de omgeving er intensief bij betreft. Om twee redenen: om draagvlak te verwerven en omdat burgers en bedrijven uit de omgeving gewoon heel veel ervaring en praktijkkennis hebben over de problemen die wij hier moeten oplossen. Daar willen we graag optimaal gebruik van maken.’

Intensief contact met omgeving

‘Het contact met de omgeving onderhouden we op vier niveaus. Eén: we organiseren algemene bijeenkomsten, waar iedereen welkom is. Twee: we overleggen periodiek met de vier platforms

van bewoners, bewonersorganisaties, weggebruikers en bedrijven. Drie: we onderhouden intensief contact met zo’n vijftien grote werkgevers en organisaties. En vier: iedereen die ons belt, schrijft of mailt krijgt persoonlijk antwoord. We willen absoluut niet dat er misverstanden ontstaan over waar wij mee bezig zijn.’

Binnen het budget

Jos Hillen: ‘Het plan dat we nu presenteren is in vergelijking met het plan van twee jaar geleden op veel punten beter. Ook financieel. Het lijkt allemaal te kunnen binnen de gestelde financiële grenzen. Maar we hebben ook nog een paar grote aandachtspunten, zoals de

ingrijpende inpassing van de infrastructuur bij de Maaslaan. Daar gaan we de komende maanden mee aan de slag, in overleg met de omgeving.’



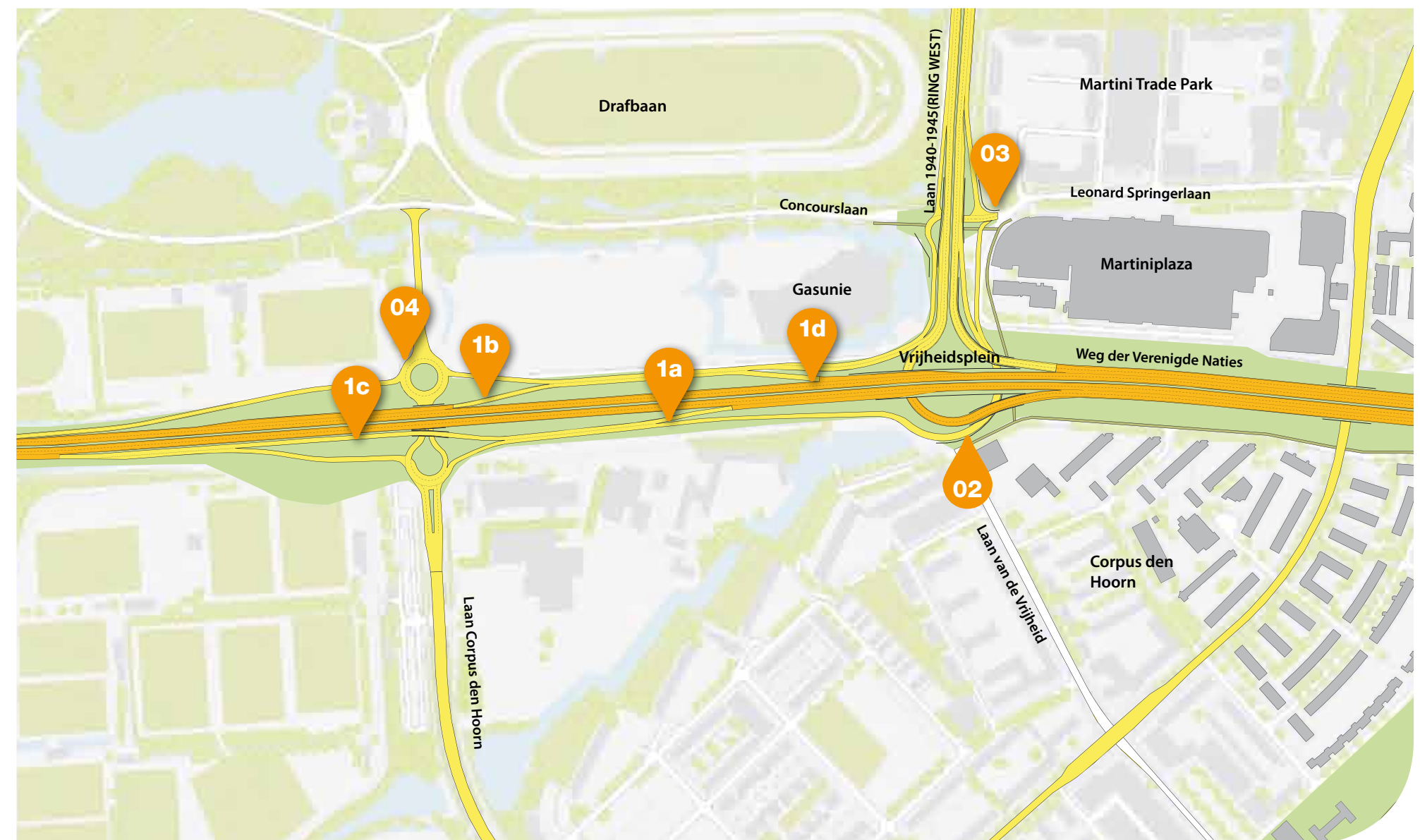
▲ Projectdirecteur Jos Hillen, op het dak van het projectkantoor aan de zuidelijke ringweg.



