

RAADSVOORSTEL:

2008-2009

Ons kenmerk: RO 09.1837501

Registratienummer : GR 09.

Ingekomen op :

Onderwerp: Eindbeeld Oostelijke Ringweg

Groningen,

Aan de raad,

INLEIDING – EERDERE BESLUITEN

In het voorjaar van 2008 bent u middels een mondelinge toelichting in de raadscommissievergadering van april op de hoogte gebracht van het voornemen een visie voor het eindbeeld van de Oostelijke Ringweg op te stellen.

In het najaar van 2008 hebben wij ingestemd met het concept-eindbeeld voor de Studie Eindbeeld Oostelijke Ringweg Groningen en hebben wij deze vrijgegeven voor de inspraakprocedure. Per brief bent u van de stand van zaken in het najaar 2008 door ons op de hoogte gebracht.

In dit raadsvoorstel blikken wij terug op de inspraakperiode en de inspraakbijeenkomst op 8 december 2008. We geven aan welke conclusies er naar aanleiding van de inspraakreacties zijn getrokken en welke wijzigingen hebben plaatsgevonden in vergelijking met het eerder vastgestelde concept-eindbeeld. Het gaat om één wijziging ten opzichte van het concept-eindbeeld dat eind 2008 is vastgesteld.

In de bijlage treft u de definitieve Studie Eindbeeld Oostelijke Ringweg Groningen inclusief bijlagenrapportage. Hierin vindt u alle informatie, waarnaar in dit raadsvoorstel wordt verwezen.

Wij stellen u voor in te stemmen met het definitieve "Eindbeeld Oostelijke Ringweg Groningen".

BURGERPARTICIPATIE

Er is in de planvorming ruimte geweest voor vroegtijdige en ruime inbreng van omwonenden, bedrijven en andere belanghebbenden.

Er is een klankbordgroep geformeerd waarin wijkraden en bedrijvenverenigingen zijn opgenomen die met regelmaat zijn uitgenodigd om te reageren op onze plannen en om suggesties vanuit hen een plek te geven. De laatste klankbordgroep was op 9 september 2008. Op 9 en 10 april 2008 zijn er twee algemene informatieavonden voor de bewoners van de wijken rondom de Oostelijke Ringweg geweest. Omdat de bedrijven tijdens de klankbordgroepbijeenkomsten maar ook bij de algemene

informatieavonden beperkt aanwezig waren, is met de ondernemers van bedrijventerrein Noorderhoogebrug en Hornbach op 18 augustus 2008 een extra en aparte bijeenkomst belegd.

Vervolgens zijn op 14 en 15 oktober 2008 twee informatiebijeenkomsten georganiseerd voor de bewoners van de wijken rondom de Oostelijke Ringweg en voor de ondernemers van Noorderhoogebrug en Hornbach. Tijdens deze bijeenkomsten is het concept-eindbeeld gepresenteerd. Wethouder Dekker leidde op 14 oktober de avond en gedeputeerde Bleker op 15 oktober.

Door deze participatie zijn eventuele knelpunten en bezwaren van belanghebbenden vroeg in het proces bekend geworden, zodat er gelegenheid was om deze knelpunten te onderzoeken en, waar mogelijk, op te lossen.

Terugblik inspraakperiode

Van 29 november 2008 tot en met 24 januari 2009 had iedereen vervolgens de gelegenheid op het concept-eindbeeld Oostelijke Ringweg in te spreken. Hiervoor heeft het concept-eindrapport (inclusief bijlagenrapport) ter inzage gelegen in het provinciehuis en bij de Dienst Informatie en Administratie en de dienst RO/EZ van de gemeente Groningen. Daarnaast is op 8 december 2008 een inspraakavond georganiseerd. Alle belanghebbenden hebben de gelegenheid gehad om hun inspraakreactie schriftelijk in te brengen of deze tijdens de inspraakavond mondeling aan te geven. Op verzoek van bewoners hebben tevens diverse extra toelichtende gesprekken plaatsgevonden op het eindbeeld.

