

Wat wordt de toekomst



van de
Zuidelijke
Ringweg
Groningen

INHOUD

Inleiding	3
Vijf oplossingen	4
Beoordelingskader	5
Vervolg	10

INFORMATIE EN CONTACT

Voor informatie over de zuidelijke ringweg kunt u terecht op **www.ringgroningen.nl**. Deze website is een aantal jaren geleden opgezet om omwonenden en weggebruikers te informeren over de werkzaamheden aan en om de ringweg.

Op de homepage van de website staat een knop 'ZRW 2^e fase'. Hierachter vindt u naast de inhoud van deze folder aanvullende informatie over de komende periode. Tevens is er gelegenheid voor het achterlaten van een reactie aan de projectorganisatie.

Wilt u op de hoogte blijven, dan is een geregeld bezoek aan de website aan te bevelen. U kunt zich ook eenvoudig abonneren op de digitale nieuwsbrief. Zo blijft u niet alleen op de hoogte van de werkzaamheden die nu worden uitgevoerd, maar ook over de verdere plannen voor de drukste weg in het Noorden.

INLEIDING

Op veel plaatsen wordt het drukker, maar in elk geval op de Groningse zuidelijke ringweg. Daar gaat, als we niets doen, het verkeer over een paar jaar echt vastlopen. In deze folder kunt u lezen hoe de overheid denkt de doorstroming van het verkeer en de bereikbaarheid van de stad te verbeteren.

De overheid – in dit geval Rijkswaterstaat, de provincie en de gemeente Groningen samen – werkt aan de bereikbaarheid van de stad. Een eerste serie maatregelen voor de zuidelijke ringweg is bijna afgerond: de verhoogde A7 aan de westkant, de bypasses op de bedrijventerreinen in Zuid-Oost, het nieuwe tracé aan de oostzijde van de stad. We wisten van tevoren dat deze maatregelen voor de toekomst niet voldoende zouden zijn. Gelijktijdig wordt nagedacht over hoe de in 2020 (of 2030) te verwachten problemen opgelost kunnen worden. Vast staat dat het zonder ingrepen alleen maar erger wordt. Niet alleen op de ringweg, maar ook in de stad, op de wegen van en naar de ring.

In het verleden is gedacht aan het aanleggen van een nieuwe weg om de stad heen. Uit onderzoek is gebleken dat dit niet de oplossing is. Dagelijks rijden er meer dan 100.000 voertuigen over de zuidelijke ringweg, maar slechts 1 op de 5 auto's doet dat om Groningen voorbij te rijden. De rest rijdt over de ringweg om de stad in of uit te komen, en zal dat ook blijven doen als verderop een nieuwe weg zou liggen. De oplossing moet dan ook gevonden worden in de zuidelijke ringweg zelf.

Die oplossing is er nog niet. Momenteel bestuderen deskundigen verschillende mogelijkheden. Begin volgend jaar willen we duidelijkheid. In mei 2009 willen we aan Minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat onze voorkeur kenbaar maken voor een oplossing voor de zuidelijke ringweg. Hij heeft geld gereserveerd om de zuidelijke ringweg aan te pakken. Met een goed plan kunnen we aan de slag.

Deze folder geeft u informatie over de stand van zaken. U kunt lezen wat de stappen zijn naar de toekomstige ringweg en welke oplossingen we momenteel tegen het licht houden. Of het een van deze oplossingen wordt is de vraag, want een combinatie is ook mogelijk. Verder leest u wat de overheid belangrijk vindt bij het bepalen van de keuze, hoe u daarop invloed kunt uitoefenen en hoe u meer informatie kunt krijgen over dit onderwerp.

