

# Nota Reactie en Commentaar studie Eindbeeld Oostelijke Ringweg Groningen

## Inleiding

In november 2008 hebben het college van Gedeputeerde Staten (GS) en het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Groningen (B&W) ingestemd met het concept Eindbeeld Oostelijke Ringweg. Het rapport "Eindbeeld Oostelijke Ringweg" en het bijlagenrapport hebben vervolgens acht weken ter inzage gelegen in de bibliotheek van het provinciehuis en bij de Dienst Informatie & Administratie en de Dienst RO/EZ van de gemeente Groningen.

De inspraakperiode liep van 29 november 2008 tot en met 24 januari 2009. Op 8 december 2008 heeft er in het Alfa College in Lewenborg een inspraakavond plaatsgevonden.

De schriftelijke inspraak heeft van 23 personen een reactie opgeleverd, de mondelinge inspraak (inspraakavond) van 22 personen. Van de 23 schriftelijke inspraakreacties zijn er twee door een groep mensen ondertekend (bewoners Sijgersmaheerd: 25 adressen; bewoners Fossemaherd: 54 adressen). Alle reacties zijn gerubriceerd en voorzien van een commentaar van de initiatiefnemers.

Deze reactienota bestaat uit de volgende onderdelen:

- 1. Samenvatting**
- 2. Korte weergave van de reacties en het commentaar daarop**
  - A. Algemeen
  - B. Procedure
  - C. Aansluiting Lewenborg/Ulgersmaborg
  - D. Aansluiting Kardinge/Ulgersmaborg
  - E. Aansluiting Beijum-Zuid/de Hunze
  - F. Aansluiting Beijum-Noord/de Hunze
  - G. Aansluiting Groningerweg N361

De aansluiting Rijksweg N360 valt buiten deze studie.

Bijlagen:

- I. Lijst insprekers (schriftelijke inspraakreacties)**
- II. Lijst insprekers (mondelinge inspraakreacties - inspraakavond)**
- III. Briefnummers per reactie**

# 1. Samenvatting

Na de inspraakavond van 8 december 2008 (22 officiële inspraakreacties), heeft de schriftelijke inspraakronde nog 23 reacties opgeleverd. De belangrijkste voor de studie relevante reacties hebben betrekking op bereikbaarheid (bedrijventerrein Noorderhoogebrug), geluidbelasting (specifiek Lewenborg, Beijum-Zuid en Beijum-Noord) en luchtkwaliteit.

## Bereikbaarheid Noorderhoogebrug

Een aantal insprekers geeft aan dat het bedrijventerrein Noorderhoogebrug (incl. Hornbach) zeer slecht bereikbaar wordt als gevolg van het voorkeursalternatief. Verkeer van/naar de Eemshavenweg naar/van Noorderhoogebrug rijdt in het voorkeursalternatief via Beijum-Noord. Uit verkeerstellingen blijkt dat het hier gaat om maximaal 300 motorvoertuigen per etmaal. Dit is dus marginaal. Echter, na de realisatie van de nieuwe weg naar Winsum zal het om andere aantallen gaan (wordt nog uitgezocht). Belanghebbenden kunnen bij de planuitwerking nog bezwaren maken tijdens de inspraakprocedure en de wijziging van het verkeersbesluit. Eventueel kunnen bedrijven nog een schadeclaim indienen wegens gederfde inkomsten.

## Algemeen geluid en luchtkwaliteit

Een aantal insprekers is van mening dat de situatie ten aanzien van geluid nu niet goed is en dat provincie en gemeente meer moeten doen dan wettelijk verplicht. Ten aanzien van luchtkwaliteit maakt men zich zorgen over de gezondheid. Uit berekeningen blijkt dat de luchtkwaliteit langs de Oostelijke Ringweg ruim binnen de wettelijke normen ligt (toekomstige situatie zelfs 50% onder de normen).

## Geluidsbelasting Lewenborg (Zilvermeer)

De reacties van de insprekers over de geluidsbelasting in Zilvermeer, hebben hoofdzakelijk betrekking op de plannen voor de uitbreiding van het Alfacollege, het daarbij behorende nieuwe parkeerterrein en de hoeveelheid verkeer op de Kluiverboom. In de uitwerking zal worden

bekeken of en zo ja, welke maatregelen getroffen zullen worden om de geluidhinder te beperken/terug te dringen.

