

Studie Eindbeeld Oostelijke Ringweg Groningen

Verslag van: Informatiebijeenkomst 'studie Eindbeeld Oostelijke Ringweg Groningen'

Datum: 14 oktober 2008, 20.00-22.55 uur (kerkelijk centrum 'de Bron', Beijum)

Aanwezig: Wethouder Dekker (gemeente Groningen, voorzitter), de heer Veltman (provincie Groningen, projectleider), de heer Dijkstra, de heer van der Wal, de heer Bouma, de heer van Zweeden, de heer Brinkman (provincie Groningen), de heer van Huissteden (gemeente Groningen) en circa 125/150 bewoners van de betrokken wijken.

Verslag: Filize Munting (Notuleerservice Mooi Werk)

1. Opening/mededelingen

Wethouder Dekker opent de bijeenkomst om 20.00 uur, heet de aanwezigen welkom namens de provincie Groningen en de gemeente Groningen en legt het programma uit. Het doel van de avond is enerzijds informatie geven over de stand van zaken van de studie en anderzijds om van de betrokken bewoners te horen wat ze van de plannen vinden. Tijdens deze bijeenkomst komen de aansluitingen Beijum-Zuid/de Hunze, Beijum-Noord/de Hunze en Groningerweg aan de orde.

2. Presentatie projectleider Veltman

Projectleider Veltman geeft een presentatie waarin hij ingaat op de uitgangspunten van de studie, het doorlopen proces en de inventarisatie. Vervolgens presenteert hij de principekeuzes voor het eindbeeld en de effecten die dit heeft op de omgeving. De presentatie en dit verslag zijn te vinden op de website www.ringgroningen.nl.

Tijdens de presentatie wordt een aantal vragen gesteld.

De heer Jonker vraagt of er ook nagedacht is over de mogelijkheid om hier een tunnel aan te leggen.

De heer Veltman antwoordt dat dit financieel niet haalbaar is.

Er wordt aangegeven dat alternatief 2 de Hornbach heel veel klanten gaat kosten, omdat iedereen vanaf de Eemshavenweg via de aansluiting Beijum-Noord moet rijden om bij de Groningerweg uit te komen.

De heer Veltman geeft aan dat er geen ruimte is om deze stroom op een veilige manier rechtstreeks te leiden naar de Hornbach. Daarnaast gaat het maar om een heel klein deel van het verkeer. Ongeveer 90% van het verkeer van of naar de Groningerweg komt uit of gaat in Zuidelijke richting. Bovendien geeft de Hornbach zelf de voorkeur aan alternatief 2.

Opgemerkt wordt dat in alternatief 2 heel veel verkeer gebruik moet maken van de aansluiting Beijum-Noord om bij de Groningerweg te komen.

Wethouder Dekker geeft aan dat we ook hebben overwogen de aansluiting eraf te halen, maar dit geeft als groot nadeel dat de Groningerweg en Hornbach alleen indirect benaderbaar zijn. We hechten veel waarde aan die aansluiting. Daarnaast gaat het alleen maar om het verkeer dat van en naar de Eemshavenweg (N46) rijdt.

3. Vragen en opmerkingen

Na afloop van de presentatie is er de gelegenheid tot het maken van opmerkingen of het stellen van vragen.

De heer Remmers vraagt waar de geluidsschermen komen.

De heer Veltman geeft aan dat uit de Quick Scan naar voren is gekomen, dat op veel plekken geluidsreducerend asfalt voldoende is om aan de norm te voldoen. Op sommige plekken wordt de situatie in 2020 door het toepassen van geluidsreducerend asfalt zelfs beter dan de situatie nu. Waar de geluidsschermen precies moeten worden geplaatst is nog niet bekend, maar de verwachting is dat dit met name bij op- en afritten nodig is.

De heer Scheffer vraagt of er geen gebruik kan worden gemaakt van het terrein waar vroeger 'Tuinland' stond, om een oplossing te vinden voor de aansluitingen Groningerweg en Beijum-Noord/de Hunze.

De heer Veltman geeft aan dat die grond van een projectontwikkelaar is, die van plan is om daar (grondgebonden) woningen te bouwen.

Er wordt aangegeven dat, sinds de ring er ligt, de weg steeds drukker is geworden en dat de geluidsoverlast steeds verder toeneemt. Daarom is het een goed idee om alles ongelijkvloers te maken. Heeft het ongelijkvloers maken van de ringweg nog effect op de drukte op de weg.

De heer Veltman geeft aan dat er vanuit gegaan wordt dat het verkeer nog verder zal groeien. Doordat de ringweg aantrekkelijker is wordt met name een groei verwacht op de ringweg (de nieuwe Oostelijke Ringweg kan deze extra lasten aan) en mogelijk een afname op het onderliggend wegennet.

De heer Bos vraagt wie bepaalt waar de geluidschermen komen.

De heer Veltman geeft aan dat voldaan moet worden aan de Wet Geluidhinder en dat op basis daarvan besloten moet worden waar er extra maatregelen noodzakelijk zijn.

