

Onderwerp Noordelijke ontsluitingsweg Meerstad

Steller W. Reinke / R. Leverman

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 06 34794623

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk 7036791

Datum 18-7-2018

Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

De geplande noordelijke ontsluitingsweg Meerstad heeft de afgelopen periode best wat los gemaakt onder bewoners in de nabije omgeving van het vastgestelde tracé. Dat is ook logisch. De aanleg van de weg zal de nodige verandering teweeg brengen in het gebied. De weg is daarnaast de voorloper van de transformatie van het totale gebied naar een nieuw deel van de stad waar wordt gewerkt, gewoond en gerecreëerd. Er komen zo'n 1500 woningen. We weten nog niet precies hoe het gebied er uit komt te zien, maar streven ernaar nu toekomstbestendige keuzes te maken die de ontwikkeling van het gebied zo weinig mogelijk belemmeren.

De planning is erop gericht dat de weg in 2021 klaar is. Dan verwachten we, rekening houdend met de huidige woningmarktontwikkelingen, in Meerstad Midden zo'n 1500 woningen bestemd te hebben. Met de bewoners van Klein Harkstede hebben we in het verleden afgesproken dat de weg er dan moet liggen. Om deze planning te halen, was het nodig de uitwerking de afgelopen maanden intensief op te pakken. Bewoners van Klein Harkstede, Ruischerbrug en Meerstad kijken bovendien uit naar de komst van de nieuwe weg. Ze ervaren overlast van het knooppunt bij de Borgbrug en willen graag een veiliger fietsverbinding van en naar de stad.

Met inbreng van omwonenden heeft Bureau Meerstad een afwegingsnotitie gemaakt. Hierin staat een beschrijving van de inrichting van het nieuwe verkeerssysteem, van de nieuwe kruispunten die ontstaan en van de toekomstige verkeerssituatie in Klein Harkstede. De notitie maakt ook inzichtelijk wat de effecten zijn van twee mogelijke uitwerkingen van het kruisen van de Middelberterweg; een gelijkvloerse uitvoering met verkeerslichten en een ongelijkvloerse uitvoering met een onderdoorgang. De

afwegingsnotitie is als bijlage toegevoegd. In deze brief vatten we de notitie samen en beargumenteren we onze keuze voor de verdere uitwerking van de weg.

Aanleiding: waarom deze nieuwe weg?

Na een lange periode van crisis op de huizenmarkt is het tij merkbaar gekeerd. De vraag naar huizen in Meerstad is flink toegenomen. Dat is aanleiding geweest volop aan de slag te gaan met de verdere ontwikkeling van Meerstad Midden-West. Meerrovers raakt vol, Tersluis krijgt zichtbaar vorm, de plannen voor Groenewei en de Zeilen zijn gereed en de grond voor Groenewei wordt bouwrijp gemaakt. Dit verloopt conform de Ontwikkelstrategie Meerstad van maart 2017 (kenmerk 6249959).

In totaal biedt Meerstad Midden-West ruimte aan 2500 woningen. Meer huizen betekent meer inwoners en ook meer verkeersbewegingen. Daarom is in diezelfde ontwikkelstrategie aangegeven dat we aan de slag moesten met de nieuwe ontsluitingsweg. Nu al loopt het verkeer op werkdagen vast bij de Borgbrug en het wordt alleen maar drukker. Daarnaast is er de eerder genoemde afspraak met de inwoners van Klein Harkstede. Deze afspraak is geborgd in de voorschriften van het bestemmingsplan Meerstad Midden West 2017 (bestemming Uit te werken woongebied, artikel 28.2.6).

De keuze voor het tracé vindt zijn oorsprong in het Masterplan Meerstad. Het tracé is vastgelegd in het bestemmingsplan Meerstad Midden uit 2007. Op 31 januari jl. heeft uw raad de keuze voor dit tracé bevestigd. Een motie een alternatief tracé te onderzoeken is niet aangenomen. In diezelfde raadsvergadering werd een motie ingediend waarmee werd gevraagd een ongelijkvloerse kruising met de Middelberterweg als één van de varianten te onderzoeken. Omdat we dat pad op aangeven van omwonenden al waren ingeslagen, is deze motie toen niet aangenomen. In het debat hierover hebben we aangegeven dat financiële haalbaarheid een rol zou spelen bij de eindafweging. Verderop in deze brief gaan we in op de twee varianten die we hebben onderzocht en vergeleken, waarna we tot een definitieve keuze komen.



Afbeelding 1: Woongebieden Meerstad, tracé ontsluitingsweg en deelgebied 4 uit de Ontwikkelstrategie Eemskanaalzone: de Verlengde Eemskanaalzone

De uitgangspunten

Voor de uitwerking van de ontsluitingsweg hebben we de volgende uitgangspunten geformuleerd:

- Vlotte, veilige en goed ingepaste verbinding voor alle soorten verkeer tussen Driebond / Oostelijke Ringweg en de Vossenburglaan in Meerstad;
- Vastgesteld tracé uit het Bestemmingsplan Meerstad-Midden, rekening houdend met vastgestelde geluidswaarden;
- Benodigde capaciteit in de eindsituatie 2x2 rijbanen voor ca. 24.000 voertuigen per dag;
- Beperken (sluip)verkeer op bestaande wegen;
- Opening gepland in 2021;
- Op termijn ontsluiting van het te ontwikkelen woon-, leef en werkgebied;
- Financiële haalbaarheid

Met deze uitgangspunten is Bureau Meerstad de studie en het gesprek met de omgeving gestart.

Participatie

In onze brief van 25 januari jl. met kenmerk 6757186 schreven we al dat er eind vorig jaar met alle direct aanwonenden gesprekken zijn gevoerd en dat in december 2017 tachtig (80) omwonenden de eerste inloopavond bezochten. Tijdens en na de inloopavond hebben omwonenden hun

aandachtspunten, wensen en ideeën voor de uitwerking van de ontsluitingsweg met ons gedeeld. Vervolgens is Bureau Meerstad in het voorjaar aan de slag gegaan met de werkgroep ontsluitingsweg. Deze werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de MEERdorpen, Klein Harkstede, Ruischerburg, de Hunzezone en Meeroevers. Er hebben twee bijeenkomsten met de werkgroep plaatsgevonden. De resultaten daarvan zijn in hoofdlijnen verwerkt in de afwegingsnotitie en in z'n totaliteit als bijlage aan de afwegingsnotitie toegevoegd.

In september organiseert Bureau Meerstad voor omwonenden en andere belangstellenden opnieuw een inloopavond over de noordelijke ontsluitingsweg.

Het verkeersysteem en de nieuwe situatie Klein Harkstede

De belangrijkste aanleiding voor het realiseren van de noordelijke ontsluitingsweg is dat Meerstad groeit naar een omvang die vraagt om aanpassingen in het stedelijke netwerk. De nieuwe ontsluitingsweg verandert het lokale verkeerssysteem. De nieuwe weg verbindt de twee gebiedsontsluitingswegen van Meerstad, de Hoofdweg en de Vossenburglaan, met de aansluiting Driebond op de ringweg. Daarnaast wordt door het aanpassen van het verkeerssysteem de problematiek rondom de Borgbrug ook opgelost

Met de nieuwe ontsluitingsweg verliest de Driebondsweg zijn functie voor doorgaand autoverkeer. Door een "knip" tussen de Middelberterweg en de Borgweg is het in de toekomst niet langer een doorgaande route. Binnen het totale tracé en verkeerssysteem benoemen we totaal 7 verschillende kruispunten/knooppunten die worden opgelost.

De Borgweg buigt straks niet meer af naar Klein Harkstede, maar loopt vanaf de Borgbrug rechtdoor. De oude Borgweg is dan geen doorgaande route meer. Bewoners van Klein Harkstede hebben aangegeven dat ze de oude Borgweg aan de kant van de Borgbrug graag willen afsluiten voor autoverkeer. Via de zuidkant zal Klein Harkstede voor het autoverkeer dan ontsloten worden op de nieuw te realiseren rotonde Vossenburglaan, Hoofdweg en ontsluitingsweg. Met dit voorstel wordt tegemoet gekomen aan de afspraken die met Klein Harkstede zijn gemaakt.

Voor de kruispunten staan in de afwegingsnotitie de ontwerputgangspunten beschreven (PVE). Deze werkt Bureau Meerstad later verder uit in een definitief ontwerp. Bij de aanleg van de weg gaan we uit van een groeimodel. In de eindsituatie zijn 2x2 rijstroken nodig. Hier houden we met het ontwerp en de aanleg alvast rekening mee. We starten de weg met 2x1 rijbaan. Afhankelijk van de keuze voor een gelijkvloerse of ongelijkvloerse kruising, blijven de verbindingen tussen Middelbert, de stad en de Borgbrug al dan niet in stand. Daarover hieronder meer.



Afbeelding 2: Het nieuwe verkeerssysteem met de zeven kruispunten

Afweging twee varianten van de kruising met de Middelberterweg: gelijkvloers en ongelijkvloers

Aanvankelijk startte Bureau Meerstad de studie naar de kruising met de Middelberterweg met drie varianten; een gelijkvloerse, een ongelijkvloerse en een half verdiepte. Bij die laatste variant zou de Middelberterweg omhoog moeten en lag de nieuwe ontsluitingsweg half verdiept. Al snel werd duidelijk dat deze variant geen voordelen bood ten opzichte van de andere twee varianten. Het vraagstuk werd er eigenlijk alleen maar complexer van omdat met de half verdiepte variant geen duidelijk keus gemaakt wordt. Daarom is deze variant, gesteund door de werkgroep, niet verder onderzocht. Bij de studie naar de mogelijkheden voor een gelijkvloerse kruising bleek dat voor een rotonde onvoldoende plek is. Daarom is verder gewerkt met de variant gelijkvloers met verkeerslichten.

Bij het vaststellen van het tracé in het bestemmingsplan in 2007 is ook de maximaal toegestane geluidbelasting op de bestaande bebouwing vastgesteld. Tijdens de studie bleek dat bij een gelijkvloerse kruising alleen aan geluidswaarden kan worden voldaan als er geluidsschermen of geluidswallen bij de kruising zouden komen. Vanuit ruimtelijk perspectief is dit zeer

ongewenst. Het betekent dat er een barrière ontstaat tussen beide helften van het lint en ook in de toekomstige woonwijk. Dat staat haaks op de uitgangspunten uit de concept-omgevingsvisie The Next City waarin we streven naar een inclusieve stad die verbindt en uitnodigt tot ontmoeten. Daarom zijn we er in de studie vanuit gegaan dat er bij de uitvoering van een gelijkvloerse kruising een andere aanpak nodig is. Dat betekent dat een aantal woningen bij die variant zal moeten wijken.

De twee varianten die overbleven zijn beoordeeld op de volgende aspecten:

- Verkeerskundig: wat betekent de uitvoering van de kruising voor bereikbaarheid, (sluip)verkeer, doorstroming en verkeersveiligheid voor zowel autoverkeer als langzaam verkeer?
- Ruimtelijk: is de omgeving te ervaren vanaf de weg, past het bij de visie op de 'inclusieve' stad beschreven in The Next City, nodigt de uitvoering van de kruising uit tot ontmoeting of niet?
- Cultuurhistorisch: wat is de impact op de cultuurhistorische waarden van het lint?
- Stedelijke ontwikkelpotentie: wat is het effect van de kruising op het toekomstige programma voor het nieuwe stadsdeel?
- Draagvlak en risico's: is er draagvlak bij omwonenden? Is er kans op vertraging waardoor de vastgestelde afspraken met Klein Harkstede in gevaar kunnen komen?

Bij de beoordeling op bovenstaande punten is in de afwegingsnotitie steeds inzichtelijk gemaakt wat de opvatting van omwonenden uit de werkgroep is.

Kort samengevat zijn de effecten van de beide varianten ten opzichte van elkaar als volgt te beschrijven:

criterium	Gelijkvloers met verkeerslichten	Ongelijkvloers onderdoorgang
Verkeerskundig	<ul style="list-style-type: none"> • Toename van bereikbaarheid voor de bewoners van Middelbert en Engelbert, de ontsluitingsweg komt erbij als nieuwe route • Toename van (sluip) verkeer • Minder goede doorstroming van de ontsluitingsweg • Minder verkeersveiligheid 	<ul style="list-style-type: none"> • Bereikbaarheid bewoners Middelbert en Engelbert neemt af. Gaat om autoverkeer richting Lewenborg en de N360 • Minder (sluip) verkeer op onderliggende weggennet • Goede doorstroming van de ontsluitingsweg • Meer verkeersveiligheid
Ruimtelijk	<ul style="list-style-type: none"> • De omgeving is goed beleefbaar voor alle soorten verkeer • Er vindt uitwisseling plaats tussen alle soorten verkeer en de openbare ruimte nodigt uit tot ontmoetingen; 	<ul style="list-style-type: none"> • Door de verdiepte ligging is de omgeving minder goed beleefbaar • De verdiepte ligging is een barrière in de nieuwe stadswijk
Cultuurhistorisch	<ul style="list-style-type: none"> • Door het wijken van woningen wordt het lint aangetast 	<ul style="list-style-type: none"> • Het lint blijft in tact

Stedelijke ontwikkelpotentie	<ul style="list-style-type: none"> • Goede ontwikkelmogelijkheden • Nieuwe bebouwing kan zich adresseren aan de weg • Er zijn goede aansluitingen mogelijk met nieuwe wijk 	<ul style="list-style-type: none"> • Door de taluds worden de ontwikkelmogelijkheden beperkter • Het is lastiger goede aansluitingen te maken met de nieuwe wijk
Draagvlak en risico's	<ul style="list-style-type: none"> • Geen draagvlak bij omwonenden • Waarschijnlijk extra procedures nodig met een aanzienlijk risico op vertraging • Meest verstrekkende consequentie is dat we tijdelijk niet verder kunnen met het ontwikkelen van Meerstad omdat we niet voldoen aan de afspraken die we met Klein Harkstede hebben gemaakt. 	<ul style="list-style-type: none"> • Draagvlak bij omwonenden. Bewoners Middelbert en Engelbert vanwege leefbaarheid, bewoners Klein Harkstede vanwege naleven afspraken • We verwachten de planning te halen en ons aan de afspraken met Klein Harkstede te kunnen houden.

Tabel 1: samenvatting van de beoordeling van beide varianten

De keuze: een ongelijkvloerse kruising met onderdoorgang

Alles overziend komen wij tot de conclusie dat het realiseren van een onderdoorgang voor deze situatie de beste keus is. Het is een complexe afweging. Als we alleen vanuit de directe aanlegkosten zouden redeneren, dan zou de keus vallen op de gelijkvloerse variant. Op basis van het Schetsontwerp (aannemersraming) blijkt dat de gelijkvloerse variant circa 5 miljoen goedkoper (inclusief verwervingen) is dan de onderdoorgang. Daarnaast is de ruimtelijke beleving bij de gelijkvloerse variant groter.

Het aanleggen van een gelijkvloerse kruising brengt echter grote risico's met zich mee. Onze inschatting is dat we deze variant, met verstrekkende gevolgen voor de huidige omwonenden, niet zonder vertraging in de planning kunnen aanleggen. Dat betekent dat er vanwege de vastgestelde afspraken met Klein Harkstede een reële kans is dat we de ontwikkeling van Meerstad tijdelijk stil zouden moeten leggen, waarbij de kosten (w.o. rente) wel doorgaan en geen opbrengsten worden gegenereerd. Daar komt bij dat we het ons als stad niet kunnen permitteren onze woningbouwproductie te verlagen.

Om bij de aanleg van de onderdoorgang toch een zo goed mogelijk ontwikkel- en ruimtelijk perspectief te behouden, zijn wij van mening dat de breedte van overgang van de Middelberterweg over de nieuwe ontsluitingsweg minimaal moet zijn. Voor de meest geschikte afmetingen zijn uitgangspunten opgesteld in de afwegingsnotitie. Deze uitgangspunten willen wij dan ook vastleggen voor de verdere uitwerking van de noordelijke ontsluitingsweg.

Planning

De planning is erop gericht dat de weg in 2021 klaar is. Dan verwachten we, rekening houdend met de huidige woningmarktontwikkelingen, in Meerstad Midden zo'n 1500 woningen bestemd te hebben.

Dit houdt het volgende in voor de planning:

Kwartaal	Onderdeel
•3 ^{de} 4 ^{de} Kwartaal 2018	•Uitwerken naar stedenbouwkundig, landschappelijk en verkeerskundig DO
•3 ^{de} kwartaal 2018 t/m 4 ^{de} kwartaal 2019	•Verwervingen
•1 ^{ste} en 2 ^{de} kwartaal 2019	•Civieltechnisch DO
•3 ^{de} en 4 ^{de} kwartaal 2019	•Omgevingsvergunningen •Bestekstekeningen
•1 ^{ste} en 2 ^{de} kwartaal 2020	•Aanbesteding(en)
•3 ^{de} kwartaal 2020 t/m 4 ^{de} kwartaal 2021	•Uitvoering

Nb: In de planning wordt er vanuit gegaan dat de gronden minnelijk verworven worden en dat er geen bezwaren worden ingediend tegen de omgevingsvergunningen.