## Geluidsbelasting Beijum-Zuid

Het voorkeursalternatief voorziet in het opschuiven van een gedeelte van de busbaan in de richting van een aantal woningen aan de Fossemaheerd. De insprekers verwachten hierdoor een toename van de geluidsbelasting. In de plannen zijn geluidswerende voorzieningen opgenomen, waarbij minimaal aan de wettelijke normen wordt voldaan.

## Geluidsbelasting Beijum-Noord

Insprekers (met name bewoners van de Sijgersmaheerd) hebben grote bezwaren tegen het "omklappen" van de oprit (aan de zijde van Beijum). Zij krijgen meer dan een verdubbeling van het verkeer in hun tuin (van 3.000 mvt/etmaal naar 7.000 mvt/etmaal). Dat extra verkeer is bovendien optrekkend verkeer (men verwacht hierdoor meer hinder). Tijdens de inspraakavond van 8 december is toegezegd dat een alternatief onderzocht zou worden, waarbij de oprit niet wordt "omgeklapt". Uit nader onderzoek is gebleken dat deze suggestie geen negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid of de doorstroming. De suggestie op de oprit niet om te klappen is overgenomen in het eindbeeld voor de Oostelijke Ringweg.

## 2. Korte weergave van de reacties en het bijbehorende commentaar

### A. Algemeen

NR.	Reactie inspreker (aantal reacties - aantal adressen)	Commentaar
A1	Inspreker geeft aan dat het voor landbouwverkeer, dat noodzakelijkerwijs in de stad Groningen moet zijn of elders maar via de stad moet rijden, steeds moeilijker wordt om dat ook daadwerkelijk te doen. (1 - 1)	Zowel nu, als in de voorgestane nieuwe ongelijkvloerse situatie is het voor landbouwverkeer niet toegestaan om op de ringweg te rijden.  Voor het landbouwverkeer dat de ringweg in de toekomst moet kruisen zal de situatie verbeteren. De kruising wordt nu immers ongelijkvloers en zonder verkeerslichten.
A2	Insprekers geven aan dat gekeken moet worden naar de mogelijkheden om een fietsverbinding over het Boterdiep te realiseren in combinatie met de aanpak van de ringweg. (3 - 2)	De verbinding maakt geen onderdeel uit van het plan en hoeft ook niet per se gerealiseerd worden in combinatie met de aanpak van de ringweg. Ook in de toekomst zullen er mogelijkheden zijn om een dergelijke verbinding te realiseren. De aanpak van de Oostelijke Ringweg maakt dit niet onmogelijk.  Er is door de gemeente gekeken naar de mogelijkheden en de behoefte om een fietsverbinding over het Boterdiep te realiseren. Er is niet voldoende gebleken dat het een meerwaarde heeft voor het fietsnetwerk van de stad om de verbinding te realiseren. Het heeft dan ook nu geen prioriteit om deze verbinding te realiseren.
A3	Inspreker geeft aan dat de realisatie van een nieuwe fietsverbinding tussen de Korrewegbrug en Kardinge geen prioriteit heeft, omdat er al een redelijk goede fietsverbinding ligt. (1 - 1)	De nieuwe (aanvullende) fietsroute tussen de Korrebrug en het recreatiegebied Kardinge is een gemeentelijk idee dat voort vloeit uit de visie die de gemeente aan het opstellen is voor het recreatiegebied Kardinge. In de plannen voor de ringweg wordt deze verbinding niet meegenomen, maar ook niet onmogelijk gemaakt. Realisatie is afhankelijk van gemeentelijke besluitvorming.
A4	Inspreker geeft aan dat de bestaande fietsvoorzieningen na uitvoering van de geplande werkzaamheden niet verslechterd mogen zijn. (1 - 1)	Alle bestaande fietsvoorzieningen blijven gehandhaafd, of worden verbeterd.
A5	Inspreker geeft aan dat alle fietsvoorzieningen die in het kader van de werkzaamheden worden uitgevoerd moeten voldoen aan de richtlijnen in de "Ontwerpwijzer Fietsverkeer". (1 - 1)	De ontwerpwijzer fietsverkeer (CROW publicatie 230) is één van de richtlijnen die wij hanteren bij het ontwerp van fietsvoorzieningen. Wel bestaat de mogelijkheid om, daar waar het voor het project aan de orde is, van een richtlijn af te wijken.

