



bezoekadres: Martinikerhof 12

Aan Provinciale Staten

postadres: Postbus 610  
9700 AP  
Groningen

algemeen telefoonnr: 050 316 49 11

algemeen faxnr: 050 316 49 33

www.provinciegroningen.nl  
info@provinciegroningen.nl

STATEN  
GEDEPUTEERDE

Datum : 20 MAART 2012  
Briefnummer : 2012-11.660/12/A.6, VV  
Zaaknummer : 386102  
Behandeld door : Woudstra F.W.  
Telefoonnummer : (050) 316 4496  
E-mail : f.woudstra@provinciegroningen.nl

Onderwerp : Aanpak Ring Zuid; stand van zaken

Geachte dames en heren,

### 1. Aanleiding

In november 2011 heeft de minister, in afstemming met de regio, het Voorlopig Ontwerp (VO) van de Aanpak Ring Zuid vastgesteld. Het projectbureau is momenteel bezig het VO verder te verfijnen naar een Definitief Ontwerp (DO). Daarbij wordt ook een aantal uitwerkingsvraagstukken - zogenoemde optimalisaties - nader in beeld gebracht. Daarnaast is gestart met de onderzoeken om de effecten in beeld te brengen ten behoeve van het Milieueffectrapport (MER).

In de commissie Mobiliteit en Energie (ME) van 22 februari heeft de PvdA aangegeven dit onderwerp graag te willen bespreken. Met deze brief informeren wij u over de huidige stand van zaken van het project. Daarnaast geeft de projectdirecteur op 4 april een mondelinge toelichting in de Commissie ME waarbij hij de meest actuele informatie presenteert.

### 2. Samenvatting

Ons belang in het project Aanpak Ring Zuid is met name een goede, duurzame autobereikbaarheid van de regionale economische centra en de doorstroming op de Ring Zuid. Formeel gezien is de minister van Infrastructuur en Milieu namens het Rijk het bevoegd gezag voor Aanpak Ring Zuid en neemt zij uiteindelijk de besluiten.

In het BO-MIRT van 10 november 2009 zijn afspraken gemaakt over het ontwerp Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) van de Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2. In 2011 heeft het projectbureau Aanpak Ring Zuid het BVA, mede op basis van de ingebrachte zienswijzen, uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp (VO). Dit VO is een aangepast ontwerp, dat tegemoet komt aan de eisen die bestuurlijk aan de uitwerking van het BVA waren gesteld, zoals ontwerp binnen het taakstellend budget.

Het VO vormt de basis voor de verkeersberekeningen en effectberekeningen voor de Milieu Effect Rapportage, die momenteel worden uitgevoerd. Hierin worden ook de optimalisaties (passage Oude Winschoterdiep, Esperanto-onderdoorgang en een volledige aansluiting op de Europaweg) en aandachtspunten (Kempkensberg,

bereikbaarheid Gasunie/MTP, Vondellaan en Maaslaan) betrokken. In dit proces is ruimte voor inbreng en de resultaten worden tussentijds besproken met de verschillende doelgroepen. De resultaten hiervan moeten in het tweede kwartaal van 2012 leiden tot een Definitief Ontwerp (DO), dat daarna wordt uitgewerkt via een Ontwerp Tracé Besluit (derde kwartaal 2012) tot een Tracé Besluit (tweede kwartaal 2013).

In het kader van Bereikbaarheid Stad wordt onder regie van de gemeente Groningen een organisatie ingericht om de fasering van grote projecten in en om Groningen op elkaar af te stemmen.