Verlengde Eemskanaalzone

Bij het tot stand komen van de afwegingsnotitie is tevens gekeken naar de ontwikkelpotentie van het omliggende gebied (verlengde Eemskanaalzone). Uit een eerste verkenning blijkt dat circa 1.500 woningen gerealiseerd kunnen worden in het plangebied rondom de ontsluitingsweg in een stedelijk-groene omgeving. In de ontwikkelstrategie Meerstad 2017 is aangegeven dat na circa 10 jaar gekeken zal worden waar na Meerstad Midden West gebouwd gaat worden. Op dit moment is er grote vraag naar stedelijk groen wonen en wij zien dan ook een kans om dit gebied eerder dan 2027 tot ontwikkeling te brengen zodra de noordelijke ontsluitingsweg is gerealiseerd. Om te anticiperen op de grote vraag naar woningen en om voldoende voorraad te hebben, zullen wij Bureau Meerstad vragen om te starten met planvorming van het gebied verlengde Eemkanaalzone om in uiterlijk 2024 de eerste woning te kunnen opleveren. Zowel in de ontwikkelstrategie van Meerstad als die van de Eemskanaalzone wordt de ambitie benoemd om stad en Meerstad ruimtelijk nauwkeurig met elkaar te verweven. Over de planvorming van het gebied verlengde Eemskanaalzone zullen wij u nader informeren.

Economische uitvoerbaarheid, dekking en Grondexploitatie.

Voor de noordelijke ontsluitingsweg en het totale pakket aan maatregelen ten aanzien van het verkeerssysteem is een projectbegroting opgesteld door Infra Plus (deskundig op het gebied van civieltechnische kostenramingen). Deze begroting is getoetst aan de grondexploitatie 2017. De totale

investeringsbedrag voor deze werkzaamheden is geraamd op € 16,3 miljoen (contante waarde, prijspeil 2018), inclusief 10% onvoorzien. Belangrijkste risico bij de aanleg van de weg heeft betrekking op de aanleg van de tunnel. De tunnel komt in veengrond en het is onduidelijk hoe de grond zich houdt bij het plaatsen van de tunnel. Met een gemiddelde post onvoorzien van 10% over alle investeringskosten (in totaal bijna €1,5 miljoen) is voldoende buffer om dit risico's op te vangen.

In de huidige Grondexploitatie is voor de aanleg van de noordelijke aanrijroute een bedrag gereserveerd van € 9,4 mln. Dit betekent een tekort van € 6,9 mln.

BBV

In principe hanteren we het uitgangspunt bij Meerstad dat kosten, die conform het BBV c.q. de kostensoortenlijst van het Besluit ruimtelijke ordening zijn toe te rekenen aan de grondexploitatie, ten laste van die grondexploitatie worden gebracht. Het BBV geeft aan dat bovenwijkse voorzieningen toegekend kunnen worden aan een grondexploitatie voorzover de grondexploitatie er profijt van heeft. Het niet toerekenbare gedeelte aan de grondexploitatie komt ten laste van de algemene middelen. Binnenplanse investeringen komen ten laste van de grondexploitatie.

Bij de overheveling van bovenwijkse voorzieningen naar de gemeente Groningen (december 2016) is ervan uitgegaan dat 50% van toekomstige investeringen voor rekening zou komen van de algemene middelen. In totaal is rekening gehouden met een nog te investeren bedrag van € 60 miljoen. De in de grondexploitatie opgenomen investering van € 9,4 miljoen is onderdeel van deze € 60 miljoen. Hiervan komt € 4,7 miljoen ten laste van de grondexploitatie Meerstad en € 4,7 miljoen ten laste van het beschikbaar gestelde budget uit de algemene middelen.

Op basis van de huidige inschatting van verkeersbewegingen schatten we in dat circa 70% van de gebruikers bestemmingsverkeer is (verkeer van en naar Meerstad). Dit rechtvaardigt de afwijking van het algemene uitgangspunt van de toerekening van de kosten, zoals dit is vastgelegd in het raadsbesluit d.d. 21 december 2016 "Overhevelen van bovenwijkse voorzieningen Meerstad". Dit betekent dat 70% van de investering (€11,4 miljoen) ten laste van de grondexploitatie moet worden gebracht. De rest (€ 4,9 miljoen) komt ten laste van de algemene middelen.

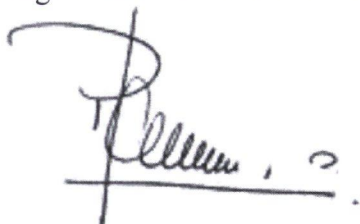
Dekking

De investering ten laste van de grondexploitatie is netto €16,3 miljoen. Dit is € 6,9 miljoen meer dan waar nu rekening mee wordt gehouden in de grondexploitatie. Echter wij zien in de grondexploitatie Meerstad 2017 twee voordelen in de grondexploitatie waar nog geen rekening mee is gehouden. Het gaat om herfinanciering van de leningenportefeuille (tweede deel) (€ 4,5 miljoen) en een verlaging van de bijdrage van Meerstad aan het Sontwegtrace (€ 1,1 miljoen). De overige € 1,3 miljoen zal gedekt worden uit onvoorzien

grondexploitatie Meerstad. Het verwachte resultaat op eindwaarde van de grondexploitatie blijft daarmee gelijk.

Uitgaande van de bovenstaande voornemens tot planvorming en de bijgevoegde bijlage vertrouwen wij er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Peter den Oudsten", written over a horizontal line.

de burgemeester,
Peter den Oudsten

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Peter Teesink", written over a horizontal line.

de secretaris,
Peter Teesink

Noordelijke ontsluitingsweg

Afwegingsnotitie

juli 2018



Inhoudsopgave

	Voorwoord	p. 5
A.	Aanleiding	
	Aanleiding	p. 9
B.	Uitgangspunten en beleidskader	
	Uitgangspunten	p. 12
	Het doel	p. 13
	Beleidskader	p. 14
C.	Ontwerpopgave	
	Ontwerpopgave	p. 18
	Kruisingen	p. 20
	Consequenties voor het grotere verkeerssysteem	p. 21
	Zeven kruispunten: uitgangspunten voor uitwerking	p. 23
D.	Afwegingsmatrix kruising noordelijke ontsluitingsweg-Middelberterweg	
	Het afwegingskader	p. 34
	Participatietraject	p. 36
	De afwegingsmatrix	p. 38
E.	Afwegingsmatrix Klein Harkstede	
	Het afwegingskader	p.52
	De afwegingsmatrix	p.54
F.	Bijlagen	
	I Participatietraject	p. 60
	II Profiel noordelijke ontsluitingsweg	p. 76
	III Cultuurhistorische analyse	p. 78



Zicht op de Ruischerbug, waar het verkeer vandaag de dag al dagelijks vaststaat (bron: <http://mapio.net>)

Voorwoord

De ontwikkeling van Meerstad is in volle gang. Nu de planontwikkeling en realisatie van de buurten Meerrovers en Tersluis hun einde naderen, wordt binnen Bureau Meerstad gewerkt aan de planontwikkeling van de volgende buurten, te weten De Groenewei en De Zeilen. Voor zowel Groenewei als de eerste fase van De Zeilen is inmiddels het stedenbouwkundig plan opgesteld. Deze ontwikkelingen hebben grote invloed op het lokale verkeerskundig systeem.

Met de ontwikkeling van de noordelijke ontsluitingsweg zal geanticipeerd moeten worden op de groei van Meerstad en de autonome ontwikkeling van het achterland. De realisatie van de noordelijke ontsluitingsweg brengt verschillende deelopgaven met zich mee. Zo zal onder meer de verkeerssituatie rond de Meerdorpen en Klein Harkstede veranderen. Deze notitie is met inbreng van omwonenden tot stand gekomen en is het resultaat van een proces van studie en dialoog. De notitie heeft als doel hiermee te ondersteunen bij het maken van een gegronde afweging voor de verschillende deelopgaven.



juli 2018

A. Aanleiding



Bestemmingsplan contour tracé noordelijke ontsluitingsweg geprojecteerd op een luchtfoto van het gebied.

Aanleiding

In het voorjaar van 2017 is de Ontwikkelstrategie Meerstad Uitwerking II 2017 vastgesteld door het college van B&W van de gemeente Groningen en ter informatie aangeboden aan de gemeenteraad. Onderdeel van deze ontwikkelstrategie is de planvorming, het ontwerp en de realisatie van de noordelijke ontsluitingsweg. Na dit besluit is Bureau Meerstad gestart met de uitwerking van de plannen voor de noordelijke ontsluitingsweg.

Belangrijkste aanleiding voor het realiseren van de noordelijke ontsluitingsweg is dat Meerstad de komende jaren groeit naar een omvang die vraagt om aanpassing van het infrastructurele netwerk. Iedere werkdag staat het verkeer al vast bij Ruischerbrug en het wordt alleen nog maar drukker. Bij het tot stand komen van het bestemmingplan Meerstad Midden is met bewoners van Klein Harkstede afgesproken dat de nieuwe ontsluitingsweg aangelegd zou zijn bij realisatie van 1.500 woningen in Meerstad. In het bestemmingsplan is daarom opgenomen dat er tot die tijd niet meer dan in totaal 1.500 woningen met Uitwerkingsplannen bestemd mogen worden.

In de gemeenteraadvergadering van januari 2018 is nogmaals bevestigd dat het tracé zoals dat bestemd is in het 'Bestemmingsplan Meerstad Midden' de basis is voor de uitwerking van de ontsluitingsweg. Een motie om "te onderzoeken of en in hoeverre een alternatief tracé voor de ontsluitingsweg te realiseren is binnen de planvorming van Meerstad" is niet aangenomen. In diezelfde vergadering steunde een meerderheid van de gemeenteraad het, op aangeven van omwonenden, reeds ingezette pad ook een ongelijkvloerse kruising met de Middelberterweg te onderzoeken.

In deze afwegingsnotitie geven we inzicht in de verschillende kruispunten binnen de route. We kijken hoe verschillende varianten functioneren binnen het verkeerssysteem en welke consequenties daaruit voortvloeien.

De studie over de noordelijke ontsluitingsweg en de verschillende kruispunten binnen de route wordt gezien binnen het perspectief van de ontwikkeling van het gebied tussen Meerstad en de Oostelijke ringweg. Dit is voornamelijk agrarisch gebied, waar Middelbert en Engelbert onderdeel van zijn, zal op termijn ontwikkeld worden tot een multifunctioneel stadsdeel met zo'n 1.500 woningen (nader uit te werken). Het wordt een stadsdeel waar wonen, werken en recreëren met elkaar worden gecombineerd. De noordelijke ontsluiting is hiermee, naast de verbinding tussen Meerstad en Groningen, de toekomstige ontsluitingsweg van deze te ontwikkelen stadswijk.

B. Uitgangspunten en beleidskader

Uitgangspunten noordelijke ontsluitingsweg

De ontwikkeling van de noordelijke ontsluitingsweg is door verschillende facetten complex. Het vastgestelde bestemmingsplan is kaderstellend en daarmee ook de afspraken met Klein Harkstede. Daarnaast gelden onder andere ruimtelijke en verkeerskundige uitgangspunten.

De noordelijke ontsluitingsweg dient volgens de huidige inzichten in 2021 te worden geopend

Zolang de nieuwe ontsluitingsweg niet gerealiseerd is, zal het verkeer vanuit Meerstad via de Hoofdweg langs Klein Harkstede over de Driebondsweg naar de stad rijden. In de huidige situatie ontstaan al stremmingen in het gebied rond de Borgbrug (Driebondsweg). Hoe meer woningen in Meerstad bewoond worden, hoe groter dit knelpunt zal worden. Met bewoners van Klein Harkstede is destijds afgesproken dat de nieuwe ontsluitingsweg aangelegd zou zijn bij realisatie van 1.500 woningen in Meerstad. In het bestemmingsplan is daarom opgenomen dat er tot die tijd niet meer dan in totaal 1.500 woningen met Uitwerkingsplannen bestemd mogen worden. Met eenzelfde ontwikkeltempo zal naar verwachting dit aantal in 2021 worden bereikt. Daarom is de planning er op gericht de noordelijke ontsluitingsweg in 2021 te kunnen openen. Wanneer deze planning niet gehaald wordt, kunnen er in principe geen nieuwe uitwerkingsplannen gemaakt worden boven de 1.500 woningen. Dit heeft consequenties voor de voortgang van de bouw van woningen in Meerstad en heeft daarmee grote financiële consequenties en consequenties voor het woningaanbod op stedelijk niveau.

Ontwerp passend binnen vigerend bestemmingsplan

In 2007 is het Bestemmingsplan Meerstad-Midden vastgesteld, inclusief een tracé voor de noordelijke ontsluitingsweg. De ligging van dit tracé is herbevestigd in de Gemeenteraad van januari 2018. In 2007 zijn ook voor verschillende woningen langs het tracé hogere geluidswaarden vastgesteld. Om die geluidswaarden te halen, zullen langs de weg maatregelen getroffen moeten worden, zoals bijvoorbeeld geluidsschermen of -wanden, een verdiepte ligging ter hoogte van de bestaande bebouwing langs de Middelberterweg en / of een stiller type asfalt.

Vlotte, veilige en goed ingepaste verbinding

Voor alle soorten modaliteiten moet tussen de oostelijke ringweg en de Vossenburglaan in Meerstad een vlotte, veilige en goed ingepaste verbinding gerealiseerd worden. Daarbij is het van essentieel belang dat het te ontwikkelen tracé als onderdeel van het gehele verkeerssysteem goed functioneert.

De noordelijke ontsluitingsweg wordt een levendige stadsstraat in een toekomstige wijk met 1.500 woningen

De noordelijke ontsluitingsweg komt te liggen tussen de oostelijke ringweg (aansluiting Driebond) en de Vossenburglaan in Meerstad. Het gebied is nu nog agrarisch in gebruik. Op termijn ontstaat hier een levendig en gemengd gebied met aansluitingen op de noordelijke ontsluitingsweg. Zonder dat nu direct ook een ontwerp voor dit tussengebied gemaakt hoeft te worden, wordt wel stilgestaan bij de inpassings- en aansluitmogelijkheden van de noordelijke ontsluitingsweg in dit toekomstig woon-, werk en recreatiegebied.

De ontwerp-omgevingsvisie The Next City is kaderstellend voor de ontwikkeling van dit gebied. Hierin is de ambitie vastgelegd om Groningen te ontwikkelen tot een inclusieve stad. Dit wil zeggen een ongedeelde stad die verbindt en sociale tegenstellingen verkleint. Fysieke maatregelen moeten participatie, ontmoeting, sociale controle en gezond gedrag in de wijken stimuleren. Met andere woorden, de noordelijke ontsluitingsweg wordt een levendige stadsstraat voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers en voetgangers. Mensen ontmoeten elkaar en worden gestimuleerd om te bewegen.

Voldoende capaciteit

De ontwikkeling van Meerstad heeft consequenties voor het verkeerssysteem van Groningen. Met het verkeersmodel Groningen Plus zijn verkeersonderzoeken gedaan naar de gevolgen van deze ontwikkeling. Hieruit is naar voren gekomen dat het huidige verkeerssysteem niet op de groei van Meerstad en de autonome ontwikkeling van het achterland berekend is. Naar verwachting zal het totale aantal verkeersbewegingen in de eindsituatie van Meerstad circa 24.000 motorvoertuigen per dag bedragen. Dit heeft verschillende gevolgen. Onder meer zal de verkeerssituatie rond Klein Harkstede aangepast moeten worden. Daarnaast zullen in de eindsituatie op de noordelijke ontsluitingsweg per richting twee rijstroken noodzakelijk zijn om de verwachte hoeveelheid verkeer te kunnen verwerken. Ter vergelijking: op de Europaweg rijden ter hoogte van De Meeuwen zo'n 27.000 motorvoertuigen en op Laan Corpus den Hoorn ter hoogte van Hoornse Meer zo'n 18.000.

Beperken (sluip)verkeer

De ontwikkelingen in het gebied rond de Meerdorpen leiden tot extra verkeer, verkeer wat deels gebruik zal maken van de bestaande wegen in de Meerdorpen. Afhankelijk van de gekozen variant zullen de wegen in de Meerdorpen in meer of mindere mate extra belast worden. Hoe optimaler de noordelijke ontsluitingsweg, hoe minder weggebruikers geneigd zijn het onderliggende wegennet te gebruiken.

Te maken keuzes in het verkeerssysteem kunnen leiden tot een ongewenste toename van (sluip)verkeer door de linten. Het uitgangspunt is Middelbert vanaf het westen wel bereikbaar te houden, omdat er anders voor onder meer hulpdiensten en openbaar vervoer geen snelle route meer zal zijn. De alternatieve route via de tunnel bij de Olgerweg is namelijk ongeschikt vanwege een te lage doorrijhoogte.

Analyse en inpassing cultuurhistorische waarden

Door bureau Meerstad is in 2017 een aanvulling gemaakt op de cultuurhistorische inventarisatie van RAAP uit 2002 met als doel uitgangspunten en aanknopingspunten te vinden in het omliggende gebied voor het ontwerp van het vastgestelde tracé en zijn omgeving (zie bijlage III). Voor de omgeving zoeken we cultuurhistorische aanknopingspunten voor de verdere ruimtelijke ontwikkelingen zoals het opnemen van oude structuren. Voorbeelden hiervan zijn het oude Kerkpad, oude dijk (1370), het oude lint en het mogelijk herstel van een oude brug (Stertebolabalka).

