

Studie Eindbeeld Oostelijke Ringweg Groningen

Verslag van: Inspraakbijeenkomst studie Eindbeeld Oostelijke Ringweg Groningen
Datum: Maandag 8 december 2008, 20.00-22.00 uur (Alfa College, Lewenborg)
Aanwezig: Gedeputeerde Bleker (provincie Groningen, voorzitter), de heer Veltman (provincie Groningen, projectleider), de heer Dijkstra (provincie Groningen, projectcoördinator), de heer Bouma, de heer Postma (provincie Groningen), de heer van Huissteden (gemeente Groningen) en ongeveer 50 bewoners van omliggende wijken.
Verslag: Mevrouw van den Berg (Notuleerservice Mooi Werk) en de heer Dijkstra (provincie Groningen)

Opening

Gedeputeerde Bleker opent de bijeenkomst om 20.00 uur en heet iedereen van harte welkom. Hij geeft aan dat wethouder Dekker van de gemeente Groningen vanwege privéomstandigheden helaas niet aanwezig kan zijn. Gedeputeerde Bleker legt uit dat het om een officiële inspraakavond gaat. Er ligt nu een plan op tafel. Iedereen heeft tot en met 24 januari 2009 de gelegenheid om zijn of haar reactie te geven op dit plan. De Provincie moet daarop officieel reageren via een Nota van Reactie en Commentaar. Dit maakt onderdeel uit van de finale besluitvorming in het voorjaar 2009.

De in het verslag met een letter aangegeven reacties zijn meegenomen in de Nota Reacties en Commentaar.

Presentatie plan

De heer Veltman, projectleider van het project 'studie Eindbeeld Oostelijke Ringweg Groningen', presenteert kort het plan dat op dit moment ter inzage ligt en waarop vanavond (en schriftelijk) officieel ingesproken kan worden.

Inspraak en vragen van omwonenden

Mevrouw Scholtens

Mevrouw Scholtens vraagt of het bestaande fietsviaduct over de ringweg ter hoogte van de kartbaan blijft bestaan.

De heer Veltman geeft aan dat dit fietsviaduct blijft bestaan.

(A) Mevrouw Wagenmakers woont en werkt op bedrijventerrein Noorderhoogebrug

Mevrouw Wagenmakers geeft aan dat ze het stuk grond op bedrijventerrein Noorderhoogebrug destijds als A-locatie heeft gekocht, maar ze is bang dat dit straks een achteraflocatie zal worden, omdat verkeer vanuit Noordelijke richting niet meer op het bedrijventerrein kan komen.

De heer Veltman legt uit hoe het bedrijventerrein in de toekomst bereikbaar is. Verkeer van- en naar de Eemshavenweg (ongeveer 5% van het verkeer op de kruising; ongeveer 2300 auto's per dag, 1150 heen en 1150 terug) zal inderdaad gebruik moeten maken van de aansluiting Beijum-Noord/de Hunze.

Mevrouw Wagenmakers geeft aan dat hierdoor het bedrijventerrein zeer slecht bereikbaar wordt en de bedrijven hierdoor benadeeld worden. Er zijn nog vier betrokkenen die zich bij mevrouw Wagenmakers aansluiten.

(B) De heer Nieuwhoff

De heer Nieuwhoff vraagt of het mogelijk is om tussen Beijum en de Hornbach een nieuw fietspad te realiseren. Op dit moment moeten fietsers helemaal omfietsen.

De heer Veltman legt uit dat in dit plan geen fietspad of een fietsbrug is opgenomen.

De heer Nieuwhoff geeft aan dat een voetgangersbrug ook een mogelijkheid zou kunnen zijn, als een fietsbrug te duur is.

(C) De heer Datema (Sijgersmaheerd)

De heer Datema vraagt of de oplossing voor de aansluiting Beijum-Noord (een half klaverblad) definitief zo blijft, of dat er nog een alternatief is, namelijk de huidige oprit (iets verkort) handhaven. Daarnaast vraagt de heer Datema hoeveel verkeer er ongeveer op de oprit rijdt.

De heer Veltman geeft aan dat er op de oprit op dit moment ongeveer 3.000 motorvoertuigen per etmaal rijden. Op het moment dat de oprit wordt omgeklapt komen er voor de bewoners ongeveer 4.000/4.500 motorvoertuigen bij. Vervolgens legt de heer Veltman uit dat een adviesbureau op dit moment aan het onderzoeken is of de alternatieve oplossing verkeerskundig goed functioneert. Medio januari 2009 zullen de resultaten hiervan bekend worden. Wanneer blijkt dat de oplossing goed functioneert, dan zal dit alternatief aan het bestuur worden geadviseerd.

