

Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen



Publiekssamenvatting



Ontwerp-Tracébesluit (OTB) • Milieueffectrapport (MER) • Ontwerp-Inrichtingsplannen
Zuidelijke Ringweg Groningen

Augustus 2013

Aanpak Ring Zuid

maakt Groningen klaar voor morgen

Ter verbetering van de verkeersdoorstroming in en rond Groningen, de bereikbaarheid, de veiligheid, de ruimtelijke kwaliteit én de leefbaarheid van de stad, gaat de zuidelijke ringweg op de schop. Het Rijk, de provincie en de gemeente hebben hiervoor plannen gemaakt. Van 30 augustus tot en met 10 oktober 2013 kunt u reageren op het Ontwerp-Tracébesluit, het Milieueffectrapport en de Ontwerp-Inrichtingsplannen.

Inhoud

Vooraf	3
Toelichting gebruikte begrippen	4
H1 Doelstellingen	5
H2 Het plan in vogelvlucht	6
H3 Ontwerp-Inrichtingsplannen voor de omgeving	10
Zuiderplantsoen	10
Vondellaan	11
Maaslaan	12
Helperzoomtunnel	12
Helpman	13
H4 Verkeer/bereikbaarheid	14
H5 Fietsnetwerk	16
H6 Veiligheid	18
H7 Scheepvaart	19
H8 Geluid	20
H9 Luchtkwaliteit	21
H10 Natuur, water en bodem	22
H11 Archeologie en cultuurhistorie	24
H12 Uitvoeringsperiode	25
H13 Inspraak (zienswijzen geven)	26

Colofon

Dit is een uitgave van de projectorganisatie Aanpak Ring Zuid, augustus 2013. Deze uitgave is een samenvatting van het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) en het Milieueffectrapport (MER) voor het project N7/A7 Zuidelijke Ringweg fase 2, en de Ontwerp-Inrichtingsplannen voor die gebieden die sterk door dit project worden beïnvloed. Het OTB/MER is digitaal te vinden op www.centrumpp.nl. De Ontwerp-Inrichtingsplannen vindt u op www.aanpakringzuid.nl.

Plankaarten en impressies: West 8 • **Fotografie:** Jeroen van Kooten • **Vormgeving:** Manisch Creatief • **Drukwerk:** Zalsman.

Aan de inhoud van deze brochure kunt u geen rechten ontleen. De impressies die in deze uitgave zijn opgenomen, geven een indruk van hoe de situaties eruit kunnen zien als het plan wordt uitgevoerd. Op deze samenvatting kunt u geen zienswijze indienen, deze maakt juridisch gezien geen onderdeel uit van het plan.





Nu kan iedereen zijn reactie geven op het plan voor de zuidelijke ringweg. (Foto: Jeroen van Kooten)

Vooraf

Belang

Het project Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen.

Met het plan voor de zuidelijke ringweg wordt een aantal belangrijke doelen gerealiseerd. Het plan verbetert niet alleen de bereikbaarheid van stad en regio, maar vergroot ook de verkeersveiligheid en bevordert het leefklimaat. Het vernieuwen van de zuidelijke ringweg leidt tot een leefbare en veilige woonomgeving, versterkt de samenhang van stadsdelen en maakt woningen en dagelijkse voorzieningen beter bereikbaar. Daarmee draagt het plan ook bij aan het behouden en uitbreiden van de werkgelegenheid en de economische ontwikkeling van stad en regio.

Het plan is daarom niet alleen van belang voor automobilisten met als bestemming Groningen, maar ook voor het doorgaande verkeer, fietsers, wandelaars, inwoners, toeristen, winkeliers, bedrijven en zorg- en onderwijsinstellingen. Kortom: voor de hele stad, de gehele provincie en daarmee geheel Noord-Nederland.

Een plan dat zo veel gevolgen heeft, vraagt om een breed draagvlak. Het plan is daarom tot stand gekomen in overleg met verschillende belanghebbenden, zoals bewoners uit de omliggende wijken, bedrijven en organisaties. En het is nog niet af: de komende tijd wordt het plan verder uitgewerkt en verbeterd.

Plangeschiedenis

In de afgelopen jaren zijn al enkele maatregelen getroffen om de bereikbaarheid van Groningen en de doorstroming op de zuidelijke ringweg te verbeteren. Voorbeelden zijn de aanpassingen aan het Julianaplein en de aanleg van een nieuw wegtracé, het Euvelgunnetracé. Deze maatregelen behoren bij fase 1 van de aanpak van de zuidelijke ringweg van Groningen. Er was al voorzien dat dit een oplossing was voor de kortere termijn, maar niet afdoende voor de verdere toekomst.

Fase 2 bestaat uit een structurele oplossing. Het Rijk, de provincie en de gemeente hebben in 2009 afgesproken de bestaande zuidelijke ringweg te verbeteren. Later dat jaar hebben de betrokken bestuurders het Bestuurlijk Voorkeursalternatief (BVA) vastgesteld. Het BVA bestaat onder andere uit een verdiepte ligging van de hoofdrijbaan tussen het Julianaplein en de Europaweg, met drie overkappingen, en een volledig ongelijkvloers Julianaplein.

De Aanpak Ring Zuid is een van de projecten in Nederland die valt onder de Crisis- en Herstelwet. Deze wet stimuleert werkgelegenheid en duurzaamheid door bouwprojecten te versnellen. Het project behoort ook tot het pakket maatregelen om belangrijke verkeersknelpunten in Noord-Nederland op te lossen (Regio Specifiek Pakket). Het Rijk heeft hiervoor budget beschikbaar gesteld, als compensatie voor het schrappen van de Zuiderzeelijn.

De planstudie voor de zuidelijke ringweg is eind 2010 gestart. Nu is het tijd voor het publiceren van het Ontwerp-Tracébesluit en het Milieueffectrapport. Daarmee start de formele inspraakprocedure.

Tegelijkertijd kunnen de inwoners van Groningen hun zienswijze geven op vier Ontwerp-Inrichtingsplannen. De gemeente heeft deze samen met bewoners opgesteld om de veranderingen die het OTB met zich meebrengt, op een goede manier in de omgeving in te passen.

Alle zienswijzen die in deze periode binnenkomen, worden meegewogen in het uiteindelijke Tracébesluit en de Inrichtingsplannen. Publicatie van het Tracébesluit is gepland in het tweede kwartaal van 2014. Tegen dit Tracébesluit is beroep bij de Raad van State mogelijk.

Deze uitgave

Om uw zienswijze te kunnen geven, wilt u misschien vooraf meer weten over het plan. Hoe zit het met de verkeersafwikkeling en de bereikbaarheid, de fietsers, de veiligheid en de scheepvaart? Wat zijn de voorstellen om geluid te weren, de luchtkwaliteit te verbeteren en natuur, water en bodem te beschermen? Houdt het plan voldoende rekening met de archeologie en de cultuurhistorie?

Leeswijzer

Deze uitgave is een samenvatting van het Ontwerp-Tracébesluit, het Milieueffectrapport en de Ontwerp-Inrichtingsplannen. In hoofdstuk 1 beschrijven we de doelstellingen van het plan. Hoofdstuk 2 schetst de hoofdlijnen. In hoofdstuk 3 bespreken we een onderdeel van het plan, namelijk de vier Ontwerp-Inrichtingsplannen. De hoofdstukken daarna (hoofdstuk 4 tot en met 12) gaan in op de effecten van het plan, zoals beschreven in het Milieueffectrapport. Hoofdstuk 13, ten slotte, wijst u de weg als u uw zienswijzen wilt inbrengen.



Hectometerpaaltje op de zuidelijke ringweg. (Foto: Jeroen van Kooten)

Toelichting op de gebruikte begrippen

A7/N7

De rijksweg Zaandam-Afsluitdijk-Sneek-Heerenveen-Drachten-Groningen-Bad Nieuweschans. Deze weg is deels een autosnelweg (A7) en deels een autoweg (N7). Een deel van de A7/N7 ligt in het plangebied: vanaf aansluiting Hoogkerk tot aansluiting Westerbroek.

A28

De rijksweg Utrecht-Zwolle-Groningen. Een deel van de A28 ligt in het plangebied: vanaf aansluiting Groningen-zuid tot knooppunt Julianaplein.

Hoofdwegennet

Alle wegen in het plangebied die onder het beheer van het Rijk vallen. Dat zijn de zuidelijke ringweg (A7/N7) en de A28.

Milieueffectrapport (MER)

Verslag van het verplichte onderzoek naar de effecten van het plan op de omgeving.

Onderliggend wegennet

Alle wegen in de stad die onder beheer van de provincie of de gemeente vallen.

Ongelijkvloerse kruising

Een kruispunt waarbij de wegen niet op dezelfde hoogte liggen.

Ontwerp-Inrichtingsplannen

Plannen van de gemeente waarin staat hoe in vier omliggende wijken de verschillende vormen van verkeer (auto's, fietsers en voetgangers) worden ingepast en hoe de openbare ruimte opnieuw wordt ingericht (groen, bomen en parkeren).

Ontwerp-Tracébesluit (OTB)

Het plan voor de zuidelijke ringweg dat nu voorligt. Het OTB beschrijft in woord en beeld de aanpassingen aan de wegen in het plangebied, vooral de A7/N7 en de A28.

Plansituatie

De situatie op en rond de zuidelijke ringweg in 2030 als het plan wordt uitgevoerd.

Referentiesituatie

De situatie op en rond de zuidelijke ringweg in 2030 als het plan niet wordt uitgevoerd.

Zienswijze

Een schriftelijke of mondelinge reactie op een ontwerp-besluit.

Zuidelijke ringweg

De Rijksweg 7 (N7/A7), vanaf aansluiting Hoogkerk (hectometerpaal 193.7) tot aansluiting Westerbroek (hectometerpaal 204.8) én de A28 vanaf het viaduct Van Ketwich Verschuurlaan (hectometerpaal 198.8) tot het Julianaplein (hectometerpaal 200.2).

Op de website www.aanpakringzuid.nl vindt u nóg meer informatie over de plannen, zoals 3d-animaties en een digitale routekaart. Ook kunt u hier de officiële documenten downloaden.



H1

Doelstellingen

De aanpak van de zuidelijke ringweg zorgt voor een bereikbare stad en regio in de toekomst, met een goede doorstroming op de A7/N7 en een verbetering van de verkeersveiligheid. Ook verbetert het plan de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van de directe omgeving.



Ook voor de Groninger binnenstad is het belangrijk dat de zuidelijke ringweg wordt verbeterd.
(Foto: Jeroen van Kooten)

Bereikbaarheid

De aanpak van de zuidelijke ringweg richt zich op een bereikbare stad en regio, nu en voor toekomstige generaties.

Ongeveer 80% van het verkeer dat gebruik maakt van de zuidelijke ringweg, is op weg naar of komt uit de stad Groningen. De rest van het verkeer passeert Groningen, op weg richting Drachten, Assen of Hoogezand. De zuidelijke ringweg is daarmee een belangrijke schakel tussen de Randstad en Noord-Duitsland en cruciaal voor het verkeerssysteem in het stedelijk netwerk Groningen-Assen. Dit stedelijk netwerk is de motor voor de economische ontwikkeling van Noord-Nederland.

Capaciteit

De stad Groningen trekt steeds meer mensen naar voorzieningen en arbeidsplaatsen in de stad. Dat is merkbaar aan het verkeer op de zuidelijke ringweg, dat blijft toenemen. Vooral in de spitsuren komt de gehele zuidelijke ringweg, van de aansluiting Hoogkerk tot de aansluiting Europaweg, capaciteit te kort. Daardoor nemen de reistijden toe en de bereikbaarheid af. Ook ontstaat er vertraging op het onderliggend wegennet, waardoor kantoren, bedrijventerreinen en wijken minder goed te bereiken zijn. Dit leidt tot files en een slechte doorstroming van het (internationale) wegverkeer.

Bestemmingen

Een belangrijke doelstelling van het plan is het verbeteren van de bereikbaarheid. Nieuwe aansluitingen, extra rijstroken en ongelijkvloerse kruisingen leiden tot een hogere capaciteit. Bestemmingen in het westen van de stad, zoals de Gasunie, MartiniPlaza en het Martini Ziekenhuis, zijn straks beter te bereiken door het wijzigen van de op- en afritten bij Corpus den Hoorn. Dankzij het ongelijkvloers maken van het Vrijheidsplein gaat het verkeer gemakkelijker naar de westelijke ringweg en de westkant van de binnenstad. Bij het Julianaplein, dat volledig ongelijkvloers wordt, ontstaat vanaf de A7/N7 een directe aansluiting met de binnenstad en het stationsgebied. Het verkeer naar het Damsterdiep/UMCG en naar de winkels rond de Sontweg en het Sontplein (o.a. Ikea) wordt bij de afslag bij de Europaweg uit elkaar gehaald, wat de doorstroming verbetert. Tot slot krijgen de bedrijfsterrains bij Driebond en Eemspoort een aansluiting op de zuidelijke ringweg, zodat het verkeer hier naartoe niet meer over de parallelwegen hoeft.