Het doel

Het doel van deze fase is het in samenspraak met omwonenden onderzoeken en afwegen van verschillende varianten op basis van heldere criteria om te komen tot een programma van eisen (p.v.e.) met een ruimtelijk functioneel ontwerp. Het ruimtelijk functioneel ontwerp en het p.v.e. zijn de basis voor de verdere uitwerking in een schetsontwerp en uiteindelijk in het technisch ontwerp voor de uitvoeringsfase. Hiermee zijn voor de vervolgfases de kaders en de principiële keuzes voor alle betrokken duidelijk.

Beleidskader

Masterplan Meerstad (september 2005)

Het Masterplan Meerstad (september 2015), het bestemmingsplan Meerstad Midden en de ontwikkelstrategie staan aan de basis van de ontwikkeling van de noordelijke ontsluitingsweg en de ontwikkeling van het gebied tussen Meerstad en de oostelijke ringweg. Zo zijn in het Masterplan Meerstad de eerste contouren geschetst van de ontwikkeling van het gebied tussen Meerstad en de oostelijke ringweg en is het tracé van de noordelijke ontsluiting vastgelegd in het masterplan en bestemmingsplan.



Ruimtegebruikskaart Masterplan Meerstad.

Ontwikkelstrategie Meerstad Uitwerking II 2017 (14 maart 2017)

De opgave voor de ontwikkeling van Meerstad houdt in dat in totaal 4.850 woningen gebouwd moeten worden. Deze bouw vindt plaats in behapbare fasen die elk afzonderlijk kunnen worden afgerond.

De Ontwikkelstrategie Meerstad (2011) die als basis heeft gedient voor de tweede uitwerking in 2017 koppelt kwaliteitsgroei aan flexibiliteit. De kwaliteitsgroei bestaat daarbij uit:

- een groenblauw raamwerk: het Woldmeer en natuurontwikkeling rondom;
- een recreatief netwerk, op water en op land, met de vaarverbinding als belangrijk onderdeel;
- een sterke koppeling met het centrum van Groningen door middel van grijs, groene en blauwe infrastructuur, voor zowel recreatief- als autoverkeer, en flora en fauna.



Visiekaart programmatisch kaderplan Meerstad.

Ontwerp-omgevingsvisie The Next City (inspraakversie maart 2018)

De nieuwe omgevingsvisie voor de stad van de toekomst 'The Next City' stelt de belangrijkste opgaven vast: het faciliteren van de groei van de stad; de werkgelegenheid groeit mee in stad en regio; de groeiende stad blijft leefbaar en aantrekkelijk voor alle inwoners; de energietransitie wordt versneld; en iedereen helpt mee in een groeiende stad.

Verwacht wordt dat over 10 tot 15 jaar de gemeente Groningen met een kwart gegroeid is naar 250.000 inwoners. Groningen heeft dan 20.000 nieuwe woningen nodig. In de omgevingsvisie zijn onder meer Meerstad en het gebied tussen de oostelijke ringweg en Meerstad aangewezen als ontwikkelzones hiervoor.

In de ontwerp-omgevingsvisie worden verschillende kaders en uitgangspunten gesteld voor de voorziene stedelijke ontwikkeling met als doelen economische vitaliteit, een inclusieve gemeente en een duurzame en toekomstbestendige gemeente.

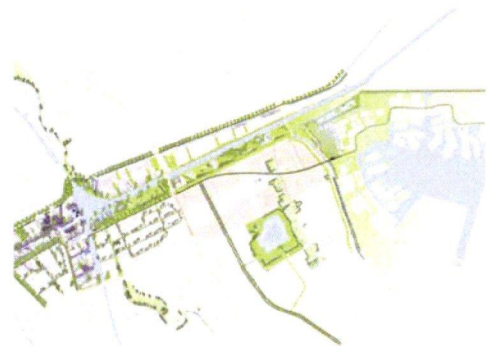


Ontwikschets huidige gemeente Groningen (kaart nog in bewerking).

Stad aan het water - Ontwikkelstrategie Eemskanaal zone van Oosterhaven tot aan Meerstad (inspraakversie maart 2018)

In The Next City is de ambitie vastgelegd om het gebied tussen de Oosterhaven tot aan Euvelgunne te ontwikkelen tot stedelijk woongebied. In de Ontwikkelstrategie Eemskanaal zone van Oosterhaven tot aan Meerstad (inspraakversie maart 2018) is deze ambitie verder uitgewerkt.

Op dit moment zijn er nog geen concrete plannen voor het gebied tussen de oostelijke ring en Meerstad, echter zal met de ontwikkeling van de noordelijke ontsluitingsweg al wel rekening moeten worden gehouden met de toekomstige ontwikkeling. Deze ontwikkeling zal een goede aansluiting van het oostelijk deel van het centrum van Groningen met Meerstad tot stand moeten brengen. Waar het gebied nu grotendeels geïsoleerd en niet goed ontsloten is, zullen in de toekomst door de er levendige en sociaal veilige routes ontstaan tussen Meerstad en het centrum.



Concept ambitiekaart voor de oostkant van de stad.

C. Ontwerpopgave

De ontwerpogave

De belangrijkste aanleiding voor het realiseren van de noordelijke ontsluitingsweg is dat Meerstad groeit naar een omvang die vraagt om aanpassingen van het infrastructurele netwerk. De nieuwe weg vormt de eerste jaren een verbinding naar Meerstad door het groene landschap, maar zal op termijn binnen het stedelijk gebied komen te liggen. We beschouwen deze weg daarom als een stadsstraat waar in de toekomst langs gewoond, geleefd en gewerkt wordt.

De ontwikkeling van de noordelijke ontsluiting brengt daarom meerdere verkeerskundige en ruimtelijke opgaven met zich mee. Allereerst dient het tracé van de noordelijke ontsluitingsweg dusdanig te worden ingepast zodat het zowel op korte als op langere termijn goed is ingepast in de omgeving. Daarnaast dient de profilering van de weg op zowel korte als op lange termijn berekend zijn op de verschillende gebruikers. Verder zijn er op het tracé in totaal een zevental nieuwe of bestaande kruisingen te identificeren die vormgegeven dienen te worden als onderdeel van de stedelijke as. Voor deze verschillende ontwerpogaven zullen op de hieropvolgende pagina's ruimtelijke en verkeerskundige uitgangspunten en randvoorwaarden worden geschetst voor de totale verkeersstructuur en voor de verschillende kruisingen. Afwijkend daarin is het kruispunt met de Middelberteweg waarvoor een afwegingsmatrix is gemaakt.

Kruising Middelberterweg

De meest complexe opgave is de kruising van de noordelijke ontsluitingsweg met de Middelberterweg. De complexiteit komt voort uit de combinatie tussen:

- Het verkeerskundige vraagstuk vanwege onder meer bestemmings- en sluipverkeer;
- Het geluidsvraagstuk waarbij het gaat om de geluidswaarde voor aanliggende woningen;
- Het cultuurhistorisch vraagstuk wat voortkomt uit de vraag hoe om te gaan met de continuïteit van het lint;
- De leefbaarheid van het gebied waarin bovenstaande factoren samenkomen;

Dit alles moet passen binnen een sterk ruimtelijk kader.

De noordelijke ontsluitingsweg zal de Middelberterweg gelijkvloers of ongelijkvloers moeten kruisen. Bij de ongelijkvloerse kruising is in eerste instantie ook de halfverdiepte variant bestudeerd en in de werkgroep besproken met omwonenden. Hieruit kwam naar voren dat deze variant geen meerwaarde biedt ten opzichte van een volledig verdiepte variant. Integendeel, deze variant zou lastige opgaven met zich meebrengen. Dat heeft onder meer te maken met de aansluiting van aanliggende kavels en wegen, de continuïteit van het lint en de noordelijke ontsluitingsweg. De omwonenden deelden de opvatting dat het niet verstandig was deze variant verder te onderzoeken. De halfverdiepte variant is daarmee afgefallen.

Bij de ongelijkvloerse variant zorgt de verdiepte ligging er voor dat de vastgestelde geluidsbelasting op de nabijgelegen woningen van de Middelberterweg gehaald kan worden. Bij de gelijkvloerse variant zijn hiervoor geluidswallen of schermen nodig. Vanuit de ruimtelijke kwaliteit die hoort bij een levendige stadsstraat zijn geluidsvoorzieningen direct aan de weg ongewenst. Dit omdat ter hoogte van de geluidsvoorzieningen geen enkele relatie meer is tussen de noordelijke ontsluitingsweg en haar omgeving. Dit sluit niet aan op de ambitie om van de noordelijke ontsluitingsweg een levendige stadsstraat te maken waar in de toekomst langs gewoond, geleefd en gewerkt wordt.

Daarom wordt in de vergelijking van varianten bij een gelijkvloerse kruising uitgegaan van een variant zonder geluidsschermen of wallen. Dit betekent dat de geluidswaarde bij verschillende aanliggende woningen niet gehaald kunnen worden en er in deze variant enkele nabij gelegen woningen moeten wijken.

De keuze voor een ongelijkvloerse of gelijkvloerse kruising ter hoogte van het Middelberter lint is bepalend voor de verkeersstructuur van het gebied tussen Meerstad en de oostelijke ringweg. In de afwegingsmatrix zijn de verschillende voor- en nadelen van een gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruising inzichtelijk gemaakt.

Kruisingen

Door de aanleg van de noordelijke ontsluitingsweg zullen verschillende nieuwe kruisingen ontstaan en enkele bestaande kruisingen van gedaante veranderen.

De aanleg van de noordelijke ontsluitingsweg heeft invloed op het grotere verkeerssysteem, op de eerstvolgende pagina's zal hierover worden uitgeweid. Er worden hierbij twee scenario's behandeld. Het eerste scenario gaat uit van een gelijkvloerse kruising van de noordelijke ontsluitingsweg met het lint de Middelberterweg en het tweede scenario gaat uit van een ongelijkvloerse kruising.

Vervolgens zullen de zeven kruisingen worden behandeld. De kaart hiernaast geeft weer om welke kruisingen het gaat:

1. Aanpassing bestaande rotonde bij op- en afritten naar de Beneluxweg, de P+R, noordelijke ontsluitingsweg en Driebondsweg;
2. Rotonde op de noordelijke ontsluitingsweg voor de ontsluiting van toekomstig stedelijk gebied;
3. Rotonde noordelijke ontsluitingsweg - Nieuwe Borgweg;
4. Rotonde en brug bij entree Meerstad;
5. T-splitsing Driebondsweg - Middelberter lint;
6. Verkeersknooppunt Ruischerbrug;
7. Kruising Noordelijke Ontsluitingsweg met het Middelberter lint.

Voor alle kruisingen wordt een eerste uitwerking gedaan voor inrichting en vormgeving. Uitzonderingen daarop zijn de kruising met de Middelberterweg (7) en de ontsluiting van Klein Harkstede waarbij gewerkt wordt met een afwegingsmatrix.



Getoond tracé is indicatief en zal nader worden uitgewerkt

Consequenties voor het grotere verkeerssysteem

Verkeersstructuur uitgaande van gelijkvloerse kruising Middelberterweg

De twee gebiedsonsluitingswegen van Meerstad (Hoofdweg en Vossenburglaan) worden vanaf het punt waar zij samenkomen verbonden met de aansluiting Driebond op de ringweg.

De noordelijke ontsluitingsweg loopt vloeiend door het gebied en kruist de Middelberterweg vrijwel aan het eind van het Middelberter lint. De kruising wordt in dit scenario gelijkvloers uitgevoerd.

De Borgweg buigt niet meer af naar Klein Harkstede, maar loopt vanaf de Borgbrug rechtdoor naar de nieuwe ontsluitingsweg. De oude Borgweg is niet meer als doorgaande route te gebruiken door een knip ten noordwesten van Klein Harkstede. Klein Harkstede wordt in zuidelijke richting ontsloten op de nieuwe ontsluitingsweg.

De Driebondsweg is niet meer als doorgaande route te gebruiken door een knip tussen Middelberterweg en Borgweg. Deze functie wordt overgenomen door de nieuwe ontsluitingsweg.

Door de gelijkvloerse kruising met de Middelberterweg blijven er rechtstreekse (auto)verbindingen tussen Middelbert en de stad en de Borgbrug (Ruischerbrug, Lewenberg, Ten Boer etc.).



Getoond tracé is indicatief en zal nader worden uitgewerkt

Verkeersstructuur uitgaande van ongelijkvloerse kruising Middelberterweg

De twee gebiedsonsluitingswegen van Meerstad (Hoofdweg en Vossenburglaan) worden vanaf het punt waar zij samenkomen verbonden met de aansluiting Driebond op de ringweg.

De nieuwe ontsluitingsweg loopt vloeiend door het gebied en kruist de Middelberterweg vrijwel aan het eind van het Middelberter lint. De kruising wordt ongelijkvloers uitgevoerd. Uitwisseling tussen beide wegen is voor autoverkeer niet mogelijk. Voor fietsverkeer wel. De Borgweg buigt niet meer af naar Klein Harkstede, maar loopt vanaf de Borgbrug recht door naar de nieuwe ontsluitingsweg.

De oude Borgweg is niet meer als doorgaande route te gebruiken door een knip ten noordwesten van Klein Harkstede. Klein Harkstede wordt in zuidelijke richting ontsloten op de nieuwe ontsluitingsweg.

De Driebondsweg is niet meer als doorgaande route te gebruiken door een knip tussen Middelberterweg en Borgweg. Deze functie wordt overgenomen door de nieuwe ontsluitingsweg.

Door de ongelijkvloerse kruising met de Middelberterweg in combinatie met de knip in de Driebondsweg verdwijnt de rechtstreekse autoverbinding tussen Middelbert en de Borgbrug (Ruischerbrug, Lewenborg, Ten Boer etc).



Getoond tracé is indicatief en zal nader worden uitgewerkt

1. Ronde bij op- en afritten naar de Beneluxweg, de P+R, noordelijke ontsluitingsweg en Driebondsweg

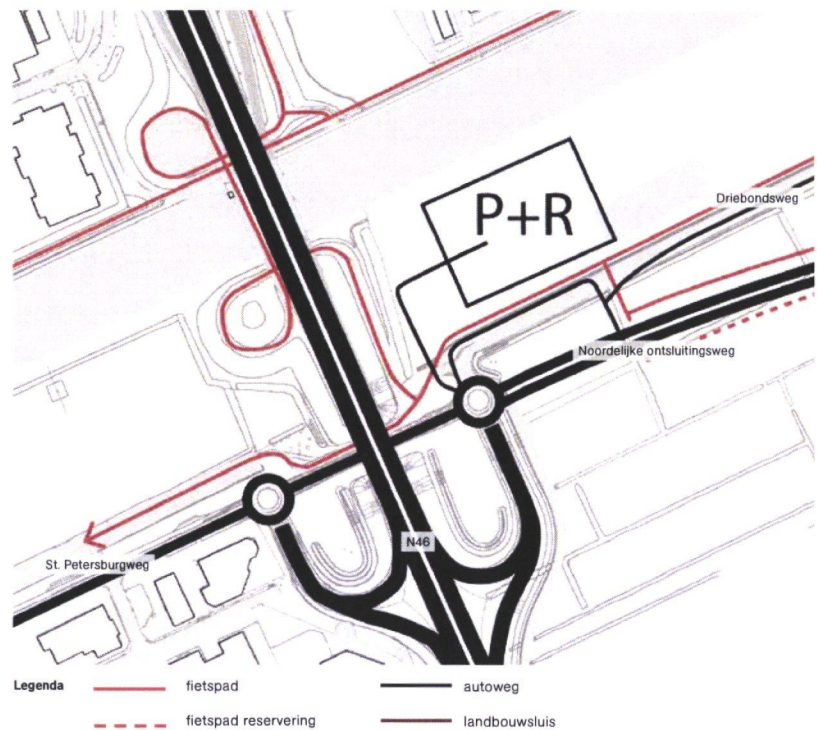
Opgave

Dit betreft een belangrijk punt als startpunt vanaf de oostelijke ringweg naar Meerstad. Daarnaast is het een bepalend knooppunt op de route van het centrum van de stad naar Meerstad. Dit vraagt om een sterke visuele lijn vanaf de Sontbrug naar de noordelijke ontsluitingsweg.

De noordelijke ontsluitingsweg zal worden aangesloten op de aansluiting Driebond op de ringweg. De aansluiting zal mogelijk aangepast moeten worden om een goede doorstroming te waarborgen. Aandacht moet worden besteed aan de ontsluiting van het P+R-terrein en het busstation. Daarbij moet rekening gehouden worden met de aantakking van de Driebondsweg. Een goede oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer is van belang.