### 3. Leeswijzer

In deze brief komende de volgende onderwerpen aan bod:

Hoofdstuk	Titel	Pagina
4.1	Rol van de provincie Groningen	2
4.2	Terugblik op totstandkoming Voorlopig Ontwerp	2
4.3	Optimalisaties en Aandachtspunten	4
4.4	Bereikbaarheid tijdens de bouw	6
4.5	Marktbenadering	6
4.6	Vervolg	6

## 4. Inhoud

### 4.1 Rol provincie Groningen

Formeel gezien is de minister van Infrastructuur en Milieu namens het Rijk het bevoegd gezag voor Aanpak Ring Zuid en neemt zij uiteindelijk de besluiten. Voor het uitvoeren van het project is een projectorganisatie ingericht. De projectorganisatie treedt op namens het Rijk, de provincie Groningen en de gemeente Groningen. De drie organisaties werken nauw samen in de stuurgroep. Waar nodig vindt afstemming plaats in het college of in uw Staten.

De algemene projectdoelen van de Aanpak Ring Zuid zijn:

1. Verbeteren doorstroming verkeer op de Ring Zuid;
2. Verbeteren verkeersveiligheid op de Ring Zuid;
3. Goede, duurzame autobereikbaarheid regionale economische centra bieden;
4. Goede bereikbaarheid stadsdelen bieden;
5. Verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving rond Ring Zuid;
6. Bijdragen aan verbetering ruimtelijke kwaliteit van de stad Groningen.

Voor de provincie hebben de projectdoelen 1 en 3 prioriteit. Deze twee doelen hebben te maken met een goede bereikbaarheid en hiervoor geldt een provinciaal belang. Het primaat van de verkeersveiligheid (nr. 2) ligt vooral bij de wegbeheerder (Rijkswaterstaat). En de overige drie hebben betrekking op de stad. Daarvoor ligt het zwaartepunt bij de gemeente Groningen. Op hoofdlijnen spelen natuurlijk alle projectdoelen een rol in onze afweging.

### 4.2 Terugblik op totstandkoming Voorlopig Ontwerp

In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) van 10 november 2009 zijn de volgende afspraken gemaakt over het ontwerp (Bestuurlijk Voorkeursalternatief, BVA) van de Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2:

- Het BVA gaat uit van een oplossing op het bestaande tracé, in de vorm van een variant met een verdiept liggende bak met overkluizingen ('deksels').

- Voor de uitvoering van het BVA is een taakstellend budget van € 624 miljoen (prijspeil 2007) beschikbaar, waarvan € 200 miljoen ten laste komt van het MIRT.
- De MIRT-bijdrage is afkomstig van de begroting van VenW en betreft een gemaximaliseerde bijdrage.
- De eerste raming van het BVA, op basis van het globale ontwerp 2009, bedraagt € 715 miljoen, incl. btw, Voorbereiding en Toezicht, Onvoorzien en Risico's, prijspeil 2007.

Deze afspraken zijn vastgelegd in een bestuursovereenkomst, d.d. 10 november 2009.

In de eerste helft van 2010 is gewerkt aan de startnotitie, op dat moment nog de eerste stap in de voorbereidingsfase van de Tracé/m.e.r.-procedure. Vanwege de modernisering van de m.e.r., per 1 juli 2010, is de startnotitie komen te vervallen. Hiervoor in de plaats is de zogenaamde Kennisgeving gekomen. De Kennisgeving maakt het voornemen tot het opstellen van een Milieueffectrapport (MER) bekend. De Kennisgeving is op 22 december 2010 gepubliceerd door de minister als eerste formele stap in de procedure. Op dat moment hebben wij u ook geïnformeerd over de stand van zaken (zie briefnummer 2010-67116/50, VV).

In 2011 heeft het projectbureau Aanpak Ring Zuid het BVA, mede op basis van de ingebrachte zienswijzen, uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp (VO). Dit VO is een aangepast ontwerp, dat tegemoet komt aan de eisen die bestuurlijk aan de uitwerking van het BVA waren gesteld:

- Breng het project binnen het taakstellend budget van € 652 mln. (prijspeil 2010, incl. btw. NB. Dit bedrag correspondeert met het eerder genoemde taakstellend bedrag van € 624 mln., prijspeil 2007).
- Directere bereikbaarheid van de stedelijke dynamo's.
- Omvang parallelstructuur op stedelijk wegennet verminderen.
- Hoge verkeersintensiteiten op stedelijk wegennet voorkomen (dit moet nog bevestigd worden door verkeerskundige berekeningen in de MER).

