

Projectorganisatie Zuidelijke Ringweg
Postbus 7081
9701 JB Groningen.

DIE ST RO / EZ		
REG. NR.	R009.1920684	
INGEK.	26 I EI 2009	
DOSS. NR.	-1. III. III.1	
Kopie gez. aan:		
Dir.	Afd.	Paraaf
V. Maanen	PRO	



Groningen, 20 mei 2009

**Betreft : Het bedrijfsleven zet de weg op stellen
Inbreng Participatiefase, Fase II ZRG**

Het bijgaande wordt u zonder begeleidend schrijven toegezonden:

☒ **op verzoek van Jan-Willem Lobeek**

☐ volgens afspraak

☐ ter kennisname

☐ ter behandeling:

☐ retour met dank voor inzage

☐

Met vriendelijke groet,

Sylvana Lemmers
secretaresse

HET BEDRIJFSLEVEN ZET DE WEG OP STELTEN

Inbreng Participatiefase, Fase II Zuidelijke Ringweg Groningen



Vereniging Bedrijvenparken Groningen West



Inleiding

Voor u ligt de inbreng van het gezamenlijke bedrijfsleven* in en om Groningen (hierna te noemen: het bedrijfsleven) in het kader van de participatiefase van de structurele oplossingen Zuidelijke Ringweg Groningen.

Deze reactie bevat drie delen. Allereerst de visie van het bedrijfsleven op het probleem van de Zuidelijke Ringweg Groningen. Vervolgens gaan we in op de voorliggende oplossingsvarianten en komen wij tot een keuze van een voorkeursvariant.

Tenslotte formuleren wij op basis van deze voorkeursvariant een aantal aanbevelingen die moeten worden gezien als kansen voor Groningen.

Voorkeursvariant weg-op-palen

Concluderend aan de hand van een transparant afwegingskader stelt het bedrijfsleven dat men de conclusie van de Stuurgroep Zuidelijke Ringweg onderschrijft dat zowel de weg-op-palen als de parallelstructuur als realistisch moeten worden beschouwd. Hoewel het bedrijfsleven beide varianten als acceptabel beschouwd, heeft het bedrijfsleven op basis van de huidige inzichten de nadrukkelijke voorkeur voor de weg-op-palen. Dat moet mede in het licht worden gezien van de inpassingskansen in de stad en de meerwaarde van de ruimtelijke en visuele ontwikkeling.

Op basis van het voorkeursalternatief weg-op-palen geeft het bedrijfsleven aanbevelingen op de volgende punten

- **Verminderen visuele barrière;** door de palen te verlengen ontstaat er op maaiveldniveau een andere visuele beleving
- **Icoon voor de stad;** als bij de verhoogde weg-op-palen ook ruim aandacht komt voor architectonische aspecten kan de weg een landmark voor de stad Groningen worden
- **Doorstroomsnelheid doorgaand verkeer;** het bedrijfsleven hecht aan een maximum snelheid voor het doorgaand verkeer van 100 km per uur, hiervoor liggen bij de verhoogde weg-op-palen in het licht van geluid en milieu extra kansen
- **Knooppunt Driebond;** het recent aangelegde knooppunt Driebond is geconstrueerd op basis van de Zuidtangent. Bij een variant over het bestaande tracé hoort ook een reconstructie van dit knooppunt
- **Bereikbaarheid tijdens de bouw;** voor het bedrijfsleven is de bereikbaarheid tijdens de bouw een belangrijk thema. Vandaar dat het bedrijfsleven oproept om een Taskforce Groningen Bereikbaar in te stellen die op korte termijn begint na te denken over een bereikbaarheidsoffensief tijdens de bouwfase. In de Taskforce moeten alle relevante stakeholders plaatsnemen
- **Vervolproces;** het bedrijfsleven wil benadrukken dat marktpartijen veel kennis en know how bezitten die juist in de hierop volgende fase goed van pas kunnen komen. Wij stellen daarom voor om te onderzoeken hoe markt en overheid vervlochten kunnen worden om deze complexe materie gezamenlijk het hoofd te kunnen bieden

Namens het gezamenlijke bedrijfsleven:

* VNO-NCW Noord, MKB Noord, Bouwend Nederland regio Noord, Transport en Logistiek Nederland regio Noord, EVO, Kamer van Koophandel Noord-Nederland, Schuttevaer, VBNO (Vereniging Bedrijven Noord Oost), VBZO (Vereniging Bedrijvenpark Zuidoost), VBGW (Vereniging Bedrijvenparken Groningen West) en GCC (Groningen City Club)

