


**OTB/MER A7/N7 Zuidelijke Ringweg
Groningen, fase 2
deelrapport Ruimtelijke kwaliteit**



**OTB/MER A7/N7 Zuidelijke Ringweg
Groningen, fase 2
deelrapport Ruimtelijke kwaliteit**

referentie	projectcode	status
RW1809-330/schj16/015	RW1809-330	definitief 06
projectleider	projectdirecteur	datum
M.G. Blikman MSc	mw. ir. C.M. Sluis	16 april 2013

autorisatie	naam	paraaf
goedgekeurd	ir. H. Wieringa	

INHOUDSOPGAVE	blz.
1. INLEIDING	1
1.1. Aanleiding en doelen project	1
1.2. Doel van deze effectstudie	1
1.3. Leeswijzer	1
2. STUDIEGEBIED, PLANVOORNEMEN EN ONTWERP	3
2.1. Beschrijving van het studiegebied	3
2.2. Beschrijving van het planvoornemen: Bestuurlijk Voorkeursalternatief ZRG2	3
2.2.1. Projecthistorie	3
2.2.2. Het bestuurlijk Voorkeursalternatief: ZRG2	4
2.3. Ontwerp: beschrijving op hoofdlijnen	5
2.3.1. Afwegingen	5
2.3.2. Uitgangspunten voor het Ontwerp	6
2.3.3. Visie op de inpassingsopgave	6
2.3.4. Ontwerp in vier vakken	7
3. BELEIDSKADER	11
3.1. (Inter)nationaal beleid	11
3.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en ruimte (SVIR)	11
3.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)	13
3.2. Regionaal en provinciaal beleid	13
3.2.1. Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013	13
3.2.2. Omgevingsverordening Provincie Groningen 2009	14
3.2.3. Regiovisie 'Samen sterk in het netwerk' Stadsregio Groningen Assen	14
3.3. Gemeentelijk beleid	15
3.3.1. Stad op scherp: structuurvisie van de gemeente Groningen	15
3.3.2. Structuurvisie kwaliteit van wonen 2010-2020 en Meerjarenprogramma Structuurvisie Wonen 2012, gemeente Groningen	18
3.4. Resumé	19
4. BEOORDELINGSKADER EN METHODIEK	21
4.1. Beoordelingskader	21
4.2. Methodiek en onderzoekscomponenten per criterium	21
4.2.1. Landschappelijke/stedelijke inpassing	22
4.2.2. Sociale veiligheid	22
4.2.3. Barrièrewerking	23
4.2.4. Visuele hinder	23
4.2.5. Effecten op stedelijke ontwikkelmogelijkheden (wonen en werken)	23
4.3. Beoordelingsscores	24
5. HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING	25
5.1. Huidige situatie: de Ring Zuid in de stad Groningen	25
5.2. Beschrijving van de huidige situatie per vak	26
5.2.1. Vak 1: van op- en afrit Hoogkerk tot en met het Vrijheidsplein	26
5.2.2. Vak 2: Van Vrijheidsplein tot en met Julianaplein	28
5.2.3. Vak 3: Julianaplein tot Europaplein	32
5.2.4. Vak 4: Europaplein tot knooppunt Euvelgunne	33
5.3. Autonome ontwikkelingen	36
5.3.1. Groningen Centrale Zone	36

5.3.2.	Gerealiseerd Meerstad	37
5.3.3.	Het Oosterhamriktracé	38
5.3.4.	Europapark	38
5.3.5.	Eemspoort Zuid	39
5.4.	Resumé: ruimtelijke kwaliteit in de referentiesituatie	40
6.	EFFECTBEOORDELING	41
6.1.	Criterium: landschappelijke / stedelijke inpassing	41
6.2.	Criterium: sociale veiligheid	44
6.3.	Criterium: barrièrewerking	45
6.4.	Criterium: visuele hinder	47
6.5.	Criterium: effecten op stedelijke ontwikkelmogelijkheden (wonen en werken)	49
6.5.1.	Effecten op stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden op laag en midden schaalniveau	49
6.5.2.	Effecten op stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden op hoog schaalniveau	50
6.6.	Resumé en eindbeoordeling	51
7.	OPTIMALISERENDE, MITEGERENDE EN COMPENSERENDE MAATREGELEN	55
7.1.	Optimaliserende maatregelen	55
7.2.	Mitigerende maatregelen	55
7.3.	Compenserende maatregelen	55
8.	LEEMTEN IN INFORMATIE EN KENNIS	57
8.1.	Leemten in informatie	57
8.2.	Leemten in kennis	57
9.	REFERENTIELIJST	59
	laatste bladzijde	59
BIJLAGEN		aantal blz.
I	Foto-impressie huidige situatie Ring zuid	28

1. INLEIDING

1.1. Aanleiding en doelen project

De zuidelijke Ringweg Groningen: een belangrijke schakel in het landelijke, regionale en lokale wegennet welke een grote verkeersdruk ondervindt en over onvoldoende capaciteit beschikt voor een vlotte en robuuste verkeersafwikkeling. De ligging van de Zuidelijke Ringweg Groningen te midden van de bestaande stad betekent bovendien dat er sprake is van een klassiek milieu-ruimteconflict: de kwaliteit van de leefomgeving en de kwaliteit van de stedelijke ruimte rondom de (zuidelijke) ringweg staan onder druk.

Om de hiervoor geschetste problemen te kunnen oplossen, dient een structurele verbetering van de verkeerssituatie op de Zuidelijke Ringweg Groningen gerealiseerd te worden. Het project Aanpak Ring Zuid kent de volgende doelstelling: te komen tot een betere en veiligere doorstroming van het verkeer op de rijksweg 7 / Zuidelijke Ringweg Groningen. De aanpak van de Zuidelijke Ringweg Groningen moet tevens bijdragen aan het realiseren van een goede, veilige en duurzame autobereikbaarheid van de regio Groningen. Daarbij is het uitgangspunt een goede ruimtelijke inpassing van en het verbeteren van de leefomgeving rondom de Zuidelijke Ringweg.

Uit de in 2009 afgeronde verlengde verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen fase 2 is een Bestuurlijk Voorkeuralternatief (verder: BVA) naar voren gekomen, dat voor deze problematiek oplossingen biedt. Als resultaat van de 'planuitwerkingsfase' is dit BVA verder verkend en uitgewerkt richting realisatie. Concreet betekende dit het doen van effectenonderzoek en het maken van de belangrijkste ontwerpinhoudelijke keuzen, resulterend in een OTB/MER ten behoeve van de ruimtelijke vervolgpcedures.

1.2. Doel van deze effectstudie

Voorliggend rapport maakt onderdeel uit van de OTB/MER A7/N7 Zuidelijke Ringweg Groningen, Fase 2', afgekort ZRG II. In dit rapport wordt het project ook aangeduid als Aanpak Ring Zuid, afgekort ARZ. Dit rapport bevat een studie naar de effecten van het inpassingsontwerp van het Bestuurlijk Voorkeuralternatief op het thema ruimtelijke kwaliteit. Aan de hand van een vijftal criteria is onderzocht hoe de ruimtelijke kwaliteit ten opzichte van de referentiesituatie zal veranderen. Het effectonderzoek brengt daarmee in beeld in hoeverre wordt voldaan aan de doelstelling van het project om de ruimtelijke kwaliteit van de stad Groningen te verbeteren.

Voor een totale effectbeoordeling op alle thema's wordt verwezen naar het hoofdrapport OTB/MER, waarin alle informatie uit de deelrapporten behorende bij het OTB/MER is samengebracht.

1.3. Leeswijzer

Dit deelrapport beschrijft de effecten van het Bestuurlijk Voorkeuralternatief ZRG2 voor het thema ruimtelijke kwaliteit. Daartoe wordt in hoofdstuk 2 allereerst een beschrijving van het studiegebied gegeven, alsook een overzicht van het procesverloop tot dusverre. Ook wordt toegelicht welke inpassingsvisie voor de Zuidelijke Ring is ontwikkeld, en tot welke ontwerpuitgangspunten deze visie per tracé-deelvak leidt. Hoofdstuk 3 bevat een overzicht van relevante wetgeving en beleidskaders met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit. Achtereenvolgens komt het beleid op (inter)nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau aan de orde. Mede op basis van dit beleidskader kan in de effectbeoordeling worden vastgesteld in hoeverre de Zuidelijke Ring Groningen al dan niet bijdraagt aan verbetering

van de ruimtelijke kwaliteit. In hoofdstuk 4 wordt vervolgens toegelicht aan de hand van welke criteria de effecten van het voornemen op ruimtelijke kwaliteit zijn beoordeeld. Leidend hierbij is de criteria-set zoals deze door RWS Noord Nederland is opgesteld. Ook wordt de beoordelingsmethodiek uiteengezet. In hoofdstuk 5 wordt aan de hand van dit beoordelingskader verkend welk beeld de huidige situatie biedt, en welke autonome ontwikkelingen er zijn voorzien. Dit hoofdstuk wordt afgesloten met een kort resumé van kwaliteiten en non-kwaliteiten. De effecten van het planvoornemen worden vervolgens in hoofdstuk 6 per criterium inzichtelijk gemaakt en beoordeeld. In hoofdstuk 7 wordt aangegeven welke optimaliserende, mitigerende en compenserende maatregelen in het kader van ruimtelijke kwaliteit denkbaar zijn. Hoofdstuk 8 tenslotte biedt inzicht in de vraag of er met betrekking tot een goede effectbeoordeling sprake is van leemten in kennis.

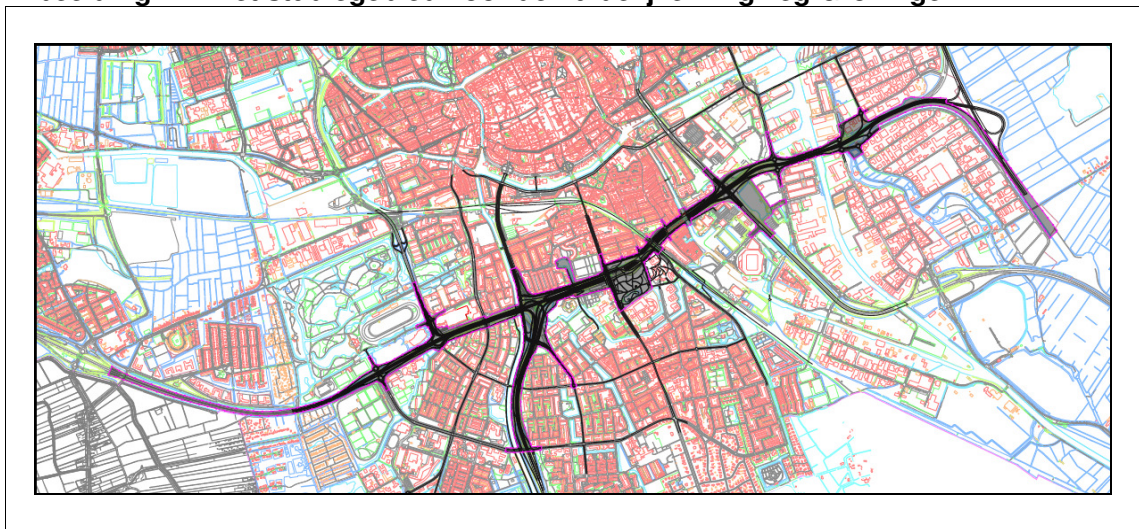
2. STUDIEGEBIED, PLANVOORNEMEN EN ONTWERP

Dit hoofdstuk omvat een beschrijving van het studiegebied, alsook het planvoornemen en de projecthistorie. Vervolgens wordt op hoofdlijnen toegelicht welke inpassingsvisie voor de Zuidelijke Ringweg is ontwikkeld, en wat deze visie per deelvak qua ontwerp oplossingen betekent.

2.1. Beschrijving van het studiegebied

Het traject van de zuidelijke ringweg Groningen (rijksweg 7) waar de maatregelen van de Aanpak Ring Zuid betrekking op hebben is circa 12 kilometer lang. De begrenzing van het plangebied loopt op de A7/N7 vanaf hectometerpaal 193.7 tot hectometerpaal 204.8 en op de A28 vanaf het viaduct Ketwich Verschuurlaan hectometerpaal 198.8 tot het Julianaplein hectometerpaal 200.2.

Afbeelding 2.1. Het studiegebied voor de Zuidelijke Ringweg Groningen



2.2. Beschrijving van het planvoornemen: Bestuurlijk Voorkeursalternatief ZRG2

2.2.1. Projecthistorie

De Zuidelijke Ringweg Groningen kent al geruime tijd een toenemende verkeersdruk. Reeds tussen 1992 en 1998 is de tracé/m.e.r.-studie Zuidelijke Ringweg Groningen uitgevoerd. Op 11 april 2000 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat een standpunt ingenomen. Dit standpunt behelst een gefaseerde aanpak van de Zuidelijke Ringweg waarbij gedurende de eerste fase maatregelen zijn getroffen aan de bestaande A7 en Euvelgunnentracé is aangelegd. In de daaropvolgende fase is de verkenning Zuidelijke Ringweg Groningen uitgevoerd. Op basis hiervan heeft de minister van Verkeer en Waterstaat de problematiek omtrent de Zuidelijke Ringweg Groningen erkend, en is afgesproken een verlengde verkenning te starten voor de ontwikkeling van een Bestuurlijk Voorkeursalternatief. Deze verlengde verkenning is in 2009 afgerond, en heeft geleid tot het naar voren komen van het Bestuurlijk Voorkeursalternatief ZRG2.

Op 10 november 2009 is daarop een Bestuursovereenkomst gesloten tussen de betrokken bestuurders: de minister van Verkeer en Waterstaat, het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen en het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Groningen. Deze bestuursovereenkomst legt het BVA ZRG2 vast en omvat afspra-

ken over de realisatie. Op 18 december 2009 is het BVA ZRG2 in een aanvangsbeslissing voor de planuitwerkingsfase bekrachtigd.

In de nu lopende planuitwerkingsfase wordt het BVA verder uitgewerkt richting realisatie. Dit betekent onder meer dat de hoofdkeuzen met betrekking tot het integraal ontwerp van de inrichtingsvariant worden gemaakt, en dat effecten worden vastgesteld voor thema's als milieu, veiligheid en natuur. De uitwerkingsfase leidt uiteindelijk tot een OTB/MER en een TB.

2.2.2. Het bestuurlijk Voorkeursalternatief: ZRG2

Het BVA gaat uit van één samenhangende visie op stad en snelweg. Het decennialang gevoerde compacte stad-beleid en het duurzame mobiliteitsbeleid van stad, rijk en regio vormen daarvoor het vertrekpunt.

Het BVA levert ingrediënten voor de versterking van de gebieden die de stad in haar structuurbeleid als 'dynamo's' voor haar ontwikkeling heeft benoemd. Het voorkeursalternatief beoogt tevens het open landschap ten zuiden van Groningen niet aan te tasten.

Het BVA bestaat uit een combinatie van de onderzochte alternatieven op het huidige tracé: 'verdiepte ligging', 'tunnel', 'weg op palen' en 'parallelstructuur'. Deze combinatie is de meest realistische oplossing voor de verkeersproblematiek op de Zuidelijke Ringweg Groningen met daarnaast veel aandacht voor de ruimtelijke inpassing en leefbaarheid.

Het BVA kent een uitwerking op hoofdlijnen. Het is samengesteld uit een keuze van verschillende technische oplossingen binnen het traject van het bestaande tracé en heeft de volgende hoofdkenmerken:

- een verhoogde hoofdrijbaan en parallel banen tussen knooppunt Vrijheidsplein en Julianaplein;
- een verdiepte hoofdrijbaan met deksels tussen Julianaplein en Europaplein, met de parallel banen als stadsstraat op maaiveld;
- een verhoogde hoofdrijbaan op talud met daarnaast parallelbanen tussen Europaplein en knooppunt Euvelgunne;
- een compact knooppunt Vrijheidsplein met ongelijkvloerse aansluiting op de westelijke ringweg;
- een compact Julianaplein met fly-overs maximaal 1 niveau hoger dan het huidige Julianaplein en een 'fly-under' voor de verbinding naar de A28;
- het handhaven van het huidige Europaplein;
- een nieuwe aansluiting van de Ringweg ter hoogte van de Bornholmstraat.

Afbeelding 2.2. Overzichtsbeeld van het Bestuurlijk Voorkeursalternatief



2.3. Ontwerp: beschrijving op hoofdlijnen

Het BVA zoals in voorgaande paragraaf besproken is gedurende de planuitwerkingsfase uitgewerkt tot een inpassingsontwerp. Dit ontwerp vormt de basis voor de in deze rapportage uitgevoerde effectbeoordeling en wordt in deze paragraaf op hoofdlijnen besproken. Voor een gedetailleerde beschrijving van het inpassingsontwerp wordt verwezen naar het deelrapport 'Aanpak Ring Zuid, stedelijk en landschappelijk inpassingsplan' [ref. 1.] behorende bij dit OTB/MER.

2.3.1. Afwegingen

In het voortraject is een aantal belangrijke afwegingen gemaakt als het gaat over de inpassing van een nieuwe Zuidelijke Ringweg. Globaal is er een keuze gemaakt tussen twee alternatieven met wezenlijk verschillende ruimtelijke en economische implicaties: de tracering van de ringweg aan de zuidkant van Groningen of op bestaand tracé. Er is in dit proces een aantal belangrijke strategische ruimtelijke afwegingen gemaakt:

- de weg bestaat uit 80 % regionaal verkeer en maar 20 % doorgaand verkeer. Een zuidelijke variant zou alsnog voor een grote verkeersdruk op het oude tracé gezorgd hebben;
- bij een keuze voor een alternatief dat uitgaat van een nieuw te ontwikkelen zuidelijk tracé zou het huidige tracé als barrière blijven bestaan;
- het BVA bestendigt het 'compacte stad' beleid van de stad Groningen. Met de Zuidelijke Ringweg op bestaand tracé blijft de bereikbaarheid van de stad gewaarborgd;
- hier gaat het in het bijzonder om de bereikbaarheid van het stadscentrum, maar ook van belangrijke economische functies - de Groningse Dynamo's - zoals het Martiniziekenhuis, het Stationsgebied, UMCG en het Europapark;
- het alternatief om zuid (de zuidtangent) brengt het risico met zich mee dat ook de werkgelegenheid uit de stad vertrekt;
- de ligging Zuidelijke Ringweg is ingezet als sturingsmiddel in de compacte stedelijke ontwikkeling van de stad Groningen.

Als Bestuurlijk Voorkeursalternatief is in 2009 gekozen voor de aanleg op het bestaand tracé. Deze afwegingen zijn sturend geweest voor het principe van de inpassing van de Zuidelijke Ringweg.

2.3.2. Uitgangspunten voor het Ontwerp

Historisch gezien zijn stedelijke ontwikkelingen van de Stad Groningen naar het zuiden toe, op de hoge gronden van de Hondsrug ontstaan. Hier liggen historisch belangrijke groen structuren en gebouwen die door het project de kans krijgen om weer verbonden te worden met de stad. Binnen bovenstaande gegevens van het verkeerssysteem is principieel gekozen om de N7 op het gebied van de Hondsrug, tussen de Hereweg, de Spoorbaan en het Oude Winschoterdiep, verdiept aan te leggen. Drie deksels op de verdiepte bak zorgen ervoor dat de negatieve impact van de infrastructuur in het hart van het projectgebied komt te vervallen. De consequenties van de verdiepte ligging zijn:

- historische verbindingen zoals bijvoorbeeld de Hereweg worden hersteld;
- wijken worden sterker met elkaar verbonden;
- er ontstaat een reeks nieuwe openbare ruimtes, waaronder het weer in ere herstelde Sterrebos;
- twee bestaande aansluitingen van de N7 op de stad, bij Hereweg en Oosterpoort, komen te vervallen;
- dat betekent dat de aansluiting op het centrum van Groningen zich concentreert op twee punten: het Julianaplein en de Europaweg;
- de A28 en de N7 krijgen ter plaatse van de kruising van de Vondellaan met de A28 een aansluiting op het onderliggend wegennet. De Vondellaan / Brailleweg / Emmaviaduct wordt de nieuwe stadsentree voor het stationsgebied en het centrum langs het Noord Willemskanaal.

2.3.3. Visie op de inpassingsopgave

Inpassing van de weg: perspectief omgeving - weg

In het deelrapport 'Aanpak Ring Zuid, stedelijk en landschappelijk inpassingsplan' [ref. 1.] wordt op hoofdlijnen de visie voor de inpassing van de Ring Zuid geschetst. Deze inpassingsvisie is gebaseerd op de kenmerken van de omgeving van de weg, zoals onderstaand beschreven.

Wanneer de N7 de stad Groningen passeert verandert het beeld van de omgeving tijdelijk van karakter. Buiten de stad ligt de snelweg in het open landschap, in de stad krijgt het de eigenschappen en het karakter van een stadsautoweg. De vele kruisende verbindingen, de dichte bebouwing, de typische stadsgezichten en het groene karakter van de huidige ring vragen om een integrale ontwerpbenadering die zowel de stadsbewoner als de snelweggebruiker een positieve ervaring oplevert. Gekozen is om met name in het hart van Groningen-zuid, waar de ring veel oude verbindingen en het Sterrebos doorkruist, te investeren in een structureel verbeterde inpassing die heling van het stedelijk weefsel faciliteert.

De nieuwe weg kan op een aantal plekken goed in de bestaande situatie worden ingepast, met name westelijk en zuidelijk van het Julianaplein alsook oostelijk van de Europaweg. De inzet op deze plandelen is om ten minste de huidige kwaliteit te evenaren en waar mogelijk ruimtelijke verbeteringen te realiseren. Een grote ruimtelijke verandering vindt plaats op en rondom het Julianaplein. Het nieuwe ongelijkvloerse knooppunt wijkt sterk af van de huidige gelijkvloerse kruising en vraagt om een uitgesproken ontwerpbenadering die de negatieve aspecten van veel verkeersknoopen (veel beton, onoverzichtelijkheid, 'chagrijn') en de veelal donkere en unheimische onbestemde gronden onder kunstwerken omzeilt. Belangrijke ontwerpkeuze voor het nieuwe Julianaplein is dat de doorgaande rijbaan van de N7 de hoogste rijbaan blijft. Alle verbindingssbogen duiken hier onderdoor zodat de ruimtelijke impact van deze knoop zo klein mogelijk kan blijven. De cruciale ontwerpkeuze van het project vormt de verdiepte ligging van de weg in het middendeel, het hart van het plangebied.

Het beeld voor de weggebruiker: perspectief weg - omgeving

De Zuidelijke Ringweg Groningen wordt vanwege de planologische inpassing en ruimtelijke beperkingen in de stad over 9 km ontworpen als stroomweg met een ontwerp- en maximum rijnsnelheid van 80km/uur.

Een visuele verenging van het wegbeeld met behulp van inrichtingselementen en inpassingmaatregelen op stedelijk niveau ondersteunt de noodzakelijke aanpassing van het rijgedrag en draagt bij aan een geloofwaardige en daarmee acceptabele situatie. Voor een goed samenhangend wegbeeld waarbij vorm, functie en gedrag zo veel mogelijk op elkaar worden afgestemd dient het ruimtebeslag zodanig beperkt te zijn dat de associatie met een stedelijke rondweg bij de weggebruiker ontstaat, waarbij een snelheid van 70 à 80km/uur als normaal wordt beschouwd.

Het wegbeeld moet aansluiten op een stroomweg van 80km/uur in plaats van een gebruikelijke snelweg. Dit draagt in eerste instantie bij aan het visuele verengen van de weg en het psychologische effect dat deze weg bijzonder is. De instrumenten voor een visuele verenging van het wegbeeld zijn:

- het beperken van de waarneembare asfaltbreedte, uiteraard binnen de kaders van verkeersveiligheid;
- vormgeving en situering van meubilair zoals verlichting, portalen, bebording;
- vormgeving van de middenberm;
- vormgeving van de zijbermen;
- vormgeving van geluidsschermen.