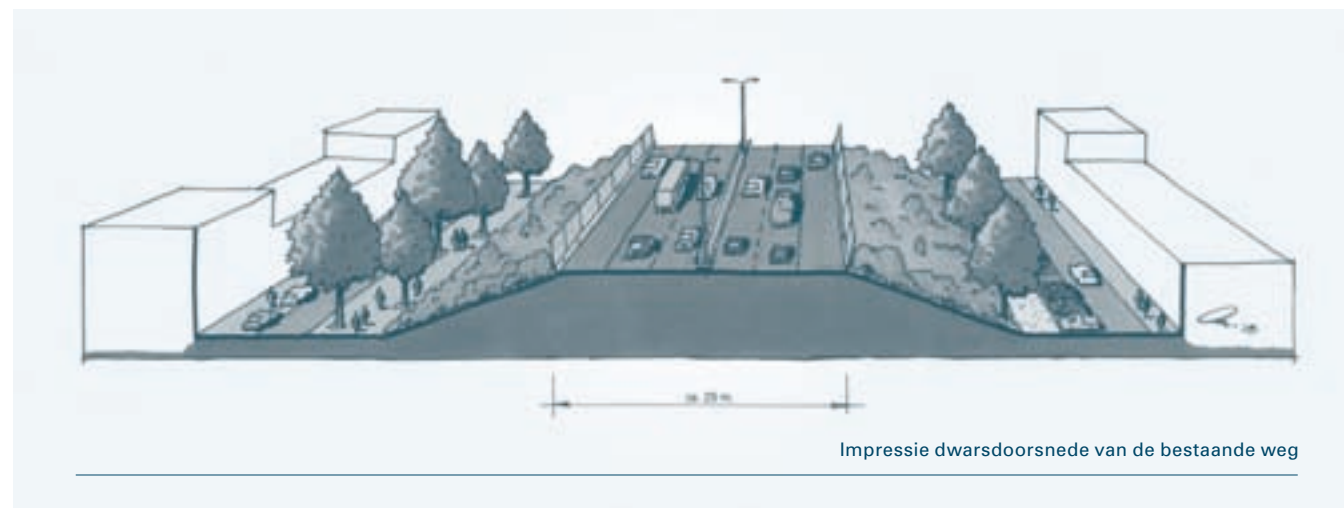
November 2008



VIJF OPLOSSINGEN

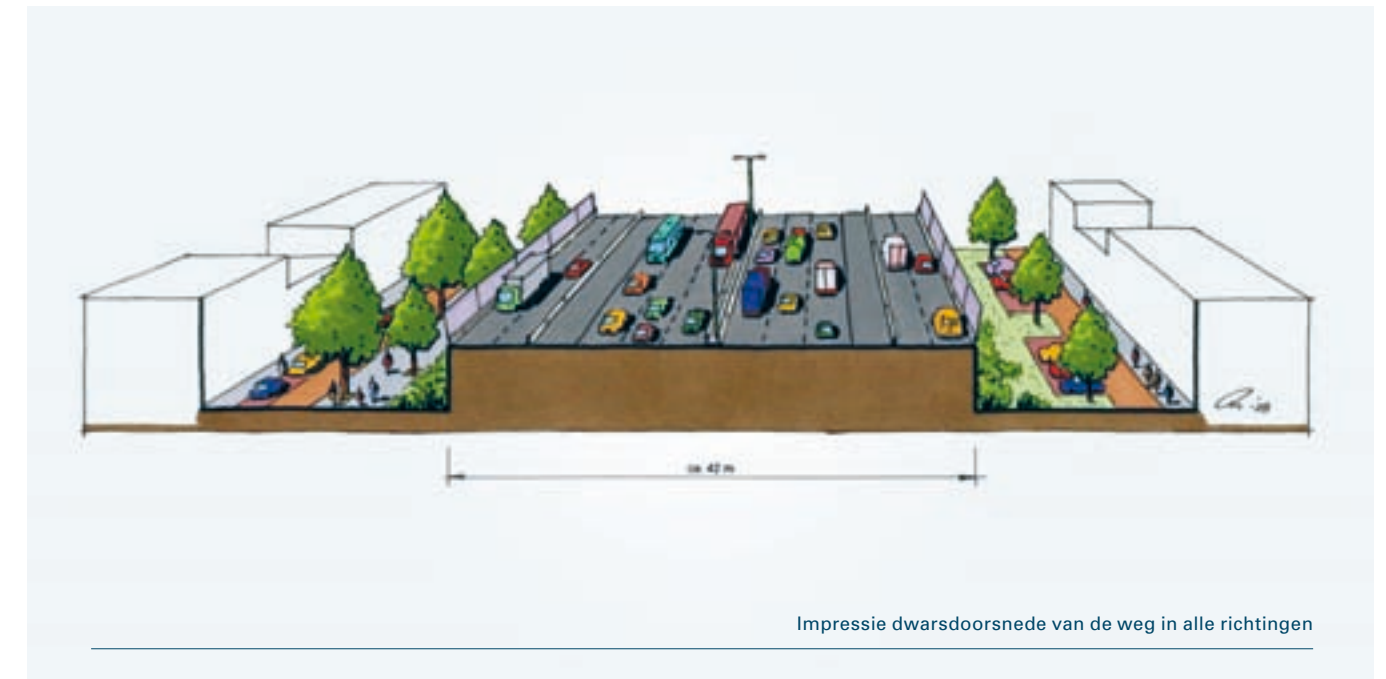
Voor de toekomstige ringweg willen we een oplossing die lang meegaat. We zoeken naar de optimale balans tussen doorstroming en bereikbaarheid van de stad. Bij maximale bereikbaarheid heeft het stadsverkeer veel mogelijkheden om op de ring te komen of deze te verlaten. Maar dan zijn er ook complexe knooppunten en veel beslismomenten voor het verkeer: slecht voor de doorstroming. Zijn er weinig aansluitmogelijkheden, dan kan het verkeer op de ring juist goed doorstromen. Maar het stadsverkeer kan er dan moeilijker op en af: de stad wordt dan slechter bereikbaar. Dit project richt zich op zuidelijke ringweg tussen