Contactpersoon: Jan-Willem Lobeek, regiomanager VNO-NCW Noord
telefoon: [REDACTED]
e-mail: [REDACTED]

Probleem Zuidelijke Ringweg Groningen

Huidige problemen

De bereikbaarheid en verkeersveiligheid van het nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen verslechtert in de periode tot 2020. De belangrijkste oorzaak hiervan is de Zuidelijke Ringweg Groningen, met haar gelijkvloerse kruising van A7 met A28 op het door verkeerslichten geregelde Julianaplein.

De inrichting van de Zuidelijke Ringweg Groningen, met diverse toe- en afritten en met verkeerslichten op het Julianaplein, is een belemmering (discontinuïteit) voor het doorgaande verkeer. Dit blijft zo, ondanks de realisatie van fase 1 Zuidelijke Ringweg Groningen (ook wel Langman I-maatregelen genoemd). Het doorgaande verkeer ondervindt de gehele dag hinder. De 'free-flow' wordt niet gehaald. Tijdens de spits loopt (inter)nationaal verkeer bij het passeren van Groningen reistijdverliezen op van zo'n 8 minuten.

Het bestemmingsverkeer van en naar de stad Groningen ondervindt hinder van de Zuidelijke Ringweg Groningen uit diverse richtingen binnen het stedelijk netwerk. Van enkele interne verbindingen is de reistijd in de spits meer dan anderhalf keer zo lang als buiten de spits. Het Julianaplein, waar de Zuidelijke Ringweg Groningen kruist met de A28, veroorzaakt zowel in de ochtend- als in de avondspits veel reistijdverlies ten opzichte van de dalperiode.

Bereikbaarheid Groningen als knelpunt

De stad Groningen heeft 125.000 arbeidsplaatsen, waarvan 55.000 in of nabij het centrum. Ongeveer 50% van de mensen die in Groningen werken komen vanuit de regio. Voornamelijk hierdoor, maar ook door mensen die de stad gewoon bezoeken is er een dagelijkse pendel van 180.000 bewegingen. Hiervan is 74% (133.200 bewegingen) met de auto. Daarbij bedraagt de autonome groei gemiddeld zo'n 4 tot 5 procent. Deze bewegingen komen voornamelijk via de toegangswegen van de stad. Momenteel bedraagt bijvoorbeeld de intensiteit op het wegvak tussen de Hereweg en het Europaplein meer dan 90.000 voertuigbewegingen per dag. Dit zijn er meer dan de weg op reguliere wijze kan verwerken. Vooral bij het Julianaplein, het Europaplein en het Vrijheidsplein staat het verkeer dagelijks regelmatig (onder andere bij de verkeersregelinstallaties) vast. De komende jaren zal het probleem in omvang toenemen. Door de gelijkvloerse kruising van de A7 en de A28 bij het Julianaplein slaat de congestie terug op de belangrijkste aders in het hoofdwegennetwerk. Daarbij verloopt de doorstroming zowel op de A7 als de A28 al problematisch, onafhankelijk van de rol van het Julianaplein. Op de A7, tussen Hoogkerk en Groningen staat het verkeer regelmatig vast. Door de ontwikkeling van de geplande bedrijventerreinen en woonwijken zal de druk op dit weggedeelte sterk toenemen. In zuidelijke richting op de A28 ontstaan tussen Groningen en de aansluiting N34-A28 bij de Punt dagelijks files.

De genoemde congestie, op met name de Zuidelijke Ringweg Groningen, wordt versterkt door nieuwe ontwikkelingen als de nieuwe wijken Ter Borch en Meerstad en de ontwikkeling van het Europapark. Daarbij is het twijfelachtig of een massieve ontwikkeling van het stationsgebied van Groningen mogelijk is zonder een aanpak van de congestie op de Zuidelijke Ringweg.

De Zuidelijke Ringweg Groningen vormt een discontinuïteit in de oost-west verbinding via de A7. Dit doet afbreuk aan de positie van de regio op de noordelijke ontwikkelingsas die de Randstad met Noord-Duitsland en Scandinavië verbindt. Dit geldt niet alleen voor de automobilititeit: de belangrijkste knelpunten op het spoor zijn de kwetsbare en indirecte verbinding met de Randstad en de trage verbinding met Duitsland (waarbij de

traject snelheid laag is doordat de verbinding bestaat uit een aantal stoptreinen en een aantal overstappen).

