

Wanneer horen we meer over de Weg van Murphy?

De Zuidelijke Ringweg lijkt de Weg van Murphy wel, *Murphy's Lane*. Conform de gelijknamige wet lijkt alles met de weg mis te gaan wat mis kan gaan.

FRICTS POELMAN

De bouwtijd van de nieuwe ringweg van Groningen duurt drie jaar langer dan voorzien. Althans: het opleveringsjaar is van 2021 naar 2024 verschoven. Maar dat is nog steeds natte vingerwerk. Een goedgekeurd bouwplan is er niet.

Nog steeds niet, moet je zeggen, drie jaar na de start van de aanbesteding en ruim twee jaar nadat Aanpak Ring de Combinatie Herepoort als bouwverzekering koos.

Het is ook bijna drie jaar (december 2015) nadat in de Statenzaal van het provinciehuis voorzichtig de suggestie werd gedaan om te stoppen met de ombouw van de weg. Dat die stemmen nu weer opgaan, zonder dat er veel tastbare vorderingen zijn gemaakt, is veelzeggend.

De eerstverantwoordelijken Rijkswaterstaat, de provincie die de ombouw bedacht en financieel verantwoordelijk is en de stad Groningen, die met de weg een stukje stadsvernieuwing cadeau dacht te krijgen, zitten met de handen in het haar. Dat vermoeden we tenminste. Verantwoordelijke bestuurders spreken zich niet uit over de situatie, of houden het bij algemeenheden. Terwijl weggebruikers en omwonenden smachten om uitleg.

Of Combinatie Herepoort nog steeds plezier aan de opdracht beleeft, is de vraag. Het bedrijf probeert een oplossing te vinden en zwijgt eveneens over de problemen.

De innige samenwerking tussen opdrachtgever en opdrachtnemer (ze delen onder meer een deel van de financiële risico's) was bedoeld om tegenvallers snel te managen en vertraging te voorkomen. En werkt nu niet mee aan duidelijkheid over de stand van zaken.

Het stilzwijgen van de stuurgroep staat in schril contrast met de ronkende presentaties van het plan. Hoe het mis kon gaan, hopen we binnenkort alsnog te horen. Voorlopig lijkt het erop dat de praktische uitvoerbaarheid de realisatie in de weg staat. Kan de weg op deze plek wel volgens plan worden gebouwd?

De Parkway die stedenbouwers in gedachten hebben, ziet er op papier prachtig uit. Maar zo iets bouwen op de grillige uitlopers van de Hondsrug en het omliggende veengebied, midden in een stad met veel verkeer en omwonenden, schept problemen. Bijvoorbeeld onacceptabele overlast voor omwonenden, bleek al snel na de start van de voorbereidingen. En als straks duidelijk wordt dat het wegverkeer toch geregeld moet omrijden (waar langs? Er zouden altijd tweemaal twee rijstroken open blijven) is Leiden in last.

Om afsluitingen (en omrijdend sluisverkeer) te voorkomen, smee-

Kan de weg op deze plek wel volgens plan worden gebouwd?

ten tegenstanders van het plan jaren geleden al eerst een alternatief voor het verkeer te maken en daarna pas de huidige weg om te bouwen. Ideeën voor een echte tunnel voor doorgaand verkeer (Stadspark-Eemspoort), een zuidtangent (A28-Europaweg), een verbinding tussen Friestraatweg en A7 (Zuidhorn/Zernike-Westpoort) werden naar de prullenbak verwezen. Het lukte de provincie niet om de westelijke ringweg verkeerslichtvrij te maken.

De gemeente ging mee in de plannen. Ze nam extra drukte in sommige stadswijken (Helpman, De Wijert) voor lief, in ruil voor een nieuw Zuidersplantsoen op de deksels van de verdiepte ligging. Bezuinigingen maakten de drie 'tunneltjes' mogelijk. Officieel heten ze 'overkluisingen': ze zijn net kort genoeg om niet aan de tunnelveiligheidseisen te hoeven voldoen.

Andere bezuinigingen zetten onder meer een streep door de oorspronkelijke parallelstructuur (doorgaand en lokaal verkeer scheiden voor betere doorstroming). De Crisis- en herstelwet maakt het uitwerken van andere opties onnodig.

Tijdens de voorbereidingen voor de ombouw werden de problemen met de ondergrond snel duidelijk. Die is zo onvoorspelbaar dat het inschuiven van de Helperzoomtunnel, onderdeel van het project, straks waarschijnlijk een stuk langer duurt dan de vier dagen die met Hemelvaart werden verwacht. De bouw werd stilgelegd omdat de bodem anders reageerde dan gedacht.

