

RAADSVOORSTEL:

2010-2011

Ons kenmerk: RO 112709438

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Vaststelling bestemmingsplan Oostelijke Ringweg, Beijum-zuid

Groningen, **26 AUG 2011**

Aan de raad,

Inleiding.

Met dit raadsvoorstel stellen we u voor het bestemmingsplan Oostelijke Ringweg, Beijum-zuid vast te stellen. Het bestemmingsplan is opgesteld voor de aansluiting van de woonwijken De Hunze en (het zuidelijke deel van) Beijum op de Oostelijke Ringweg (ORG), met als doel deze aansluiting ongelijkvloers te maken en daarmee de capaciteit en doorstroming te verbeteren.

Het bestemmingsplan is nu zover dat het door uw raad kan worden vastgesteld.

Ter voorbereiding op deze vaststelling hebben we het plan zes weken ter inzage gelegd, van 10 juni tot en met 21 juli 2011. U bent hiervan per brief op de hoogte gesteld.

Tijdens deze periode is één zienswijze ingediend. Deze zienswijze sneed onderwerpen aan (o.a. hoogte geluidswal, groenontwerp) die niet worden vastgelegd in een bestemmingsplan, vandaar dat we formeel voorstellen deze zienswijze niet over te nemen. Wel komen provincie en gemeente de indieners tegemoet door het ontwerp voor een deel aan te passen naar aanleiding van de gemaakte opmerkingen. Voor de details verwijzen we naar de paragraaf in dit raadsvoorstel waar we inhoudelijk ingaan op de ingediende zienswijze.

Breder kader/geschiedenis.

Samen met de provincie werkt de gemeente aan het ongelijkvloers maken van de ORG. Er zijn vier kruispunten die worden aangepakt. In volgorde Lewenborg (nu in uitvoering), Beijum-zuid, Kardingse (in voorbereiding) en Groningerweg/Beijum-noord (uitwerking in voorbereiding).

De ontwerp-kaders zijn vastgelegd in het zogenaamde Eindbeeld zoals dat in 2009 is vastgesteld door zowel Provinciale Staten als uw raad. Dit eindbeeld is tot stand gekomen na een goed verlopen participatietraject, waarbij in sommige gevallen ontwerpen gezamenlijk met bewoners tot stand zijn gekomen. Ook is er een formeel inspraaktraject gevolgd.

Najaar 2010 heeft uw raad het gemeentelijk krediet beschikbaar gesteld voor alle vier de kruispunten (gemeente en provincie betalen elk mee aan de uitvoering, volgens een bepaalde verdeelsleutel).

