

Onderwerp Noordelijke ontsluitingsroute Meerstad

Steller J. Klok



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 050-3678106

Bijlage(n) -

Ons kenmerk

Datum 25-01-2018

Uw brief van

Uw kenmerk 6757186

Geachte heer, mevrouw,

Met de behandeling van het bestemmingsplan Meerstad-Midden West in uw Raadscommissie Ruimte en Wonen d.d. 10 januari 2018, is u nadere informatie toegezegd over de geplande Noordelijke ontsluitingsweg, de totstandkoming van het tracé en de vaststelling hiervan in het bestemmingsplan Meerstad-Midden 2007. Dit naar aanleiding van de zienswijzen die de heer Dethmers en de Belangenvereniging MEER-dorpen tijdens genoemde vergadering hebben toegelicht.



Fragment bestemmingsplan Meerstad-Midden met Noordelijke ontsluitingsweg, dec. 2007

Hieronder geven we een toelichting aan de hand van vragen en antwoorden.

Hoe is het tracé voor de Noordelijke ontsluitingsroute tot stand gekomen?

De ruimtelijke afweging voor deze ontsluitingsweg heeft plaats gevonden bij vaststelling van het bestemmingsplan Meerstad-Midden op 19 december 2007.

De oorsprong van het tracé ligt in het Masterplan van Meerstad (2005). Aan het Masterplan en het bestemmingsplan hebben een uitgebreid participatietraject en een inspraakprocedure ten grondslag gelegen.

Belangrijke uitgangspunten waren:

- Een verkeersveilige, vloeiende toegangsweg met een goede aansluiting op de stad en op doorgaande wegen.
- De verkeersproblematiek in Ruischerbrug en Klein-Harkstede moest beheersbaar zijn.
- Ontlasten van het onderliggende weggennet in de dorpen.
- Op termijn moet de weg dienen als ontsluiting van nog te ontwikkelen woon- en werkgebieden in Meerstad-Zuid.

In de Masterplan discussie is het gebruik maken van de bestaande infrastructuur als noordelijke ontsluitingsweg overwogen. De route via de Driebondsweg en Borgweg heeft echter niet de voorkeur gekregen, omdat die de verkeerskundige problemen in en om Ruischerbrug en Klein Harkstede zou vergroten. De verkeerssituatie bij de nabijgelegen Borgbrug in Ruischerbrug was toen al een knelpunt (filevorming). De Borgweg grenst bovendien direct aan de achtertuinen van Klein Harkstede. Ook als de bestaande Driebondsweg deels gebruikt zou worden als definitieve ontsluitingsroute en pas na de Middelberterweg zou afbuigen naar Meerstad, blijft de verkeersproblematiek bestaan; filevorming bij de Borgbrug en sluipverkeer door de Lintdorpen.

Het vastgestelde tracé, zoals aangegeven op bovenstaande kaart, is gekozen als rechtstreekse, meest vloeiende route tussen de ringweg en de entree van Meerstad (Vossenburglaan). Hierachter is het hart van Meerstad gelegen met de nieuwe woongebieden, het Woldmeer en de geplande voorzieningen (scholen e.a.). Het tracé zorgt er voor dat het verkeer wordt weggeleid van Klein Harkstede en het knelpunt Ruischerbrug.

Daardoor ontstaat een betere en vlotte route en zullen minder weggebruikers geneigd zijn het onderliggende weggennet te gebruiken. De hoofdontsluiting draagt daarmee substantieel bij aan de ontlasting van de linten.

Dat de hoofdontsluiting pas nu uitgewerkt en gerealiseerd wordt, is een direct gevolg van de vertraging van de woningbouw in Meerstad door de economische crisis.

Op welke manier is rekening gehouden met cultuurhistorie bij het ontwerp van de route?

Bureau Meerstad heeft een onderzoek laten doen naar de cultuurhistorische waarden van het gebied. Bij de integrale ruimtelijke afweging in 2007 zijn deze waarden betrokken. Bij de uitwerking van het ontwerp voor de Noordelijke ontsluitingsweg gebeurt dit opnieuw.

Waarom houdt het college vast aan het tracé?

Destijds is met bewoners van Klein Harkstede afgesproken dat bij realisatie van 1.500 woningen in Meerstad een alternatieve ontsluitingsroute zou zijn aangelegd. Bewoners van Klein Harkstede rekenen er daarmee al ruim 10 jaar op dat de Noordelijke ontsluitingsweg conform het vastgestelde tracé wordt gerealiseerd. Deze afspraak is geborgd in de voorschriften van het bestemmingsplan Meerstad- Midden 2007 (bestemming Verkeer, artikel 4.3.7).

Gezien de huidige ontwikkelingen op de woningmarkt, is de planning dat de ontsluitingsweg in 2021 gereed moet zijn.