(D) Mevrouw de Jong voegt toe dat ze vindt dat de gezondheid van de omwonenden belangrijker is dan de afwikkeling van het verkeer op de oprit.

Conclusie: **(C) de heer Datema, (E) de heer Aldershof, (F) de heer Siekman, (G) de heer Kolbeek, (H) mevrouw Derksen** (allen Sijgersmaheerd) **en (D) mevrouw de Jong** hebben het klemmende verzoek om de oprit te handhaven.

De heer Aldershof (Sijgersmaheerd)

De heer Aldershof vraagt wat de afmetingen van de te plaatsen rotondes worden? De rotondes bij Eemspoort zijn voor vrachtverkeer te klein.

De heer Veltman legt uit dat in de uitwerkingsfase pas definitief wordt bepaald of er rotondes moeten komen. Als er rotondes komen, zullen ze echter wel groter worden dan bij de Eemspoort.

De heer Aldershof vraagt zich af of ze dan niet in de tuin van de buurvrouw komen. Daarnaast geeft hij aan dat hij het jammer vindt dat er vanavond nog geen alternatief voor de aansluiting Beijum-Noord is gepresenteerd, terwijl de inspraakprocedure al wel loopt. **De heer Arkema** sluit zich hierbij aan.

Gedeputeerde Bleker legt uit dat iedereen nu de gelegenheid heeft om in te spreken op het plan. Als blijkt dat de alternatieve oplossing voor de aansluiting Beijum-Noord goed functioneert, dan kunnen wij die waarschijnlijk overnemen. Mocht blijken dat hij niet functioneert, dan moeten wij nog een keer goed kijken naar het huidige plan, want meerdere personen geven vanavond aan niet te kunnen leven met het huidige voorstel.

(I) De heer Arkema

De heer Arkema verzoekt of onderzocht kan worden of het verkeer dat in dit plan van de rotonde bij de Sijgersmaheerd gebruik moet maken, ook gebruik zou kunnen maken van het nieuwe klaverblad op de aansluiting van de Eemshavenweg op de Oostelijke Ringweg (en de nieuwe weg naar Winsum). Dit zou een grote ontlasting zijn voor de bewoners van de Sijgersmaheerd. Houdt men rekening met deze mogelijkheid?

De heer Veltman legt uit dat we rekening hebben gehouden met de plannen voor de nieuwe weg naar Winsum: we hebben gekeken of de ideeën uit het plan voor de Oostelijke Ringweg ook ruimtelijk passen in de plannen voor de aansluiting van de nieuwe weg naar Winsum en we hebben gekeken of de Oostelijke Ringweg en haar aansluitingen ook verkeerskundig goed functioneren op het moment dat er een nieuwe weg naar Winsum is aangelegd. In beide gevallen (met en zonder nieuwe weg naar Winsum) functioneert de voorgestelde oplossing.

(J) De heer Kaufmann

De heer Kaufmann en een groot aantal andere bewoners zijn het niet eens met de geboden oplossingen voor Beijum-Zuid. Suggestie: een tunnel in plaats van een viaduct.

De heer Veltman legt uit dat voor een eventuele tunnel de ringweg verhoogd moet worden. Dit zou nadelig zijn voor de geluidsbelasting op de woningen. Als je de ringweg op haar huidige niveau laat liggen, moet de tunnel heel erg diep en daarmee ook heel erg lang worden. De inschatting is dat, als je de ringweg op nulniveau zou leggen (2 meter hoger dan nu), de tunnel al 240 meter eerder moet beginnen om voldoende diep onder de ringweg door te kunnen. Een ander probleem zullen de kosten zijn. Een tunnel van deze lengte zal naar schatting 12 tot 13 miljoen euro kosten, terwijl een viaduct 2 tot 3 miljoen kost. Daarmee zou de investering in de Oostelijke Ringweg stijgen van ongeveer 30 miljoen naar 40 miljoen.

(K) De heer Berg

De heer Berg geeft aan dat hij vindt dat er weinig gesproken wordt over het verminderen van overlast voor de bewoners. Daarnaast wordt de geluidbelasting veel te theoretisch benaderd. Op dit moment ondervinden de bewoners rondom de ringweg en met name de bewoners van de Fossemaherd (in verband met de wind uit het zuidwesten), al veel geluidhinder van het verkeer en de heer Berg heeft de indruk dat de geluidnormen op een aantal plaatsen al ruim worden overschreden. De heer Berg vraagt wat voor geluidswerende voorzieningen er in het plan zijn opgenomen en of er ook al metingen zijn gedaan. In het plan zou geprobeerd moeten worden om de geluidbelasting terug te brengen. We moeten niet genoeg nemen met een gelijkblijvend geluidniveau.