In totaal waren er ongeveer 50 personen aanwezig tijdens de inspraakavond. Totaal zijn 45 inspraakreacties ontvangen. Alle reacties zijn verwerkt in de Nota van Reacties en Commentaar. De Nota van Reacties en Commentaar is bijgevoegd. De bewoners van wie de reacties inhoudelijk niet zijn overgenomen, worden hiervan middels de Nota van Reactie en Commentaar op de hoogte gebracht. Daarnaast heeft met de bewoners van Beijum-Zuid op 12 maart jl. een toelichtend gesprek plaatsgevonden over de behandeling van hun suggesties.

Uit de binnengekomen reacties bleek dat het ongelijkvloers maken van de weg op draagvlak kan rekenen. De bezwaren hebben met name betrekking op de impact van de plannen op de luchtkwaliteit, de geluidbelasting en ruimtelijke impact van de oplossingen. Ondanks het feit dat er bezwaren zijn blijven bestaan, kijken wij terug op een vroege en uitvoerige burgerbetrokkenheid die geheel in lijn ligt met onze gemeentelijke participatienota.

HET DEFINITIEVE EINDBEELD

Samengevat ziet het definitieve eindbeeld er nu als volgt uit.

Algemeen wegbeeld

Het huidige wegbeeld wordt gekenmerkt door de lagere ligging van de weg ten opzichte van het maaiveld en de grote hoeveelheid beplanting op de taluds en geluidswallen. Hierdoor wordt de weg ervaren als een groene vallei. In het eindbeeld wordt de weg in het groen en de stedelijke ecologische structuur versterkt.