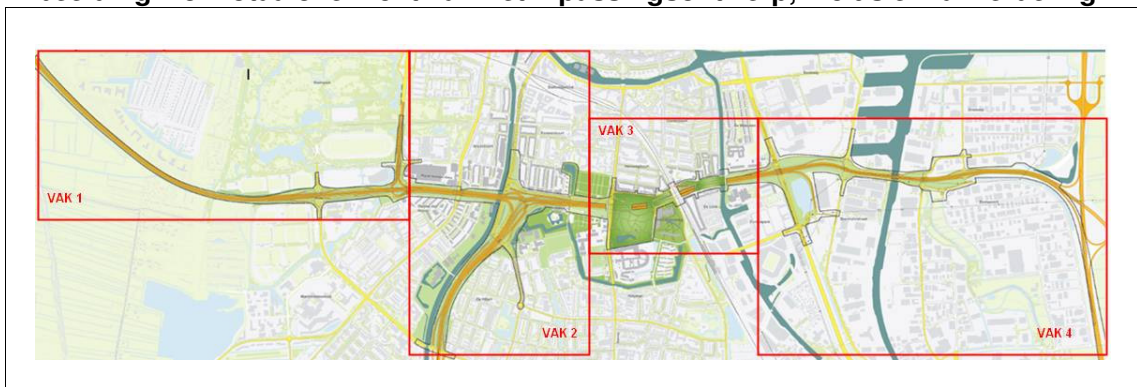
Deze verschillende maatregelen worden op dit moment als samenhangend pakket voor de zuidelijke Ringweg Groningen op elkaar afgestemd en in een vormgevingsdocument voor de aanbesteding vastgelegd.

De verdiepte aanleg van de weg heeft verreikende gevolgen voor zijn inpassing maar ook voor de verbinding van omliggende wijken. In de volgende paragrafen wordt per wegvak beschreven wat de gemaakte ontwerpkeuzen zijn.

2.3.4. Ontwerp in vier vakken

Het project van de Zuidelijke Ringweg is onderverdeeld in vier wegvakken (zie afbeelding 2.3). De onderverdeling is gebaseerd op het feit dat het ontwerp van de Zuidelijke Ringweg vier verschillende benaderingen heeft.

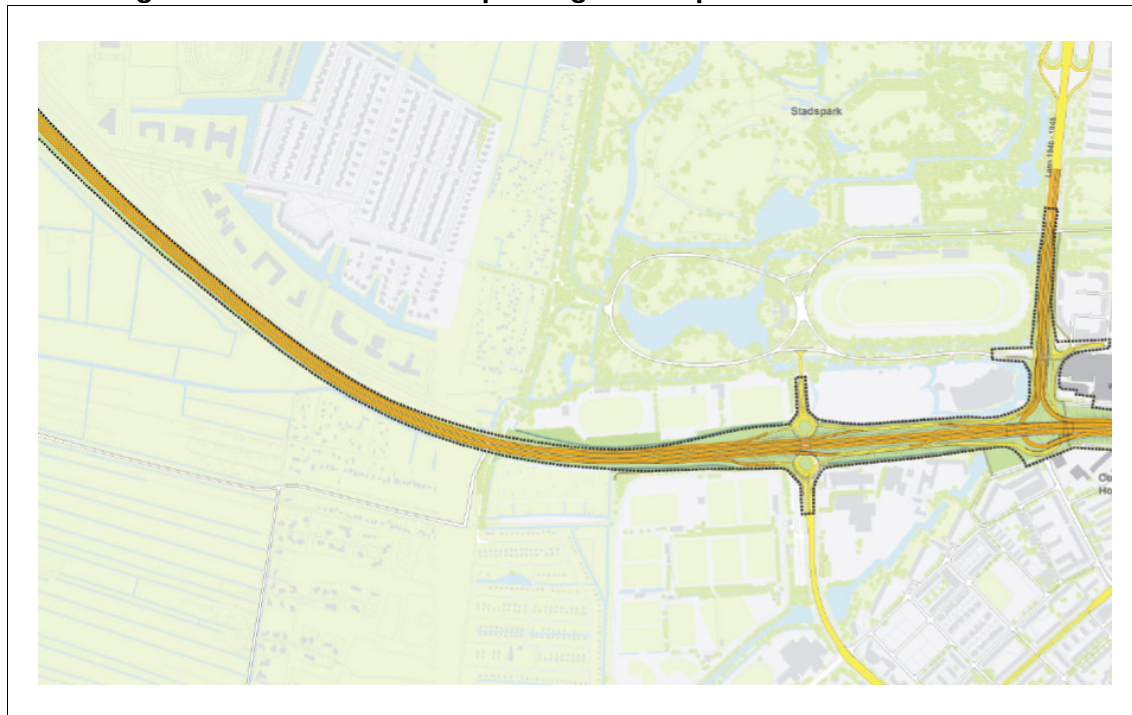
Afbeelding 2.3. Totaaloverzicht van het inpassingsontwerp, inclusief vakverdeling



Vak 1: ten westen van het Vrijheidsplein blijft de rijksweg 7 voor wat betreft het type inpassing in de stad vergelijkbaar met de huidige oplossing; westelijk een maaiveldligging, ge-

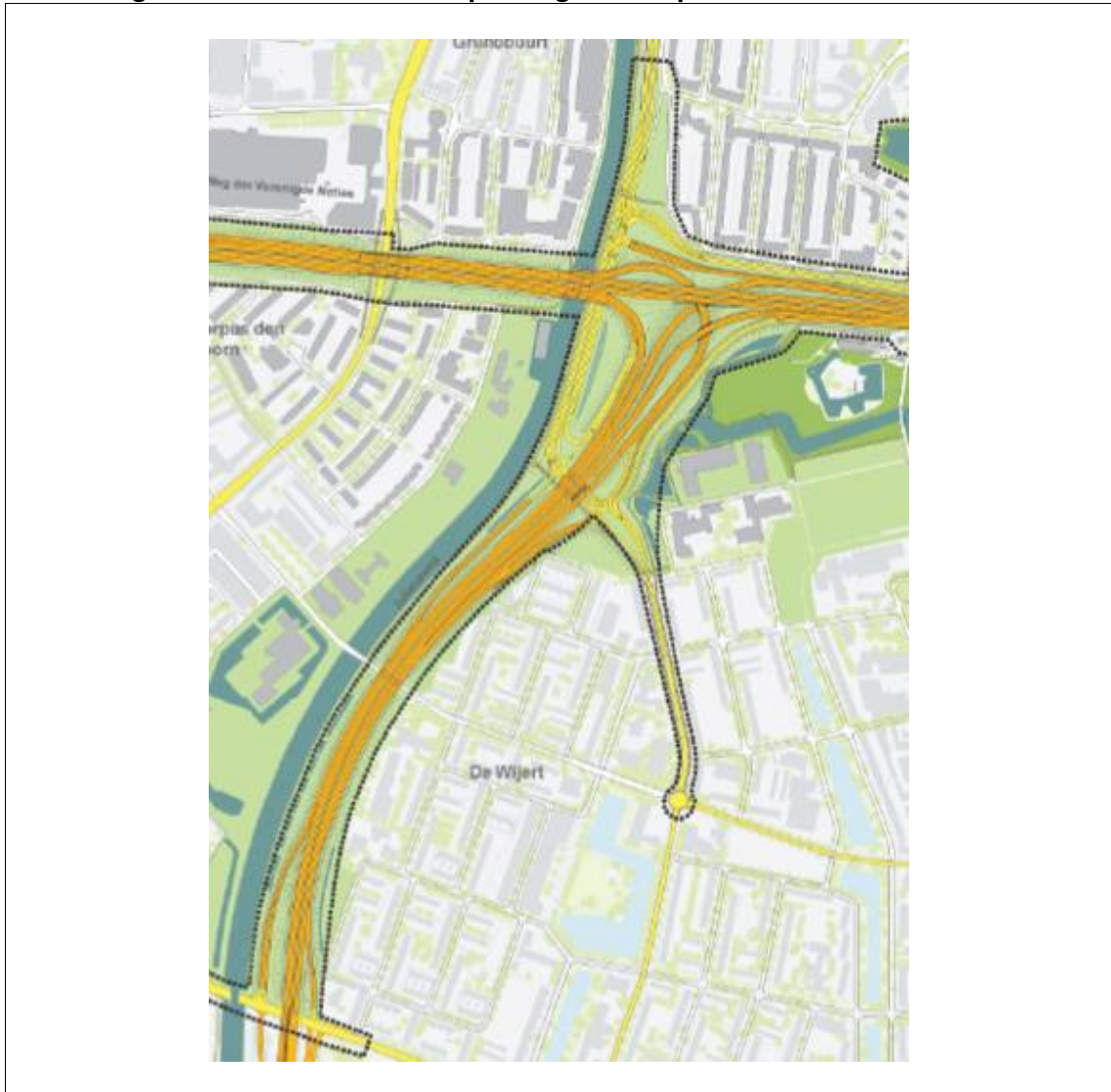
volgd door een ligging op een dijklichaam. In het oog springt de nieuwe verknoping van ring West en N7 doormiddel van een knooppunt met onderlangs kruisende verbindingswegen.

Abbeelding 2.4. Overzicht van het inpassingsontwerp in vak 1



Vak 2: het tweede wegvak is het tracédeel vanaf het Vrijheidsplein tot en met het Julianaplein, het gedeelte A28 tot de aansluiting Groningen Zuid en omgeving. Tussen knooppunt Vrijheidsplein en Julianaplein is er sprake van een verhoogde hoofdrijbaan met parallelbanen. De verkeersknoop van het Julianaplein en de aanloop daar naartoe heeft met haar ongelijkvloerse verbindingen een compleet ander karakter dan het huidige verkeersplein. De aansluiting met het onderliggend wegennet richting centrum vindt plaats door een aansluiting ter hoogte van de Vondellaan. Bij de aansluiting naar de Vondellaan zijn verkeersbewegingen van en naar Assen onmogelijk gemaakt. Verkeer van en naar Assen wordt via de aansluiting Groningen Zuid geleid.

Afbeelding 2.5. Overzicht van het inpassingsontwerp in vak 2



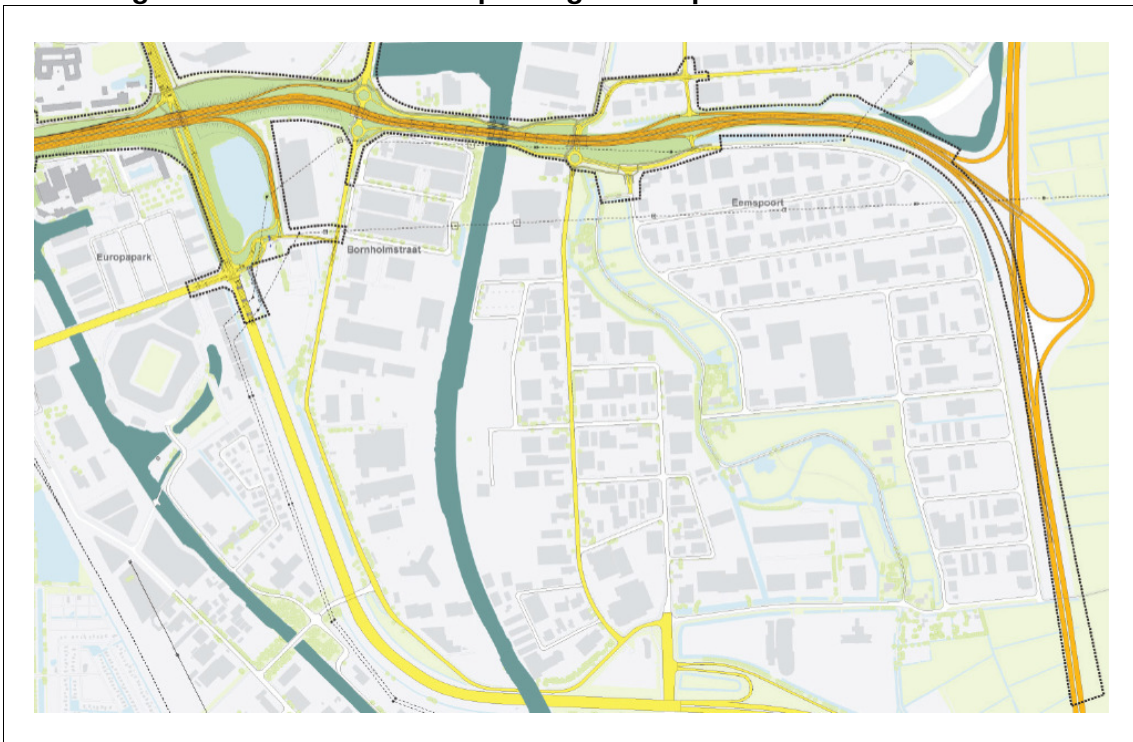
Vak 3: op het tracé tussen het Julianaplein tot het Europaplein veranderd de manier waarop de weg is ingepast in de stad eveneens drastisch; van een dijklichaam in een verdiepte bak met deksels. Parallelbanen worden uitgevoerd als stadsstraat op maaiveld.

Afbeelding 2.6. Overzicht van het inpassingsontwerp in vak 3



Vak 4: voor het vierde wegvak, van het Europaplein tot en met Euvelgunne, is de ontwerpbenedering vergelijkbaar met het westelijk deel; typologisch verandert er weinig in vergelijking met de huidige situatie.

Afbeelding 2.7. Overzicht van het inpassingsontwerp in vak 4



3. BELEIDSKADER

In dit hoofdstuk wordt het ruimtelijke beleid dat relevant is voor de inpassing van de Zuidelijke Ringweg besproken. Mede op basis van dit beleidskader kan in de effectbeoordeling worden vastgesteld in hoeverre de Zuidelijke Ringweg Groningen al dan niet bijdraagt aan verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Bij het besproken beleid wordt aangegeven op welk schaalniveau (hoog, midden of laag) het beleid van toepassing is.

3.1. (Inter)nationaal beleid

3.1.1. Structuurvisie Infrastructuur en ruimte (SVIR)

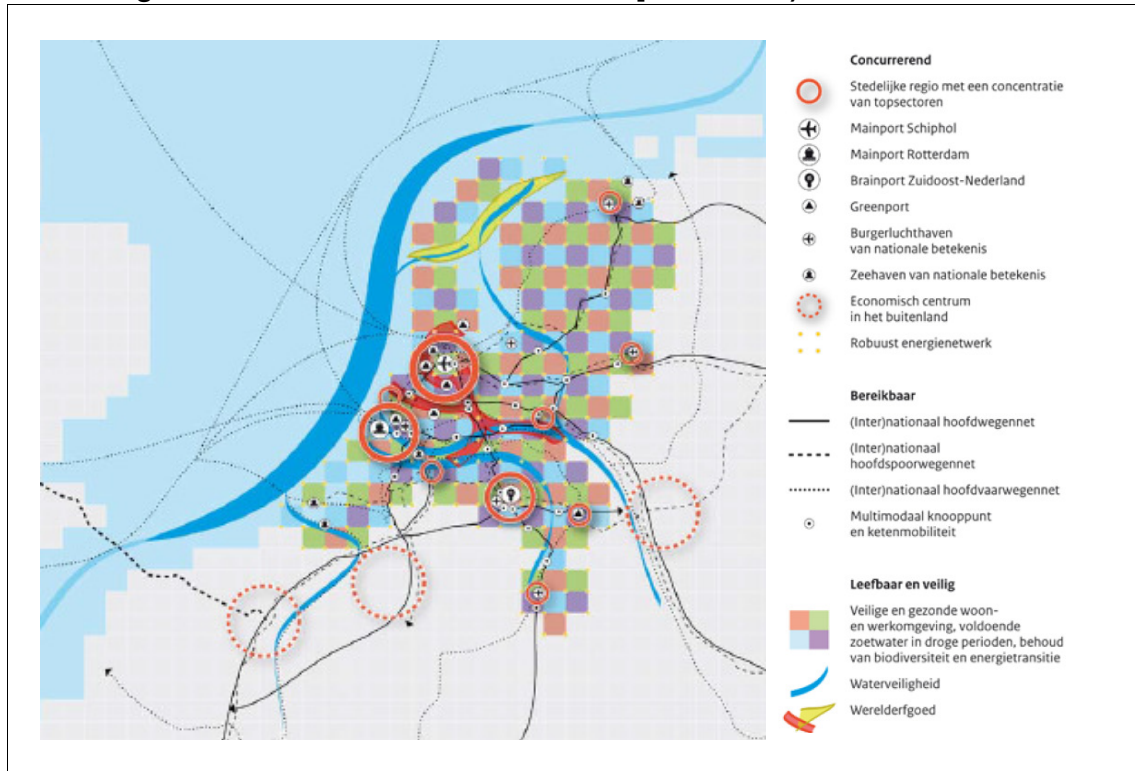
De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is een actualisatie van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid en geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. De SVIR vervangt verschillende rijksbeleidsstukken, zoals onder andere de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. De SVIR is in maart 2012 door de minister van Infrastructuur en Verkeer vastgesteld. Het Rijk geeft in dit beleidsstuk aan zich te richten op specifiek aangeduide ruimtelijke en infrastructurele belangen op landelijk niveau. Borging van deze nationale ruimtelijke belangen vindt plaats via het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro), dat in §3.1.2 wordt besproken.

Hoog Schaalniveau

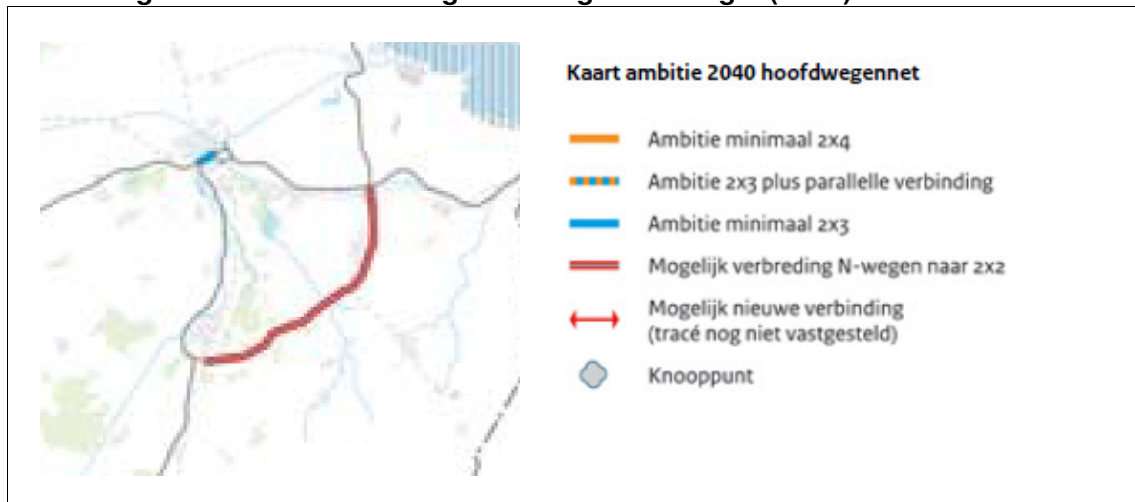
Wat betreft stedelijke gebieden is de stad Groningen aangeduid als 'excellent vestigingsklimaat in stedelijke regio met topsectoren'. Inzetten op versterking van stedelijke regio's met een dergelijke aanduiding is benoemd tot 'nationaal belang 1'. Het Rijk neemt in algemene zin de verantwoordelijkheid op zich om samen met lagere overheden en private partijen te werken aan versterking van multimodale knooppunten door bij te dragen aan P&R-locaties en logistieke knooppunten. Vanuit ruimtelijk-economisch perspectief is specifiek in de MIRT-regio Noord-Nederland de Eemshaven van nationale betekenis waarvoor geldt dat de verbindingen met het achterland over een goede doorstroming moeten beschikken.

Op het gebied van bereikbaarheid streeft het Rijk onder meer naar een robuust en samenhangend mobiliteitssysteem dat voldoende capaciteit heeft om de groei van de mobiliteit op de middellange (2028) en lange termijn (2040) op te vangen. Voor de infrastructuur rondom de stad Groningen houdt dit in dat de zuidelijke ringweg een configuratie krijgt van 2x3 rijstroken en dat de N33 op het traject tussen de A28 en de A7 mogelijk verbreed wordt naar 2x2 rijbanen (afbeelding 3.2). De spitsstreefwaarden voor reistijd uit de Nota Mobiliteit zijn onverminderd van kracht: in de spits is de gemiddelde reistijd tussen steden 1,5 zo lang, voor hoofdwegen rond steden geldt hiervoor een streefwaarde van 2. Bij investeringen in het wegennet is het principe van ontvlechting van doorgaand en regionaal verkeer een vast studieonderdeel in planstudies. Tevens dienen kruisende langzaam-verkeersroutes (fiets, voetganger) zoveel mogelijk in stand te worden gehouden en waar mogelijk worden verbeterd. De zuidelijke Ringweg Groningen wordt in de SVIR tot slot aangeduid als 'te verbreden bestaand hoofdwegennet'.

Afbeelding 3.1. Kaart 'Ambitie Nederland 2040' [bron: SVIR]



Afbeelding 3.2. Ambitie hoofdwegennet: regio Groningen(SVIR)



Midden Schaalniveau

In de Structuurvisie Infrastructuur en ruimte wordt de programmering van verstedelijkingsopgaven, groene ruimte en landschap door het Rijk overgedragen aan provincie en (samenwerkende) gemeenten. Vraaggericht stedelijk programmeren en realiseren door provincies, gemeenten in samenwerking met marktpartijen is nodig om groei te faciliteren, te anticiperen op stagnatie en krimpregio's leefbaar te houden. Provincies voeren de regie over de integratie en afweging van ruimtelijke opgaven van (boven)regionaal belang, daarbij rekening houdend met de rijksdoelstellingen.

3.1.2. Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

In de AMvB Ruimte worden de nationale belangen uit de SVIR geborgd. Deze AMvB (ook wel het 'Besluit algemene regels ruimtelijke ordening' of Barro genoemd) is gericht op doorwerking van nationale belangen in gemeentelijke bestemmingsplannen. De inwerking-treding vindt gefaseerd plaats. Voor de Zuidelijke Ringweg Groningen is een reserverings-gebied aangewezen voor verbreding van wegedeelten. Binnen het reserveringsgebied vinden geen bestemmingswijzigingen plaats die verbreding onmogelijk maken. .

3.2. Regionaal en provinciaal beleid

3.2.1. Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013

Het Provinciaal Omgevingsplan (POP) 2009-2013 is een provinciale beleidsnota die de provincie Groningen eens per vier jaar maakt. De nota omvat het provinciaal beleid voor de onderling samenhangende thema's milieu, verkeer, vervoer, water en ruimtelijke ordening. Zuinig ruimtegebruik, behoud van kwaliteit, het combineren en stapelen van functies en het tegengaan van verrommeling van het landschap zijn voor de provincie Groningen belang-rijke uitgangspunten.

Hoog Schaalniveau

De regio Groningen-Assen maakt als één van de zes nationale stedelijke netwerken deel uit van de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur: het Rijk wil deze positie versterken. In het POP 2009-2013 staat aangegeven dat er via de nationale hoofdverbindingssassen relaties liggen naar andere nationale en internationale stedelijke netwerken en economische ver-bindingszones binnen en buiten Noord Nederland zoals regio's in Duitsland en Scandina-vië. Verbetering van de weginfrastructuur vindt vooral plaats op de T-structuur: de ruimtelijk-functionele structuur welke door het Nationaal Stedelijk Netwerk Groningen Assen wordt gehanteerd als drager voor ruimtelijke ontwikkeling.

