

Afdeling ROEZ/ PRO
Steller I. Bolhuis
Onderwerp Ontwerp Zuidelijke Ringweg

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 8331

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO12.3151229

Datum

Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Via deze brief informeren wij u over de nadere uitwerking van het ontwerp van het project Aanpak Ring Zuid. Deze uitwerking is gebaseerd op het Voorlopig Ontwerp (VO) dat wij u in december 2011 hebben toegezonden. Het VO vormde de opmaat naar het Ontwerp Tracébesluit, dat de minister van Infrastructuur en Milieu volgens plan eind 2012 zal nemen. We nodigen u van harte uit met ons in gesprek te gaan over het nader uitgewerkte ontwerp. De resultaten hiervan zullen wij betrekken bij het overleg in de stuurgroep Aanpak Ring Zuid, die het OTB en het bijbehorende Milieueffectrapport voorbereidt.

U zult in deze brief zien dat het nader uitgewerkte ontwerp op twee belangrijke punten afwijkt van het VO van 2011. Het ontwerp is aangepast naar aanleiding van de verkeersprognoses die zijn opgesteld op basis van het Voorlopig Ontwerp. Wij stellen voor een tunnel aan te leggen tussen de Helperzoom en het Europapark en de aansluiting van de Vondellaan op de A28 te schrappen, met handhaving van alle aansluitingen van het knooppunt Vondellaan met de binnenstad. Daarnaast bevat het ontwerp enkele kleinere aanpassingen aan de rijksweg zelf.

De kern van het ontwerp blijft overeind. De verkeersberekeningen wijzen uit dat de vernieuwde ringweg leidt tot verbetering van de doorstroming van het verkeer. De politieke en maatschappelijke dialoog over het Voorlopig Ontwerp sterkt ons in de overtuiging dat het project een belangrijke bijdrage levert aan de andere projectdoelen: verbeteringen op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid, ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid. Met de kanttekening dat diverse gebieden nog veel aandacht vragen. In deze brief gaan wij daar op in.

Het project Aanpak Ring Zuid is een voor de stad en de provincie Groningen uitzonderlijk project: vanwege de omvang en complexiteit ervan en de gevolgen voor stad en ommeland. Voor we stilstaan bij de aanpassingen in het ontwerp, gaan wij eerst kort in op het bijzondere karakter van het project. Daarna blikken wij terug op de

ontwikkeling ervan tot nu toe, en vooruit op wat de komende tijd nog te gebeuren staat. Deze brief is als volgt ingedeeld:

- Van Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) naar Voorlopig Ontwerp
- Het Voorlopig Ontwerp besproken en onderzocht
- Het Voorlopig Ontwerp nader uitgewerkt
- Drie wensen tot verbetering: de optimalisatievraagstukken
- Het vervolg: definitief ontwerp, Ontwerp Tracébesluit, Tracébesluit en realisatie

Van Bestuurlijk Voorkeursalternatief tot Voorlopig Ontwerp

In een uitvoerig verkennend onderzoek zijn in 2008 en 2009 diverse alternatieven voor het verbeteren van de zuidelijke ringweg bestudeerd en bediscussieerd in politiek en samenleving. Deze fase van verkenningen is in het najaar van 2009 afgerond met de vaststelling van het Bestuurlijke Voorkeursalternatief (BVA) en een bestuurlijk akkoord hierover tussen rijk, provincie en gemeente.

Het BVA van 2009 voorzag in een ringweg op de plaats van het huidige tracé, met een verhoogd aangelegd Julianaplein en een verdiept aangelegd gedeelte tussen de Hereweg en het Oude Winschoterdiep. Beide zijden van dit verdiepte deel werden aan elkaar verbonden met zogenaamde deksels: overkluizingen met een maximale lengte van 250 meter. Door deze oplossing kon het gezamenlijke doel van rijksoverheid, provincie en gemeente – een betere verkeersdoorstroming en een betere bereikbaarheid – worden gekoppeld aan de wens van de gemeente de leefbaarheid in de stad te verbeteren en de barrière die de zuidelijke ringweg momenteel vormt op te heffen.

Het BVA was een plan op hoofdlijnen, dat mede tot stand is gekomen door de inbreng van een *Kwaliteitsteam* van experts die het rijk, de provincie en de gemeente hebben geselecteerd. Van belang was ook de bijdrage van *West8*, een bureau dat is gespecialiseerd in stedelijk ontwerp en landschapsarchitectuur. Over het BVA waren wij zeer te spreken. Maar we realiseerden ons tegelijk dat dit ontwerp nog veel losse eindjes bevatte en veel vragen onbeantwoord liet. In uw raad is dit uitgebreid besproken en bevestigd.

Eén van die vragen lag op financieel gebied. Het BVA kostte 90 miljoen euro meer dan beschikbaar was. Andere vragen lagen op verkeerskundig en stedenbouwkundig terrein. Zo was de aansluiting van de A7 en de A28 op de belangrijkste stedelijke kernen (dynamo's) onvoldoende. Een ander probleem was het grote ruimtebeslag van het ontwerp, dat alleen kon functioneren met een uitgebreid net van parallelwegen, die vlak langs woonwijken heen liepen.

In het Voorlopig Ontwerp dat wij u eind 2011 hebben gepresenteerd waren de belangrijkste knelpunten van het BVA van 2009 opgelost. Door een andere inrichting van het Julianaplein konden de dynamo's meer rechtstreeks worden aangesloten op de

rijksweg en waren minder parallelwegen nodig. Dat betekende winst voor de stedelijke economie en voor de leefbaarheid van de wijken aan weerszijden van de ringweg. Een ander belangrijke verbetering was dat het ontwerp (inclusief deksels) uitvoerbaar bleek te zijn binnen het beschikbare budget van 652 miljoen euro.

Het VO liet nog enkele vragen onbeantwoord. Zoals de vraag naar de beste manier om de kantoren van DUO en Belastingdienst te ontsluiten. Maar de belangrijkste vraag was wat de effecten van het ontwerp zouden zijn op de doorstroming van het verkeer en de belasting van het zogenaamde onderliggend wegennet: de wegen in de buurten en wijken van de stad Groningen. De berekeningen hiervan, aan de hand van verkeersmodellen, moesten nog worden gemaakt. Het VO was, kortom, nog niet getoetst op verkeerskundige werking.

Het Voorlopig Ontwerp besproken en onderzocht

Terwijl deze verkeerskundige berekeningen werden gemaakt, is het Voorlopig Ontwerp in de eerste helft van 2012 besproken in de verantwoordelijke commissies van Gemeenteraad en Provinciale Staten en op diverse bijeenkomsten in de stad. Deze gesprekken vonden plaats in de vier hiertoe in het leven geroepen platforms van bedrijven, weggebruikers, bewoners en bewonersorganisaties. Daarnaast zijn informatiebijeenkomsten georganiseerd op wijkniveau en vond een reeks gesprekken plaats met onderwijsinstellingen, individuele bewoners en tal van grote en kleine bedrijven.