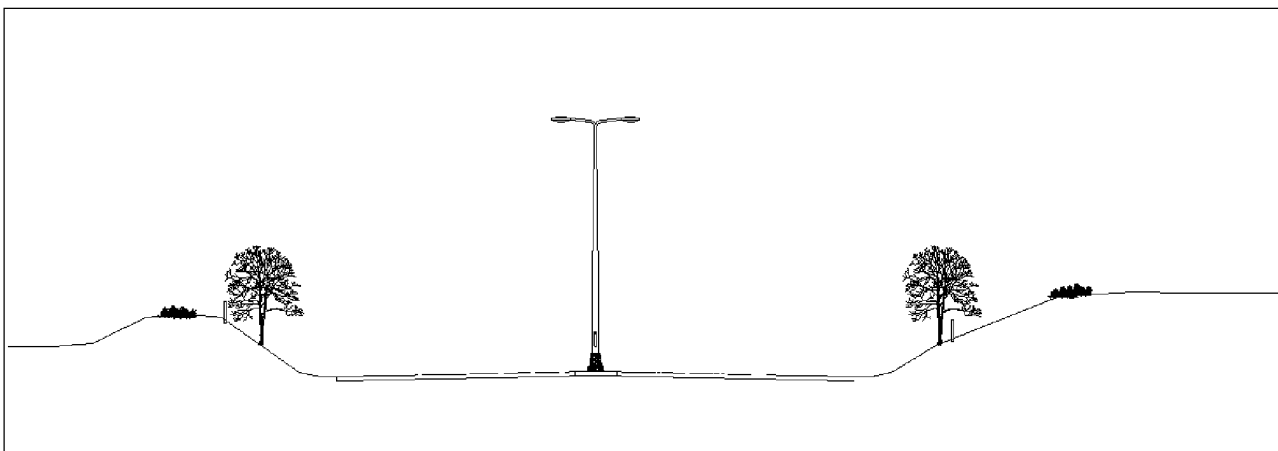
Fietsstructuren

De Oostelijke Ringweg is een barrière tussen Noorddijk en de rest van de stad. Om deze voor fietsen zoveel mogelijk te beperken zijn er diverse mogelijkheden om ongelijkvloers de Oostelijke Ringweg te kruisen. In het eindbeeld versterken we waar mogelijk de fietsverbindingen over de Oostelijke Ringweg. Zowel het Windepad (tussen Ulgersmaborg-Zuid – Karding) als het fietspad tussen Pop Dijkemaweg en Huizingermaar (Ulgermaborg-Noord – Karding/Beijum) liggen in de huidige situatie niet optimaal in de fietsstructuur. Op het gebied van sociale veiligheid en helderheid qua routing is ook winst te behalen. Deze nieuwe fietsverbinding maakt geen onderdeel uit van het plan, maar in de plannen van de Oostelijke Ringweg is in het ontwerp rekening gehouden met ruimte voor het fietspad. De planning van het fietspad is daarom niet van invloed op de planning van de Oostelijke Ringweg. Het Oosterhamriktracé wordt pas op de lange termijn gerealiseerd.

Weg in het groen

Het huidige beeld van de weg wordt gekenmerkt door de lagere ligging van de weg ten opzichte van het maaiveld en de grote hoeveelheid beplanting op de taluds en geluidswallen. Hierdoor wordt de weg ervaren als een groene vallei. In het eindbeeld is het beeld van de weg in het groen versterkt opgenomen, waarbij ook de stedelijke ecologische hoofdstructuur wordt versterkt door het toepassen van zogenaamde ecostructuren. De volgende aspecten versterken "de weg in het groen".

- De weg wordt aan beide zijden begeleid door een bomenrij die op een constante breedte uit de rand van de weg staat. Bij de kruisingen loopt de boomstructuur met de op- en afritten mee tot aan de kruisende weg. Boven aan het talud worden heesters geplant, wat het totaalbeeld van de groene vallei versterkt.
- Ter hoogte van Karding wordt de bomenrij onderbroken om de visuele koppeling te maken met de daar aanwezige ruimtelijke structuur. Bomen komen in deze zone terug in de vorm van groepjes van drie stuks die verspreid door het gebied geplaatst worden. Door deze afwijkende uitstraling komt de confrontatie tussen de Oostelijke Ringweg en Karding goed tot uiting.



Figuur 1: dwarsprofiel Oostelijke Ringweg.

- Na realisatie van de nieuwe fietsstructuren is het in overweging te nemen om de huidige fietsviaducten over de Oostelijke Ringweg om te vormen tot ecostructuren.

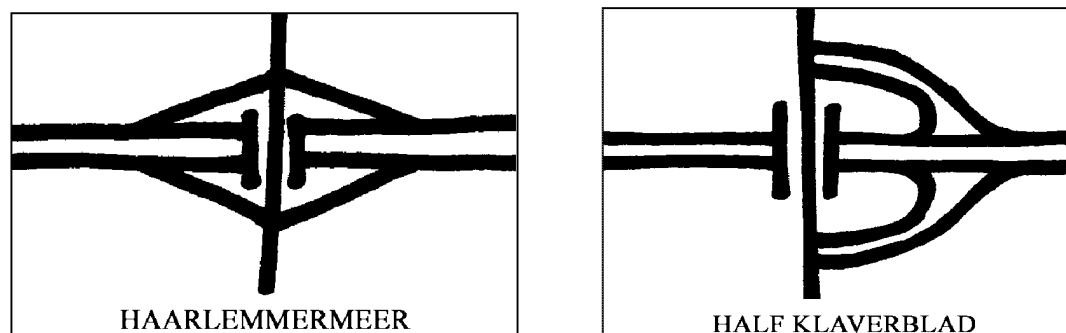
De groene lob, stad in vanaf het buitengebied, via Kardinge naar de weilanden nabij Pop Dijkemaweg/Hunzeboord wordt daarmee versterkt. Voor het fietsviaduct tussen Pop Dijkemaweg en Kardinge gaat het om reeën en kleine zoogdieren en voor het viaduct in het Windepad om kleine zoogdieren (bunzingen, wezels, konijnen etc.). Bij het fietsviaduct in het Windepad is de combinatie met fietsers mogelijk. De aanlanding van de viaducten kan worden heringericht zodat het voor de fauna een aantrekkelijke oversteeek wordt. Het veel gebruikte fietsviaduct in de route Stadsweg bij Kluiverboom/Lewenborg kan worden uitgebreid met een zone ten behoeve van een ecoconduct, zodat ook deze noodzakelijke ecologische verbinding ontstaat. De omvorming van fietsbruggen tot ecoconducten wordt pas gerealiseerd op het moment dat er alternatieve fietsviaducten zijn gerealiseerd.