Midden Schaalniveau

Toplocaties in de stad Groningen moeten vanuit omliggende kernen binnen een afstand van 15 kilometer binnen een half uur bereikt kunnen worden. Tevens wordt gestreefd naar zoveel mogelijk congestievrije en veilige hoofdwegen. De provincie geeft prioriteit aan het aanpakken van de ringwegen rond de stad Groningen en de daarop aansluitende wegvak-ken, enerzijds vanwege het grote belang van de stad voor werkgelegenheid en voorzienin-gen, anderzijds vanwege de centrale positie van deze wegen in het totale wegennet. Ook het internationale perspectief is in dit verband van belang: de Noordelijke Ontwikkelingsas (NOA) biedt aanknopingspunten voor uitbreiding van het verzorgingsgebied richting Duits-land. Dragere daarvoor zijn de sterke internationale positie van Noord Nederland als het gaat om chemie, water(kennis)technologie en met name energie. Het faciliteren van deze ambitie vraagt om goede achterlandverbindingen. De provincie zet zich in om te bevoor-deren dat stuwende bedrijven zich vestigen op bovenregionale bedrijventerreinen in de eco-nomische kernzones A28/A7 en Eemsdelta.

3.2.2. Omgevingsverordening Provincie Groningen 2009

De Omgevingsverordening Provincie Groningen 2009 bevat regels voor de fysieke leefomgeving in de provincie Groningen. De Omgevingsverordening is in haar oorspronkelijke vorm vastgesteld door Provinciale Staten op 17 juni 2009.

Midden/Laag Schaalniveau

Onder hoofdstuk 4 van de omgevingsverordening staan bepalingen opgenomen die betrekking hebben tot de ruimtelijke ordening. Artikel 4.5 is specifiek gericht op het thema ruimtelijke kwaliteit. Op grond van dit artikel dient in een bestemmingsplan ten aanzien van een ruimtelijke ontwikkeling aandacht te worden besteed aan:

- de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied;
- de bestaande functionele en ruimtelijke karakteristiek;
- de bestaande cultuurhistorische, landschappelijke en stedenbouwkundige waarden;
- een ruimtelijk functionele visie op de toekomst van het plangebied;
- de inpassing van de met het plan mogelijk gemaakte ruimtelijke ontwikkelingen in zowel de directe als in de wijdere omgeving;
- de maatregelen die nodig zijn om de mogelijke schade aan kwaliteiten en waarden ten gevolge van realisering van het plan te voorkomen en te beperken of deze kwaliteiten en waarden elders te compenseren.

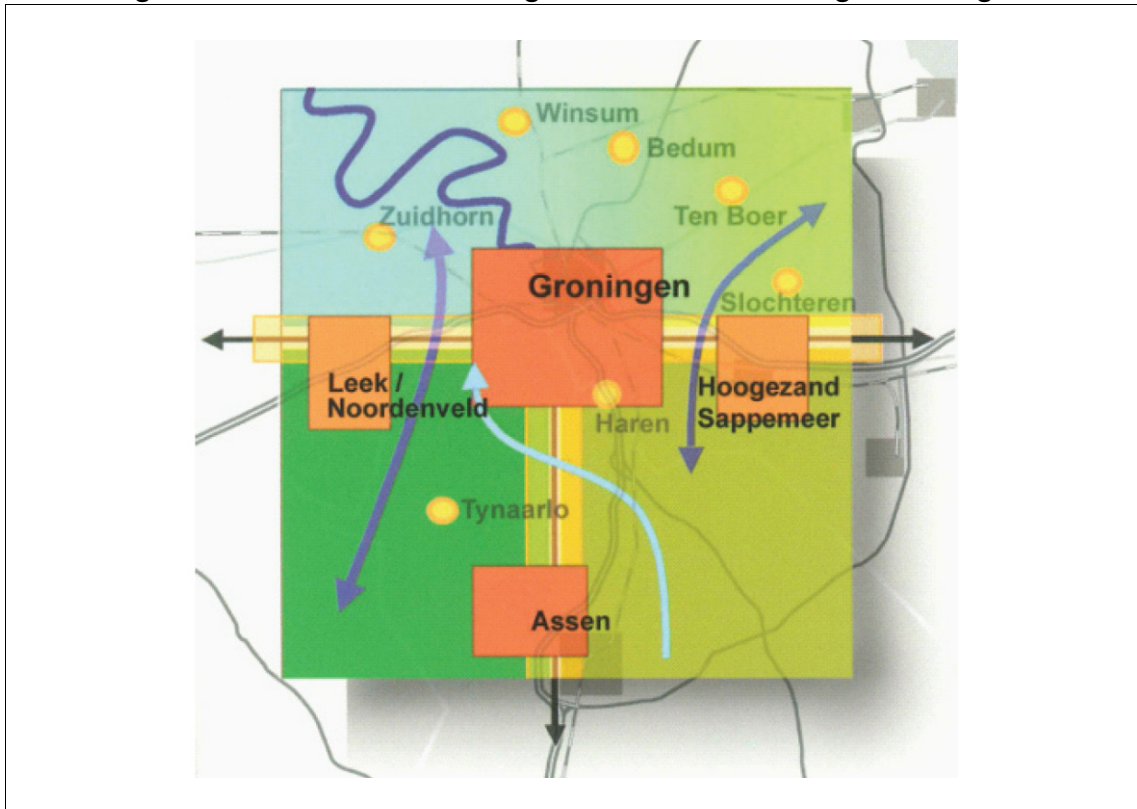
3.2.3. Regiovisie 'Samen sterk in het netwerk' Stadsregio Groningen Assen

De stadsregio Groningen Assen is sinds 1996 het bestuurlijke samenwerkingsverband tussen de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Assen, Bedum, Groningen, Haren, Hoogezand-Sappemeer, Leek, Noordenveld, Slochteren, Ten Boer, Tynaarlo, Winsum en Zuidhorn. Deze partijen hebben hun toekomstvisie op de regio vastgelegd in de 'Regiovisie'.

Midden Schaalniveau

Uitgangspunt van deze visie is dat wonen, werken en mobiliteit in de regio Groningen Assen worden gebundeld langs de T-structuur (afbeelding 3.3). Dit is de verticale lijn Groningen-Assen (A28), met daarbovenop de horizontale as van Leek/Roden, Groningen en Hoogezand-Sappemeer (A7).

Afbeelding 3.3. De T-structuur uit de regiovisie van de Stadsregio Groningen Assen



De T-structuur zoals hierboven weergegeven is de basis voor de ruimtelijke inrichting in de regio. Voor ruimtelijke ontwikkelingen gelden de volgende uitgangspunten:

- de verstedelijking wordt gebundeld in Groningen en Assen en in de kernen Leek/Roden en Hoogezand-Sappemeer. Dit voorkomt verstedelijking in het landelijk gebied. Door de verstedelijking te concentreren, spaart de regio Groningen-Assen waardevolle en kwetsbare landschappen. Daarom worden nieuwe woningbouwlocaties en locaties voor bedrijventerreinen grotendeels binnen de T-structuur gezocht. In de gebieden buiten de T-structuur is het mogelijk om op kleine schaal, voor de eigen behoefte, te bouwen;
- door woningen bij elkaar te bouwen, ontstaan constante stromen van reizigers. Dit legt de basis voor een regionaal vervoerssysteem van hoge kwaliteit. De regio Groningen-Assen werkt aan een beperkt aantal hoogwaardige vervoersassen tussen de (stedelijke) centra en binnen deze stedelijke centra;
- de regio Groningen Assen streeft naar verbetering van de autobereikbaarheid in de T-structuur.

3.3. Gemeentelijk beleid

3.3.1. Stad op scherp: structuurvisie van de gemeente Groningen

De structuurvisie 'Stad op scherp' van de gemeente Groningen schetst de ruimtelijke contouren waarbinnen nieuw beleid voor de stad in de komende jaren ontwikkeld kan worden. De structuurvisie bestrijkt de periode 2008-2020.

Hoog Schaalniveau

In de structuurvisie geeft de gemeente Groningen aan de stad als nationaal stedelijk netwerk in het perspectief van Noordwest Europa steviger op de kaart te willen zetten.

'Assets' daarvoor zijn onder meer de aanwezige onderwijsinstellingen, die maken dat de stad een innovatief en vernieuwend karakter heeft. Ook de andere zogeheten dynamo's - de stedelijke motoren voor sociaal-economische ontwikkeling (afbeelding 3.4) - bieden Groningen hiertoe volop kansen. De Groningse binnenstad, het Stationsgebied, het UMCG, Europapark/Kempkensberg, het Martiniziekenhuis en omgeving en het Zernikecomplex dragen gezamenlijk de stedelijke en regionale economie. Snelle verbindingen naar de economische centra in de Randstad en Noord-Duitsland zijn hiervoor nodig, alsook een uitstekend regionaal OV-systeem en een netwerk aan autosnelwegen.

Afbeelding 3.4. Sterke punten van Groningen [bron: Stad op Scherp]



Midden Schaalniveau

De gemeente geeft aan dat het voor de topvoorzieningen in de stad Groningen en de stedelijke creatieve economie belangrijk is (inter)nationale samenwerking te zoeken met partners langs de Noordelijke Ontwikkelingsas. Daarvoor is doorstroming en bereikbaarheid belangrijk, zaken die gegarandeerd moeten worden door herstructurering van de Zuidelijke Ringweg van Groningen.

Laag Schaalniveau

In de structuurvisie wordt ten aanzien van het thema bereikbaarheid geconstateerd dat door de voortgaande groei van de stad Groningen de druk op het verkeerssysteem is toegenomen, met maar liefst 50 % meer verkeer op de zuidelijke ringweg sinds 1990. Tegelijk vormen de ringwegen het schakelpunt voor het regionale en stedelijke autoverkeer (afbeelding 3.5). De doorstroming op de zuidelijke ringweg, waar A7 en A28 samenkomen, wordt daarom verbeterd met een herinrichting waarmee bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer wordt gescheiden. Tevens geeft de gemeente aan het autoverkeer binnen de ringwegen te willen beperken en - waar mogelijk - verblijfsgebieden verkeersluw in te richten. Dit is mogelijk door de ringweg geheel ongelijkvloers uit te voeren en door enkele extra aansluitingen aan te leggen vanaf de dynamo's naar de ring. Naast de nieuwe aansluitingen komen enkele bestaande aansluitingen te vervallen, zoals de aansluiting op de Herewegbuurt en de aansluiting van en naar Assen ter plaatse van de Vondellaan.

Afbeelding 3.5. Verkeers- en vervoersstructuur [bron: Stad op scherp]



3.3.2. Structuurvisie kwaliteit van wonen 2010-2020 en Meerjarenprogramma Structuurvisie Wonen 2012, gemeente Groningen

In de nota 'Kwaliteit van wonen, structuurvisie wonen 2010 - 2020' presenteert de gemeente Groningen het woonbeleid voor de komende jaren.

Hoog Schaalniveau

Gestreefd wordt naar een balans tussen de behoeften en belangen van verschillende groepen 'woonconsumenten', en de meest gewenste ontwikkelingen voor de stad als geheel. Nadrukkelijk wordt ingezet op kwaliteit boven kwantiteit: zowel bij nieuwbouw als in bestaand stedelijk gebied.

Midden Schaalniveau

Het jaarlijks gepubliceerde 'Meerjarenprogramma Structuurvisie Wonen' bevat de concrete maatregelen waarmee de gemeente Groningen inspeelt op de actuele ontwikkelingen in de woningmarkt. Het meerjarenprogramma bevat informatie over gerealiseerde woningproductie en geeft prognoses voor de korte en middellange termijn. Eén van toekomstige ontwikkelingen is Meerstad, de grootschalige groenstedelijke uitleglocatie, waarvan het plangebied aan de zuidwestzijde wordt begrensd door de A7. Aangegeven wordt dat de huidige economische situatie onzekerheden met zich meebrengt over deze toekomstige ontwikke-

ling. De hieruit voortvloeiende herziening van de grondexploitatie vormt aanleiding om de kernwaarden voor Meerstad hernieuwd te definiëren. Ingezet wordt op de onderscheidendheid van het woonproduct in termen van rust, ruimte, natuur en nabijheid van stad en voorzieningen. Ook de kwaliteit van het woonproduct is een essentieel uitgangspunt bij verdere ontwikkeling van Meerstad.

Laag schaalniveau

Een goede woonkwaliteit betekent dat er voldoende aandacht is voor groen en water, goede parkeeroplossingen die de druk op de openbare ruimte helpen verminderen, goede voorzieningen die aansluiten op de wensen van gebruikers en een goede toegankelijkheid voor alle bewoners van de stad Groningen. Beleidsmatige uitgangspunten die aansluiten bij de beoordelingscriteria voor het thema ruimtelijke kwaliteit van deze effectstudie.

3.4. Resumé

Bovenstaande paragrafen bevatten een overzicht van beleidskaders die wat betreft het thema ruimtelijke kwaliteit relevant zijn voor de Ring Zuid. Omdat het thema ruimtelijke kwaliteit geen eigen sectoraal wettelijk kader kent, zijn alle plannen waar dit thema een onderdeel van uitmaakt behandeld. Zodoende is het planvoornemen voor de Ring Zuid in zijn beleidsmatige context gezet, en kan worden verkend in hoeverre de huidige situatie en autonome ontwikkelingen tegemoet komen aan hetgeen dat beleidsmatig wordt voorgestaan (hoofdstuk 5). Ook vindt in hoofdstuk 6 van dit deelrapport tegen deze achtergrond de effectbeoordeling plaats. In hoofdstuk 4 wordt daartoe eerst een toelichting op het beoordelingskader gegeven.

4. BEOORDELINGSKADER EN METHODIEK

In dit hoofdstuk wordt het beoordelingskader voor de effectbeoordeling ruimtelijke kwaliteit toegelicht. Per criterium wordt vervolgens uiteengezet welke componenten in de beoordeling zijn betrokken.

4.1. Beoordelingskader

Voor het onderzoeken van de effecten van het Bestuurlijk Voorkeursalternatief ZRG2 met betrekking tot ruimtelijke kwaliteit is uitgegaan van het beoordelingskader zoals dit door Rijkswaterstaat Noord-Nederland d.d. 1 november 2011 is aangeleverd. Dit beoordelingskader staat weergegeven in tabel 4.1 en laat zich uitsplitsen naar twee inhoudelijke aspecten, te weten ruimtelijke inpassing en ruimtelijk economische effecten, elk met bijbehorende criteria. Daar waar de criteria voor het aspect 'ruimtelijke inpassing' betrekking hebben op de fysieke belevingsaspecten van de weg, is het criterium van het aspect 'ruimtelijk economische kwaliteit' gericht op de mate waarin het planvoornemen voor de Ring Zuid voorwaardescheppend dan wel faciliterend kan zijn aan stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden (in het toetsingskader van RWS gedefinieerd als: wonen en werken) op laag, midden en hoog geografisch schaalniveau.

De onderverdeling in aspecten is enkel bedoeld om het onderscheid zoals hierboven weergegeven duidelijk te maken en wordt verder in dit deelrapport niet gehanteerd. De effectbeoordeling geschiedt aan de hand van de afzonderlijke criteria. Deze worden in paragraaf 4.2 nader toegelicht.

Tabel 4.1. Beoordelingskader voor effectonderzoek Ruimtelijke kwaliteit

Thema	aspect	criteria	kwantitatief / meeteenheid	
			kwantitatief	meeteenheid
Ruimtelijke kwaliteit	ruimtelijke inpassing	landschappelijke/stedelijke inpassing	kwantitatief	mate van landschappelijke/stedelijke inpassing
		sociale veiligheid	kwantitatief	mate van sociale veiligheid
		barrièrewerking	kwantitatief	mate van barrièrewerking
		visuele hinder	kwantitatief	mate van visuele hinder
	ruimtelijk economische kwaliteit	effecten op stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden (wonen en werken).	kwantitatief	mate van ontwikkelingsmogelijkheden

4.2. Methodiek en onderzoekscomponenten per criterium

Voor de beoordeling van de effecten van het planvoornemen van de Ring Zuid is uitgegaan van het ontwerp en de inpassingsvoorstellen zoals weergegeven in het rapport 'Aanpak ring Zuid, Stedelijk en landschappelijk inpassingsplan' [ref. 1]. Omdat in de onderstaande paragrafen staat per criterium aangegeven aan de hand van welke componenten de effecten van de Ring Zuid worden bepaald. De criteria worden beoordeeld vanuit een drietal schaalniveaus:

- laag schaalniveau: effecten op object-/straat-/wijkniveau;
- midden schaalniveau: effecten op stedenbouwkundige en landschappelijke waarden als het gaat om de relatie weg-omgeving;
- hoog schaalniveau: effecten op de ruimtelijke samenhang tussen de Ring Zuid en zijn omgeving op regionaal, landelijk en internationaal niveau.

Niet alle criteria uit tabel 4.1 leiden op al deze drie schaalniveaus tot significante effecten. Daarom wordt in onderstaande criteriatoelichtingen (§ 4.2.1 en verder) aangegeven welke geografische perspectieven voor het betreffende criterium relevant zijn.

Ook moet worden geconstateerd dat de omvang van de te treffen maatregelen volgens het planvoornemen, alsook het karakter van het omliggend gebied (stedelijk of juist landelijk) verschilt per deeltraject van de Ring Zuid. In het rapport 'Aanpak ring Zuid, Stedelijk en landschappelijk inpassingsplan' [ref. 1] wordt daarom een onderverdeling gehanteerd van vier 'tracévakken', elk vak met zijn eigen ontwerpbenadering. Omwille van eenduidigheid en navolgbaarheid is ook in dit rapport deze onderverdeling aangehouden. De huidige situatie / autonome ontwikkelingen, alsook de effecten per criterium, worden per vak beschreven. De differentiatie in zowel landschappelijke kenmerken als te treffen maatregelen is meegewogen in de uiteindelijke effectbeoordeling en is opgenomen in hoofdstuk 6.

4.2.1. Landschappelijke/stedelijke inpassing

Onder dit criterium wordt beoordeeld in hoeverre de voorgestelde inpassing van het BVA van de Ring Zuid landschappelijk en stedenbouwkundig goed is ingepast in zijn omgeving en recht doet aan stedenbouwkundige en landschappelijke waarden. De relatie van de Ring Zuid als element met het omliggende stedelijke weefsel en landschap wordt beoordeeld aan de hand van de begrippen gebruikswaarde, belevingswaarde, toekomstwaarde, die zijn vertaald naar de componenten 'vormgeving', 'functionele relatie met het omliggende gebied en infrastructuur' en 'toekomstrobuustheid'.

Onder 'vormgeving' wordt beoordeeld in hoeverre de Ring Zuid recht of juist afbreuk doet aan de visuele karakteristieken van het omliggend gebied. Deze component wordt vanuit de relaties 'stadsgebruiker'-weg en 'weggebruiker'-stad beoordeeld. Het aspect 'functionele relatie' heeft betrekking op de mate waarin de Ring Zuid ruimtelijk aansluit op en ruimte biedt aan stedelijke gebruiksfuncties, zoals bijvoorbeeld gebruik van stedelijke infrastructuur. Het laatste aspect 'toekomstrobuustheid' verkent in hoeverre de landschappelijke en stedelijke inpassing adaptief kan zijn en faciliterend is aan toekomstige stedelijke ontwikkelingen. De drie aspecten worden kwalitatief beoordeeld. Naarmate op de drie onderscheiden aspecten meer recht wordt gedaan aan de stedelijke en landschappelijke context, volgt een positievere beoordeling.

Relevante schaalniveaus: Laag, Midden

4.2.2. Sociale veiligheid

Voor het criterium sociale veiligheid is gekeken of er veilige verbindingen en verblijfsruimten zijn voor fietsers en voetgangers, aangezien deze verkeersgroepen behoren tot het langzaam verkeer en het meest kwetsbaar zijn. De beoordeling van de sociale veiligheid ter plaatse van langzaamverkeersroutes en verblijfsruimten is uitgevoerd aan de hand van twee componenten: de mate van 'overzicht' en de mate van 'sociale controle'.

De component 'overzicht' heeft betrekking op de ruimtelijke beleving van personen die in een gebied verblijven of zich door een gebied verplaatsen. Naarmate het betreffende gebied of de betreffende route en omgeving beter overzien kunnen worden, neemt het veiligheidsgevoel toe. Voor onderdoorgangen geldt dat de mate van doorkijkbaarheid en obstakelvrijheid bijdraagt aan de sociale veiligheidsperceptie.

De component 'sociale controle' heeft betrekking op de mogelijkheden van toezicht vanuit de omgeving op het individu. De mate van toezicht wordt bepaald door meerdere factoren,

zoals medegebruik van ruimten of routes door andere voetgangers/fietsers. Daarnaast zijn zichtrelaties vanuit het omliggend stedenbouwkundig programma van belang voor de veiligheidsbeleving. Bepalend hiervoor is de afstand tot de bebouwing, de aard van de bebouwing (woningen/bedrijven) en de hoeveelheid potentiële zichtrelaties.

Ook factoren als verlichting, kleur- en materiaalgebruik van onderdoorgangen en verblijfsruimten zijn belangrijk voor de sociale veiligheid. Gelet op het detailniveau van het beschikbare ontwerp voor het OTB/MER zijn deze componenten buiten beschouwing gelaten. Het criterium sociale veiligheid is kwalitatief beoordeeld. Bij de beoordeling neemt de kans op een positieve beoordeling toe wanneer er beter overzicht is en betere mogelijkheden zijn voor sociale controle.

Relevante schaalniveaus: Laag, Midden

4.2.3. Barrièrewerking

Een barrière kan fysiek en psychologisch zijn. De fysieke component van barrièrewerking is van invloed op de bereikbaarheid van gebieden zoals wijken en buurten, en voorzieningen zoals scholen, winkels, zorgcentra, sport- en recreatieterreinen. Veranderingen in de bereikbaarheid worden kwalitatief beoordeeld en beschreven.

De psychologische barrièrewerking heeft betrekking op de zichtbaarheid en leesbaarheid van het stedelijk landschap: kan er (visueel) een relatie worden gelegd tussen verschillende gebieden? Als (zicht)relaties tussen de gebieden aan weerszijden van de ringweg ontbreken, vormt dat een psychologische en functionele barrière, dat het oversteken van de weg ontmoedigt. Een nadrukkelijk aanwezige scheiding (bijvoorbeeld in de vorm van een aanwezig dijklichaam of een hoog geluidsscherm) kan mogelijk leiden tot een sociale scheiding binnen een gemeenschap. Daarentegen zal een open verbinding positiever beoordeeld worden. Een duidelijk herkenbare 'muur' zal leiden tot een negatieve score.

Relevante schaalniveaus: Laag, Midden

4.2.4. Visuele hinder

Een ringweg (op maaiveldniveau of hoger gelegen) vormt een bepalend onderdeel van de fysieke omgeving. Het verkeer en de verkeersvoorzieningen, zoals (hoge) geluidsschermen, vormen doorgaans een ongeliefd uitzicht voor het merendeel van de omwonenden.

Het criterium visuele hinder is kwalitatief beoordeeld aan de hand van verschillende componenten. Allereerst is gekeken naar de mate van 'indringing' van de ring Zuid als beeld-dominerend element in het (stedelijk) landschap. Onder de component 'belemmering' is vastgesteld in hoeverre de ring Zuid het zicht ontnemt op de omgeving. Ook de component 'afstand' speelt een rol: zichtbelemmering op korte afstand draagt meer bij aan de hinderbeleving dan zichtbelemmering op langere afstand. Tot slot wordt de mate van visuele hinder bepaald door de component 'materialisatie', waarbij wordt gekeken naar hardheid/zachtheid, diversiteit en natuurlijke of technische uitstraling.