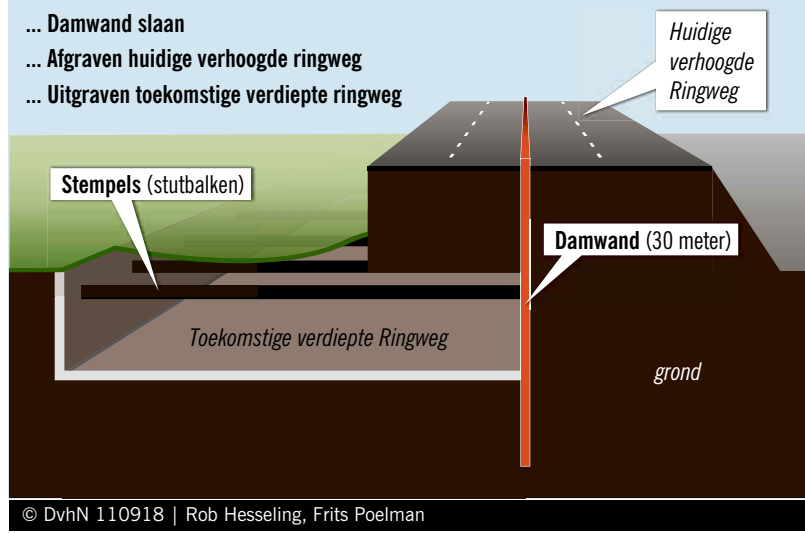
Dat was vervelend voor Herepoort, maar misschien wel een zegen voor het project: de risico's zijn nu bij iedereen duidelijk. Bouwers zullen zich tweemaal bedenken voordat ze iets doen.

Het verdiepte deel van de weg, deels onder het huidige talud tussen Europaplein en Julianaplein, is technisch moeilijk te maken. Het talud wordt afgegraven terwijl het verkeer op een ander deel pal langs de bouwput raast. Er lag in de zomer 1100 meter aan 30 meter lange damwanden klaar om beide taluddelen te scheiden. Maar kan dat eigenlijk wel, zonder de damwand te stutten? En als je toch wilt stutten: waar zet je die steunen dan tegenaan?

Daarbij ligt vertraging op de loer door grote zwerfkeien in de bodem. Stuit de bouwverzekering op zo'n kei, dan moet-ie eruit (hoe diep die ook ligt) voordat de damwand erin kan. Het



Wat eerst...?



© DvhN 110918 | Rob Hesseling, Frits Poelman



De ombouw van de Zuidelijke Ringweg kost de bouwers hoofdbreken. FOTO AEROPHOTO EELDE

verleggen van leidingen onder de ringweg liep zo al vertraging op. Bouwput en omgeving kunnen door 'lekkage' ook een speelbal van het grondwater worden. Ook dat is bij de Helperzoomtunnel al aan de hand geweest (en opgelost, met de nodige vertraging).

Grondlagen in de uitlopers van de Hondsrug zijn grillig en lijken hier en daar als een draaikolk in de bodem te liggen. Behalve bekende watergangen tussen Noord-Willemskanaal en Oude Winschoterdiep (Helperdiepje) wachten misschien nog onbekende op ontdekking.

Waarom het nog altijd spannend is en geen duidelijkheid over de bodem bestaat, is raadselachtig. Of is die duidelijkheid er wel en deed de stuurgroep er bewust het zwijgen toe om weggebruikers, omwonenden en verantwoordelijke politici gerust te stellen? Het zou een verklaring zijn voor de grote stroppenpot (ongeveer de helft van de aanneemsom), maar is nooit zo gecommuniceerd.

Had iemand het kunnen weten? De NAM kent de grilligheid van de Groninger bodem als geen ander. Bouwers van in elk geval de Apen-

rots (Gasuniegebouw), het Cruisescip (DUO) en diverse parkeergarages onder de uitlopers van de Hondsrug werden met bodemproblemen geconfronteerd. Rijkswaterstaat misrekende zich bij de aanleg van de bestaande weg ook al voor miljoenen kubieke meters aan af te graven grond.

Rijkswaterstaat was destijds zelf ontwerper van de weg, nu moet Herepoort de constructie ontwerpen en bouwen. Het bedrijf claimt dat door de opleving van de bouw moeilijk constructeurs kan vinden. Zelfs voor een weg van Murphy.