▲ De A7 bij Corpus den Hoorn. Links de nieuwe situatie en rechts de huidige situatie. Hier gaat de rijsnelheid omlaag doordat er tussen de rotonde en het Vrijheidsplein nieuwe op- en afritten komen. Op de voorgrond de dubbele rotonde.



Wie in 2020 vanaf Drachten naar de westelijke ringweg wil, hoeft niet over de dubbele rotonde tussen de Laan Corpus den Hoorn en het Stadspark, maar kan gebruik maken van een nieuwe afrit tussen Corpus den Hoorn en het Vrijheidsplein. Dat is een forse ontlasting van deze drukke rotonde, die nodig is voor de bereikbaarheid van belangrijke bestemmingen als het Martinizekenhuis en de Gasunie. Het effect: veel betere doorstroming en minder files.



Corpus den Hoorn en Vrijheidsplein

Het Vrijheidsplein wordt volledig ongelijkvloers. De A7 krijgt aan de noordkant en zuidkant nieuwe opritten (1a en 1b) en afritten (1c en 1d). Verkeer uit Drachten naar de westelijke ringweg en Martiniplaza rijdt onder de A7 door (02).

Er verandert meer bij het Vrijheidsplein. Ter hoogte van de Leonard Springerlaan en de Concourslaan wordt de westelijke ringweg iets verhoogd. Daardoor kan er een onderdoorgang (03) vanuit de Leonard Springerlaan worden aangelegd, met een aansluiting op de A7

richting Drachten (1b). Dat is belangrijk voor Martiniplaza en haar bezoekers, en de overige bedrijven op het Martini Trade Park. Het verkeer kan hier vlotter doorrijden, in beide richtingen. De nieuwe op- en afritten zijn ook goed voor de bereikbaarheid van het Martini-

ziekenhuis en de Gasunie. Want er gaan straks veel minder auto's over de dubbele rotonde (04) bij het Stadspark en Corpus den Hoorn, nu een plek waar het verkeer in de spits vaak stilstaat.

Knooppunt Julianaplein ongelijkvloers



▲ Huidige situatie Julianaplein, in zuidelijke richting.



▲ Impressie van het Julianaplein in 2020, in zuidelijke richting.

Het Julianaplein is het grootste verkeersknooppunt van het noorden. Het klinkt geregeld in de fileberichten op de radio. Dat komt doordat het plein de grote verkeersstromen op de A7 en de A28 niet kan verwerken in de spits. Op de pagina hiernaast een kaart van de nieuwe situatie. De cijfers in de kaart corresponderen met die in de tekst hierna. De grootste stromen zijn die van de oost-

kant van de A7 naar het zuiden (01) en vice versa (02). En die van oost naar west (03) en vice versa (04). Ook de stroom auto's vanuit Assen naar Drachten (05) en vice versa (06) is groot. Deze zes hoofdstromen staan in de toekomst niet meer stil voor een verkeerslicht, want deze verbindingen worden ongelijkvloers.

Voorwaarde voor deze maatregelen is het verhogen van de hoofdrijbaan van de ringweg (03 en 04). Die gaat op het Julianaplein ongeveer vijf meter omhoog, ten opzichte van de huidige situatie. Alle afslagen liggen lager, of gaan onder de ringweg door. Doordat de A7 hoger komt te liggen kan ook de doorvaarthoogte van de brug over het Noord-Willemskanaal (07) worden

verhoogd tot minimaal 5.40 meter. Daardoor is een beweegbare brug niet meer nodig en hoeft het autoverkeer nooit meer te wachten op passerende schepen.

Bij het nieuwe Julianaplein hoort ook een directe verbinding met het stationsgebied en de binnenstad. Verkeer uit de richting Drachten komt daar door de



▲ Impressie van de Maaslaan in 2020, met de blik in de richting van de Hereweg. Rechts de huidige situatie.



binnenbocht te nemen bij de afslag naar het zuiden (08). Beneden, bij de Braillevweg, komt een aansluiting in de richting van het Emmaviaduct.

De Maaslaan (09), momenteel een weg met uitsluitend buurtverkeer, verandert ingrijpend van karakter. De Maaslaan wordt de verbinding tussen het Julianaplein en de Hereweg. Het aantal auto's

hier neemt toe tot ongeveer 9.000 per etmaal. Op de afbeelding een impressie van hoe het er uit kan gaan zien. Met de nadruk op kan: het ontwerp van de vernieuwde Maaslaan moet nog worden uitgewerkt. Met het oog op de veiligheid komen er vrij liggende paden voor fietsers en voetgangers. Ter hoogte van de Papiermolen komt een nieuwe fietstunnel of -brug (10).



Colofon

Samenstelling: Projectbureau Aanpak Ring Zuid, Groningen, september 2011 **Vormgeving:** Manisch Creatief **Kaarten en impressies:** West8, Via Drupsteen **Teksten:** Kees Frenay, Luuk Hajema, Beno Hofman **Foto's:** Jeroen van Kooten, Sandro Kortekaas **Druk:** Zalsman Groningen

www.aanpakringzuid.nl

Deze krant is met de grootst mogelijke zorgvuldigheid gemaakt. Aan de inhoud kunnen geen rechten worden ontleend.