De problemen op het hoofdwegennetwerk en het onderliggende netwerk leiden tot toenemende verliestijden op de belangrijkste busverbindingen binnen Groningen (zowel voor Q-liners, streekbussen als stadsvervoer). De grootste verliestijden doen zich daarbij vooral voor in de spits op het hoofdwegennet (A28 en A7) en gedurende de hele week op de hoofdwegen in Groningen.

Economische effecten

De Zuidelijke Ringweg Groningen ligt in het hart van de noordelijke economie. 80.000 banen (vergelijkbaar met aantal banen op Schiphol) worden gevoed via de Zuidelijke Ringweg. Daarmee is deze verbinding meer dan een stuk infrastructuur waarvan de doorstroming verre van optimaal is. Het gaat om doorstroming en om bereikbaarheid.

In de Verkenningen Alternatieven Zuidelijke Ringweg (2006) wordt gesproken over een voorzichtige bate per jaar van het vermijden van voertuigverliesuren (zowel personen- als goederenverkeer) van jaarlijks € 25 miljoen. Dat gaat alleen al om voertuigverliesuren.

Uit voorzichtige berekeningen van het maatschappelijke rendement in 2007 bleek dat de werkelijk betekenis van de Zuidelijke Ringweg Groningen veel groter is. Enigszins afhankelijk van de gekozen oplossingsvariant levert een structurele aanpak van de weg een positieve maatschappelijke bate op van circa € 275 miljoen. Waarbij moet worden aangetekend dat bij het stijgen van de initiële investering de baten niet in dezelfde mate zullen toenemen. Met andere woorden, de maatschappelijke baten zullen aanzienlijk dalen naar mate het huidige beschikbare budget (€ 624 miljoen) meer zullen worden overschreden.

Deze maatschappelijke bate onderstreept de brede maatschappelijke en economische functie die de Zuidelijke Ringweg Groningen heeft.

Milieu

Het wegverkeer draagt voor ca. 11% bij aan de totale concentratie van fijnstof in Nederland. In tegenstelling tot het beeld dat vaak wordt opgeroepen is de luchtkwaliteit in Nederland de laatste jaren sterk verbeterd. Uit cijfers van het RIVM blijkt dat tussen 1990 en 2003 de daling 30% was voor NOx en 40% voor fijnstof.

De Zuidelijke Ringweg Groningen heeft een belangrijke functie in het internationale verkeer en (goederen)vervoer tussen de Randstad en Noord-Duitsland en Scandinavië. Circa 10% van het verkeer is vrachtverkeer is daardoor voor 15% verantwoordelijk voor de emissie van fijnstof en voor 25% van stikstofdioxide. In de sector wordt, mede onder druk van strengere Europese normen, flink geïnvesteerd in schonere vrachtauto's. Dit zal een positief effect hebben op de emissie. Op de Zuidelijke Ringweg Groningen bevindt zich in de doorgaande route naar Duitsland een tweetal verkeersregelininstallaties (VRI's). Een (voor een VRI) stilstaande (vracht)auto stoot door afremmen en weer optrekken aanzienlijk meer fijnstof uit dan een rijdende. Volgens cijfers van TNO kan het verschil oplopen tot 38%.

Verbetering van de doorstroming van het (vracht)verkeer op de Zuidelijke Ringweg Groningen is daarom van groot belang voor het milieu en uiteraard ook voor het (economische) verkeer (minder brandstof, kortere reistijd).

Proces

In 1998 was er een akkoord tussen gemeente en provincie over een voorkeursvariant: de Zuidtangent, variant C3. Helaas bleek de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat hiervoor niet het nodige budget beschikbaar te hebben dan wel op redelijke termijn beschikbaar te krijgen. Dit leidde tot een impasse. Wel werd uiteindelijk fase 1, de zogenaamde Langman-maatregelen, in uitvoering gebracht. Maar dit betrof slechts lapwerk, om zo hier en daar enkele optimalisaties door te voeren die wellicht ter plaatse de hoogste nood verlichten.

Nadat duidelijk werd dat de Zuidtangent voor 2020 zeker niet op financiering vanuit het Rijk kon rekenen is de provincie Groningen begonnen om over alternatieven na te denken onder de titel 'Het kan anders'. Ook vanuit het inmiddels opgedane inzicht dat de Zuidtangent onvoldoende probleemoplossend vermogen bezat.

