

Bestuursdienst



Telefoon (050) 367 8865/ Jeanet Halsema
Onderwerp Stand van zaken planstudie N360,
wegverbinding Groningen-Delfzijl

Aan de leden van de raad van de
gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Datum **1 4 OKT 2010**

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO 10.2378468

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte leden van de gemeenteraad,

In 2008 hebben wij u geïnformeerd over de planstudie wegverbinding Groningen-Delfzijl N360 (brief Planstudie wegverbinding Groningen-Delfzijl, d.d. 7 juli 2008). In de brief bent u geïnformeerd over de resultaten van het vooronderzoek en de aankondiging van de start van de verkenningsfase. De verkenningsfase is voor de tweede maal verlengd, daarom willen wij u graag informeren over de stand van zaken en de ontwikkelingen van de planstudie N360. De planstudie wordt getrokken door de provincie Groningen en uitgevoerd samen met de gemeenten Groningen, Ten Boer, Bedum, Loppersum, Appingedam, Delfzijl, Slochteren en Bureau Meerstad.

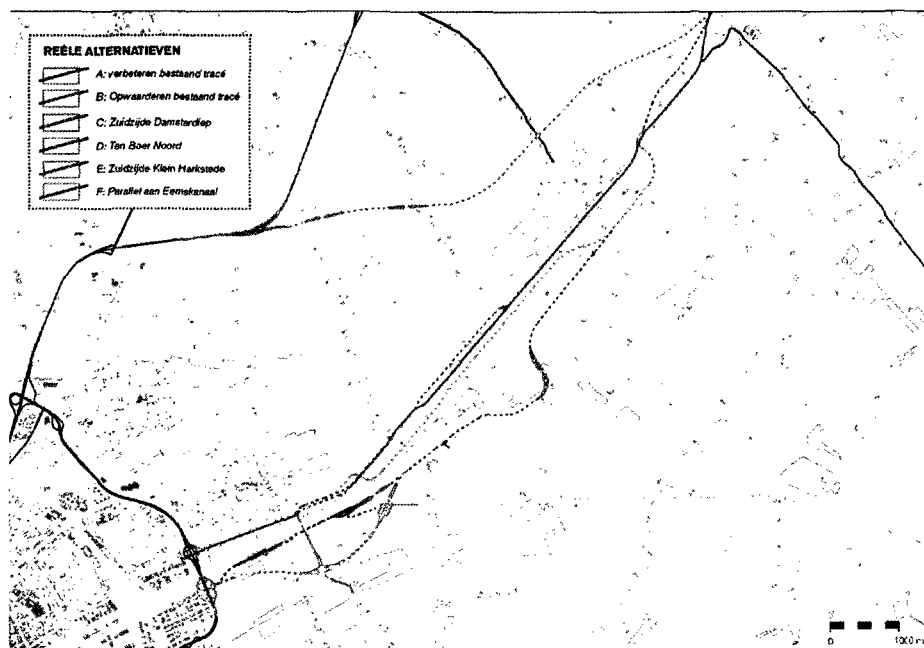
Verkenningsfase

Er heeft de afgelopen twee jaar een uitgebreide verkenningsfase van de planstudie N360 plaatsgevonden. De verkenningsfase resulteert in een aantal alternatieven, die verder uitgewerkt en onderzocht worden in de planuitwerkingsfase. Bij de alternatiefontwikkeling is de omgeving nauw betrokken. In diverse workshops zijn met belanghebbenden uit de omgeving verschillende alternatieven verkend. Daarnaast heeft de landschappelijke inpassing een belangrijke rol gespeeld, door de betrokkenheid van een landschappelijk adviesbureau in het gehele proces.