De nieuwe Ring Zuid van Corpus den Hoorn tot Driebond/Eemspoort. De cijfers in de kaart verwijzen naar de korte teksten op deze pagina's. Elders in deze krant vindt u meer uitgebreide beschrijvingen van de geplande veranderingen.

De nieuwe Ring Zuid in de volle lengte

Van Corpus den Hoorn tot Driebond/Eemspoort



01 Tussen Hoogkerk en de dubbele rotonde bij de afslag Corpus den Hoorn komt een extra rijstrook. Die is nodig voor het in- en uitvoegende verkeer. De breedte van weg blijft gelijk: de extra rijstrook komt op de plaats van de huidige vluchtstrook. De maximumsnelheid gaat bij Hoogkerk omlaag naar 100 kilometer per uur en bij Corpus den Hoorn naar 80 kilometer per uur. Deze twee wijzigingen hebben gevolgen voor de milieueffectrapportage (mer). De effecten ervan voor het aangrenzende gebied worden onderzocht. Voor de wijken de Buitenhof en de Piccardthof bijvoorbeeld.

02 2a Rotondes Corpus den Hoorn (02) en Stadspark (2b). De dubbele rotonde, met een verwijzing naar de botvorm ook wel botonde genoemd, wordt ontlast door een extra op- en afrit tussen Corpus den Hoorn en het Vrijheidsplein.

03 3a 3b Vrijheidsplein. De wijzigingen aan en rond het Vrijheidsplein ogen bescheiden, doordat het ruimtebeslag nauwelijks verandert. Toch zijn er een paar ingrijpende veranderingen. Het plein wordt volledig ongelijkvloers en er komt een onderdoorgang bij de westelijke ringweg (3a), die de Leonard Springerlaan aansluit op de weg naar Drachten (3b).

04 4a 4b 4c Julianaplein. Aan dit ingewikkelde knooppunt verandert veel. De hoofdstromen van het verkeer kunnen in de toekomst zonder een verkeerslicht tegen te komen het knooppunt passeren. Dat is mogelijk door de ringweg vijf meter op te tillen, en alle afslagen hier langs of onderdoor te voeren. Bij de Braillelaan (4a) en de Vondellaan (4b) komen een oprit en een afrit van de A28. De Maaslaan (4c) wordt de verbindingsweg met de Hereweg.

05 5a 5b Tussen de Hereweg en het Oude Winschoterdiep (5a) gaat de Ring Zuid ondergronds, overdekt door drie deksels. Deze verdiepte ligging maakt het mogelijk het oude Sterrebos (5b) in ere te herstellen en de wijken de Oosterpoort en De Linie/ Europapark met elkaar te verbinden. Er komt een tunnel voor lokaal verkeer op de plaats van de spoorwegovergang.

06 Het Europawegviaduct blijft in grote lijnen zoals het is. Het weggedeelte ten westen hiervan ligt in de toekomst een stuk lager: tussen het Oude Winschoterdiep en de Hereweg wordt dit verdiept aangelegd.

07 Driebond en Eemspoort. De Ring Zuid krijgt een extra aansluiting op deze twee bedrijven-terreinen. Momenteel zijn ze alleen via parallelwegen aangesloten op de ringweg. De lage bruggen over het Nieuwe Winschoterdiep zorgen voor veel oponthoud, doordat ze vaak open staan. Dat oponthoud is straks een stuk minder. De inpassing van de nieuwe aansluitingen is nog een punt van nadere uitwerking. De projectorganisatie gaat hier de komende maanden mee aan de slag, in nauw overleg met de bedrijven in dit gebied.

De ring krijgt tussen het Europawegviaduct en het knooppunt Euvelgunne drie rijstroken in westelijke richting en twee in oostelijke richting. Nu is dat 2x2. De extra rijstrook is nodig omdat er in westelijke richting veel meer verkeer is dan andersom. Veel verkeer in oostelijke richting verlaat de stad langs andere wegen. Een derde rijstrook is hier daarom niet nodig. Het oorspronkelijke plan uit 2009 – het Bestuurlijk Voorkeursalternatief – ging daar wel van uit. Door het nieuwe plan hoeft hier weinig te gebeuren aan de weg: alleen de indeling wordt anders.

Groot deel Ring Zuid gaat onder de grond



▲ Waterloolaan in 2020. Er zijn twee varianten ontwikkeld voor de ontsluiting van de kantoren van de Kempkensberg. Op de afbeelding hierboven variant A. In deze variant gaat het verkeer voor de Kempkensberg door de Waterloolaan. In variant B (niet afgebeeld) gaat het bestemmingsverkeer door het Sterrebos. Voor beide varianten gaat het om een eerste impressie, die nog verder moet worden uitgewerkt. Rechts de huidige situatie Waterloolaan.



▲ De Hereweg ter hoogte van het Sterrebos vanaf 2020.