Relevante schaalniveaus: Laag, Midden

4.2.5. Effecten op stedelijke ontwikkelmogelijkheden (wonen en werken)

Bij het criterium 'effecten op stedelijke ontwikkelmogelijkheden' ligt de nadruk op de vraag in hoeverre de Ring Zuid faciliterend is aan ruimtelijk-economische gebruiksmogelijkheden

van zowel de stad Groningen als de omliggende gebieden en kernen. Aan de hand van beleidsstukken en gegevens over verkeerskundige effecten van de Ring Zuid wordt voor de verschillende geografische schaalniveaus laag, midden en hoog kwalitatief vastgesteld of, en in welke mate, er sprake is van versterking of juist verzwakking van de ruimtelijk-economische ontwikkeling. Logischerwijs worden verzwakkingen van de ruimtelijk-economische structuur op elk schaalniveau negatief beoordeeld; versterkingen leiden tot een positieve beoordeling.

Relevante schaalniveaus: Laag, Midden, Hoog

4.3. Beoordelingsscores

De effecten worden op basis van expert judgement kwalitatief beoordeeld aan de hand van de in tabel 4.2 weergegeven score-indeling.

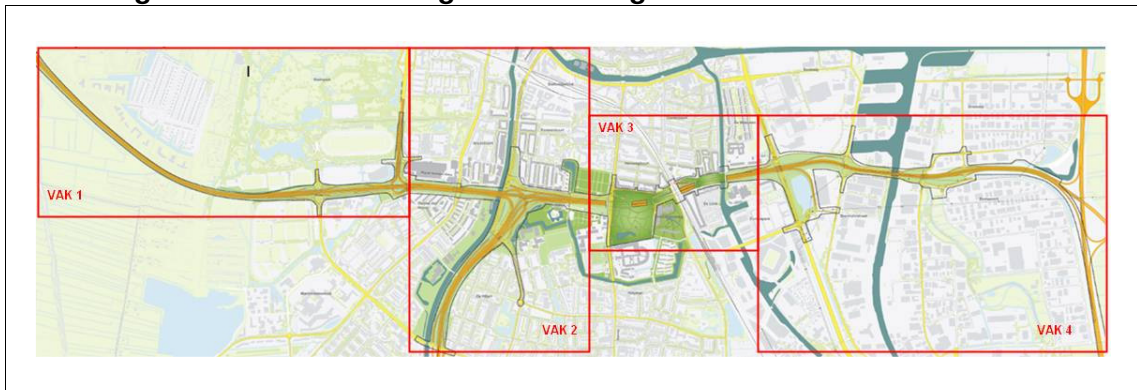
Tabel 4.2. Score-indeling

score	betekenis
++	zeer grote verbetering / versterking ten opzichte van de referentiesituatie
+	grote verbetering / versterking ten opzichte van de referentiesituatie
0/+	geringe verbetering / versterking ten opzichte van de referentiesituatie
0	geen verbetering / versterking of verslechtering / verzwakking ten opzichte van de referentiesituatie
0/-	geringe verslechtering ten opzichte van de referentiesituatie
-	grote verslechtering / verzwakking ten opzichte van de referentiesituatie
--	zeer grote verslechtering / verzwakking ten opzichte van de referentiesituatie

5. HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING

In dit hoofdstuk wordt de huidige ruimtelijke situatie van de Zuidelijke Ringweg Groningen beschreven aan de hand van de criteria uit het beoordelingskader van hoofdstuk 4. Naast een verkenning van de huidige situatie ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit wordt ook gekeken welke autonome ontwikkelingen plaatsvinden en hoe deze ontwikkelingen van invloed zijn op de ruimtelijke kwaliteit. Om de beoordeling van de Zuidelijke Ringweg zo herkenbaar mogelijk te houden is er gekozen om aan te sluiten op de tracé-indeling in vier wegvakken zoals door West8 is opgesteld in de rapportage 'Aanpak ring zuid. Stedelijk en landschappelijk inpassingsplan' (concept 11 juni 2012). Deze gebiedsindeling staat in afbeelding 5.1 schematisch weergegeven. De effectbeschrijving is zodanig van opzet dat wordt begonnen met de westelijke tracédelen en het aansluitende tracédeel vanaf de A28 (vakken 1 en 2), en wordt geëindigd met de oostelijke tracédelen (vakken 3 en 4).

Afbeelding 5.1. Tracé van de Ring Zuid: indeling in vier vakken



5.1. Huidige situatie: de Ring Zuid in de stad Groningen

De zuidelijke ringweg Groningen doorkruist de zuidelijke stadsdelen Corpus den Hoorn, Grunobuurt, Rivierenbuurt, De Wijert, Helpman, Herewegebuurt, De Linie, Oosterpoort, Europapark en de bedrijventerreinen Driebond/ Eemspoort. Al deze wijken liggen op fietsafstand van het centrum van Groningen. De zone langs de Zuidelijke Ringweg is een belangrijke bron van werkgelegenheid door bijvoorbeeld de nabijheid van het Martiniziekenhuis, het hoofdkantoor van de Gasunie, Evenementen- en congreslocatie Martiniplaza en het kantoor van de DUO.

De ringweg doorsnijdt de stad grotendeels op een dijklichaam met viaducten over kruisende stedelijke structuren en vormt daardoor een barrière voor groen- en waterstructuren. Vooroorlogse wijken ten zuiden van de binnenstad zijn sinds de aanleg ervan in de Jaren 60 doorsneden. In het historische Sterrebos is dit het duidelijkst af te lezen. Dit stadspark wordt door de Zuidelijke Ringweg doorsneden. Daarmee werd niet alleen een groot deel van het park gesloopt, maar ook de verblijfskwaliteit in het resterende Sterrebos sterk verzwakt. De belangrijkste kruisende waterstructuren zijn het Noord-Willemskanaal, het Oude Winschoterdiep en het Winschoterdiep. Het tracé van de Zuidelijke Ringweg kruist tevens de spoorlijn Groningen-Zwolle.

Afbeelding 5.2 toont de situering van de Zuidelijke Ringweg in de huidige situatie

Afbeelding 5.2. De Ring Zuid in de huidige situatie



5.2. Beschrijving van de huidige situatie per vak

5.2.1. Vak 1: van op- en afrit Hoogkerk tot en met het Vrijheidsplein

Hoogkerk - Laan Corpus den Hoorn

Afslag Hoogkerk ligt in het stedelijk gebied van de stad Groningen. De A7 ligt hier echter in het groen, waardoor de stad niet ervaren wordt. Langs de A7 ligt het bedrijventerrein Kranenburg. De bedrijven van bedrijventerrein Kranenburg staan met hun rooilijn een eind van de A7 af. Er staat weinig groen langs de weg waardoor het beeld open is. Het vormt een echte zichtlocatie.

Afbeelding 5.3. De A7 ter hoogte van Westpoort / Hoogkerk

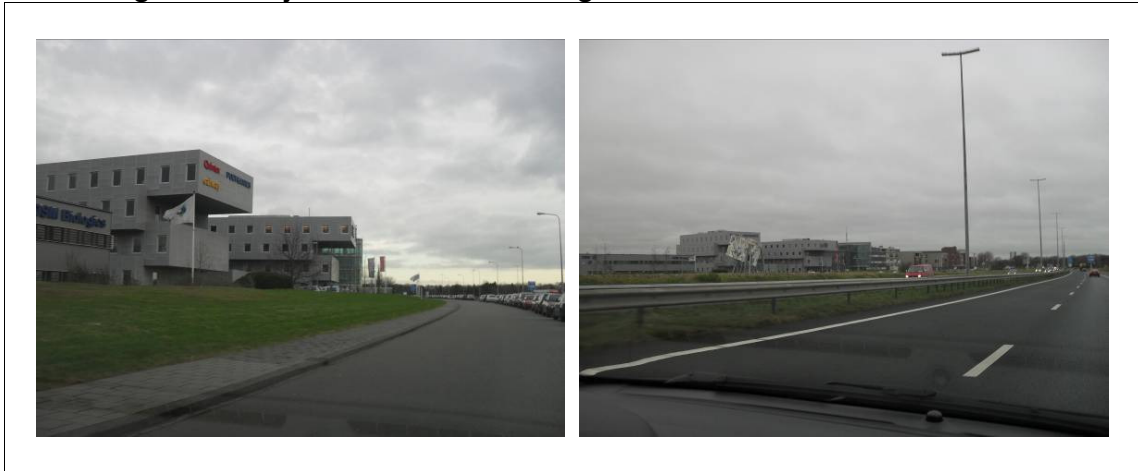


Laan Corpus den Hoorn - Vrijheidsplein

Vlak voor de Laan Corpus den Hoorn maakt de weg een bocht: aan de zuidzijde staat dicht op de weg een groen geluidsscherm en aan de noordzijde is dichte begroeiing te vinden waardoor het blikveld wordt getrechterd. Wanneer men de bocht uitkomt bevindt zich aan de noordzijde het stadspark. Het park is duidelijk zichtbaar als groen element door de zichtbare hoeveelheid opgaande beplanting. De beleving van een park blijft echter uit omdat juist de meest interessante laag van het park, het levendige maaiveld, uit het zicht ligt. Dit komt met name door een betonnen geluidsscherm maar ten dele ook door een dichte heesterbegroeiing. Het blikveld wordt hierdoor naar de sportvelden in het zuiden gericht. Het groen aan deze zijde heeft echter niet hetzelfde volume als het groen aan de noordzijde waardoor de aanwezigheid ervan minder opvalt.

Oostelijk van de sportvelden ligt 'Vos interieur' Maupertuus, herkenbaar aan de weg. Waar de winkel zich op maaiveld herkenbaar toont via etalages en entrees is er geen of weinig interactie tussen het gebouw en de ringweg. Achter dit geheel ontvouwt zich duidelijk 'de poort van Groningen' die wordt gevormd door de gebouwen van de Gasunie en La Liberté. Hier begint de stad pas echt. De abrupte overgang van groen naar stedelijk is kenmerkend voor de stad Groningen.

Afbeelding 5.4. Bedrijventerrein Kranenburg



Landschappelijke/stedelijke inpassing

Aan het begin van het tracé is er sprake van een landschappelijke trechter en rijdt men langzaam een glooiing in het landschap op bij afrit 35. Op het hoogste punt ontstaat een ruimtelijk keerpunt als gevolg van het contrast tussen het eerdere tracé met weinig zicht op het landschap en het goede zicht op het open landschap vanaf na afrit 35. Na de landschappelijke trechter ontvouwt zich hier een panorama met aan de noordzijde bedrijventerrein Kranenburg in een groenstedelijke setting. Aan de zuidzijde ligt een terrein met een natuurlijke uitstraling vanwaar men verder het open agrarische landschap met enkele bomenlanen inkijkt.

Sociale veiligheid

De invloed van de A7 op de sociale veiligheid in vak 1 is met name belangrijk voor de noordzijde van de weg vanwege de daar aanwezige kantoren. Door de openheid, het goede zicht op ooghoogte en de aanwezige verlichting wordt de sociale veiligheid hier geborgd. Wel is de sociale veiligheid rond de fiets- en voetgangertunnel Campinglaan – Picardthof suboptimaal door gebrek aan toezicht vanuit de omgeving.

Barrièrewerking

De weg vormt zowel fysiek als psychologisch een barrière. Door het brede profiel met middenberm, de hoge snelheid van het wegverkeer en het harde materiaalgebruik in verhouding tot de groene omgeving vormt de weg een duidelijke doorsnijding in het landschap, al is er op grote delen zicht naar de overzijde

Er is een oversteekmogelijkheid bij afrit 35 aan het begin van het tracé; oversteken is mogelijk ter hoogte van de Zuiderweg en Peizerweg. Functioneel vormt de weg momenteel geen barrière tussen noord- en zuidzijde vanwege de geringe functionele relatie tussen beide gebieden. Wel is er sprake van enige psychologische barrièrewerking bij de onderdoorgang Campinglaan – Picardthof. Het leggen van een visuele relatie tussen beide zijden van de tunnel is niet mogelijk.

Visuele hinder

Visueel vormt de weg geen barrière ter hoogte van bedrijventerrein Kranenburg. De weg ligt hier op maaiveld, met aan de noordzijde een laag begroeid geluidscherm. Het aanwezige verkeer is niet storend voor de functie van kantoren. Vanaf de weg is er een goed zicht op de kantoren aan de noordzijde van de A7, die zich duidelijk aan de weggebruiker tonen. Tussen Laan Corpus den Hoorn en het Vrijheidsplein zijn aan de noordzijde van de noordelijke en zuidelijke hoofdrijbanen betonnen schermen aanwezig. Door het type functies (tijdelijk verblijf) ten noorden van de weg en de afstand tussen de weg en deze functies is er echter geen sprake van visuele hinder.

Effecten op stedelijke ontwikkelmogelijkheden (wonen en werken)

Door de ligging op maaiveld en de relatieve openheid van het gebied aan weerszijden van de A7 biedt de weg een goed uitzicht op de aan de noordzijde gevestigde bedrijven. Ook aan de zuidzijde kunnen in de toekomst dergelijke zichtlocaties worden gerealiseerd in de vorm van het nog tot ontwikkeling te brengen bedrijventerrein Kranenburg Zuid.

5.2.2. Vak 2: Van Vrijheidsplein tot en met Julianaplein

Vrijheidsplein tot NW-Kanaal

Tussen het Vrijheidsplein en het NW-kanaal is de beleving van de omgeving stedelijk. De twee hoge gebouwen van de Gasunie en La Liberté vormen een stadpoort waarna ook het gebouw van Martiniplaza in het oog springt.

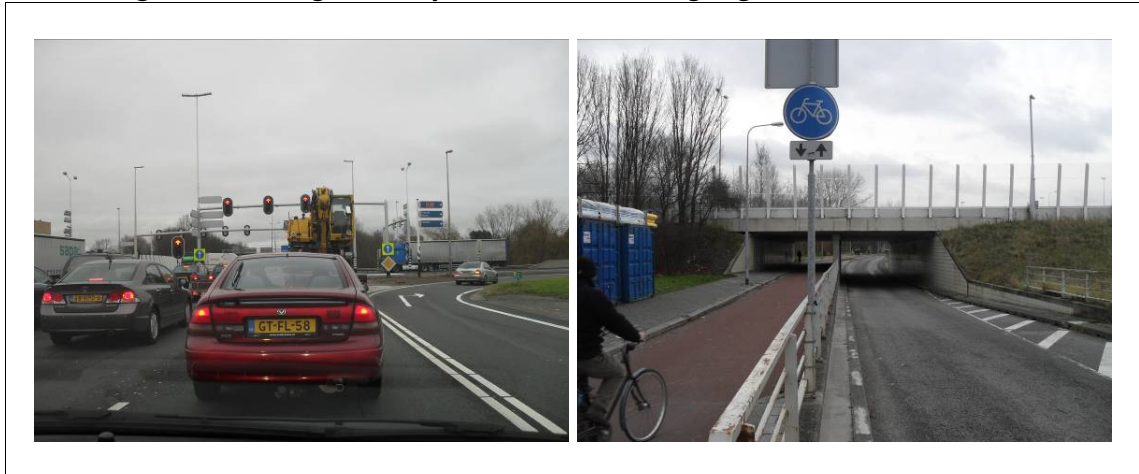
Afbeelding 5.5. Ring Zuid ter hoogte van het Vrijheidsplein



Julianaplein en Vondellaan

Het Julianaplein vormt als het ware een onderbreking van de reis naar of door Groningen. Omdat het kruispunt nog steeds gelijkvloers is heeft de weggebruiker altijd even tijd om voor het stoplicht de stad in zich op te nemen. Op dit moment oogt het Julianaplein met zijn omgeving echter sleets en leeg. De materialisering is technisch en grauw qua uitstraling. De stedenbouwkundige invulling rondom het Julianaplein doet geen recht aan het karakter van de plek als 'poort' naar de stad Groningen.

Afbeelding 5.6. Kruising Julianaplein en onderdoorgang Vondellaan



A28 tot Vondellaan

De A28 is in de stad gebundeld met de landschappelijke 'vinger' van het Noord-Willemskanaal en daardoor ingepakt in het groen. Bij het naderen van de stad vanuit het zuiden is na het Nationaal Snelwegpanorama Drentse Aa een aantal hogere gebouwen te zien. De directe omgeving van de snelweg toont zich vooral groen tot aan het Julianaplein. De echte entree van de stad wordt daardoor pas beleefd midden in de stad.

Landschappelijke/stedelijke inpassing

Er is ter hoogte van het Vrijheidsplein een duidelijke overgang van landschap naar stad. De weg komt binnen in een stedelijke context. Bij binnenkomst bevindt zich aan de noordzijde een betonnen geluidsmuur. Aan de zuidzijde is sprake van een transparant scherm met zicht op de achterliggende bebouwing. Ten oosten van de hoogbouw van de Gasunie en La Liberté ligt Martiniplaza. Het onsamenhangende gebouw oogt rommelig door de vele objecten op het dak en de wanden en mist een duidelijke vormtaal. Ook heeft het gebouw een grauw uiterlijk. Door de ligging in de buitenbocht en de openheid trekt het gebouw toch de aandacht van de weggebruiker. De zuidzijde blijft onderbelicht, ook omdat hier een scherm is geplaatst. Na de bocht wordt de weg aan beide zijden geflankeerd door transparante geluidsschermen.

Voorafgaand aan het Julianaplein gaan de transparante geluidsschermen langs de ring over in betonnen schermen. Dit vernauwt het blikveld voor de weggebruiker en creëert een benauwde en stedelijke sfeer.

Direct voor het Julianaplein steekt de weg het Noord-Willemskanaal over. Deze oversteek is echter nauwelijks waar te nemen. De aandacht wordt afgeleid door wegmeubilair- en inrichting en de verkeerssituatie. Tevens lopen de betonnen schermen tot aan de rand van het kanaal. Er is dus pas op het laatste moment zicht op het water.

Het Julianaplein zelf is open maar niet geheel duidelijk qua configuratie. De oude doorsteek naar de binnenstad is nog duidelijk waarneembaar waardoor de suggestie bestaat dat het plein nog werkelijk een kruising is, in plaats van de feitelijke T-splitsing. Aan de zuidoostzijde van de kruising ligt een aantrekkelijke parkzone tussen de bebouwing en de weg. Deze aantrekkelijke parkzone geeft de weg een fraaie inkleding. Aan de noordoostzijde zijn de appartementen van de rivierenbuurt zichtbaar. Zodra het kruispunt is gepasseerd, zijn de parkzone en de wooncomplexen echter al snel uit het zicht. Aan weerszijden wordt de weg nu geflankeerd door dichte en hoog opgaande beplanting.

A28 tot de kruising met de N7

Vanuit het zuiden takt de A28 aan op het Julianaplein. De A28 volgt hier het Willemskanaal en het direct omliggende gebied komt als een groene scheg binnen in de stad. De westzijde open is en biedt vol zicht op deze groene en waterrijke zone, terwijl de oostzijde afgeschermd is door de geluidsschermen van de wijken De Wijert en De Weijert zuid. Het achterliggend woongebied is alleen te zien door de transparante scherm delen ter hoogte van de onderdoorgangen van de A28. Vanaf de Van Ketwich Verschuurlaan is ook de westzijde van de A28 voorzien van schermen.

Naar het Julianaplein toe zijn deze schermen overgroeid waardoor het gebied groen aan doet: gevoelsmatig rijdt de automobilist door een soort van 'bak' aan beide kanten begrensd door geluidsschermen. Vlak voor het Julianaplein verbreedt het wegprofiel zich en is er plotsklaps zicht op het Julianaplein en de woonbebouwing aan de noordoostzijde. Er zijn echter geen gebouwen aanwezig die een echte poortfunctie voor de stad vervullen: het gevoel hoogstedelijk gebied in te rijden is daardoor komend vanuit zuidelijke richting niet aanwezig, mede omdat de verkeersbeweging in noordelijke richting (centrum) op het plein zelf niet meer mogelijk is.

Sociale veiligheid

Tussen het Vrijheidsplein en het Noord-Willemskanaal bevindt zich weinig grondgebonden woonprogramma. De noordzijde van de ring wordt gedomineerd door kantoren en de bebouwing van Martiniplaza, aan de zuidzijde staan appartementencomplexen van de wijk Corpus den Hoorn Noord. Zodoende is het toezicht op de gebieden en straten langs de ringweg beperkt, mede door het ontbreken van winkels en andere functies met een aantrekkende werking.

De ruimte rond het Vrijheidsplein is licht van opzet en heeft een hoge verkeersintensiteit. Wel heeft de Laan 1940 - 1945 een fietstunnel, waar aan het begin en eind een bocht aanwezig is die vrij doorzicht in de tunnel verhindert.

De ring is tussen het Julianaplein en de Vondellaan zodanig gesitueerd dat voor het continueren van de langzaamverkeersroutes onderdoorgangen nodig zijn. Aan de westzijde van het Julianaplein mondt het Hoornsdediep uit in een fietstunneltje met een laag plafond en een drukkende en donkere uitstraling. Vooral de oostelijke onderdoorgangen van de Ring ter hoogte van het Julianaplein zijn vanuit het oogpunt van sociale veiligheid suboptimaal. Er is sprake van een grauwe omgeving die sleets aan doet vanwege gedateerd materiaalgebruik en de staat van onderhoud. Aan weerszijden van de onderdoorgang is er vanuit omliggende bebouwing weinig zicht.

A28 tot de kruising met de N7

Er zijn in dit gebied weinig zichtmogelijkheden op de onderdoorgangen van de Ring door de positionering van de omliggende bebouwing. De onderdoorgangen zelf zijn uitgevoerd in een lichte kleur en materialisatie en is er sprake van relatief veel medeverkeer. Dit heeft een positief effect op de sociale veiligheid ter plaatse. Aan de oostzijde van het tracédeel

liggen woonwijken de Wijert-Noord en de Wijert-Zuid. De wegenstructuur in de nabijheid van de A28 is hier niet doorgaand van aard en kent in alle gevallen aangrenzende woningen met zicht op de perceelsontsluitingswegen.

Barrièrewerking

De barrièrewerking van de ring tussen het Vrijheidsplein en het Noord-Willemskanaal is beperkt. De grotere doorgaande wegen van het onderliggend wegennet, zoals de Laan Corpus den Hoorn en de Paterswoldseweg, worden gecontinueerd. De onderdoorgangen zijn kort. Wel is de Vrijheidslaan afgekoppeld, waardoor ter plaatse van het Vrijheidsplein de noord-zuidverbinding is doorbroken.

De barrièrewerking van de A28 tot de kruising met de N7 is beperkt. Aan weerszijden van de A28 liggen woongebieden. De hoofdwegenstructuur loopt voor autoverkeer en langzaamverkeer onder de A28 door (Laan van de Vrijheid en laan Corpus den Hoorn).

Visuele hinder

De ring ligt tussen het Vrijheidsplein en het Julianaplein op een dijklichaam. Aan weerszijden is dit dijklichaam ingepakt in groen, waardoor de visuele hinder vanuit de omliggende etagewoningen wordt beperkt. Vanuit het westen richting Julianaplein staat aan de zuidzijde een transparant scherm, en vlak voor de kruising met het kanaal is aan weerszijden een betonnen scherm aanwezig. Vanaf straatniveau (maaiveld) is dit scherm door de dichte begroeiing echter niet of nauwelijks waarneembaar. De indringende werking van de ring als fysiek element wordt hierdoor aanzienlijk verzacht, maar het zicht wordt wel belemmerd door de dichte begroeiing.

Aan de noord- en zuidoostkant is er eveneens sprake van een groene omkleeding van het Julianaplein. Tussen de bebouwing aan de noordzijde van de ring (Maaslaan) en de ring zelf is tevens sprake van een aanzienlijke groenzone. Wel is er vanuit de omliggende bebouwing vrij zicht op de hoge, transparante geluidsschermen aan de noordzijde van het Julianaplein.