<b>A6</b>	<p>Insprekers kunnen zich vinden in het ongelijkvloers maken van de aansluitingen op de Oostelijke Ringweg, de aansluiting van de Emingaheerd in het bijzonder, omdat de verkeerslichten zorgen voor extra geluidsoverlast en luchtvervuiling vanwege het afremmen en optrekken van het verkeer. (2 - 55)</p>	<p>Deze reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.</p>
<b>A7</b>	<p>Insprekers geven aan zeer grote bezwaren te hebben tegen de eventuele aanleg van een nieuwe fietsroute tussen de Korrewegbrug en Kardinge. (2 - 55)</p>	<p>De nieuwe (aanvullende) fietsroute tussen de Korrebrug en het recreatiegebied Kardinge is een gemeentelijk idee dat voort vloeit uit de visie die de gemeente aan het opstellen is voor het recreatiegebied Kardinge. In de plannen voor de ringweg wordt deze verbinding niet meegenomen, maar ook niet onmogelijk gemaakt. Realisatie is afhankelijk van gemeentelijke besluitvorming.</p>
<b>A8</b>	<p>Insprekers zijn van mening dat in het huidige plan niet moet worden uitgegaan van de mogelijkheid om de toename van de geluidbelasting te beperken tot 2 dB, maar dat van de gelegenheid gebruik gemaakt moet worden om de al bestaande geluidsoverlast te verminderen. De leefbaarheid is op dit moment ernstig in het geding. Hierbij dient ook rekening te worden gehouden met een mogelijke toename (tot 5%) van het verkeer door de realisatie van een nieuwe weg naar Winsum (dit effect is niet meegenomen in de quickscan). Voorgesteld wordt om, naast het toepassen van stil asfalt, de ophoging en verlenging van de geluidswallen langs de Oostelijke Ringweg (en de busbaan tussen Kardinge en Beijum-Zuid) op te nemen in het plan. Mogelijk kan door het gebruik van een ander materiaal de geluidwering kwalitatief worden verbeterd. (2 - 55)</p>	<p>In de Wet geluidhinder wordt voorgeschreven aan welke geluidnormen moet worden voldaan en op welke manier de geluidbelasting moet worden bepaald. Als overheid zijn wij verplicht ons te houden aan deze wet. Bij wet is bepaald dat geluidsbelastingen met een voorgeschreven rekenmethode moeten worden bepaald. Enerzijds kan vaak alleen worden gerekend, als het om voorspellingen gaat voor situaties die nog niet zijn gerealiseerd, anderzijds zijn berekeningen nauwkeuriger omdat allerlei veranderingen in de omstandigheden geen rol spelen. Bij berekeningen wordt gebruik gemaakt van voor de situatie representatieve verkeersbelasting (per voertuigcategorie en etmaalperiode) in ongunstige weersomstandigheden. Verder worden snelheden, wegdekverhardingen, reflecties, afschermingen etc. meegenomen in de berekeningen.</p> <p>Het resultaat van de berekeningen geeft een jaargemiddelde. Dit betekent dat gedurende het jaar momenten kunnen zijn dat de werkelijke geluidbelasting hoger is dan de berekende waarde, maar een deel van de tijd zal de werkelijke geluidsbelasting lager zijn dan de berekende waarde.</p> <p>De effecten van de maatregelen zijn met behulp van een quick scan al globaal berekend. Hieruit is gebleken dat, door de toepassing van geluidreducerend (stil) asfalt op de Oostelijke Ringweg (met een verwachte afname van de geluidbelasting met 3 dB), de geluidbelasting in 2020 gelijk of zelfs lager is dan de situatie in 2008. In de uitwerking zal precies berekend worden wat de geluidbelasting op de gevels van de woningen wordt. In dit onderzoek wordt rekening gehouden met alle op dat moment bekende ontwikkelingen. Mocht uit de berekeningen blijken dat er een toename van de geluidsbelasting is van meer dan</p>