▲ De Hereweg ter hoogte van het Sterrebos in de huidige situatie.

Sterrebos in ere hersteld

Op de pagina hiernaast een kaart van de nieuwe situatie. Tussen de Hereweg (01) en het viaduct over de Europaweg (02) gaat de Ring Zuid onder de grond, over een afstand van 1100 meter. Dat maakt het mogelijk het oude Sterrebos (03)

grotendeels in ere te herstellen. De vraag daarbij is hoe je per auto, komend vanaf de Hereweg, de kantoren van Belastingdienst en DUO (04) kunt bereiken. Voor deze ontsluitingsweg zijn twee varianten ontwikkeld: langs de noordkant (A) en over het deksel (B).

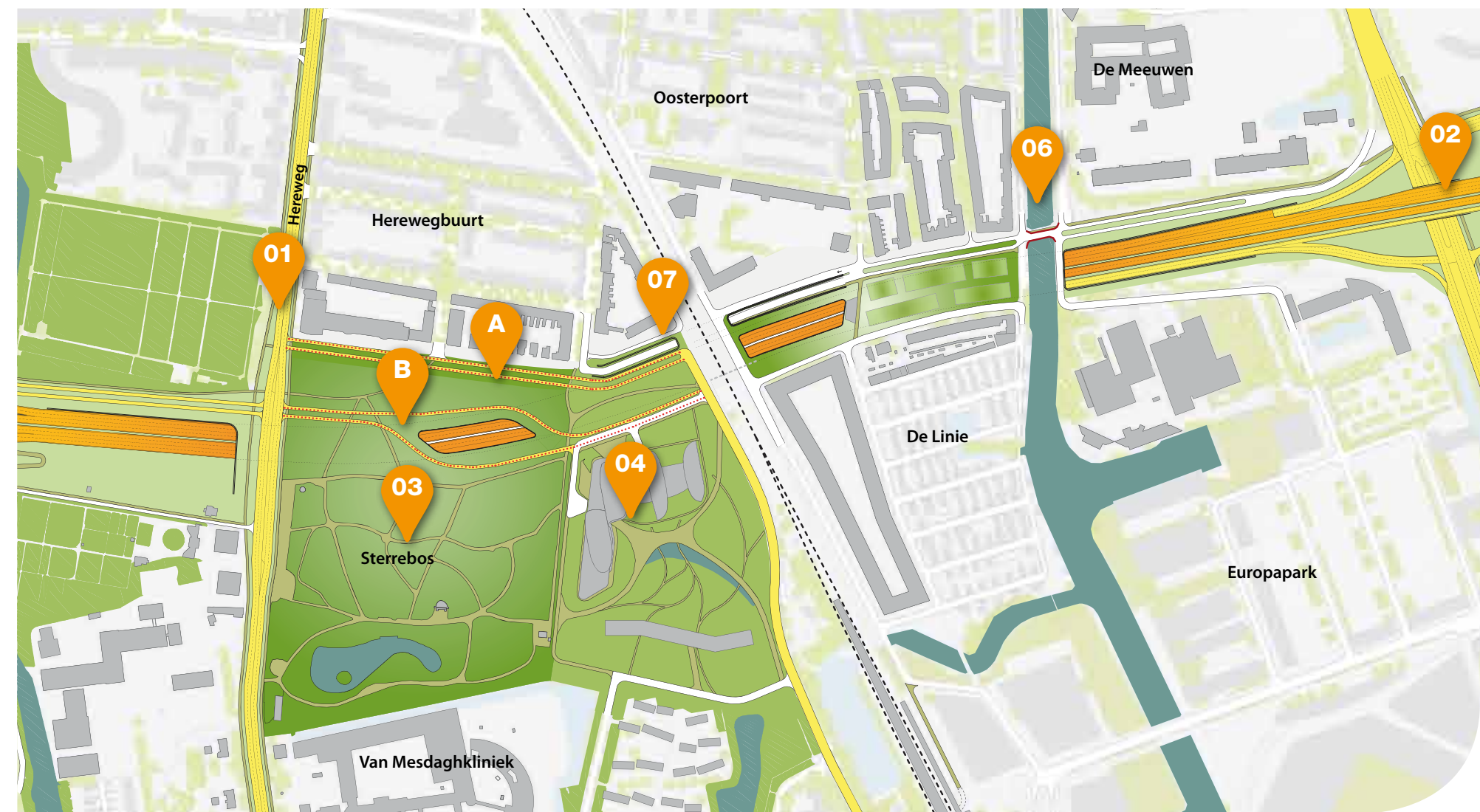
Deksels en openingen

Tussen de Hereweg en het Europaweg-viaduct komen over de verdiepte weg drie 'deksels', elk met een lengte van maximaal 250 meter. Tussen de deksels komen openingen, van ongeveer 100 meter.



▲ Impressie van het Oude Winschoterdiep in 2020, met de blik in noordelijke richting. Rechts de huidige situatie.