In 2005 is door VNO-NCW Noord het Werkatelier Zuidelijke Ringweg Groningen opgericht. De participanten binnen dit Werkatelier waren private partijen (ingenieursbureaus, wegenbouwers, civiele bouwers, ruimtelijke ontwikkelaars, proceskenners, financiële instellingen en belangenorganisaties) die vanuit hun maatschappelijke verantwoordelijkheid in gezamenlijkheid het probleem Zuidelijke Ringweg Groningen niet vanuit politiek-bestuurlijke context maar vanuit de inhoud hebben benaderd. Dit leidde in maart 2006 tot de Tussenrapportage Werkatelier Zuidelijke Ringweg Groningen die aan de lokale en regionale bestuurders is aangeboden. De Tussenrapportage bood geen varianten, maar wel oplossingsrichtingen aan en gaf nadrukkelijk een voorstel over het te volgen vervolgproces.

Advies over oplossingsrichtingen

- "Bundeling" langs bestaand tracé zuidelijke ringweg volgens principes compacte stad
- Fysiek scheiden doorgaand (internationaal) verkeer van bestemmingsverkeer en stadsverkeer
- Terugdringen aantal op- en afritten op A7 voor uitwisseling regio- en stadsverkeer
- Ruimte scheppen en vermarkten door verkeersstromen verticaal te bundelen
- Optimale ruimtelijke kwaliteit bereiken

Advies over vervolgproces:

- Vroegtijdige marktparticipatie bij uitwerking/optimalisatie van oplossingen
- In gezamenlijkheid met marktpartijen verkennen van meerwaarde van samenwerking
- Samenwerking leidt tot beter eindresultaat in termen van budget, tijd en kwaliteit

Hoewel de regionale en lokale bestuurders aangaven wel iets te zien in het voorgestelde vervolgproces bleek uiteindelijk er te weinig draagvlak aanwezig om hier uitvoering aan te kunnen geven.

Nu enkele jaren later, vooral na het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn, kunnen we beschikken over een (taakstellend) budget van € 624 miljoen en over de focus van het Rijk om dit noordelijke knelpunt daadkrachtig te willen oplossen. Na meer dan 20 jaar studeren op zeer vele varianten kan met recht worden gezegd dat alle enigszins denkbare oplossingen de revue zijn gepasseerd. Dat versterkt de drang naar een voorkeursvariant waaraan nog diverse optimalisaties zouden kunnen toegevoegd. In dat licht bezien en gezien het feit dat de Zuiderzeelijngelden inmiddels al anderhalf jaar geleden zijn toegezegd maken de noodzaak nu knopen door te hakken. Dat vraagt bestuurlijke moed en verantwoordelijkheidsbesef, want uitstel zou de slechts denkbare oplossing voor de Stad en het verkeer zijn.

Oplossing Zuidelijke Ringweg Groningen

De roep van het bedrijfsleven is al jarenlang dat er vooral snel een oplossing moet worden gerealiseerd. Kort daarop gevolgd met het aanbod en verzoek om het bedrijfsleven met al zijn expertise vroegtijdig te laten meepraten om te komen tot een optimale oplossing.

Binnen de huidige participatiefase is het met name de bedoeling dat zowel bevolking als bedrijfsleven, door hun inbreng te geven, de uiteindelijke bestuurlijke voorkeursvariant van draagvlak voorzien. In deze fase gaat het slechts om schetsmatig ideeën en randvoorwaarden waarmee bij de uitwerking rekening moet worden gehouden. De zes voorliggende oplossingen zijn door het publieke domein gegenereerd. In zekere zin een gemiste kans, omdat in 2006 het Werkatelier Zuidelijke Ringweg Groningen al had aangeboden in die fase reeds betrokken te willen worden om het gezamenlijke doel van meerwaarde te creëren. Door de afhoudende opstelling vanuit gemeentelijke zijde is dit niet tot stand gekomen.

Wat kan het bedrijfsleven leveren in een participatiefase? Allereerst zal het bedrijfsleven ideeën kunnen genereren, wellicht zoals burgers dat ook zouden kunnen. Het bedrijfsleven kijkt echter met een zakelijke, functionele blik naar het probleem. Maar dat betekent niet dat functionaliteit de enige randvoorwaarde is. Verder heeft het bedrijfsleven oog voor de directe economische belangen: voertuigverliesuren, positie goederenvervoer, ontsluiting bedrijventerreinen en imago van de Stad.