De heer Boerema geeft aan dat de geluidsoverlast steeds erger wordt. Bij westenwind is het niet eens mogelijk om een raam open te zetten. Dit wordt met de huidige plannen dus nog erger. Zeker omdat de busbaan in dit plan dicht bij de huizen komt te liggen. De heer Schaafsma sluit zich hier bij aan en vraagt of een busbaan eigenlijk nog wel noodzakelijk is.

Wethouder Dekker geeft aan dat lijn 6 een van de meest intensieve busroutes in de stad is. Daarnaast geeft ze aan dat nieuwe autowegen niet ten koste mogen gaan van een busverbinding. In de uitwerking zal bekeken worden of de busbaan misschien verder van de bebouwing af kan. De verwachting is dat door de plannen de geluidsbelasting niet verslechterd.

De heer Sikkens sluit zich aan bij de vorige twee sprekers. Daarnaast vraagt hij zich af waarom er nog geen geld is voor een nieuw fietspad naar Kardingse, terwijl er wel geld voor een ecodeuct is. Wordt er voorrang aan de dieren gegeven?

Wethouder Dekker geeft aan dat ze haar best gaat doen om ervoor te zorgen dat de nieuwe fietsverbinding er komt.

Er wordt aangegeven dat een nieuwe fietsroute langs het Oosterhamriktracé veel handiger zou zijn.

Er wordt gevraagd of de geluidswal die naast de busbaan bij de aansluiting Beijum-Zuid/de Hunze ligt ook opschuift op het moment dat de busbaan wordt verschoven. Daarnaast wordt gevraagd waar wordt de studie over geluidsoverlast op wordt gebaseerd. Wordt er ook tijdens de bouwwerkzaamheden gemeten? Er wordt gesuggereerd om tijdens de werkzaamheden te starten met de realisatie van de geluidswal, zodat de omwonenden zo min mogelijk last hebben.

De heer Bouma geeft aan dat de geluidswal zal worden verschoven op het moment dat de busbaan moet verschuiven.

De heer Brinkman geeft aan dat geluidhinder wordt berekend met behulp van wettelijk voorgeschreven modellen en deze zijn behoorlijk betrouwbaar. Er zijn altijd marges, zo hebben bijvoorbeeld energieprijzen ook invloed op de verkeersstromen.

Er wordt gevraagd of de rotonde bij de aansluiting Beijum-Zuid/de Hunze nog verschoven kan worden.

De heer Veltman geeft aan dat hier tijdens de uitwerking nader naar gekeken zal worden. Pas in die fase wordt een definitief besluit over de precieze plek van de rotondes genomen.

Opgemerkt wordt dat de geluidsoverlast dus gebonden is aan wettelijke normen. Maar in de praktijk heeft wind veel invloed. De vraag is om de situatie zo optimaal mogelijk te maken, dus creatief oplossingen verzinnen om de overlast zo laag mogelijk te houden.

Opgemerkt wordt dat het verkeer vanaf de Eemshavenweg allemaal via de aansluiting Beijum-Noord/de Hunze moet om bij de Groningerweg uit te komen, ook vrachtverkeer. Het vrachtverkeer moet dus twee rotondes nemen. Dit geeft veel meer hinder.

De heer Veltman geeft aan dat het klopt, maar dat verkeer in dit alternatief langer gebruik maakt van de ringweg, dan in het andere alternatief (met parallelstructuur).

Er wordt opgemerkt dat het belangrijk is dat de weefvakken voldoende lengte hebben, want het weefvak bij de aansluiting Driebond is maar 150/200 meter lang en daar zijn nu al erg gevaarlijke situaties.

Mevrouw de Wit geeft aan dat de belasting voor de omwonenden van de aansluiting Beijum-Zuid/de Hunze zal toenemen, omdat de rotonde dicht bij de huizen komt te liggen. Alle bussen die vanaf de busbaan linksaf moeten en alle inwoners van de Hunze zullen van de rotonde gebruik maken.

Gevraagd wordt of de belasting door het verkeer dat van de Rijksweg (N360) komt ook is meegenomen in de berekeningen.

De heer Veltman geeft aan dat er op dit moment een studie wordt uitgevoerd naar de wegverbinding Groningen-Delfzijl (N360). In die studie wordt onderzocht of een mogelijke kortsluiting van de Rijksweg (N360) naar de Eemshavenweg (N46) een oplossing biedt voor de problematiek op de Rijksweg (N360). Als de kortsluiting zal worden gerealiseerd, zullen hier (voor zover nu bekend) tussen de zeven en elf duizend auto's gebruik van maken. Een deel van dit verkeer zal vervolgens vanaf de Eemshavenweg (N46) de Oostelijke Ringweg oprijden. De extra belasting die dit met zich meebrengt voor de Oostelijke Ringweg is zeer klein en kan prima worden afgewikkeld. De Oostelijke Ringweg zal blijven functioneren tot 2020 en langer.

Gevraagd wordt wanneer bekend wordt of de geluidbelasting hoger dan wel lager wordt.