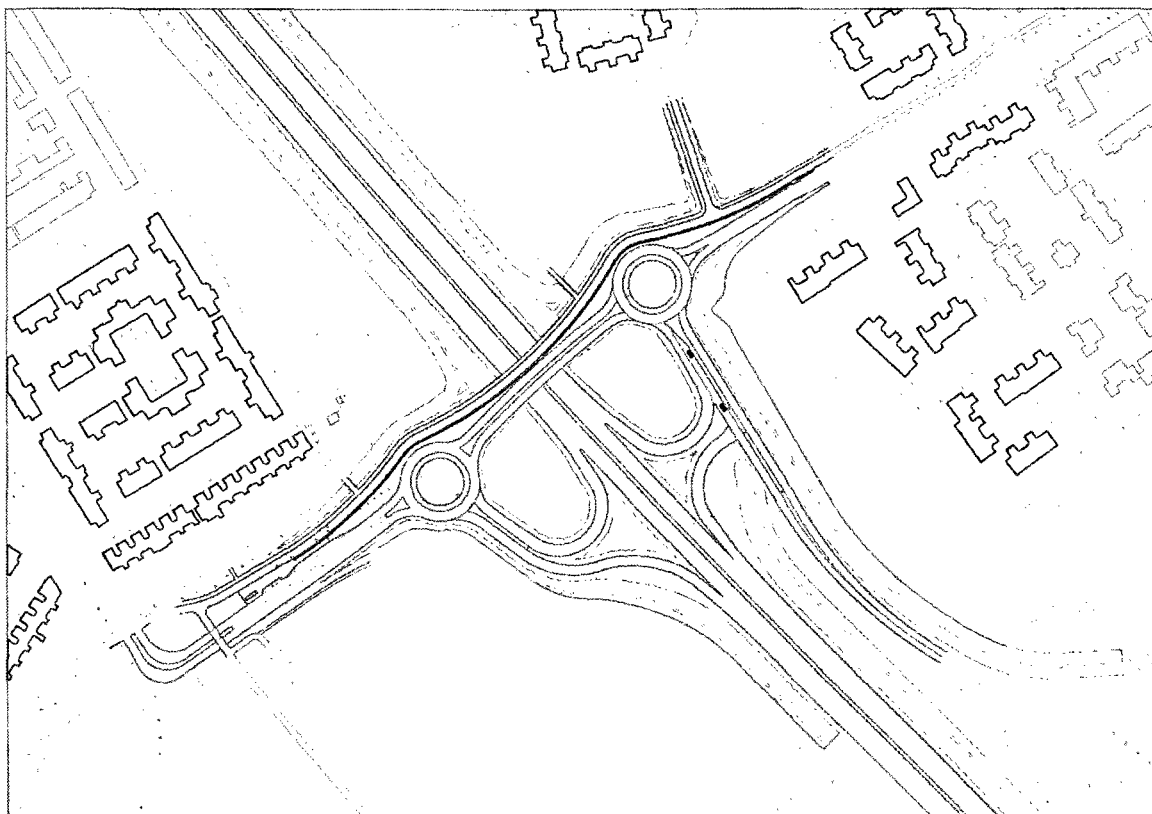
De provincie voert de projectleiding en coördineert de burgerparticipatie. Hierbij doen we wel mee, waarbij we ons convenant met wijkorganisaties als leidraad hanteren. Als gemeente ontwerpen we mee bij de uitwerkingen en zijn we verantwoordelijk voor de planologische procedure. Dit traject verloopt in goede samenwerking.

Het ontwerp voor de aansluiting.

De aansluiting wordt vormgegeven als half klaverblad aan de zuidzijde van het fietsviaduct in de route Heerdenpad. De op- en afritten van het half klaverblad aan de oostzijde komen uit op de busbaan vanuit Kardinge. Busbaan en afrit gaan vanaf hier gecombineerd verder naar de Emingaheerd. De kruisingen van de op- en afritten met de Emingaheerd en Berlageweg worden uitgevoerd als rotondes. Rotondes zijn verkeersveiliger dan voorrangskruisingen en met verkeerslichten geregelde kruisingen. De as van de ringweg verschuift circa 8 meter naar het zuidwesten om ruimte te maken voor de op- en afritten aan de oostzijde. Doordat de nieuwe ringweg smaller is dan de huidige (smallere middenberm en het ontbreken van opstelvakken voor de verkeerslichten) verschuift de kant van het asfalt aan de Hunzezijde niet verder naar het westen. De Berlageweg wordt iets verlegd in zuidelijke richting. Hiermee wordt een rechte fietsoversteek gecreëerd over de Berlageweg waardoor automobilisten beter zicht hebben op het fietsverkeer.

Het bestaande fietsviaduct over de ringweg wordt afgebroken. De middenpeiler staat in de weg, het viaduct voldoet niet meer aan de huidige richtlijnen voor aanrijdbeveiliging en de viaducten passen niet in het vastgestelde ruimtelijk beeld voor de ringweg. Het nieuwe fietsviaduct wordt gecombineerd met het autoviaduct. Deze koppeling is tevens gewenst vanuit sociale veiligheid en zicht op het fietspad.