Het zou echter een misvatting zijn om te veronderstellen dat in deze fase (professionele) marktpartijen hun exclusieve kennis 'om niet' zouden inbrengen in een participatietraject.

Afwegingskader

Het bedrijfsleven heeft een afwegingskader (bijlage 1) gevormd aan de hand van functionele eisen. Deze functionele eisen zijn:

- Optimale doorstroming doorgaand verkeer (min. 70 km/h) tijdens spits
- Adequate ontsluiting binnenstad
- Adequate ontsluiting bedrijventerreinen
- Verantwoorde stedelijke inpassing
- Bereikbaarheid tijdens aanleg
- Kansen voor creëren meerwaarde op en rondom het tracé

Bovendien hebben deze functionele eisen, gezien het verschillende belang, van een wegingsfactor voorzien. Als bron van de informatie geldt het voorliggende materiaal dat van publieke zijde is verstrekt en de algemeen geldende inzichten.

Vervolgens zijn de diverse oplossingen getoetst aan twee 'harde' randvoorwaarden: past het binnen de budgetruimte en voldoet het duurzaam aan de milieu eisen? De redenen dat deze twee eisen in de ogen van het bedrijfsleven 'hard' zijn hebben hun grondslag in de volgende overwegingen.

Er is € 624 miljoen euro beschikbaar en hieraan valt behoudens een enkele beperkte subsidie niet veel meer in positieve zin bij te stellen. Oplossingen die dit budget ruim of zeer ruim te boven gaan zullen gezien de huidige politieke en economische situatie geen groen licht voor uitvoering krijgen. Het bedrijfsleven hecht zeer aan uitvoering op de kortst mogelijke termijn. De diverse varianten kennen een kostenraming, welke in deze fase van het proces nog grote bandbreedten kent. Daarom waardeert het bedrijfsleven alleen de varianten die binnen het beschikbare budget vallen, binnen een bandbreedte van +/- 10% van de kostenraming, als positief.

Kansen voor Groningen

In deze paragraaf geven een aantal aanbevelingen weer die van meerwaarde zijn voor de voorkeursvariant van het bedrijfsleven, de weg-op-palen. Enkele aanbevelingen zijn ook toepasbaar op sommige andere varianten.

Het bedrijfsleven geeft aanbevelingen op de volgende punten

- verminderen visuele barrière
- icoon voor de stad
- doorstroomsnelheid doorgaand verkeer
- knooppunt Driebond
- bereikbaarheid tijdens de bouw
- vervolgproces

Verminderen visuele barrière

Door de stuurgroep Zuidelijke Ringweg Groningen wordt gesteld dat de oplossing weg-op-palen in de beleving de barrière werking versterkt. Op basis van het voorliggende ontwerp zouden wij ons daar iets kunnen voorstellen. Een vrije doorrijhoogte van circa vijf meter in combinatie met de breedte van de weg geeft een beleving van een slecht verlichte onderkelderde stad. Bovendien geldt voor aangrenzende woningen dat de weg op slaapkamerniveau voorbijkomt, hetgeen niet bijdraagt aan positieve beleving. Feitelijk is dat hetzelfde bezwaar met het huidige, op een dijklichaam geplaatste, tracé.

Hiervoor hebben wij reeds gesteld dat de weg-op-palen variant meer vrijheidsgraden kent dan de andere oplossingen. Wij stellen dan ook voor om ter wille van het verminderen van de visuele hinder voor een ontwerp te kiezen waarbij de palen aanzienlijk langer zijn (meer dan 10 meter?) en wellicht ook verder uit elkaar staan. In extremis kun je zelfs bij het zeer ver uit elkaar plaatsen van de staanders spreken van een soort brugconstructie, feitelijk een stukje weg zonder palen.