Leefbaarheid

De aanpak van de zuidelijke ringweg biedt een uitgelezen kans om de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van de omgeving te verbeteren.

Stadswijken langs de zuidelijke ringweg en het Sterrebos zijn sinds de aanleg ervan, in de jaren '60, doorsneden. De weg vormt een barrière door de stad. Oude, waardevolle structuren zijn doorbroken. Vanuit de wijken bestaat het aanzicht van de ringweg uit geluidsschermen, hellingen en (dam)wanden.

De weg wordt compact en krijgt een groene uitstraling. Ook de verdiepte ligging draagt hieraan bij. Tussen de Hereweg en het Oude Winschoterdiep verdwijnt de ringweg uit het zicht. Bovenop de verdiepte ligging komen 'deksels' (overkluizingen), met daarop parken, lanen en groen, die de stadswijken Oosterpoort, de Linie en de Herewegbuurt weer met elkaar verbinden.

Verkeersveiligheid

De aanpak van de zuidelijke ringweg is ook gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Op de zuidelijke ringweg komen relatief veel ongevallen voor. Dat komt onder andere door het gelijkvloerse kruispunt Julianaplein, de grote hoeveelheid op- en afritten en de brugopeningen die kop-staartbotsingen kunnen veroorzaken. Met de toename van het verkeer is het de verwachting dat de verkeersveiligheid verder zal afnemen, als er niets verandert.

Maatregelen

Het plan bevat verschillende maatregelen om de veiligheid te verhogen. Het ontwerp van de weg, de inrichting en alle verkeersveiligheidsmaatregelen maken samen de zuidelijke ringweg veiliger. Het Julianaplein en het Vrijheidsplein worden ongelijkvloers. De beweegbare brug bij het Julianaplein wordt vervangen door een hogere vaste brug, zodat automobilisten hier niet meer hoeven te wachten. Het aantal toe- en afritten neemt af. Waar geen vluchstroken zijn, komen vluchthavens. Boven de weg komen matrixborden die bij drukte een adviessnelheid aangeven. De ruimtelijke inpassing van de nieuwe weg moet zorgen voor een wegbeeld dat een snelheid van maximaal 80 km/uur ondersteunt. Alle maatregelen helpen de weggebruiker om veilig gebruik te maken van de weg.



Aanleg zuidelijke ringweg in de jaren '60.
Kap van bomen Sterrebos voor de aanleg van de zuidelijke ringweg, 1964.
(Foto Folkers, collectie RHC Groninger Archieven; 1785-2269)

H2

Het plan in

**Extra rijstrook vanaf Hoogkerk**

Tussen Hoogkerk en de dubbele rotonde bij de afslag Corpus den Hoorn komt een extra rijstrook. Daardoor kan het verkeer veilig in- en uitvoegen. De breedte van de weg blijft gelijk. De extra rijstrook komt op de plaats van de huidige vluchtsstrook. Voor auto's met pech komen er vluchthavens.

**Extra op- en afrit bij Corpus den Hoorn**

Tussen Corpus den Hoorn en het Vrijheidsplein komt een extra op- en afrit. Verkeer van en naar de westelijke ringweg hoeft dan niet meer via de dubbele rotonde aan weerszijden van de A7, bij Corpus den Hoorn en het Stadspark. Daar staat het verkeer nu vaak vast. Doordat het op de rotondes rustiger wordt, zijn onder andere de Gasunie en het Martini Ziekenhuis beter bereikbaar.

**Vrijheidsplein wordt ongelijkvloers**

Het Vrijheidsplein (bij de Gasunie) wordt volledig ongelijkvloers. Het verkeer stroomt hier beter door van en naar de westelijke ringweg. Zo wordt deze route aantrekkelijker om het westen van de stad te bereiken.

**Onderdoorgang bij Leonard Springerlaan**

De Leonard Springerlaan krijgt een onderdoorgang bij de westelijke ringweg. Bezoekers van de bedrijven ter plaatse en het drukbezochte MartiniPlaza kunnen zo sneller de stad in en uit.

**Extra rijstrook westelijke ringweg**

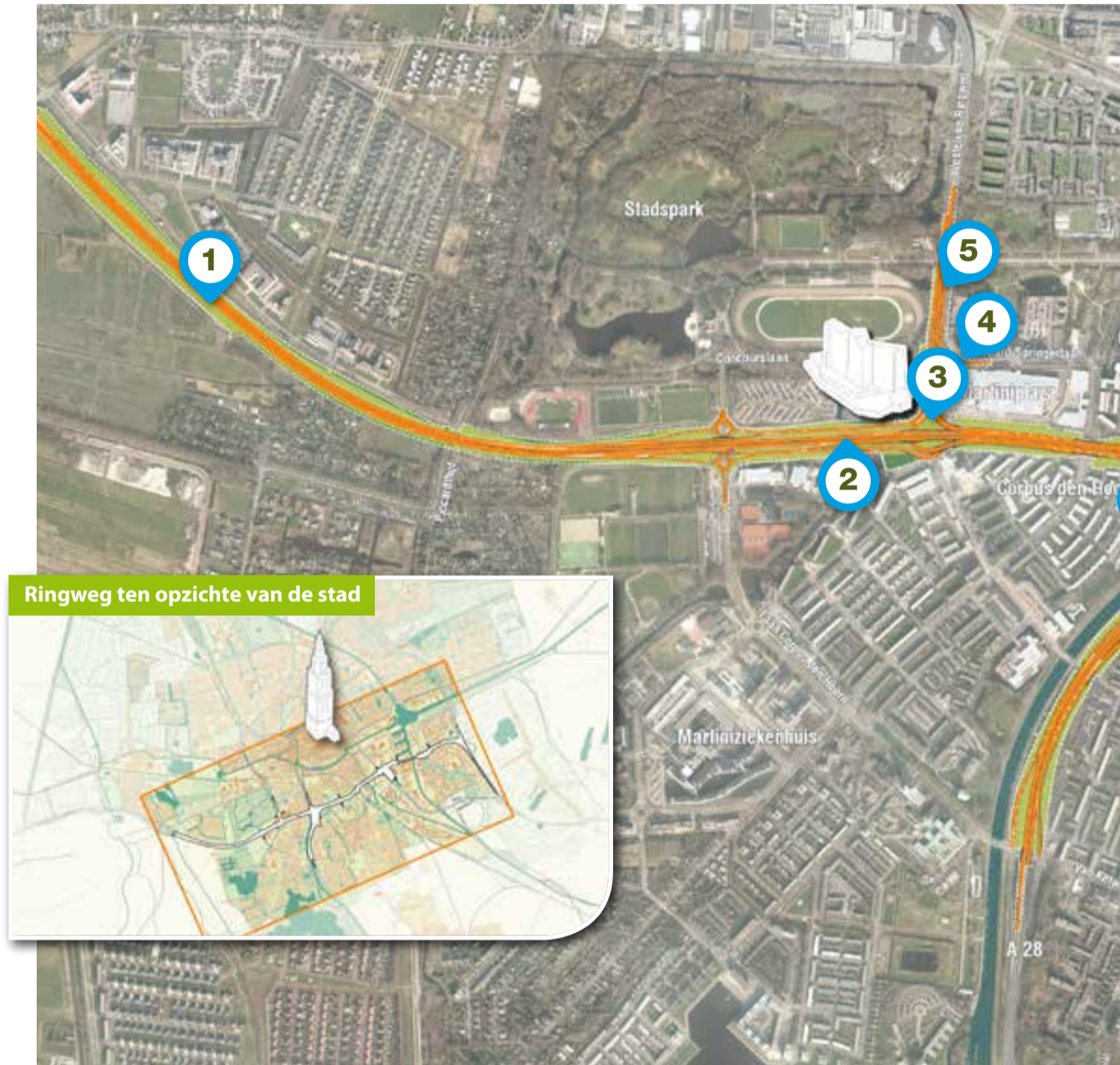
Vanaf de Leonard Springerlaan krijgt de westelijke ringweg in noordelijke richting een extra rijstrook tot de aansluiting bij de Peizerweg.

**Beweegbare brug bij Julianaplein verdwijnt**

Bij het Julianaplein verdwijnt de beweegbare brug over het Noord-Willemskanaal. Hiervoor in de plaats komt een vaste brug die hoger ligt, zodat de schepen er ongehinderd onderdoor kunnen varen. Het autoverkeer hoeft hier niet meer te wachten.

**Geen verkeerslichten meer op Julianaplein**

Het Julianaplein wordt ongelijkvloers. Het passerende verkeer op de A7/N7 en de A28 kan hier ongehinderd doorrijden, richting Drachten, Assen of Hoogeveen.



Ringweg ten opzichte van de stad

**Beweegbare brug bij Julianaplein verdwijnt**

Bij het Julianaplein verdwijnt de beweegbare brug over het Noord-Willemskanaal. Hiervoor in de plaats komt een vaste brug die hoger ligt, zodat de schepen er ongehinderd onderdoor kunnen varen. Het autoverkeer hoeft hier niet meer te wachten.

**Geen verkeerslichten meer op Julianaplein**

Het Julianaplein wordt ongelijkvloers. Het passerende verkeer op de A7/N7 en de A28 kan hier ongehinderd doorrijden, richting Drachten, Assen of Hoogeveen.



vogelvlucht

Het plan voor de zuidelijke ringweg bestaat uit een samenhangend pakket maatregelen. We beschrijven de belangrijkste aanpassingen van west naar oost.



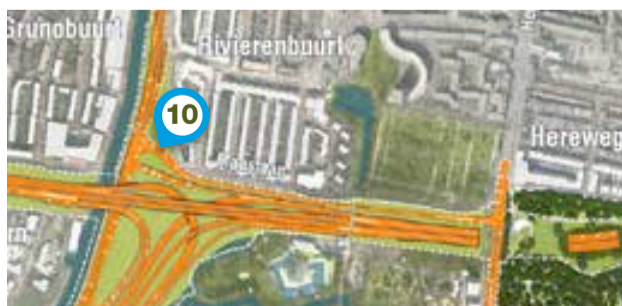
Directe verbinding van Julianaplein naar de binnenstad

Het verkeer op de A7/N7 krijgt op het Julianaplein een directe verbinding met de binnenstad en het Stationsgebied.



Nieuwe aansluiting Vondellaan - Julianaplein

Op de A28 krijgt het verkeer naar het centrum een nieuwe afrit tussen Groningen-zuid en het Julianaplein. De zuidelijke stadswijken krijgen via de Vondellaan een nieuwe aansluiting op de zuidelijke ringweg/A7. De Vondellaan krijgt een andere inrichting om de toename van het verkeer veilig te verwerken. Zie ook hoofdstuk 3.



Nieuwe aansluiting Hereweg

De Hereweg krijgt een andere aansluiting op de zuidelijke ringweg, via een nieuwe verbindingsweg, in twee

richtingen. Deze loopt van de Hereweg tot de Brailleweg. Via de Brailleweg rijdt het verkeer naar de A7/N7 (richting Hoogkerk of richting Hoogezand) en de A28. De nieuwe verbindingsweg vervangt de bestaande aansluiting van de Hereweg op de zuidelijke ringweg en zorgt ervoor dat het verkeer vanuit de zuidelijke stadswijken via de Hereweg de zuidelijke ringweg en de A28 kan blijven bereiken.



Nieuwe inrichting Maaslaan

De Maaslaan blijft een 30 km/uur-woonstraat. De parkeerplaatsen liggen niet meer haaks op de straat, maar langs de straat, aan beide kanten. Zie ook hoofdstuk 3.



Extra rijstroken tussen Julianaplein en Europaweg

De zuidelijke ringweg krijgt extra rijstroken tussen het Julianaplein en de Europaweg, in beide richtingen. Ook komt er een extra rijstrook op de noordelijke baan (van oost naar west) tussen knooppunt Euvelgunne en de aansluiting Europaweg.



Verdiepte ligging

Tussen de Hereweg en het Oude Winschoterdiep wordt de zuidelijke ringweg verdiept aangelegd. De verdiepte weg is op drie plekken overdekt (met daartussen twee openingen):

- De Hereweg/het Sterrebos (circa 180 meter). Halverwege het Sterrebos is de eerste opening in de verdiepte ligging (circa 100 meter lengte).
- Bij de Kempkensberg (DUO/Belastingdienst) tot na de spoorlijn Groningen-Assen (circa 245 meter). Hierop volgt een opening van circa 110 meter.
- Ter hoogte van de Oosterpoort en De Linie (circa 230 meter). Onder andere vanwege het verdiepte weggedeelte vervallen de huidige op- en afritten bij de Oosterpoort en de Hereweg. Voor de aanleg van de verdiepte ligging moet een rij huurwoningen aan de noordzijde van de H.L. Wicherstraat worden afgebroken. Dit zijn de enige woningen die voor het plan moeten verdwijnen. Ook de huidige ruimten onder de rijbaan vervallen, zoals de Onderhoudswinkel en oefenruimte Het Viadukt.