Oosterpoort, De Linie en Europapark verbonden



Ook ter hoogte van de Oosterpoort ligt de Ring Zuid ondergronds, verdiept. Daardoor ontstaat een nieuwe openbare ruimte tussen deze wijk, de wijk De Linie en het Europapark. Voor de inrichting van dit gebied is nog geen plan gemaakt. Daar wordt volgend jaar een begin mee gemaakt. Omwonenden zullen hier nauw bij worden betrokken. De weg loopt onder het water van het Oude Winschoterdiep (06) door.

De vraag daarbij is of het water diep genoeg zal zijn voor boten. Dat heeft te maken met de nabijheid van het Europawegviaduct. De helling naar dit viaduct mag niet te steil zijn. Dit is nog een punt van verdere uitwerking.

Nieuwe spoortunnel

Ter hoogte van de Verlengde Lodewijkstraat en de Waterloolaan (07) komt er een extra, vierde reïnsponoor bij.

Dat is nodig voor de uitbreiding van het treinverkeer tussen Groningen en Assen en Groningen en Hoozezand. Spoorwetgeving schrijft voor dat er dan een tunnel moet komen: een gelijkvloerse spoorwegovergang mag niet als er vier sporen liggen. Deze spoortunnel is meegenomen in het ontwerp voor de Ring Zuid. Zo houden de wijken aan weerszijden van het spoor een goede verbinding. Veiliger, en met veel minder oponthoud:

nooit meer dichte spoorbomen. De inpassing van de tunnel vergt nog nadere studie. Dat staat voor de komende maanden op stapel. Inwoners, bedrijven en weggebruikers zullen hier nauw bij worden betrokken.



▲ In de omgeving van het Julianaplein verandert er veel. Links de nieuwe situatie, rechts de huidige situatie. Het milieueffectonderzoek brengt in kaart wat de gevolgen zijn voor ondermeer luchtkwaliteit, geluid en natuur. En ook voor de bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

Over omvangrijke en ingrijpende projecten wordt pas definitief besloten als eerst alle gevolgen ervan voor de omgeving zorgvuldig zijn onderzocht. Daarom moet er bij grote projecten een milieueffectrapportage worden uitgevoerd. Dat resulteert in een milieueffectrapport (MER), waarin de effecten van het project voor de omgeving in kaart zijn gebracht. Ook voor de zuidelijke ringweg komt er een MER. In dit artikel leest u wat er in het milieueffectrapport over de zuidelijke ringweg allemaal aan de orde komt.

Onderzoek naar gevolgen van ombouw van start

Alle effecten voor de omgeving zorgvuldig in kaart

Het milieueffectrapport (MER) voor de zuidelijke ringweg richt zich op alle mogelijke gevolgen voor de omgeving van de voorgestelde veranderingen. Daarbij gaat het niet alleen om typische milieuaspecten als geluid, lucht en groen, maar ook om de doorstroming van het verkeer, de inpassing van de weg in de stad en de gevolgen voor de leefomgeving in het algemeen. Het begrip milieu moet dus breed worden opgevat.

Onderzoeksvragen

Het onderzoek is omvangrijk en complex. Dan is het van groot belang dat van te voren goed wordt nagedacht over wat je met het onderzoek allemaal te weten wilt komen. Om deze reden zijn eind 2010 bewoners, bedrijven en andere belangstellenden uitgenodigd mee te denken over de vragen van het onderzoek en hun 'zienswijze' hierover te geven. Dit naar aanleiding van de start van de werkzaamheden aan het ontwerp van de weg. Van alle inbreng is een zienswijzenrapport gemaakt. Veel vragen en suggesties gingen over de veiligheid, gezondheid, de bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden, over luchtkwaliteit en geluidsbelasting, over de gevolgen voor de natuur en over de inpassing van de nieuwe ringweg in de stad. De opmerkingen en suggesties zijn meegewogen bij het formuleren van de

definitieve onderzoeksopdrachten voor het MER.

Normen en ambities

Het doel van het effectonderzoek is om alle gevolgen van de voorgestelde plannen zo nauwkeurig mogelijk in kaart te brengen. Tegelijk is het doel om die gevolgen te toetsen aan bestaande kaders. Voor geluid en luchtkwaliteit bijvoorbeeld gelden specifieke wettelijke normen. En ook voor de effecten op beschermde dieren en planten. Het onderzoek moet duidelijk maken of er wettelijke normen overschreden worden, en zo ja, welke aanvullende maatregelen dan nodig zijn om die overschrijding ongedaan te maken.

Niet voor alle effecten bestaan wettelijke normen. Over de inpassing in de omgeving bijvoorbeeld, zegt de wet helemaal niets. Er bestaan geen normen voor. Maar bestuurders en volksvertegenwoordigers hebben er natuurlijk wel opvattingen over. De ringweg is onderdeel van de stad en zal op een goede manier moeten worden ingepast. Een ander voorbeeld in deze categorie is de bereikbaarheid. Er bestaan geen wettelijke normen. Uiteraard is het wel de bedoeling dat de nieuwe ringweg verbetering oplevert voor de bereikbaarheid van de stad in het algemeen en van

verschillende bestemmingen in de stad in het bijzonder. Het onderzoek brengt in beeld of dat ook werkelijk zo zal zijn.