Dit leidt op maaiveld- (en op slaapkamer)niveau tot een geheel andere beleving van de ruimte. Ook zou overwogen kunnen worden om de parallelstructuur, die grotendeels onder de overspanning gesitueerd wordt, op een aantal plaatsen onder de overspanning te 'hangen'. Hierdoor ontstaat feitelijk een dubbeldeks weg (de Groningse dubbelDekker). Indien deze voldoende hoog wordt geplaatst blijft de ruimtelijke beleving in stand. Duidelijk is dat het spoor niet langer op maaiveld niveau zou mogen worden gekruist en een dergelijke oplossing zou dit probleem kunnen ondervangen. Ook ter hoogte van het Oude Winschoterdiep zou deze oplossing kunnen worden gebruikt. Dit zou overigens kunnen betekenen dat de uitwisseling met het onderliggende wegennet in de Oosterpoort zou komen te vervallen. Dit vindt het bedrijfsleven acceptabel.

Wij verwachten dat een verhoogde weg ook positieve effecten heeft op fijnstof en geluidsverstrooiing. Dat wil zeggen, wellicht heeft een groter gebied last, maar doordat de uitstoot meer verwaaid zal dit nergens tot normoverschrijdingen gaan leiden.

Wij verwachten een verhoogde weg niet tot veel massievere constructies hoeft te leiden. Er zijn momenteel voldoende technieken voorhanden om met 'lichte' en 'luchtige' constructies een en ander uit te werken.

Icoon voor de Stad

Voortbordurend op de hiervoor vermelde ideeën voor het verminderen van de visuele barrière zouden we ook nog een fundamentele stap verder kunnen gaan. De weg niet als visuele hinderpost zien, maar als beeldbepalend – een icoon - voor de Stad. Dit vereist wel een nadrukkelijke architectonische saus over de voorliggende ontwerpen.

Belangrijk referentiebeeld (zie bijlage 2) bij een icoon voor de stad is de Erasmusbrug in Rotterdam. Destijds was er veel weerstand tegen een traditionele brug, maar na het bekend worden van dit ontwerp verdween een groot deel van de weerstand en was er ook draagvlak voor de hogere kosten. Inmiddels is de Erasmusbrug in Rotterdam niet meer weg te denken uit het beeld van die stad.

Een ander referentiebeeld is de Lange Wapper in Antwerpen (zie bijlage 2). Een dubbeldeks weg op palen en als brug dwars door een deel van Antwerpen.

Een verhoogde weg biedt een ruimtelijke beleving op maaiveldniveau. Maar ook vanaf de weg komt de stad letterlijk in beeld. Je kunt Groningen wel ongehinderd, maar niet ongezien passeren. Op afstand zal de weg – mits kenmerkend vormgegeven – als een landmark kunnen fungeren.

Het bedrijfsleven ziet veel economische kansen bij deze benadering. De aantrekkelijkheid en de gezichtsbepalende en vooruitstrevende architectuur die de stad Groningen kenmerken worden gevisualiseerd in een architectonische landmark. Dit versterkt enerzijds de toeristisch-recreatieve functie van de stad Groningen maar draagt ook bij aan een versterkt zelfbeeld (trots) van de Groninger.

Doorstroomsnelheid doorgaande verkeer

Het bedrijfsleven heeft enigszins teleurgesteld vastgesteld dat alle varianten uitgaan van een maximum snelheid van 70 km/uur. Wellicht is dat gedaan in de veronderstelling dat dit nodig zou zijn om binnen de milieu eisen te blijven, dan wel rigoureuze maatregelen te voorkomen.

Het bedrijfsleven hecht sterk aan een maximum snelheid van 100 km/uur voor het doorgaande verkeer. Dit heeft te maken met de beleving die een lagere snelheid met zich meebrengt. Groningen is al vele jaren, tot frustratie van menigeen, de flessenhals van het Noorden. Dit terwijl de doorstroomsnelheid op de huidige weg 70 km/uur bedraagt. Ook binnen de internationale context is het jammer om te moeten constateren dat de Zuidelijke Ringweg Groningen het enige stuk weg is tussen Amsterdam en Hamburg waar de snelheid onder 100 km/uur daalt.

Wij verwachten dat juist met een verhoogd aangelegde weg en met gebruikmaking van innovatieve technieken de fijnstof emissie en geluidsoverlast binnen de normen gehouden kan worden.

Knooppunt Driebond

Destijds is bij het ontwerp van knooppunt Driebond – aansluiting Zuidelijke en Oostelijke Ringweg op het Euvelgunnetracé – er van uitgegaan dat de Zuidtangent uiteindelijk zou worden uitgevoerd. Vanuit het perspectief van het bedrijfsleven is dat niet langer reëel. Derhalve pleit het bedrijfsleven ervoor om bij de uitwerking van de voorkeursvariant ook een beperkte reconstructie van knooppunt Driebond wordt meegenomen. Wellicht heeft dit ook positieve effecten voor de ontsluiting van bedrijventerrein Driebond en de nieuwe wijk Meerstad. De huidige aansluiting Driebond komt in veel oplossingen als mogelijk knelpunt naar voren. In onze ogen is het aanbevelenswaardig dit nader te onderzoeken en uit te werken.