Nieuw park: het Zuiderplantsoen

Waar de weg verdiept gaat en deksels worden aangelegd, ontstaat ruimte voor een groot, nieuw park: het Zuiderplantsoen. Dit bestaat uit het herstelde Sterrebos, de kantoortuin van DUO/Belastingdienst en een nieuwe, groene ruimte tussen de Oosterpoortbuurt en De Linie. Het Zuiderplantsoen verbindt de stadswijken Oosterpoort, De Linie, de Herewegbuurt en Helpman met elkaar. Zie ook hoofdstuk 3.



Helperzoomtunnel

Er komt een nieuwe tunnel onder het spoor naar Assen door, ter hoogte van de Helper Brink. Deze tunnel vervangt de gelijkvloerse kruising bij de Esperantostaat en herstelt de verbinding tussen de wijken Helpman/Coendersborg en Europapark/Oosterpoortwijk/De Linie. Zie ook hoofdstuk 3.



Verkeersplan Helpman

De gemeente neemt verschillende verkeersmaatregelen in Helpman om het verkeer evenwichtig over de zuidelijke stadswijken te verspreiden, en zo de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de wijk te behouden. Een groot deel van Helpman/Coendersborg wordt 30 km/uur-gebied. Zie ook hoofdstuk 3.



Aansluiting bij Europaweg

De nieuwe afrit bij de Europaweg haalt twee belangrijke verkeersstromen uit elkaar. Aan het eind van de afrit kan het verkeer rechtsaf via de Europaweg het oostelijk deel van de binnenstad en het UMCG bereiken. Verkeer dat richting de Sontweg e.o. moet (Ikea), rijdt via de Bornholmstraat. Door het splitsen van de verkeersstromen wordt de bereikbaarheid van het oostelijke deel van de stad verbeterd.



Nieuwe oprit vanaf Bornholmstraat

De Bornholmstraat krijgt in westelijke richting een aansluiting op de zuidelijke ringweg. Zo kan het verkeer vanaf de Sontweg sneller de zuidelijke ringweg op.



Op- en afrit voor Eemspoort en Driebond

De zuidelijke ringweg krijgt een extra aansluiting op de bedrijventerreinen Eemspoort en Driebond. Het verkeer uit het westen, naar bijvoorbeeld de Makro en de autoboulevard, kan langer op de ringweg blijven en hoeft niet meer over de parallelwegen met de lage bruggen over het Winschoterdiep.



Extra wensen

Het beschikbare budget is voldoende om het voorgestelde plan uit te voeren. Als de aanbesteding goedkoper uitvalt, zijn er drie extra wensen (in willekeurige volgorde).



Extra ruimtelijke kwaliteit

Aan het plan kan een extra pakket maatregelen worden toegevoegd die de ruimtelijke kwaliteit, de vergroening en de duurzaamheid ten goede kunnen komen.

- Maatregelen om het nieuwe Julianaplein een zo groen mogelijk aanzien te geven, gezien vanuit een aantal belangrijke zichthoeken in de omgeving.
- Het indien mogelijk toepassen van taluds bij de ingang van de verdiepte ligging.
- Extra geluidsreducerende maatregelen in het Zuiderplantsoen, bij de openingen in de verdiepte ligging.
- Inrichting van botenterrassen ter hoogte van het Oude Winschoterdiep, op de deksel van de verdiepte ligging.



Fiets- en voetgangerstunnel bij Esperantostraat

Deze tunnel in het nieuwe Zuiderplantsoen kan de parkdelen aan weerszijden van het spoor met elkaar verbinden. Dit versterkt het gebruik van het Zuiderplantsoen als het nieuwe grote park voor het zuiden van de stad en verbetert het fietsnetwerk. Fietsers en voetgangers kunnen via de tunnel direct van de Oosterpoort naar de Herewegbuurt.



Realiseren van een volledige aansluiting op de ringweg

In het plan is er bij de Europaweg een halve aansluiting gemaakt op de zuidelijke ringweg. De wens is hiervan een volledige aansluiting te maken, met ook een afrit voor het verkeer vanuit het oosten en een oprit voor het verkeer richting het oosten.

H3

In het vorige hoofdstuk is het gehele plan gepresenteerd. In dit hoofdstuk gaan we in op een onderdeel daarvan, namelijk de Ontwerp-Inrichtingsplannen. Voor vier gebieden in de nabijheid van de ringweg heeft de gemeente Groningen namelijk parallel aan de uitwerking van het OTB Ontwerp-Inrichtingsplannen gemaakt. Het gaat om het Zuiderplantsoen, de Maaslaan, de Vondellaan en Helpman. Deze gebieden vallen weliswaar buiten het OTB-gebied, maar als gevolg van het project Aanpak Ring Zuid verandert hier het verkeersgebruik of de inrichting van de openbare ruimte. In de Ontwerp-Inrichtingsplannen staat hoe de verschillende vormen van verkeer (auto's, fietsers en voetgangers) worden ingepast en hoe de openbare ruimte opnieuw wordt ingericht (onder andere groen, bomen en parkeren). De Ontwerp-Inrichtingsplannen zijn plannen op hoofdlijnen en worden na de inspraakprocedure in overleg met belanghebbenden verder uitgewerkt.

Ontwerp-Inrichtingsplannen voor de omgeving



*De Zwanenvijver in het 'Zuiderplantsoen', circa 1904.
(Prentbriefkaart collectie RHC Groninger Archieven, 1986-21295)*



Impressie van Zuiderplantsoen.

Zuiderplantsoen

De ombouw van de zuidelijke ring levert het zuiden van de stad een groot, nieuw park op: het Zuiderplantsoen.

Bovenop de verdiepte ligging ontstaat middenin de stad ruimte voor een groot, aaneengesloten nieuw park: het Zuiderplantsoen. Dit bestaat uit het herstelde Sterrebos, de kantoortuin van DUO/Belastingdienst en een nieuwe, groene ruimte tussen de Oosterpoortbuurt en De Linie. Het Zuiderplantsoen verbindt de stadswijken Oosterpoort, De Linie, de Herewegbuurt en Helpman met elkaar. Er ontstaan nieuwe mogelijkheden voor verblijf en recreatie in het zuiden van de stad.

Tegenhanger Noorderplantsoen

Het Zuiderplantsoen wordt een gebied met een afwisseling van bos, plantsoen en open ruimten. Dit biedt

extra gebruiksmogelijkheden. Het Zuiderplantsoen kan de tegenhanger worden van het populaire Noorderplantsoen. Het kan ruimte bieden aan een picknick, sport en spel en wellicht een openluchtconcert.

Ecologische zones

Het huidige Sterrebos heeft een grote ecologische waarde. Het nieuwe gebruik van het Zuiderplantsoen wordt daarop afgestemd. Ook vanuit ecologisch oogpunt is een afwisseling tussen open en gesloten parkdelen gewenst.

Fiets- en wandelroutes

Het Zuiderplantsoen zelf is alleen toegankelijk voor voetgangers en fietsers. Er komen verschillende fiets- en wandelroutes door het park.

Extra wens:

fiets- en voetgangerstunnel Esperantokruising

Het gebruik van het Zuiderplantsoen kan nog groter worden met een tunnel onder het spoor door, een landschappelijk ingepaste route voor voetgangers en wandelaars. Dit is een van de optimalisaties (zie hoofdstuk 2).

Buurtpark De Linie/Oosterpoort

Op de plek waar nu het ringwegviaduct tussen de Oosterpoortbuurt en De Linie ligt, komt straks een grote openbare ruimte vrij. Hier kan een buurtpark, als onderdeel van het Zuiderplantsoen, komen. De inrichting van het buurtpark gebeurt in overleg met de bewoners.



Huidige situatie Vondellaan
ter hoogte van de Werumeus Buningstraat

In de nieuwe situatie zijn er voor automobilisten uit De Wijert drie mogelijkheden om op de zuidelijke ringweg (A7) te komen.

1. Via de Van Ketwich Verschuurlaan, de aansluiting Groningen-zuid en de A28. De situatie hier verandert niet.
2. Via de Hereweg en vervolgens de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan. Deze weg (in twee richtingen) komt in de plaats van de huidige op- en afritten bij de Hereweg.
3. Via de nieuwe verbinding van de Vondellaan naar het Julianaplein en vanaf daar richting Hoogezand of Drachten.

Op de website www.aanpakringzuid.nl vindt u een digitale routekaart met routes vanuit de wijken naar belangrijke bestemmingen in de stad.

Vondellaan

De Vondellaan krijgt een aansluiting op de zuidelijke ringweg en behoudt de aansluiting op het centrum. Dit biedt automobilisten uit De Wijert een nieuwe mogelijkheid om op de zuidelijke ringweg te komen. De Vondellaan – het gedeelte tussen de Van Iddekingeweg en de aansluiting op het Julianaplein – wordt hierdoor drukker. Om deze toename van het verkeer goed en veilig in te passen, wordt de weg anders ingericht.

De Vondellaan heeft nu geen aansluiting op de zuidelijke ringweg. In het plan krijgt de Vondellaan een aansluiting op de zuidelijke ringweg via op- en afritten, geregeld door middel van verkeerslichten. Het zal niet mogelijk zijn om van de Vondellaan direct naar de A28 te gaan.

Andere weginrichting

De nieuwe verbinding met het Julianaplein heeft gevolgen voor de hoeveelheid verkeer op de Vondellaan. Die neemt toe. Volgens berekeningen rijden er in 2030 circa 11.500 auto's per etmaal over de noordkant van de Vondellaan. Zonder ombouw van de ringweg zouden dat er ongeveer 3.000 zijn. Om de Vondellaan veilig te houden, vooral voor fietsers en voetgangers, is een andere inrichting van de weg nodig. Er zijn drie varianten uitgewerkt.

Variant A:

Extra brede fietsstroken met groene middenberm

In deze variant krijgt de Vondellaan een brede, groene middenberm met bomen. Hierdoor wordt het verkeer in beide richtingen van elkaar gescheiden. Fietsers blijven op een extra brede fietsstrook gescheiden van het gemotoriseerde verkeer.

Variant B: Vrijliggende fietspaden

In deze variant krijgt de Vondellaan aan beide zijden een vrijliggend fietspad. Tussen de weg en de fietspaden liggen parkeerstroken.

Variant C:

Vrijliggend fietspad voor twee richtingen aan westzijde

In deze variant blijft de oostzijde van de Vondellaan zo veel mogelijk gehandhaafd. Aan de westzijde van de weg ligt een fietspad voor verkeer in twee richtingen. Aan de noordzijde sluit het fietspad aan op het fietspad bij het knooppunt Julianaplein. Aan de zuidzijde komt het fietspad uit op de rotonde met de Van Iddekingeweg.

Alle varianten

In alle drie varianten blijven de zebra's bestaan en krijgen de bushaltes een andere plek. Ter hoogte van de Henriëtte Roland Holststraat (bij het Gomar College) komt een verkeerslicht voor voetgangers, zodat scholieren die met de bus komen, veilig kunnen oversteken. In alle varianten moeten bomen worden gekapt, maar daar komen nieuwe bomen voor terug, deels in de omliggende straten. Het aantal parkeerplaatsen in de Vondellaan neemt in alle drie varianten af. Alle parkeerplaatsen die verdwijnen, worden in de buurt gecompenseerd, bij het Gomar College.

	Bomen	Parkeerplekken
Huidige situatie	36	67
Variant A	69	49
Variant B	40	40
Variant C	40	40



Impressie nieuwe situatie Vondellaan, variant A



Impressie nieuwe situatie Vondellaan, variant B



Impressie nieuwe situatie Vondellaan, variant C

In de inspraakperiode kunt u door een zienswijze in te dienen, aangeven welke variant uw voorkeur heeft. Mede aan de hand van de zienswijzen wordt een keuze gemaakt uit een van de drie varianten. Daarna wordt het plan verder uitgewerkt.



Huidige situatie van Maaslaan.



Impressie van de nieuwe situatie op de Maaslaan. Met de bewoners wordt overlegd over de uitvoering en de afmetingen van het geluidsscherm.

Maaslaan

De Maaslaan blijft een woonstraat waarin auto's niet harder mogen dan 30 km/uur. Omdat naast de Maaslaan de nieuwe aansluiting op de Hereweg komt, in de vorm van een nieuwe verbindingsweg, wordt de straat wel anders ingericht. De belangrijkste verandering op de Maaslaan is een andere inrichting van de parkeerplaatsen.

De Maaslaan en de verbindingsweg zijn van elkaar gescheiden door een groenstrook met daarin een geluidsscherm. De inrichting van de groenstrook en de hoogte van de schermen wordt nog nader uitgewerkt in overleg met de bewoners.