Aan weerszijden van de ringweg worden de geluidswallen verhoogd van circa 2 meter nu naar minimaal 4 meter boven de ringweg. Langs de busbaan wordt de geluidswal verlengd en verhoogd van circa 2 meter tot 3 meter boven de busbaan.



het wegontwerp



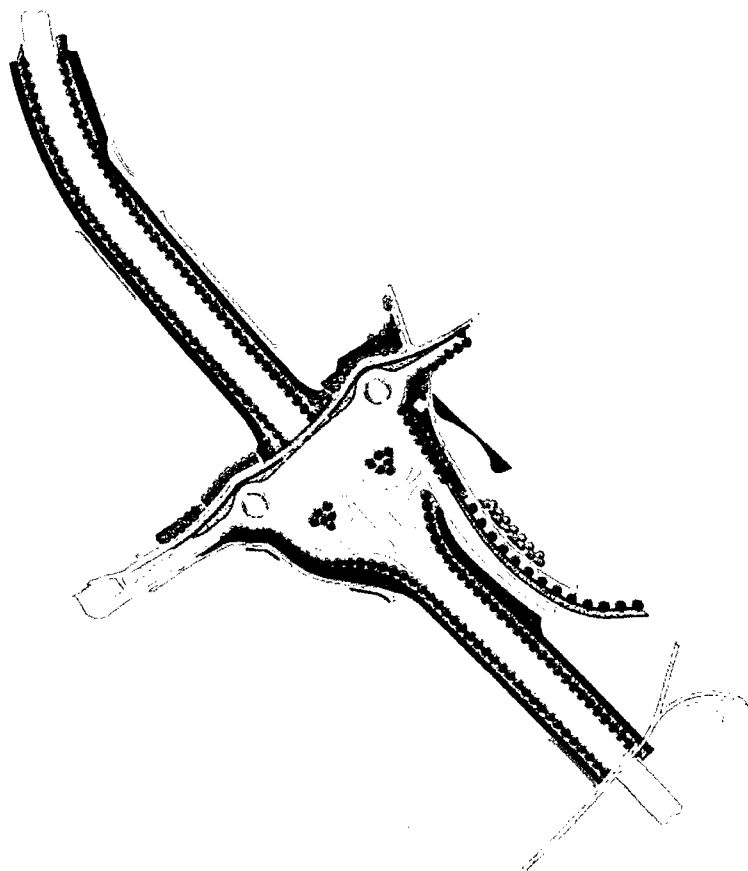
de nieuwe situatie gezien vanuit Beijum

Het groenontwerp.

Gezien vanaf de weg is er een zone van twee meter voorzien van gras dat extensief beheerd wordt. Vier meter uit de kant van de weg wordt een bomenrij geplant bestaande uit drie soorten die gemengd geplant wordt. Bij de kruisingen loopt de boomstructuur met de op- en afritten mee tot aan de kruisende weg.

Onder de bomen tot boven aan de geluidswal wordt een bodembedekkende beplanting aangebracht zodat de boomkroon zich vrij in de ruimte kan ontwikkelen. Boven op de geluidswal wordt opgaand bosplantsoen aangebracht. Achter de eerste rij bosplantsoen komt een wildraster dat ervoor zorgt dat de zoogdieren niet de weg oversteken maar via ecoducten en faunatunnels de weg passeren.

De toegepaste beplanting is van genetisch inheemse oorsprong.



het groenontwerp

De kruising krijgt een unieke inrichting zodat ze een eigen "adres" krijgt zoals ook de andere kruisingen op de Oostelijke Ringweg. In de kommen die tussen de op- en afritten ontstaan wordt een ecologisch oninteressant gebied gecreëerd waardoor de oversteekbewegingen van zoogdieren niet bevorderd worden.

De ruimtes tussen de op- en afritten van het viaduct worden ingezaaid met een eenzijdige grassoort die extensief beheerd worden. Een aantal opvallende bomen van een exotische soort vormt een groep ter markering en "adressering" van de kruising. De rotondes en overige groenvakken krijgen een inrichting met lage beplanting die aansluit bij het stedelijke karakter van de omgeving.

Participatie.

Naast de participatie in het kader van de eindbeeldstudie zijn voor de uitwerking van het deelproject Beijum-zuid - De Hunze de bewoners en belanghebbenden vervolgens als volgt betrokken:

Overleg met direct omwonenden.

De direct omwonenden zijn per brief uitgenodigd om in een aantal sessies mee te denken over de uitwerking van de aansluiting Beijum-zuid - De Hunze. Hiervoor hebben zich circa 30 personen aangemeld.