Uitgangspunten voor uitwerking

- Goede oversteekbaarheid voor langzaam verkeer
- Visuele lijn vanaf Driebond
- Goede koppeling P+R
- Doorlopende fietsstrook



Getoond tracé is indicatief en zal nader worden uitgewerkt

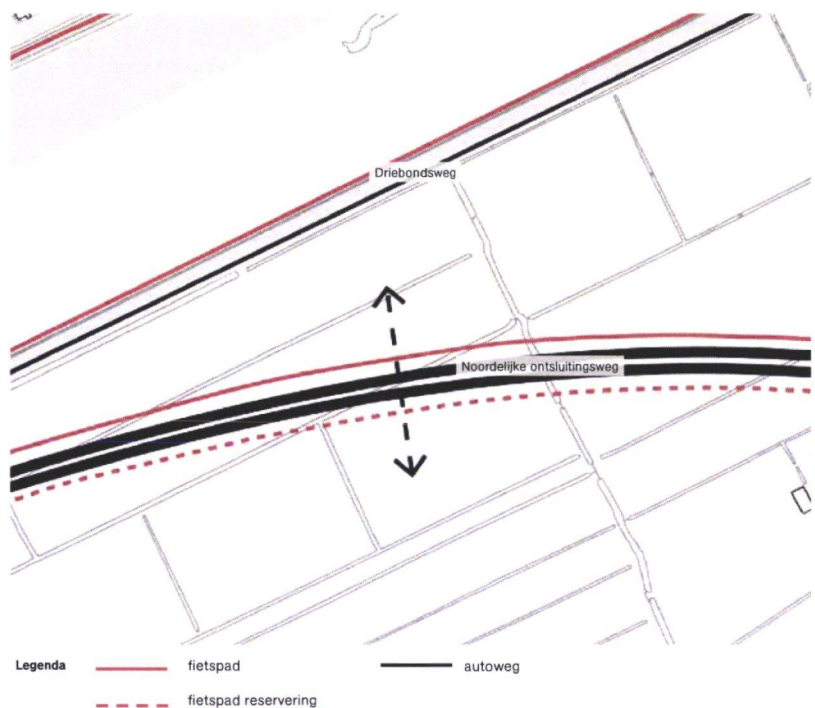
2. Westelijke kruising noordelijke ontsluitingsweg - Nieuwe Borgweg

Opgave

Het gebied ten noorden en ten zuiden van de noordelijke ontsluitingsweg zal op deze weg ontsloten worden tussen Middelberterweg en ringweg. De exacte plaats is afhankelijk van de stedenbouwkundige opzet van het gebied. Het type aansluiting, rotonde of kruispunt met verkeerslichten, moet nog bepaald worden. Een goede oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer is van belang.

Uitgangspunten voor uitwerking

- Goede oversteekbaarheid voor langzaam verkeer
- Een eventuele rotonde zo klein mogelijk
- In samenhang met stedenbouwkundige opzet uitwerken



Getoond tracé is indicatief en zal nader worden uitgewerkt

3. Oostelijke kruising noordelijke ontsluitingsweg - Nieuwe Borgweg

Opgave

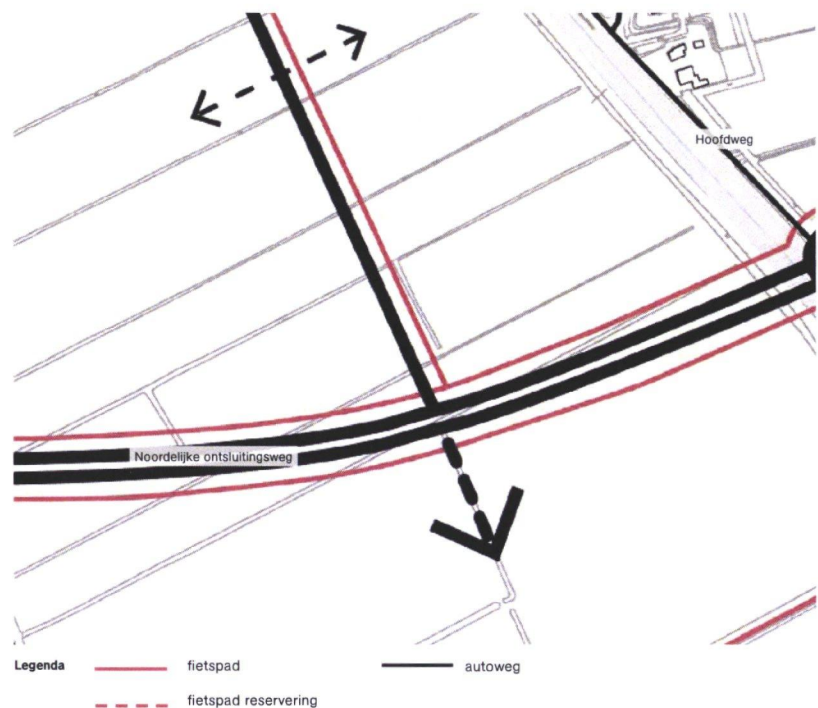
Deze kruising zal de verkeerskundige gewenste hiërarchie ook ruimtelijk tot uitdrukking moeten brengen. Dit betekent dat de route tussen Meerstad en de stad bepalend is. De zuidelijke aantakking is van een lagere orde dan de noordelijke.

De Borgweg buigt niet meer af naar Klein Harkstede, maar loopt vanaf de Borgbrug rechtdoor naar de noordelijke ontsluitingsweg. Het type aansluiting, rotonde of kruispunt met verkeerslichten, moet nog bepaald worden. Een goede oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer is in elk geval van belang.

De voorrangssituatie zal worden bekeken in het licht van het ontmoedigen van sluipverkeer tussen de ringweg en Ruischerbrug via de noordelijke ontsluitingsweg. Het kruispunt zal geschikt moeten zijn voor de ontsluiting van het gebied ten zuiden van de weg.

Uitgangspunten voor uitwerking

- Goede oversteekbaarheid voor langzaam verkeer
- Goede doorstroming west-oost
- Op termijn ontsluiting aan de zuidkant
- Zowel aan de noord- als zuidkant een veilig doorlopend fietspad



Getoond tracé is indicatief en zal nader worden uitgewerkt

4. Ronde en brug bij entree Meerstad

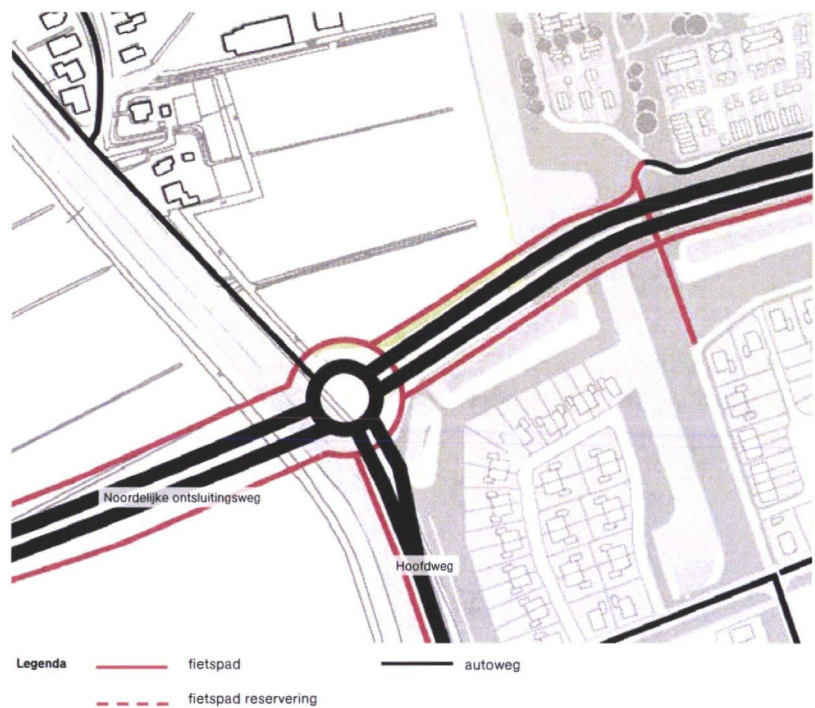
Opgave

De rotonde en de brug vormen de entree van Meerstad. Brug en rotonde worden als een samenhangend en beeldbepalend geheel vormgegeven. De rotonde is als het ware een balkon met uitzicht over de entree van Meerstad.

De ontsluitingswegen van Meerstad (Vossenburglaan en Hoofdweg) komen hier bij elkaar aan het begin van de ontsluitingsweg richting de ringweg. Een rotonde ligt voor de hand. Een goede oversteekbaarheid voor langzaam verkeer is van belang evenals een goede ontsluiting van Klein Harkstede via dit kruispunt.

Uitgangspunten voor uitwerking

- Goede oversteekbaarheid voor langzaam verkeer
- Bijzondere vormgeving entree Meerstad, samenhang van brug, rotonde en landschap
- Veilige aantakking van lint Klein Harkstede. Zie ook afwegingsmatrix Klein Harkstede vanaf p. 51.
- Hoofdweg Harkstede aan stad koppelen



Getoond tracé is indicatief en zal nader worden uitgewerkt

5. T-splitsing Driebondsweg - Middelberter lint

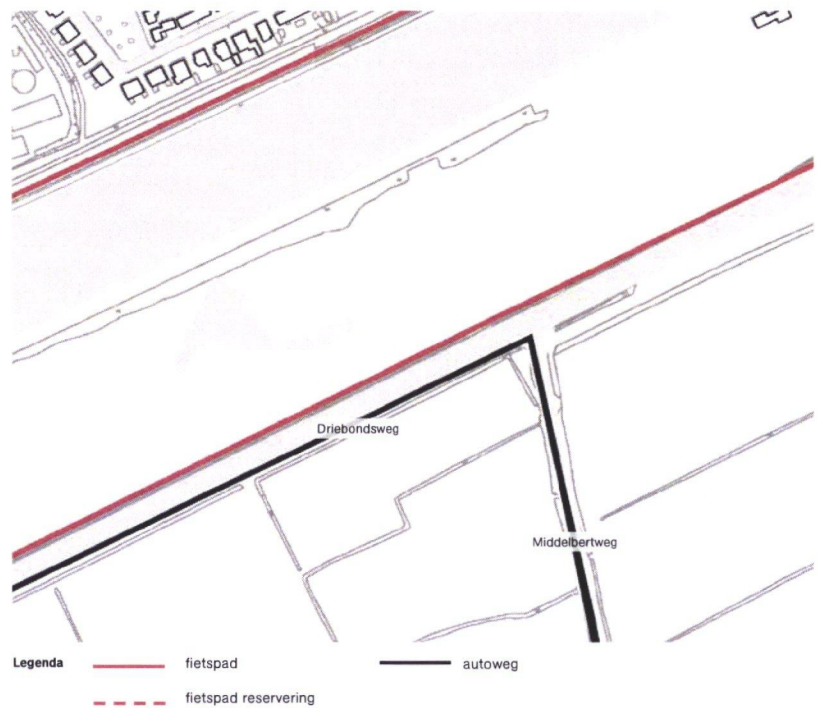
Opgave

De aanleg van de noordelijk ontsluitingsweg dient gepaard te gaan met het 'knippen' van de Driebondsweg. Als de Driebondsweg namelijk niet geknipt wordt, blijft de (sluip)route via de Driebondsweg intact. Gevolg is twee drukke routes door het gebied en het handhaven van de aansluiting van de Driebondsweg op de Borgweg. Voor het ontwerp van de nieuwe verbinding tussen Borgbrug en noordelijke ontsluitingsweg is dat een complicerende factor (doorstroming, veiligheid, wachtrij voor de brug, fietsroute tussen Driebondsweg en Meerstad). Bovendien levert het verkeersluw maken van de Driebondsweg de mogelijkheid op allerlei functies langs de weg rechtstreeks op de weg te ontsluiten. Het fietsen van en naar Meerstad wordt tevens aangenamer, omdat de route autoluw is.

Bij een gelijkvloerse aansluiting van de Middelberterweg op de noordelijke ontsluitingsweg is de plaats van de knip niet van belang. Bij een ongelijkvloerse kruising wel. Vanuit de bewoners is de relatie met de ringweg en de stad belangrijker dan de relatie met Lewenborg, Ten Boer etc. Dat betekent een knip tussen Middelberterweg en Borgweg.

Uitgangspunten voor uitwerking

- Verbinding tussen Middelberter lint en Ruischerbrug opheffen voor autoverkeer
- Bestaande fietsverbinding behouden



Getoond tracé is indicatief en zal nader worden uitgewerkt

6. Verkeersknooppunt Ruischerbrug

Opgave

De Borgweg buigt niet meer af naar Klein Harkstede, maar loopt vanaf de Borgbrug rechtdoor naar de ontsluitingsweg. Door de knip in de Driebondsweg verdwijnt de aansluiting op de Borgweg voor autoverkeer. Voor fietsers blijft deze aansluiting wel gehandhaafd. Een aantal fietsroutes komen op dit punt samen. Een goede oversteekbaarheid en logische tracés zijn van belang. De bestaande brug en de loop van de Borgsloot zullen worden meegenomen bij de uitwerking.

Uitgangspunten voor uitwerking

- Goede oversteekbaarheid voor langzaam verkeer
- Goede opstel mogelijkheden voor brug
- Fietsbrug over borgsloot aansluitend op fietspaden richting Klein Harkstede en Groenewei



Getoond tracé is indicatief en zal nader worden uitgewerkt

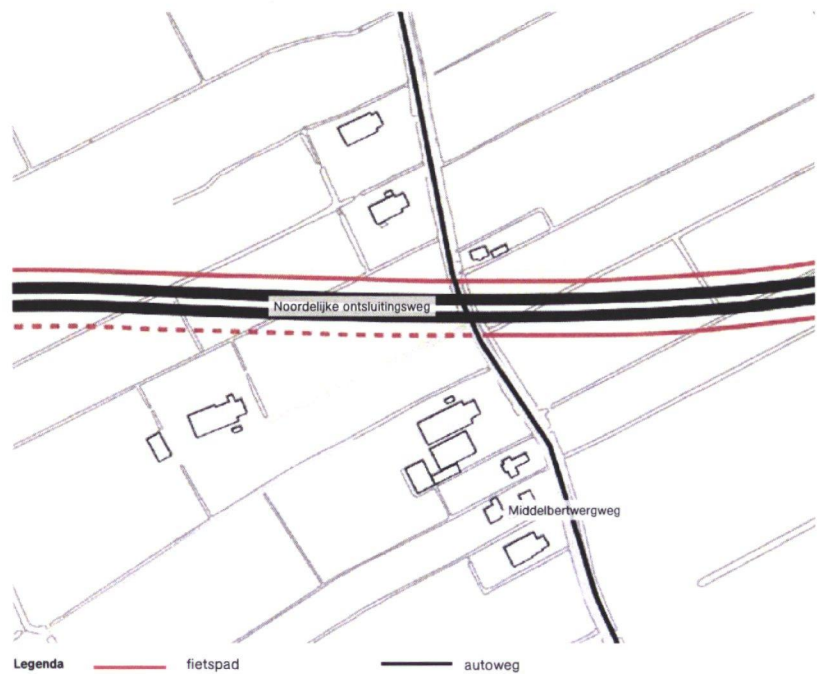
7 Kruising Noordelijke Ontsluitingsweg met het Middelberter lint - optie gelijkvloers

Opgave

De Middelberterweg sluit gelijkvloers aan op de noordelijke ontsluitingsweg. Het type aansluiting, rotonde of kruispunt met verkeerslichten, moet nog bepaald worden. Een goede oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer is van belang.

Uitgangspunten voor uitwerking

- Goede oversteekbaarheid voor langzaam verkeer
- Noordzijde lint niet noodzakelijk een aantakking voor autoverkeer aan de Noordelijke Ontsluitingsweg
- Zuidzijde lint wel een aantakking voor autoverkeer aan de Noordelijke Ontsluitingsweg
- Op termijn, fietspad langs het hele tracé aan beide zijden (zie ook bijlage II)
- V.R.I. toepassen (verkeerslicht)
- Links en rechtsafslag vakken
- Fietsoversteek met vluchtheuvel



Legenda ————— fietspad ————— autoweg
 - - - - - fietspad reservering

Getoond tracé is indicatief en zal nader worden uitgewerkt

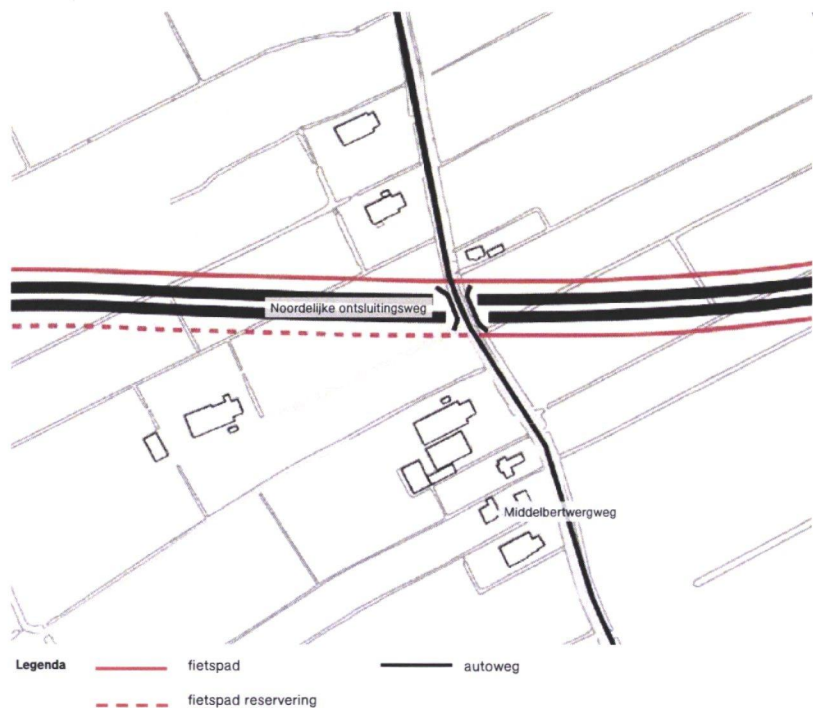
Kruispunt 7 Kruising Noordelijke Ontsluitingsweg met het Middelberter lint - optie ongelijkvloers

Opgave

De ontsluitingsweg kruist de Middelberterweg ongelijkvloers. De Middelberterweg blijft op maaiveld liggen. De ontsluitingsweg gaat er onderdoor. Uitwisseling tussen beide wegen is niet mogelijk. Voorkomen moet worden dat de gebruiker van de ontsluitingsweg het gevoel heeft door een tunnel te rijden. Het zoveel mogelijk op maaiveldniveau leggen van de ontsluitingsweg betekent een zo kort mogelijke onderdoorgang. Fietspaden blijven op maaiveld en sluiten aan op de Middelberterweg.