De heer Veltman geeft aan dat er geld gereserveerd is voor deze voorzieningen, maar er zijn nog geen concrete plannen. Er is wel een Quick Scan geweest die een grove indicatie geeft van de geluidbelasting. Zodra de plannen verder uitgewerkt zijn, zullen we concrete plannen presenteren. Daarnaast geeft de heer Veltman aan dat er geen metingen zijn verricht. De geluidbelasting wordt altijd met behulp van berekeningen bepaald, omdat een meting geen betrouwbaar beeld geeft. Daarnaast is de situatie op dit moment dusdanig anders dan de situatie na de herinrichting, dat extrapoleren van metingen een zeer onbetrouwbaar beeld oplevert. Daarnaast schrijft de Wet Geluidhinder voor dat het geluidniveau altijd berekend moet worden. De berekeningen zijn ook getoetst met behulp van metingen en hieruit blijkt dat de berekeningen de werkelijkheid zeer goed benaderen.

De heer Berg vraagt of als de geluidshinder in werkelijkheid groter blijkt te zijn dan de berekeningen uitwijzen, de plannen dan alsnog gewijzigd kunnen worden. In het verslag zal hier antwoord op worden gegeven.

Antwoord: In de Wet Geluidhinder is bepaald dat, om het geluidniveau op de gevel vast te stellen, er moet worden gerekend. Over het algemeen komen de berekeningen zeer dicht in de buurt van de metingen. Berekeningen hebben een conservatief karakter waardoor veelal iets hogere resultaten worden verkregen. Voor de vergelijking van de metingen met berekeningen moet voor beide waarden dezelfde correcties worden toegepast. Vanwege deze inzichten zullen we na afloop van de werkzaamheden geen metingen uit laten voeren om de berekeningen te controleren. Op basis van dit uitgangspunt zullen de plannen dan ook niet worden gewijzigd.

In het kader van de "EU-Richtlijn Omgevingslawaai" moet de provincie voor de Oostelijke Ringweg wel elke vijf jaar een geluidbelastingkaart en actieplan maken. In dit actieplan worden maatregelen uitgewerkt om omgevingslawaai te voorkomen en/of te beperken. Het eerste actieplan voor de Oostelijke Ringweg is, na een formele inspraakprocedure, kort geleden vastgesteld. De maatregelen uit dit actieplan zullen worden meegenomen in dit project. Vijf jaar na het eerste onderzoek (geluidbelastingkaart) zal er opnieuw een geluidbelastingkaart moeten worden gemaakt, waarna een actieplan wordt vastgesteld. Op dat moment wordt dus opnieuw gekeken hoe groot de geluidbelasting op de omgeving is en welke maatregelen noodzakelijk zijn om een bepaald ambitieniveau te bereiken. Ook dan zal de besluitvorming hierover via een openbare inspraak procedure plaatsvinden.

(L) De heer van Ham (Fossemaheerd)

De heer van Ham geeft aan dat je met het huidige plan voor de aansluiting Beijum-Zuid, een enorme 'wrikking' van het verkeer krijgt bij de busbaan. Kun je het half klaverblad niet iets kantelen en de fietsbrug iets verplaatsten, zodat er meer ruimte ontstaat voor het verkeer en er minder 'wrikking' zal zijn. Los je ook meteen de 'wrikking' in het fietspad op.

De heer Veltman geeft aan dat we het vanavond hebben over de principekeuzes. Op het moment dat we met de detailuitwerking aan de slag gaan zal er opnieuw contact gezocht worden met de omwonenden, om te kijken of we hier en daar wat kunnen wrikken.

(M) De heer Post sluit zich aan bij de heer van Ham. Hij geeft aan dat de busbaan (waar heel veel bussen over rijden) bovendien dicht bij de bebouwing komt en daardoor een hele hoop geluidsoverlast veroorzaakt.

(B) De heer Nieuwhoff

De heer Nieuwhoff geeft aan dat hij dagelijks hinder ondervindt van het verkeer op de Oostelijke Ringweg: zowel geluidhinder (waait over de geluidswallen heen) als problemen met luchtkwaliteit. Beide worden veroorzaakt door het feit dat de geluidswallen te laag zijn. Het is daarom noodzakelijk om serieuze maatregelen te nemen tegen de geluidproblematiek. Omdat de provincie heeft besloten om de geluidwering in 'groene sferen' te doen, heeft de heer Nieuwhoff als alternatief (verzachtende maatregel) een geluidwal van bloembakken (ca. 2 meter bij 50 centimeter) ontworpen. Hij zou graag zien dat de provincie hier serieus naar zou kijken en het ontwerp gaat beoordelen.