		2,0 dB, dan zullen maatregelen getroffen worden. Maatregelen waar aan gedacht kan worden, zijn bijvoorbeeld het verbeteren van de geluidwal en het plaatsen van geluidsschermen.
<b>A9</b>	Insprekers geven aan het huidige concepteindbeeld een "kortetermijnoplossing" te vinden. De verwachting is dat het verkeer op de Oostelijke Ringweg de komende periode sterk zal toenemen, onder andere door de verdere ontwikkeling van de Eemshaven. Hierdoor zal ook de geluidsoverlast en het gezondheidsrisico (fijn stof) sterk toenemen. Net als bij de Zuidelijke Ringweg (waar gezocht wordt naar een "rigoureuze oplossing") zou de optie om de gehele ringweg te ondertunnelen onderzocht moeten worden. Daarnaast zou gekeken moeten worden naar de mogelijkheid om een nieuwe ringweg rond de gehele stad te realiseren. (1 - 1)	Het plan is met behulp van een verkeersmodel doorgerekend voor de situatie in 2020 (met een groei van ongeveer 40% van het verkeer op de Oostelijke Ringweg ten opzichte van 2004). 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. Met de realisatie van dit plan is dus sprake van een langetermijnoplossing. De suggesties om de ringweg in zijn geheel te ondertunnelen, of een nieuwe ringweg rond de stad te realiseren, zijn dus tot ver na 2020 overbodig. Daarnaast zijn beide oplossingen zeer duur, waardoor realisatie op korte termijn onmogelijk wordt. Naast de aanpak van de Oostelijke Ringweg wordt de komende jaren ook druk gewerkt aan andere verkeersknelpunten rond de stad en wordt fors geïnvesteerd in verbetering van het Openbaar Vervoer om de stad bereikbaar te houden.
<b>A10</b>	Insprekers geven aan dat het niet alleen in huis prettig te verblijven moet zijn, maar ook in de tuin. Geluidsoverlast zorgt er nu voor dat er van genieten in de tuin geen sprake is. (1 - 1)	De effecten van de maatregelen zijn met behulp van een quick scan al globaal berekend. Hieruit is gebleken dat, door de toepassing van geluidreducerend (stil) asfalt op de Oostelijke Ringweg (met een verwachte afname van de geluidbelasting met 3 dB), de geluidbelasting in 2020 gelijk of zelfs lager is dan de situatie in 2008. In de uitwerking zal precies berekend worden wat de geluidbelasting op de gevels van de woningen wordt. In dit onderzoek wordt rekening gehouden met alle op dat moment bekende ontwikkelingen. Mocht uit de berekeningen blijken dat er een toename van de geluidsbelasting is van meer dan 2,0 dB, dan zullen maatregelen getroffen worden. Maatregelen waar aan gedacht kan worden, zijn bijvoorbeeld het verbeteren van de geluidwal en het plaatsen van geluidsschermen.  Meer informatie over de geluidberekeningen en de Wet Geluidhinder is te vinden in het commentaar op reactie A8.
<b>A11</b>	Inspreker geeft aan dat omwonenden op dit moment erg veel hinder ondervinden van geluid. Het is noodzakelijk om hiertegen serieuze maatregelen te nemen. Inspreker heeft een geluidwal ontworpen bestaande uit gestapelde bloembakken. Door in deze bloembakken bloemen te	Afgesproken is dat daarnaast het idee van de inspreker nader zal worden onderzocht op uitvoerbaarheid, haalbaarheid, functionaliteit, etc. De resultaten van dit onderzoek zullen in maart aan de inspreker teruggekoppeld worden en meegenomen worden in de uitwerking.

	planten, ontstaan een mooie, groene geluidwal. De geluidwal zou circa zeven meter hoog moeten worden. Door toepassing van deze geluidwal kan het geluid beter tegengehouden worden dan door middel van de voorgestelde geluidwal/geluidschermen. (1 - 1)	
<b>A12</b>	Inspreker heeft geen vertrouwen in de gehanteerde modellen, omdat op verschillende plekken in de stad al problemen ontstaan op net gerealiseerde plekken. Inspreker is bang dat het verkeer op de Oostelijke Ringweg en het onderliggend wegennet ook heel snel alweer zal vastlopen. (1 - 1)	Het plan is met behulp van een verkeersmodel 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 'robustheidstoets' 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.