Waarde van woningen

Een onderwerp waar veel mensen vragen over hebben, is de waardeontwikkeling van de woningen nabij de zuidelijke ringweg. Dit wordt in het onderzoek niet onderzocht. Het onderzoek brengt in beeld wat er in de woonomgeving nabij de ringweg gaat veranderen, maar hoe die doorwerken in de prijs van de woningen, is niet van te voren te berekenen. Als blijkt dat omwonenden onevenredig nadeel ondervinden van het project, kunnen zij in aanmerking komen voor een vergoeding: de zogenaamde nadeelcompensatie. Maar dat kan pas als er definitieve besluiten zijn genomen, omdat dan pas bekeken kan worden wat het nadeel precies is.

Volgens de huidige planning is dat in 2014. Het ontwerp dat nu op tafel ligt is nog maar een voorstel, er is nog niet over besloten. Dat gebeurt in de zomer van 2012.

Transparant besluit

Wát er door de ombouw van de zuidelijke ringweg gaat veranderen en wat de gevolgen zijn voor de omgeving, daarover gaat het onderzoek. Een andere vraag is hoe die veranderingen gewaardeerd moeten worden, met inachtneming van de grenzen die de wet stelt. Gemeenteraad en Provinciale Staten hebben daarin een belangrijke adviserende stem. Uiteindelijk heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het laatste woord: die beslist. Het onderzoek moet haar helpen een verantwoorde en transparante keuze te maken op basis van alle relevante informatie.

Onderzoeksthema's in de milieueffectrapportage

Over welke onderwerpen gaat het onderzoek?

- Bereikbaarheid en doorstroming
- (Verkeers)veiligheid
- Kwaliteit leefomgeving (lucht, geluid, natuur, water, bodem)
- Ruimtelijke kwaliteit (inpassing in stad en landschap)
- Economie (reistijden zakelijk verkeer, bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden)



Belangrijke opgave voor alle betrokkenen

De stad bereikbaar houden tijdens de werkzaamheden

Vijf jaar gaan de werkzaamheden duren. Dat is een lange periode. Vijf jaren waarin de bereikbaarheid van de stad verre van optimaal zal zijn. Begrijpelijk dat veel mensen zich zorgen maken. 'Als een operatie aan de slagader zo lang duurt, zal de patiënt dat dan wel overleven?'



▲ Drukke op de Ring Zuid. Ook tijdens de werkzaamheden moet al dit verkeer met zo min mogelijk vertraging zijn bestemming bereiken.

De stad bereikbaar houden tijdens de werkzaamheden is misschien wel de grootste opgave waar het projectbureau voor staat. Geen eenvoudige opgave, te meer omdat de verbouwing op sommige plekken ook erg ingewikkeld is. Waar de weg straks door een tunnelbak gaat, gaat hij nu nog over een dijklichaam. Dat is technisch erg ingewikkeld, vooral als ondertussen het verkeer zoveel mogelijk moet kunnen doorrijden.

Capaciteit

Op het projectbureau is een speciaal team bezig met deze problematiek. Uitgangspunt is dat de ringweg tijdens de werkzaamheden 60% van zijn capaciteit behoudt. In 2015 gaat het om zo'n 9.000 auto's per spitsuur. Dat betekent dat er dus tijdens het werk nog altijd zo'n 5.500 auto's per dag over de zuidelijke ringweg moeten kunnen rijden. Een tweede uitgangspunt is dat de extra vertraging maximaal 10 minuten mag zijn. Extra, omdat er nu in de spits ook al sprake is van vertragingen. Dit is dus het doel: 5.500 auto's per spitsuur, met maximaal 10 minuten extra reistijd. Uiteraard moeten de hulpdiensten op elk moment van de dag vlot kunnen doorrijden.

'Om de Noord'

5.500 auto's per uur in de spits is nog altijd heel veel. Maar het kan wel.

Om dat voor elkaar te krijgen worden er maatregelen getroffen. Langs verschillende sporen. Allereerst is het belangrijk dat er een alternatieve ringweg-route 'om de Noord' beschikbaar is en dat zoveel mogelijk automobilisten die gebruiken. De westelijke ringweg is de afgelopen jaren al verbeterd. Momenteel wordt er gewerkt aan de oostelijke ringweg en binnenkort starten de werkzaamheden aan de noordelijke ringweg en de Noordzeebrug. Plaatselijk zijn er dan nog extra (tijdelijke) maatregelen nodig. Deze verbeteringen zorgen ervoor dat de omleiding 'om de Noord' voldoende capaciteit heeft en voor veel automobilisten een bruikbaar alternatief zal zijn. Het is dan uiteraard wel van groot belang dat het werk aan de noordelijke en oostelijke ringwegen op tijd klaar is. Los van de grote omleiding 'om de Noord' zullen er ook tijdelijke omleidingsroutes nodig zijn. Misschien dat het in sommige gevallen nodig is daarvoor tijdelijke maatregelen te nemen aan of langs bestaande wegen. Belangrijk daarbij is dat het om te leiden verkeer ook daadwerkelijk die omleidingsroute neemt. Sluipverkeer door de woonwijken vermijden is een van de belangrijkste randvoorwaarden bij het zoeken naar oplossingen voor de bereikbaarheid van de stad tijdens de ombouw.