#### Beschrijving van het Voorlopig Ontwerp

Ter informatie is hieronder op hoofdlijnen een omschrijving van onderdelen uit het ontwerp van het VO opgenomen (zie bijlage 1 voor een afbeelding van het VO).

- Ongelijkvloerse kruising tussen Westelijke Ring, A28 en de N7.
- Vaste brug over Noord Willemskanaal met doorvaart hoogte van minimaal 5,40 m.
- Nieuw ingericht knooppunt Julianaplein, waar vanaf de Vondellaan – Brailleweg in alle richtingen de hoofdwegenstructuur bereikt kan worden.
- Een verbinding tussen de Hereweg en aansluiting Julianaplein via een (nieuwe) verbindingsweg in twee richtingen langs de Maaslaan.
- Drie deksels van ieder maximaal 250 meter lang boven de verdiepte ligging.
- 'Halve' aansluiting op de Europaweg: vanuit het westen een gecombineerde afrit vanaf de N7, die aansluit op de Europaweg en de Bornholmstraat en naar het westen toe een oprit van de Europaweg naar de N7 (verdiepte ligging).
- 2+3 rijstroken tussen Europaplein en Knooppunt Euvelgunne.
- Nieuwe rechtstreekse aansluiting voor bedrijventerrein Driebond, Eemspoort en Euvelgunne.
- De verdiepte ligging kruist het Oude Winschoterdiep (OWSD), waarbij de wegen langs het OWSD kunnen worden doorgetrokken zonder barrière van de zuidelijke ringweg, maar waarbij de waterspiegel wel wordt doorbroken.

Het VO is op 27 september 2011 achtereenvolgens gepresenteerd aan de Statencommissie Mobiliteit en Energie en de raadscommissie Beheer en Verkeer, de vier platforms die voor de Aanpak Ring Zuid zijn ingesteld en aan de omgeving en belangstellenden. De stuurgroep Aanpak Ring Zuid heeft op 28 oktober 2011 ingestemd met het VO. Daarbij is afgesproken dat richting het Definitief Ontwerp (DO) nog wordt gewerkt aan een drietal optimalisaties (zie verderop in deze brief). Naar aanleiding van het BO-MIRT van 7 november 2011 heeft de minister ingestemd met het ontwerp. U bent hier destijds over geïnformeerd via een brief van het SNN over alle gemaakte afspraken (kenmerk UP-11-14133).

Ten opzichte van het BVA uit 2009 is in het voorliggende VO een fors aantal knelpunten opgelost en zijn verbeteringen aangebracht. De belangrijkste daarvan zijn:

- De realisatie van de drie deksels valt binnen het projectbudget.
- De Dynamo's Binnenstad en Stationsgebied zijn beter bereikbaar.
- Minder parallelstructuur, met als gevolg verbetering van de leefomgeving rondom de ringweg.
- De A7 is veel compacter geworden (minder asfalt, meer groen, betere inpassing in de stadsomgeving).

Uitgangspunt is dat de scope van het VO binnen het beschikbare budget van € 652 miljoen, prijspeil 2010, kan worden gerealiseerd. Zonder optimalisaties is dat het geval (op basis van raming met een marge van +/- 25%). Voor de drie optimalisaties resteert nog een bedrag van € 15 miljoen. In het DO moet definitief duidelijk zijn welke optimalisaties alsnog onderdeel uitmaken van de scope. Bij het DO is de marge in de raming teruggebracht naar +/- 15%.

Het VO vormt de basis voor de verkeersberekeningen en effectberekeningen voor de Milieu Effect Rapportage, die momenteel worden uitgevoerd. De resultaten hiervan moeten in het tweede kwartaal van 2012 leiden tot een Definitief Ontwerp (DO), dat daarna wordt uitgewerkt via een Ontwerp Tracé Besluit (derde kwartaal 2012) tot een Tracé Besluit (tweede kwartaal 2013).