Uitgangspunten voor uitwerking

- Hoofdweg naar Meerstad ruim en open
- Vloeiende beweging onder het lint door
- Overkluizing smal ten behoeve van een prettige onderdoorgang
- Geen afslagen autoverkeer
- Fietspaden blijven op maaiveld en takken aan op het lint
- Op termijn fietspad langs hele tracé aan beide zijden (zie ook bijlage II)
- Vriendelijke onderdoorgang, dat wil zeggen ruim opgezet met goede doorzichten
- Lint blijft op maaiveld
- Ruimtelijk verband lint wordt behouden door een passend profiel over de overkluizing

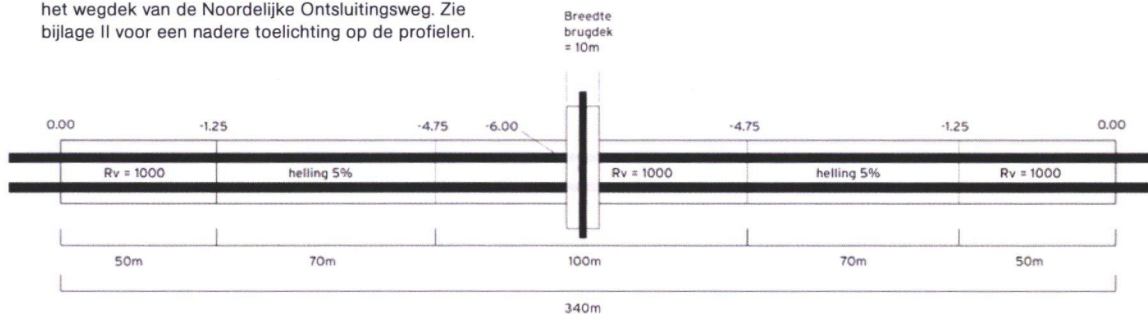
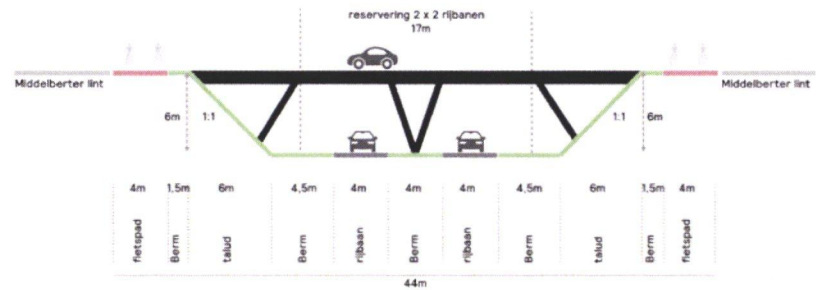


Getoond tracé is indicatief en zal nader worden uitgewerkt

Uitgangspunten ongelijkvloerse kruising

Uitgangspunten bij het beginprofiel zijn:

- De middenberm wordt onder het lint doorgetrokken. In de middenberm kan een ondersteuning van het brugdek staan.
- Twee keer een rijbaan per richting van 4m breed
- De fietspaden langs de noordelijke ontsluitingsweg gaan niet onder het lint door maar blijven op het maaiveld en sluiten aan op het lint.
- Het lint gaat op maaiveldniveau over de noordelijke ontsluitingsweg heen. Hiermee wordt het lint als doorgaande lijn zo veel mogelijk in stand gehouden.
- Doorrijhoogte is minimaal 4,6m hoog, zodat deze voor alle soorten gemotoriseerd verkeer gebruikt kan worden.
- De bovenkant van het brugdek ligt circa 6m boven het wegdek van de Noordelijke Ontsluitingsweg. Zie bijlage II voor een nadere toelichting op de profielen.



Schematische weergave bovenaanzicht: hellingbanen, breedte brugdek, lengte onderdoorgang

D. Afwegingsmatrix kruising noordelijke ontsluitingsweg - Middelberterweg

Het afwegingskader

De afweging om tot de keuze te komen voor een gelijkvloerse of ongelijkvloerse kruising is complex gezien de verschillende factoren die spelen. Om tot een integrale afweging te komen zal de keuze op meerdere aspecten beoordeeld worden. Deze aspecten zijn verkeerskundig, ruimtelijk, cultuurhistorisch, ontwikkelmogelijkheden, draagvlak en risico.

Verkeer

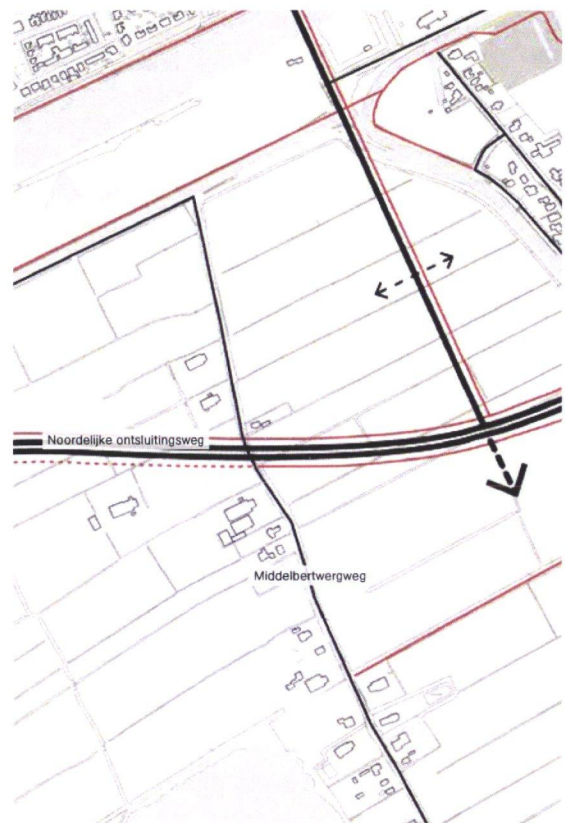
De noordelijke ontsluitingsweg heeft primair een verkeerskundige functie. De keuze voor een gelijkvloerse of ongelijkvloerse kruising heeft invloed op de doorstroming van de noordelijke ontsluitingsweg. Het al dan niet direct aansluiten van de Middelberterweg op de noordelijke ontsluitingsweg heeft gevolgen voor bestaande en toekomstige (sluip)routes en de bereikbaarheid van Middelbert en Engelbert. Daarnaast wordt in de afweging beoordeeld of er een veilige en snelle overgang is voor langzaam verkeer in noord- zuidelijke richting over de Middelberterweg.

Ruimtelijk

De keuze voor een gelijkvloerse of ongelijkvloerse kruising heeft invloed op de ruimtelijke beleving vanaf de noordelijke ontsluitingsweg. Daarnaast heeft de keuze onder meer invloed op één van de ambities uit de ontwerp-omgevingsvisie The Next City. In The Next City wordt ingezet op een inclusieve stad. Dit wil zeggen een stad die verbindt en sociale tegenstellingen verkleint. De noordelijke ontsluitingsweg wordt gezien als onderdeel van de openbare ruimte waarin de ontmoeting tussen gebruikers vorm krijgt. Het stedelijke programma (bebouwing en groen) wordt op de weg gericht zodat de juiste voorwaarde voor sociale controle en ontmoeting geschapen wordt. De bebouwing langs de noordelijke ontsluitingsweg zal bij dragen aan een levendige openbare ruimte met entrees en functies in de plinten. Langs deze bebouwing en groene openbare ruimte worden langzaam en snelverkeer bijelkaar gebracht. Zo maken alle verschillende gebruikers, zowel voetgangers, fietsers als automobilisten, gebruik van dezelfde openbare ruimte. Deze menging draagt bij aan het gewenste stedelijke gevoel.

Cultuurhistorie

De mogelijkheden van het in stand houden van de cultuurhistorische waarden van het lint nabij de noordelijke ontsluitingsweg zijn anders bij een gelijkvloerse of ongelijkvloerse kruising. In de bijlage is een cultuurhistorische analyse opgenomen.



Gelijkvloerse kruising. Getoond tracé is indicatief en zal nader worden uitgewerkt

Stedenbouwkundige potentie

Op termijn zal het gebied tussen Meerstad en de oostelijke ringweg worden ontwikkeld tot levendig stadsdeel. De keuze voor een gelijkvloerse of ongelijkvloerse kruising heeft invloed op de toekomstige ontwikkeling ten hoogte van de kruising. Het al dan niet verdiept aanleggen heeft onder meer invloed op de aansluiting van toekomstig programma en routes op de noordelijke ontsluitingsweg.

Draagvlak en risico

De aanpassingen in het verkeerssysteem hebben directe invloed op de leefomgeving van onder meer de bewoners van de Meerdorpen. Daarnaast heeft de keuze direct en indirect invloed op de ontwikkeling van Meerstad. Zo kunnen eventuele bezwaarprocedures omtrent de kruising leiden tot vertraging in de ontwikkeling van Meerstad, met grote financiële risico's.

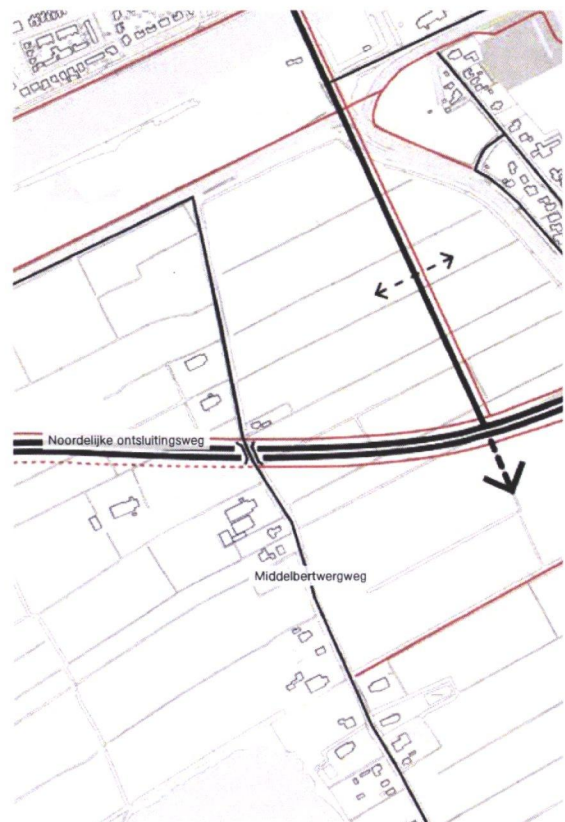
Luchtqualiteit

In het kader van het bestemmingsplan en milieueffectrapportage Meerstad Midden West is onderzoek uitgevoerd naar de effecten van de ontwikkeling van Meerstad Midden West op de luchtqualiteit. In dit onderzoek zijn concentraties van verschillende stoffen langs de (nieuwe) ontsluitingswegen van Meerstad getoetst aan de luchtqualiteitseisen uit de Wet milieubeheer. Op basis van de resultaten van het onderzoek is geconcludeerd dat de normen voor luchtqualiteit in geen enkel geval overschreden worden, daarom wordt dit aspect buiten beschouwing gelaten in de afwegingsmatrix.

Weging

De verschillende (deel)aspecten hebben van Bureau Meerstad een beoordeling gekregen in de vorm van ++ / + / +/- / - / --. Waarbij ++ staat voor zeer positief en -- voor zeer negatief.

Ook de omwonenden hebben afwegingsmatrixen ingevuld (zie hieropvolgende pagina). Bij het invullen van de matrixen gaven de bewoners aan dat wat hen betreft niet alle criteria even zwaar wegen. Zo is voor hen bijvoorbeeld de cultuurhistorie belangrijker dan de ontwikkelpotentie van het gebied rondom de kruising en zou de 'score' op cultuurhistorie zwaarder moeten wegen bij het eindoordeel.



Ongelijkvloerse kruising. Getoond tracé is indicatief en zal nader worden uitgewerkt

Participatietraject

Het proces omtrent de noordelijke ontsluitingsweg vindt plaats in samenspraak met de omwonenden. Met alle direct aanwonende huiseigenaren zijn persoonlijke gesprekken gevoerd. Op 18 december 2017 kwamen 80 omwonenden en belangstellenden naar de eerste inloopbijeenkomst. Deze bijeenkomst stond in het teken van het ophalen van wensen en zorgen over de kruispunten, sluisverkeer en fietsroutes.

De reacties uit de inloopavond (zie bijlage 1) zijn gebruikt om tot een aantal varianten te komen voor drie belangrijke deelopgaven. Deze varianten zijn besproken en beoordeeld in de eerste werkgroep ontsluitingsweg (21 maart jl.), met daarin vertegenwoordigers van de MEERdorpen, hunzezone, Klein Harkstede, Ruisscherbrug en Meerstad.

De beoordelingen door de werkgroep zijn in het afwegingskader apart samengevat zodat hun hoofdpunten per thema duidelijk zijn aangegeven. De complete, door de omwonenden, ingevulde matrixen zijn als bijlage aan dit document toegevoegd.

Tijdens de tweede bijeenkomst met de werkgroep op 11 juli j.l. is de inhoud van de afwegingsnotitie besproken.

The image shows three sheets of paper pinned to a wall, displaying the results of a workshop. The papers contain handwritten notes, diagrams, and tables. The tables appear to be evaluation matrices with columns and rows of data, possibly representing different variants and their impacts on various criteria. There are also some diagrams showing road layouts or intersections.

Resultaat van de eerste werkgroep.

Verkeer

	Beoordeling
<u>Doorstroming noordelijke ontsluitingsweg</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • Gelijkvloers Een gelijkvloerse kruising vermindert doorstroming voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer op de noordelijke ontsluitingsweg. 	-
<ul style="list-style-type: none"> • Ongelijkvloers Een ongelijkvloerse kruising verbetert de doorstroming voor zowel gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer op de noordelijke ontsluitingsweg. 	+
<hr/>	
<u>Toename verkeer</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • Gelijkvloers Ontwikkelingen in het gebied leiden tot een toename van de hoeveelheid verkeer in het gebied. De bestaande wegenstructuur blijft in tact. De functie van de Driebondsweg wordt in feite overgenomen door de noordelijke ontsluitingsweg. De (sluip)routes door Middelbert en Engelbert blijven ongewijzigd. 	- -
<ul style="list-style-type: none"> • Ongelijkvloers Ontwikkelingen in het gebied leiden tot een toename van de hoeveelheid verkeer in het gebied. Sluiproute tussen N360 en bedrijventerrein Zuidoost door Middelbert en Engelbert-Noord verdwijnt. De overige sluiproutes door Middelbert en Engelbert blijven in meer of mindere mate intact. 	+ +
<hr/>	
<u>Bereikbaarheid Middelbert en Engelbert</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • Gelijkvloers Middelbert en Engelbert zijn voor zowel langzaamverkeer als gemotoriseerd verkeer direct aangesloten op de noordelijke ontsluitingsweg en dus de stad, Meerstad en de N360 (Lewenborg, Ten Boer etc.). 	+
<ul style="list-style-type: none"> • Ongelijkvloers Middelbert en Engelbert behouden de rechtstreekse verbinding met de stad. De rechtstreekse verbindingen met Meerstad en de N360 (Lewenborg, Ten Boer etc.) verdwijnen voor gemotoriseerd verkeer. 	-
<hr/>	
<u>Langzaam verkeer</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • Gelijkvloers Minder veilige kruising voor fietsers en voetgangers en daarnaast verminderde doorstroming voor fietsers op de Middelberterweg. 	- -
<ul style="list-style-type: none"> • Ongelijkvloers Een ongelijkvloerse kruising betekent een veilige en snelle oversteek in noord-zuid richting over de Middelberterweg voor langzaam verkeer. 	+ +

Verkeer

Inbreng omwonenden in het kort:

Het voorkomen van sluipverkeer door Middelbert en Engelbert weegt zwaarder dan het verminderen van de bereikbaarheid. De zorg bestaat dat het extra verkeer het onderliggende wegennet onveiliger maakt en zorgt voor minder woongenot. Omwonenden zijn best bereid iets om te rijden als hiermee sluipverkeer kan worden voorkomen.

De omwonenden vinden de ongelijkvloerse kruising veiliger voor alle verkeer.