▲ Door de P+R-voorzieningen beter te benutten, kan de zuidelijke ringweg worden ontlast. Op de foto het nieuw transferium bij Hoogkerk. (Foto: Dagblad van het Noorden)

P+R beter benutten

Een ander spoor om de verkeersdruk op de zuidelijke ringweg te verminderen, is automobilisten te laten overstappen op het openbaar vervoer of ze op te vangen op de P+R-terreinen. Daartoe zullen de P+R-voorzieningen zo nodig worden verbeterd: meer (tijdelijke) parkeerplekken en meer bussen naar het centrum. Ook wordt onderzocht of tijdelijke extra busdiensten soelaas kunnen bieden. Bovendien gaat in de loop van 2016 volgend plan de regiotram rijden. Die vormt een extra verbetering van het openbaar vervoer naar belangrijke bestemmingen als de binnenstad en het UMG. Een derde spoor is het beter spreiden van het verkeer over de dag. Dat is vooral een opgave voor de autorijders zelf en de grote werkgevers in de stad. De mogelijkheden hiervoor wil de projectorganisatie samen met werkgevers bekijken.

Werk goed organiseren

De projectorganisatie werkt dus aan voldoende alternatieven, verminderen van het verkeersaanbod en het beter spreiden van de drukte over de dag. Maar dan nog moet er dagelijks veel verkeer langs het werk-in-uitvoering. Dat vraagt veel van de planning en organisatie van het werk. Alle deelprojecten zullen steeds zorgvuldig op elkaar moeten worden afgestemd. Bij de aanbesteding van het

werk zal de projectorganisatie de inschrijvende aannemers ook hierop beoordelen. Welke oplossing bedenkt de aannemer om het werk met zo min mogelijk verkeershinder uit te voeren? Dat is daarbij de grote vraag.

Voorlichting

Bij ingrijpende wegwerkzaamheden zijn hinder en overlast nooit te voorkomen. Het doel is om die zoveel mogelijk te beperken. Naast bovengenoemde maatregelen is er nog iets dat daarbij van belang is: communicatie en voorlichting. Immers, een beetje overlast en vertraging kunnen we best accepteren, als we maar weten wat er aan de hand is, hoe lang het gaat duren, welke alternatieven er zijn en wat we zelf kunnen doen. Goede communicatie en voorlichting kunnen veel uitmaken! Daarom wordt in de aanloop naar de werkzaamheden intensief overlegd met ondernemers, werkgevers en andere belanghebbenden, onder meer via de platforms van bedrijven, weggebruikers en bewoners. Tijdens het werk gaat veel aandacht uit naar goede voorlichting aan weggebruikers en omwonenden. De plannen daarvoor zijn momenteel nog niet uitgewerkt. Daarmee gaat het project de komende tijd aan de slag, zodat ruim voor de daadwerkelijke start van de werkzaamheden de draaiboeken gereed liggen.

Eerste ideeën in Plan van Uitleg uit 1903

Een eeuw zuidelijke ringweg

Door: Beno Hofman

Als directeur Gemeentewerken J.A. Mulock Houwer in 1903 zijn *Plan van Uitleg* tekent, zijn er nog nauwelijks auto's. Toch zijn er een soort ringwegen te ontdekken op de kaart van zijn uitbreidingsplan. Opvallend is dat zijn meest zuidelijke weg ongeveer ligt op de plek van de huidige zuidelijke ringweg. Mulock Houwers opvolger H.P.J. Schut gaat een stap verder. Met hulp van de befaamde Amsterdamse architect H.P. Berlage zet Schut de weg in 1928 in het *Uitbreidingsplan Groningen* exact op de kaart, inclusief de doorsnijding van het Sterrebos. Maar het gaat bij hen niet meer om een weg aan de buitenkant van de groeiende stad. Volgens het uitbreidingsplan liggen de ringwegen verder naar het zuiden; nabij de huidige De Savornin Lohman- en Van Ketwisch Verschuurlaan.

Groningen breidt uit

In het *Structuurplan 1950* wijkt het wegenplan nauwelijks af van dat van Schut en Berlage. De weg door het Sterrebos is ook nu weer in het plan opgenomen. Nieuw zijn de rijkswegen naar Heerenveen en Assen. In 1960 is Groningen toe aan een nieuw structuurplan. Het is een tijd van ongekend optimisme: de naoorlogse wederopbouw is in volle gang. Iedereen rekent op een sterke, voortdurende groei van economie en bevolking.

De gemeenteraad stelt dit plan op 19 februari 1962 vast. Dat betekent een enorme gebiedsuitbreiding voor de gemeente Groningen. Die slokt de tot op dat moment zelfstandige gemeenten Noorddijk en Hoogkerk op, evenals een deel van de gemeente Adorp. In het *Structuurplan 1962* zijn ook de nieuwe wegen naar Friesland en Assen opgenomen, de huidige A7 en A28. Bij het Julianaplein sluiten deze aan op het in augustus 1961 eindelijk vastgestelde tracé van de Weg der Verenigde Naties. Dat is de naam die de weg door het Sterrebos krijgt. Zo wordt besloten tot de zuidelijke ringweg die we vandaag de dag kennen.