De A28 is vanaf maaiveldniveau in de omliggende woonwijken grotendeels omzoomd door groen waardoor de visuele hinder als gevolg van de weg en de daarlangs aan de oostzijde aanwezige geluidsschermen beperkt blijft. De ligging van de weg en schermen op enige afstand van de eerstelijns bebouwing van de Wijert Noord en Zuid beperkt het indringend effect. De onderdoorgangen van de A28 ter hoogte van de van Iddekingeweg en de van Kewich Verschuurlaan worden gekenmerkt door het gebruik van vele pilaren, waardoor een kokerwerking ontstaat. Het blikveld van de verkeersdeelnemer wordt verder versmald doordat de onderdoorgangen niet voorzien zijn van een schuin weglopende wand.

Stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden (wonen en werken)

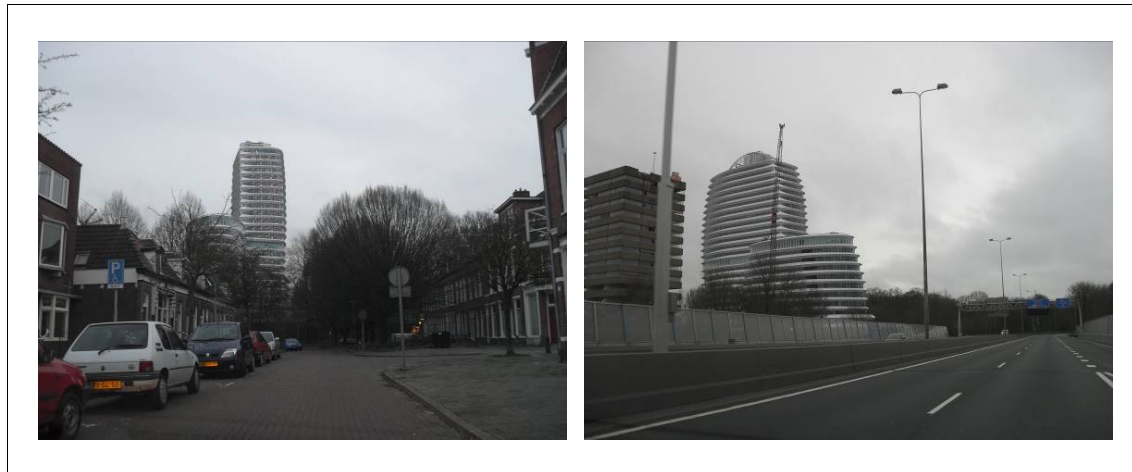
Ter hoogte van het Martiniplaza bevindt zich een belangrijke zichtlocatie. Door de vormgeving van de aanwezige gebouwen wordt de potentie van deze zichtlocatie niet ten volste benut. Hierdoor krijgt de poort van de stad, gevormd door de gebouwen van de Gasunie en La Liberté geen stedenbouwkundig vervolg.

De stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden rond het Julianaplein zijn relatief beperkt. In de huidige situatie is er voornamelijk woonbebouwing aanwezig. Wel moet worden geconstateerd dat de locaties rondom het Julianaplein onderbenut worden als het gaat om het accentueren van de entree van de stad. Er is in de huidige situatie geen sprake van hoogbouw met landmarkwaarde. In het zuidelijk deel van vak 2, aan weerszijden van de A28, bevinden zich woongebieden die in de huidige situatie niet in aanmerking komen voor verdere intensivering of doorontwikkeling.

5.2.3. Vak 3: Julianaplein tot Europaplein

Het gebied tussen Het Julianaplein en het Europaplein is een groene oase in de stad. Enkele hogere markante gebouwen zijn van een afstand nog zichtbaar. De weggebruiker rijdt hier langs het Sterrebos. Tussen de spoorlijn en het oude Winschoterdiep 'knijpt' de stad het meest: de woningen staan direct naast de geluidsschermen van de ring.

Afbeelding 5.7. Zicht op de Duo vanuit de Verlengde Oosterweg en vanaf de ring Zuid



Landschappelijke/stedelijke inpassing

Direct na het Julianaplein is openluchtzwembad de Papiermolen duidelijk herkenbaar tussen het groen. Verder rijdend tussen de opgaande beplanting richting het oosten steekt de kantoorstoren van de Belastingdienst en de Dienst Uitvoering Onderwijs (DUO) duidelijk af. Door de ligging in de buitenbocht van de snelweg ligt de toren vanuit beide richtingen goed in het zicht.

Vak 3 ademt een groene, parkachtige sfeer uit met waardevol en historisch groen. De achterliggende woningen, de begraafplaats en het Sterrebos zijn echter niet tot beperkt zichtbaar. De reden hiervoor is de zeer dichte beplanting op ooghoogte langs de weg en het geluidsscherm dat over een deel langs de noordzijde staat. Langs het deel van de ring ten oosten van de spoorlijn bevinden zich aan beide kanten woningen. Aan beide zijden wordt de weg hier geflankeerd door geluidsschermen. Aan de noordoostzijde van vak 3 bevinden de woningen zich zeer dicht op de weg.

Sociale veiligheid

De sociale veiligheid op dit tracédeel is niet optimaal. Aan de zuidwestzijde van de Ring ligt de Kempkensbergweg ingeklemd tussen het talud van de Ring en het Sterrenbos. Er is zodoende sprake van een verstilde omgeving, waar weinig medeverkeer is en waar, door het ontbreken van woningen, geen toezicht is.

De onderdoorgangen in dit deelgebied zijn ter hoogte van de Hereweg, de Helperzoom en het Winschoterdiep ruim en overzichtelijk van opzet. De 'gouden langzaamverkeerroute' die de Meeuwerderweg en de verlengde Meeuwerderweg verbindt is daarentegen wat onoverzichtelijk: met name gedurende de avondperiode als het direct aangrenzende kantoor van de onderhoudswinkel Oosterpoort gesloten is en er geen direct toezicht is vanuit de omgeving. Aan de oostzijde van dit deelgebied is er sprake van parkeergelegenheid onder de ring. Vanwege de grauwe en donkere materialisatie, het geringe overzicht ter plaatse en weinig sociale controle mogelijkheden is deze situatie qua sociale veiligheid suboptimaal.

Barrièrewerking

In dit deelgebied ligt de Ring op een talud. De weg vormt hierdoor een grote psychologische barrière: het is niet mogelijk visuele relaties te leggen tussen de gebieden aan weerszijden van de Ring. In fysieke zin lijkt met name de kruising van de ring met de spoorlijn Groningen-Zwolle in eerste instantie een barrière. Toch zijn ter plaatse van de kruising alle verkeersbewegingen mogelijk. Tussen de Hereweg en de Helperzoom ontbreken noord-zuid georiënteerde onderdoorgangen, behalve bij de hoofdwegen. Er is daardoor sprake van een relatief geringe functionele relatie tussen de noordzijde (Herewegbuurt) en zuidzijde (Sterrebos) van dit tracédeel.

Visuele hinder

Aan de noordzijde van de ring in vak 3 is geen sprake van vulgroen, maar van groen met allure: volwassen bomen, met een lange levensduur en een statige uitstraling, die passen bij de bebouwing van de Herewegbuurt. De ring leidt daardoor niet tot visuele hinder.

Aan de oostzijde van het deelgebied, waar de ring kruist met het Winschoterdiep veroorzaakt de ring wel visuele hinder. De weg ligt hier zeer dicht op de woonbebouwing, beschikt over afritten en is aan zowel noord- als zuidzijde voorzien van geluidschermen, waardoor zowel de indringende als de zichtbelemmerende werking zeer groot zijn. De visuele hinder voor omwonenden van dit deeltracé is dan ook groot.

Stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden (wonen en werken)

De stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden langs de ring in dit vak worden in belangrijke mate al benut door de nieuwe bebouwing van de DUO, die op een fraaie zichtlocatie is gesitueerd. Door de volledige aansluiting op de Hereweg is er een directe verbinding met het centrum van de stad Groningen. Voor het overige is het vak voornamelijk in gebruik als woongebied, als groenzone (Sterrebos) en als begraafplaats. In de huidige situatie zijn de ontwikkelingsmogelijkheden niet groot.

5.2.4. Vak 4: Europaplein tot knooppunt Euvelgunne

Europaplein

Het Europaplein was ooit een rotonde, met zicht op de skyline van de stad. Inmiddels is er een groene corridor ontstaan waardoor het zicht op de stad beperkt blijft. Er is in de huidige situatie sprake van een beperkt zicht op de grotere gebouwen langs de weg en op het Europapark.

Afbeelding 5.8. Europaplein vanaf ring Zuid en de Europaweg



Bedrijventerrein Zuidoost

Bedrijventerrein zuidoost is vanaf de weg goed zichtbaar. Rond het Winschoterdiep waar de weg hoog ligt is er zicht op de daken van de bedrijfsgebouwen, meer oostelijk ligt de weg lager en zijn de façades van de bedrijven op bedrijventerrein Eemspoort zichtbaar. Door de bomen die op het talud staan wordt het zicht op het bedrijventerrein hier en daar ontnomen.

Afbeelding 5.9. Zicht op bedrijventerrein Eemspoort



Groenzone Euvelgunnerweg

Midden in het bedrijventerrein ligt een groenzone rond de Euvelgunnerweg. Dit is de oude loop van het riviertje De Hunze: een oude cultuurhistorische route die behouden is bij de ontwikkeling van dit bedrijventerrein.

Afbeelding 5.10. De ring Zuid ter hoogte van Euvelgunne



Landschappelijke/stedelijke inpassing

Na het groene karakter van vak 3 volgt een nieuw gebied met een sterk groen karakter in de vorm van het 'Europapark'. Het groen hier is opener van karakter en werkt op een representatieve manier voor de kantoren om zich te presenteren aan de weg. De kantoren aan zowel de zuidzijde als de noordzijde van de ring tonen zich aan de automobilist.

Bedrijventerrein Zuidoost

Het gebied tussen de Bornholmstraat en het Winschoterdiep kenmerkt zich aan de zuidzijde door een grauw, met installaties bezet dak van een opslagruimte. De noordzijde is een groener gebied met braakliggende grond en wat oudere loodsen. Na de groenzone van het Euvelgunnetracé volgt bedrijvenpark Eemspoort. De noordzijde kent een smalle groenzone tussen de bedrijven en de weg. De bedrijven hebben bijna allemaal hun achterkant naar de weg en dragen qua materialisatie niet bij aan de beeldkwaliteit. De zuidzijde bestaat uit bedrijven die recenter zijn gebouwd, hun gezicht tonen naar de weg en een materiaalgebruik kennen met meer allure en uitstraling. De groenzone tussen de weg en de bedrijven is hier breder, wat bijdraagt aan een aangename sfeer.

Na het Winschoterdiep loopt de weg door de groenzone langs de loop van de oude Hunze. Deze zone is aan de zuidzijde duidelijk herkenbaar. Aan de noordzijde wordt de ring echter geflankeerd door opslagloodsen en kantoren, de groenzone is hier niet meer zichtbaar. De zone lijkt hierdoor te eindigen aan de zuidzijde van de snelweg. Van een doorgaande structuur is in de beleving dus geen sprake.

Sociale veiligheid

De ring ligt vanaf het Europaplein op een talud, omsloten door bedrijventerrein. Overdag is er in de gebieden aangrenzend aan de ring voldoende verkeer en zicht vanuit kantoren, maar 's avonds niet. Gelet op de functie van het gebied als bedrijventerrein zal er 's avonds en 's nachts echter weinig verkeer het bedrijventerrein bezoeken. Het Europaplein als onderdoorgang is breed van opzet en kent een vrij doorzicht. Door afstand en situering mist er interactie met het bouwkundig programma om het Europaplein heen, waardoor er niet of nauwelijks sprake is van toezicht.

Ook voor bedrijventerrein Zuidoost geldt dat er overdag veel verkeer is, maar 's avonds niet tot nauwelijks. Ook is het zicht vanuit het aanwezige programma op de omgeving laag, omdat de bedrijven 's avonds gesloten zijn. Gecombineerd met een verminderd overzicht door de parkeervoorziening onder de ring ter hoogte van de Bergenweg is de sociale veiligheid op dit bedrijventerrein zwak.

De botrotonde in de Gotenburgweg vormt de aansluiting van bedrijventerrein Euvelgunne en de verbinding tussen de bedrijventerreinen Driebond en Euvelgunne. Ook hier is de sociale veiligheid 's nachts laag, omdat er dan weinig medeweggebruikers aanwezig zijn. Bovendien is door de ligging van deze onderdoorgang weinig tot geen sprake van zicht vanuit omliggende gebouwen. Zeker 's nachts niet gezien de kantoorfunctie van de gebouwen. Het viaduct zelf is donker qua kleur en materialisatie. De sociale veiligheid ter plaatse is niet groot.

Barrièrewerking

De ring heeft in dit vak een barrièrewerking. De onderdoorgang van het Europaplein is niet passerbaar voor langzaam verkeer. Overige verkeersbewegingen zijn hier wel mogelijk.

De kruising met het Nieuwe Winschoterdiep is voor langzaam verkeer enkel in oost-westelijke richting passeerbaar. Voor noord-zuidgerichte verplaatsingen biedt de kruising van de Ring met de Gotenburgweg/Osloweg de eerstvolgende mogelijkheid. Voor scheepvaartverkeer op het Winschoterdiep is de ring hier goed passeerbaar.

De verbinding Osloweg - Gotenburgweg (in de vorm van de botrotonde onder de ring) is de enige verbinding tussen bedrijventerreinen Driebond en Euvelgunne. Weliswaar zijn alle verkeersbewegingen voor auto- en langzaamverkeer mogelijk, maar door de hoge verkeersdruk overdag is er toch sprake van enige barrièrewerking.

Visuele hinder

De Ring ligt ter plaatse van het Europaplein op een dijklichaam. De bedrijven in het Europapark ondervinden hiervan echter geen visuele hinder: de daar gesitueerde kantoren zijn vanaf de weg te zien.

De ring ligt in vak 4 te midden van de bedrijventerreinen Driebond, Eemspoort en in mindere mate Euvelgunne. Er is geen sprake van visuele hinder: de bedrijven grenzend aan de ring staan met de rug naar de ring toe, of tonen zich juist met hun façade aan de weggebruiker. Dit laatste vindt voornamelijk plaats ter hoogte van de Kieler Bocht (Eemspoort) en de Osloweg (Driebond). De afwezigheid van geluidsschermen draagt bij aan het open karakter van de omgeving.

Ter plaatse van de groenzone Euvelgunnerweg is de visuele hinder ook beperkt, omdat de eerstelijns bebouwing aan de noordzijde en de zuidzijde zich op enige afstand van de Ring bevindt. Daardoor wordt de muurwerking van het begroeide talud beperkt.

Stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden (wonen en werken)

De ring vormt een goede ontsluiting voor het ten zuidwesten gelegen Europapark waar de Euroborg is gesitueerd. Er worden in het Europapark zowel bedrijvigheid, woonprogramma als recreatiefuncties gerealiseerd. Rondom de Europaweg-onderdoorgang is er sprake van een gebied dat vanwege de aansluiting van de ring op het onderliggend wegennet een poortfunctie vervult op middelhoog schaalniveau. Deze functie is qua uitstraling onderbenut.

De ring is gesitueerd te midden van bedrijventerreinen. De zichtlocaties die door de ring ontstaan zijn ter hoogte van de bedrijventerreinen Driebond en Eemspoort goed benut. De aansluitingen ter hoogte van de Gotenburgweg en de Europaweg in het zuidoosten ontsluiten deze bedrijventerreinen. Door de goede ontsluiting is de functie van bedrijventerrein ontwikkeld, een functie die in dit gebied niet veel verder geïntensiveerd zal worden.

5.3. Autonome ontwikkelingen

De referentiesituatie is de situatie die in de toekomst (2030) ontstaat bij de zogenaamde autonome ontwikkeling. Onder autonome ontwikkeling worden die ontwikkelingen verstaan, die los van de aanpak van de Zuidelijke Ring Groningen plaatsvinden. De ontwikkelingen staan los van de zuidelijke ringweg Groningen, maar zijn toch relevant omdat ze de toekomstige verkeersstromen zullen beïnvloeden. De volgende autonome ontwikkelingen zijn voorzien:

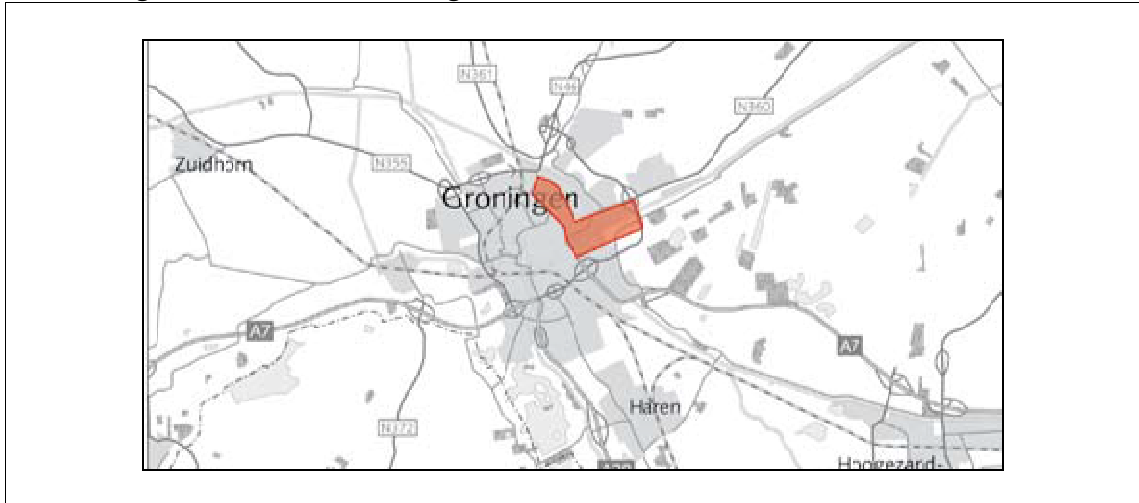
- uitwerking plannen Groningen Centrale Zone;
- een gerealiseerd Meerstad;
- ontwikkeling het Oosterhamriktracé;
- ontwikkeling van het Europapark;
- ontwikkeling bij Eemspoort Zuid.

5.3.1. Groningen Centrale Zone

De Groningen Centrale zone (afbeelding 5.11) verbindt het stationsgebied van Groningen en de binnenstad met de uitbreidingswijk Meerstad. In deze zone bevinden zich onder meer het UMCG, het Europapark en het Sontweggebied. De plannen voor deze zone zijn erop gericht om verouderde bedrijventerreinen te transformeren en te verdichten tot toplocaties voor kennisintensieve functies met een landelijke uitstraling en gemengde, hoogwaardige woonmilieus. Het UMCG/Bodenterrein wordt getransformeerd van het oude, deels verwaarloosde bedrijven- en parkeerterrein in een hoogwaardig binnenstedelijk ge-

bied voor medische functies, kennis, onderwijs en –aan de rand van het gebied- voor wonen. Het Sontwegterrein omvat de transformatie en herstructurering van verouderd bedrijventerrein naar een woonfunctie. Voor het UMCG/ Bodenterrein en het Sontweggebied worden tot 2016 2.500 woningen, 25.000 m² kantoren, 75.000 m² detailhandel en 90.000 tot 120.000 m² voor kennis en medische bedrijvigheid gerealiseerd.

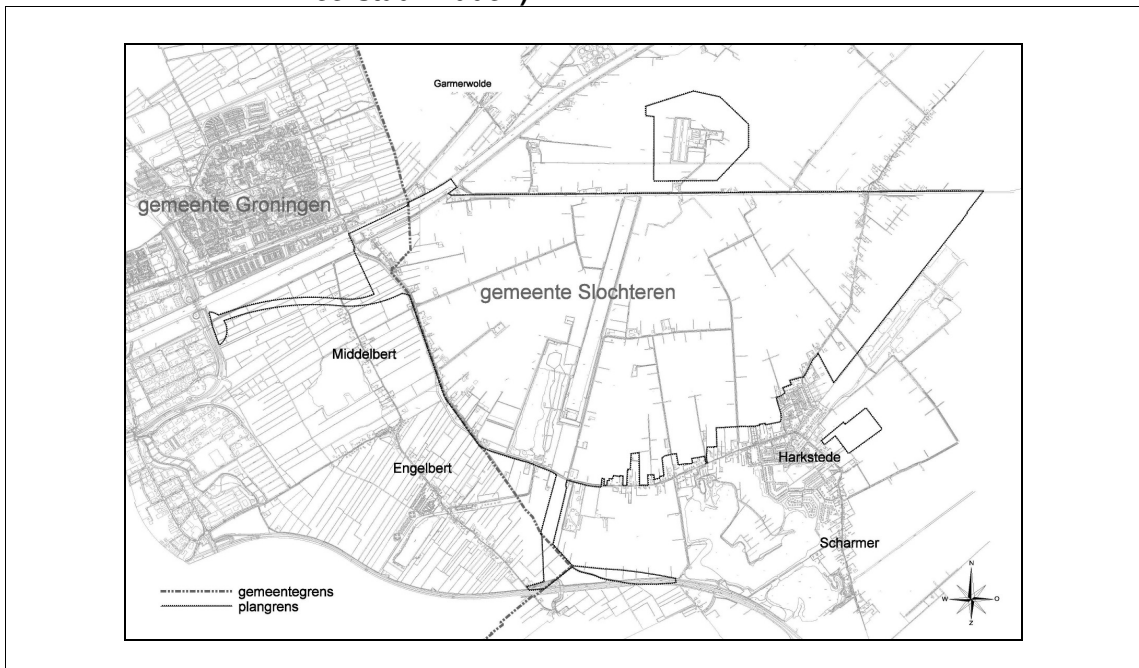
Afbeelding 5.11. Indicatieve weergave van de Centrale zone



5.3.2. Gerealiseerd Meerstad

De nieuw te realiseren uitbreidingswijk Meerstad (afbeelding 5.12) gaat bestaan uit woningen, bedrijven, recreatiegelegenheden, waterbeheerfuncties en landbouw en natuur. In een nieuw te creëren landschap wordt beoogd om in het totale Meerstadgebied concreet plaats te bieden aan circa 10.000 woningen en 135 hectare bedrijventerrein.