Parkeerplaatsen

De Maaslaan houdt dezelfde hoeveelheid verkeer als nu. De belangrijkste verandering is dat de parkeerplaatsen lángs de straat komen, aan beide kanten. Het aantal parkeerplaatsen in de Maaslaan zelf daalt, maar direct om de hoek, op het Hoornsediëp, komen er plaatsen bij. In totaal neemt het aantal parkeerplaatsen daardoor met 15 toe.

	Aantal parkeerplekken	
	Nu	Nieuwe situatie
Hoornsediëp	24	59
Maaslaan	81	61
Totaal	105	120

De Maaslaan is een 30 km/uur woonstraat, grenzend aan de zuidelijke ringweg. Aan de zuidzijde van de straat liggen parkeerplaatsen, haaks op de weg. In het plan voor de zuidelijke ringweg komt tussen de huidige Maaslaan en de zuidelijke ringweg een nieuwe verbindingsweg. Deze weg is bedoeld voor het verkeer tussen de Hereweg en het Julianaplein, in twee richtingen.



Huidige situatie op het kruispunt Helper Brink/Helperzoom. De tunnel komt in het verlengde van de Helper Brink. (Foto: Jeroen van Kooten)



Impressie van Helperzoomtunnel.

Helperzoomtunnel

Tussen de Helperzoom en het Europapark komt een nieuwe tunnel onder het spoor door, die de wijken Helpman/Coendersborg en Europapark, Oosterpoortwijk en De Linie met elkaar verbindt. De nieuwe tunnel vervangt de huidige spoorwegovergang bij de Esperantostaat. De nieuwe tunnel ligt ter hoogte van de Helper Brink.

Bij de Esperantostaat ligt nu een spoorwegovergang. Deze spoorwegovergang gaat over enkele jaren dicht omdat hier een extra spoor komt en er meer treinen gaan rijden. Dankzij de aanleg van de Helperzoomtunnel blijft er een autoverbinding in stand tussen de wijken aan de oostzijde van het spoor (Europapark, De Linie en De Oosterpoort) en

de westzijde van het spoor (Helpman/Coendersborg). De tunnel is ook bedoeld voor fietsers en voetgangers en voor bussen en hulpdiensten, zoals ambulances. Vrachtwagens kunnen niet door de tunnel.

De Helperzoomtunnel maakt integraal onderdeel uit van de aanpak van de zuidelijke ringweg. De tunnel ligt echter buiten het plangebied van het Tracébesluit en volgt daarom een aparte juridische procedure. De gemeente Groningen zal een besluit nemen over het verlenen van de omgevingsvergunning. Ook hierop kunnen zienswijzen worden ingediend. Zie ook hoofdstuk 13.



Helpman

De aanleg van de Helperzoomtunnel heeft gevolgen voor de verkeersstromen in Helpman. De verkeersstromen verschuiven. Verkeersmaatregelen moeten ervoor zorgen dat deze verschuiving niet ten koste gaat van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de wijk. Daarom is voor Helpman/Coendersborg een verkeersplan opgesteld.

Het verkeersplan bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Instellen 30 km/uur-zones

Een groot deel van Helpman/Coendersborg wordt 30 km-gebied. Rondom de Helper Brink liggen veel scholen. Vanwege de veiligheid wordt de maximumsnelheid hier verlaagd tot 30 km/uur. Dat geldt ook voor de De Savornin Lohmanlaan en het deel van de Helperzoom ten noorden van de Helper Brink. Aan de zuidzijde van de Helperzoom (ten zuiden van de

Helper Brink) en op de Goeman Borgesiuslaan blijft de snelheid 50 km/uur. Hier worden wel maatregelen genomen om veilig over te kunnen steken.

2. Aanleggen veilige kruispunten en uitritconstructies

De kruispunten in de wijk waar veel fietsers en voetgangers oversteken, worden veiliger ingericht. Daarnaast komen er uitritconstructies bij de aansluiting van de De Savornin Lohmanlaan en de Helper Brink op de Hereweg en de Helperzoom. Automobilisten weten zo al bij het inrijden van deze straten dat ze een 30 km/uur-gebied binnenrijden.

3. Wijzigen rijrichtingen

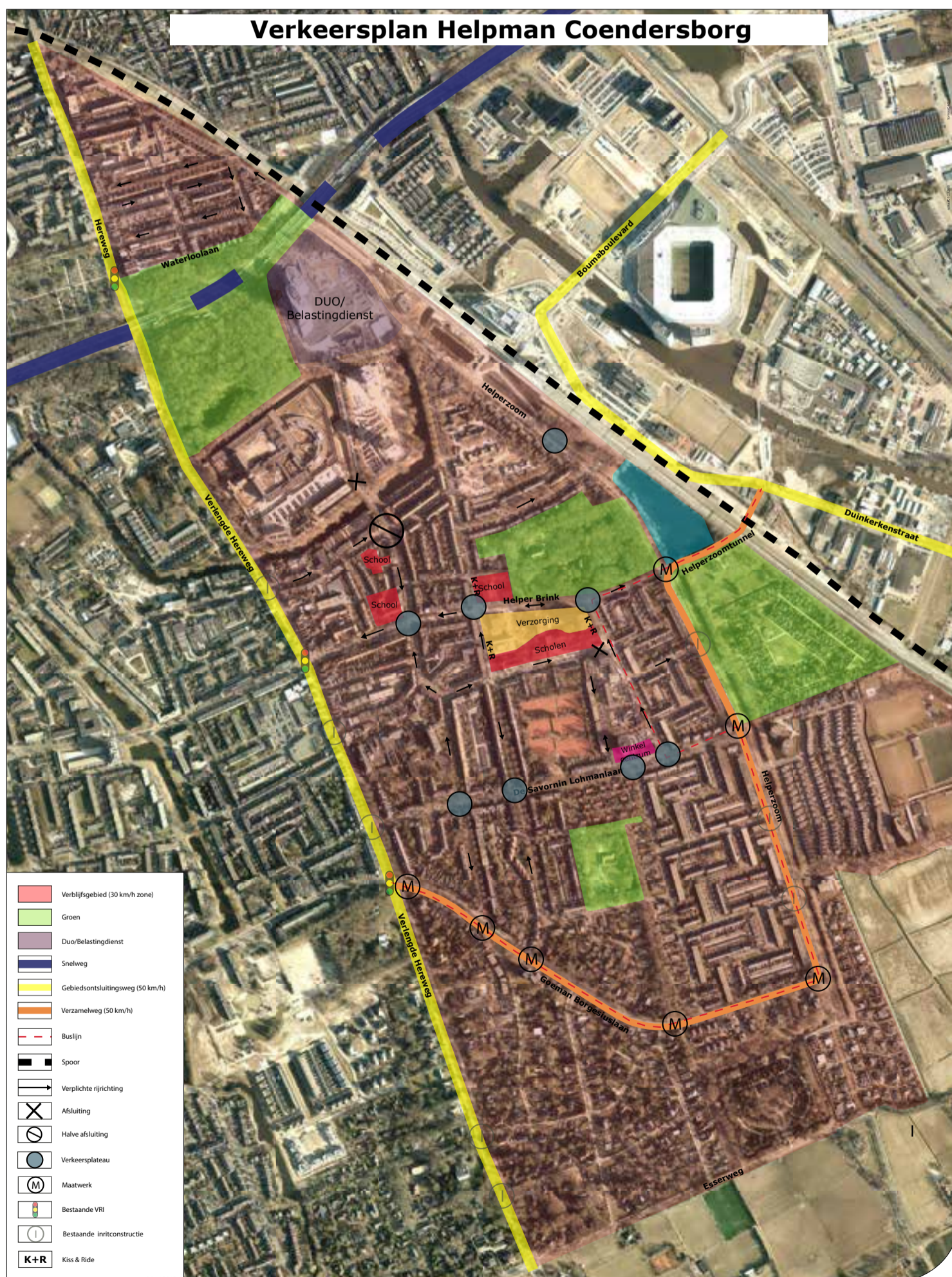
De Helper Brink krijgt aan de uiteinden eenrichtingsverkeer. Automobilisten kunnen de straat daardoor niet meer direct inrijden vanaf de Helperzoom en vanaf de Verlengde Hereweg.

4. Wijzigen rijrichtingen

De gemeente verandert de rijrichtingen voor autoverkeer in onder meer de Coendersweg, Haydnlaan, Chopinlaan, Beethovenlaan en Helper Oostsingel. Zo ontstaan meerdere kleine verkeerscirculaties rondom de scholen in de wijk. Verkeer dat niet in de wijk hoeft te zijn, wordt zo ontmoedigd.

5. Parkeren tijdens de schoolspits

In de Haydnlaan en de Beethovenlaan worden 'kiss-and-ride'-stroken aangelegd. Hier kunnen ouders hun kinderen rustig en veilig uit de auto laten stappen. De Helper Brink blijft daardoor veilig voor fietsers en voetgangers. Samen met de scholen werkt de gemeente deze plannen verder uit.



H4

In dit hoofdstuk leest u een samenvatting van paragraaf 5.1 en 5.2 uit de toelichting op het OTB en hoofdstuk 2 uit het MER.



Verkeer op de zuidelijke ringweg, gezien vanaf het Julianaplein, in de richting van Drachten. (Foto: Jeroen van Kooten)

Verkeer/bereikbaarheid

Het plan voor de zuidelijke ringweg richt zich op een verbeterde bereikbaarheid van de stad en een vlottere doorstroming van het verkeer.

Hoofdwegennet

Het plan zorgt voor een betere doorstroming. De reistijd van west naar oost, en omgekeerd, neemt ongeveer met een derde af.

Zonder maatregelen stroomt het verkeer op de zuidelijke ringweg in 2030 niet meer goed door. Zowel in de ochtend- als de avondspits komen er lange files te staan. De bottleneck wordt vooral het Julianaplein, maar het verkeer komt ook vast te staan bij het Vrijheidsplein, op de A28 ter hoogte van afrit Groningen-zuid, tussen het Julianaplein en de Europaweg (beide richtingen) en op de verbingsboog op knooppunt Euvelgunne in de richting Hoogezand.

Het plan vergroot de capaciteit op de zuidelijke ringweg. Na de ombouw kan de zuidelijke ringweg gemakkelijker het verkeer verwerken. Dat maakt de zuidelijke ringweg een aantrekkelijker route. Vergelijken met de referentiesituatie neemt het verkeer in 2030 iets toe. Toch stroomt het verkeer zowel in de ochtend- als de avondspits beter door. De knelpunten bij het Julianaplein en het Vrijheidsplein worden opgelost. De files zijn nagenoeg opgelost.

Het plan leidt tot fors kortere reistijden op de zuidelijke ringweg zelf. Van Hoogkerk naar Westerbroek (en omgekeerd) neemt de reistijd met bijna een derde af ten opzichte van de referentiesituatie. Dit komt vooral door het ongelijkvloers maken van het Vrijheidsplein en het Julianaplein en het verhogen van de maximumsnelheid van 70 naar 80 kilometer per uur.

Het hoofdwegennet bestaat uit de wegen in het plan-gebied die onder beheer van het Rijk vallen. Dat zijn de zuidelijke ringweg (A7/N7) en de A28.



Huidige situatie drukte op de zuidelijke ringweg (Foto: Jeroen van Kooten)



Verkeer op de westelijke ring, ter hoogte van de Gasunie. (Foto: Jeroen van Kooten)

Het onderliggend wegennet bestaat uit de wegen in de stad die onder beheer van de provincie en de gemeente vallen. Het gaat onder andere om alle wegen en straten in de wijken en ook de westelijke, noordelijke en oostelijke ringweg.

Op de website www.aanpakringzuid.nl vindt u een verkeersprognosekaart 2030. Deze kaart maakt met kleuren duidelijk op welke wegen het drukker en op welke wegen het rustiger wordt, vergeleken met de situatie dat het plan niet wordt uitgevoerd.

Onderliggend wegennet

Op het onderliggende wegennet wordt het op sommige plekken drukker en op andere rustiger. De meeste knelpunten verdwijnen. Dit komt vooral doordat de zuidelijke ringweg op andere manieren op het onderliggende wegennet wordt aangesloten. Waar nodig worden maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te waarborgen.

De aanpak van de zuidelijke ringweg zorgt voor een betere verdeling van het verkeer over de verschillende toegangswegen in de stad. Dit maakt belangrijke bestemmingen zoals de binnenstad, UMCG, het Martini Ziekenhuis, het Zernike Science Park en het Europapark/Kempkensberg beter bereikbaar. Het verkeer naar de binnenstad wordt minder afhankelijk van het drukke Emmaviaduct. Voor het westen van de stad wordt de route Hoendiep/Peizerweg aantrekkelijker. Verkeer richting het oosten van het centrum krijgt een snellere toegang via de Europaweg/Bornholmstraat.

Julianaplein

Het ongelijkvloerse Julianaplein heeft meer ruimte nodig dan nu. Dat vraagt om andere verbindingen voor de wijken De Wijert en Helpman op de zuidelijke ring. Het verkeer uit en naar deze wijken rijdt na uitvoering van het plan via de Hereweg en de nieuwe verbindingsweg of via de nieuwe aansluiting bij de Vondellaan.