Naast de inpassing in de groene structuur is de inpassing in de bebouwde stedelijke structuur bekeken. In vergelijking met de groene structuur kwamen er bij de bebouwde structuur weinig inpassingsvraagstukken aan de orde, behoudens de situatie ter hoogte van de Kluiverboom (in relatie tot het Alfa College) en de mogelijke verlegging van de busbaan bij de aansluiting Beijum-Zuid.

Compactheid

De ruimtelijke impact van een aantal oplossingen van de aansluitingen is een expliciet punt van aandacht geweest.

Verkeerskundig kan een aansluiting op twee manieren ongelijkvloers gemaakt worden: door middel van een Haarlemmermeer of door middel van een half klaverblad.



Figuur 2: Haarlemmermeer en half klaverblad.

De Haarlemmermeer heeft over het algemeen de voorkeur, omdat dit de meest compacte oplossing is. Er zijn echter redenen waarom een Haarlemmermeer niet de voorkeur geniet. In een aantal gevallen gaat de voorkeur uit naar een half klaverblad. Dit zijn de gevallen waarin een Haarlemmermeer leidt tot:

- het gelijkvloers kruisen van een vrijliggend fietspad;
- het gelijkvloers kruisen van een busbaan;
- te korte weefvakken tussen twee aansluitingen.

Bij de keuze voor een half klaverblad wordt de oplossing zo compact mogelijk gemaakt door minimale boogstralen voor de bochten in de op- en afritten te hanteren (snelheid van ongeveer 30 km/uur). De oplossingen in het eindbeeld zijn zo compact

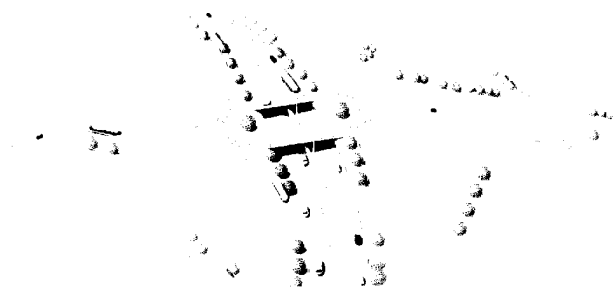
mogelijk ontworpen.

In de opgenomen afbeeldingen zijn rotondes ingetekend als kruispuntvorm voor de aansluiting van toe- en afritten op de onderliggende verkeersstructuur. Dit is om twee redenen gedaan. De afwikkelingscapaciteit is relatief hoog en het ruimtebeslag groot. Daarmee weten we dat er een verkeerskundige oplossing is te bedenken die functioneert en dat het maximale ruimtebeslag inpasbaar is. In de uiteindelijke ontwerpen kan het voorkomen dat toch gekozen wordt voor een minder ruimte innemende oplossing, wanneer dit verkeerskundig opportuun is. In het eindbeeld hebben we op deze manier de maximale ruimtelijke contouren in beeld.

Aansluiting Rijksweg (N360)

De oplossing voor de kruising van de Rijksweg N360 met de Oostelijke Ringweg is ondergebracht in studie wegverbinding Groningen - Delfzijl (N360).