#### **4.3 Optimalisaties en Aandachtspunten**

Het VO kent drie optimalisatievraagstukken:

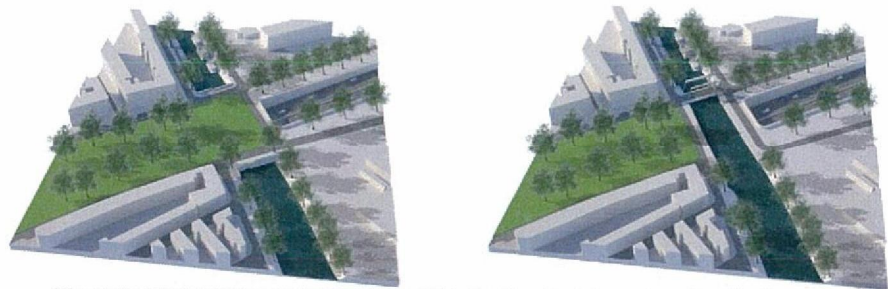
- 1) een dieper liggende passage Oude Winschoterdiep,
- 2) de Esperanto-onderdoorgang, en
- 3) een volledige aansluiting op de Europaweg.

Verder moet nog een keuze gemaakt worden uit twee varianten voor de ontsluiting van Kempkensberg.

##### *1) Oude Winschoterdiep*

Bij het Oude Winschoterdiep komt de verdiepte ringweg weer omhoog om bij het Europaplein weer aan te sluiten op het bestaande netwerk. In het VO is geen water zichtbaar (linker afbeelding). In de optimalisatie is de inzet om het Oude Winschoterdiep in elk geval visueel door te laten lopen. Daarvoor worden twee varianten uitgewerkt: een variant met 10 cm (water)diepte en een variant met 80 cm (vaar)diepte. Deze varianten is de projectorganisatie nu aan het uitwerken en berekenen. Belangrijk zijn daarbij de waterkwaliteit, -doorstroming en de ecologische oost-oever, naast het visuele/landschappelijke aspect.





Afbeelding: Oude Winschoterdiep in het Voorlopig ontwerp en de optimalisatie met water zichtbaar.

### 2) *Esperanto-onderdoorgang*

Een ander punt van onderzoek is de Esperanto-onderdoorgang. De onderdoorgang heeft geen functie meer in de parallelstructuur zoals eerder in het BVA was opgenomen, maar betreft de vervanging van de bestaande spoorwegovergang. In verband met een spoorverbreding is, vanwege veiligheidseisen, een gelijkvloerse spoorwegovergang niet meer mogelijk, maar moet het een onderdoorgang worden. De nieuwe onderdoorgang in het VO is vooral bedoeld als lokale wijkverbinding tussen de Herewegbuurt en de Oosterpoort / De Linie. Voorkomen moet worden dat deze verbinding sluipverkeer gaat aantrekken. Of deze wijkverbinding inpasbaar is en hoe de verbinding precies wordt vormgegeven, neemt de projectorganisatie mee bij de uitwerking van het DO. Aandachtspunten hierbij zijn mogelijk sluipverkeer over de Waterloolaan, de invulling van de openbare ruimten op de deksels en de hoofd fietsroutes oost-west en noord-zuid. De vraag moet worden beantwoord of een autoverbinding mogelijk is, en of dit dan de juiste plek is.

### 3) *Volledige (dubbele) aansluiting op de Europaweg*

In het kader van de optimalisaties wordt nader onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van een volledige en zo direct mogelijke aansluiting Europaweg (vanuit zowel het westen als het oosten) .