Ruimtelijk (stedenbouwkundige, landschappelijke en verkeerskundige aspecten die invloed hebben op de ruimtelijke beleving).

Beleefbaarheid omgeving vanaf noordelijke ontsluitingsweg

- **Gelijkvloers** Over het gehele tracé is het landschap en omgeving te ervaren, wat positief is voor de ruimtelijke beleving.
- **Ongelijkvloers** Ten hoogte van de ongelijkvloerse kruising is het landschap en omgeving minder ervaarbaar vanuit gemotoriseerd vervoer, wat negatief is voor de ruimtelijke beleving.

Beoordeling

+

-

Inclusieve stad (ambitie vanuit ontwerp omgevingsvisie The Next City)

- **Gelijkvloers** Middelbert en Engelbert zijn rechtstreeks verbonden met de noordelijke ontsluitingsweg voor zowel langzaam verkeer als gemotoriseerd verkeer. Dit sluit aan bij de wens vanuit The Next City, waar ingezet wordt op een inclusieve stad met zoveel mogelijk verbindingen. Dit is van belang voor de toekomstige verkleuring van het gebied naar een stedelijk gebied.
- **Ongelijkvloers** Middelbert en Engelbert zijn indirect verbonden met de noordelijke ontsluitingsweg voor zowel langzaam verkeer als gemotoriseerd verkeer. Dit sluit minder goed aan bij de wens vanuit The Next City waar ingezet wordt op een inclusieve stad.

+

-

Ruimtelijk (stedenbouwkundige, landschappelijke en verkeerskundige aspecten die invloed hebben op de ruimtelijke beleving).

Inbreng omwonenden in het kort:

Omwonenden delen de opvatting dat de nieuwe ontwikkelingen en bijbehorend landschap voor gemotoriseerd verkeer op de nieuwe weg beter beleefbaar zijn bij een gelijkvloerse kruising. Ze merken ook op dat het in tact houden van het lint ervoor zorgt dat het lint vanaf de Middelbertweg beleefbaar blijft. Ze pleiten daarbij voor een zo 'lang mogelijke tunnel'.

Cultuurhistorie

Cultuurhistorische waarde Engelbert en Middelbert

- **Gelijkvloers** Een gelijkvloerse kruising heeft tot gevolg dat een deel van de woningen aan het lint met te hoge geluidswaarden te maken krijgt. Geluidswerende maatregelen in de vorm van geluidswallen of schermen kunnen dit oplossen. Deze maatregelen zijn echter ongewenst vanuit de wens hier een nieuw stedelijk gebied te maken. Consequentie is dat er enkele woningen zullen moeten verdwijnen. Hiermee verdwijnt mogelijk een deel van het lint en worden de cultuurhistorische waarden van het lint aangetast.
- **Ongelijkvloers** Een ongelijkvloerse kruising betekent dat de bestaande structuur van het lint (het doorgaande karakter en de bebouwing aan het lint) behouden kan blijven. De cultuurhistorische kwaliteiten van het lint worden daarmee gewaarborgd.

Beoordeling

- -

+ +

Cultuurhistorie

Inbreng omwonenden in het kort:

Het bestaande lint met de huidige bebouwing is waardevol en moet als uitgangspunt gelden. Het lint moet in tact blijven, daarom is een ongelijkvloerse kruising de beste oplossing. Nieuwe ontwikkelingen zouden op enige afstand plaats kunnen vinden.

Stedenbouwkundige potentie (aspecten die invloed hebben op de ontwikkelmogelijkheden van gebied tussen oostelijke ringweg en Meerstad)

	Beoordeling
<u>Ontwikkeling in kader van ontwerp omgevingsvisie The Next City</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • Gelijkvloers Volgens de uitgangspunten van The Next City zal Groningen langs lijnen verbinden en ontwikkelen waarbij de lijnen die de stadskern met de omgeving verbinden essentieel zijn. De noordelijke ontsluitingsweg is een van deze lijnen en wordt na de ontwikkeling van het gebied tussen Meerstad en de oostelijke ringweg een stadsstraat met zowel gebouwd als ongebouwd programma. Bij een gelijkvloerse kruising kan bebouwing en programma zich prominenter en dichter aan de noordelijke ontsluitingsweg adresseren, omdat hier geen hoogteverschil is tussen de bebouwing en de straat. 	+
<ul style="list-style-type: none"> • Ongelijkvloers Door het plaatselijk verdiept aanleggen van de noordelijke ontsluitingsweg kan nieuwe bebouwing zich ten hoogte van de kruising zich niet of moeilijk adresseren aan de weg. De hellingshoek van de tunnel zorgt er namelijk voor dat de plinten van de bebouwing moeilijk zijn te programmeren. De bebouwing zal dus op afstand van de weg komen te liggen. 	-
<hr/> <u>Aansluiting op omgeving na ontwikkeling gebied tussen Meerstad en oostelijke ringweg</u>	
<ul style="list-style-type: none"> • Gelijkvloers Een gelijkvloerse kruising sluit logischer aan op de directe omgeving nadat deze ontwikkeld is. Dit omdat de overige toekomstige infrastructuur en bebouwing ook niet verdiept zal komen te liggen. 	+
<ul style="list-style-type: none"> • Ongelijkvloers Een ongelijkvloerse kruising sluit minder logisch aan op de directe omgeving nadat deze ontwikkeld is. Dit omdat de overige toekomstige infrastructuur en bebouwing niet verdiept zal komen te liggen. Voor aansluitingen zal dus een hoogteverschil moeten worden opgelost. Aangezien dit ruimte kost, heeft dit minder flexibiliteit in ontwikkelmogelijkheden tot gevolg. 	-

Stedenbouwkundige potentie (aspecten die invloed hebben op de ontwikkelmogelijkheden van gebied tussen oostelijke ringweg en Meerstad)

Inbreng omwonenden in het kort:

Omwonenden benaderden dit vraagstuk anders. Zij zien juist meer ontwikkelmogelijkheden bij een ongelijkvloerse kruising omdat er dan minder verkeershinder en geluidsoverlast is voor toekomstige bewoners.

Draagvlak en risico

	Beoordeling
<u>Draagvlak bij omwonenden</u> <ul style="list-style-type: none"> • Gelijkvloers Geen draagvlak bij overgrote deel inwoners Middelbert en Engelbert. Een eventuele vertraging door nieuwe procedures heeft geen draagvlak bij bewoners van Klein Harkstede en Meerstad. • Ongelijkvloers In lijn met bewonerswensen Middelbert en Engelbert. 	<p>- -</p> <p>+ +</p>
<u>Risico</u> <ul style="list-style-type: none"> • Gelijkvloers Een gelijkvloerse kruising vraagt om extra procedures, die een procesvertraging tot gevolg kunnen hebben. • Ongelijkvloers Bij een ongelijkvloerse kruising zijn geen extra procedures nodig. 	<p>- -</p> <p>+ +</p>
<u>Invloed op bestaande bebouwing</u> <ul style="list-style-type: none"> • Gelijkvloers Om een gelijkvloerse kruising mogelijk te maken zijn er verschillende aanvullende (planologische) besluiten nodig, onder andere omdat in dit alternatief als uitgangspunt genomen is dat er niet gewerkt wordt met geluidsschermen of -wallen. Ook is er geen zekerheid over het tijdig verwerven van verschillende woningen. Gevolg is dat er geen zekerheid is dat de ontsluitingsweg klaar is als er 1.500 woningen in Meerstad staan. • Ongelijkvloers Bij een ongelijkvloerse kruising hoeven geen maatregelen getroffen worden ten aanzien van de bestaande bebouwing, omdat de verdiepte ligging in feite werkt als geluidsscherm. 	<p>- -</p> <p>+ +</p>
<u>Ontwikkeling Meerstad</u> <ul style="list-style-type: none"> • Gelijkvloers Voor zowel potentiële als huidige bewoners van Meerstad is het van belang dat de noordelijke ontsluitingsweg zo snel als mogelijk wordt gerealiseerd. Een gelijkvloerse kruising heeft een groter risico op vertraging (zie argumenten hierboven). • Ongelijkvloers Bij een ongelijkvloerse kruising is er minder kans op vertraging in het proces, dit zal over het algemeen als positief worden ervaren voor huidige en potentiële bewoners van Meerstad. 	<p>-</p> <p>+</p>

Draagvlak en risico

Inbreng omwonenden in het kort:

Bewoners van Klein Harkstede geven aan de nieuwe weg liever vandaag dan morgen gerealiseerd te zien. De toename van verkeer en daarmee gepaarde verkeersproblematiek bij Ruischerbrug heeft een negatieve invloed op het woongenot.

Ook de bewoners van Meerstad willen graag een nieuwe snelle verbinding. Voor nieuwe bewoners heeft het vooruitzicht dat er een nieuwe weg komt een rol gespeeld bij hun besluit in Meerstad te gaan wonen.

Overzicht

	Gelijkvloers	Ongelijkvloers
<u>Verkeer</u>		
• Doorstroming noordelijke ontsluitingsweg	-	+
• Toename verkeer	--	++
• Bereikbaarheid Middelbert en Engelbert	+	-
• Langzaam verkeer	--	++
<u>Ruimtelijk</u>		
• Beleefbaarheid omgeving vanaf noordelijke ontsluitingsweg	+	-
• Inclusieve stad (ambitie vanuit ontwerp omgevingsvisie The Next City)	+	-
<u>Cultuurhistorie</u>		
• Cultuurhistorische waarde Engelbert en Middelbert	--	++
<u>Stedenbouwkundige potentie</u>		
• Ontwikkeling in kader van ontwerp omgevingsvisie The Next City	+	-
• Aansluiting op omgeving na ontwikkeling gebied tussen Meerstad en oostelijke ringweg	+	-
<u>Draagvlak en risico</u>		
• Draagvlak bij omwonenden	--	++
• Risico	--	++
• Invloed op bestaande bebouwing	--	++
• Ontwikkeling Meerstad	-	+

E. Afwegingsmatrix ontsluiting Klein Harkstede

Het afwegingskader

Bij de afweging van de varianten voor de ontsluiting van de autostructuur via de noordkant of via de zuidkant spelen vooral verkeerskundige aspecten en draagvlak een rol.

Verkeer

Om te voorkomen dat de Hoofdweg/Borgweg onderdeel blijft van de hoofdautostructuur in het gebied dient doorgaand autoverkeer onmogelijk gemaakt te worden. Klein Harkstede moet wel bereikbaar blijven. Dat kan vanaf de noordkant óf de zuidkant. In de andere richting verdwijnt de autoverbinding. De fietsverbinding door of langs Klein Harkstede dient wel intact te blijven. Met het vervallen van de Borgweg als doorgaande route kan de verkeerslus in Klein Harkstede opgeven worden. Het in stand houden van de verkeerslus is ook een optie.

Draagvlak

De aanpassingen in het verkeerssysteem heeft directe invloed op de leefomgeving van de bewoners van Klein Harkstede.

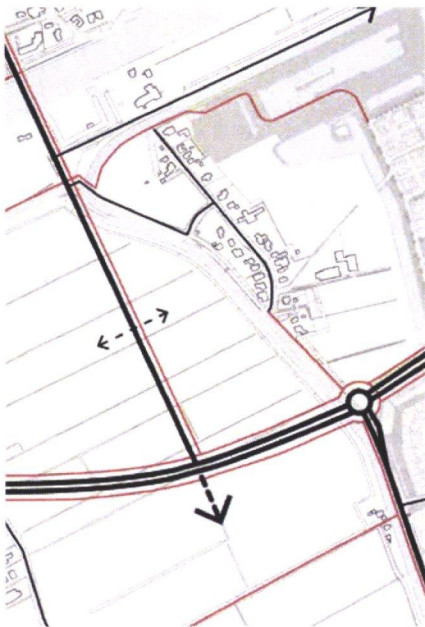
Weging

De verschillende (deel)aspecten hebben van Bureau Meerstad een beoordeling gekregen in de vorm van ++ / + / +/- / - / --. Waarbij ++ staat voor zeer positief en -- voor zeer negatief.

Ook de omwonenden hebben afwegingsmatrixen ingevuld (zie bijlage I participatie).



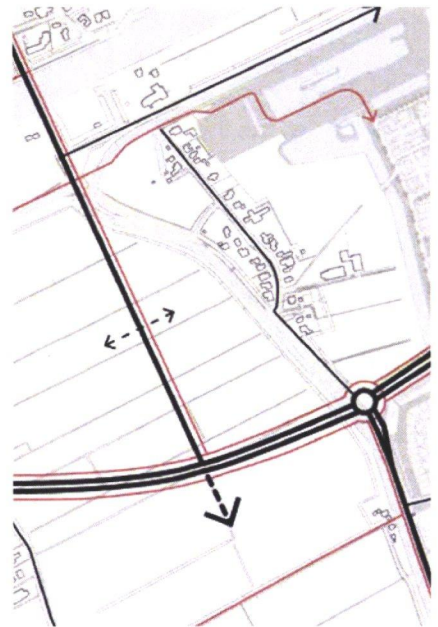
Ontsluiting autostructuur Klein Harkstede via de noordkant en met lus



Ontsluiting autostructuur Klein Harkstede via de noordkant zonder lus



Ontsluiting autostructuur Klein Harkstede via de zuidkant met lus



Ontsluiting autostructuur Klein Harkstede via de zuidkant zonder lus

Verkeer - aantakking noord / zuid

	Beoordeling
<u>Verbinding met de stad</u>	
• Noord Via een kleine omweg naar de hoofdontsluitingsweg.	-
• Zuid Rechtstreeks naar de hoofdontsluitingsweg.	+
<hr/>	
<u>Verbinding met Harkstede</u>	
• Noord Via een omweg naar de Hoofdweg.	-
• Zuid Rechtstreeks naar de Hoofdweg	+
<hr/>	
<u>Verbinding met Lewenborg</u>	
• Noord Rechtstreeks naar de Borgbrug.	+
• Zuid Via een omweg naar de Borgbrug.	-
<hr/>	
<u>Bereikbaarheid</u>	
• Noord Klein Harkstede wordt ontsloten op de 'omgelegde' Borgweg en heeft daardoor last van wachtende auto's voor de Borgbrug	--
• Zuid Klein Harkstede wordt rechtstreeks op de hoofdontsluitingsweg ontsloten en heeft daardoor geen last van wachtende auto's voor de Borgbrug	++
<hr/>	
<u>Extra infrastructuur auto</u>	
• Noord Een nieuwe autoverbinding over de Borgsloot is noodzakelijk om aan de noordzijde goed en veilig aan te sluiten op de nieuwe ontsluitingsweg.	--
• Zuid Extra auto-infrastructuur is niet noodzakelijk.	+

Verkeer - lus / geen lus

	Beoordeling
<u>Toegankelijkheid grote voertuigen, hulpdiensten, huisvuilinzameling etc.</u>	
• Met lus Door de lus kan een rondje worden gereden. Grote voertuigen hoeven (vrijwel) niet achteruit te rijden. Een keerlus is niet noodzakelijk	+
• Zonder lus De Harkstederweg loopt dan dood. Grote voertuigen moeten achteruit rijden of er moet een keerlus worden aangelegd.	-
<hr/>	
<u>Hoeveelheid verkeer in Klein Harkstede</u>	
• Met lus Het verkeer kan gebruik maken van de Borgweg en de Harkstederweg.	+
• Zonder lus Al het verkeer moet er via de Harkstederweg in en uit.	-
<hr/>	
<u>Fietsroute langs en/of door Klein Harkstede</u>	
• Met lus Fietsroute kan langs én door Klein Harkstede.	+
• Zonder lus Fietsroute moet door Klein Harkstede.	-
<hr/>	
<u>Extra infrastructuur fiets</u>	
• Met lus Als de fietsroute ook langs Klein Harkstede loopt, is een nieuwe fietsverbinding over de Borgsloot noodzakelijk.	-
• Zonder lus Extra fietsinfrastructuur is niet noodzakelijk.	+

Draagvlak

Draagvlak bij omwonenden

- **Ontsluiting via noordkant** De bewoners hebben liever niet een ontsluiting via de noordkant omdat ze verwachten dat dit meer verkeersdrukt in Klein Harkstede op zou leveren dan met een aansluiting via de zuidkant.
- **Ontsluiting via zuidkant** De bewoners hebben een voorkeur voor een ontsluiting via de zuidkant.

Beoordeling

- -

+ +

Inbreng omwonenden in het kort:

Inwoners van Klein Harkstede zijn blij met de komst van de nieuwe weg (noordelijke ontsluitingsroute Meerstad). Ze willen autoverkeer op de Borgweg zoveel mogelijk weren door de noordkant af te sluiten of beperkt toegankelijk te maken. Aan de zuidkant komt dan de aansluiting op de nieuwe rotonde Hoofdweg – Vossenburglaan – Ontsluitingsweg. Bewoners vragen bij de nadere uitwerking aandacht voor goede verbindingen voor fietsers en voetgangers en een groene inpassing. Een aantal bewoners spreekt de wens uit grond te willen kopen als die vrij mocht komen na het verwijderen van een deel van de Borgweg.