Verdiepte ligging

Vanwege de verdiepte ligging vervallen de huidige op- en afritten bij de Hereweg en de Oosterpoort. Helpman en De Wijert blijven goed met de ringweg verbonden via de Hereweg/nieuwe verbindingsweg en de aansluiting bij de Vondellaan. Daarnaast is Helpman vanuit Hoogezand goed bereikbaar via de nieuwe Helperzoomtunnel. Verkeer van en naar de Oosterpoort zal vooral kiezen voor de Europaweg, die te bereiken is via de Griffeweg of de Boumaboulevard.

Veiligheid

Bij de wegen op het onderliggende wegennet waarop het drukker wordt, besteden de gemeente en de provincie veel aandacht aan de verkeersveiligheid. Waar nodig nemen ze maatregelen (zie ook

hoofdstuk 3). De Vondellaan bijvoorbeeld (waar de hoeveelheid verkeer toeneemt van 3.000 naar 11.500 voertuigen per etmaal) wordt anders ingericht om de weg veilig te houden voor voetgangers en fietsers.

Op het onderliggende wegennet zorgt het plan ervoor dat het aantal autokilometers licht daalt. Wel is er een duidelijke toename op de westelijke ringweg en de Europaweg.

Onder andere hier komt minder verkeer (vergeleken met de referentiesituatie):

- Emmaviaduct: het verkeer van en naar het centrum en het station krijgt meer alternatieven;
- Hereweg en Helperzoom: De Wijert en Helpman krijgen via de Vondellaan een nieuwe aansluiting op de zuidelijke ringweg;
- Meeuwerderweg: door de verdiepte ligging en het ongelijkvloers maken van het Julianaplein verdwijnt de aansluiting Oosterpoort;
- Stationsweg, de Van Iddekingeweg en andere parallelle verbindingen in de wijken: de zuidelijke ringweg wordt aantrekkelijker alternatief door grotere capaciteit;
- Noordelijke ringweg: de zuidelijke ringweg wordt aantrekkelijker als oost-westverbinding.

Onder andere hier komt meer verkeer (vergeleken met de referentiesituatie):

- Westelijke ringweg: wordt aantrekkelijker door het ongelijkvloerse Vrijheidsplein;
- Hoendiep: krijgt extra verkeer vanaf de westelijke ringweg naar en van het centrum;
- Vondellaan: vanaf de A7/N7 wordt het mogelijk via de Vondellaan bestemmingen in De Wijert te bereiken;
- Euvelgunnerweg/Stettinweg: doordat er bij het bedrijventerrein Eemspoort/Driebond een nieuwe aansluiting komt op de A7/N7.

H5

In dit hoofdstuk leest u een samenvatting van paragraaf 5.3 uit de toelichting op het OTB en paragraaf 2.2.5 en 2.4.5 uit het MER.



Fietsnetwerk

Groningen is een fietsstad. Veel Stadgers nemen bij voorkeur de fiets om zich in de stad te verplaatsen. Onderzocht is wat het plan voor de zuidelijke ringweg betekent voor het omliggende fietsnetwerk. Hieruit blijkt dat de meeste fietsverbindingen intact blijven of veiliger worden.



Fietsers op de dubbele rotonde bij de Laan Corpus den Hoorn. (Foto: Jeroen van Kooten)

Fietsroutes

- 
Stadspark – Laan Corpus den Hoorn
 Deze route wordt veiliger, omdat het fietsverkeer minder rijstroken hoeft te kruisen.
- 
Leonard Springerlaan – Concourslaan
 Het tunneltje met traptreden bij de westelijke ringweg verdwijnt. In plaats hiervan ontstaat een volwaardige fietsverbinding onder de westelijke ringweg door.
- 
Laan van de Vrijheid – Leonard Springerlaan
 Deze route wordt veiliger, omdat fietsers niet meer de open afritten van de ringweg hoeven over te steken, maar er onderdoor rijden.
- 
Hoornsdediep – Vondellaan aan de oostkant van het Julianaplein
 Deze route langs de oostzijde van het Julianaplein verdwijnt. Om dit te compenseren, krijgt het fietspad langs het Noord-Willemskanaal (Vondellaan – Brailleweg) tweerichtingsverkeer.
- 
Maaslaan – Papiermolenlaan
 De fietstunnel bij de Papiermolen (ter hoogte van de Merwedestraat) zal verdwijnen. Deze tunnel loopt op maaiveldhoogte onder de zuidelijke ringweg door. Nu de ringweg op deze plek de grond in gaat, kan er geen tunnel meer onderdoor. Hiervoor in de plaats komt bij openlucht-zwembad De Papiermolen een voetgangersbrug. Fietsers kunnen hier overheen met de fiets aan de hand. Een alternatief is omfietsen via de Hereweg of via het fietspad langs het Noord-Willemskanaal.



Vondellaan - Brailleweg

Deze fietsroute langs het Noord-Willemskanaal is onder andere belangrijk voor scholieren. Dit fietspad wordt verdiept aangelegd. Fietsers hoeven de op- en afritten van de A28 niet over te steken en kunnen veilig doorfietsen.

In het Ontwerp-Tracébesluit staat nog dat deze fietsverbinding ter hoogte van de Vondellaan twee nieuwe kruisingen met verkeerslichten krijgt. De Stuurgroep Aanpak Ring Zuid vindt dit niet wenselijk en heeft inmiddels besloten dit fietspad verdiept aan te leggen. Dit is beter voor de veiligheid en het maakt de route sneller. Deze aanpassing wordt opgenomen in het Tracébesluit.



Sterrebos

Bij het Sterrebos komen nieuwe noord-zuidroutes over de deksels, waardoor de omrijafstand hier afneemt. Deze routes zijn uitgewerkt in het Ontwerp-Inrichtingsplan voor het Zuiderplantsoen.



Tunneltje Emmaviaduct

Het tunneltje onder het Emmaviaduct wordt vervangen door een gelijkvloerse kruising Maaslaan-Brailleweg met verkeerslichten. De nieuwe route is daarmee verkeersveilig, maar vraagt wel langere wachttijden.



Hereweg - Europaweg

Met het sluiten van de spoorwegovergang bij de Esperantostraat verdwijnt een goede fietsverbinding tussen Hereweg en de Oosterpoort. Fietsers kunnen kiezen voor de fietstunnel bij het station Europapark of het Herewegviaduct. Voor sommige fietsers betekent dit dat ze moeten omrijden.

De Stuurgroep Aanpak Ring Zuid heeft de wens uitgesproken hier een fietsverbinding te handhaven door een fietstunnel te maken onder het spoor door. Dit is een van de drie wensen die uitgevoerd kunnen worden als er een aanbestedingsmeevaller is (zie hoofdstuk 2).



Helperzoom

De fietsroute langs de Helperzoom wordt veiliger ter hoogte van de DUO/Belastingdienst, omdat hier straks minder verkeer is.



Westzijde Oude Winschoterdiep

De fietsroute langs de westzijde van het Oude Winschoterdiep verbetert. De huidige op- en afritten van de ringweg (aansluiting Oosterpoort) verdwijnen en hoeven dus niet meer gekruist te worden.



Europaweg

Er komt een extra fietsverbinding langs de westzijde van de Europaweg. Fietsers kunnen zo naar de Boumaboulevard gaan.



Hereweg

De fietsverbinding langs de Hereweg wordt veiliger. De fietsers hoeven niet meer de op- en afritten van de zuidelijke ringweg te kruisen. Wel moeten de fietsers vanuit de binnenstad de nieuwe verbindingsweg, tussen de Hereweg en Brailleweg, oversteken.

H6

In dit hoofdstuk leest u een samenvatting van paragraaf 5.4 en 8.1 uit de toelichting op het OTB en hoofdstuk 3, 4 en een deel van hoofdstuk 13 uit het MER.



De zuidelijke ringweg is een belangrijke route voor vrachtverkeer met gevaarlijke stoffen. (Foto: Jeroen van Kooten)

Veiligheid

Bij een grote ingreep als de ombouw van de zuidelijke ringweg is veiligheid een belangrijk thema. In dit hoofdstuk bespreken we drie onderwerpen rond het thema veiligheid: verkeersveiligheid, het vervoer van gevaarlijke stoffen en sociale veiligheid.

Verkeersveiligheid

Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een van de doelen van het plan. Door het verkeer meer gebruik te laten maken van de ringwegen en door de zuidelijke ringweg veiliger in te richten, daalt de kans op ernstige ongelukken.

Het plan leidt volgens prognoses tot ongeveer 9% meer verkeer op de zuidelijke ringweg. Toch daalt de kans op ernstige ongevallen. Dit komt vooral door het veiliger wegontwerp en de vele veiligheidsmaatregelen.

Ook op het onderliggend wegennet zorgt het plan voor een iets kleinere kans op ernstige ongevallen. Bepaalde wegen worden opnieuw aangelegd en daarbij veiliger ingericht. Bovendien staan er extra veiligheidsmaatregelen in de Ontwerp-Inrichtingsplannen.

Totale wegennet

De totale kans op ernstige ongevallen in de stad (op de zuidelijke ringweg én het onderliggend wegennet) daalt. Dit komt grotendeels door een verschuiving van het verkeer naar het meer veilige hoofdwegennet. Oftewel: het verkeer gaat meer rijden over veiligere wegen.

Vervoer gevaarlijke stoffen

De zuidelijke ringweg is in het Noorden een belangrijke route voor vrachtverkeer met gevaarlijke stoffen. Uit onderzoek naar de 'externe veiligheid' blijkt dat het plan leidt tot minder risico's.

De kans op een ongeval met gevaarlijke stoffen verandert niet. Op geen enkele plek langs de zuidelijke ringweg is de overlijdens-

kans door het vervoer van gevaarlijke stoffen groter dan 1 op de miljoen per jaar. Op grotere afstand van de ringweg nemen de risico's nog verder af. Dit komt doordat de weg veiliger wordt, vooral bij het Vrijheidsplein en het Julianaplein.

Hulpdiensten

Het plan verkleint de kans op een ramp met dodelijke slachtoffers in de omgeving van de transportroute. Uit onderzoeken blijkt dat de verdiepte ligging geen extra risico's oplevert voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Bijzondere aandacht is er voor de bereikbaarheid van de verdiepte ligging voor de verschillende hulpverleningsdiensten. Er komen verschillende voorzieningen die de veiligheid waarborgen.

Sociale veiligheid

Sociale veiligheid is het gevoel of een omgeving veilig is. Dat heeft bijvoorbeeld te maken met overzicht en de mogelijkheden voor sociale controle. Uit onderzoek blijkt dat het plan hierop een positief effect heeft.

Positief is bijvoorbeeld dat de donkere en onoverzichtelijke fietstunnel tussen de Leonard Springerlaan en de Concourslaan verdwijnt. Ook de vernieuwing van het viaduct ter hoogte van de Paterswoldseweg is een pluspunt. Nu is er bij deze onderdoorgang weinig toezicht mogelijk vanuit de omgeving en heeft het viaduct een grauwe en sleetse uitstraling. Een nieuw, markant vormgegeven viaduct met meer overzicht kan hier het gevoel van veiligheid versterken.

Ook het verdiept aanleggen van de zuidelijke ringweg is positief voor de sociale veiligheid. Er ontstaat meer overzicht en er komen meer doorkijkjes. Meer fietsers gaan de doorgetrokken routes door het Zuiderplantsoen gebruiken, waardoor de sociale controle toeneemt. Vanaf de Hereweg wordt het gebied iets overzichtelijker, omdat het viaduct verdwijnt. Wel neemt bij het knooppunt Vrijheidsplein het toezicht van de omgeving op de routes voor fietsers en voetgangers af.



H7

In dit hoofdstuk leest u een samenvatting van paragraaf 5.5 uit de toelichting op het OTB en hoofdstuk 5 uit het MER.

Scheepvaart

De aanpassing van de zuidelijke ringweg heeft ook invloed op de scheepvaart. De zuidelijke ringweg kruist drie waterwegen: het Noord-Willemskanaal, het Oude Winschoterdiep en het Nieuwe Winschoterdiep.



Recreatievaart op het Noord-Willemskanaal bij de Julianabrug. (Foto: Jeroen van Kooten)



Noord-Willemskanaal

Het Noord-Willemskanaal vormt de scheepvaartverbinding tussen de Drentsche Hoofdvaart ten westen van Assen (Asserwijk) en de stad Groningen (Zuiderhaven). In de zuidelijke ringweg komt een nieuwe, vaste brug, die hoger en breder is. Brugopeningen behoren dan tot het verleden.

Het Noord-Willemskanaal kruist de zuidelijke ringweg bij de Julianabrug. De nu bestaande Julianabrug is een lage, beweegbare brug. In het plan wordt de weg verbreed en wordt de brug vervangen door een hooggelegen vaste brug. Deze nieuwe vaste brug krijgt een doorvaarthoogte van 5,40 meter en een doorvaartbreedte van 11,30 meter.