Naast waardering voor de verbeteringen in het ontwerp, klonken bij deze besprekingen ook nieuwe vragen en zorgen. Die gingen voor een groot deel over de belasting van het onderliggend wegennet. Bewoners van de Rivierenbuurt, de Wijert en de omgeving van het Sterrebos vroegen zich af wat de gevolgen van het project zouden zijn voor de leefbaarheid en veiligheid in hun buurt. Zij vroegen aandacht voor mogelijke alternatieven, zoals voor de geplande nieuwe verbindingsweg tussen de Hereweg en het Julianaplein, langs de Maaslaan. Ook scholen mengden zich in de discussie, met als extra aandachtspunten de veiligheid en aantrekkelijkheid van fietsverbindingen en looproutes. Voor bedrijven is bereikbaarheid een belangrijk en steeds terugkerend gespreksthema, zowel tijdens de uitvoering van de ombouw, als na realisatie van het project.

Deze brede maatschappelijke dialoog leverde veel waardevolle informatie op voor de verdere uitwerking van het ontwerp, die nog in volle gang is. De gesprekken leverden ook veel informatie op voor de fase van uitvoering, die zal worden gebruikt bij het opstellen van het programma van eisen voor de aanbesteding. De gesprekken bevestigden ook de noodzaak van uitstekende samenwerking tussen de vele partijen die de komende jaren aan de wegen, rails en bruggen in en rond de stad werken. Om inhoud en vorm te geven aan deze samenwerking hebben wij inmiddels het samenwerkingsverband *Groningen Bereikbaar!* opgericht, dat onlangs van start is gegaan.

In de loop van het afgelopen voorjaar zijn de resultaten van de eerste verkeersberekeningen binnengekomen. Die bevatten overwegend goed nieuws voor de hoofdwegen. Op enkele – kleinere – knelpunten na wezen de prognoses uit dat realisatie van het project de doorstroming van het verkeer sterk zou verbeteren. De knelpunten betroffen uitsluitend de avondspits, bij de (westelijke) oprit bij de Europaweg en op het wegvak tussen het Vrijheidsplein en de Laan Corpus den Hoorn.

De prognoses voor het onderliggend wegennet lieten – naast goede – ook enkele verontrustende cijfers zien. Vooral de Vondellaan zou bij realisatie van het VO veel drukker worden: een vertienvoudiging van het autoverkeer, dat nu ongeveer 1.500 motorvoertuigen per etmaal bedraagt. Ook op de Waterloolaan lieten de voorspellingen een sterke toename van het aantal auto's zien. Voor de stuurgroep – en voor ons college - waren die cijfers niet acceptabel. Daarom is besloten te zoeken naar mogelijke oplossingen hiervoor, waarvan vervolgens weer moest worden berekend wat de verkeerskundige effecten zouden zijn. Als gevolg van deze ingelaste extra ontwerp- en onderzoeksrunde heeft het planproces een vertraging van drie maanden opgelopen. Over de uitkomsten van deze extra ontwerp- en onderzoeksrunde gaat de volgende paragraaf. De stuurgroep Aanpak Ring Zuid heeft ermee ingestemd maatregelen die moeten worden getroffen als gevolg van het project te betalen uit het projectbudget. Ook als dit aanpassingen betreffen buiten het eigenlijke projectgebied (de basisscope van het project).

Het Voorlopig Ontwerp nader uitgewerkt

Het ontwerp dat nu op tafel ligt wijkt op enkele punten af van het Voorlopig Ontwerp dat wij u eind 2011 hebben gepresenteerd, en dat u hebt besproken in uw commissievergadering van 18 januari jl. De nadere uitwerking bevat thans een keuze voor de ontsluiting van de kantoren van DUO en Belastingdienst, aan de Kempkensberg. In het VO waren hiervoor twee mogelijke oplossingen voorzien: ontsluiting via de Waterloolaan, langs de rand van het vernieuwde Sterrebos, of via een nieuwe aan te leggen "parkway" door het Sterrebos. Om met deze keuze te beginnen: ontsluiting via de Waterloolaan heeft onze uitgesproken voorkeur. Wij zullen dat hieronder toelichten, in samenhang met ons voorstel voor de verbindingen tussen beide zijden van het spoor en de ontwerp-aanpassingen die zijn aangebracht op grond van de verkeersberekeningen.

Wijzigingen hoofdwegennet

De belangrijkste ontwerpwijzigingen voor het hoofdwegennet zijn:

- Er komt een extra rijstrook bij de westelijke oprit naar de ringweg bij de Europaweg.
- Het wegvak tussen het Vrijheidsplein en de Laan Corpus den Hoorn krijgt een iets andere inrichting.

Door deze aanpassingen verdwijnen volgens de verkeersberekeningen de knelpunten die het gevolg zouden zijn van uitvoering van het VO. Het verkeer stroomt naar behoren door.

Wijzigingen onderliggend wegennet: Vondellaan en Maaslaan

De meest ingrijpende wijzigingen hebben te maken met het onderliggend wegennet. Ze zijn ingegeven door onze wens de verkeersaantallen op de Vondellaan en de Waterloolaan te beperken. Het gaat het hierbij om de volgende veranderingen:

- Schrappen van de aansluiting van de Vondellaan op de A28.
- Aanleg van een Helperzoomtunnel.

Het verkeer vanaf de A28 kan nog steeds gewoon de binnenstad in rijden, maar rechtsaf slaan richting de Wijert is in het nieuwste ontwerp niet meer mogelijk. Vanaf de Wijert de A28 oprijden evenmin. In de bijlage is ter verduidelijking een kaart opgenomen, met nadere uitleg.

De komende maanden willen wij onderzoeken wat de meest geschikte plaats is voor een Helperzoomtunnel.

Door af te zien van een aansluiting van de wijk de Wijert op de A28 neemt het aantal auto's op de Vondellaan af ten opzichte van de prognose voor het VO. Ook de aanleg van de Helperzoomtunnel heeft een matigend effect op het autoverkeer over de Vondellaan. Met 10.000 motorvoertuigen per etmaal, is de toename ten opzichte van de huidige situatie nog steeds fors, dat realiseren wij ons terdege. Maar wij achten het goed mogelijk een weg met 10.000 verkeersbewegingen per etmaal op een veilige manier in te passen. Daarbij baseren wij ons mede op een advies van het Kwaliteitsteam hierover. Het Kwaliteitsteam vindt een aantal van 10.000 verkeersbewegingen passend voor een weg als de Vondellaan, maar is van mening dat de inrichting van de weg opnieuw moet worden gezien. De Vondellaan zou in de toekomst vrij liggende fietspaden/-stroken moeten krijgen, en andere oplossingen voor parkeren en oversteken.