het Stadspark en het 'Euvelgunnetracé'. Er zijn vijf mogelijkheden – oplossingen – in kaart gebracht voor de doorstroming en de bereikbaarheid. Voor alle mogelijkheden geldt dat de zuidelijke ringweg ongeveer tien rijbanen krijgt. Hoofdrijbanen voor doorgaand verkeer, parallelrijbanen voor verkeer dat de stad in of uit wil. Het aantal rijbanen is niet over de volle lengte hetzelfde en kan ook per oplossingsvariant verschillen. Het verkeer kan alleen van en naar de hoofdrijbanen op drie punten: het Vrijheidsplein, het Julianaplein en het Europaplein. Op die punten zijn er verbindingen tussen de parallel- en de hoofdrijbanen. Hoe die verbindingen er uitzien hangt af van de oplossing.



OPLOSSING 1

De weg in alle richtingen



De weg in alle richtingen is een weg met alle rijbanen op een verhoogd talud. Zowel de hoofd- als de parallelrijbanen liggen hoger dan de wegen in de buurt voor het stadsverkeer. Deze weg heeft meer ruimte nodig dan de huidige weg. De maximumsnelheid blijft 70 km/u. Het stadsverkeer

houdt ongeveer de aansluitmogelijkheden die er nu zijn. Deze oplossing biedt de mogelijkheid bij het Julianaplein en het Vrijheidsplein alle verkeersbewegingen ongelijkvloers te maken. Hiervoor is er wel meer ruimte nodig dan nu. Het Europaplein blijft in deze oplossing ongewijzigd.