Bereikbaarheid tijdens de aanleg

Vanuit het perspectief van het bedrijfsleven is bereikbaarheid tijdens de bouw een belangrijk item. Immers, de business moet gewoon door kunnen gaan. De realiteit is echter dat de huidige capaciteit onvoldoende is en dat de capaciteit tijdens aanleg nog minder zal zijn (maximaal 50% van het de huidige capaciteit).

Het bedrijfsleven gaat er daarbij vanuit dat te zijner tijd zowel de Westelijke, Noordelijke als Oostelijke verregaand geoptimaliseerd zijn en deels een alternatief kunnen bieden. Datzelfde geldt voor het OV programma Regiorail. Deze capaciteits- en frequentie verhoging van de spoorverbinding van en naar de regio is hard nodig om voldoende alternatief te kunnen zijn voor een deel van de automobilititeit.

Vast staat dat er desondanks onorthodoxe oplossingen nodig zijn. Maar bovenal moet er een integraal plan, een bereikbaarheidsoffensief, gemaakt worden. Hierin worden tal van denkbare maatregelen verenigd

- Mobiliteitsmanagement
- (tijdelijke) transferia en OV-lijnen
- Flexibele/verschoven werktijden
- Creatieve oplossingen

Dit is niet enkel de verantwoordelijkheid van de overheid, maar juist de burgers én het bedrijfsleven zijn medeverantwoordelijk voor het welslagen hiervan.

Het Groninger bedrijfsleven voelt zich ook verantwoordelijk en wil daaraan ook een positieve bijdrage leveren.

Wij stellen daarom voor om parallel aan de uitwerking van de voorkeursvariant een Taskforce Groningen Bereikbaar in te stellen waarin alle relevante stakeholders zijn vertegenwoordigd. Deze Taskforce moet op korte termijn beginnen na te denken over een bereikbaarheidsoffensief tijdens de bouwfase. Hoewel de aanvang van de bouw nog ver weg lijkt te liggen (2015) kan het zijn dat deze taskforce tot voorstellen komt die enige voorbereidingstijd vergen.

Vervolgproces

Nogmaals wil het bedrijfsleven benadrukken dat marktpartijen veel kennis en know how bezitten die juist in de hierop volgende fase goed van pas kunnen komen. Wij stellen daarom voor om te onderzoeken hoe markt en overheid vervlochten kunnen worden om deze complexe materie gezamenlijk het hoofd te kunnen bieden.

Wij wijzen op de positieve rol die het Werkatelier Zuidelijke Ringweg Groningen daarin heeft gespeeld en zou kunnen gaan spelen.

Slotopmerking

Het bedrijfsleven zet op basis van de huidige inzichten in op een realistisch en betaalbaar besluit voor de zomer met een voorkeur voor de weg-op-palen.

Het bedrijfsleven heeft het gewaardeerd op deze wijze in het proces te kunnen participeren. De hiervoor benoemde aanbevelingen zijn in onze ogen aanvullingen op de door ons benoemde voorkeursvariant. Onze aanbevelingen staan een aanwijzing van de stuurgroep Zuidelijke Ringweg Groningen van een bestuurlijke voorkeursvariant niet in de weg. Sterker nog, deze aanwijzing is in onze ogen noodzakelijk om in het vervolgtraject – de planstudie – onze aanbevelingen nader uit te kunnen werken.