Naast de optimalisaties spelen momenteel de volgende punten

- 1) *Kempkensberg*
- 2) *Bereikbaarheid Gasunie / MTP*
- 3) *Vondellaan*
- 4) *Maaslaan*

#### 1) *Kempkensberg: 2 opties (zie bijlage 2 voor een kaartje)*

De keuze voor de verdiepte ligging heeft tot gevolg dat de Kempkensberg (DUO) in het VO vanuit het westen en het oosten alleen via het Julianaplein te bereiken is. Ook ruimtelijk ligt hier een aandachtspunt. Er zijn twee opties voor de inpassing van de ontsluiting van DUO: 1) de Waterloolaan en 2) een nieuwe 'Parkway'. Beide opties maken het Sterrebos weer tot een eenheid; de 'Parkway' moet worden ingepast in het nieuw te maken park. Bij de uitwerking van het VO naar een DO wordt een keuze gemaakt uit één van deze twee. Deze keus hangt nauw samen met de uitwerking van het optimalisatievraagstuk van de Esperanto onderdoorgang.

### *2) Bereikbaarheid Gasunie / MTP*

Aan de westkant krijgen de Gasunie en Martini Trade Park MTP ten opzichte van het BVA verbetering in hun aansluiting, met name voor het verkeer komend uit het westen. Echter vanuit en naar het oosten moet men bij de Laan Corpus den Hoorn de afslag nemen en dan moet men terugrijden.

### *3) Vondellaan (zie bijlage 3 voor een kaartje)*

De Vondellaan is het nieuwe knooppunt dat zuidelijk van het Julianaplein ligt. Op basis van de uitkomsten van de verkeersberekeningen worden de effecten op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling duidelijk.

### *4) Maaslaan (zie bijlage 3 voor een kaartje)*

De situatie bij de Maaslaan verandert ingrijpend. Een nieuwe tweerichtingsweg langs de Maaslaan wordt de verbinding tussen het Julianaplein en de Hereweg. De projectorganisatie heeft bijzondere aandacht voor de inpassing van de Maaslaan. Doel is om bij de verdere uitwerking van het ontwerp te komen met een gedegen ruimtelijke inpassing, wat tot stand komt met intensieve interactie met de bewoners.

### Informatie en participatie

De projectorganisatie volgt diverse sporen voor informatie en participatie:

- Vier platforms voor bewonersorganisaties, bedrijven, weggebruikers en individuele belangstellenden.
- Intensieve contacten met 15 grote stakeholders.
- Informatiebijeenkomst en informatiekrant bij mijlpalen.
- Deeltrajecten met speciale doelgroepen, zoals de omgeving van de Maaslaan, de Vondellaan en de Waterloolaan/Sterrebos.

### **4.4 Bereikbaarheid**

Uitgangspunt is dat de stad en de regio bereikbaar blijven tijdens de ombouw van de zuidelijke ringweg Groningen. Hinder en overlast zijn niet te vermijden, maar moeten op een acceptabel niveau blijven. Om dit te realiseren bereidt de projectorganisatie een bereikbaarheidsplan voor. Daarbij wordt nauw samengewerkt met de Taskforce Mobiliteitsmanagement. Verder wordt er in het kader van de bereikbaarheid van de stad onder regie van de gemeente een organisatie ingericht om de fasering van grote projecten in en om Groningen op elkaar af te stemmen.

### **4.5 Marktbenadering**

Op dit moment wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een marktbenaderingsplan voor het project. Als eerste moet een keus worden gemaakt voor de samenwerkingsvorm tussen de opdrachtgever en de opdrachtnemer. Het is de ambitie om te beginnen met de aanbesteding op het moment dat het OTB is vastgesteld.

### **4.6 Vervolg**

Op dit moment is de projectorganisatie hard aan het werk met de verkeersberekeningen en de effectberekeningen voor het MER en de uitwerking van het Voorlopig Ontwerp naar een Definitief Ontwerp. Gedurende dit proces is ruimte voor inbreng en worden de resultaten tussentijds besproken met de verschillende doelgroepen. De projectorganisatie streeft er naar het Definitief Ontwerp in het tweede kwartaal 2012 af te ronden.

## 5. Afsluiting

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:



, voorzitter.