OPLOSSING 2

De weg met een parallelstructuur

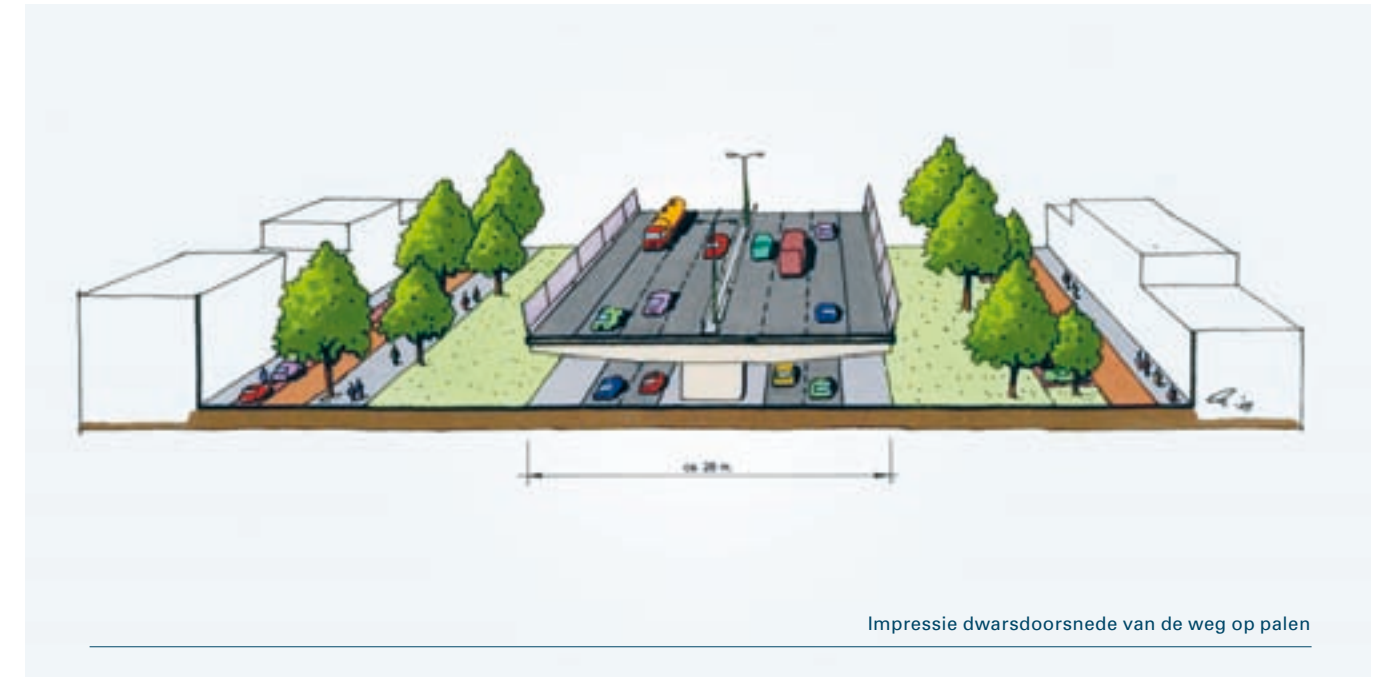


In de weg met een parallelstructuur liggen de hoofdrijbanen op een verhoogd talud, de parallelrijbanen op het niveau van het stadsverkeer. Deze oplossing heeft meer ruimte nodig dan de huidige weg. De maximumsnelheid is 100 km/u op de hoofdrijbanen. Voor het stadsverkeer zijn er meer aansluitmogelijkheden dan nu.

Het Julianaplein krijgt ongelijkvloers kruisende wegen en wordt een stuk hoger. Ook is er meer ruimte nodig dan in de huidige situatie. Voor het Vrijheidsplein geldt hetzelfde. Deze oplossing biedt de mogelijkheid bij het Europaplein alle verkeersbewegingen ongelijkvloers te maken.