In de verkenningsfase werd oorspronkelijk gezocht naar alternatieven ten noorden van het Eemskanaal. Deze fase heeft twee keer vertraging opgelopen. De eerste vertraging werd veroorzaakt door een uitbreiding van het zoekgebied ten zuiden van het Eemskanaal tussen Groningen en Ten Boer. De tweede vertraging is het gevolg van het aannemen van een recente motie door Provinciale Staten om een nieuw alternatief ten zuiden van het Eemskanaal tussen Groningen en Delfzijl te onderzoeken.

Alternatieven ten noorden van het Eemskanaal

In eerste instantie zijn alternatieven op het huidige tracé en alternatieven voor een kortsluiting tussen de N360 en de N46 (Eemshavenweg) verkend. De stuurgroep heeft op 15 april 2009 de alternatieven (alternatief At/m D) uit deze verkenning vastgesteld, die mee worden genomen in de planuitwerkingsfase.



In de bijlage is deze kaart in groter formaat opgenomen.

Alternatieven ten zuiden van het Eemskanaal tussen Groningen en Ten Boer

Tevens heeft de stuurgroep op dat moment besloten het zoekgebied uit te breiden en alternatieven te zoeken die beginnen bij de rotonde Dijkshorn (Ten Boer), het Eemskanaal oversteken, door Meerstad lopen en ten zuiden van het Eemskanaal aansluiten op de Oostelijke Ringweg. De alternatieven zijn in nauwe samenspraak met gemeenten Groningen, Ten Boer, Slochteren en Bureau Meerstad verkend. Ook zijn workshops en informatieavonden in het plangebied ten zuiden van het Eemskanaal geweest. Op 27 april 2010 heeft de stuurgroep de alternatieven ten zuiden van het Eemskanaal (alternatief E en F) vastgesteld, die nader worden onderzocht in de planuitwerkingsfase.

Bij het besluit van de stuurgroep moet de kanttekening worden geplaatst dat de alternatieven D, E en F meer kosten dan het beschikbare budget. Echter voor een compleet beeld en een goede en eerlijke afweging naar de toekomst toe, is besloten deze alternatieven toch mee te nemen in de planuitwerkingsfase.

De alternatieven, die mee worden genomen in de planuitwerkingsfase, worden in de bijlage inhoudelijk nader toegelicht.

Nieuw alternatief: tracé aan zuidzijde Eemskanaal

Met het vaststellen van deze 6 nader te onderzoeken alternatieven leek de verkenningsfase afgerond. Echter, Provinciale Staten heeft op 7 juli 2010 een motie aangenomen voor een extra alternatief.

In de motie wordt bepleit dat: Het tracé aan de zuidzijde van het Eemskanaal van Delfzijl tot Groningen volwaardig in de planstudie opgenomen dient te worden (inclusief uitwerking en kostenraming), om later in de besluitvorming inzichtelijk te maken wat de wezenlijke verschillen zijn tussen de alternatieven, los van de financiële haalbaarheid. De gedeputeerde heeft toegezegd het ontwerp van het alternatief z.z.-Eemskanaal samen met de omgeving te ontwikkelen. Een tussenstap wordt in het proces opgenomen om dit alternatief te ontwikkelen zodat het vergelijkbaar is met de overige alternatieven. Dit betekent dat de start van de planuitwerkingsfase ongeveer een jaar wordt uitgesteld.

In het eerstvolgende stuurgroepoverleg op 20 oktober 2010 wordt dit nieuwe alternatief met de stuurgroep besproken.

Standpunt gemeente ten aanzien van het nieuwe alternatief

In onze brief aan u in 2008 hebben we het algemene standpunt van de gemeente opgenomen:

“In zijn algemeenheid zijn wij alert op de nut en noodzaak van de maatregelen, met andere woorden of de maatregelen (en de kosten hiervan) op het gebied van autodoorstroming in verhouding staat tot (de oplossing van) het probleem. Vooralsnog zijn we niet overtuigd dat de door de provincie geconstateerde knelpunten een grootschalige aanpak van de N360 rechtvaardigen. Daarnaast zijn wij geen voorstander van een nieuwe doorsnijding van het landschap, gezien de aantasting van het landschap en de natuur.”