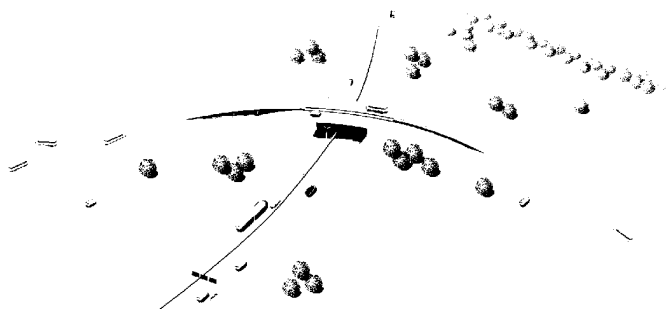
Aansluiting Lewenborg/Ulgersmaborg



Voor de aansluiting Lewenborg/Ulgersmaborg is het mogelijk om een Haarlemmermeeroplossing te realiseren. De op- en afritten van de Oostelijke Ringweg sluiten aan op de zijwegen op een ovale rotonde die over de Oostelijke Ringweg ligt. Hierdoor ontstaat een zeer compacte oplossing.

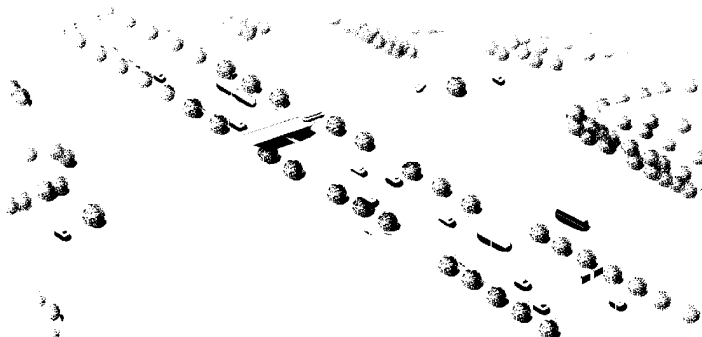
Bij de kruising Lewenborg is een aantal personen dat weinig vertrouwen in het eindbeeld heeft. De scepsis is vooral gerelateerd aan het feit dat men weinig geloof heeft in de gehanteerde wettelijke rekenmethodiek voor geluid. Daarnaast heeft men problemen met de Kluiverboom in relatie tot de parkeervoorzieningen van de geplande vmbo. De bezwaren spitsen zich echter niet toe op de kern; namelijk het ongelijkvloers maken van de kruising Oostelijke Ringweg. De inspraakreacties gaven geen aanleiding om het eindbeeld te veranderen.

Aansluiting Kardinge/Ulgersmaborg



Voor de aansluiting Kardinge/Ulgersmaborg is het niet mogelijk om een Haarlemmermeeroplossing te realiseren, omdat de op- en afritten in dat geval de vrijliggende busbaan van het centrum naar Kardinge gelijkvloers zouden doorkruisen. Daarnaast wordt het weefvak tussen de aansluiting Lewenborg/Ulgersmaborg en de aansluiting Kardinge/Ulgersmaborg te kort op het moment dat gekozen wordt voor een Haarlemmermeeroplossing. Vandaar dat de aansluiting Kardinge/Ulgersmaborg een half klaverbladoplossing wordt.

Aansluiting Beijum-Zuid/De Hunze



Ook voor de aansluiting Beijum-Zuid/De Hunze is het niet mogelijk om een Haarlemmermeeroplossing te realiseren, omdat de op- en afritten in dat geval een druk bereden fietspad (ongeveer 13.000 fietsers/etmaal) zouden doorkruisen. Vandaar dat de aansluiting Beijum-Zuid/De Hunze een half klaverbladoplossing wordt.