OPLOSSING 3

De weg op palen

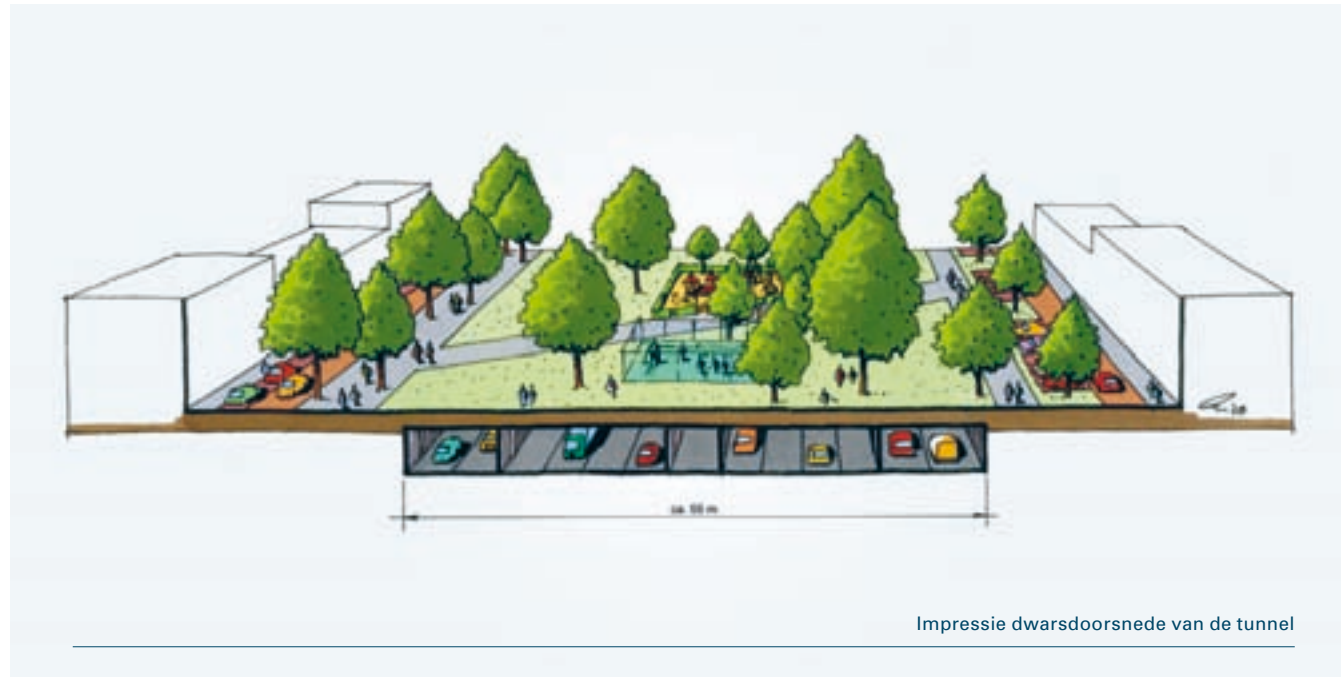


In de weg op palen rijdt het bestemmingsverkeer op de parallelrijbanen onder het doorgaande verkeer op de hoofdrijbanen: de hoofdrijbanen komen op kolommen te staan. Hierdoor is er minder ruimte nodig dan die van de huidige weg. De maximumsnelheid is 100 km/u op de hoofdrijbanen. Er zijn meer aansluitingen voor

het stadsverkeer dan nu. Het Julianaplein krijgt ongelijkvloers kruisende wegen en wordt een stuk hoger. Ook is er meer ruimte nodig dan in de huidige situatie. Voor het Vrijheidsplein geldt hetzelfde. Deze oplossing biedt de mogelijkheid bij het Europaplein alle verkeersbewegingen ongelijkvloers te maken.

OPLOSSING 4

De tunnel



Impressie dwarsdoorsnede van de tunnel

De tunnel is een weg die tussen Julianaplein en Europaplein in een tunnel ligt. Zowel de hoofd- als de parallelrijbanen liggen in deze tunnel. Voor de tunnel is meer ruimte nodig dan in de huidige situatie, maar de ruimte erboven kan weer gebruikt worden. De maximumsnelheid blijft 70 km/u. De tunnel heeft minder aansluitmogelijkheden

dan in de huidige situatie. Het Julianaplein krijgt ongelijkvloers kruisende wegen en wordt hoger. Ook is er meer ruimte nodig dan in de huidige situatie. Voor het Vrijheidsplein geldt hetzelfde. Deze oplossing biedt de mogelijkheid bij het Europaplein alle verkeersbewegingen ongelijkvloers te maken.

OPLOSSING 5

De weg met een verdiepte ligging



Impressie dwarsdoorsnede van de weg met een verdiepte ligging

In de weg met een verdiepte ligging zijn alle rijbanen zoveel mogelijk verdiept. Alleen bij een aantal kruisingen gaan de parallelrijbanen omhoog naar het niveau van het stadsverkeer. Deze oplossing lijkt op de tunnel, maar de weg is niet overdekt en heeft meer aansluitmogelijkheden voor het stadsverkeer dan nu.