BIJLAGE 1

Afwegingskader

		Parallelstructuur	Op palen	Alle richtingen	Tunnel	Verdiepte ligging	Zuidtunnel
Functionele eisen	Weging						
Optimale doorstroming doorgaand verkeer (min. 70 km/h) tijdens spits	30%	voldoende: overal goed, behalve beperkt op A28 ri Assen	voldoende: overal goed, behalve beperkt op A28 ri Assen	voldoende: overal goed, behalve beperkt op A28 ri Assen	matig: - beperkt op tunneltracé - beperkt op A28 ri Assen	voldoende: overal goed, behalve beperkt op A28 ri Assen	matig: - beperkt op A7 ri Drachten - beperkt op A7 ri Hoogezand
Adequate ontsluiting binnenstad	20%	goed	goed	matig: - beperkt op Europaweg - beperkt op Emmaviaduct	goed	goed	goed
Adequate ontsluiting bedrijventerreinen	20%	voldoende, overal goed behalve beperkt bij Driebond	voldoende, overal goed behalve beperkt bij Driebond	voldoende, overal goed behalve beperkt bij Driebond	voldoende, overal goed behalve beperkt bij Driebond	voldoende, overal goed behalve beperkt bij Driebond	voldoende, overal goed behalve beperkt bij Driebond
Verantwoorde stedelijke inpassing	20%	matig: visuele en praktische barrièrewerking	voldoende: beperkte visuele en praktische barrièrewerking (ruimte voor optimalisatie)	matig, visuele en praktische barrièrewerking	voldoende: deels matig, deels goed	matig: beperkte visuele barrièrewerking maar vergrote praktische barrièrewerking	matig: barrièrewerking op bestaande tracé relatief veel slopen tbv nieuwe tracé
Bereikbaarheid tijdens aanleg	5%	matig	matig	matig	matig	matig	goed
Kansen voor creëren meerwaarde op en rondom het tracé	5%	matig	goed: icoon voor de stad	matig	goed: ontwikkelingskansen boven tunneltracé	matig	matig
Gewogen oordeel	100%	Matig	Voldoende	Matig	Matig	Matig	Matig
Noodzakelijke voorwaarden *							
Budgetruimte		goed	goed	goed	onvoldoende	onvoldoende	onvoldoende
Milieu normen		goed	goed	goed	goed	goed	goed
Eindoordeel		Voldoende	Goed	Matig	Onvoldoende	Onvoldoende	Onvoldoende

* Het eindoordeel kan nooit hoger uitvallen als de laagste score binnen deze categorie

Bijlage 2: Referentiebeelden



De Antwerpse skyline krijgt een nieuw icoon de stad waardig: de Lange Wapper-brug. De lichte constructie met 1,5 km aan tuikabelbruggen is een technisch hoogstandje dat Antwerpen in het rijtje plaatst van metropolen met prestigieuze en bekende bruggen. De dubbeldekbrug met 5 paar pijlers van 110 meter hoog wordt het koninginnestuk van het Masterplan Antwerpen. De Lange Wapper-brug wordt een stedelijk icoon dat de Antwerpse metropool tussen de andere grote steden met prestigieuze bruggen plaatst zoals de Sunshine Skyway in Florida, Central Artery Bridge in Boston of de Erasmusbrug in Rotterdam. De tuikabelstructuur van de Lange Wapper-brug laat een lichte constructie toe. Hierdoor past de brug esthetisch in de hedendaagse omgeving van het Eilandje. De brug beschrijft enkele lichte bochten wat een mooi dynamisch uitzicht oplevert. De brug ontleent haar naam aan de Lange Wapper, een Antwerps mythologisch figuur.





De vraag is het plan dat nu voorligt de beste, de mooiste en de efficiëntste oplossing voor het vraagstuk van de sluiting van de Antwerpse Ring weergeeft. In sommige commentaren wordt verwezen naar de Rotterdamse Erasmusbrug, die in korte tijd hét internationale beeldmerk voor de stad is geworden. Die vergelijking loopt echter mank. De Rotterdamse brug is een stadsbrug voor trams, fietsers en voetgangers, met slechts twee rijstroken, die het stadscentrum met haar linkeroever verbindt. De Antwerpse brug is een kilometerslang, dubbeldeks autosnelwegviaduct met zes rijstroken, die dertig meter boven de stad de E17 met de E19 moeten verbinden.

De eerste maquette voor de Erasmusbrug was overigens zo teleurstellend dat het stadsbestuur meteen een ontwerpwedstrijd organiseerde. De bevoegde overheid koos vervolgens niet voor de goedkoopste oplossing - een banale tuibrug met rechte pylonen - maar voor het duurste ontwerp, een elegante brug met één enkele, geknikte pyloon. Die moedige beslissing heeft Rotterdam geen windeieren gelegd. Is het trouwens toeval dat de Erasmusbrug in de volksmond „de Zwaan” heet, terwijl de Oosterweelverbinding door de ontwerpers zélf „Lange Wapper” werd gedoopt?