De wijzigingen in het ontwerp leiden ten opzichte van het VO tot toename van het aantal auto's over de nieuwe verbindingsweg langs de Maaslaan, tussen het Julianaplein en de Hereweg. De berekening komt voor deze weg uit op 11.000. Op grond van het VO bedroeg de prognose 9.600. Wij hebben eerder gesteld 10.000 motorvoertuigen per etmaal acceptabel te vinden voor deze nieuwe weg en grote moeite te hebben met hogere aantallen auto's. Dit blijft voor ons dan ook een probleem, waar wij nog een oplossing voor moeten vinden. Alternatieven, die onder meer door bewoners zijn aangereikt, bieden geen soulaas. Voor een verbindingsweg aan de zuidzijde van de ringweg is geen ruimte. Bovendien – en dat is doorslaggevend – zou een weg op deze plaats leiden tot een onaanvaardbare extra belasting van de verkeersknoop bij de Vondellaan. Daar moet dan een extra afslag bijkomen. De verkeersdoorstroming en de veiligheid zijn onvoldoende

gewaarborgd op zo'n ingewikkelde knoop, en goed functionerende bewegwijzering is niet mogelijk. De extra afslag zou er bovendien toe leiden dat de verkeersknoop erg dicht bij het Gomarus College komt te liggen. Een verbindingsweg aan weerszijden van de N7 heeft hetzelfde - wat ons college betreft onoverkomelijke - bezwaar.

Is het mogelijk dit probleem toch op te lossen, op een verkeersveilige en stedenbouwkundig acceptabele manier? Die vraag hebben wij voorgelegd aan het Kwaliteitsteam. Het Kwaliteitsteam ziet goede mogelijkheden de nieuwe verbindingsweg ook met 11.000 motorvoertuigen per etmaal goed in te passen. Daarbij is het onze inzet het aantal auto's per etmaal terug te dringen, door aanvullende verkeersmaatregelen, zoals bewegwijzering en weginrichting. Deze kunnen ervoor zorgen dat het verkeer op de verbindingsweg naast de Maaslaan deels verplaatst wordt naar alternatieve routes. In de praktijk kan dat leiden tot een afname van het verkeer. Wij zijn van plan deze gedachte de komende maanden verder uit te werken en te bespreken met de bewoners.

Wijzigingen in verkeersstromen elders in de stad

Het ontwerp leidt ook elders in de stad tot veranderingen in verkeersstromen. De meest opvallende daarvan zetten wij hier kort op een rij.

Op het Parkwegviaduct en het Emmaviaduct en op het noordelijke gedeelte van de Helperzoom wijzen de berekeningen op een duidelijke afname van het verkeer. Ook op de Verlengde Hereweg wordt het rustiger. Daar staat tegenover dat er meer auto's worden verwacht op Helperbrink en de Van Iddekingeweg, als hier de Helperzoomtunnel wordt gerealiseerd. Zoals hierboven is aangegeven is de meest geschikte locatie van de Helperzoomtunnel nog in onderzoek.

In het stadsdeel ten zuiden van de ringweg neemt het autoverkeer op het onderliggend wegennet als geheel licht toe. In de stad als geheel laten de berekeningen een afname zien van het verkeer op het onderliggend wegennet. De ringweg zelf gaat duidelijk meer verkeer trekken. Al met al is een verplaatsing te zien van onderliggend wegennet naar hoofdwegennet. In de bijlage is dit verder uitgewerkt. De verschuiving van verkeersstromen geeft niet direct aanleiding voor ingrijpende aanpassingen of reconstructies. Wel wordt nog nader onderzocht of aanpassingen nodig zijn aan de verkeerslichten of kruisingen van het Hoendiep, de Griffeweg en de aansluiting van de A28 op de Laan Corpus den Hoorn en de Van Ketwich Verschuurlaan.

Als de uitkomsten van dit onderzoek en van de overige hiervoor genoemde punten van onderzoek en bespreking bekend zijn, zal de stuurgroep Aanpak Ring Zuid hierover besluiten.

Drie wensen tot verbetering: de optimalisatievraagstukken

Het Voorlopig Ontwerp bevatte ook drie zogenaamde optimalisatievraagstukken: onderdelen van het ontwerp waarvoor de stuurgroep verbeteringen mogelijk en wenselijk achtte, maar waarvoor vooralsnog geen budget beschikbaar is. Het ging hierbij om:

1. de wens het Oude Winschoterdiep bevaarbaar te maken (80 cm diep), of op zijn minst als een op het oog ononderbroken waterweg te realiseren (10 cm diep);
2. de wens ter plekke van de huidige Esperanto spoorwegovergang een tunnel voor fietsers en/of auto's aan te leggen;
3. de wens het Europaplein behalve in westelijke richting ook in oostelijke richting een oprit en een afrit te geven en zo een "volledige aansluiting" van dit knooppunt op de ringweg te realiseren.

De drie optimalisatievraagstukken zijn het afgelopen half jaar onderzocht. Hieronder gaan wij daar op in en staan wij stil bij de mogelijk deze verbeteringen in het ontwerp alsnog te realiseren.

Oude Winschoterdiep

Kijkend vanuit het westen komt de ringweg bij het Oude Winschoterdiep weer omhoog uit zijn verdiepte ligging, om bij het Europaplein aan te sluiten op het bestaande viaduct. In het VO is geen water zichtbaar. De optimalisatie is de wens het Oude Winschoterdiep in elk geval visueel door te laten lopen. Daarvoor zijn twee varianten uitgewerkt: een variant met 10 cm waterdiepte en een variant met 80 cm waterdiepte. De kosten bedragen resp. 15 miljoen euro en 19 miljoen euro.

Esperantotunnel

In verband met de geplande spoorverbreding is een gelijkvloerse spoorwegovergang bij de kruising Esperantoweg niet meer mogelijk. Een tunnel die ook geschikt is voor auto's is hier moeilijk in te passen. Dat heeft te maken met het hoogteverschil tussen beide zijden van het spoor. De westelijke tunnelmond zou daardoor ver van de spoorweg komen te liggen. Dat vinden wij ongewenst. Een autotunnel op deze plaats zou bovendien tot veel verkeer op de Waterloolaan leiden. Ook dat vinden wij niet acceptabel. Met de toevoeging van de Helperzoomtunnel is een extra verbinding voor auto's niet meer nodig. De vraag blijft of er een fietstunnel op deze plek kan komen. Hiervoor zijn drie varianten onderzocht, van sober tot een tunnel met meer ruimtelijke kwaliteit. De kosten variëren van 5 tot 21 miljoen euro.