Gezien dit standpunt staan wij kritisch tegenover het nieuwe alternatief ten zuiden van het Eemskanaal van Groningen tot Delfzijl. De vraag is of een geheel nieuwe route naar Delfzijl parallel aan de bestaande N33, N360 en N46 wenselijk en nodig is. Naar verwachting gaat een deel van het verkeer de nieuwe N360 gebruiken en een groter deel blijft gebruik maken van de huidige N360. Uit het vooronderzoek blijkt bijvoorbeeld dat 41% van het verkeer in de ochtendspits op de N360 het gehele traject tussen Appingedam en de Oostelijke ringweg aflegt. Het overige verkeer uit de tussenliggende dorpen zal waarschijnlijk gebruik blijven maken van de huidige N360.

Tevens betekent de nieuwe weg een nieuwe doorsnijding van het landschap, weliswaar gekoppeld aan een andere doorsnijding van het landschap, het Eemskanaal. Tot slot zullen wij bij dit alternatief (en bij de andere alternatieven) nadrukkelijk aandacht vragen voor faseringsmogelijkheden. Dit om te voorkomen dat alternatieven, die meer kosten, maar wel een betere oplossing bieden, onmogelijk worden gemaakt in de toekomst.

Principebesluit mede-initiatiefnemer milieueffectrapportage.

Na afronding van de verkenningsfase worden in de planuitwerkingsfase de vastgestelde alternatieven uitgewerkt. Daarbij wordt een MER (MilieuEffectRapport) opgesteld om de effecten van de verschillende alternatieven in beeld te brengen. De betrokken gemeenten zijn gevraagd om mede-initiatiefnemer te zijn voor de m.e.r.-studie.

De N360 ligt voor een groot deel op het grondgebied van de gemeente Groningen en het heeft hierdoor zijn weerslag in de stad. Om voldoende invloed te hebben in het planproces, hebben wij in februari 2010 besloten in principe mede-initiatiefnemer te worden van de m.e.r. N360.

Vervolg

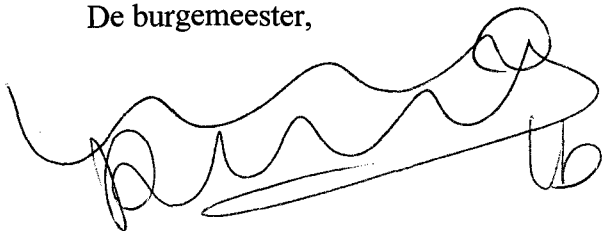
Na het bespreken van het nieuwe alternatief in de stuurgroep (oktober 2010), wordt dit alternatief verkend door middel van workshops met de omgeving, een berekening in het verkeersmodel en een globale kostenraming. De resultaten worden in het voorjaar 2011 verwacht. Nadat de stuurgroep een besluit heeft genomen over dit alternatief, wordt in mei 2011 tijdens een informatieavond de omgeving geïnformeerd. Vervolgens kan de planuitwerkingsfase, inclusief m.e.r.-procedure, starten.

Op het moment dat er belangrijke ontwikkelingen zijn of keuzes in het project moeten worden gemaakt, zullen wij u informeren en raadplegen.

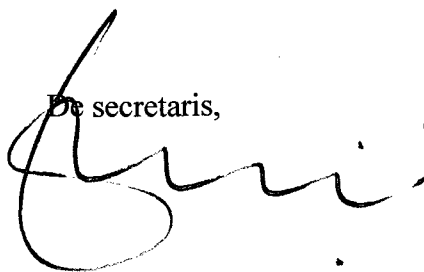
Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders
van Groningen,