Overzicht

	Met verkeerslus	Zonder verkeerslus	Ontsluiting via de noordkant	Ontsluiting via de zuidkant
<u>Verkeer</u>				
• Verbinding met de stad			-	+
• Verbinding met Harkstede			-	+
• Verbinding met Lewenborg			+	-
• Bereikbaarheid			--	++
• Extra infrastructuur auto			-	+
• Toegankelijkheid grote voertuigen, hulpdiensten, huisvuilinzameling etc.	+	-		
• Hoeveelheid verkeer in Klein Harkstede	+	-		
• Fietsroute langs en/of door Klein Harkstede	+	-		
• Extra infrastructuur fiets	-	+		
<hr/>				
<u>Draagvlak</u>			--	++
• Draagvlak				

F. Bijlagen

Samenvatting van schriftelijk ingediende aandachtspunten Noordelijke ontsluiting Meerstad

Op 18 december 2017 heeft Bureau Meerstad een inloopbijeenkomst georganiseerd over de nieuwe ontsluitingsweg naar Meerstad. Er zijn 80 omwonenden en belangstellenden naar deze eerste inloopbijeenkomst gekomen. De bijeenkomst stond in het teken van het ophalen van wensen, zorgen en ideeën over onder meer de nieuwe kruispunten, sluisverkeer en fietsroutes.

Tot en met 22 januari 2018 kon men schriftelijk of per e-mail aandachtspunten indienen. Dat is door dertig verschillende omwonenden/vertegenwoordigers van omwonenden gedaan. Deze reacties staan hieronder geanonimiseerd samengevat met daarachter aangegeven hoe ermee is omgegaan.

De inbreng is input geweest voor de eerste ontwerputgangspunten die Bureau Meerstad opstelde. In de werkgroep ontsluitingsweg, bestaande uit omwonenden en vertegenwoordigers van omwonenden, zijn de ontwerputgangspunten op 21 maart besproken.

A. Tracé algemeen

A1	Tracé algemeen	Reactie
	<ul style="list-style-type: none"> • Bocht noordelijker aanleggen en zo lint in tact houden. • Geen onderbreking van het lint door de bocht een stuk noordelijker aan te leggen. • Kies voor alternatief tracé MEERdorpen. • Tracé is niet logisch en te duur. Golvende is achterhaald. Moet vooral snel. • Verleg de weg parallel aan de Driebondsweg. • Kijk opnieuw naar het bestemmingsplan, het is al oud. 	<p>Het tracé van de ontsluiting ligt vast in het Bestemmingsplan Meerstad-Midden (2007). In de gemeenteraad van Groningen is op 31 januari 2018 bevestigd dat dit tracé het vertrekpunt is voor het verdere ontwerp. Binnen dit tracé is de ontsluiting verder uitgewerkt, waarbij gekeken is naar verschillende varianten.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Tracé niet verleggen zoals MEERdorpen voorstelt. 	<p>Het tracé wordt niet verlegd. Het vastgestelde tracé uit het bestemmingsplan is uitgangspunt voor de verdere uitwerking.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Geen probleem met het tracé. • Blij met tracé en voortgang ontwerp. 	

B. Kruising Middelberterweg/Lintdorp

B1	Voorkeur uitvoering kruising	Reactie
	<ul style="list-style-type: none"> • Tunnel onder Middelberterweg. • Verdiepte ligging. • Ongelijkvloerse kruising. 	<p>Bureau Meerstad heeft opdracht gekregen meerdere varianten te beoordelen waaronder een ongelijkvloerse kruising. De resultaten zijn verwerkt in een afwegingsnotitie. Op basis hiervan heeft B&W gekozen voor een ongelijkvloerse kruising.</p>
B2	Argumenten voor aanleg tunnel	
	<ul style="list-style-type: none"> • Historische loop van de Middelberterweg behouden. • Intact blijven van het lint. • Geen aantasting van het aangezicht van de Middelberterweg. • Vermindering geluidshinder (voor lint). • Gelijkvloers is onveilig. • Anders blijft er niets van Middelbert over. • Betere verkeersveiligheid voor fietsende kinderen vanuit Engelbert. • Minste geluidshinder. • Lichtvervuiling is beperkt. 	<p>Deze aspecten zijn meegenomen in de afwegingsnotitie. Zie verder reactie B1.</p>
B3	Suggesties voor aanleg tunnel	
	<ul style="list-style-type: none"> • Zo lang mogelijk. 	<p>Een lange onderdoorgang beperkt de ontwikkelmogelijkheden in de nabije omgeving, dit omdat nieuwe bebouwing niet direct aan de tunnel kan worden gerealiseerd. Dit staat haaks op de uitgangspunten uit The Next City. Dat is de concept-omgevingsvisie van de gemeente Groningen, waarin een <i>inclusieve</i> stad met zo weinig mogelijk barrières wordt nagestreefd. Een korte onderdoorgang is uitgangspunt.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Zo lang mogelijk onder de grond. • Minimaal 70 meter. 	<p>Om als gebruiker van de ontsluitingsweg niet het idee te krijgen door een tunnel te rijden, wordt de overkapping zo kort mogelijk. We gaan uit van lengte van 10 meter.</p>
B4	Argumenten geen op- of afrit Middelberterweg	
	<ul style="list-style-type: none"> • Geen op- of afritten op de nieuwe weg om sluipverkeer te voorkomen. • Sluipverkeer over de Middelberterweg ontmoedigen/ontlasten/onaantrekkelijk maken. • Sluiproutes voorkomen. 	<p>Door de ongelijkvloerse kruising uit te voeren zonder op- en afritten is uitwisseling tussen beide wegen voor autoverkeer niet mogelijk, waardoor in combinatie met een 'knip' in de Driebondsweg tussen Middelberterweg en Borgweg het sluipverkeer zal verminderen.</p>
B5	Wensen	

	<ul style="list-style-type: none"> • Geen onderbreking/wijziging van het lint. • Geen sloop van delen van het lint. Is historische bebouwing en samenhang verdwijnt dan. • Zo weinig mogelijk geluidsoverlast van de weg. • Geen koplampen die in huizen schijnen. • Binnen tracé de weg af laten buigen zodat de koplamplichten niet in huis schijnen. • Inpassing met dijkje met bomen en bloemen aan beide zijden van de weg. 	<p>Bij de uitwerking van het ontwerp zullen de wensen waar mogelijk worden meegenomen.</p> <p>De cultuurhistorische aspecten, zoals het behouden van het lint, zijn meegenomen in de afwegingsnotitie.</p>
B6	Bereikbaarheid	
	<ul style="list-style-type: none"> • Grote zorgen over bereikbaarheid bedrijf en toegankelijkheid voor vrachtverkeer. • Goede ontsluiting voor verkeer (ook tractor), anders raakt dit verkeer ingebouwd tussen de nieuwe tunnel (mits de tunnel doorgaat) en de bestaande tunnel bij de Olgerweg. 	<p>Bij de ongelijkvloerse variant blijft de verbinding met de ringweg en de stad via de Driebondsweg ongewijzigd. Ook blijft er een verbinding met de Borgbrug (Ruischerbrug, Lewenborg, Ten Boer etc.). Deze verbinding is niet meer rechtstreeks, maar via een kleine omweg.</p>

C. Driebondsweg en Borgbrug

C1	Beïnvloeden van verkeersstromen	
	<ul style="list-style-type: none"> • Driebondsweg tussen P+R en Middelberterweg afsluiten om sluipverkeer te beperken. • Bestemmingsverkeer over Driebondsweg, minste lawaaihinder. • Verkeer vanaf de Eemskanaalbrug zoveel mogelijk weren i.v.m. sluipverkeer. 	<p>Het (sluip)verkeer wordt beperkt door de Driebondsweg af te sluiten tussen de Middelberterweg en de Borgweg. Het deel tussen Middelberterweg en P+R blijft open. Dit deel maakt onderdeel uit van de verbinding tussen Middelbert en de ringweg en de stad en zal op termijn een ontsluitingsweg zijn voor de nieuwe wijk die daar komt. Het verkeer tussen ringweg en Borgweg verdwijnt. Minder verkeer leidt tot minder verkeerslawaaï.</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Laatste stuk Driebondsweg alleen fietspad i.v.m. sluipverkeer. • Vertragen of afsluiten van het stuk Driebondsweg tussen Borgweg en Middelberterweg. 	<p>De Driebondsweg tussen de Middelberterweg en de Borgweg zal worden afgesloten voor autoverkeer. De fietsroute blijft in stand. Er komt geen landbouwsluit, want dan zou de aansluiting van de Driebondsweg op de Borgweg gehandhaafd moeten worden. Dit beperkt de mogelijkheden de fietsoversteek goed vorm te geven. Bovendien zal</p>

		ongewenst (groot) verkeer van de route gebruik kunnen maken.
	<ul style="list-style-type: none"> • Naast Driebondsweg ook Borgsloot – Eemskanaal Zuid als sluiproute ontmoedigen. • Damsterdiep verkeer minimaliseren. 	Maakt geen onderdeel uit van dit project.
C2	Verkeersdrukte	
	<ul style="list-style-type: none"> • Alles nu in richting van Driebondsweg, nu al veel moeite om op te komen. 	Doordat de Driebondsweg in de toekomst geen doorgaande route zal zijn, komt dit knelpunt te vervallen.

D. T-splitsing hoofdonthluiting afslag richting Borgbrug

D1	Uitvoering T-splitsing	Reactie
	<ul style="list-style-type: none"> • Voorsorteren richting Borgbrug met lange strook. • Als de Borgbrug dicht is, staat het verkeer richting Meerstad in de file door korte uitvoegstrook. Wat is hiervoor de oplossing? • Rotonde bij afslag richting Borgbrug. 	De aansluiting van de Driebondsweg op de Borgweg verdwijnt, waardoor de geschetste problemen zich daar niet meer zullen voordoen.

E. Entree Meerstad

E1	Uitvoering Entree	Reactie
	<ul style="list-style-type: none"> • Rotonde bij ingang Meerstad. • Rotonde voor de wijk in of richting Harkstede met veilige fietsoversteek en oversteek voetgangers. Zorgen over veiligheid. • Denk na over hoogte i.v.m. geluid. Liefst zo laag mogelijk. • Ecologische zone behouden op kavel Hoofdweg – Vossenburglaan. 	Bij de uitwerking van het ontwerp zullen de wensen zoveel mogelijk worden meegenomen. Veiligheid en doorstroming staan voorop. Ook zullen we aan de wettelijke normen voor geluid voldoen.
	<ul style="list-style-type: none"> • Hoe kruist het tracé de Borgbrug? 	De Borgbrug is de brug over het Eemskanaal. Daar verandert niets. De brug over de Borgsloot zal waarschijnlijk verdwijnen. Bij de uitwerking van het ontwerp zal dit moeten blijken. Dat geldt ook voor het mogelijk verleggen van de Borgsloot.

F. Aansluiting Euvelgunne

F1	Aansluiting Euvelgunne	Reactie
	<ul style="list-style-type: none"> • Rotonde bij P+R Meerstad verdubbelen. • Bij groei Meerstad en extra verkeer bij P+R, wordt Knooppunt Euvelgunne 's ochtends nog drukker. Wat is hiervoor de oplossing? 	De oostelijke rotonde van de aansluiting op de ringweg zal in navolging op de westelijke rotonde in het kader van dit project worden verdubbeld.

G. Klein Harkstede

G1	Aansluiting Klein Harkstede –nieuwe hoofdontsluiting	Reactie
	<ul style="list-style-type: none"> • Laat Klein Harkstede aan de zuidkant aansluiten op de nieuwe hoofdontsluiting en sluit de noordkant af voor autoverkeer. • Sluit noordkant af, maar laat wel bestemmingsverkeer toe. Bijvoorbeeld door kentekenherkenning. • Harkstederweg moet bereikbaar blijven voor derden. 	Klein Harkstede zal voor autoverkeer worden ontsloten aan de zuidkant. Daardoor verdwijnt het doorgaand verkeer op de Borgweg. Alleen bestemmingsverkeer (bewoners en bezoekers) zal gebruik maken van het deel van de Borgweg wat nog open is voor autoverkeer en van de Harkstederweg. Fietsers kunnen naar alle waarschijnlijkheid gebruik blijven maken van de route langs de Borgweg (zie ook H1). Bij de uitwerking van het ontwerp zal bepaald worden hoe het noordelijk deel van de

	<ul style="list-style-type: none"> Alleen bestemmingsverkeer op de Borgweg. Sluit de helft van de Borgweg af voor autoverkeer en maak hier een fiets/voetpad van. Richt de andere helft in voor bestemmingsverkeer, fiets en wandelpad. Maak het daarbij zo groen mogelijk. 	Borgweg er uit zal gaan zien. Een systeem voor beperkte toegang van de noordkant komt er niet. Dat is te duur en niet nodig gezien de ontsluiting vanaf de zuidkant.
G2	Harkstederweg	
	<ul style="list-style-type: none"> Richt Harkstederweg in als 30 km zone. Richt Harkstederweg in als woonerf. Leg verkeersdrempels aan in de Harkstederweg. 	Een herinrichting van de Harkstederweg maakt geen onderdeel uit van dit project.
G3	Voetpad	
	<ul style="list-style-type: none"> Maak een veilige fiets- en wandelverbinding naar bushalte en park. 	Dit wordt meegenomen bij de uitwerking van het ontwerp.
G4	Overige wensen Klein Harkstede	
	<ul style="list-style-type: none"> Goede verbinding winkels Lewenborg en Rijksweg voor auto en fiets. 	De verbinding blijft, maar bewoners van Klein Harkstede zullen met de auto een stukje om moeten rijden via de nieuwe ontsluitingsweg. Voor fietsers verandert er niets.
	<ul style="list-style-type: none"> Voorstel: Ruim de Borgweg achter woningen 10 t/m 28 op en verkoop aan eigenaren. Interesse in aankoop stuk grond bij opheffen Borgweg. 	Dit zal bij de uitwerking van ontwerp beoordeeld worden.

H. Fietspaden

H1	Fietspaden algemeen	
	<ul style="list-style-type: none"> Aandachtspunt is veiligheid op de fietspaden van en naar Harkstederweg, naar Meerstad, Ruijscherbrug, Middelberterweg – Driebondsweg. 	Fietsveiligheid is een belangrijk uitgangspunt bij de uitwerking van het ontwerp.
	<ul style="list-style-type: none"> Fietspad langs Borgweg/Hoofdweg behouden (gebruik Harkstederweg tegenaan) 	Waarschijnlijk blijft deze fietsverbinding in stand maar op dit moment is dat nog niet definitief toe te zeggen. Het is afhankelijk van het verloop van de fietsroute langs/door Klein Harkstede. Daarbij speelt het al dan niet verkopen van grond aan de eigenaren

		van Harkstederweg 10 t/m 28 een rol en de mogelijkheden in de nieuwe situatie de fietsroute goed aan te takken op het fietspad langs de Driebondsweg.
H2	Fietsen op/langs hoofdontsluitingsweg	
	<ul style="list-style-type: none"> • In twee richtingen bereden fietspad aan één kant van de rijweg. • Leg een fietspad aan langs de nieuwe hoofdontsluitingsweg. • Goede en veilige fietsverbinding van en naar de stad. • Fietspad aansluiten op de Middelberterweg. • Hoe komt het met de fietspaden en de aansluiting op het verdere fietsnetwerk? 	Voorlopig gaan we er vanuit dat tussen de Hoofdweg en de Middelberterweg aan weerszijden van de ontsluitingsweg een in twee richtingen bereden fietspad zal worden aangelegd. Tussen de Middelberterweg en de ringweg gebeurt dit aan één zijde. De fietspaden sluiten gelijkvloers aan op de Middelberterweg.

I. Inpassing van hoofdontsluitingsweg en omgeving

I1	Algemeen	Reactie
	<ul style="list-style-type: none"> • Geen bomen langs de weg. • Bomen langs de nieuwe ontsluitingsweg. • Geen bomen, met als reden: hoort niet thuis in het historische polderlandschap. 	Langs de ontsluitingsweg komen in op korte termijn geen bomen. Pas als in de toekomst er bebouwing komt aan de ontsluitingsweg, zullen er ter hoogte van die bebouwing bomen worden gepland.
	<ul style="list-style-type: none"> • Huidig karakter zoveel mogelijk behouden. 	De omgeving zal veranderen door de nieuwe weg en op termijn ook omdat er een nieuwe woon- en werkgebied komt. Bij het ontwerp daarvan geldt de cultuurhistorisch als onderlegger.
	<ul style="list-style-type: none"> • Meer bomen langs de Hoofdweg en de Vossenburglaan (vanwege geluid). 	Dat behoort nu niet tot dit vraagstuk.
	<ul style="list-style-type: none"> • De nieuwe weg vanaf de Borgbrug naar de ontsluitingsweg zo groen mogelijk inrichten. 	Bij de uitwerking van het ontwerp zullen de wensen met de belanghebbenden worden besproken
	<ul style="list-style-type: none"> • Berm aan Klein Harkstede-kant beplanten met bomen en struiken. 	Bij de uitwerking van het ontwerp zullen de wensen met de belanghebbenden worden besproken.