Bevaarbaar

De doorstroming van de scheepvaart verbetert, omdat er geen brugbediening meer nodig is. De vaarweg is

altijd (ook tijdens de spits) bevaarbaar. Hoge schepen, waarvoor in de huidige situatie de brug moet worden geopend, hoeven niet meer te wachten.



Oude Winschoterdiep

Ter hoogte van de Oosterpoort en De Linie kruist de ringweg het Oude Winschoterdiep. Dit water is niet bevaarbaar door de lage positie van de vaste bruggen in de parallelwegen. Dit verandert door het plan niet.

In het plan eindigt bij het Oude Winschoterdiep de derde deksel. De zuidelijke ringweg ligt hier nog deels verdiept. Even verderop, richting het oosten, komt de weg weer boven de grond, waarna de weg over de Europaweg gaat. Het Oude Winschoterdiep wordt in het plan dus doorsneden door de zuidelijke ringweg. De doorgaande waterlijn wordt hierdoor onderbroken. De waterafvoer wordt via een doorstroomvoorziening geborgd.

De bestaande brug direct aan de zuidkant van de huidige ringweg verdwijnt.



Nieuwe Winschoterdiep

Ter hoogte van het bedrijventerrein Zuid-Oost kruist de zuidelijke ringweg het Nieuwe Winschoterdiep. Dit is een belangrijke doorgaande verbinding voor de beroepsvaart. Over dit kanaal ligt een beweegbare brug in de zuidelijke ringweg (de hoge Euvelgunnerbrug). In de parallelroute liggen beweegbare bruggen (de lage Euvelgunnerbruggen). Het plan heeft hiervoor weinig gevolgen.

In het plan wordt de noordelijke rijbaan van de ringweg (richting Hoogezand) verbreed van twee naar drie rijstroken. Dit past op de huidige brug. Het is niet nodig om de brug te vervangen. De zuidelijke rijbaan behoudt de twee rijstroken.



H8

In dit hoofdstuk leest u een samenvatting van paragraaf 6.1 uit de toelichting op het OTB en hoofdstuk 7 uit het MER.



Geluidsscherm bij zuidelijke ringweg. (Foto: Jeroen van Kooten)



Geluidsscherm bij Vrijheidsplein. (Foto: Jeroen van Kooten)

Geluid

Geluidsoverlast kan de gezondheid en het woongenot schaden. Daarom zijn er wettelijke normen voor het geluid dat autoverkeer, treinverkeer en bedrijven mogen maken. Onderzocht is wat de gevolgen van het plan voor de zuidelijke ringweg zijn voor de geluidhinder.

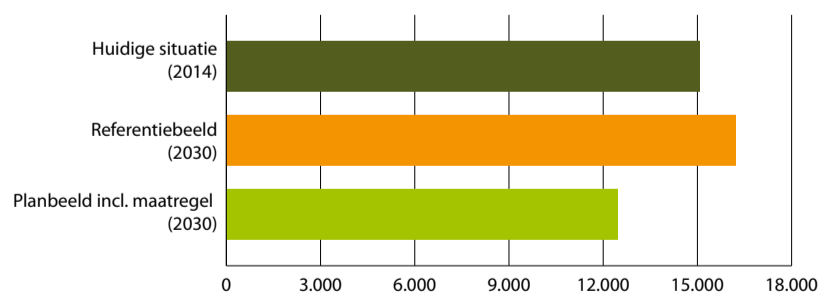
Geluidsmaatregelen

Het plan bevat verschillende maatregelen om geluidhinder zo veel mogelijk te beperken: geluidsreducerend asfalt, geluidsschermen en geluidsabsorberende wanden in de verdiepte ligging.

Op de zuidelijke ringweg komt over het grootste deel geluidsreducerend ('stiller') asfalt. Nu ligt er op het grootste deel van de zuidelijke ringweg dicht asfaltbeton (bijvoorbeeld rond het Julianaplein), wat slijtvaster is maar meer geluid geeft. Op het onderliggend wegennet komt geluidsreducerend asfalt op die plekken waar aanpassingen nodig zijn (zoals delen van de Brailleweg, de Hereweg en de Vondellaan). Ook de nieuwe verbindingsweg tussen de Brailleweg en de Hereweg krijgt over de gehele lengte dit stille asfalt.

Geluidsschermen

Net als nu komen er geluidsschermen langs de wegen op de plekken waar woningen en andere gebouwen staan. Dat is het geval langs de zuidelijke ringweg en de A28, de Brailleweg en de nieuwe verbindingsweg naast de Maaslaan. Een andere belangrijke geluidsmaatregel is het aanbrengen van geluidsabsorberend materiaal op de wanden van de open gedeeltes van de verdiepte ligging.



Aantal geluidsbelaste woningen	Geluidsbelastingklasse (dB)						Totaal
	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	>75	
Huidige situatie (2014)	8.727	3.931	2.042	364	7	0	15.071
Referentiebeeld (2030)	9.360	4.503	2.048	316	4	0	16.231
Planbeeld incl. geluidsmaatregelen (2030)	7.295	3.340	1.657	168	0	0	12.460

Geluidsonderzoek

Onderzocht is wat de geluidseffecten van het plan zijn op het omliggende gebied. Conclusie: als het plan wordt uitgevoerd, inclusief de geluidsmaatregelen, daalt het aantal woningen dat geluidhinder ondervindt van het verkeer.

Uit de berekeningen blijkt dat het aantal woningen rond de zuidelijke ringweg dat geluidhinder van het verkeer ondervindt, afneemt.

De tabel maakt duidelijk dat er in de huidige situatie ongeveer 15.000 woningen zijn met een geluidsbelasting van 50 decibel of meer. Als het project niet wordt uitgevoerd, groeit dit aantal tot boven de 16.000 in 2030. Wordt het plan wél uitgevoerd, inclusief de geluidsmaatregelen, dan daalt het aantal woningen met geluidshinder tot minder dan 12.500. Dit is aanzienlijk minder dan in de huidige situatie. Het aantal mensen in het onderzoeksgebied dat hinder van het wegverkeer ondervindt, daalt daardoor ook met ongeveer dezelfde omvang.

Geluidsniveau in de woning

Hoewel de geluidsbelasting in het algemeen daalt, treedt niet overal een positief effect op. Doordat verkeersstromen veranderen, zijn er woningen waar de geluidsoverlast toeneemt. Het plan leidt bij geen enkele woning tot het overschrijden van de wettelijke maximale geluidsgrenzen. Er zijn wel woningen waar de streefwaarde voor geluid niet wordt gehaald. Deze woningen komen in aanmerking voor een 'binnenwaardeonderzoek'.

Voor elke woning in het plangebied is berekend wat de geluidsbelasting op de gevel is. Bij een aantal woningen (circa 120) is de geluidsbelasting hoger dan de streefwaarde. Dat betekent dat deze woningen in aanmerking komen voor een 'binnenwaardeonderzoek' nadat het Tracébesluit onherroepelijk is. Of zo'n onderzoek noodzakelijk is, wordt bepaald aan de hand van de bouwkundige staat en de isolerende werking van de gevel. Als er een binnenwaardeonderzoek wordt gehouden en daaruit blijkt dat in de woning de geluidsbelasting te hoog is, worden maatregelen voorgesteld om de gevel te isoleren.

Voor de woningen waarbij de streefwaarde niet wordt gehaald vanwege aanpassingen aan het onderliggende wegennet, wordt ook een 'hogere waarde' vastgesteld. Dit betekent dat het geluidsniveau wordt vastgelegd bij het Kadaster én dat deze waarde voor toekomstige wegaanpassingen als geluidsgrens telt.

De bewoners van de woningen waarbij de geluidsbelasting hoger is dan de streefwaarde, hebben aan het begin van de inspraakperiode een brief ontvangen met meer informatie.



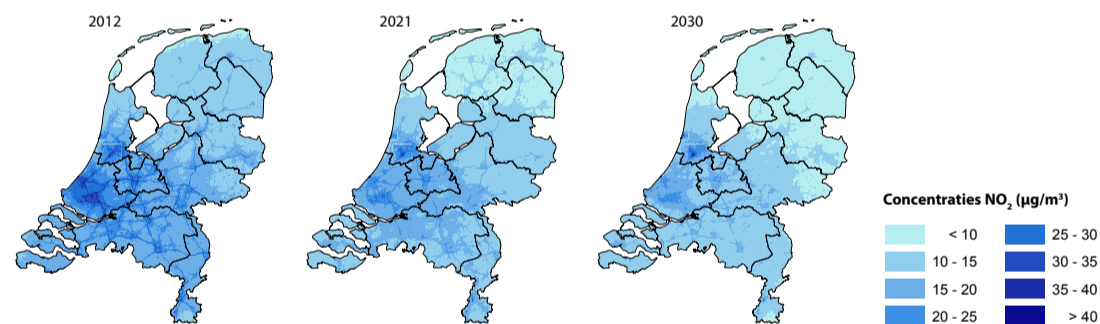
H9

In dit hoofdstuk leest u een samenvatting van paragraaf 6.2 uit de toelichting op het OTB en hoofdstuk 8 uit het MER.

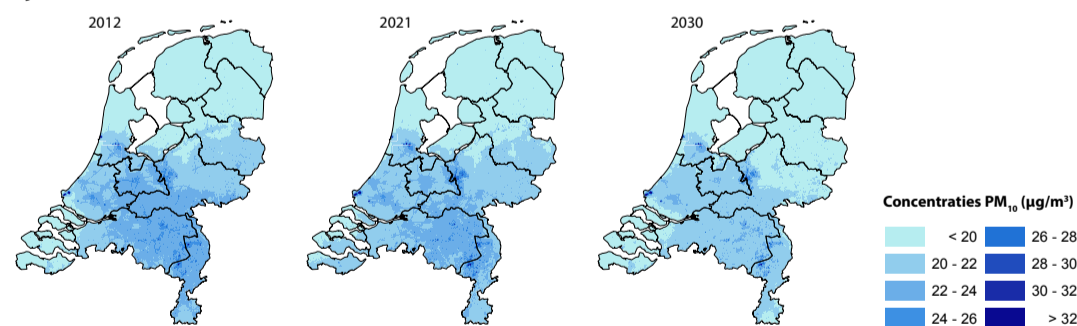


Luchtkwaliteit van belang voor mens en natuur. (Foto: Jeroen van Kooten)

Stikstofdioxide-concentratie



Fijn stof-concentratie



Bron: RIVM, 2013

Berekenen in plaats van meten

Hoe de luchtkwaliteit in de toekomst is, is natuurlijk niet te meten. Om besluiten te kunnen onderbouwen, wordt de luchtkwaliteit in bijvoorbeeld 2021 berekend met behulp van wettelijk voorgeschreven rekenmethoden. De uitgangspunten hiervoor komen onder andere uit de meetresultaten van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit, dat beheerd wordt door het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Jaarlijks worden deze rekenmodellen gecontroleerd en zo nodig bijgesteld. Daarom mag verwacht worden dat de berekende waarden overeen zullen komen met de waarden die in de toekomst worden gemeten.

Luchtkwaliteit

Een goede luchtkwaliteit is van belang voor de gezondheid van de mens. In de Wet milieubeheer zijn kwaliteitseisen (grenswaarden) opgenomen om mens en milieu bescherming te bieden tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. Rond de zuidelijke ringweg wordt ruimschoots aan deze grenswaarden voldaan. Dat geldt zowel voor de huidige situatie als voor de situatie na aanpassing van de zuidelijke ringweg (in 2021 en 2030).

Schonere lucht

De afgelopen jaren is de luchtkwaliteit in Nederland aanzienlijk verbeterd. Industrie, landbouw en verkeer stoten steeds minder verontreinigende stoffen uit.

Strengere emissie-eisen voor het verkeer zorgen ervoor dat nieuwe voertuigen steeds schoner worden. Doordat er steeds meer nieuwe auto's op de weg komen, wordt het verkeer schoner. De meetresultaten van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit (in beheer van het RIVM) bevestigen dat de luchtverontreiniging daalt. Het is de verwachting dat deze trend zich de komende jaren doorzet.

Stikstofdioxide en fijn stof

Onderzocht is wat de gevolgen van het plan zijn voor de luchtkwaliteit in de omgeving van de zuidelijke ringweg in 2021 en 2030. Het effect van de aanpassing van de zuidelijke ringweg op de luchtkwaliteit blijkt gering. Nadat het plan is uitgevoerd, voldoet de lucht ruimschoots aan de grenswaarden uit de Wet Milieubeheer. Op enkele locaties bij de weg verbetert de luchtkwaliteit. Er zijn ook locaties waar de luchtkwaliteit als gevolg van het plan verslechtert. De grootste toenames van de concentraties stikstofdioxide en fijn stof treden op waar de verdiepte ligging begint en bij de openingen tussen de deksels.