De burgemeester,



De secretaris,



BIJLAGE Toelichting vastgestelde alternatieven voor de planuitwerkingsfase

A: verbeteren bestaand tracé

Met het verbeteren van het bestaand tracé blijft de huidige N360 grotendeels op dezelfde plek liggen. Er wordt geen nieuw tracé aangelegd over een langere afstand waarbij het landschap wordt doorsneden. Wel wordt de weg daar waar mogelijk aangepast aan de eisen voor een gebiedsontsluitingsweg A, waarbij de ruimte in eerste instantie wordt gezocht binnen het bestaande profiel. Alleen tussen Groningen en Garmerwolde wordt de hoofdrijbaan verplaatst over 700 meter, waardoor de weg niet langer voor maar achterlangs de daar gelegen woningen gaat. Het basisprofiel bestaat uit een hoofdrijbaan met parallelweg en vrijliggend fietspad. Een aantal kruisingen wordt vervangen door een rotonde. In de stad Groningen blijft het profiel van de weg ongewijzigd.

B: opwaarderen bestaand tracé

In dit alternatief wordt de huidige N360 volledig aangepast aan de criteria die gelden voor een gebiedsontsluitingsweg A. Oplossingen worden gezocht op en nabij het huidige tracé. In Groningen blijft de huidige hoofdweg gehandhaafd. Als gevolg van de bestaande huizen dicht langs het huidige tracé op de gedeelten Ruischerbrug– Ten Boer en Ten Boer - Ten Post is het tracé een stuk verplaatst in noordelijke richting. Deze komt nu achter de huizen te liggen, losgekoppeld van erfaansluitingen. Het oude tracé is vrijgespeeld voor lokaal verkeer. Kruisingen worden geoptimaliseerd en waar mogelijk vervangen door rotondes.

C: zuidzijde Damsterdiep

Alternatief C gaat uit van een nieuwe weg net ten zuiden van het Damsterdiep. Het tracé gaat om Ten Boer heen en daarmee hoeft het doorgaande verkeer in principe niet meer door het dorp. Belangrijke punten in dit alternatief zijn de inpassing van de 'lus' om Ten Boer en de kruisingen van de weg met het Damsterdiep. Ook de inrichting van de strook tussen het Damsterdiep en het nieuwe tracé vraagt aandacht. Op het gedeelte in Groningen worden dezelfde ingrepen gepleegd als in alternatief B.

D: Ten Boer noord

Het nieuwe tracé door de Woldstreek creëert een kortsluiting tussen de N360 ter hoogte van Ten Post en de Eemshavenweg, de N46. Cruciale punten in het ontwerp van dit alternatief zijn de noordelijke aansluiting met Ten Boer, de kruising van de Molenweg ter hoogte van Thesinge en het knooppunt waar de nieuwe weg en de N46 samenkomen.