Met deze groep is in 5 bijeenkomsten een aantal varianten (waaronder een bewonersvariant) uitgewerkt en bediscussieerd. Op basis hiervan is het ontwerp uit de eindbeeldstudie aangepast, resulterend in voorliggend ontwerp.

Inloopavond.

Op 10 januari 2011 is het resultaat van het overleg met de bewoners op een inloopavond gepresenteerd. Bewoners zijn per brief, via de Groninger Gezinsbode en via de website uitgenodigd.

Door de gekozen werkwijze is er draagvlak vanuit de omgeving voor het voorliggende ontwerp.

Bestemmingsplan.

De terinzagelegging van het bestemmingsplan heeft plaatsgevonden volgens artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Van de terinzagelegging is op de wettelijk voorgeschreven wijze kennis gegeven in de Groninger Gezinsbode en de Staatscourant. Tijdens deze zienswijzeperiode, op 4 juli 2011, is een tweede inloopavond gehouden over het ontwerp van de reconstructie en over het ontwerp-bestemmingsplan. Deze avond werd bezocht door circa 60 personen.

Zienswijze

Van de gelegenheid om zienswijzen naar voren te brengen is gebruik gemaakt door de bewoners van een twaalfstal woningen aan de Bottemaheerd. Hun zienswijzen zijn identiek en daarom doen wij u één voorstel voor besluitvorming hierover.

De ingediende zienswijze is getoetst aan de Algemene wet bestuursrecht (artikel 3:16 en 6:9) op ontvankelijkheid. Zij is vóór 22 juli 2011 ontvangen en dus tijdig ingediend.

Inhoudelijke beoordeling zienswijze

De zienswijze bevat de volgende 4 onderdelen. Bij elke onderdeel doen wij u een voorstel voor een reactie. De reacties zijn geformuleerd in overleg met de provincie Groningen.

1. De hoogte van de geluidswal dient aangepast te worden aan het zgn. raaklijnmodel, toegepast op het dwarsprofiel van de ringweg. Dit in verband met geluidsoverlast in de slaapkamers van de Bottemaheerd.

Reactie:

Hoewel dit op grond van de Wet geluidhinder gezien niet verplicht is, zal de hoogte van de geluidswal worden aangepast aan het genoemde raaklijnmodel van de meest kritische woning aan de Bottemaheerd. Hierbij wordt rekening gehouden met inklinking. Omdat de hoogte van geluidswallen niet wordt vastgelegd in een bestemmingsplan, heeft het plan geen aanpassing.

2. Verzocht wordt om een dichte en 's winters groen blijvende beplanting op de geluidswal, ter vermindering van geluidsoverlast.

Reactie:

De geluidwerendheid van beplanting is beperkt (volgens de Wet geluidhinder mag geen geluidwerende functie aan groen worden toegekend). Niettemin zal bij het bepalen van de soorten beplanting worden bekeken of het mogelijk en wenselijk is groenblijvende struiken en bomen toe te passen. Uitgangspunt hierbij is, dat inheemse soorten worden toegepast en dat dit past in het totale groenbeeld. Inheemse soorten worden toegepast omdat dit een geschikte leefomgeving biedt voor de in Nederland voorkomende dieren en insecten. Omdat beplantingssoorten niet wordt vastgelegd in een bestemmingsplan, heeft het plan geen aanpassing.

3. Verzocht wordt om ZOAB (Zeer Open Asphalt Beton) of stil asfalt op de fly-over, ter reductie van de geluidsoverlast.

Reactie:

De fly-over wordt voorzien van stil asfalt sma 05. Tevens wordt er een afscherming van tussen de 1,1 en 1,4 meter hoog geplaatst op de fly-over en wordt naast het fietspad aan de wijkzijde een geluidswal van circa 1,2 meter aangebracht. Dit zijn allemaal extra maatregelen ten opzichte van de wettelijke verplichtingen op grond van de Wet geluidhinder. Wij zijn van mening dat hiermee het geluid voldoende wordt afgeschermd. Het te gebruiken type asfalt is overigens geen zaak die in het bestemmingsplan wordt vastgelegd.