Het onderzoek is gericht op stikstofdioxide en fijn stof. Langs wegen worden de grenswaarden van andere stoffen namelijk niet overschreden. In de wet is bepaald hoeveel stikstofdioxide en fijn stof in de lucht mag voorkomen. In het onderzoek is rekening gehouden met de strengere grenswaarden voor stikstofdioxide die vanaf 2015 van kracht zijn.

Uit het onderzoek blijkt dat de kwaliteit van de lucht rondom de zuidelijke ringweg in de toekomst beter is dan in de huidige situatie. Dit komt door de continue verbetering van de luchtkwaliteit. Overall rond de zuidelijke ringweg voldoet de lucht ruimschoots aan de (strengere) grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof. Extra maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren, zijn dan ook niet nodig.



H10

In dit hoofdstuk leest u een samenvatting van hoofdstuk 7 en 9 uit de toelichting op het OTB en hoofdstuk 9, 10 en 11 uit het MER.



Leekstermeer. (Foto: Jeroen van Kooten)

Natuur, water en bodem

De zuidelijke ringweg bestrijkt een grote oppervlakte. Onderzocht is onder andere wat de gevolgen van het plan zijn voor de natuurgebieden, de dieren en planten, de bomen en het groen, het oppervlaktewater en de bodemkwaliteit.

Natuurgebieden

Niet heel ver van de zuidelijke ringweg liggen twee belangrijke natuurgebieden: het Leekstermeergebied en het Zuidlaardermeergebied. Ook relatief dichtbij liggen de Onlanden, een zandwinplas ten oosten van de ring en de oeverlanden van het Zuidlaardermeer. Het plan heeft voor deze gebieden weinig gevolgen.

Het Leekstermeergebied ligt op 1 kilometer van het plangebied. De afstand van het plangebied tot het Zuidlaardermeergebied bedraagt 2,4 kilometer. Het plan leidt niet tot een verslechtering van natuurlijke leefgebieden en ook niet tot meer overlast van geluid of licht. Daarvoor zijn de afstanden te groot. Er zijn ook geen effecten op de grondwaterstand te verwachten. Het plan zorgt wel voor een beperkte geluidsbelasting in natuurgebieden bij het Leekstermeer. Ook wordt een lichte verslechtering verwacht van de luchtkwaliteit van de kruidenrijke graslanden in de Onlanden (Eelder- en Peizermeden). Verder heeft het plan geen meetbare effecten op deze gebieden.

Flora en fauna

In en rond het plangebied komen diverse beschermde plant- en diersoorten voor. Bij het ontwerpen van het plan en bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt hier rekening mee gehouden.

Tijdens de werkzaamheden kunnen groeiplaatsen verloren gaan van beschermde plantensoorten als de gewone dotterbloem, de beschermde rietorchis en het ruig klokje. Om dit te voorkomen, krijgt de aannemer de opdracht deze groeiplaatsen tijdens de uitvoering met afzetlint te markeren. Op deze locaties mogen geen opslagplaatsen komen voor materialen of grond. Als precies op deze plekken werkzaamheden nodig zijn, zal de aannemer de aanwezige planten uitsteken en verplaatsen. Mogelijk moet bij de werkzaam-

heden grondwater worden weggepompt. Dit kan tijdelijk leiden tot een lager grondwaterpeil.

Kleine modderkruiper

De werkzaamheden kunnen ten koste gaan van geschikte leefgebieden van de kleine modderkruiper, een beschermde vissoort. Voorafgaand aan de werkzaamheden worden zij weggevangen en overgezet naar andere geschikte watergangen in de directe omgeving.



Bermbloemen langs de A7/N7. (Foto: Jeroen van Kooten)



Kleine zoogdieren en vleermuizen

Ook kan het plan vaste rust- en verblijfplaatsen aantasten van kleine zoogdieren (zoals egels en muizen) en vleermuizen. Om te voorkomen dat vliegroutes van vleermuizen in de aanlegfase tijdelijk onderbroken worden, worden bomenrijen waar mogelijk gespaard of opnieuw aangeplant. Ook mag de aannemer bij het bouwen van viaducten, tunnels en bruggen niet met lichtbronnen werken in de periode waarin vleermuizen actief zijn (maart-november).

Broedvogels

Binnen het plangebied zijn ook broedvogels aanwezig. Daarom mag de aannemer de werkzaamheden aan of in de buurt van bosschages, bomen en ruigtes alleen uitvoeren buiten het broedseizoen.

Bomen en groen

Rond de zuidelijke ringweg staan veel bomen. Langs de ringweg, in aangrenzende woonstraten, in groenstroken en in parken. Doel is de bestaande bomen zo veel mogelijk te behouden, maar dat zal niet altijd gaan. Voor elke boom die moet verdwijnen, wordt een nieuwe geplant. Het streven is dit zo veel mogelijk in het plangebied te doen.

In het plangebied bevinden zich in totaal 819 bomen, waarvan 107 monumentaal. Er zijn circa 75 verschillende boomsoorten aangetroffen, zoals zomereiken, dennen en lindes. Daarnaast is er veel struikgewas. Bij de aanleg van de zuidelijke ringweg moeten in totaal in ieder geval 514 bomen wijken, waarvan 81 monumentaal. Mogelijk moeten er meer bomen gekapt worden, bijvoorbeeld voor opslagruimte in de uitvoering of voor bouwwegen. De aannemer krijgt de opdracht mee om bomen zo veel mogelijk te ontzien.

Water

Het plan heeft naar verwachting geen grote effecten op het oppervlaktewater, zoals sloten, vijvers en kanalen. Wel wordt er open water gedempt en neemt het verhard oppervlak iets toe. Dit wordt in het plan gecompenseerd. Verder wordt de weg zo aangelegd dat er geen negatieve effecten zijn op het grondwater.

Het Oude Winschoterdiep wordt bij de kruising met de zuidelijke ringweg doorsneden. Dankzij een doorstromingsvoorziening blijft de waterkwaliteit gehandhaafd. Deze ingreep is nodig omdat de weg hier deels verdiept komt te liggen. Verder neemt door het plan het verhard oppervlak binnen het plangebied toe. Daardoor kan regenwater minder snel in de bodem dringen. Om deze gevolgen te compenseren, moet in het plangebied nieuw oppervlaktewater worden aangelegd. Daarom komen er nieuwe waterpartijen bij het Julianaplein en ten noorden van het knooppunt Euvelgunne.

Grondwater

De waterschappen en de gemeente hebben als eis gesteld dat de weg zo wordt aangelegd dat er geen negatieve gevolgen zijn voor het grondwater. Bij de aanleg worden de effecten op de grondwaterstanden en de grondwaterstroming beheerst, zodat er geen nadelige gevolgen zijn voor bomen, natuur, infrastructuur en woningen, zowel tijdens de bouwfase als daarna.

Bodemkwaliteit

In en rond het plangebied zijn tien locaties waar de bodem of het grondwater mogelijk vervuild is. Uit het nu uitgevoerde onderzoek blijkt dat het waarschijnlijk niet om ernstige bodemverontreiniging gaat.

Bij Corpus den Hoorn en bij Driebond-Eemspoort is bodemverontreiniging aangetroffen op plekken waar werkzaamheden nodig zijn. Het gaat om gangbare vormen van vervuiling, zoals zink en PAK's (schadelijke organische stoffen). De aannemer zal deze grond, zoals de wet voorschrijft, afvoeren of gebruiken op een locatie met een vergelijkbare bodemkwaliteit. Dit geldt ook voor verontreinigde grond die op andere plekken vrijkomt. Ook op vier locaties nabij het plangebied is de grond verontreinigd, bijvoorbeeld met kwik of minerale olie. Deze verontreiniging kan zich verspreiden als voor de werkzaamheden grondwater moet worden weggepompt. Treft de aannemer verontreinigd grondwater aan, dan zal hij dat afvoeren en zuiveren.



Rond de zuidelijke ringweg staan veel bomen, zoals in het Sterrebos. (Foto: Jeroen van Kooten)

H11

In dit hoofdstuk leest u een samenvatting van hoofdstuk 8 uit de toelichting op het OTB en hoofdstuk 12 en 13 uit het MER.

Groningen heeft een rijke geschiedenis. Hiervan zijn nog talloze sporen aanwezig. Mede aan deze historische kenmerken ontleent Groningen zijn identiteit. Het is belangrijk om deze kenmerken te behouden. Er is onderzocht wat de gevolgen zijn voor het plan voor de archeologie, voor cultuurhistorische waarden en voor de monumenten.



Theekoepel nabij zuidelijke ringweg. (Foto: Jeroen van Kooten)

Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

De werkzaamheden aan de ringweg vragen verschillende ingrepen in de bodem. Op archeologisch waardevolle plekken wordt eerst onderzoek gedaan.

Uit het onderzoek blijkt dat bij de werkzaamheden mogelijk archeologische waarden worden aangetast. Hierdoor zou belangrijke informatie over de bewoningsgeschiedenis van het gebied verloren gaan. Dit geldt bijvoorbeeld voor het terrein bij het Julianaplein, waar resten liggen van de 'Helperlinie'. Om schade te voorkomen, wordt voorafgaand aan de werkzaamheden archeologisch vervolgonderzoek uitgevoerd. Waar nodig worden waardevolle objecten opgegraven.

Cultuurhistorische waarden

Rondom de zuidelijke ringweg liggen veel gebieden en structuren die cultuurhistorisch waardevol zijn. Het plan heeft op deze gebieden positieve en negatieve effecten. Het plan herstelt het Sterrebos in ere.

Het plan ontziet de cultuurhistorische gebieden en structuren zo veel mogelijk. Bij het Stadspark komen extra rijstroken naast de westelijke ringweg, waardoor een smalle strook van het park verdwijnt. Dit effect is beperkt, omdat ook de westelijke ring het Stadspark al doorsnijdt. Bij de Papiermolen vraagt het plan zeer beperkte

ruimte in een cultuurhistorisch gezien minder belangrijk gedeelte. Twee historische waterstructuren, het Helperdiepje en het Oude Winschoterdiep, moeten voor het plan deels worden gedempt.

Sterrebos

Tegenover deze negatieve effecten staan zeer positieve effecten bij het Sterrebos. De oppervlakte bos neemt flink toe. Het nu nog geïsoleerd gelegen noordelijke gedeelte wordt weer bij het Sterrebos betrokken (Zuiderplantsoen). Voor het beschermd stadsgezicht Oosterpoort-Oost pakt het plan ook positief uit. De ringweg wordt hier ondergronds gebracht en aan het zicht onttrokken. Positief is verder dat de Hereweg en de voormalige Oosterweg hun historische lijnstructuur terugkrijgen.

Monumenten

Het gebied rond de zuidelijke ringweg telt vijf Rijksmonumenten en acht gemeentelijke monumenten. Deze blijven allemaal behouden.

Van de in totaal dertien gebouwde monumenten staan de Theekoepel in het Sterrebos en de Badmeesterwoning bij de Papiermolen dicht bij de vernieuwde ringweg. Er blijft enige afstand aanwezig, maar vooral voor de Badmeesterwoning is dat hinderlijk. De overige gebouwde monumenten liggen op grotere afstand. Zij ondervinden geen negatieve effecten van het plan.

In het plangebied liggen dertien gebouwen die zijn aangemerkt als Rijksmonument of als gemeentelijk monument.

- Theekoepel (Rijksmonument). Gelegen in Het Sterrebos.
- Grafmonument fam. Scholten (Rijksmonument). Ontworpen in 1892.
- Portierswoning (Rijksmonument). Gebouwd in 1864.
- Arbeiderswoningen zuidzijde Willemstraat (Rijksmonument). Gebouwd in 19e eeuw.
- Gevangenisgebouwen Van Mesdagkliniek (Rijksmonument). Gebouwd in 1883.
- Portiekflat Laan van de Vrede (gemeentelijk monument). Gebouwd in 1957.
- Woningbouwcomplex, Merwedestraat/Scheldestraat (gemeentelijk monument). Bouwperiode 1953-1955.
- R.K. Huishoudschool, Merwedestraat (gemeentelijk monument). Bouwperiode 1956-1957.
- R.K. Klooster Mariënholm, Merwedestraat (gemeentelijk monument). Bouwperiode 1957-1958.
- Woonhuis, Hereweg 92 (gemeentelijk monument). Gebouwd circa 1868.
- Woonhuizen, Hereweg 108 t/m 118 (gemeentelijke monumenten). Gebouwd in 19e eeuw.
- Kapel op R.K. Begraafplaats, Hereweg (gemeentelijk monument). Bouwjaar 1879, architect P.J.H. Cuypers
- Voormalig Marechausseekantoor, Hereweg (gemeentelijk monument). Gebouwd in 1934.



Joods monument in Sterrebos. (Foto: Jeroen van Kooten)



H12

In dit hoofdstuk leest u een samenvatting van paragraaf 3.4 uit de toelichting op het OTB en hoofdstuk 6 uit het MER.