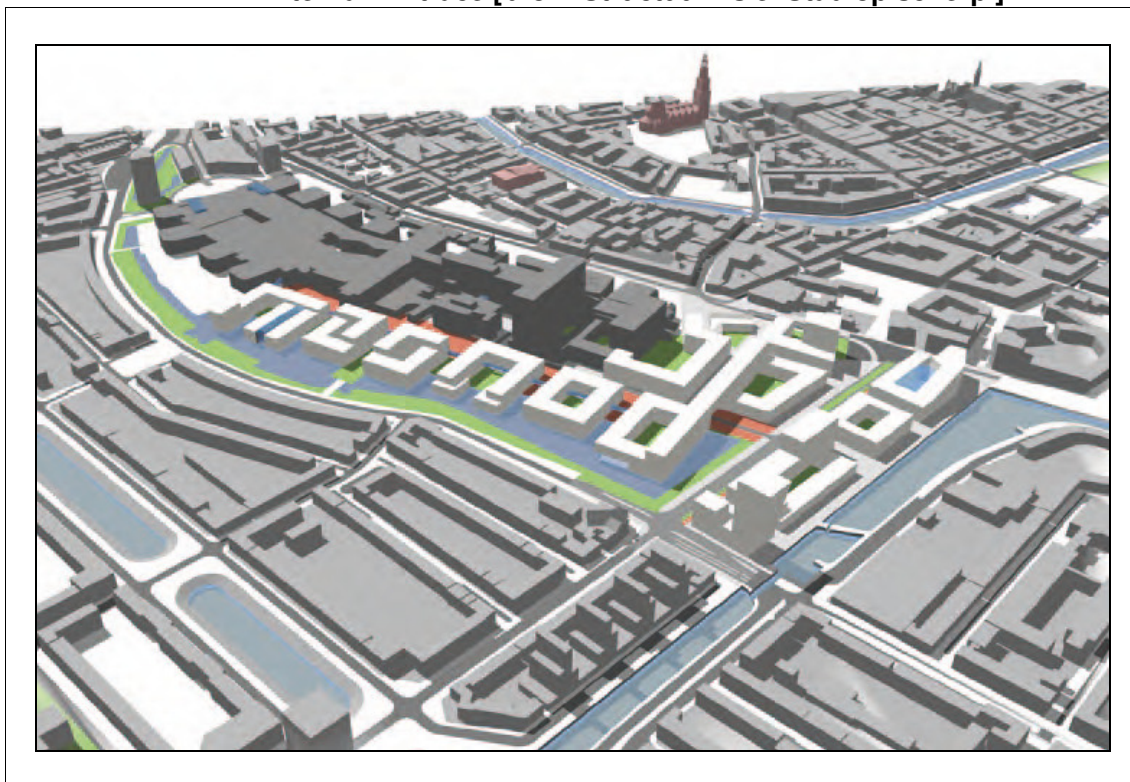
Afbeelding 5.12. Plangebied voor Meerstad Midden (bron: Bestemmingsplan Meerstad Midden)



5.3.3. Het Oosterhamriktracé

Het college van Burgemeester en wethouders heeft voor het Oosterhamriktracé een ontwikkelingsvisie laten opstellen. In deze ontwikkelingsvisie zijn plannen opgenomen voor de nieuwbouw van ongeveer 1100 woningen en de ontwikkeling van bedrijfsruimte in het gebied tussen de oostelijke ringweg, de Kapteynbrug, de Vinkenstraat en de Oosterhamrikade (afbeelding 5.13).

Afbeelding 5.13. De ontwikkeling van het UMCG, met op de voorgrond het Oosterhamriktracé [bron: Structuurvisie 'Stad op scherp']

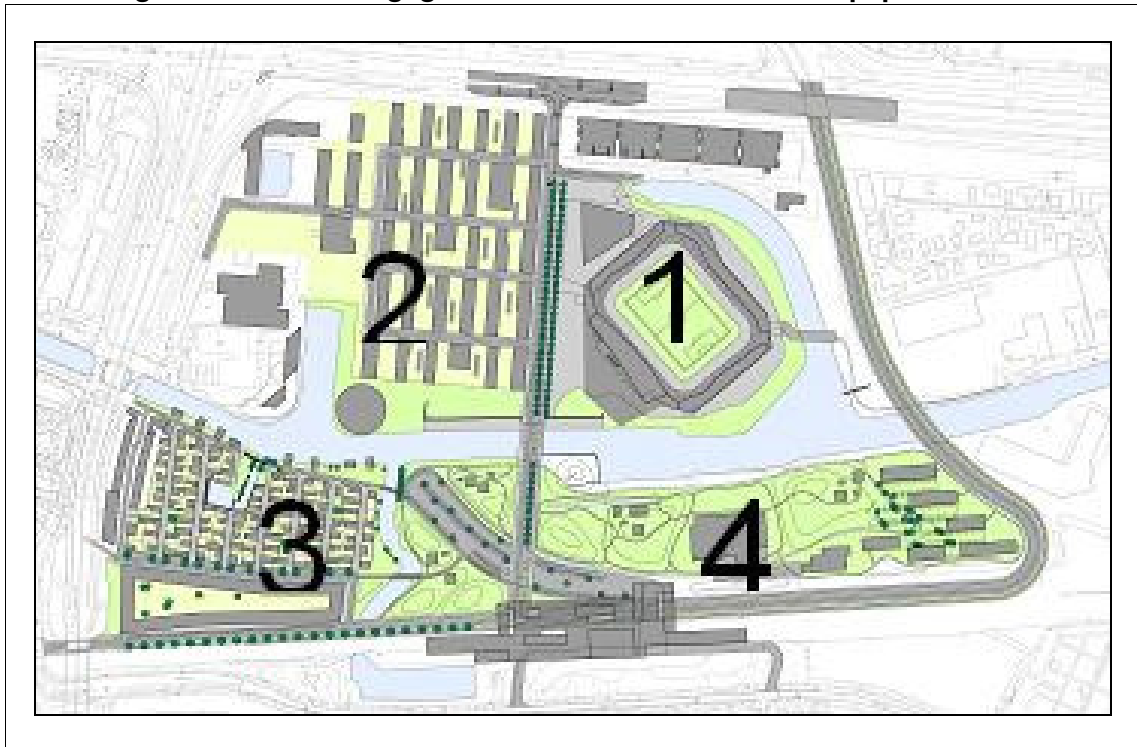


5.3.4. Europapark

In het Bestemmingsplan Station Europapark, gemeente Groningen, mei 2009 staat over het gebied in en rondom het europark het volgende opgenomen. Er wordt uitgegaan van de herinrichting van het station en het stationsplein. Het station gaat ruimte bieden aan circa 6.000 reizigers per dag. Voor het Europapark is een stedenbouwkundig plan gemaakt dat bestaat uit vier kwadranten (zie ook afbeelding 5.14):

1. De Euroborg: multifunctioneel voetbalstadion, naast thuisbasis voor FC Groningen ook met 2 scholen, 180 appartementen, supermarkt, kantoorruimte en tal van recreatiemogelijkheden;
2. Het kantorenkwadrant: met ruimte voor kantoren en ruim 100 woningen;
3. Woongebied De Linie: met een mix aan grondgebonden woningen, appartementen en op bescheiden schaal kantoren;
4. Helperpark: parkachtig kwadrant met station Europapark: kantoorruimte en 110 appartementen.

Afbeelding 5.14. Ontwikkelingsgebieden in en rondom het Europapark



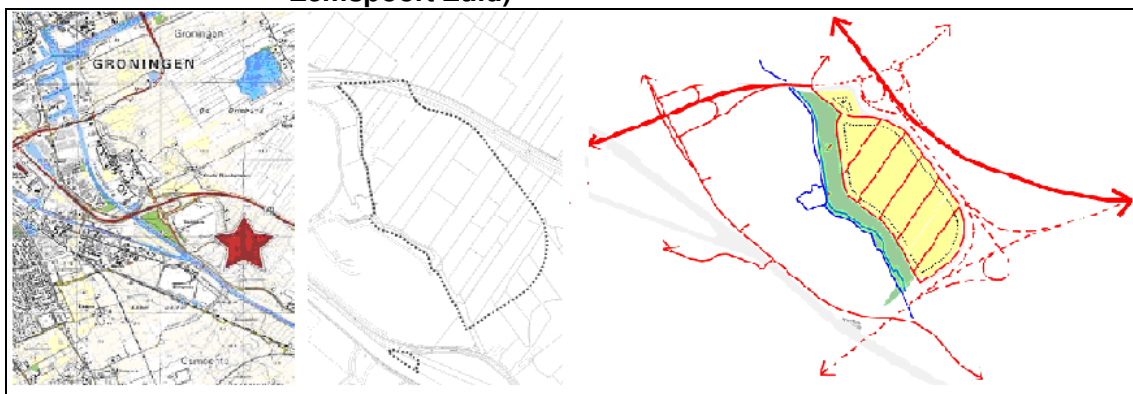
In het kwadrant De Linie ligt de nadruk op de woonfunctie, maar er zijn daar ook woon/werkcombinaties gebouwd. In totaal gaat het om ongeveer 390 woningen en appartementen. In het centrale gedeelte van de wijk zijn tussen 2005 en 2007 circa 125 grondgebonden woningen, meest vrijstaand, gebouwd. Aan de westkant van De Linie, in de hoek van het spoor en de ringweg, is medio 2007 gestart met de bouw van een gesloten bouwblok, de 'De Frontier' genoemd. Dit complex omvat in totaal 212 woningen: appartementen en penthouses, stadswoningen van 3 tot 4 lagen hoog, woon/werkcombinaties (maisonnettes) aan de kopse kant en circa 1.500 m² kantoorruimte. Aan de westkant van de Euroborg zijn twee appartemententorens gebouwd met eigen parkeergarage: Stoker en Brander. Elke toren telt 90 appartementen en 2 penthouses.

Het Europapark biedt in totaal zo'n 150.000 m² ruimte voor kantoren, verdeeld over het kantoren Europapark-Noord, de Euroborg en het Helperpark. In juni 2011 is het Alfa college gestart met de bouw van een schoolgebouw pal naast de Euroborg, aan de Boumaboulevard. Het gebouw zal de economische mbo-opleidingen met ongeveer 1.400 leerlingen gaan huisvesten.

5.3.5. Eemspoort Zuid

Onder de naam Eemspoort Zuid wordt een algemeen bedrijventerrein gerealiseerd waar tevens milieugerelateerde bedrijvigheid kan worden ontwikkeld. Het bedrijventerrein vertoont qua opzet gelijkheid met het noordelijker gelegen bedrijventerrein Eemspoort (zie ook afbeelding 5.15).

Afbeelding 5.15 **Bedrijventerrein Eemspoort Zuid (bron: bestemmingsplan Eemspoort Zuid)**



5.4. **Resumé: ruimtelijke kwaliteit in de referentiesituatie**

In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de referentiesituatie, bestaande uit de huidige situatie en de voorziene autonome ontwikkelingen op langere termijn. In algemene zin kan ten aanzien van de ruimtelijke kwaliteit in deze referentiesituatie een aantal constatering worden gedaan.

De zuidelijke ringweg Groningen doorkruist in de huidige situatie een groot aantal stadsdelen van de stad Groningen. Door de ligging op een dijklichaam met viaducten over kruisende stedelijke structuren vormt de weg een duidelijk aanwezige barrière voor groen- en waterstructuren. Met name de doorsnijding van het Sterrebos betekent voor dit groengebied een fors kwaliteitsverlies door het onderbreken van relaties met stadsdelen en het ontstaan van restruimtes. De oudere viaducten en onderdoorgangen bieden weliswaar goede mogelijkheden voor kruising van de Zuidelijke Ringweg door (langzaam) verkeer, maar bieden een kwalitatief matige aanblik met negatieve effecten op de sociale veiligheidsbeleving, zoals bijvoorbeeld de onderdoorgangen bij het Julianaplein. Tevens zijn er locaties waar de Zuidelijke Ringweg zeer dicht op de omliggende bebouwing staat. Met name de situatie rond de Meeuwerderbaan, waar de weg op palen staat en eronder parkeergelegenheid aanwezig is, is niet optimaal.

Een in potentie sterke kwaliteit van de Zuidelijke Ringweg is de stedelijke beleving van de automobilist. Het wegtracé in de vakken 2 en 3 biedt een opeenvolging van momenten waar de stad Groningen ervaren kan worden. Sommige momenten hebben reeds een goede kwaliteit, zoals de 'Poort' in de vorm van het Gasunie-gebouw en la Liberté, en ook de situering van het kantoor van de Duo. Met name in de gebieden daartussen is er versterking van de ruimtelijke kwaliteit mogelijk, en kunnen belevingsmomenten zoals het Julianaplein worden aangezet.

6. EFFECTBEOORDELING

Dit hoofdstuk omvat de effectbeoordeling ruimtelijke kwaliteit. Per criterium is voor de relevante schaalniveaus onderzocht welke effecten zich voordoen als gevolg van het inpasingsontwerp voor de Zuidelijke Ringweg Groningen. Gelet op de omvang van het studiegebied worden de effecten per tracévak in beeld gebracht. De effectbeschrijving per criterium wordt afgesloten met de belangrijkste constatering en de uiteindelijke criteriumbeoordeling. Dit hoofdstuk besluit met een resumé van de effectbeoordeling.

6.1. Criterium: landschappelijke / stedelijke inpassing

Schaalniveaus: laag, midden

Vak 1: van Hoogkerk tot en met Vrijheidsplein

Tussen Hoogkerk en Laan Corpus den Hoorn blijft de inpassing van de Ring Zuid gelijk aan de huidige situatie. Dit betekent dat de weg deels op maaiveld en deels op een dijklichaam ligt, met groene bermen en taluds zonder geluidsschermen. Ook tussen Laan Corpus den Hoorn en het Vrijheidsplein blijft de stroomweg op het bestaande dijklichaam gehandhaafd. De parallelstructuur voor uitwisseling van verkeer met het onderliggend wegennet wordt dichter op de hoofdrijbaan gelegd waardoor mogelijk het ruimtebeslag van het infrastructuurpakket afneemt. De voorziene groen begroeide taluds sluiten goed aan bij het visuele groene karakter van het Stadspark en vormen een lichte verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Door de benodigde groeitijd van de nieuw aan te brengen begroeiing zal het enige tijd duren voordat dit effect volledig plaatsvindt. Qua functionele relaties en toekomstrobuustheid vinden er geen significante veranderingen plaats.

De grootste aanpassingen aan de infrastructuur in vak 1 vinden plaats ter hoogte van het Vrijheidsplein. Hier wordt een ongelijkvloers knooppunt voorzien tussen de N7 en de Ring West, waarbij het bestaande viaduct in de N7 gehandhaafd en verbreed wordt en de verbindingbogen met de ring west onderlangs kruisen. De niveauverschillen die hierdoor ontstaan worden zoveel mogelijk opgevuld doormiddel van groene taluds. In enkele situaties worden keermuren aangebracht. Desondanks ontstaat ten opzichte van de huidige 'stenige' situatie een groener beeld. Dit sluit beter aan op de groene setting van het naastgelegen Gasuniegebouw en de waterpartijen ten zuidwesten van het Vrijheidsplein. Qua functionaliteit van het gebied zijn er echter weinig veranderingen. Ook vergroot de inpassing van de ring het stedenbouwkundig ontwikkelpotentieel niet, doordat de poortfunctie van het Vrijheidsplein niet verder wordt benadrukt.

Vak 2: Vrijheidsplein tot en met Julianaplein

Tussen het Vrijheidsplein en het Noordwillemskanaal ligt de ring als stroomweg op het bestaande dijklichaam met groene begroeide taluds en begroeide geluidsschermen. Ten westen van de kruising met de Paterswoldseweg is dit een lichte verbetering, omdat deze inpassing beter aansluit op het groene karakter van het nabijgelegen stadspark. Ook verzacht deze vorm van inpassing het huidige harde en technische beeld vanaf de weg op de omgeving en andersom. Wel zal het door de benodigde groeitijd van de begroeiing enige tijd duren voordat dit effect volledig plaatsvindt. Ten oosten van het viaduct over de Paterswoldseweg verandert de inpassing niet ten opzichte van de huidige situatie.

Ook voor het zuidelijk deel van vak 2, gevormd door de A28 tot de aansluiting met het Julianaplein is er wat inpassing betreft geen verandering. De weg blijft hier op een dijklichaam gesitueerd met groene taluds en begroeide geluidsschermen. Er is geen sprake van een andere functionaliteit en ontwikkelpotentie.

Het Julianaplein wordt in het ontwerp uitgevoerd als ongelijkvloers knooppunt van de N7 en de A28, met een aansluiting van beide wegen op de Vondellaan. De verkeersbeweging vanaf de Vondellaan van- en naar Assen is echter niet mogelijk. De N7 vormt de hoogste rijbaan, en wordt onderlangs gekruist door een tweetal verbindingbogen. De hoogte van het totale infrastructuurpakket neemt hierdoor ten opzichte van de huidige situatie met één niveau toe. De niveaueverschillen die hierdoor ontstaan worden zoveel mogelijk ingepast in groene taluds. Toeledende infrastructuur wordt voorzien van begroeiing. Deze inpassing sluit qua karakter aan bij de groene scheg langs het Noord-Willemskanaal en de groene omgeving van zwembad Papiermolen. Landschappelijk gezien verbetert de situatie daarvoor sterk. Wel wordt de nieuwe verbindingsweg langs de Maaslaan negatief beoordeeld. Deze verbindingsweg komt dicht op de daar aanwezige bebouwing te liggen en betekent een significante verandering ten opzichte van de huidige rustige perceelontsluitingsweg. De in het inrichtingsplan voorgestelde groene inrichting kan dit negatieve effect verzachten, maar het karakter van drukke stadsweg sluit niet aan bij de aangrenzende rustige woonbuurt. Bovendien zijn geluidsmaatregelen voorzien in de vorm van schermen met een hoogte van 4 meter, parallel aan de verbindingsweg tussen Hereweg en Emmakade. Deze schermen staan op zeer korte afstand van de aanwezige woonbebouwing. Qua vormgeving en functierelatie met de omgeving leiden deze schermen tot een sterke verslechtering van de ruimtelijke situatie ter plaatse.

Vak 3: vanaf Julianaplein tot Europaplein

Daar waar de ruimtelijke veranderingen door de inpassing van de Zuidelijke Ringweg in de vakken 1 en 2 relatief gering zijn, ontstaat in vak 3 een geheel nieuwe ruimtelijke situatie door de verdiepte ligging van de ring en het aanbrengen van deksels op maaiveld. Omdat in vak 3 de doorsnijding van het stedelijk weefsel in de huidige situatie het sterkst is, vormt de inpassing van de ring ter plaatse van inrit west tot en met inrit oost daarmee een zeer sterke verbetering van de stedelijke annex landschappelijke inpassing. Het verdwijnen van de ring op een dijklichaam als omgevingsvreemd element is een zeer groot positief effect als het gaat om stedelijke en landschappelijke inpassing. De aanleg van de deksels biedt de mogelijkheid voor helling van de omliggende stadsdelen. Het dijklichaam van de ring belemmert het zicht vanuit het stedenbouwkundig programma aan beide zijden van de Ring en het Sterrebos niet meer. Op de deksels ontstaat bovendien adaptieve functieruimte, wat de toekomstrobustheid versterkt. De recreatiefunctie kan bijvoorbeeld versterkt worden door het aanleggen van een parklandschap, wandelpaden, een speelplaats voor kinderen etc. De uiteindelijk gerealiseerde inrichting van dit gebied is zodoende essentieel voor de ruimtelijke kwaliteitsbeleving van de stedeling ter plaatse. Hier ligt dan ook een belangrijke opgave tenminste hetzelfde kwaliteitsniveau aan te houden als in het inpassingsplan van West 8 [ref. 1].

Voor de automobilist zorgt de ring, afhankelijk van de uiteindelijke uitvoering, mogelijk voor een kleine verbetering van de wegbeleving: de verdiepte ligging met afwisselend openingen en deksels kan leiden tot een spectaculaire en hoogstedelijke beleving. Voor de stad Groningen als geheel kan de Zuidelijke Ringweg zo een bijdrage leveren aan de beleving en identiteit van de stad.

In het oostelijk deel van vak 3 doet de voorziene groene inpassing meer recht aan het visuele karakter van de omgeving. Er is een positief effect op de woonfunctie, doordat het zicht op de weg en zijn omringende groen vanuit wijk De Linie verbetert. Ook verbetert ter plaatse van inrit oost de beleving voor de weggebruiker: waar deze eerst vanaf het dijklichaam op de daken van de zuidelijk gelegen bedrijfspanden keek, is er daar waar de weg op maaiveld ligt zicht op de gevels van deze bedrijven. Qua functionele relaties wordt het verdwijnen van de oversteekmogelijkheid voor autoverkeer met de spoorlijn Groningen als negatief beoordeeld. Ook de uitwerking van de kruising met het Winschoterdiep waarbij de

doorgaande watergang wordt onderbroken is een negatief punt als het gaat om functionele relaties met de omgeving. Desalniettemin wordt dit vak als geheel qua landschappelijke en stedelijke inpassing beoordeeld als een sterke verbetering.

Vak 4: Europaplein tot knooppunt Euvelgunne

In vak 4 blijft de N7 op de bestaande hoogte liggen. Ter hoogte van de kruising met de Europaweg verdwijnt de volledige aansluiting, en wordt een nieuwe verbindingsweg gerealiseerd richting de Bornholmstraat. De inpassing vindt plaats door niveaoverschillen in groene taluds in te passen. Hierdoor vindt qua vormgeving een lichte verbetering plaats ten opzichte van de huidige stenige aanblik van dit gebied.

De verbreding van het Beneluxviaduct leidt niet tot een andere landschappelijke inpassing van ring. Wel wordt ter hoogte van de rotonde in het Skagerrak een nieuwe volledige aansluiting Driebond voorzien. Qua inpassing voegt deze aansluiting zich in de bestaande groene bermen. Voorzien is in begeleidende opgaande beplanting die de uitstraling van het gebied licht kunnen verbeteren.

Tussen het Europaplein en bedrijventerrein Driebond wordt de inpassing als een lichte verbetering beoordeeld doordat er begeleidend groen is voorzien langs de ring. Voorwaarde is echter wel dat het groen niet leidt tot afscherming van de aan weerszijden van de ring op zichtlocaties gelegen bedrijfspanden.

Concluderend

Ten aanzien van het criterium landschappelijke/ stedelijke inpassing kan geconcludeerd worden dat aan de westzijde en oostzijde (vak 1 en vak 4) van het tracé de effecten niet groot zijn. Qua inpassing zijn er geen grote veranderingen, behalve enkele wijzigingen in dwarsprofiel en begeleidende beplanting. In vak 2 vormt het nieuwe knooppunt Julianaplein een verbetering door de groene inpassing. Daarbij moet wel geconcludeerd worden dat het knooppunt daardoor sterker contrasteert met het omliggend stedelijk weefsel. Op laag schaalniveau is ook de ruimtelijke situatie ter hoogte van de Maaslaan een aandachtspunt. Hier treden negatieve effecten op als gevolg van de nieuw te realiseren verbindingsweg en bijbehorende geluidsschermen. De grootste effecten vinden echter plaats in vak 3, het tracédeel tussen Julianaplein en Europaplein.. Daar worden door het inpassingsontwerp van de Zuidelijke Ringweg de randvoorwaarden gecreëerd voor herstel van historische stedelijke structuren en het creëren van een hoogwaardige openbare ruimte. De verdiepte ligging van de Zuidelijke Ringweg maakt dat de stedelijke structuren ter plaatse kunnen worden geheeld, daar waar de ring in de referentiesituatie een groot negatief effect heeft op de ruimtelijke kwaliteit. Gezien de inbedding van vak 3 ten opzichte van de stad Groningen en de verandering ten opzichte van de huidige laagkwalitatieve inpassingssituatie is daarom algeheel beoordeeld dat er wat betreft het criterium stedelijke/landschappelijke inpassing een zeer groot positief effect optreedt (++)

Tabel 6.1. Effectscore landschappelijke / stedelijke inpassing

Criteria	Score
landschappelijke / stedelijke inpassing	++

6.2. Criterium: sociale veiligheid

Schaalniveaus: laag, midden

Vak 1: van Hoogkerk tot en met Vrijheidsplein

Tot de Laan Corpus den Hoorn wordt de weg aangelegd op maaiveld en op het bestaande dijklichaam, met groene bermen/taluds zonder geluidsschermen. Vanaf de Laan Corpus den Hoorn tot het Vrijheidsplein wordt de weg aangelegd met begroeide geluidsschermen. Alle dwarsverbindingen blijven bestaan. Het viaduct bij de Laan Corpus den Hoorn wordt uitgebreid ten behoeve van uitvoegend verkeer.

Door de ligging zonder geluidsschermen op het bestaande dijklichaam verandert er weinig ten opzichte van de huidige situatie in het eerste deel van het vak (tot laan Corpus den Hoorn). Tussen de laan Corpus den Hoorn en het Vrijheidsplein treedt er geen verbetering van de zichtrelaties op (geluidsschermen blijven aanwezig). Ook is er geen verandering wat betreft stedenbouwkundig programma, zodat het aantal zichtrelaties onveranderd blijft.