Volledige aansluiting op de Europaweg

De halve aansluiting in het VO biedt voldoende capaciteit voor de hoeveelheid verkeer op de Europaweg-Zuid (21.500 motorvoertuigen per etmaal). Wel is een beperkte aanpassing nodig aan de rotonde bij de aansluiting Westerbroek. Deze past binnen de raming van het project. Een afrit en een oprit van en naar het oosten kost 6 miljoen euro. Uit de verkeersberekeningen blijkt echter dat bij zo'n volledige aansluiting een probleem ontstaat in de doorstroming op de zuidelijke rijbaan N7 tussen de Bornholmstraat en de afrit Driebond/Eemspoort. Die trekt meer verkeer door de extra oprit. Om dit probleem op te lossen is een derde rijstrook nodig op de zuidbaan van het Euvelgunnetracé. Dit brengt 20 miljoen euro meerkosten met zich mee.

Rangorde van wensen

Wij hebben nog geen rangorde bepaald voor het belang van deze optimalisaties. We horen graag uw mening hierover. Ook in onze gesprekken met de platforms, de bewoners en bedrijven en organisaties zullen wij de vraag naar de wenselijkheid van de optimalisaties aan de orde stellen.

Inmiddels hebben wij wel meer zicht op de procedure die moet worden gevolgd om de optimalisaties te kunnen realiseren. In de bijlage gaan wij daar op in. Wij zijn optimistisch over de kans dat op zijn minst een deel van de optimalisaties kan worden betaald. In de stuurgroep Aanpak Ring hebben wij afgesproken dat een eventuele aanbestedingsmeevaller mag worden gebruikt voor de optimalisaties. De praktijk van vergelijkbare projecten wijst uit dat de kans op zo'n meevaller op dit moment groot is. Ook teruggave van BTW mag worden gebruikt om extra wensen te betalen. Bij deze constatering past één kanttekening: mogelijke meevallers mogen niet volledig worden gebruikt voor de optimalisaties. Een nader te bepalen deel ervan dient te worden gereserveerd voor extra risico's. Hierover zullen wij u te zijner tijd verder over informeren.

Het vervolg: definitief ontwerp, Ontwerp Tracébesluit, Tracébesluit en realisatie

De komende zomermaanden staan twee zaken centraal in de werkzaamheden rond het project Aanpak Ring Zuid: het opstellen van de milieueffectrapportage en de verdere uitwerking van het ontwerp.

Het onderzoek voor het Milieueffectrapport (MER) is in volle gang. Het is naar verwachting in september/oktober afgerond. Dan is duidelijk of het ontwerp voldoet aan alle wettelijke voorwaarden op milieugebied. Als dat niet zo is moeten gepaste maatregelen worden genomen.

De MER en de eventuele aanpassingen die daaruit voortkomen voor het ontwerp verwachten wij u in oktober te kunnen presenteren. Het spreekt vanzelf dat wij hier graag met u over willen spreken.

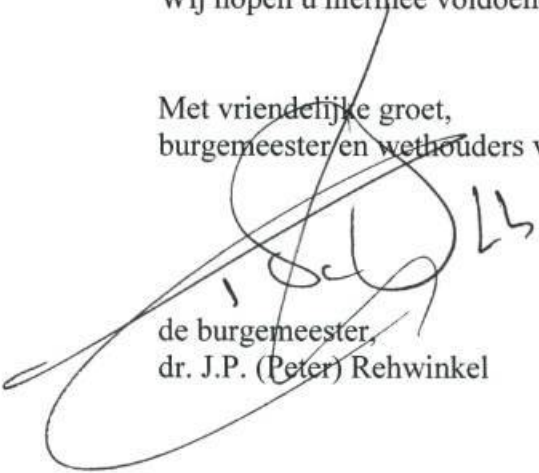
Volgens plan wordt het Ontwerp Tracébesluit met het bijbehorende MER voor 1 december 2012 ter besluitvorming voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Milieu. Eerst zal het nog aan de stuurgroep Aanpak Ring Zuid worden voorgelegd. Wij verwachten dat de minister het OTB/MER in de loop van de december vaststelt. De rest van de maand december en de maand januari 2013 staan dan in het teken van de inspraak over het OTB/MER. Wij zullen u uiteraard zorgvuldig betrekken bij het opstellen van de zienswijze die de gemeente/de provincie zal opstellen en indienen.

Naar verwachting kan tegen de zomer van 2013 het Tracébesluit worden genomen. De planning is er nog steeds op gericht in 2015 te beginnen met de uitvoering van het project. Voor een beschrijving van de te doorlopen procedure verwijzen wij u naar de bijlage. In deze bijlage gaan wij ook nader in op een aantal onderdelen van het ontwerp en treft u tevens meer informatie aan over de gemaakte verkeersberekeningen.

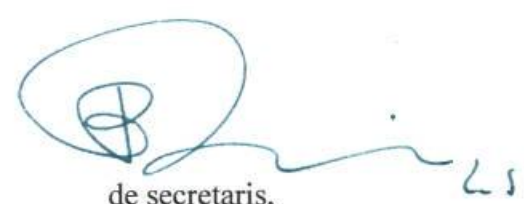
Tot besluit: wij begonnen deze brief met de constatering dat het project Aanpak Ring Zuid in verschillende opzichten een uitzonderlijk project is. Behalve met u zullen wij de voortgang ervan daarom ook opnieuw bespreken met de vier platforms, in de wijken en met bedrijven en organisaties. De resultaten van die besprekingen zullen we gebruiken om ervoor te zorgen dat uw en onze opvolgers over tien, twintig of dertig jaar zullen zeggen dat het project heeft gebracht wat de bedoeling was: betere bereikbaarheid voor stad en ommeland, een betere doorstroming van het verkeer en - niet in de laatste plaats - een stad waar het steeds beter wonen, werken en verblijven is.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

A large, stylized handwritten signature in black ink, written over the text of the mayor's name.

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

A handwritten signature in blue ink, written over the text of the secretary's name.

de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys

BIJLAGE BRIEF ONTWERP ZUIDELIJKE RINGWEG

In deze bijlage gaan we nader in op de resultaten van de verkeersberekeningen, de daaruit naar voren gekomen knelpunten en de oplossingsrichting die we hebben gekozen om deze knelpunten op te lossen. Ook komen de uitwerking en mogelijke realisatie van de drie optimalisaties aan de orde. Tot slot maken we per doelstelling van het project de balans op.

Voor de verkeersberekeningen op het hoofdwegennet – de A7/N7, A28 en de op- en afritten - is gebruik gemaakt van het Nieuw Regionaal Model (NRM) 2012 van het Rijk. Uit dit model blijkt dat na uitvoering van het VO de doorstroming op het hoofdwegennet goed verloopt, op twee knelpunten na:

- Oprit Europaweg/zuidelijke ringweg.
- Wegvak tussen Vrijheidsplein en Laan Corpus den Hoorn.

Voor deze punten zijn relatief eenvoudige oplossingen gevonden, die binnen de projectraming zijn uit te voeren, namelijk:

- Een extra rijstrook bij de westelijke oprit naar de zuidelijke ringweg bij de Europaweg.
- Een extra rijstrook op de noordbaan van de zuidelijke ringweg bij het Vrijheidsplein.
- Samenvoeging van de invoegstroken op de zuidelijke ringweg vanaf resp. de westelijke ringweg en de Laan Corpus den Hoorn.