Digitale borden geven weggebruikers actuele verkeersinformatie tijdens wegwerkzaamheden. (Foto: Jeroen van Kooten)

Uitvoeringsperiode

Verkeers- en bouwhinder tijdens de reconstructie van de zuidelijke ringweg is niet te voorkomen. De aannemer wordt uitgedaagd om de overlast van de werkzaamheden zo veel mogelijk te beperken.

Verkeer

De doelstelling is om verkeershinder te minimaliseren, om de bereikbaarheid van de stad Groningen en omgeving gedurende de bouw op acceptabel niveau te houden.

In de bouwperiode is het streven dat er op de zuidelijke ringweg in beide richtingen altijd minimaal twee rijstroken beschikbaar blijven. Als tijdelijke omleidingsroutes worden wegen ingezet die daarvoor geschikt zijn. Het streven is om gewone wegen en straten zo veel mogelijk te ontzien. Wanneer stremmingen noodzakelijk zijn, worden deze zo veel mogelijk gepland in verkeersluwe periodes.

Minder Hinder aanpak

Bij de werkzaamheden aan de zuidelijke ringweg worden de principes van de landelijke aanpak volgens het Minder Hinder Plan gehanteerd. Dat houdt onder andere in: slim plannen, slim bouwen, het stimuleren van slim reizen (mobiliteitsmanagement) en slim omleiden (verkeersmanagement). Ook zullen de verkeersdeelnemers goed en vroegtijdig over de werkzaamheden worden geïnformeerd.

In Groningen Bereikbaar werken noordelijke overheden en de Groninger werkgevers samen in één organisatie. Groningen Bereikbaar brengt alle geplande werkzaamheden in en rond de stad Groningen in kaart en zorgt voor afstemming en informatie voor weggebruikers. Zo blijven de stad en de regio, ook tijdens de aanpak van de zuidelijke ringweg (2015-2020) goed bereikbaar. Kijk op www.groningenbereikbaar.nl.

Bouwhinder

De aanpak van de zuidelijke ringweg gaat circa vijf jaar duren. Het is onvermijdelijk dat de werkzaamheden leiden tot bouwhinder voor omwonenden. Via maatregelen wordt de overlast zo veel mogelijk beperkt.

Omwonenden moeten rekening houden met verschillende vormen van bouwhinder, zoals bouwverkeer, geluid, een slechtere luchtkwaliteit en trillingen. Bouwverkeer en geluid gaan naar verwachting voor de meeste hinder zorgen. Waar welke overlast gaat optreden, is nog niet bekend. Dit hangt af van hoe de aannemer de werkzaamheden gaat organiseren. Om de overlast zo veel mogelijk te beperken, zijn verschillende maatregelen mogelijk, zoals het weren van bouwverkeer in de woonwijken.

H13

Inspraak

Van 30 augustus tot en met 10 oktober 2013 is de inspraakprocedure voor de plannen van de zuidelijke ringweg. U kunt uw zienswijze geven op het Ontwerp-Tracébesluit/MER (bij het Rijk) en op de Ontwerp-Inrichtingsplannen (bij de gemeente Groningen). Vanaf eind september of begin oktober ligt bij de gemeente Groningen het ontwerpbesluit voor het verlenen van de omgevingsvergunning voor de Helperzoomtunnel ter inzage.



Bezoekers aan een van de voorlichtingsavonden in De Oosterpoort in 2012. (Foto: Jeroen van Kooten)

Inspraakprocedures

Het plan voor de aanpak van de zuidelijke ringweg dat nu bekend is gemaakt, bestaat juridisch gezien uit drie onderdelen. Dat betekent dat er formeel drie procedures zijn: één bij het Rijk en twee bij de gemeente Groningen. Omdat de drie onderdelen van het plan nauw met elkaar samenhangen, lopen de procedures zo veel mogelijk tegelijkertijd op.

1. Ontwerp-Tracébesluit/MER (Rijk)

Voor de aanpak van de zuidelijke ringweg is een Ontwerp-Tracébesluit (OTB) opgesteld. Hierin staat onder andere welke maatregelen aan de ringweg worden genomen en hoe deze wordt ingericht. Onderzocht is welke effecten dit plan heeft op bijvoorbeeld de verkeersstromen, de luchtkwaliteit en de natuur. Deze effecten zijn beschreven in het Milieueffectrapport (MER).

2. Ontwerp-Inrichtingsplannen Zuiderplantsoen, Maaslaan, Vondellaan en Helpman (gemeente)

Om de vernieuwde zuidelijke ringweg goed in de stad in te passen, heeft de gemeente Groningen plannen gemaakt voor vier gebieden

in de omgeving van de ringweg: Zuiderplantsoen, Maaslaan, Vondellaan en Helpman. In deze plannen staat in hoofdlijnen hoe de openbare ruimte opnieuw wordt ingericht (zoals groen, bomen en parkeren) en hoe verschillende vormen van verkeer (auto's, fietsers en voetgangers) worden ingepast. Daarin worden ook enkele opties genoemd waarbij na de inspraak een definitieve keuze wordt gemaakt.

3. Omgevingsvergunning Helperzoomtunnel (gemeente)

Onderdeel van het plan is de aanleg van de Helperzoomtunnel, onder het spoor tussen de Helperzoom en het Europapark, ter hoogte van de Helper Brink. Deze tunnel ligt buiten het officiële plangebied van het OTB. Voor de aanleg van de tunnel vraagt de gemeente een omgevingsvergunning aan.

Inspraakwijzer

In de tabel hieronder kunt u aflezen welke maatregelen tot welke inspraakprocedure behoren.

	OTB/MER (Rijk)	Ontwerp- Inrichtings- plannen (OIP gemeente)	Omgevings- vergunning (gemeente)
Maatregelen op het hoofdtracé (A7/N7/A28)	●		
Effecten van de aanpassingen op het hoofdtracé op de omgeving (milieueffectonderzoek)	●		
Compenserende maatregelen voor deze effecten	●		
Zuiderplantsoen: inrichting van de deksels bij het Sterrebos en Oosterpoort/De Linie		●	
Inrichting Maaslaan		●	
Nieuwe aansluiting Hereweg tussen Maaslaan en ringweg	●		
Rivierenbuurt: loopbrug over de ringweg voor fietsers/voetgangers bij de Papiermolen	●		
Inrichting Vondellaan		●	
Helpman: verkeersmaatregelen voor de wijk		●	
Helperzoomtunnel en effecten op de omgeving			●



Zienswijzen geven

1. Ontwerp-Tracébesluit/MER

U kunt uw mening over het OTB/MER geven door een zienswijze in te dienen. We stellen het op prijs als u uw zienswijze per thema indient. De thema's zijn:

- Verkeer/bereikbaarheid
- Geluid en lucht
- Uitvoeringsperiode (periode tijdens de bouw)
- Natuur, bomen, water en bodem
- Vormgeving van de weg en inpassing in de directe omgeving
- Veiligheid
- Procedure en besluitvorming
- Communicatie
- Overig

Digitaal

Wij ontvangen uw zienswijze bij voorkeur digitaal. Dat kan door online een reactieformulier in te vullen via www.centrumpp.nl.

Per post

U kunt ons ook schrijven:
Centrum Publieksparticipatie
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

Mondeling

Wilt u uw zienswijze liever mondeling geven? Dat kan tijdens een van de inspraakbijeenkomsten. Er zijn notulisten aanwezig die uw zienswijze kunnen opschrijven.

Let op: als u geen zienswijze indient tegen het Ontwerp-Tracébesluit, kunt u straks in principe geen beroep bij de bestuursrechter instellen tegen het Tracébesluit. Dit staat in artikel 6:13 van de Algemene wet bestuursrecht.

Wat gebeurt er met uw zienswijze?

Alle reacties en zienswijzen die in deze periode binnenkomen, worden meegewogen in het uiteindelijke Tracébesluit. Publicatie van dit Tracébesluit wordt in het tweede kwartaal van 2014 verwacht. Tegen dit Tracébesluit is beroep bij de Raad van State mogelijk.

2. Ontwerp-Inrichtingsplannen

Vanaf 30 augustus t/m 10 oktober 2013 kunt u als inwoner van de gemeente Groningen of belanghebbende uw zienswijze geven op de Ontwerp-inrichtingsplannen. Dit kan alleen mondeling of schriftelijk.

Mondeling

U kunt uw zienswijze mondeling geven op een van de vier inspraakbijeenkomsten. Er zijn notulisten aanwezig om uw reactie op papier te zetten.

Schriftelijk

U kunt uw zienswijze per post sturen naar:

Burgemeester en wethouders gemeente Groningen
T.a.v. dienst RO/EZ, projectmanagement
Postbus 7081
9701 JB Groningen

Wat gebeurt er met uw zienswijze?

Het college gebruikt de zienswijzen om de plannen verder uit te werken. Hiervoor is meer tijd beschikbaar dan voor de uitwerking van het Ontwerp-Tracébesluit tot een definitief Tracébesluit. De plannen moeten wel zijn vastgesteld voordat de uitvoeringsperiode van start gaat.

3. Omgevingsvergunning Helperzoomtunnel

Zodra de gemeente de aanvraag voor de omgevingsvergunning heeft ontvangen, maakt zij dit bekend via de rubriek Stadsberichten in de Groninger Gezinsbode. Naar verwachting is dat eind augustus. Daarna stelt de gemeente een ontwerpbesluit op. Dit ontwerpbesluit ligt vanaf ongeveer eind september gedurende zes weken ter inzage. In deze periode kan iedereen een zienswijze indienen. Wanneer deze periode precies start, maakt de gemeente bekend via Stadsberichten en op de eigen website. Na de zienswijzeperiode beslist de gemeente of de omgevingsvergunning wordt verleend. Als dat het geval is, kan iedereen die een zienswijze heeft ingediend, gedurende zes weken beroep aantekenen bij de rechtbank.

Zienswijzen kunt u zowel mondeling als schriftelijk indienen. Schriftelijk bij de dienst RO/EZ, afdeling BWT, Postbus 7081, 9701 JB Groningen. Wilt u uw zienswijze mondeling indienen, belt u dan met de afdeling Vergunningverlening, Toezicht, Handhaving en GEO-informatie (VTH&G), telefoon (050) 367 81 11. U kunt dan een afspraak maken met de behandelend ambtenaar.

Meer informatie over het plan

Documenten inzien

Het Ontwerp-Tracébesluit/MER en de Ontwerp-Inrichtingsplannen liggen gedurende zes weken ter inzage op de volgende locaties:

- het provinciehuis van de provincie Groningen, Sint Jansstraat 4, Groningen;
- het gemeentelijk informatiecentrum, Kreupelstraat 1, Groningen;
- het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Plesmanweg 1-6, Den Haag.

Het OTB/MER is digitaal te vinden op www.centrumpp.nl. De Ontwerp-Inrichtingsplannen vindt u op www.aanpakringzuid.nl.

Het ontwerpbesluit over de Omgevingsvergunning Helperzoomtunnel ligt gedurende zes weken ter inzage bij de afdeling Vergunningverlening, Toezicht, Handhaving en GEO-informatie (VTH&G) van de dienst Ruimtelijke Ordening en Economische zaken, Gedempte Zuiderdiep 98. U kunt hier terecht op werkdagen van 9.00 tot 13.00 uur. Na 13.00 uur alléén op afspraak.

Inspraakbijeenkomsten

Voor alle belangstellenden zijn er in september vier inspraakbijeenkomsten in Martiniplaza (zie kader). Deze bijeenkomsten bestaan uit een informatiemarkt met onder andere een film, waarin het project wordt gepresenteerd. U kunt terecht bij stands met afbeeldingen en impressies van de nieuwe situatie. U krijgt ook informatie over de milieueffecten en over hoe de stad tijdens de uitvoering van de werkzaamheden bereikbaar blijft. Op een grote maquette kunt u zien hoe u via de nieuwe ringweg uw bestemming bereikt. Met een geluidssimulator kunt u beleven hoeveel geluid het verkeer maakt in de nieuwe situatie.

Data inspraakbijeenkomsten

Maandag 9 september,	16.00 uur tot 22.00 uur
Dinsdag 10 september,	16.00 uur tot 22.00 uur
Woensdag 18 september,	16.00 uur tot 22.00 uur
Donderdag 19 september,	16.00 uur tot 22.00 uur

Vervolg

Na de publicatie van het Tracébesluit wordt de uitvoering van de plannen aanbesteed. Daarna kunnen de werkzaamheden van start gaan, naar verwachting in 2015. De uitvoering duurt circa vijf jaar. Dat betekent dat de aanleg van de zuidelijke ringweg rond 2020 voltooid kan zijn.



Informatiebijeenkomst Aanpak Ring Zuid, november 2012. (Foto: Jeroen van Kooten)

Aanpak Ring Zuid maakt Groningen klaar voor morgen



www.aanpakringzuid.nl