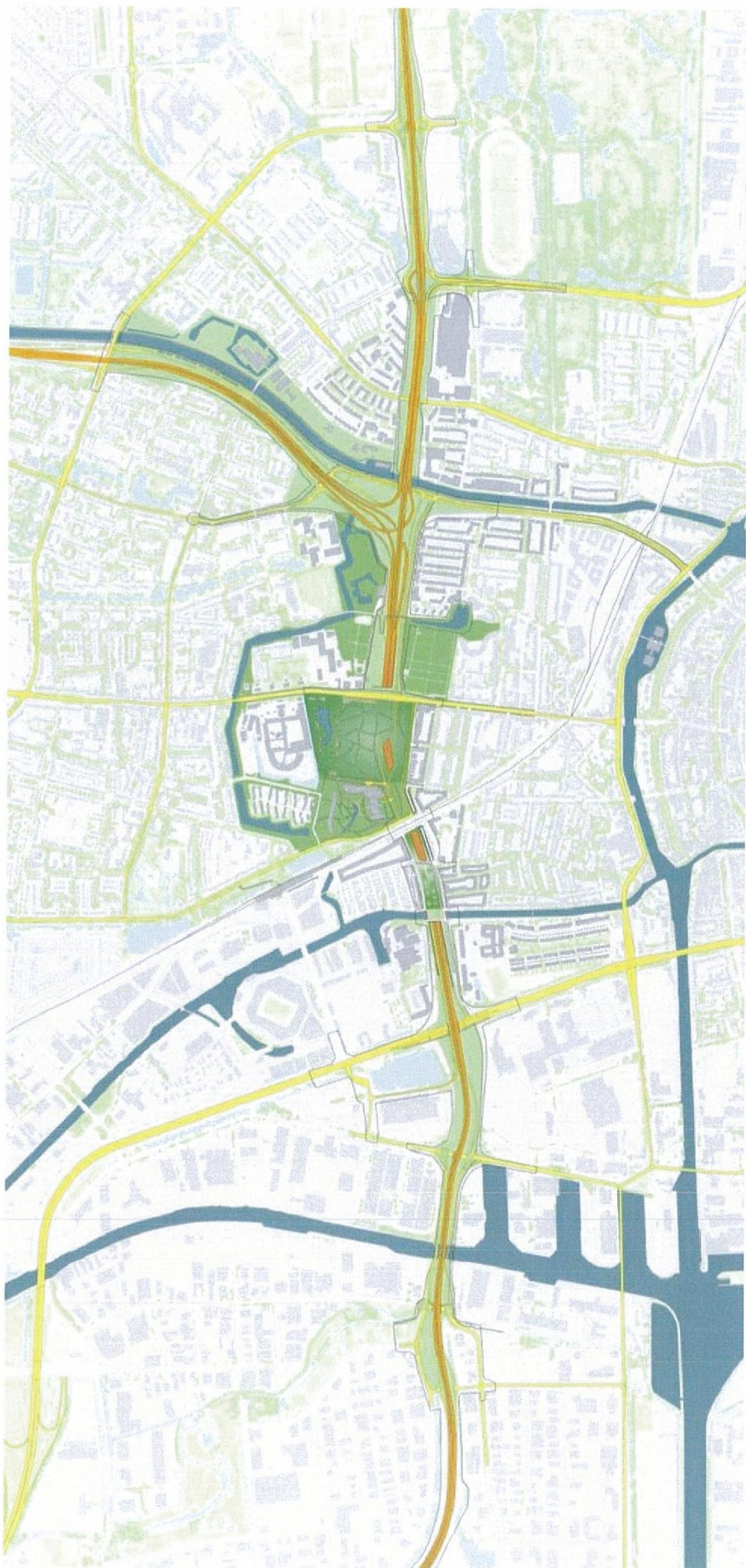
, secretaris.

Bijlagen:

Nr.	Titel	Bijgevoegd	Ter inzage in de Statenkast
1.	Overzicht Voorlopig Ontwerp	x	
2.	Opties Kempkensberg	x	
3.	Situatie Vondellaan en Maaslaan	x	



Bijlage 1: Voorlopig





Bijlage 2: Opties  
Kempkensberg



Bijlage 3: Situatie  
Vondellaan en Maaslaan