E: zuidzijde Klein Harkstede

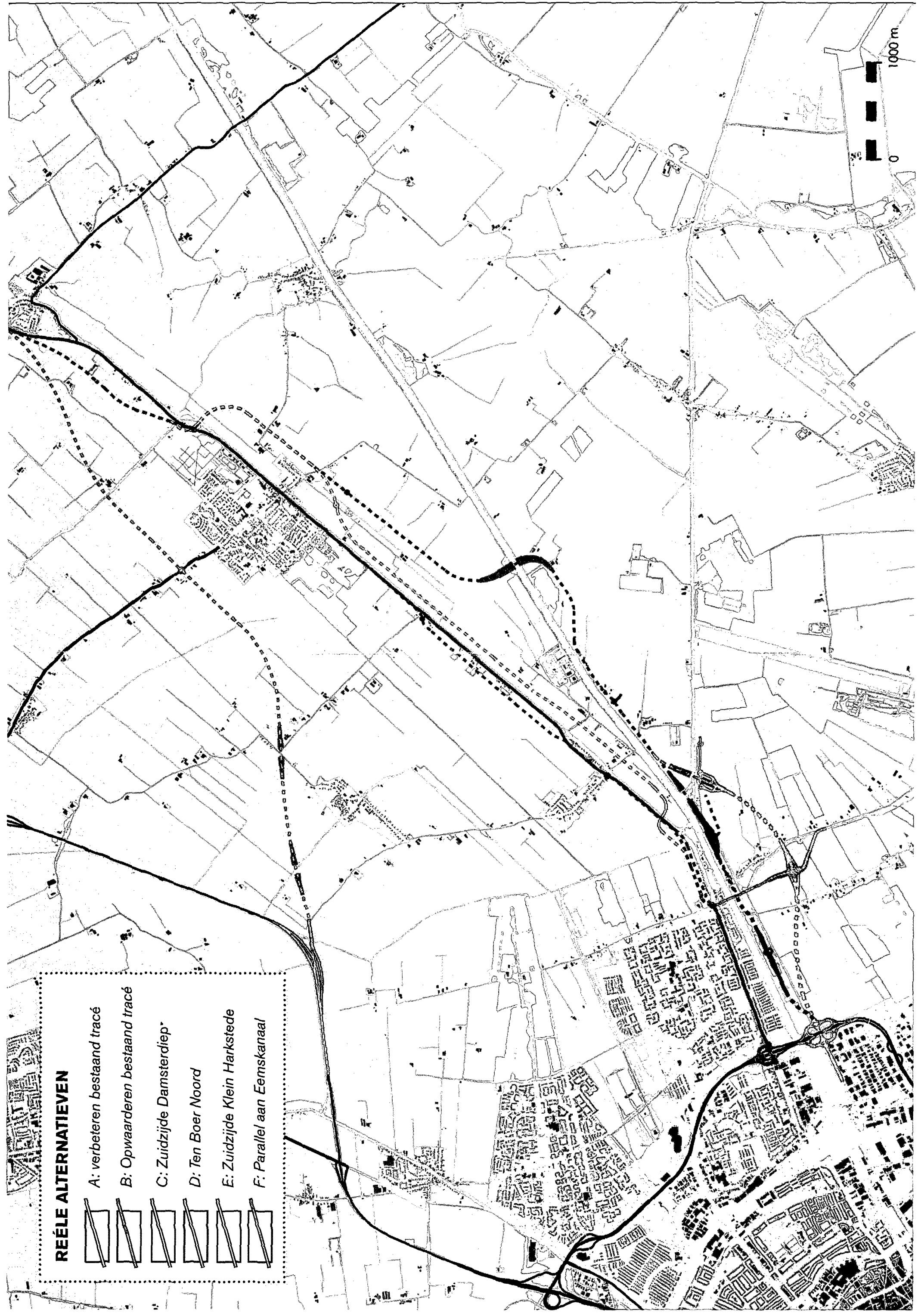
Dit alternatief voert voor een groot deel door Meerstad. De essentie van deze oplossing is dat het nieuwe tracé van de N360 gecombineerd wordt met de hoofdontsluiting van Meerstad. De ligging van de weg is conform Masterplan Meerstad. Naar het noorden toe volgt het tracé dezelfde route als alternatief C, met een









lus zuidelijk langs Ten Boer. Het huidige tracé van de N360 kan worden bestemd voor lokaal verkeer.

F: parallel aan het Eemskanaal

Ook dit alternatief voert voor een groot deel door Meerstad, waarbij het nieuwe tracé van de N360 samenvalt met de hoofdontsluiting van Meerstad. Het tracé ligt vanaf de aansluiting op de ring tot aan het slibdepot parallel aan het Eemskanaal. Daarna volgt het dezelfde route als alternatief C, met een lus zuidelijk langs Ten Boer. Het huidige tracé van de N360 wordt volledig vrijgespeeld voor lokaal verkeer.



REËLE ALTERNATIEVEN

-  A: verbeteren bestaand tracé
-  B: Opwaarderen bestaand tracé
-  C: Zuidzijde Damsterdiep
-  D: Ten Boer Noord
-  E: Zuidzijde Klein Harkstede
-  F: Parallel aan Eemskanaal

1000 m