Daarnaast verwacht de heer Nieuwhoff een enorme toename van het verkeer door de nieuwe aansluiting van het Euvelgunnetracé (mensen die vergeten af te slaan richting de Zuidelijke Ringweg).

De heer de Rooij (Vaargeul)

De heer de Rooij zag vorige week tot zijn grote verbazing dat de geluidsbelasting van het nieuwe schoolgebouw niet voldoet aan de gemeentelijke normen. Er zou hiervoor een ontheffing aangevraagd worden. Meneer zou graag meer informatie willen over de geluidsbelasting die de scholen zullen veroorzaken. En waarom is er tijdens de vorige bijeenkomst niets over deze scholen gezegd m.b.t. geluidsbelasting?

Gedeputeerde Bleker geeft aan dat deze vraag buiten de plannen van de Oostelijke Ringweg valt. Een vertegenwoordiger van het gemeentebestuur zal buiten de bijeenkomst om contact opnemen met de heer de Rooij om de vraag te beantwoorden.

(N) De heer Wiersma

De heer Wiersma vraagt of het niet beter is om te wachten met de besluitvorming voor de aansluiting Beijum-Noord totdat er een besluit is over de nieuwe weg naar Winsum, zodat gekeken kan worden of één en ander gecombineerd kan worden.

De heer Veltman geeft aan dat er tot nu toe geen oplossing is gevonden in een combinatie van de aansluiting Beijum-Noord, de aansluiting Groningerweg en de knoop Noordelijke Ringweg/Oostelijke Ringweg. Naar aanleiding van deze avond zullen we nog een keer kijken of hier mogelijkheden liggen.

De heer de Vries (Fossemaheerd)

De heer de Vries geeft aan dat er bij de aansluiting Beijum-Zuid gekozen is voor een half klaverblad om de zeer drukke fietsstructuur te ontzien. Is er echter ook rekening gehouden met het feit dat de fietsintensiteit in de toekomst wel eens sterk zou kunnen afnemen door de realisatie van het nieuwe fietspad langs het Oosterhamriktracé?

Er wordt rekening gehouden met het aantal fietsers zoals die op dit moment is. Een nieuw fietspad langs het Oosterhamriktracé is een wens van de gemeente Groningen. Hiervoor is voorlopig nog geen geld beschikbaar. Het Oosterhamriktracé wordt pas op de lange termijn gerealiseerd. Nog geruime tijd na de voltooiing van de Oostelijke Ringweg zullen er dus nog ruim 13.000 fietsers over het fietspad fietsen.

(O) De heer Bueving

De heer Bueving sluit zich aan bij de opmerkingen van mevrouw Wagenmakers met betrekking tot de aansluiting van de Groningerweg. Zowel de ontwikkelingen rondom de nieuwe weg naar Winsum als de plannen voor de Oostelijke Ringweg zorgen ervoor dat de hoeveelheid verkeer dat langs het bedrijventerrein rijdt sterk afneemt. De heer Bueving verwijst hierbij naar de ontwikkelingen rondom de bedrijventerreinen Driebond en Eemspoort en de gevolgen die dat heeft voor de bedrijven daar.

(P) De heer Nieuwenhuis (Fietsersbond)

De heer Nieuwenhuis ondersteunt het verzoek van de heer Nieuwhoff om een fietsverbinding te realiseren over het Boterdiep tussen Beijum en de Hornbach.

De heer Andela

De heer Andela vraagt wanneer de Oostelijke Ringweg klaar zou moeten zijn.

De heer Veltman geeft aan dat de Oostelijke Ringweg rond 2014/2015 klaar moet zijn.

(Q) De heer Pauwelussen

De heer Pauwelussen spreekt de wens uit dat mensen meer van de fiets gebruik moeten maken en minder van de auto.

De heer Pauwelussen geeft aan dat hij in het rapport heeft gelezen dat de aansluiting van de N361 zal worden vormgegeven als een half klaverblad. Hij wil daarbij opmerken dat het nog lang niet zeker is dat het 4B+ alternatief wordt aangenomen door de toetsingscommissie van de MER.

De heer Veltman geeft aan dat het gaat om de aansluiting van de Groningerweg (ookwel N361) op de Oostelijke Ringweg en niet over de nieuwe weg naar Winsum.