Ter hoogte van het vrijheidsplein verdwijnt de huidige onoverzichtelijke fietstunnel tussen de Leonard Springerlaan en de Concourslaan. Door de aanpassing van het Vrijheidsplein zelf neemt het overzicht vanaf en op de fietsroute onder het viaduct in de N7 af.

Vak 2: Vrijheidsplein tot en met Julianaplein

Het ontwerp voor de ring Zuid voorziet in vak 2 een kwaliteitsimpuls voor het viaduct Paterswoldseweg. Dit is in de huidige situatie een viaduct met een stenig karakter en een grauwe en sleetse uitstraling. De kwaliteitsimpuls zorgt door de betere uitstraling voor een lichte verbetering van de sociale veiligheid ter plaatse van het viaduct, hoewel er geen wijzigingen zijn wat betreft stedenbouwkundig programma en zichtrelaties.

De aanpassingen aan het Julianaplein leiden tot een verbeterd zicht op nieuw te realiseren routes en parallelstructuren voor de fiets, mits de viaducten onder de Ring niet zijn voorzien van zichtbelemmerende constructies. Daarnaast wordt de verkeersintensiteit ter plaatse van het Julianaplein door de herroutering vergroot, wat tot meer medeengebruikers leidt. Deze twee effecten zorgen voor een verbetering in de sociale veiligheid.

Vak 3: Vanaf Julianaplein tot Europaplein

De vervanging van de tunnel ter hoogte van Zwembad papiermolen door een brug heeft een licht positief effect op de sociale veiligheid door een toename van de zichtmogelijkheden vanuit de omgeving op deze langzaamverkeersroute. Ook ter plaatse van inrit west verbetert de sociale veiligheid door de nieuwe ringweg. Dit is het gevolg van het aanleggen van de weg onder maaiveldniveau. Het dijklichaam verdwijnt, waardoor de zichtrelaties en doorkijkbaarheid op het maaiveldniveau verbeteren.

Het Sterrebos is in de huidige situatie een verstilde omgeving, waar weinig verkeer is en waar, door het ontbreken van woningen, geen toezicht is. Door de aanleg van deksels kan intensiever gebruikt worden gemaakt van het gebied en de infrastructuur in het gebied. Bovendien kunnen nieuwe routes worden gerealiseerd, zoals bijvoorbeeld fietsverbindingen. De hoeveelheid medeverkeer neemt daardoor toe. Daarnaast verbetert de doorkijkbaarheid als gevolg van het verwijderen van het dijklichaam. Ook ontstaat er vanaf de Hereweg een beter zicht op het gebied.

Er treedt eveneens een verbetering op ter plaatse van de verbinding Meeuwerderweg en de verlengde Meeuwerderweg. Vanwege de grauwe en donkere materialisatie, het geringe overzicht ter plaatse en weinig sociale controlemogelijkheden is deze situatie qua sociale

veiligheid suboptimaal. De sociale veiligheid wordt verbeterd doordat de Meeuwerderweg op het deksel komt te liggen.

Ter plaatse van inrit Oost treedt eveneens een verbetering van de sociale veiligheid op. De huidige weg op palen met eronder parkeergelegenheid maakt plaats voor het deksel Oosterpoort, waardoor vanuit de woningen aan de noordzijde van de ring zicht ontstaat op het gebied op de deksel en de woningen van woonwijk de Linie. .

Vak 4: Vanaf Europaplein tot knooppunt Euvelgunne

In de huidige situatie bestaat de omgeving van de ringweg tussen het Europaplein en knooppunt Euvelgunne uit verschillende bedrijventerreinen. De sociale veiligheid ter plaatse van de bedrijventerreinen is overdag door de hoeveelheid verkeer en zicht vanuit kantoren beter dan 's avonds en 's nachts, wanneer er weinig toezicht is. De inpassing van de weg op dit deel van het tracé verandert weinig aan dat gegeven, en heeft geen invloed op de sociale veiligheid op de verschillende bedrijventerreinen.

Concluderend

Voor het criterium sociale veiligheid is er een vergelijkbaar patroon waarneembaar qua effecten als voor het criterium stedelijke/landschappelijke inpassing. In de vakken 1 en 4 treden er relatief weinig veranderingen op. De vernieuwing van het viaduct ter hoogte van de Paterswoldseweg in vak 2 wordt als een geringe positieve ontwikkeling beoordeeld. Een nieuw, markant vormgegeven viaduct kan hier tot een betere veiligheidsbeleving leiden. In vak drie tenslotte vindt er eveneens een verbetering van de sociale veiligheid plaats. Door het verdiept aanleggen van de ring Zuid ontstaan er op maaiveld meer doorkijk- en overzichtsmogelijkheden. De effecten voor sociale veiligheid zijn daarom beoordeeld als grote verbetering (+).

Tabel 6.2. Effectscore sociale veiligheid

Criteria	Score
sociale veiligheid	+

6.3. Criterium: barrièrewerking

Schaalniveaus: laag, midden

Vak 1: van Hoogkerk tot en met Vrijheidsplein

De weg vormt in de huidige situatie een duidelijke doorsnijding in het landschap, al is er op grote delen zicht naar de overzijde. Volgens het inpassingsplan volgt de weg de maaiveldligging en het dijklichaam net als in de huidige situatie. Alle dwarsverbindingen blijven bestaan. Het viaduct Laan Corpus den Hoorn wordt uitgebreid ten behoeve van uitvoegend verkeer. De fietsroute Corpus den Hoorn en Martiniplaza gaat onder het bestaande viaduct door. Door het verwijderen van de kruispunten met autoverkeer van en naar de ring wordt de barrièrewerking voor de fietsers in fysieke zin verminderd. Door het inpakken van de verbindingswegen in groene taluds wordt het zicht op deze route echter ontnomen, waardoor er toch enige psychologische barrièrewerking ontstaat.

De auto- en fietsroute tussen Stadspark en Leonard Springerlaan gaat met een nieuw viaduct onder de verhoogde ring west door. Door deze nieuwe route op maaiveld wordt de barrièrewerking van de huidige fietstunnel weggenomen.

De ligging van de weg en zijn dwarsverbindingen in het grootste deel van het vak verandert zeer beperkt. Wel is er een verminderde barrièrewerking voor fietsers op de route Laan Corpus den Hoorn-Martiniplaza.

Vak 2: Vrijheidsplein tot en met Julianaplein

De barrièrewerking heeft ter plaatse van het Julianaplein effecten op verschillende schaalniveaus. Op het hoge schaalniveau vermindert de barrièrewerking doordat de doorstroming op de ring verbetert. Op het middelschaalniveau verbetert de barrièrewerking ook, doordat de routing voor het verkeer op de ring en op het onderliggend wegennet duidelijker wordt. Op het lagere schaalniveau blijft de barrièrewerking grotendeels neutraal, doordat er weinig wijzigingen in dwarsverbindingen met de ring optreden. Voor fietsers is er echter op het lage schaalniveau een negatief effect op de barrièrewerking door het vervallen van de onderdoorgang Papiermolen (naar het zwembad). Deze onderdoorgang is in de huidige situatie een tunnel op maaiveldniveau, maar zal in de nieuwe situatie een voetgangersbrug worden met hulpmiddel voor fietsers. Ook ter hoogte van de route Centrum – de Weijert via de Vondellaan treedt een negatief effect op. Deze drukke fietsroute voor scholieren kent in de nieuwe situatie een tweetal nieuwe kruisingen tussen fietsverkeer en autoverkeer, waardoor de kwaliteit van de route licht afneemt.

Vak 3: Vanaf Julianaplein tot Europaplein

De verdiepte ligging van de ring in vak 3 leidt tot een sterke verbetering als het gaat om de barrièrewerking. De deksels verminderen de barrièrewerking sterk doordat de deksels stadsdelen aan elkaar verbinden. De nieuwe ontstane openbare ruimtes op de deksels bieden de mogelijkheid op de stedelijke en infrastructurele structuur te helen. De belangrijkste dwarsverbindingen worden op de toekomstige deksels op maaiveldniveau aangelegd.

Ter plaatse van inrit Oost wijzigen er geen dwarsverbindingen. Wel verdwijnt de kruisingsmogelijkheid van gemotoriseerd verkeer met de spoorlijn Groningen - Zwolle ter hoogte van de Esperantostraat. Tevens wordt, afhankelijk van de uiteindelijke uitvoering, de doorvaarbaarheid van de westelijke arm van het Winschoterdiep onderbroken door de deksel.

Vak 4: Vanaf Europaplein tot knooppunt Euvelgunne

De ring heeft in dit vak in de huidige situatie een barrièrewerking. De onderdoorgang van het Europaplein is in de huidige situatie niet passerbaar voor langzaam verkeer. Overige verkeersbewegingen zijn hier wel mogelijk. De kruising met het Nieuwe Winschoterdiep is voor langzaam verkeer enkel in oost-westelijke richting passeerbaar. Voor noord-zuidgerichte verplaatsingen biedt de kruising van de Ring met de Gotenburgweg/Osloweg de eerstvolgende mogelijkheid. Voor scheepvaartverkeer op het Winschoterdiep is de Ring hier goed passeerbaar. De verbinding Osloweg - Gotenburgweg (in de vorm van de botrontonde onder de ring) is de enige verbinding tussen bedrijventerreinen Driebond en Euvelgunne. Weliswaar zijn alle verkeersbewegingen voor auto- en langzaamverkeer mogelijk, maar door de hoge verkeersdruk overdag is er toch sprake van enige barrièrewerking.

In het nieuwe ontwerp voor de ring Zuid voor vak 4 blijven de huidige dwarsverbindingen bestaan. Wel veranderen de aansluitingen van de Ring Zuid op het onderliggend wegennet, Zo verdwijnt de huidige volledige aansluiting bij het Europaplein. Als gevolg is de aansluiting Europapark naar de ring in oostelijke richting problematisch. Pas bij aansluiting Driebond is er een aansluitingsmogelijkheid.

Concluderend

Voor het criterium barrièrewerking kan geconcludeerd worden dat de verdiepte ligging van de Zuidelijke Ring in vak 3 weliswaar leidt tot een significante afname van de barrièrewerking, maar dat het inpassingontwerp tegelijk lokaal leidt tot verandering van routes op laag schaalniveau. Zo wordt het verdwijnen van de onderdoorgang tussen Rivierenbuurt en zwembad de Papiermolen en het terugplaatsen van een voetgangersbrug met hulpmiddel

voor fietsverkeer als een verslechtering gezien. Ook veranderen enkele aansluitingen, zoals bijvoorbeeld de huidige volledige aansluiting op het Europaplein. In sommige route-relaties kan dit tot een indirectere verkeersafwikkeling leiden. Dit negatieve effect ontstaat ook door het verdwijnen van de kruising voor gemotoriseerd verkeer met de spoorlijn Groningen – Zwolle ter hoogte van de Esperantostraat. In vak 1 treedt er echter een lichte verbetering op door verbetering van de langzaamverkeersroute Corpus den Hoorn en Martiniplaza. Ter hoogte van het Julianaplein is er tenslotte sprake van een verbetering van de doorstroming van het verkeer door het verdwijnen van de huidige kruising met verkeersregelinstallatie. Samen met de positieve effecten in vak 3 scoort het inpassingsontwerp op dit criterium daarom als een geringe verbetering (0/+)

Tabel 6.3. Effectscore barrièrewerking

Criterion	Score
barrièrewerking	0/+

6.4. Criterium: visuele hinder

Schaalniveaus: laag, midden

Vak 1: van Hoogkerk tot en met Vrijheidsplein

Tussen Hoogkerk en de Laan Corpus den Hoorn is er geen sprake van veranderingen in ontwerp en inpassing die van invloed zijn op de visuele beleving van de Ring Zuid. Vanaf de laan Corpus den Hoorn worden er (begroeide) geluidsschermen geplaatst. Dit leidt tot een lichte verbetering: weliswaar wordt de ring zuid meer ‘ingepakt’ in groen, maar dit sluit juist aan bij de groene omgeving van het naburige Stadspark. De indringende werking van de ring neemt daardoor af. Wel is dit effect pas op termijn volledig zichtbaar vanwege de groeitijd van de nieuw aan te planten begroeiing.

Het vrijheidsplein wordt aangelegd met verbindingbogen in groene taluds op verschillende niveaus. Door de aanleg van deze lussen wordt het zicht in noord-zuidrichting geblokkeerd. Deze belemmering van het zicht betekent een verslechtering ten opzichte van de huidige situatie, waarin in noord-zuidrichting zichtrelaties bestaan onder de N7 door.

Vak 2: Vrijheidsplein tot en met Julianaplein

In de nieuwe inpassing van de A28 tot aan het Julianaplein is er geen effect op de visuele hinder: de weg loopt over hetzelfde dijklichaam en blijft, net als in de huidige situatie, ingepakt in het groen met aan weerszijden van de weg groene taluds en (begroeide) geluidsschermen. Wel wordt ook in dit vak de bestaande groen verwijderd en na realisatie van de ring weer teruggebracht, waardoor tijdelijk sprake kan zijn van een verhoogde mate van visuele hinder.

Ter plaatse van het viaduct Paterswoldseweg leidt de nieuwe ring tot een lichte vermindering van de visuele hinder. Dit is het gevolg van de kwaliteitsimpuls van het viaduct Paterswoldseweg, waardoor het zicht vanuit omliggende bebouwing op het viaduct verbetert.

Ter plaatse van het Julianaplein wordt de ring inclusief de verbindingbogen ingepast in groene taluds en wordt het totale infrapakket met één niveau verhoogd. De aanblik door deze materialisatie verbetert fors ten opzichte van de huidige stenige en sleetse aanblik. De ring heeft daardoor wel een sterke indringing en is als beeldbepalend element sterker aanwezig dan in de huidige situatie. Ook wordt (met name bij de nieuw te realiseren stedelijke verbindingsweg tussen Hoornsdiep en Hereweg) de afstand tot de bebouwing kleiner, waardoor de visuele hinder voor omwonenden groter wordt. Bovendien is aan de noordzijde van deze verbindingsweg een hoog geluidsscherm voorzien dat kort op de eerstelijns

bebouwing aan de Maaslaan komt te staan. Ook zijn langs de hoofdrijbaan van de Zuidelijke Ring geluidsschermen voorzien. Deze maatregelen betekenen een forse indringing en zichtbelemmering van de Zuidelijke Ring en nieuw te realiseren verbindingsweg voor de woningen aan de Maaslaan. De visuele hinder neemt hierdoor ter plaatse fors toe.

Vak 3: Vanaf Julianaplein tot Europaplein

Tussen het Julianaplein en het Europaplein krijgt de ring een verdiepte ligging. Ter plaatse van inrit west zorgt het aanleggen van de verdiepte ligging voor vermindering van de indringing en zichtbelemmering door het verdwijnen van het dijklichaam.

Ter hoogte van de verdiepte ligging is er sprake van een sterke verbetering van de visuele beleving. Door het verdwijnen van het dijklichaam waarop de ring in de huidige situatie ligt, is er zowel sprake van het verdwijnen van indringings- als belemmeringseffecten. Dit effect geldt ook zeer sterk voor de situatie ter hoogte van de Meeuwerderbaan, waar in de referentiesituatie de weg op palen staat en kort op de bebouwing is gesitueerd. Ter plaatse van inrit oost wordt de ring op het dijklichaam ook vervangen door een hellende weg van verdiepte ligging naar maaiveld. Ook hier geldt een positief effect op de visuele hinder door het wegnemen van de indringing en de zichtbelemmering.

Vak 4: Vanaf Europaplein tot knooppunt Euvelgunne

In de huidige situatie is de visuele hinder van de ring tussen het Europaplein en knooppunt Euvelgunne gering doordat de bebouwing zich op enige afstand van de weg bevindt, en de aan noord- en zuidzijde gesitueerde kantoren vanaf de weg goed te zien zijn, dan wel met hun façades van de ring afgekeerd zijn.

De ligging van de ring tussen het Europaplein en Driebond is vergelijkbaar met de huidige situatie. De niveauverschillen worden ingepast met groene taluds (de N7 blijft op bestaande hoogte). Er worden geen geluidsschermen geplaatst tussen het Beneluxviaduct en knooppunt Euvelgunne.

Concluderend

Qua visuele hinder kan geconstateerd worden dat de positieve effecten van het groen omlijsten van de ring volgens het inpassingsontwerp teniet worden gedaan door de inpassing van het knooppunt Vrijheidsplein, waarbij de zichtrelaties door de inpassing van de verbindingbogen in groene taluds op maaiveld worden onderbroken. De inpassing van het Julianaplein zorgt voor een groenere en daarmee zachtere aanblik, maar leidt tegelijkertijd tot een sterkere indringing van het knooppunt. Ook leidt de nieuwe verbindingsweg tot een situatie waarbij het infrastructuurpakket inclusief geluidsschermen aanzienlijk dichter op de bebouwing aan de Maaslaan komt te liggen. Dit is als een negatief effect beoordeeld. De verdiepte ligging tussen het Julianaplein en het Europaplein kent echter positieve effecten op de visuele hinder. Ter plaatse van inrit west, de Meeuwerderbaan en inrit Oost zorgt het aanleggen van de verdiepte ligging voor vermindering van de indringing en zichtbelemmering door het verdwijnen van de ring op hoogteligging. Alles overziend is het effect op het criterium visuele hinder als geringe verbetering beoordeeld.

Tabel 6.4. Effectscore visuele hinder

Criterion	Score
visuele hinder	0/+

6.5. Criterium: effecten op stedelijke ontwikkelmogelijkheden (wonen en werken)

Schaalniveaus: laag, midden, hoog

Het inpassingsontwerp van de ring Zuid kan op lokaal en op het niveau van de stad Groningen tot veranderingen leiden als het gaat om stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden voor de woon- en werkfunctie. Door nieuwe infrastructurele configuraties, een ander aansluitingpatroon en nieuwe stedelijke inpassingen is het mogelijk dat plaatselijk de stedelijke ruimte op een nieuwe en/of aanvullende manier benut kan worden. Daarnaast heeft het inpassingsontwerp op hoog geografisch schaalniveau mogelijk ook effecten: een betere doorstroming van het verkeer op de zuidelijke ring betekent een betere bereikbaarheid van kernen in de bredere regio, met positieve effecten voor de woon- en werkfunctie ter plaatse. De zuidelijke ring van Groningen kan zodoende stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden elders faciliteren. Daarom is de effectbeschrijving voor dit criterium in twee trappen uitgevoerd. De eerste trap beschrijft de effecten aangaande stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden op laag en midden schaalniveau (voor de stad zelf), waarbij de effecten voor de vier vakken inzichtelijk worden gemaakt. De tweede trap beschrijft vervolgens de effecten van de ring Zuid in relatie tot de regio Groningen. De beide beoordelingen samen leiden tot de uiteindelijke effectscore voor het criterium effecten op stedelijke ontwikkelmogelijkheden.

6.5.1. Effecten op stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden op laag en midden schaalniveau

Vak 1: van Hoogkerk tot en met Vrijheidsplein

Door de ligging op maaiveld en de relatieve openheid van het gebied aan weerszijden van de A7 biedt de weg in de huidige situatie een goed uitzicht op de aan de noordzijde gevestigde bedrijven. Dit verandert niet met de nieuwe inpassing van de ringweg. Ook aan de zuidzijde kunnen in de toekomst dergelijke zichtlocaties worden gerealiseerd in de vorm van het nog tot ontwikkeling te brengen bedrijventerrein Kranenburg Zuid. De ontwikkelingsmogelijkheden veranderen niet als gevolg van de ring.

Vak 2: Vrijheidsplein tot en met Julianaplein

De ontwikkelingsmogelijkheden binnen vak 2 zijn beperkt. In het zuidelijk deel van vak 2, aan weerszijden van de A28, bevinden zich woongebieden. Deze komen in de huidige situatie niet in aanmerking voor verdere intensivering of doorontwikkeling. De Ring Zuid wijzigt deze situatie niet.

Ter hoogte van het Julianaplein krijgt het knooppunt van de A28 en de N7 een geheel nieuwe lay-out en uitstraling. Gelet op de huidige ruimtelijke invulling van de kwadranten rondom dit nieuwe knooppunt ontstaat er geen extra fysieke ruimte voor ontwikkelingen op het gebied van werken en/of wonen. Wel leidt de vormgeving van het nieuwe knooppunt tot een andere beleving van het gebied, waardoor ontwikkelingsmogelijkheid ontstaat voor de werkfunctie vanwege de landmarkpotentie die de locatie heeft.

Vak 3: Vanaf Julianaplein tot Europaplein

De stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden langs de ring in dit vak worden in de huidige situatie voornamelijk benut door de nieuwe bebouwing van de DUO. Uitbreiding van het stedelijk programma voor woon- dan wel werkfunctie lijkt gelet op de huidige ruimtelijke invulling in de gebieden rondom de Ring Zuid niet op grote schaal aan de orde. Wel leidt de verdiepte ligging van de ring in dit vak tot een sterk verbeterde uitstraling van de omgeving, en versterkingsmogelijkheden voor de natuur- en recreatiefunctie op de deksels. Het helen van het Sterrebos draagt hier in belangrijke mate aan bij. Wat betreft de woonfunctie kan de verbeterde gebiedsbeleving in het geval van stedelijke (her)programmering of vernieu-

wing ten volste benut worden en wordt zodoende bijgedragen aan het ontwikkelpotentieel ter plaatse, zoals bijvoorbeeld bij Engelse Kamp en het Europapark.

Vak 4: Vanaf Europaplein tot knooppunt Euvelgunne

De ring vormt een goede ontsluiting voor het ten zuidwesten gelegen Europapark waar de Euroborg is gesitueerd. Er worden in het Europapark zowel bedrijvigheid, woonprogramma als recreatiefuncties gerealiseerd. Door het deels in stand houden van de aansluiting van de ring op de Europaweg en het realiseren van een nieuwe volledige aansluiting ter hoogte van de Stettinweg vindt er een robuuster ontsluiting van de bedrijventerreinen Driebond en Eemspoort plaats. Omdat tegelijkertijd de routing voor verkeer vanaf het Europapark richting ring aan directheid inboet (zeker richting Euvelgunne), worden de effecten per saldo als neutraal beoordeeld.

Tabel 6.5. effectscore stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden (wonen en werken)

Criterion	Score
stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden (wonen en werken) laag/midden	0/+

6.5.2. Effecten op stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden op hoog schaalniveau

De stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden op een hoog schaalniveau zijn gerelateerd aan de doorstroming van het verkeer in de stad Groningen en de omliggende kernen. De doorstroming en bereikbaarheid van omliggende kernen wordt per vak kort besproken. De gegevens over de doorstroming zijn gebaseerd op het hoofdstuk verkeer in de Milieueffectrapportage Aanpak Ring Zuid [ref. 2.].

Vak 1: van Hoogkerk tot en met Vrijheidsplein

In de referentiesituatie (verkeerssituatie in het jaar 2030 zonder aanpassingen aan de Ring Zuid) is de doorstroming niet optimaal. Voornamelijk tijdens de ochtend- en avondspits is het vaak druk met een grote kans op congestie en lagere rijsnelheden. In dit vak verbetert de doorstroming licht als gevolg van de aanpassing aan de Ring Zuid. De verbetering is beperkt.

Vak 2: Vrijheidsplein tot en met Julianaplein

Vak 2 is in de referentiesituatie vaak druk met een grote kans op congestie en lagere rijsnelheden. Op de A28 vlak voor het Julianaplein is er in de referentiesituatie sprake van structurele overbelasting, congestie en stilstand. Het gaat in de ochtendspits om verkeer uit de richting Assen naar Groningen en in de avondspits om verkeer vanuit Groningen richting Assen. Met de aanpassingen aan de ringweg verbetert de doorstroming aanzienlijk. De structurele overbelasting verdwijnt al blijft het een druk tracé met risico op congestie en lagere rijsnelheden.