De heer Veltman geeft aan dat er meer duidelijkheid is op het moment dat de kruisingen verder uitgewerkt worden. Medio 2009 zal worden gestart met de uitwerking van de aansluiting Beijum-Zuid/de Hunze.

Gevraagd wordt of alles niet wat verder doorgetrokken kan worden naar de weilanden ten westen van de knoop Noordelijke Ringweg/Oostelijke Ringweg? Daar is voldoende ruimte en daardoor ontstaat er voor de omwonenden van de aansluiting Beijum-Noord veel minder overlast. Daarnaast wordt aangegeven dat de rotondes in het ontwerp veel te krap zijn voor vrachtwagens.

De heer Veltman geeft aan dat als je het verkeer eerst richting de weilanden laat rijden, ze nog niet op de Groningerweg zijn. Wethouder Dekker vult aan dat er al heel zorgvuldig is gekeken naar alle opties.

Opgemerkt wordt dat er per dag ongeveer 10.000 auto's langs het bedrijventerrein Noorderhoogebrug rijden richting de Oostelijke Ringweg. Gevraagd wordt of alles niet enorm vast gaat lopen op de rotonde en de oprit naar de Oostelijke Ringweg in dit alternatief. Zeker als er op zondag bij Hornbach uitverkoop is.

Wethouder Dekker geeft aan dat een groot deel van het verkeer uit de richting Winsum via de oprit bij Noorderhoogebrug richting de Noordelijke Ringweg/Bedumerweg gaat. Er is niet alleen gekozen voor dit alternatief, omdat hij gunstig is voor Hornbach, hij is ook compacter en leidt juist tot een betere doorstroming.

Opgemerkt wordt dat niet alleen de Fossemaheerd last van de huidige plannen, ook de Bottemaheerd. Het fietspad is naar links gelegd. De bewoners van de Bottemaheerd hebben nu ook een rotonde in de achtertuin. Daar is veel bezwaar tegen.

De heer Veltman geeft aan dat het vanavond vooral over de hoofdlijnen gaat, later wordt ingegaan op de uitwerking per kruising. Dan zijn er meer details en informatie.

Er wordt gevraagd hoe het zit met bestemmingsplanwijzingen.

De heer van Huissteden geeft aan dat we in sommige situaties bestemmingsplannen zullen moeten wijzigen.

Na nog een opmerking over meer geluid- en stankoverlast merkt wethouder Dekker op dat alle plannen als doel hebben Groningen bereikbaar te houden. De auto is niet meer weg te denken uit het straatbeeld. Op de ring zijn er knelpunten, wat uiteindelijk ten koste gaat van de economische ontwikkeling en werkgelegenheid. Er wordt al fors ingezet op openbaar vervoer, maar ook op ontwikkeling van de oostelijke ringweg. We gaan in overleg met bewoners over optimale oplossingen, uw opmerkingen kunnen leiden tot verbeteringen. Tegelijkertijd realiseren we ons dat een aantal bewoners het niet eens zullen zijn met de uiteindelijke plannen. Dit is niet te voorkomen.

Gevraagd wordt of de maximumsnelheid op de ring 70 km/uur blijft.

Wethouder Dekker geeft aan dat minister Eurlings plannen had om regionale weg op te waarderen tot 100 km/uur-wegen, maar de maximumsnelheid op de Oostelijke Ringweg blijft 70 km/uur.

Gevraagd wordt waarom er geen officiële inspraakprocedure is.

De heer Veltman geeft aan dat er nog op verschillende manieren invloed kan worden uitgeoefend op de plannen: (1) tijdens de informatiebijeenkomst vanavond, (2) door middel van een brief aan GS of B&W, (3) door zich aan te melden voor het spreekuur van GS of B&W of (4) door spreektijd aan te vragen tijdens de commissievergaderingen. Wethouder Dekker reageert hierop door op te merken dat de bewoners de kans moeten krijgen om gebruik te maken van de normale inspraakprocedure. Op elke vraag moet een beargumenteerd antwoord komen, want men heeft te maken met de belangen van allerlei verschillende mensen. In de stad Groningen worden dingen op deze manier geregeld. Ze zegt toe te regelen dat er een inspraakprocedure komt.

Update: Er zal een officiële inspraakprocedure komen. De inspraakperiode loopt van 18 november 2008 tot en met 9 januari 2009. Tijdens de inspraakperiode kan men een schriftelijke reactie geven op het concepteindbeeld. Daarnaast is er de gelegenheid om tijdens een inspraakavond (hierover zal in de kranten nader worden bericht), mondeling in te spreken op het eindbeeld. De inspraakreacties zullen worden gebundeld in een nota van Commentaar en Reacties, waarin bij alle opmerkingen een (onderbouwd) antwoord zal komen te staan. Deze nota zal, samen met het definitieve eindbeeld, worden voorgelegd aan de colleges van GS en B&W ter instemming.

Sluiting

Wethouder Dekker sluit de bijeenkomst om 22.55 uur en wenst de aanwezigen nog een prettige avond.