Op blz. 19 in het bijlagenrapport staat dat er gekeken zal worden naar een busbaan als parallelbaan langs de Ringweg. Hier zal na de bijeenkomst nog naar worden gekeken.

Reactie: De OV-verbinding die de binnenstad met Beijum verbindt, is een belangrijke verbinding binnen de stad. Het is een vrijliggende en conflictvrije verbinding waarover frequent OV rijdt. Deze belangrijke kwalitatief hoogwaardige openbaar vervoerverbinding dient gehandhaafd te blijven. De voorgestelde suggestie om de bus over de ringweg te laten gaan, al dan niet via een parallelbaan, nemen wij niet over. Het is voor een belangrijke verbinding als deze niet wenselijk om deze minder rechtstreeks te maken en ook niet om deze met ander verkeer te mengen.

Mevrouw de Jong

Mevrouw de Jong geeft aan dat er tijdens de vorige bijeenkomst is gesproken over ecoducten, maar ze zijn vanavond niet op de kaarten opgenomen. Waar komen die ecoducten te liggen en hoeveel kost de realisatie van een ecoduct.

De heer Veltman geeft aan dat de ecoducten worden gecombineerd met de huidige fietsviaducten. Dit zullen geen grote investeringen zijn.

(E) De heer Aldershof

De heer Aldershof vraagt zich af of de projectontwikkelaar die de grond heeft gekocht waar Tuinland op stond, toen al wist dat de afrit van de Oostelijke Ringweg zou verdwijnen. Hij vraagt zich af waarom de afrit in het plan wordt omgeklapt naar de andere kant van de Cuypersweg ("de bewoners van de nieuwe huizen kunnen daar toch een huis kopen met de wetenschap dat daar een afrit ligt?").

De heer van Huissteden geeft aan dat de projectontwikkelaar nog niet kon weten dat de afrit daar gaat verdwijnen. Bij het maken van het stedenbouwkundig plan (waar al inspraak over is geweest) is ook nog rekening gehouden met de bestaande afrit.

De heer Aldershof vraagt vervolgens van wie de grond is vanaf de huidige afrit tot aan de Oostelijke Ringweg en wat daarmee gaat gebeuren.

De heer Veltman geeft aan dat die grond van de provincie Groningen is. De heer Bouma vult aan dat die grond nodig is voor het talud van de ringweg en de invulling van de weg in het groen.

Tot slot vraagt de heer Aldershof of de bewoners zelf een bureau moeten inhuren om geluidmetingen te verrichten.

Gedeputeerde Bleker geeft aan dat daarvoor berekeningen zullen worden gemaakt. Van de berekeningen is bekend dat die altijd heel dicht bij de werkelijkheid zitten.

De heer Postma

De heer Postma vraagt of er, behalve met een sterke toename van het verkeer, bij de geluidberekeningen ook rekening wordt gehouden met het feit dat de weg omhoog loopt.

De heer Veltman laat weten dat dit in de berekeningen wordt meegenomen.

(C) De heer Datema (Sijgersmaheerd)

De heer Datema merkt op dat hij zich zorgen maakt over de overlast die het extra verkeer langs de Sijgersmaheerd met zich meebrengt. De afrit ligt al heel dicht op de huizen aan de Sijgersmaheerd en de oprit komt daar ook nog bij. Het geluid dat het verkeer op de op- en afrit produceert is niet tegen te houden door middel van schermen. En een nadeel van de schermen is weer dat het uitzicht verpest wordt. Hierdoor zal de waarde van ons huis sterk dalen. De heer Datema nodigt de heer Veltman nogmaals uit om bij hem thuis te komen kijken.

De heer Veltman gaat hiermee akkoord.

De heer Kaufmann

Is er in de berekeningen rekening gehouden met hoogteverschillen?

De heer Veltman geeft aan dat de hoogteverschillen ook in het model zitten.

Mevrouw Huisman

Mevrouw Huisman vraagt of het mogelijk is om de wens van de provincie om bij Kardingge een viaduct aan te leggen en de wens van de gemeente om een nieuw fietspad aanleggen langs het Oosterhamriktracé te combineren.

De heer van Huissteden legt uit dat het viaduct zo wordt gemaakt dat er in de toekomst een fietspad naast kan komen. De aanpassing van het viaduct op dit moment kost veel minder dan wanneer we dat doen op het moment dat er geld is voor het fietspad. Uiteindelijk zal het fietspad er dus wel komen, alleen de gemeente heeft hem opgenomen in de langetermijnplanning..

Mevrouw sluit zich tevens aan bij de opmerkingen van de heer de Vries.