J. Hulpdiensten

J1	Algemeen	Reactie
	<ul style="list-style-type: none"> • Bij calamiteiten en/of verkeersopstoppingen op de noordelijke ontsluitingsweg is Meerstad of richting Harkstede moeilijk bereikbaar voor hulpdiensten. Daarom zuidelijke ontsluitingsweg zo spoedig mogelijk aanleggen. • Om de doorgang voor brandweer, ambulances en landbouwvoertuigen mogelijk te houden is het aan te bevelen een verkeerssluis aan te leggen of borden te plaatsen voor verboden in te rijden (in geval van ontmoediging doorgaand autoverkeer einde Driebondsweg). 	Van de aanleg van de zuidelijke ontsluitingsweg is pas sprake als Meerstad-Oost ontwikkeld wordt. De bereikbaarheid voor hulpdiensten is met de nieuwe weg vergelijkbaar met de huidige situatie.
	<ul style="list-style-type: none"> • Sluit Klein-Harkstede rechtstreeks aan op nieuwe hoofdontsluiting, betere aanrijroute voor hulpdiensten. 	De aanrijroutes zijn meer dan voldoende. Klein Harkstede krijgt een aansluiting op de ontsluitingsweg ter plaatse van de Hoofdweg / Vossenburglaan.

K. Verlichting

K1	Uitvoering T-splitsing	Reactie
	<ul style="list-style-type: none"> • Voldoende verlichting. 	De ontsluitingsweg zal voldoende verlicht worden.
	<ul style="list-style-type: none"> • Continue verlichting boven het fietspad. 	Het nieuwe fietspad zal continu verlicht worden.

L. Profiel Hoofdontsluitingsweg

L1	Rijverkeer	Reactie
	<ul style="list-style-type: none"> • Scheiding tussen twee rijstroken door een middenberm, zo wordt inhalen niet mogelijk. 	De ontsluitingsweg krijgt zowel in de tijdelijk situatie (2x1 rijstrook) als in de definitieve situatie (2x2 rijstroken) een 4 meter brede middenberm.

M. Overige wensen

M1	Algemeen	Reactie
	<ul style="list-style-type: none"> • Bus behouden door Middelbert. 	Dit valt buiten de invloedssfeer van dit project. Het opheffen van de buslijn door Middelbert is overigens op dit moment niet aan de orde.
	<ul style="list-style-type: none"> • Sluis aan Middelberterweg. 	Er komt geen sluis bij de Middelbertweg. De Driebondsweg wordt wel 'geknipt' tussen de Middelberterweg en de Borgweg.
	<ul style="list-style-type: none"> • Profiel in Middelbert niet wijzigen. 	Het profiel van de Middelbertweg wordt niet gewijzigd.
	<ul style="list-style-type: none"> • Gelijkzijdige aanleg van de zuidelijke ontsluitingsweg, dat ontlast de noordelijke ontsluitingsweg. 	Van de aanleg van de zuidelijke ontsluitingsweg is pas sprake als Meerstad-Oost ontwikkeld wordt.
	<ul style="list-style-type: none"> • Herberekening van de verkeersintensiteit. 	Voor de nieuwe ontsluitingsweg is uitgebreid verkeersonderzoek gedaan. Uit dat onderzoek blijkt dat we in de eindsituatie moeten rekenen op zo'n 24.000 motorvoertuigen per dag. We leggen niet meteen 2x2 rijstroken aan maar beginnen met 2x1 rijstrook. We zullen de ontwikkeling van het verkeer monitoren. In het ontwerp en bij de aanleg houden we wel al rekening met de eindsituatie.
	<ul style="list-style-type: none"> • Geluidsarm asfalt. 	Om aan de geldende geluidsnormen te voldoen, is het niet nodig met geluidsarm asfalt te werken.
	<ul style="list-style-type: none"> • Blijf strooien in Klein Harkstede. 	Daar zal niets aan veranderen als gevolg van dit project
	<ul style="list-style-type: none"> • Neem snelheidsbeperkende maatregelen. Met name rondom 	Dat valt buiten dit project


	Harkstederweg en Meerstad. Minder optrekkend verkeer vooral bij motoren.	
--	--	--

N. Opmerkingen proces

N1	Algemeen	Reactie
	<ul style="list-style-type: none"> Procedure doet denken aan discussie rond Forum in Groningen. Inwoners mogen meepraten over oplossingen die ze eigenlijk niet willen. 	Het is veelal niet mogelijk ieders voorkeuren in te willigen. Aan ons de taak opvattingen mee te wegen, voor het voetlicht te brengen en aan te geven waar er ruimte is voor inbreng.
	<ul style="list-style-type: none"> Bestemmingsplannen passen niet bij participatiemaatschappij. Te statisch. Neem samenleving serieus en begin opnieuw. 	Het tracé van de ontsluiting ligt vast in het Bestemmingsplan Meerstad-Midden (2007). Er is destijds uitvoerig met omwonenden over gesproken. In de gemeenteraad van Groningen is op 31 januari 2018 bevestigd dat dit tracé het vertrekpunt is voor het verdere ontwerp, ook om recht te doen aan de afspraken die hierover met Klein Harkstede gemaakt zijn. Binnen het kader van het bestemmingsplan is ruimte voor participatie en daar geven we zo goed mogelijk invulling aan.

Resultaten eerste overleg Klankbordgroep 1


**AFWEGENSMATRIX
KLEIN HARKSTRADE**



	1	2	3	4
KEIENDELENDE ASPECTEN				
Verkeersveiligheid	+	+	+	+
Verkeersvloei	+	+	+	+
Verkeersveiligheid met fiets	+	+	+	+
Verkeersveiligheid met voetganger	+	+	+	+
Verkeersveiligheid met auto	+	+	+	+
Verkeersveiligheid met fiets met bagage	+	+	+	+
Verkeersveiligheid met fiets met bagage met fietshelm	+	+	+	+
Fietshelm	+	+	+	+
Landbouw	+	+	+	+
ANDERE ASPECTEN				
Beleving	+	+	+	+
Beleving met fiets met bagage	+	+	+	+
Beleving met fiets met bagage met fietshelm	+	+	+	+
Beleving met fiets met bagage met fietshelm met fietshelm	+	+	+	+

Handwritten notes: '1, 2, 3, 4' and '1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100'.


**AFWEGENSMATRIX
KNOOPPUNT
MIDDELBERTER LINDI**



	1	2	3
KEIENDELENDE ASPECTEN			
Verkeersveiligheid	+	+	+
Verkeersvloei	+	+	+
Verkeersveiligheid met fiets	+	+	+
Verkeersveiligheid met voetganger	+	+	+
Verkeersveiligheid met auto	+	+	+
Verkeersveiligheid met fiets met bagage	+	+	+
Verkeersveiligheid met fiets met bagage met fietshelm	+	+	+
Fietshelm	+	+	+
Landbouw	+	+	+
ANDERE ASPECTEN			
Beleving	+	+	+
Beleving met fiets met bagage	+	+	+
Beleving met fiets met bagage met fietshelm	+	+	+
Beleving met fiets met bagage met fietshelm met fietshelm	+	+	+

Handwritten notes: '1, 2, 3, 4' and '1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100'.

**AFWEGENSMATRIX
AUFSTRUCTURE**



	1	2	3	4
KEIENDELENDE ASPECTEN				
Verkeersveiligheid	+	+	+	+
Verkeersvloei	+	+	+	+
Verkeersveiligheid met fiets	+	+	+	+
Verkeersveiligheid met voetganger	+	+	+	+
Verkeersveiligheid met auto	+	+	+	+
Verkeersveiligheid met fiets met bagage	+	+	+	+
Verkeersveiligheid met fiets met bagage met fietshelm	+	+	+	+
Fietshelm	+	+	+	+
Landbouw	+	+	+	+
ANDERE ASPECTEN				
Beleving	+	+	+	+
Beleving met fiets met bagage	+	+	+	+
Beleving met fiets met bagage met fietshelm	+	+	+	+
Beleving met fiets met bagage met fietshelm met fietshelm	+	+	+	+

Handwritten notes: '1, 2, 3, 4' and '1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100'.

Resultaten eerste overleg Klankbordgroep 2

AFWEGINGSMATRIX AUTOSTRUCTUUR	A	B	A	B
LEVENSONTVANGST 100% FACE and 80% Kleinere gebouwen reconstructie	++	++	+	+
Verkeersveiligheid straat	+	+	-	-
Regenwaterafvoer (in verkeersveiligheid)	-	-	+	+
Verkeersveiligheid aanpak met stad	+	+	++	++
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak 100%)	0	0	0	0
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak 80%)	0	0	0	0
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak 60%)	0	0	0	0
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak 40%)	+	-	++	++
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak 20%)	-	++	++	++
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak 0%)	0-	0-	0	0
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak -10%)	+	-	+	+
REINIGING (verkeersveiligheid)	+	+	-	-
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak 100%)	+	+	+	+
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak 80%)	+	+	+	+
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak 60%)	+	+	+	+
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak 40%)	+	+	+	+
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak 20%)	+	+	+	+
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak 0%)	+	+	+	+
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak -10%)	+	+	+	+

AFWEGINGSMATRIX EINDOFPUNT HEUVELKANTER LINT	B	S	S
LEVENSONTVANGST 100% FACE and 80% Kleinere gebouwen reconstructie	++	++	++
Verkeersveiligheid straat	+	+	+
Regenwaterafvoer (in verkeersveiligheid)	-	-	-
Verkeersveiligheid aanpak met stad	+	+	+
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak 100%)	+	+	+
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak 80%)	+	+	+
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak 60%)	+	+	+
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak 40%)	+	+	+
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak 20%)	+	+	+
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak 0%)	+	+	+
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak -10%)	+	+	+

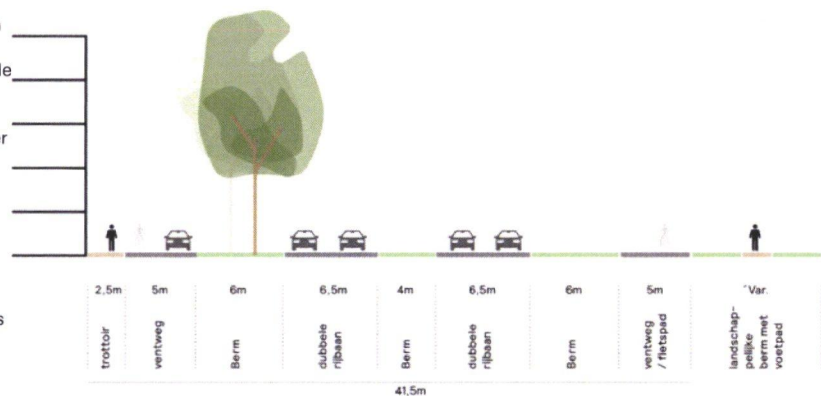
AFWEGINGSMATRIX KLEIN MARKSTEDE				
LEVENSONTVANGST 100% FACE and 80% Kleinere gebouwen reconstructie				
Verkeersveiligheid straat				
Regenwaterafvoer (in verkeersveiligheid)				
Verkeersveiligheid aanpak met stad	++	++	++	++
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak 100%)	++	++	++	++
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak 80%)	++	++	++	++
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak 60%)	++	++	++	++
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak 40%)	++	++	++	++
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak 20%)	++	++	++	++
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak 0%)	++	++	++	++
Verkeersveiligheid aanpak met stad (aanpak -10%)	++	++	++	++

Bijlage II Het profiel van de noordelijke ontsluitingsweg

Het profiel van de noordelijke ontsluitingsweg zal in stappen worden gerealiseerd. Het eindbeeld gaat uit van een toekomstige verstedelijking van het gebied. Op dit profiel kan interactie plaatsvinden tussen de verschillende gebruikers van de openbare ruimte. Mensen bewegen en verblijven er en ontmoeten elkaar, daarom moet het profiel aangenaam zijn voor zowel gemotoriseerd verkeer als voetgangers en fietsers.

Het basisprofiel

De noordelijke ontsluitingsweg zal uiteindelijk twee rijstroken in beide richtingen krijgen. Langs de ontsluitingsweg liggen ventwegen om de bebouwing die direct langs de ontsluitingsweg liggen te ontsluiten. De ventwegen functioneren ook als fietsroutes. Het profiel is veelal asymmetrisch, met aan één kant bebouwing en aan de andere zijde een parkzone.



Uitgangspunten bij het opstellen van het profiel zijn:

- Een 4 meter brede middenberm: dit biedt ruimte voor voorsorteerstroken voor afslagen met hierlangs nog een kleine groenstrook;
- Twee rijbanen in tegengestelde richting (met een breedte van 6,5m);
- Ventwegen van 5m breed;
- Een berm tussen de ontsluitingsweg en ventweg van 6m breed: zodat er ruimte is om ventwegen met een passende bochtstraal op de ontsluitingsweg aan te sluiten;
- Trottoirs van 2,5m breed;
- In de berm van de bebouwde zijde staan bomen van de 1e orde.

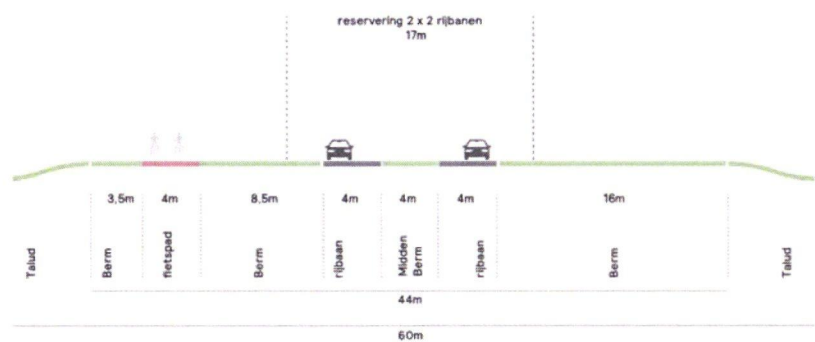
Het profiel in de beginsituatie

Omdat de verwachte verkeersdruk (en verstedelijking) pas op termijn zal optreden wordt in eerste instantie uitgegaan van een profiel met enkele rijbanen in tegengestelde richting.


Bij de aanleg wordt wel het grondwerk voor het volledige profiel verricht. Dit is inclusief de opbouw voor een toekomstig tweebaans profiel met ventwegen. Dit is civiel technisch het goedkoopste en geeft in de toekomst het minste overlast bij aanpassingen, er kan dan direct geasfalteerd worden.


Uitgangspunten bij het beginprofiel zijn:

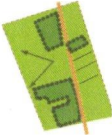
- Een 4m brede middenberm: dit biedt ruimte voor voorsorteerstroken voor afslagen met hierlangs nog een kleine groenstrook;
- Twee keer een rijbaan per richting van 4m breed;
- Aan één zijde van de weg een fietspad in twee richtingen van 4m breed tussen Middelberterweg en rotonde oostelijke ringweg. Tussen Middelberterweg en entree Meerstad meteen aan beide zijden een fietspad.
- Bermen van 8,5m breed tussen de ontsluitingsweg en fietspaden. Bij een uitbreiding naar twee rijbanen in beide richtingen blijft er een 6m brede berm over. Als er aan een kant nog geen fietspad wordt aangelegd resulteert dit in een 16m brede berm
- Een 3,5m brede berm tussen fietspad en talud. Dit is vooruitlopend op een toekomstige verandering van 4m brede fietspaden naar 5m brede ventwegen met 2,5m brede trottoirs;
- Geen bomen langs de weg.



Bijlage III Cultuurhistorische analyse

 Driebondsweg als oude beplante route in stand houden als verbinding. (voet/fiets en/of auto) Lange tijd was dit de enige (dubbel) beplante weg in dit open landschap.

 Borgwal, zeer oud dijklichaam (middeleeuwse dijk als grens tussen het Gorecht en Fivelingo) rond 1300 lag de ' Huidige Hoofdweg' op deze dijk. Later rond 1425 is deze verplaatst naar de huidige locatie. (hier liggen kansen om deze dijk meer aandacht te geven (voet- fietspad?) Dijk als dijklichaam zichtbaar houden.

 Het ' oude lint' Middelberterweg. Het lichtgroene deel is het deel wat eigenlijk in stand gehouden moet worden. geen erdere verdichting van het lint en de zichtlijnen en tussen- ruimte tussen de bebouwing open houden. De Middelberter- weg in standhouden als oude route. De verkavelingsloten binnen deze zone behouden (niet dempen).

 Vanaf de Borgwal was het kerkpad een belangrijke verbinding met de kerk enerzijds en de Euvelgunnerweg anderzijds. Het verdwenen kerkepad aan de westzijde van de Middelberterweg zou geheel of gedeeltelijk kunnen worden meegenomen als 'nieuwe' lijn/pad.

 Verkavelingsrichting en sloten zoveel mogelijk proberen te behouden.

Gemeenschappelijke waterlossing (kerspelen Engelbert - Middelbert) in 1370

  Stertebolabalka In het verlengde van de 'Oude weg' (ook wel Groeneweg) een dijk zoals we zien op HisGis (1832) lag een brug over de Borgsloot. Over de naam is veel geschreven en vermoedelijk komt het erop neer dat het een slechte wankel brug was.



Beeld uit de cultuurhistorische analyse



DeZwarteHond.

© 2018
De Zwarte Hond
MDLandschapsarchitecten
Gemeente Groningen

in opdracht van:
Bureau Meerstad
Waterviolier 2
9613 BH Meerstad
T. 050 - 599 57 10w
info@meerstad.eu
www.meerstad.eu