Bij een groep bewoners van de Fossemaheerd leven bezwaren tegen de gekozen oplossing, een half klaverblad. Het half klaverblad kost meer ruimte (aan de zuidzijde) dan een Haarlemmermeeraansluiting. Het verkeer op de toe- en afrit rijdt dichters langs de woningen. Ook ligt de laatste 50 meter van de bestaande busbaan tussen Kardinge en Beijum dan dichters bij de bebouwing. De ingetekende rotondes betekenen nog eens extra ruimtebeslag. Men maakt zich zorgen over het uitzicht en het geluid. De bewoners hebben een aantal alternatieven aangedragen. Zo zouden de bussen gebruik kunnen maken van de Oostelijke Ringweg. Hierdoor wordt de busbaan overbodig. Dit alternatief is afgewezen, omdat de busbaan een succesvolle OV-

verbinding is. De OV-verbinding maakt onderdeel uit van een hoogwaardige openbaar vervoervoorziening tussen de binnenstad en Beijum. Bussen via de Oostelijke Ringweg laten rijden gaat te veel ten koste van de kwaliteit van de verbinding (omrijden en menging met het drukke verkeer op de ringweg) en de bereikbaarheid van heel Beijum. Aan zowel de kwaliteit als de bereikbaarheid doen wij geen afbreuk.

Ook werd geopperd toch uit te gaan van een Haarlemmermeeraansluiting. Ons uitgangspunt daarbij is dat de belangrijke fietsroute tussen Beijum en de stad, het Heerdenpad, niet gelijkvloers gekruist wordt door autoverkeer en niet wordt verhoogd en/of verplaatst. Uitgaande van het bestaande fietsviaduct zou dit betekenen dat de kruising voor het autoverkeer en het begin/einde van de toe- en afritten op het huidige niveau van de ringweg komen te liggen. De ringweg zelf komt daar nog eens 5,5 à 6 meter onder te liggen.

Dit alternatief is afgewezen omdat de extra kosten (10 à 15 miljoen euro) niet in verhouding staan tot het totale budget voor de hele ringweg (30 miljoen euro). Bovendien levert dit alternatief praktische problemen op: de afstand tussen de toerit van Beijum-Zuid en de afrit van Beijum-Noord is te kort. Er kan niet voldoende ruimte gecreëerd worden voor het kruisen van invoegend verkeer vanuit Beijum-Zuid en uitvoegend verkeer richting Beijum-Noord.

In een aantal gesprekken met de bewoners in maart zijn de verschillende varianten besproken. Daarbij is niet alleen op basis van de hiervorengenoemde argumenten aangegeven dat een half klaverblad de enige oplossing is. Ook is nadrukkelijk gesteld dat het hier om een principeoplossing gaat. De getoonde schets geeft het maximale ruimtebeslag aan. Tijdens de nadere uitwerking moet blijken of bijvoorbeeld de rotondes noodzakelijk zijn. Ook wordt het definitieve tracé van de busbaan en de geluidwerende voorzieningen nader uitgewerkt. Het zoveel mogelijk beperken van de hinder voor de bewoners is daarbij het uitgangspunt. De bewoners worden in een vroeg stadium betrokken bij de nadere uitwerking van de principeoplossing.

Aansluiting Beijum-Noord/De Hunze

De aansluiting Beijum-Noord/De Hunze wordt omgebouwd tot een half klaverblad. Bij een groep bewoners van de Sijgersmaheerd leefden bezwaren tegen het voorgestelde half klaverblad. Om tussen de aansluiting Beijum-Noord en de aansluitingen Groningerweg en de knoop Noordelijke Ringweg - Oostelijke Ringweg voldoende lengte te creëren voor de weefvakken moest de oprit in noordelijke richting "omgeklapt" worden naar het zuiden. Hierdoor neemt de hoeveelheid verkeer langs de huizen met een factor twee toe. Dat extra verkeer is bovendien optrekkend verkeer (veroorzaakt meer geluidhinder dan afremmend verkeer).