Mevrouw Douglas (Zilvermeer)

De bewoners van de Zilvermeer zijn in afwachting van een uitnodiging van gemeente en provincie in aanvulling op deze bijeenkomst.

(R) De heer Bronsema (Zilvermeer)

De heer Bronsema heeft het verzoek om bij de aansluiting Lewenborg het viaduct over de ringweg te vervangen door een tunnel onder de ringweg door. De tunnel zou moeten beginnen ter hoogte van de sierwal rond de wijk Zilvermeer. In aanvulling daarop geeft de heer Bronsema aan dat het wel degelijk mogelijk is om tunnels goedkoper te realiseren. Bij Spijk ligt een heel goedkope tunnel (nog gerealiseerd in de periode dat de heer Musschenga gedeputeerde was).

De heer Bronsema vraagt hoeveel auto's er over de Kluiverboom en de Parkallee rijden. De heer Veltman laat weten dat er jaarlijks tellingen gedaan worden en er zijn ook verkeersmodellen die de ontwikkeling in de toekomst weergeven. De cijfers worden in het verslag opgenomen.

Reactie:

<i>Jaar</i>	<i>Telperiode</i>	<i>Intensiteit</i>
<i>2004</i>	<i>17 maart - 23 maart</i>	<i>16.000 mvt/etmaal</i>
<i>2006</i>	<i>20 maart - 28 maart</i>	<i>13.500 mvt/etmaal</i>
<i>2008</i>	<i>3 maart - 11 maart</i>	<i>15.100 mvt/etmaal</i>

Tabel 1: telcijfers Kluiverboom

Van de Parkallee zijn helaas geen telcijfers bekend.

De heer Bronsema laat weten dat er door schatting van de inwoners zelf 3,5 miljoen auto's per jaar over de Kluiverboom en de Parkallee rijden.

De heer Bronsema geeft aan dat hij heeft begrepen dat tijdens de werkzaamheden er een grote hoeveelheid zand langs de weg komt te liggen. Bij harde wind zal dit gaan stuiven. Hoe wordt dit opgelost?

Er wordt geantwoord dat dit zand zal worden afgedekt met klei, dat vrijkomt tijdens de werkzaamheden.

De heer Bronsema vraagt hoe de ontsluiting van Zilvermeer zal zijn tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.

Er wordt geantwoord dat er een tijdelijke aansluiting aangelegd zal worden om het verkeer af te wikkelen.

De heer Bronsema twijfelt of dit klopt.

De heer Bronsema geeft aan dat Zilvermeer is gebouwd als een duidelijke A1 locatie. Wat zal het voor gevolgen hebben als er rotondes aangelegd worden en er daardoor files ontstaan? De heer Bronsema benadrukt dat het verkeer alleen maar zal toenemen.

De heer Veltman geeft aan dat in de uitwerking zal worden gekeken of de rotonde goed kan functioneren.

De bewoners van Zilvermeer hebben het dringende verzoek (eis) om een geluidswal te realiseren voor de wijk. De huidige wal functioneert als doorgever van het geluid. Let op: de waterleiding loopt daar parallel aan de Kluiverboom.

De heer Bronsema vraagt waar de bezwaren kunnen worden ingediend.

De heer Veltman geeft aan dat dit staat aangegeven in de brochure en is terug te lezen op internet.

De heer Bronsema geeft aan dat de bewoners de plannen voor de uitbreiding van de school en de plannen voor de Oostelijke Ringweg als één samenhangend geheel zien. Bij wie moeten de bezwaren worden ingediend: bij de gemeente of bij de provincie?

De heer Veltman reageert dat de uitbreiding van de school een plan van de gemeente is en in het kader van dit project voor ons een gegeven is. Gedeputeerde Bleker vult aan dat bezwaren die betrekking hebben op de uitbreiding van de school dus bij de gemeente moeten worden ingediend en bezwaren die betrekking hebben op de Oostelijke Ringweg bij de provincie.

De heer Bronsema dient ter plekke zijn bezwaren schriftelijk in bij gedeputeerde Bleker.

De heer Poelma

De heer Poelma vraagt of de lijnen op de tekeningen ook kloppen met de werkelijkheid, want als de lijnen ook maar een klein beetje verschuiven, dan heb je de bewoners weer in de gordijnen.

De heer Veltman antwoordt dat het besteksniveau later komt. Er komen aparte avonden waarbij de plannen op detailniveau besproken zullen worden.

De heer Krieg

De heer Krieg geeft aan dat de vorige keer de fietsontsluiting bij het AlfaCollege behandeld is. Er zou toch nog een inspraak komen voor de inwoners van Lewenborg en Oosterhoogebrug?

De heer Veltman reageert dat de inspraakavond bedoeld is voor de plannen zoals ze nu zijn: op hoofdlijnen. In april, als Provinciale Staten en de gemeenteraad hierover een besluit hebben genomen, zal er een overleg komen over de detailuitwerkingen van de plannen. In deze detailuitwerking komt de fietsoversteek ook aan de orde.

(S) De heer van der Velde

De heer van der Velde vraagt wat de status is van de bijeenkomsten over de detailuitwerkingen. Zijn er dan nog mogelijkheden voor inspraak?

*De heer Veltman reageert dat er dan in principe geen formele inspraakperiode meer zal volgen. De detailuitwerking zal tijdens overleggen met de omwonenden worden besproken. Als er bestemmingsplannen gewijzigd moeten worden, kunt u sowieso officieel inspreken en mocht er echt grote ontevredenheid bestaan over de detailuitwerkingen dan kan er alsnog worden overgegaan tot een formele inspraak. **Update:** Inmiddels is besloten dat er per deeluitwerking een aparte officiële inspraakprocedure zal zijn.*

De heer van der Velde vult aan dat hij vindt dat de keuze om wel of niet een rotonde toe te passen een essentieel onderdeel van het plan op hoofdlijnen is.

De heer Veltman reageert dat we in de uitwerking uitzoeken of een rotonde noodzakelijk is, maar voorlopig houden we rekening met een rotonde, omdat deze de grootste ruimtelijke impact heeft.

(T) Mevrouw Koopmans

Mevrouw Koopmans vraagt of er per kruising een speciale avond georganiseerd zal worden.

De heer Veltman bevestigt dit. Door middel van advertenties en persoonlijke uitnodigen wordt men hiervan op de hoogte gebracht.

Mevrouw Koopmans geeft aan dat op verschillende plekken die net gereconstrueerd zijn het verkeer al vastloopt. Hoe kan dat (de tellingen kloppen toch zeggen jullie)?

De heer Veltman geeft aan dat toekomsituaties met verkeersmodellen worden gesimuleerd.

Mevrouw Koopmans geeft aan geen vertrouwen te hebben in de modellen, omdat de praktijk uitwijst dat sommige nieuwe situaties toch niet functioneren.

*Gedeputeerde Bleker zegt toe dat in het verslag aangegeven zal worden welke modellen wij gebruiken. **Reactie:** Het plan is met behulp van het verkeersmodel van de Regio Groningen-Assen doorgerekend voor de situatie in 2020 (met een groei van ongeveer 40% van het verkeer op de Oostelijke Ringweg). Uit deze doorrekening is gebleken dat de (ongelijkvloerse) ringweg het verkeer prima kan verwerken. Daarnaast is uit een zogenaamde 'robuustheidstoets' gebleken dat de Oostelijke Ringweg nog voldoende capaciteit over heeft om ook na 2020 goed te kunnen functioneren. De capaciteit wordt in 2020 nog lang niet bereikt en daarmee is er ruimte om een verdere (autonome) groei van het autoverkeer op te kunnen vangen.*

(J) De heer Kaufmann

De heer Kaufmann is van mening dat de busbaan tussen Kardinge en Beijum-Zuid kan worden opgeheven.

De heer Veltman geeft aan dat wethouder Dekker op 14 oktober jl. op deze opmerking heeft gereageerd: de busbaan zal blijven bestaan.

De heer de Boer

De heer de Boer vraagt hoe de wijken zullen worden ontsloten tijdens de werkzaamheden.

De heer Veltman geeft aan dat er voor alle kruisingen een plan zal worden gemaakt. Het uitgangspunt is dat het verkeer op de ringweg kan blijven stromen en de omliggende wijken een alternatieve aansluiting krijgen.

De heer de Boer vraagt of er op de ringweg vaste bruggen geplaatst worden in plaats van beweegbare bruggen, zodat het verkeer beter kan doorstromen.

De bruggen in het studiegebied van de Oostelijke Ringweg zijn al vaste bruggen.

De heer ...

Gevraagd wordt of er ook normen zijn voor de afmetingen van rotondes.

De heer Veltman geeft aan dat er richtlijnen zijn en dat de rotondes waarschijnlijk net zo groot worden als de rotondes op de N360 (Groningen-Delfzijl). Dus met een straal van 20 meter. Vrachtwagens tot een lengte van 25 meter kunnen probleemloos van de rotondes gebruik maken.

De heer Bronsema

De heer Bronsema wil graag weten wat het percentage verkeerstoename is waarmee rekening wordt gehouden.