Een aanpassing van de Driebondsweg of een ander tracé dan hetgeen is vastgelegd in het bestemmingsplan Meerstad- Midden 2007, kan in 2021 niet zijn gerealiseerd. Hiervoor zou eerst in samenspraak met omwonenden een nieuw tracé ontworpen moeten worden. Daarna zou een wijziging van het bestemmingsplan volgen met bijbehorende inspraakperiode, mogelijk gevolgd door beroepsprocedures bij de Raad van State. Zo heeft de beroepsprocedure bij de Raad van State van het BP Meerstad-Midden 2007 ongeveer twee jaar geduurd. Omdat niet alle gronden in eigendom zijn, is een onherroepelijk bestemmingsplan ook nodig voor een eventuele onteigeningsprocedure.

Een vertraging die kan oplopen tot drie à vier jaar is voor het project Meerstad onwenselijk. De (financiële) consequenties daarvan zijn nu niet te overzien. Voor de lintdorpen is het onwenselijk omdat het verkeer dan langer gebruik zal maken van bestaande infrastructuur.

Alles overziend, hebben wij ervoor gekozen het vastgestelde tracé als uitgangspunt te hanteren. Bij de uitwerking daarvan worden omwonenden actief betrokken. Daarover verderop in deze brief meer.

Wat is de relatie tussen voorliggend bestemmingsplan en de hoofdontsluiting?

De Noordelijke hoofdontsluiting tussen de ringweg en Meerstad maakt geen deel uit van het bestemmingsplangebied Meerstad-Midden West. Deze hoofdontsluitingsweg wordt wel genoemd omdat deze nodig is voor de afwikkeling van het toekomstig verkeer uit Meerstad-Midden West (circa 2500 woningen). Dit blijkt ook uit het bijbehorende verkeersonderzoek. Daarin is uitgerekend wat voor de komende 10 jaar de verkeerseffecten zijn van de realisatie van Meerstad-Midden West. Meer inwoners betekent een

toename van verkeer. De nieuwe Noordelijke ontsluitingsweg beperkt de toename van de verkeersintensiteit in de linten van de MEER-dorpen.

Op de langere termijn, als Meerstad in zijn totaliteit is ontwikkeld, zal het hele wegennet drukker worden.

Hoe is de participatie rondom de Noordelijke ontsluitingsroute georganiseerd?

In het voorjaar van 2017 is in uw raad de notitie 'Ontwikkelstrategie Meerstad 2017' aan de orde geweest. Hierin is de planvorming van de Noordelijke ontsluitingsweg opgenomen. Naar aanleiding van de bespreking in uw raad heeft Bureau Meerstad de uitwerking van de noordelijke ontsluitingsroute opgepakt.

De uitwerking gebeurt in samenspraak met de omwonenden van de nieuwe ontsluitingsroute. 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 onder meer de kruispunten, sluisverkeer en fietsroutes. Er zijn tot nu toe 30 reacties ingediend. Met deze inbreng werkt Bureau Meerstad de eerste ontwerpen uit om die in maart 2018 voor te leggen aan een klankbordgroep. Deze klankbordgroep bestaat uit een vertegenwoordiging van inwoners en omwonenden van Meerstad. Vervolgens wordt het ontwerp verder verfijnd en in het voorjaar tijdens een tweede inloopavond opnieuw aan inwoners en omwonenden voorgelegd voor reactie. De verwachting is dat het ontwerp van de ontsluitingsweg in de zomer van 2018 gereed is.

Worden bij het ontwerp van de ontsluitingsroute ook de verkeersstromen in de omliggende dorpen betrokken en hoe dan?

Voor het bestemmingsplan Meerstad-Midden West en de bijhorende Milieueffectrapportage is uitgebreid verkeersonderzoek gedaan. Het verkeersmodel wat hieraan ten grondslag ligt, wordt tijdens het ontwerpproces gebruikt, zodat duidelijk is wat de effecten van verschillende ontwerpvarianten zijn op het onderliggend wegennet. Deze effecten maken deel uit van de uiteindelijke afweging.

Wordt de ontwikkeling van de Zuidelijke ontsluitingsroute hier ook bij betrokken?

In het eerder genoemde verkeersonderzoek zijn niet alleen de effecten berekend van realisatie van Meerstad-Midden West, maar is ook een doorkijk gegeven van de effecten van de ontwikkeling van Meerstad-Oost en Meerstad-Zuid. Vanuit de planvorming van Meerstad is de Zuidelijke ontsluiting belangrijk op het moment dat er woningbouw in Meerstad-Oost komt. Met de Zuidelijke ontsluiting worden dan ook de bestaande linten ontlast.

Bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de Noordelijke hoofdontsluiting zijn met name verkeersveiligheid en ruimtelijke inpassing belangrijke aandachtspunten waarover Bureau Meerstad de komende maanden actief in gesprek blijft met bewonersvertegenwoordigers van MEER-dorpen en andere betrokkenen. Daarbij zal gekeken worden of de “tunnelvariant”, die de bewoners wensen, tot de mogelijkheden behoort.

Wij houden u tussentijds op de hoogte van de voortgang. Rond de zomer van 2018 informeren wij u nader over het uitgewerkte ontwerp van de Noordelijke ontsluitingsweg. Daarbij maken we inzichtelijk hoe de inbreng van omwonenden hierbij is betrokken.

Wij vertrouwen erop 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