Voor de verkeersberekeningen op de overige wegen (het onderliggend wegennet) is gebruik gemaakt van het Groningen Plus model. De situatie na uitvoering van het VO wordt vergeleken met de situatie in 2030 zonder realisatie van project (referentiesituatie).

Uit de resultaten blijkt dat de intensiteit op het onderliggend wegennet na de uitvoering van het VO afneemt met 1,6% ten opzichte van de referentiesituatie in 2030. Met name op de Verlengde Hereweg, het Parkweg/Emmaviaduct en het noordelijk deel van de Helperzoom wordt het een stuk rustiger.

Knelpunten

Er komen twee knelpunten uit de verkeersberekeningen voor het onderliggend wegennet in het VO naar voren:

- De aanleg van een autotunnel bij de Esperantostraat trekt 5.000-6.000 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm). Dit betekent dat er samen met het overige verkeer richting DUO/Belastingdienst en de aanliggende woonbuurt een verkeersstroom via de Waterloolaan ontstaat van 8.500-10.000 mvt/etm. Deze aantallen komen niet overeen met de ambitie die we hebben voor het Sterrebosgebied.
- De Vondellaan trekt 16.500 mvt/etm. In de huidige situatie is de Vondellaan een doorgaande weg via een tunnel onder de A28 waar ca. 1.500 mvt/etm op rijden. Het getal van 16.500 is een vertienvoudiging en zit ook aanmerkelijk boven het streefniveau van 10.000 mvt/etm. Dit streefniveau is door het Kwaliteitsteam¹ aangeduid als een niveau waarbij een kwalitatief goede inpassing van een lokale stadsweg goed mogelijk is.

Na de uitvoering van het VO komt het verkeer op de nieuwe verbindingsweg langs de Maaslaan in 2030 naar verwachting op 9.600 mvt/etm. Dit is onder het genoemde streefniveau van het Kwaliteitsteam.

Oplossingsrichting

Uit de zoektocht naar oplossingen voor de knelpunten kwam de volgende combinatie van aanpassingen van het VO als beste uit de bus.

- Aanleg van een Helperzoomtunnel, die Helpman verbindt met het Europapark. Een Esperantotunnel voor fietsers en voetgangers blijft één van de drie optimalisaties. De beste plaats van de Helperzoomtunnel is niet bepaald. De projectorganisatie doet hier de komende tijd onderzoek naar, mede op initiatief van het Kwaliteitsteam. In de verkeersberekeningen is vooralsnog uitgegaan van een Helperzoomtunnel ter hoogte van de Helperbrink. Laten vervallen van de aansluiting van de Vondellaan op de A28. Dit betekent dat het verkeer vanuit de Wijert niet meer via de Vondellaan de A28 op/af kan rijden. Dit verkeer kan via de Van Ketwich Verschuurlaan de A28 op/af, zoals dit in de huidige situatie ook het geval is. De andere verkeersbewegingen op het kruispunt Vondellaan blijven gewoon mogelijk.

¹ Het kwaliteitsteam is nauw bij de totstandkoming van het ontwerp betrokken en bestaat uit stedenbouwkundige experts die het rijk, de provincie en de gemeente hebben geselecteerd.



Afbeelding: zoekgebied Helperzoomtunnel

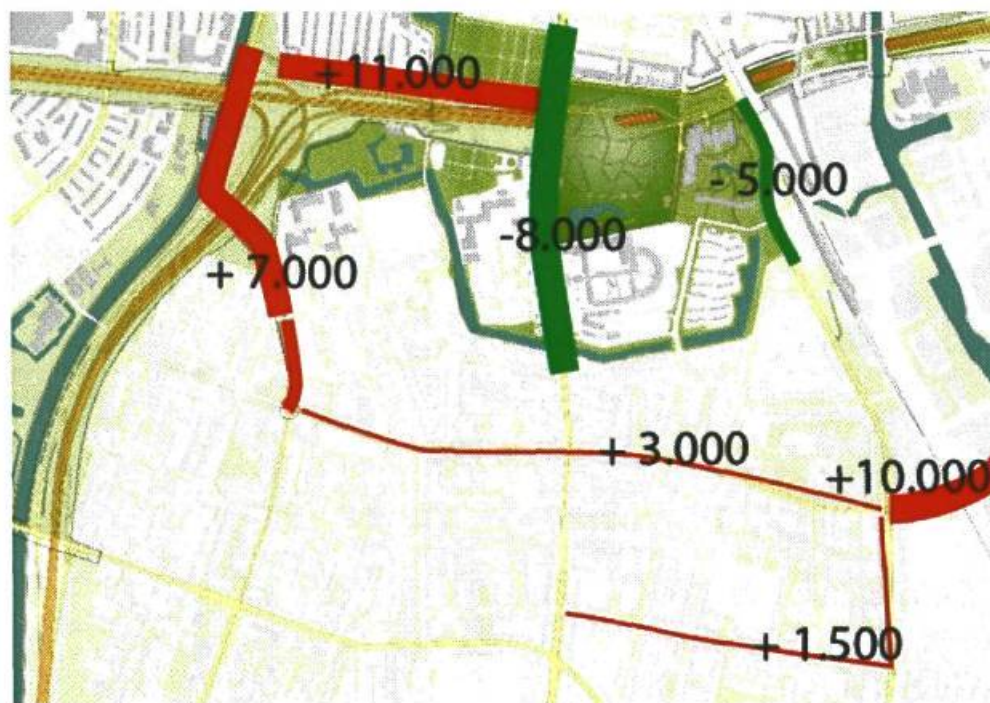


Afbeelding: Laten vervallen van de aansluiting van de Vondellaan op de A28. Het verkeer kan via de Van Ketwich Verschuurlaan de A28 op/af, zoals nu ook het geval is.

Door deze combinatie van aanpassingen aan het ontwerp verdwijnen volgens de verkeersberekeningen de knelpunten die het gevolg zouden zijn van de uitvoering van het VO. Het verkeer stroomt naar verwachting ook tijdens de spitsuren naar behoren door. Voor het onderliggend wegennet vallen de volgende effecten van de aanpassingen aan het ontwerp op:

- Iets meer verkeer (0,8%) op het totale onderliggend wegennet, ten opzichte van het VO. Op grond van het VO werd een afname van 1,6% van het verkeer op het onderliggend wegennet verwacht.
- Een betere verdeling over het onderliggend wegennet:
 - Vondellaan: 10.000 mvt/etm in plaats van 16.500.
 - Waterloolaan: 3.300 mvt/etm in plaats van 8.500-10.000.
- Stijging van het aantal verwachte mvt/etm op de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan van 9.600 mvt/etm naar 11.000. Aanvullende sturingsmaatregelen, zoals bewegwijzering en weginrichting kunnen ervoor zorgen dat het verkeer op de verbindingsweg naast de Maaslaan deels verplaatst wordt naar alternatieve routes. In de praktijk kan dat leiden tot een reductie van het verkeer met ca. 10%. Dit moet nader worden uitgewerkt. Het Kwaliteitsteam heeft aangegeven onder deze voorwaarde mogelijkheden te zien om de verbindingsweg naast de Maaslaan goed in te passen, ondanks de verwachte 11.000 mvt/etm.
- Toename van verkeer op de Helperbrink van 4.230 mvt/etm naar ca. 6.000 mvt/etm.