*De heer Veltman geeft aan dat rekening wordt gehouden met een groei van ongeveer 30% tussen 2004 en 2020, in de omgeving van aansluiting Lewenborg. **Toevoeging:** Op basis van de modelberekeningen wordt rekening gehouden met een groei van het verkeer rondom de aansluiting Lewenborg ten opzichte van 2004 met ongeveer 40%.*

Mevrouw ...

Gevraagd wordt naar de procedure na 24 januari en wat er dan nog kan veranderen aan de plannen.

De heer Veltman geeft aan dat alle officiële inspraakreacties worden verwerkt in een Nota van Reactie en Commentaar. Deze nota wordt samen met een advies van de projectgroep voorgelegd aan het college van Gedeputeerde Staten en het college van Burgemeester & Wethouders. Deze kunnen vervolgens instemmen met het (eventueel gewijzigde) plan. Zodra ze hebben ingestemd met het plan krijgen alle insprekers een kopie van het besluit en de Nota van Reactie en Commentaar. Vervolgens wordt het plan voorgelegd aan de commissies (de vergadering is openbaar, dus daar mag iedereen bij aanwezig zijn en iedereen kan spreekrecht aanvragen) en daarna aan Provinciale Staten en de Gemeenteraad ter vaststelling.

Gevraagd wordt in hoeverre invloed uitgeoefend kan worden op de detailuitwerking.

Gedeputeerde Bleker geeft aan dat iedereen tijdens informatieavond kan aangeven wat ze van de uitwerking vinden. Gedeputeerde Bleker benadrukt dat nu het moment is om officieel in te spreken.

De heer Kaufmann

De heer Kaufmann vraagt of de bezwaren individueel behandeld en beantwoord worden of moet men in groepen reageren.

Gedeputeerde Bleker geeft aan dat er gereageerd kan worden in alle mogelijke vormen. In de nota van Reacties en Commentaar zal antwoord worden gegeven op de vragen. Deze nota van Reacties en Commentaar wordt naar alle insprekers verstuurd na instemming met het eindbeeld door de colleges.

De heer Nieuwhoff

De heer Nieuwhoff vraagt of de kwaliteit of de kwantiteit de doorslag geeft bij de beoordeling van de reacties.

Gedeputeerde Bleker antwoordt dat wanneer een bezwaar feiten en argumenten bevat er dieper op in moet worden gegaan. De provincie kan er dan beter gehoor aan geven. Het aanhalen van feiten is dus van groot belang.

(U) De heer Fichtmuller

Aangegeven wordt dat het jammer is dat de bewoners bij de aansluiting Beijum-Noord overlast zullen krijgen van de nieuwe oplossing, terwijl daar op dit moment geen probleem is (de doorstroming is goed).

De heer Veltman geeft aan dat er een aantal problemen is die aan de oorsprong hebben gelegen voor de keuze om de gehele ringweg ongelijkvloers te maken: doorstromingsproblemen (nu, maar met name ook in de toekomst) en verkeersveiligheidsproblemen (met name bij de kruisingen met verkeerslichten). Voor een algemeen probleem op de ringweg is dus een algemene oplossing (ongelijkvloers) gekozen. Voor de aansluitingen Groningerweg en Beijum-Noord hebben we eerder twee oplossingen gepresenteerd: de huidige oplossing en een oplossing met een parallelstructuur tussen beide aansluitingen. In beide gevallen moet de aansluiting Beijum-Noord veranderd worden in een half klaverblad. Naar aanleiding van een vervolgpmerking geeft de heer Veltman aan dat er meerdere redenen waren om uiteindelijk voor dit alternatief te kiezen, niet alleen de Hornbach heeft daar invloed op gehad.

De heer Fichtmuller geeft aan dat hij een voorkeur had gehad voor het andere alternatief.

De heer Bulten

De heer Bulten vraagt wat het effect is voor de plannen, als blijkt dat de geluidshinder op dit moment al boven de norm ligt.

Gedeputeerde Bleker merkt op dat als blijkt dat de geluidshinder over de norm gaat, er maatregelen genomen zullen worden.

(V) De heer Boomsma

Al het verkeer vanaf de Hornbach dat naar de Eemshavenweg moet, gaat langs Beijum-Noord. Wanneer dat verkeer toeneemt, zal er ook meer overlast komen. De heer Boomsma wil duidelijk maken dat hij dit geen goed plan vindt. Kan er geen telling worden gedaan om te bepalen hoeveel verkeer er vanaf de Hornbach komt?

Om 22.00 uur sluit gedeputeerde Bleker de bijeenkomst, na de aanwezigen te hebben bedankt voor de aanwezigheid en inbreng.