De bewoners hebben in een aantal gesprekken alternatieven aangedragen om de door hen verwachte problematiek te voorkomen. Belangrijkste alternatief was het handhaven van de bestaande toerit in noordelijke richting. Tijdens de inspraakavond van 8 december 2008 is toegezegd dit alternatief nader te onderzoeken.

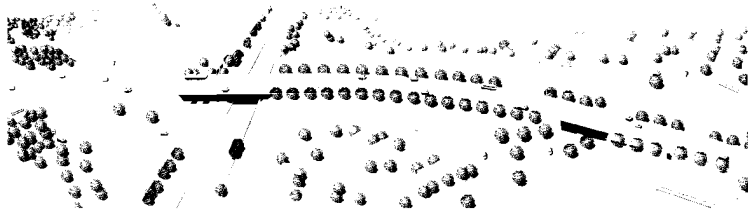
Uit dit onderzoek bleek dat het alternatief weliswaar geen negatieve invloed heeft op de doorstroming, maar wel op de verkeersveiligheid. Het verkeer uit Beijum-Noord richting de Noordelijke Ringweg moest in dit alternatief tweemaal een invoeg-

beweging maken. Door de geringe lengte van de invoegstrook zouden er verkeersonveilige situaties ontstaan, namelijk stilstaande auto's op de oprit.

Door anders om te gaan met de invoegbewegingen vanuit Beijum en de uitvoegbewegingen naar de Eemshavenweg en de Groningerweg is dit verkeersveiligheidsprobleem opgelost.

In tegenstelling tot het voorstel dat in de inspraak is geweest, kan de bestaande oprit worden gehandhaafd en hoeft achter de Sijgersmaheerd geen oprit aangelegd te worden.

De suggestie van de omwonenden van de aansluiting om de oprit aan de kant van Beijum niet om te klappen wordt overgenomen.



Aansluitingen Groningerweg N361 (links) en Beijum-Noord/De Hunze (rechts).

Aansluiting Groningerweg N361

Deze aansluiting wordt uitgevoerd als half klaverblad, waarbij aan de oostzijde alleen een afrit en aan de westzijde alleen een oprit naar de Oostelijke Ringweg wordt aangelegd. Deze op- en afrit zijn dus alleen te gebruiken door verkeer vanuit en in zuidelijke richting. Verkeer vanuit en in noordelijke richting heeft twee opties. Dit verkeer kan via de aansluiting Beijum-Noord/De Hunze rijden (verkeer van en naar de Eemshavenweg: maximaal 300 mvt/etmaal) of gebruik maken van de aansluiting Noorderhoogbrug/Noordzeeweg (verkeer van en naar de Noordelijke Ringweg).

De ondernemers van bedrijventerrein Noorderhoogbrug maken zich zorgen over de bereikbaarheid van het bedrijventerrein op het moment dat de voorgestelde oplossing is uitgevoerd. In het eindbeeld wordt voorgesteld om de Groningerweg door middel van een halve aansluiting aan te sluiten op de Oostelijke Ringweg, dus alleen voor verkeer in en uit zuidelijke richting. Verkeer van en naar de Eemshavenweg moet via de aansluiting Beijum-Noord rijden om bij de Groningerweg uit te komen. Verkeer van en naar de Noordelijke Ringweg kan gebruik (blijven) maken van de toe- en afrit van Noorderhoogbrug. Door ruimtegebrek is een complete aansluiting onmogelijk. Het merendeel van het verkeer (95%) komt bovendien vanuit het zuiden en rijdt naar het zuiden.

In bijgevoegde eindrapportage is het volledige definitieve eindbeeld verwoord.