Ring dwars door Sterrebos

In 1962 gaat de eerste spade de grond in. Twee jaar later worden in een deel van het Sterrebos de bomen gekapt en weer twee jaar later ligt het talud van de weg er. Het duurt tot 1971 voor de Weg der Verenigde Naties wordt opengesteld voor auto's.

In het nieuwe *Structuurplan 1969* wordt gesproken over een nieuwe, meer zuidelijk gelegen ringweg. Dat idee sneuvelt in de jaren zeventig. De Weg der Verenigde Naties blijft gewoon zuidelijke ringweg. Ondertussen gaat de groei van het

autoverkeer onverminderd voort, ook al groeit de bevolking nauwelijks. Maatregelen kunnen dus niet uitblijven. Zo verschijnt in 1997 in de *Startnotitie Zuidtangent* opnieuw het idee van een zuidelijker – tussen Groningen en Haren

– gelegen ringweg. In april 2000 maakt de minister evenwel bekend dat de huidige zuidelijke ringweg zal worden aangepast. Dat besluit is het begin van de planontwikkeling waar de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid nu aan werkt.



▲ Aanleg zuidelijke ringweg, eind jaren zestig. Rechts op de foto de Zuiderbegraafplaats.

Van verkenning tot tracébesluit

Sinds het begin van de jaren negentig verschijnen met enige regelmaat berichten in de krant over de aanpak van de zuidelijke ringweg Groningen. Nu ligt er een voorlopig ontwerp. En dan duurt het nog eens vier jaar voordat de werkzaamheden beginnen. Wat gebeurde er in de laatste twintig jaar en hoe gaat het verder? De belangrijkste feiten op een rijtje.

2000: Principebesluit

In de jaren negentig hebben verschillende verkennende alternatieven op tafel gelegen. Na weging van de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven hebben rijk, provincie en gemeente in 2000 besloten het bestaande tracé te handhaven. Het totale project is toen opgesplitst in twee fases: fase 1 met de aanleg van Euvelgunnetracé en (tijdelijke) verbetermaatregelen aan de zuidelijke ringweg (Julianaplein en Vrijheidssplein) en fase 2 met een ingrijpendere verbetering van de zuidelijke ringweg.

2008: Geld van de Zuiderzeelijn

In 2006 besloot het toenmalig kabinet de Zuiderzeelijn af te blazen. Als compensatie bleef het grootste deel van het gereserveerde geld voor Noord-Nederland beschikbaar, onder andere voor een ingrijpende verbetering van de

zuidelijke ringweg. Het besluit daarover dateert van 2008. De uitvoering van fase 2 kwam toen in beeld.

2009: Voorkeursalternatief

In 2008 en 2009 zijn de mogelijkheden van een nieuwe zuidelijke ringweg op het bestaande tracé nader verkend, waarbij diverse schetsvarianten zijn voorgelegd. Mede op grond hiervan is in juli 2009 door rijk, provincie en gemeente het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) vastgesteld, een plan op hoofdlijnen. In december 2009 heeft de minister als eindverantwoordelijke het formele aanvangsbesluit genomen. Daarmee startte de formele besluitvormingsprocedure, zoals bepaald in de Tracéwet en de Wet milieubeheer.

2010: Kennisgeving MER-project

In december 2010 is de kennisgeving

voor de planuitwerking en de milieueffectrapportage (MER) gepubliceerd. Die kennisgeving is bedoeld om alle betrokkenen en belangstellenden gelegenheid te geven mee te denken over wat er in het MER aan bod moet komen. Zie hierover het artikel op pagina 10.

2011: Voorlopig ontwerp

Tussen 2009 en nu is het Bestuurlijk Voorkeursalternatief verder uitgewerkt. Uiteindelijk is daar het voorlopig ontwerp uitgerold, dat u in deze krant aantreft, en dat door de MER-onderzoekers de komende maanden zorgvuldig tegen het licht gehouden zal worden.

2012: Ontwerp Tracébesluit

Op voorwaarde dat het MER-onderzoek geen aanleiding geeft tot ingrijpende aanpassing van de plannen, kan de minister in de zomer van 2012 het

Ontwerp Tracébesluit (OTB) nemen. Over dit besluit en het MER-rapport wordt een inspraakperiode georganiseerd. De wet schrijft voor dat adviezen worden ingewonnen bij deskundigen en bij de gemeenteraad en Provinciale Staten.

2013: Tracébesluit

Na beoordeling en weging van alle inspraakreacties en adviezen neemt de minister het Tracébesluit. Daarmee staat het plan in beginsel vast. In beginsel, want tegen het Tracébesluit is beroep mogelijk bij de Raad van State. Als de beroepen zijn afgehandeld is het Tracébesluit definitief.

2014: Aanbesteding

Als het Tracébesluit definitief is, kan het project worden aanbesteed en beginnen de voorbereidingen voor de uitvoering.

2015: Start van de werkzaamheden

2020: Werkzaamheden afgerond

De verwachting is dat het werk in zijn geheel zo'n vijf jaar zal duren.