4. Gevraagd wordt om een onderzoek naar het ondergronds brengen van de hoogspanningslijn tegelijk met de uitvoering van de reconstructie. Dit bespaart kosten.

Reactie:

Het aanpassen van de hoogspanningsleiding is geen onderdeel van dit project. Wij zullen de vraag bij de leidingbeheerder, TenneT, neerleggen. Het bestemmingsplan passen wij niet aan op dit verzoek.

De provincie Groningen komt de indieners in elke geval op de punten 1 en 3 tegemoet. Omdat de ingebrachte zienswijze echter niet leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan, stellen wij u voor de zienswijze niet over te nemen.

Ambtshalve wijziging.

Wij stellen u voor in artikel 4 van de regels van het bestemmingsplan één ambtshalve wijziging aan te brengen. Deze betreft de toegestane hoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, in de bestemming Verkeer. In het ontwerp-bestemmingsplan is hiervoor een hoogte van 6 meter opgenomen. Deze moet worden aangepast naar 8 meter in verband met de verdiepte ligging van de Oostelijke Ringweg. Hoogtes worden namelijk bepaald op basis van het aansluitende afgewerkte maaiveld en dat is in dit geval de voet van het te bouwen viaduct. Deze ligt 2 meter dieper dan de omgeving van de ringweg.

Grondexploitatie.

De provincie Groningen is initiatiefnemer van het plan en draagt de kosten van planontwikkeling en uitvoering. De gemeente draagt bij in kosten van planontwikkeling en een deel van de uitvoering. Tussen de provincie en de gemeente wordt over de plankosten en uitvoeringskosten een overeenkomst afgesloten. Kostenverhaal is hier dan ook niet aan de orde. Daarom is er geen noodzaak een exploitatieplan op te stellen.

Archeologie: borg Ulgersma.

Archeologisch onderzoek dat is uitgevoerd bij de voorbereiding van het bestemmingsplan heeft zich tevens gericht op de archeologische overblijfselen van de borg Ulgersma ter hoogte van het recreatiegebied Kardinge. Een gedeelte van het tracé loopt namelijk over de locatie van het terrein van de vroegere borg Ulgersma. Deze borg maakt deel uit van een gordel van borgen die lag tussen Oosterhoogebrug en Noorderhoogebrug. Op het oostelijke gedeelte van het terrein bleek dat er inderdaad nog gedempte omgrachting aanwezig is in de ondergrond. Bij twee boringen aan weerszijden hiervan is een bewoningslaag aanwezig vanaf 30 cm tot ongeveer een meter beneden maaiveld. Op dit terrein kunnen ook oudere resten in de bodem aanwezig zijn; het is zelfs zeer waarschijnlijk dat er zich nog resten van de gesloopte Ulgersmaborg en middeleeuwse voorgangers in de bodem bevinden. Wij onderzoeken - in samenwerking met de universiteit en de provincie - de mogelijkheden om in combinatie met de werkzaamheden voor de weg de ligging van de borg in het landschap herkenbaar te maken.

Financiën en planning

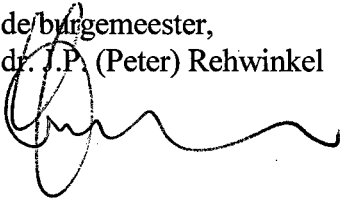
De aanleg van deze kruising past binnen de financiële kaders zoals tussen provincie en gemeente zijn afgesproken. We verwachten dat de uitvoering van Beijum-zuid volgend voorjaar kan starten en rond de jaarwisseling 2013/ 2014 gereed is.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. de ingediende zienswijze niet over te nemen;
- II. de overwegingen en motiveringen overeenkomstig het raadsvoorstel over te nemen en het bestemmingsplan Oostelijke Ringweg, Beijum-zuid, digitaal vervat in het gml-bestand NL.IMRO.0014.BP500ORingwBeijumZ-vg01.gml en gebruikmakend van een ondergrond ontleend aan het Grootschalig Basis Bestand Groningen van juli 2011, gewijzigd ten opzichte van het ontwerp zoals dat ter inzage heeft gelegen, overeenkomstig het raadsvoorstel vast te stellen;
- III. geen exploitatieplan vast te stellen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys