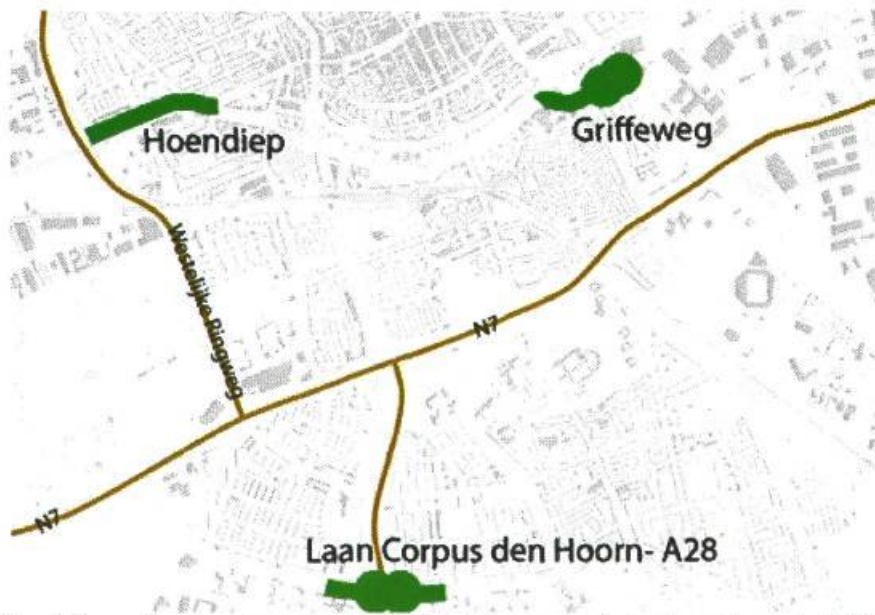
Het aangepaste ontwerp leidt tot de volgende stijgingen en daling in intensiteiten, afgezet tegen de referentiesituatie in 2030.



Afbeelding: Verandering in intensiteiten afgezet tegen de referentiesituatie 2030

Verder is voor het hele onderliggend wegennet bekeken of ten gevolge van de ombouw van de zuidelijke ringweg maatregelen nodig zijn aan wegen buiten de projectgrens. De verkeersintensiteiten op zowel de wegen als op de kruispunten zijn onderzocht. De uitkomsten geven geen aanleiding voor substantiële aanpassingen of reconstructies. Wel wordt verder onderzocht of aanpassingen nodig zijn aan de verkeerslichten op de kruisingen van het

Hoendiep, de Griffeweg en bij de aansluiting op de A28 van de Laan Corpus den Hoorn/Van Ketwich Verschuurlaan. Eventuele noodzakelijke maatregelen worden ten laste gebracht van het projectbudget Aanpak Ring Zuid. Dit geldt ook voor maatregelen die nodig blijken te zijn voor doorstroming ten behoeve van de hulpdiensten. Dit zal de komende tijd nog nader worden uitgewerkt en besproken in de stuurgroep Aanpak Ring Zuid.



Afbeelding: Aanpassingen van de kruisingen op het Hoendiep, de Griffeweg en bij de aansluiting Laan Corpus den Hoorn/Van Ketwich Verschuurlaan op de A28.

Ruimtelijke kwaliteit en stedelijke inpassing

De projectorganisatie heeft met ondersteuning van West8 veel energie besteed aan de kwaliteit van de ruimtelijke inpassing van de zuidelijke ringweg. Het kwaliteitsteam is hierbij intensief betrokken. Het voorstel voor de aanpassingen aan het ontwerp zijn op 23 mei 2012 voorgelegd aan het kwaliteitsteam. Het kwaliteitsteam constateert:

“De oplossing met een combinatie van Helperzoomtunnel en Vondellaan zonder aansluiting op de A28 heeft de voorkeur van het kwaliteitsteam. Dit met behoud van de doorgaande route via de Vondellaan van zuid naar binnenstad/station. De oplossing versterkt de met het BVA (Bestuurlijk Voorkeurs Alternatief van 2009) ingezette doelen: 'aanhelen' van de stad in noord-zuid richting, versterken van de kwaliteit van de leefomgeving in/rond het 'Groene Hart' - het verdiepte deel van de ring - en goede spreiding van het verkeer over het lokale wegennet.”

Gezien de verwachte verkeersintensiteiten is bijzondere aandacht nodig voor de kwaliteit van de inpassing van de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan, de Vondellaan en de Helperbrink. De volgende impressies geven weer hoe deze wegen mogelijk zouden kunnen worden ingepast, met ten aanzien van de Helperbrink de kanttekening dat de profielaanpassing aan de orde is als hier de Helperzoomtunnel komt.

De inpassing van bovengenoemde straten gaan we de komende tijd verder uitwerken, in nauw overleg met het Kwaliteitsteam, de bewoners, scholen en andere betrokkenen uit de betreffende buurten. Hierbij zijn naast de ruimtelijke inpassing ook veiligheid, fietsers, voetgangers, mogelijkheden voor parkeren en ecologische aspecten belangrijke aandachtspunten. De aanpassingen aan deze drie wegen worden ten laste gebracht van het project Aanpak Ring Zuid.

A. Mogelijke inpassing van de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan



B. Mogelijke inpassing van de Vondellaan



C. Mogelijke inpassing van de Helperbrink



Keuze ontsluiting DUO/Belastingdienst

In het VO is de keuze opgehouden of de ontsluiting voor DUO/Belastingdienst plaats moet vinden via de Waterloolaan of via een nieuw aan te leggen parkway over het deksel. Met het aangepaste ontwerp rijden er ca. 3.500 mtv/etm over de Waterloolaan. Dit betekent dat de Waterloolaan met beperkte aanpassingen aan het wegprofiel geschikt is voor de ontsluiting van DUO/Belastingdienst. Wij kiezen daarom voor deze mogelijkheid, zodat het Sterrebos kan worden hersteld en niet wordt doorsneden door een nieuwe weg.

Kosten optimalisaties

Het VO van november 2011 kent drie optimalisatievraagstukken: 1) een dieper liggende passage Oude Winschoterdiep met 10 of 80 cm water, 2) de Esperanto onderdoorgang en 3) een volledige aansluiting op de Europaweg. De optimalisaties zijn de afgelopen periode verder uitgewerkt. Dit heeft geresulteerd in het volgende kostenoverzicht.

Oude Winschoterdiep	
80 cm water (beperkt bevaarbaar)	19 M€
10 cm water (niet bevaarbaar)	15 M€
Spoorkruising	
Esperantotunnel voor fietsers en voetgangers sober	5M€
Esperantotunnel voor fietsers en voetgangers met ruimtelijke kwaliteit:	
a. Variant halve vallei	13M€
b. Variant hele vallei	21M€
Aansluiting Europaweg	
Volledige aansluiting	
a. inpassing extra opritten	6 M€
b. derde rijstrook zuidbaan	20 M€

Oude Winschoterdiep

Bij het Oude Winschoterdiep komt vanuit het westen gezien de verdiepte ringweg weer omhoog, om bij het Europaplein aan te sluiten op het bestaande netwerk. In het VO is geen water zichtbaar. In de optimalisatie is de inzet om het Oude Winschoterdiep in elk geval visueel door te laten lopen. Daarvoor zijn twee varianten uitgewerkt: een variant met 10 cm (water)diepte en een variant met 80 cm (water)diepte.



Voorlopig Ontwerp

Variant 10 en 80 cm water

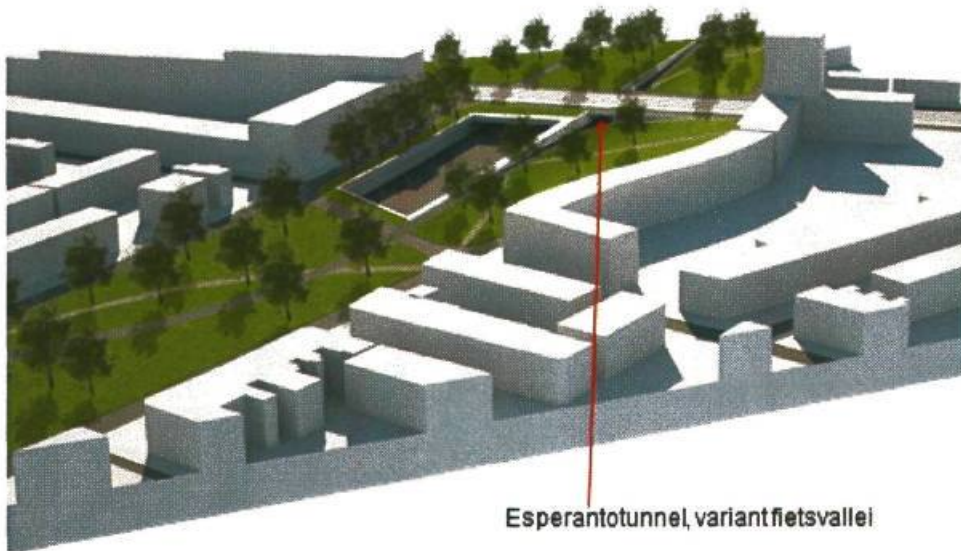


Belangrijke oorzaak van de extra kosten van de twee varianten voor het Oude Winschoterdiep is dat in beide varianten de tunnelbak dieper uitgegraven moet worden. Verder moet het viaduct over de Europaweg worden verlaagd, en moet ook de Europaweg onder het viaduct moet verlaagd worden aangelegd.

Esperanto fietstunnel

In verband met een spoorverbreding is, vanwege veiligheidseisen, een gelijkvloerse spoorwegovergang bij de kruising Esperantoweg niet meer mogelijk. Een autotunnel op deze

plaats vindt de stuurgroep Aanpak Ring Zuid ongewenst en onnodig, zoals uitgelegd in de brief aan de Gemeenteraad en Provinciale Staten van juni 2012. De vraag blijft of er een fietstunnel op deze plek kan komen, en of dat gewenst is. Voor zo'n fietstunnel zijn drie varianten onderzocht, van sober tot een tunnel met meer ruimtelijke kwaliteit. De variant met de meeste ruimtelijke kwaliteit (21 miljoen euro) ziet er als volgt uit.



Esperantotunnel, variant fietsvallei

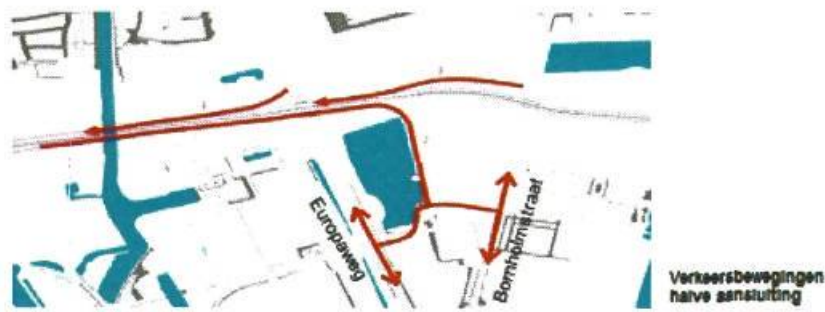
Volledige aansluiting Europaweg

In het VO bestaat voor het verkeer van en naar het westen een rechtstreekse aansluiting op zowel de Europaweg als de Bornholmstraat. Daarmee worden twee grote verkeersstromen (UMCG/Europapark, respectievelijk Ikea) uit elkaar getrokken en ontstaat een meer gelijkmatige verdeling van het verkeer. Voor het verkeer van en naar het oosten is geen directe aansluiting op de Europaweg en de Bornholmstraat opgenomen, omdat in die richting het aandeel van het verkeer aanzienlijk lager is en er goede alternatieve routes bestaan. Als derde optimalisatievraagstuk is nader onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van een volledige en zo direct mogelijke aansluiting op de Europaweg, niet alleen vanuit het westen, maar ook vanuit het oosten.

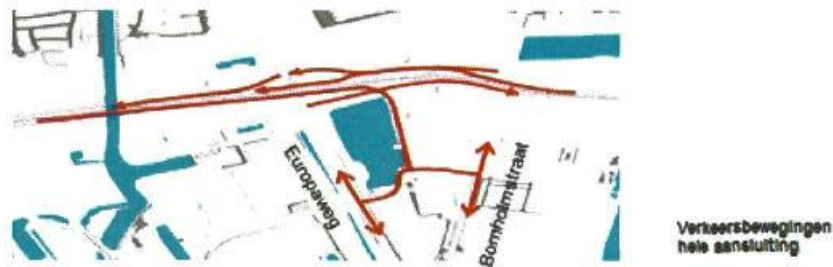
De halve aansluiting in het VO biedt voldoende capaciteit voor de hoeveelheid verkeer op de Europaweg-Zuid (21.500 mvt/etm). Wel is een beperkte aanpassing nodig aan de rotonde bij de aansluiting Westerbroek. Deze past binnen de raming van het project.

De kosten voor een hele aansluiting bedragen 6 miljoen euro voor de nodige op- en afritten. Uit de verkeersberekeningen blijkt echter dat bij een hele aansluiting een probleem ontstaat in de doorstroming op de zuidelijke rijbaan van de zuidelijke ringweg tussen de Bornholmstraat en de afrit Driebond/Eemspoort. Er kan filevorming optreden en de snelheid in de avondspits zakt onder 40 km/u, terwijl bij de halve aansluiting de snelheid 80 km/u blijft. Om dit probleem op te lossen is een derde rijstrook nodig op de zuidbaan van het Euvelgunnetracé. Dit brengt 20 miljoen euro meerkosten met zich mee.

Het rijk vindt een halve aansluiting Europaweg op de zuidelijke ringweg acceptabel, mits in het ontwerp een ruimtereservering wordt gedaan in het grondlichaam, om een volledige aansluiting in de toekomst mogelijk te maken.



Verkeersbewegingen halve aansluiting



Verkeersbewegingen hele aansluiting

Afbeelding: Verkeersbewegingen halve en volledige aansluiting Europaweg op de zuidelijke ringweg



Afbeelding: Alternatieve routes bij halve aansluiting

Financiële realisatie optimalisaties

Bij het vaststellen van het VO in november 2011 was er een budgetruimte voor extra optimalisaties van 15 miljoen euro. Intussen is de projectraming geactualiseerd en verder uitgewerkt. De beschikbare budgetruimte bedraagt nu 20 miljoen euro.

De Helperzoomtunnel valt buiten de projectgrens, maar is noodzakelijk voor een goede afwikkeling en ruimtelijke inpassing op het onderliggend wegennet. Om die reden stemt het rijk ermee in dat deze tunnel wordt opgenomen in het ontwerp en wordt gefinancierd uit het projectbudget. De kosten voor deze tunnel bedragen 19 miljoen euro. Dit betekent dat binnen

het beschikbare budget geen financiële ruimte meer is voor de realisatie van de drie optimalisaties. Het is mogelijk dat die ruimte later alsnog ontstaat, uit meevallers in de aanbesteding en door teruggave van BTW (BTW-compensatie). Het uitgangspunt is dan ook om de optimalisaties met dit geld te financieren.

Het is nog onzeker in hoeverre alle optimalisaties binnen het plafondbedrag voor de inschrijfprijs van de aanbesteding kunnen worden uitgevoerd. Daarom is het belangrijk dat voordat de aanbesteding plaatsvindt een rangorde voor de drie optimalisaties wordt vastgesteld. De keuze van de aannemer vindt uiteindelijk plaats op basis van het aantal te realiseren optimalisaties, de bereikbaarheid tijdens de bouwphase, de kwaliteit van de ruimtelijke inpassing en de duurzaamheid (de Economisch Meest Voordelige Inschrijving - EMVI). Een kanttekening hierbij is dat de kosten van de drie optimalisaties verschillen, en dat voor twee van de drie optimalisaties meerdere varianten mogelijk zijn. Dat maakt het lastig een eenvoudige top drie vast te stellen.

Procedure realisatie optimalisaties

De Helperzoomtunnel en de Esperanto fietstunnel kunnen juridisch-planologisch gezien niet in het OTB worden opgenomen. Deze aanpassingen van het ontwerp moeten via een bestemmingsplanprocedure geregeld worden. De Helperzoomtunnel heeft effect op het OTB/MER (resultaten van de verkeersberekeningen). Daarom is het nodig dat het rijk en de gemeente voor het ter visie leggen van het OTB/MER hierover een bestuursovereenkomst afsluiten, waarin wordt vastgelegd dat hiervoor een bestemmingsplanprocedure zal worden gevolgd.

De optimalisaties Oude Winschoterdiep 10/80 cm water en volledige aansluiting Europaweg op de zuidelijke ringweg maken onderdeel uit van het rijkswegtracé, en moeten geregeld worden via een Tracébesluit. Beide optimalisaties kunnen echter niet nu in het OTB worden opgenomen, omdat een OTB financiële dekking moet hebben. Daarom moeten deze optimalisaties verlopen via een partiële herziening van het Tracébesluit.

Zowel (O)TB als bestemmingsplanprocedures gebeuren onder regie van de projectorganisatie, zodat de afstemming van deze procedures permanent gewaarborgd zijn.

Voorlopige balans

In het convenant over het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) uit 2009 zijn zes doelen geformuleerd, die bij aanvang van de planuitwerkingsfase het kader vormden voor de uitwerking van het OTB/MER. In onderstaand schema staan deze projectdoelen opgesomd en maken we op basis van de huidige inzichten en het verder uitgewerkte ontwerp de voorlopige balans op.

PROJECTDOELEN BVA 2009	DE BALANS OPGEMAAKT
1. Doorstroming HWN	Voldoet aan de gestelde eisen.
2. Doorstroming OWN	OWN leidt niet tot doorstromingsproblemen. De Helperzoomtunnel is hierbij van belang. Per saldo afname ten opzichte referentiesituatie.

3. Bereikbaarheid dynamo's	Voldoet aan de gestelde doelen. Extra ambitie: volledige aansluiting Europaweg.
4. Ruimtelijke kwaliteit	Beoogde ruimtelijke kwaliteit kan worden gerealiseerd: alle drie deksels mogelijk, ruimtelijke inrichting deksels, hoogwaardige inpassing Helperzoomtunnel, kwaliteitsverhoging OWN in combinatie met ruimtelijke inrichting en verkeersveiligheid (bv Vondellaan, Maaslaan). Uitwerken adviezen Kwaliteitsteam. Extra ambitie: OWSD 10/80 cm water en fietstunnel in valleivorm.
5. Leefbaarheid	Moet nog blijken uit MER onderzoeken. Vooruitzichten: binnen normen geluid en luchtkwaliteit. Extra ambitie: Esperanto fietstunnel.
6. Verkeersveiligheid	Verkeersveilig wegontwerp, aanzienlijke verbetering ten opzichte van huidige situatie. Opheffen beweegbare brug in N7. Toepassen dynamisch verkeersmanagement.
Randvoorwaarde: binnen budget	Het ontwerp ten behoeve van het OTB/MER kan nog steeds binnen budget. De optimalisaties moeten uit aanbestedingsvoordeel en andere extra middelen bekostigd worden.

De doelstellingen die zijn geformuleerd hebben ook betrekking op de bouwfase van het project. In de bouwfase zijn vooral de bereikbaarheid en de leefbaarheid belangrijke aandachtspunten. Voor de problematiek van de bereikbaarheid tijdens de bouw werkt de projectorganisatie nauw samen met Groningen Bereikbaar! Dit is het samenwerkingsverband van gemeente, provincie, ProRail, Rijkswaterstaat en de Groninger werkgevers.