KOSTENRAMING

De totale kosten worden geraamd op € 30 miljoen euro, exclusief BTW en inclusief 8% VAT (prijspeil 2008). De verdeling over de deelprojecten ziet er als volgt uit:

Deelproject	Kostenraming
Lewenborg/Ulgersmaborg (inclusief wegvak brug Eemskanaal)	€ 9.000.000,--
Kardinge	€ 7.100.000,--
Beijum-Zuid/De Hunze	€ 5.400.000,--
Beijum-Noord/De Hunze en Groningerweg	€ 7.900.000,--
Rijksweg N360	€ 600.000,--
Totaal	€ 30.000.000,--

De Oostelijke Ringweg wordt nu ervaren als een groene corridor. Dit beeld blijft in de toekomst gehandhaafd. De Oostelijke Ringweg wordt een weg in het groen. In deze kostenraming is mede daarom niet alleen budget opgenomen voor verkeerskundige aanpassingen, maar is financieel rekening gehouden met de volgende zaken:

- aanleg van een tien faunapassages;
- aanleg van een wildraster langs de ringweg;
- ombouw van tweetal fietsviaducten tot gecombineerde eco-fietsviaducten;
- aanleg van een nieuw ecoduct;
- aanleg plas-/draszones;
- doorgaande bomenrij en bossages langs de ringweg.
-

Een nieuw fietspad in een rechte lijn tussen de Korrebrug en Kardinge zit niet in het plan en in de raming. Hierover vindt in het kader van de Visie Kardinge verdere uitwerking plaats. De plannen voor de Oostelijke Ringweg bieden wel inpassingsruimte voor een dergelijk fietspad.

Dekking

Zoals in de voordracht voor de overdracht van de N46 naar de provincie Groningen (voordrachtnummer 32, 31 oktober 2006) is besloten, is voor de reconstructie van de Oostelijke Ringweg totaal € 17,9 miljoen beschikbaar uit de overdrachtsmiddelen van de provincie Groningen.

Bestuurlijk is afgesproken dat gemeente en provincie jaarlijks geld sparen voor de aanpak van de ringweg (jaarlijks samen € 2,67 miljoen, waarvan € 0,9 miljoen door de gemeente). Voorgesteld wordt de overige € 12,1 miljoen te financieren uit de te sparen middelen voor de aanpak van de ringweg Groningen. De gereserveerde middelen voor de aanpak van de ringweg Groningen tot en met 2010 zijn inmiddels bestemd voor de uitgevoerde en geplande projecten aan de Westelijke en Noordelijke Ringweg. Voor de realisatie van het Eindbeeld Oostelijke Ringweg wordt een beroep gedaan op de jaarschijven 2011-2014. De gemeente Groningen spaart jaarlijks structureel € 381.311,--. Dit wordt aangevuld met eenzelfde bedrag (€ 381.311,--) uit de BDU.

Vervolg

Na vaststelling van het eindbeeld wordt voor de zomer van 2009 gestart met de gefaseerde uitvoering (gestart wordt met Lewenborg). In deze fasering is rekening gehouden met het wijzigen van bestemmingsplannen. In 2014 wordt de uitvoering afgerond met de realisatie van de aansluitingen Groningerweg en Beijum-Noord.

Per deelproject wordt een inspraakprocedure doorlopen, waarna het uitgewerkte ontwerp van het deelproject ter vaststelling aan u wordt voorgelegd. Het uitgewerkte ontwerp dat dan aan u voorgelegd wordt, past binnen de globale kaders van het nu vast te stellen eindbeeld.

De kaders van het eindbeeld bieden wel ruimte voor uitwerkingen op ontwerpniveau. Hierbij valt te denken aan de exacte locatie van het wegprofiel en de inpassing daarvan in de groene omgeving. Er wordt in deze fase dan ook in goed overleg met de omgeving tot een ontwerp gekomen, waarmee zoveel mogelijk aan de wensen en bezwaren van de omgeving kan worden voldaan.

Per deelproject wordt de gemeenteraad gevraagd het benodigde krediet voor de uitvoering beschikbaar te stellen.

Wij stellen u voor te besluiten:

in te stemmen met het Eindbeeld Oostelijke Ringweg Groningen (inclusief bijlagen-rapportage).

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

Jacq. Wallage.

H.P. Bakker.