De maximumsnelheid is 70 km/u op de hoofdrijbanen. Het Julianaplein krijgt ongelijkvloers kruisende wegen en wordt hoger. Ook is er meer ruimte nodig dan in de huidige situatie. Voor het Vrijheidsplein geldt hetzelfde. Deze oplossing biedt de mogelijkheid bij het Europaplein alle verkeersbewegingen ongelijkvloers te maken.

BEOORDELINGSKADER

Om volgend jaar een keuze te kunnen maken worden de oplossingen beoordeeld. Waar wordt bij die beoordeling op gelet? Wat vindt de overheid belangrijke punten? Die punten staan in het beoordelingskader. Het zijn de punten waarop elke oplossing wordt beoordeeld. Zo worden voor elke oplossing de effecten in beeld gebracht, en dus ook de verschillen tussen de oplossingen. Dit gebeurt in de komende maanden.

FUNCTIONALITEIT

- bereikbaarheid
- verkeersveiligheid
- doorstroming

RUIMTELIJK

- ruimtebeslag
- effect op het stadsverkeer
- landschap en natuur
- ruimtelijke kansen

LEEFBAARHEID

- luchtkwaliteit
- geluid
- externe veiligheid

DRAAGVLAK

KOSTEN EN OPBRENGSTEN

- financiële haalbaarheid
- investeringskosten
- kosten beheer en onderhoud



VERVOLG

Voordat een bestuurlijke voorkeursvariant aan Minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat kan worden aangeboden moet er nog een aantal stappen worden gezet.

In de verkenningsperiode naar een oplossing voor de zuidelijke ringweg zijn er drie oplossingen genoemd. Dat zijn de weg in alle richtingen, de weg met een parallelstructuur en de weg-op-palen. Daarna zijn de alternatieven tunnel en de weg met een verdiepte ligging toegevoegd. Deze oplossingen worden momenteel uitgewerkt om volwaardig mee te kunnen doen in de discussie.

Vijf oplossingen dus, en in mei 2009 wil Minister Eurlings horen welke de voorkeur heeft van de noordelijke bestuurders. Een eerste beoordeling start nog dit jaar (zie het beoordelingskader). Op bestuurlijk niveau hebben rijk, provincie en gemeente afgesproken dat vóór mei 2009 duidelijk moet zijn welke oplossingen reëel en haalbaar zijn. Oplossingen die niet haalbaar zijn, doen verder niet meer mee.

Na de informatiebijeenkomst in november 2008 over de toekomst van de zuidelijke ringweg werken de overheden verder aan de mogelijke oplossingen. Begin 2009 zal deze uitwerking aan

belanghebbenden worden gepresenteerd. De discussie die hierop volgt moet een bijdrage leveren aan de uiteindelijke voorkeur van het bestuur.

Als Minister Eurlings komende zomer groen licht geeft voor de voorkeursoplossing, dan volgt er een planstudiefase. In deze fase wordt de formele wettelijke procedure gestart. Dit betekent dat er formele inspraakmomenten zijn en dat er beroep mogelijk is.

In de planstudie worden de effecten van de voorkeursoplossing in detail verder uitgezocht. Tevens wordt onderzocht welke maatregelen nodig zijn om de effecten te verminderen. Op al deze onderdelen vindt inspraak plaats. Er zullen de komende jaren nog diverse bijeenkomsten worden georganiseerd voor belanghebbenden om te laten zien waar deskundigen mee bezig zijn en om te praten over de uitwerking.

Wat de uitvoering betreft: die start nadat de wettelijke procedure is afgerond (verwacht wordt eind 2012). Dan moet eerst nog het werk worden voorbereid en een aannemer worden gezocht. Al met al is de verwachting dat niet eerder dan 2015 de eerste schop in de grond



Rijkswaterstaat



COLOFON

Deze informatiefolder is een product van de
Projectorganisatie Zuidelijke Ring Groningen

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Gemeente Groningen
- Provincie Groningen

- Tekst: projectorganisatie Zuidelijke Ring Groningen
- Vormgeving: De Jongens Ronner, Groningen / Rotterdam
- Illustraties: Grontmij
- Fotografie: Gemeente Groningen

REACTIEADRES:

- Gemeente Groningen
Postbus 7081, 9701 JB Groningen