De reistijd naar omringende richtingen (van en naar Drachten en van en naar Duitsland) wordt korter. De reistijd tussen Assen-Zuid en het Julianaplein wordt iets langer, maar daarbij moet meegenomen worden dat in de verkeersrapportage de huidige wachttijd op het Julianaplein niet mee is gerekend, waardoor de verandering in reistijd in werkelijkheid erg klein is. Over het algemeen hebben de maatregelen dus een positief effect op de doorstroming en bereikbaarheid van het Julianaplein, en daarmee op de stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden.

Vak 3: Vanaf Julianaplein tot Europaplein

Het tracé tussen het Julianaplein en het Europaplein is in de referentiesituatie het drukste deel van de Ring Zuid. In de referentiesituatie is het tracé structureel overbelast (met name in de avondspits) en zorgt daardoor voor congestie en stilstand. Met de aanpassingen aan de Ring Zuid wordt de doorstroming sterk verbeterd en verdwijnt de structurele overbelasting van de weg, waardoor de doorstroming in zowel de ochtend- als de avondspits geen problemen meer oplevert. Door de sterk verbeterde doorstroming verbeteren de stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden doordat de omliggende gebieden zoals de bedrijventerreinen oostelijk van vak 3 (Europapark, Euvelgunne, Driebond, Eemspoort Zuid) en uitleglocatie Meerstad vanaf het Julianaplein (en dus voor het verkeer uit de regio dat vanaf het Julianaplein komt) beter bereikbaar wordt. Dit is beoordeeld als een sterk positief effect.

Vak 4: Vanaf Europaplein tot knooppunt Euvelgunne

Uit de verkeersrapportage blijkt dat de doorstroming tussen het Europaplein en knooppunt Euvelgunne nauwelijks verandert. De bedrijventerreinen op dit tracé worden vanuit westelijke richting wel beter bereikbaar door de betere doorstroming op eerdere wegvlakken. Omdat deze doorstroming en de daaruit voortvloeiende ontwikkelingsmogelijkheden al is meegenomen in de vakken 2 en 3, worden de stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden in vak 4 als neutraal beoordeeld.

Concluderend

Op lokaal niveau en voor de stad Groningen betekent het inpassingsontwerp voor de Ring Zuid een geringe verbetering. Met name de groenere inpassing en de verdiepte ligging leidt tot een verbetering van de ruimtelijke uitstraling die bijdraagt aan het lokale ontwikkelpotentieel. Gelet op het reeds aanwezige stedenbouwkundige programma langs het tracé wordt echter niet voorzien dat hier op grote schaal van kan worden geprofiteerd als het om uitbreiding gaat. Voor stadsvernieuwing en transformatie werkt dit effect wel mee waardoor het als geringe verbetering is beoordeeld. Op hoog schaalniveau bezien leidt het inpassingsontwerp voor de Ring Zuid echter tot een significant betere doorstroming die vooral ontstaat door het wegnemen van de huidige knelpunten op de A28 van en naar het Julianaplein en het traject van de Ring Zuid tussen Julianaplein en Europaplein. Dit leidt tot een betere bereikbaarheid van de voorziene ontwikkelingen rondom de stad Groningen en andere kernen in de regio, hetgeen ook positief uitstraalt op de ontwikkelingsmogelijkheden van wonen en werken ter plaatse. Dit effect is als een grote verbetering beoordeeld (+), waardoor de overaal-score voor dit criterium als grote verbetering wordt beoordeeld (+).

Tabel 6.6. Effectscore stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden (wonen en werken)

criterium	Score
stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden (wonen en werken) laag/midden	0/+
stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden (wonen en werken) hoog	+
samengevat stedelijke ontwikkelingsmogelijkheden (wonen en werken)	+

6.6. Resumé en eindbeoordeling

In de voorgaande paragrafen is op deelvakniveau beoordeeld wat de effecten zijn van het inpassingsontwerp van het BVA voor de Ring Zuid ten opzichte van de referentiesituatie. In deze concluderende paragraaf passeren de bevindingen nog eens kort de revue en wordt besloten met het tabeloverzicht met de eindbeoordeling.

Landschappelijke / stedelijke inpassing

Ten aanzien van het criterium landschappelijke/ stedelijke inpassing kan geconcludeerd worden dat aan de westzijde en oostzijde (vak 1 en vak 4) van het tracé de effecten niet groot zijn. Qua inpassing zijn er geen grote veranderingen, behalve enkele wijzigingen in dwarsprofiel en het feit dat door het verwijderen en herplanten van begeleidende beplanting tijdelijk een grotere mate van visuele hinder kan ontstaan. Grootste wijziging is de nieuwe verknoping van de ring west en de N7 ter hoogte van het Vrijheidsplein, waarbij de N7 onderlangs gekruist wordt door de verbindingswegen, en de niveaoverschillen waar mogelijk worden opgevuld met groene taluds. Ter hoogte van het Julianaplein ontstaat wel een geheel nieuwe ruimtelijke situatie na realisatie van het inpassingsontwerp. In plaats van een gelijkvloerse kruising op niveau +1 is er sprake van een knooppunt van A28 en N7, waarbij de stroomweg van de N7 onderlangs gekruist wordt door de verbindingbogen met de A28 en het totale infrapakket één niveau hoger wordt. De aansluiting met het onderliggend wegennet krijgt vorm door een volledige aansluiting te realiseren op de Vondellaan. De verkeersstructuur wint zodoende aan duidelijkheid. Negatief is de nieuw te realiseren verbindingsweg met bijbehorende geluidsschermen tussen Hereweg en Hoornsdiep langs de huidige Maaslaan. Door deze nieuwe weg verandert het ruimtelijk karakter ter plaatse aanzienlijk ten opzichte van de huidige situatie en vervalt de ontsluiting van de rivierenbuurt in het zuidoosten, hetgeen vanuit de aspecten 'vormgeving' en functionele relatie met de omgeving' negatief is beoordeeld. Zeer positief daarentegen is de stedelijke inpassing van de Ring Zuid in vak 3: het tracédeel tussen Julianaplein en Europaplein. De verdiepte ligging maakt dat de stedelijke structuren ter plaatse kunnen worden geheeld. Op de deksels ontstaat ruimte voor natuur- en recreatiefuncties. Ook het Sterrebos, dat in de huidige situatie door de ring wordt doorsneden, kan worden gecontinueerd met positieve effecten naar de omgeving en de daar gesitueerde bebouwing. Gezien de inbedding van vak 3 ten opzichte van de stad Groningen en de verandering ten opzichte van de huidige laagkwalitatieve inpassingssituatie is dit als een aanzienlijke verbetering aan te merken. Voor de stad Groningen als geheel kan worden geconstateerd dat de inpassing van de Zuidelijke Ringweg een bijdrage kan leveren aan de beleving en identiteit van de stad. Dit hangt echter in belangrijke mate af van de daadwerkelijke vormgeving en materialisatie van de Zuidelijke Ringweg, alsook de invulling van de deksels en de wijze waarop belevingsmomenten' langs de route verder worden versterkt. Algeheel is beoordeeld dat er qua stedelijke/landschappelijke inpassing een zeer groot positief effect optreedt (++)).

Sociale veiligheid

Voor het criterium sociale veiligheid is er een vergelijkbaar patroon waarneembaar qua effecten als voor het criterium stedelijke/landschappelijke inpassing. In de vakken 1 en 4 treden er relatief weinig veranderingen op. Weliswaar verdwijnt in vak 1 de donkere en onverzichtelijke fietstunnel tussen L. Springerlaan en Concourslaan: door de andere vormgeving van het knooppunt ring West / N7 neemt het toezicht van de omgeving op de langzaamverkeersroute onder het viaduct van de N7 af waardoor er per saldo geen verandering optreedt. In vak 4 is geen extra programma opgenomen in het ontwerp. Het stedenbouwkundig programma kent een werkfunctie, waardoor met name 's avonds en 's nachts weinig toezicht op langzaamverkeersroutes plaatsvindt. Het inpassingsontwerp voor de ring zuid verandert hier niets aan. De vernieuwing van het viaduct ter hoogte van de Paterswoldseweg in vak 2 wordt wel als een geringe positieve ontwikkeling beoordeeld. In de huidige situatie is er op deze onderdoorgang weinig toezicht vanuit het omliggend programma en heeft het viaduct een grauwe en sleetse uitstraling. Een nieuw, markant vormgegeven viaduct kan hier tot een betere veiligheidsbeleving leiden. Ook de herconfiguratie van het onderliggend wegennet die leidt tot een sterkere bundeling van verkeersstromen kan als een verbetering worden gezien. Dit geldt bijvoorbeeld voor de fietsroute Centrum – de Weijert. In vak drie tenslotte vindt er eveneens een verbetering van de sociale veiligheid plaats. Door het verdiept aanleggen van de ring Zuid ontstaan er op maaiveld meer door-

kijk- en overzichtsmogelijkheden. Het continueren van routes door het geheelde Sterrebos en de nieuw te realiseren functies op de deksels leiden tot meer medegebruik van verkeersroutes en verblijfsruimtes. Vanaf de Hereweg neemt het overzicht op het gebied licht toe. Over het geheel bezien heeft het inpassingsontwerp voor de Ring Zuid daarmee een groot positief effect op de sociale veiligheid (+).

Barrièrewerking

In wegvak 1 treedt er een lichte verbetering op als het gaat om de barrièrewerking van de ring. Hoewel de inpassing van de ring en de dwarsverbindingen grotendeels gehandhaafd blijven, kruist de fietsverbinding tussen Corpus den hoorn en Martiniplaza niet meer met de rijstroken van de aansluiting op de N7 hetgeen voor deze route als een kleine verbetering wordt gezien. Ter hoogte van het Julianaplein is er vooral sprake van een verbetering van de doorstroming van het verkeer door het verdwijnen van de huidige kruising met verkeersregelinstallatie. Op middel schaalniveau wordt de routing van het verkeer duidelijker, hetgeen eveneens als verbetering is aangemerkt. Het verdwijnen van de onderdoorgang tussen Rivierenbuurt en zwembad de Papiermolen, en het terugplaatsen van een voetgangersbrug met hulpmiddel voor fietsverkeer wordt als een geringe verslechtering gezien. Ook veranderen enkele aansluitingen, zoals bijvoorbeeld de huidige volledige aansluiting op het Europaplein. In sommige route-relaties kan dit tot een indirectere verkeersafwikkeling leiden. Dit negatieve effect ontstaat ook door het verdwijnen van de kruising voor gemotoriseerd verkeer met de spoorlijn Groningen – Zwolle ter hoogte van de Esperantostaat. Sterk positief is echter het effect dat optreedt in vak 3. Door de verdiepte ligging van de ring in dit deel van het tracé verdwijnt de barrièrewerking en kunnen buurten en routes weer verbonden worden. Over het geheel bezien scoort het inpassingsplan op dit criterium als een geringe verbetering (0/+).

Visuele hinder

Qua visuele hinder kan geconstateerd worden dat de positieve effecten van het groen omlijsten van de ring volgens het inpassingsontwerp teniet worden gedaan door de inpassing van het knooppunt Vrijheidsplein, waarbij de zichtrelaties door de inpassing van de verbindingbogen in groene taluds op maaiveld worden onderbroken. De inpassing van het Julianaplein zorgt voor een groenere en daarmee zachtere aanblik, maar leidt door het toegenomen ruimtebeslag in horizontale en verticale zin tegelijkertijd tot een sterkere indringing van het knooppunt. Ook leidt de nieuwe verbindingsweg tot een situatie waarbij het infrastructuurpakket inclusief geluidsschermen aanzienlijk dichter op de bebouwing aan de Maaslaan komt te liggen. Ter plaatse is sprake van een sterk negatief effect qua visuele hinder als gevolg van forse indringings- en zichtbelemmeringseffecten. Tussen het Julianaplein en het Europaplein krijgt de ring een verdiepte ligging. Ter plaatse van inrit west zorgt het aanleggen van de verdiepte ligging voor vermindering van de indringing en zichtbelemmering door het verdwijnen van het dijklichaam. Ter hoogte van de verdiepte ligging is er sprake van een sterke verbetering van de visuele beleving. Door het verdwijnen van het dijklichaam waarop de ring in de huidige situatie ligt, is er zowel sprake van het verdwijnen van indringings- als belemmeringseffecten. Zeker voor het trajectdeel 'Weg der Verenigde Naties' verbetert de situatie aanzienlijk. In wegvak vier tenslotte vinden er geen grote wijzigingen plaats. De effecten op het criterium visuele hinder worden daarmee over het geheel bezien als geringe verbetering beoordeeld (0/+).

Effecten op stedelijke ontwikkelmogelijkheden (wonen en werken).

Op lokaal niveau en voor de stad Groningen betekent het inpassingsontwerp voor de Ring Zuid een geringe verbetering. Met name de groenere inpassing en de verdiepte ligging leidt tot een verbetering van de ruimtelijke uitstraling die bijdraagt aan het lokale ontwikkelpotentieel. Gelet op het reeds aanwezige stedenbouwkundige programma langs het tracé wordt echter niet voorzien dat hier op grote schaal van kan worden geprofiteerd als het om uit-

breiding gaat. Voor stadsvernieuwing werkt dit effect wel mee waardoor het als geringe verbetering is beoordeeld. Op hoog schaalniveau bezien leidt het inpassingsontwerp voor de Ring Zuid echter tot een significant betere doorstroming die vooral ontstaat door het wegnemen van de huidige knelpunten op de A28 van en naar het Julianaplein en het traject van de Ring Zuid tussen Julianaplein en Europaplein. Dit leidt tot een betere bereikbaarheid van de voorziene ontwikkelingen rondom de stad Groningen en andere kernen in de regio, hetgeen ook positief uitstraalt op de ontwikkelmogelijkheden van wonen en werken ter plaatse. Dit effect is als een grote verbetering beoordeeld (+).

De beoordeling van de hierboven weergegeven effecten leidt samenvattend tot de eindbeoordeling zoals in tabel 6.7 weergegeven.

Tabel 6.7. Eindbeoordeling: effectscores ruimtelijke kwaliteit

beoordelingscriterium	referentie	inpassingsontwerp BVA
landschappelijke / stedelijke inpassing	0	++
sociale veiligheid	0	+
barrièrewerking	0	0/+
visuele hinder	0	0/+
effecten op stedelijke ontwikkelmogelijkheden (wonen en werken).	0	+

7. OPTIMALISERENDE, MITIGERENDE EN COMPENSERENDE MAATREGELEN

Dit hoofdstuk omvat maatregelsuggesties op verschillende niveaus, Optimaliserende maatregelen dienen ter verdere verbetering van de ruimtelijke situatie die ontstaat na de realisatie van het inpassingsontwerp. Mitigerende maatregelen verzachten eventuele negatieve effecten van het inpassingsontwerp. Compenserende maatregelen tenslotte zien toe op compensatie van effecten, al dan niet locatie- en vormgebonden.

7.1. Optimaliserende maatregelen

Voor het inpassingsontwerp van de ring Zuid zijn verschillende optimaliserende maatregelen denkbaar. Het gaat om de volgende maatregelen:

- de vormgeving van het Vrijheidsplein kan worden geoptimaliseerd door aandacht te besteden aan de noord-zuid georiënteerde zichtrelaties op maaiveld, en door met inrichtingsmaatregelen het karakter van de locatie als 'Poort van de stad' te versterken;
- aandacht kan hier ook worden besteed aan de sociale veiligheid van de fietsverbinding tussen Corpus den Hoorn en Martiniplaza door zichtmogelijkheden vanuit de omgeving op deze verbinding te borgen en het overzicht vanaf de verbinding zelf te optimaliseren;
- de ruimtelijke situatie die als gevolg van het inpassingsontwerp ontstaat ter hoogte van de Maaslaan verdient nadere uitwerking. De nieuw te realiseren verbindingsweg tussen Hereweg en Emmakade met bijbehorende geluidsmaatregelen op korte afstand van de aanwezige eerstelijns woonbebouwing aan de Maaslaan betekent een aanzienlijke negatieve verandering in termen van ruimtelijke kwaliteit. In de fase tussen OTB en TB moet gezocht worden naar optimalisaties;
- ter hoogte van de kruising van de N7 met de spoorlijn Groningen - Zwolle kan de verkeersstructuur zodanig worden ingericht dat het kruisen van langzaam verkeer met het spoor mogelijk blijft.

7.2. Mitigerende maatregelen

De volgende mitigerende (verzachtende) maatregelen zijn denkbaar:

- de voorziene verbindingsweg parallel aan de Maaslaan betekent een aanzienlijke verandering van de ruimtelijke beleving voor de bewoners van de woningen aan de Maaslaan. Getracht kan worden het zicht op deze verbindingsweg zoveel mogelijk te verzachten door de straat te voorzien van begeleidende boombeplanting met allure en een hoogwaardige groene inrichting van het gebied tussen de Maaslaan en de verbindingsweg;
- de verbindingsweg moet zo dicht mogelijk tegen het infrastructuurpakket van de Zuidelijke Ring worden gepositioneerd. Hierdoor ontstaat tussen de bebouwing langs de Maaslaan en de verbindingsweg meer ruimte voor inpassingsmaatregelen. .

7.3. Compenserende maatregelen

Anders dan maatregelen ten behoeve van natuur- en watercompensatie zijn er geen specifieke compenserende maatregelen voorzien als het gaat om ruimtelijke kwaliteit.

8. LEEMTEN IN INFORMATIE EN KENNIS

Dit besluitende hoofdstuk geeft weer of er bij de uitvoering van dit effectonderzoek leemten in informatie en/of leemten in kennis zijn geconstateerd.

8.1. Leemten in informatie

Voor het effectonderzoek ruimtelijke kwaliteit is uitgegaan van het inpassingsplan [ref. 1.]. In dit stadium van de planstudie zijn de contouren van de inpassing en vormgeving vastgesteld, een nadere detaillering volgt richting uitvoering. Dat betekent dat de effectbeoordeling ook van dit detailniveau uitgegaan is, met nog onduidelijkheden over de vormgeving van de infrastructuur zoals de viaducten, de verdiepte ligging en de kruising met het Oude Winschoterdiep.

8.2. Leemten in kennis

Er zijn voor de effectbeoordeling ruimtelijke kwaliteit geen leemten in beschikbare kennis geconstateerd.

9. REFERENTIELIJST

1. West 8, 2012. Aanpak Ring Zuid. Stedelijk en landschappelijk inpassingsplan. 05 november 2012.
2. Milieueffectrapportage Aanpak Ring Zuid, uitgevoerd door: Projectorganisatie Aanpak Ring Zuid, Hoofdstuk 2: verkeer. Rapport d.d. 19 november 2012.

BIJLAGE I FOTO-IMPRESSIE HUIDIGE SITUATIE RING ZUID

Afbeelding I.1. De A7 ter hoogte van Westpoort



Afbeelding I.2. Wegbeeld



Afbeelding I.3. Vanaf de A7 is er zicht op de omgeving (zuidelijke richting).



Afbeelding I.4. Bedrijventerrein Kranenburg



Afbeelding I.5. Begroeide schermen ter hoogte van Corpus den Hoorn



Afbeelding I.6. De entree van de Stad Groningen uit Westelijke richting



Afbeelding I.7. Gasunie en La Liberté: poort naar de stad Groningen



Afbeelding I.8. De N7 ingepakt in schermen: vernauwd beeld voor de weggebruiker



Afbeelding I.9. De kruising N7 en A28: het Julianaplein



Afbeelding I.10. Groene inpassing ter hoogte van zwembad de Papiermolen, zicht op DUO



Afbeelding I.11. Ring zuid ter hoogte van tracé Beneluxweg



Afbeelding I.12. Vanaf de Ring Zuid is er zicht op de daken van omliggende bedrijfspanden



Afbeelding I.13. Zicht op de oude loop van de Hunze



Afbeelding I.14. Zicht op bedrijventerreinen Driebond en Eemspoort, rijdend in oostelijke richting



Afbeelding I.15. Terughoudende inpassing van de weg in de omgeving



Afbeelding I.16. Bedrijven van Eemspoort met façades gericht op het wegverkeer



Afbeelding I.17. Ring Zuid ter hoogte van de kruising met het Winschoterdiep



Afbeelding I.18. Ring Zuid ter hoogte van de Beneluxweg, rijdend in westelijke richting



Afbeelding I.19. Afrit Europaplein



Afbeelding I.20. Ring Zuid ter hoogte van het Europaplein



Afbeelding I.21. Rijdend in Westelijke richting: DUO als landmark langs de N7



Afbeelding I.22. De Ring Zuid ter hoogte van de kruising met de Hereweg



Afbeelding I.23. Het Julianaplein, komend vanuit oostelijke richting



Afbeelding I.24. Ring Zuid ter hoogte van de Concourslaan



Afbeelding I.25. Ring Zuid ter hoogte van Buitenhof / Kranenburg



Afbeelding I.26. Bedrijventerrein Kranenburg



Afbeelding I.27. Bedrijventerrein Kranenburg



Afbeelding I.28. Onderdoorgang met de Ring Zuid: Stadspark (Campinglaan) richting Piccardthof



Afbeelding I.29. La Liberté en Vrijheidsplein gezien vanaf Laan 1940-1945 (Ring West)



Afbeelding I.30. Fietstunnel onder Ring West: geen doorzichtmogelijkheden



Afbeelding I.31. Langzaamverkeersroute tussen Corpus den Hoorn en Martiniplaza



Afbeelding I.32. Kruising N7 met de Paterswoldseweg



Afbeelding I.33. Langzaamverkeersroute Hoornsediep - Hoornsedijk



Afbeelding I.34. Muntinglaan: Bebouwing langs de Ring Zuid, zicht op groene inkleding



Afbeelding I.35. Botrotonde ter hoogte van Laan Corpus den Hoorn



Afbeelding I.36. Aansluiting ter hoogte van Laan Corpus den Hoorn



Afbeelding I.37. Zicht op afrit N7 en sportvelden Corpus den Hoorn



Afbeelding I.38. Onderdoorgang met de A28 ter hoogte van Laan Corpus den Hoorn



Afbeelding I.39. Langzaamverkeersverbinding en busbaan: Julianaplein Oostzijde



Afbeelding I.40. Aansluiting A28 op onderliggend wegennet Rivierenbuurt en Emmaviaduct



Afbeelding I.41. Aansluiting op de Rivierenbuurt en het Emmaviaduct



Afbeelding I.42. Maaslaan: groenzone tussen Ring Zuid en 1^e lijns bebouwing



Afbeelding I.43. Fietstunnel tussen Helpman / Papiermolen en Rivierenbuurt



Afbeelding I.44. Viaduct Hereweg, gezien vanaf de Hereweg in zuidelijke richting



Afbeelding I.45. Viaduct ter hoogte van Willemstraat / Helperzoom



Afbeelding I.46. Fietstunnel Meeuwerderweg - Verlengde Meeuwerderweg (Esperantotunnel)



Afbeelding I.47. Zicht op de DUO vanuit de Herewegbuurt



Afbeelding I.48. Ring Zuid: verhoogde ligging en viaduct ter hoogte van straat Winschoterdiep



Afbeelding I.49. Kruising van de Ring met het oude Winschoterdiep



Afbeelding I.50. Bebouwing dicht op de verhoogd liggende Ring Zuid



Afbeelding I.51. Europaplein gezien langs de Europaweg in zuidelijke richting



Afbeelding I.52. Verhoogde Ring Zuid met eronder parkeergelegenheid



Afbeelding I.53. Ring Zuid ter hoogte van tracé Beneluxweg



Afbeelding I.54. Aansluiting ter hoogte van Euvelgunne



Afbeelding I.55. Passage Ring ter hoogte van het Winschoterdiep