## B. Procedure

NR.	Reactie inspreker (aantal reacties - aantal adressen)	Commentaar
<b>B1</b>	<p>Insprekers geven aan dat de aanpak van de Oostelijke Ringweg grote gevolgen heeft voor de bewoners: er zal sprake zijn van toename van lawaai en toename van gezondheidsrisico's. Pas in de uitwerking van het plan wordt bepaald hoe groot deze effecten zijn en welke maatregelen getroffen worden. De insprekers zijn van mening dat er geen sprake moet zijn van onomkeerbare processen en dat er per kruising sprake moet zijn van officiële inspraak (conform een convenant-inspraak die de gemeente Groningen met bewonersorganisaties heeft afgesloten). Eigenlijk zou er eerst inspraak plaats moeten vinden, voordat het eindbeeld wordt vastgesteld.</p> <p>Insprekers stellen daarnaast voor om de financiële gevolgen van de verschillende opties (zoals wel of geen rotonde, wel of geen geluidsschermen) nu al te berekenen, zodat er voldoende middelen kunnen worden gerealiseerd en er bij de uitwerking geen problemen ontstaan. (1 - 1)</p>	<p>De effecten van de maatregelen zijn met behulp van een quick scan al globaal berekend. Hieruit is gebleken dat, door de toepassing van geluidreducerend (stil) asfalt op de Oostelijke Ringweg (met een verwachte afname van de geluidbelasting met 3 dB), de geluidbelasting in 2020 gelijk of zelfs lager is dan de situatie in 2008. In de uitwerking zal precies berekend worden wat de geluidbelasting op de gevels van de woningen wordt. In dit onderzoek wordt rekening gehouden met alle op dat moment bekende ontwikkelingen. Mocht uit de berekeningen blijken dat er een toename van de geluidsbelasting is van meer dan 2,0 dB, dan zullen maatregelen getroffen worden. Maatregelen waar aan gedacht kan worden, zijn bijvoorbeeld het verbeteren van de geluidwal en het plaatsen van geluidsschermen.</p> <p>Tijdens de uitwerking zal er voor elke kruising een aparte formele inspraakperiode volgen. Daarnaast kan er als er bestemmingsplannen gewijzigd moeten worden, officieel ingesproken worden.</p> <p>De gehanteerde ramingsystematiek voorziet in de financiële gevolgen van de verschillende opties.</p>
<b>B2</b>	<p>Inspreker is van mening dat de keuze om wel of niet een rotonde toe te passen onderdeel uit moet maken van het plan op hoofdlijnen, zoals dat binnenkort wordt vastgesteld, omdat het van grote invloed is op de omgeving. (1 - 1)</p>	<p>In deze fase van het project is rekening gehouden met een rotonde, omdat deze de grootste ruimtelijke impact heeft. Daarnaast is van rotondes afdoende bewezen dat dit verkeersveilige oplossingen zijn. In de detailuitwerking zal worden gekeken of een rotonde ook de daadwerkelijke kruispuntvorm gaat worden, of dat toch voor een compactere oplossing gekozen kan worden.</p>

## C. Aansluiting Lewenborg/Ulgersmaborg

NR.	Reactie inspreker (aantal reacties - aantal adressen)	Commentaar
C1	<p>Insprekers zijn bang dat de geluidnormen op de gevels van de woningen in Zilvermeer fors zullen worden overschreden. De volgende oorzaken voor een toename van het geluid worden genoemd:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Toename van de hoeveelheid verkeer op de Kluiverboom, door:               <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Een toename van het sluipverkeer uit de richting Ten Boer;</li> <li>b. De aanpak van de ontsluiting van de Kluiverboom op de Oostelijke Ringweg;</li> <li>c. De realisatie van een nieuwe parkeerplaats voor 400 auto's bij het Alfa College.</li> </ol> </li> <li>2. Toename van de snelheid van het verkeer op de Kluiverboom;</li> <li>3. Spontaan ontstane files voor de stoplichten van de Oostelijke Ringweg;</li> <li>4. De Kluiverboom komt vlak bij de aansluiting op de Oostelijke Ringweg hoger te liggen dan nu. (6 - 5)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. De Kluiverboom is inderdaad een drukke weg met ca. 15.000 verkeersbewegingen per dag. Vergelijkbaar met bijvoorbeeld de Rijksweg (17.000). Er is echter geen sprake geweest van groei de afgelopen vier jaar, zelfs van een zeer lichte daling.               <p>a+b. Het klopt dat er waarschijnlijk sluipverkeer op deze route zit. De omvang daarvan is echter niet precies bekend. Uit recente tellingen is wel gebleken dat er per dag ongeveer 750 mvt/etmaal vanaf de Rijksweg N360 rechtsaf Lewenborg inrijden. Zodoende kan maximaal ongeveer 5% van het verkeer op de Kluiverboom sluipverkeer zijn. Eventueel sluipverkeer wordt met name veroorzaakt door het onvoldoende functioneren van de aansluiting van de Rijksweg N360 op de Oostelijke Ringweg. Er wordt op dit moment ook bekeken hoe deze aansluiting verbeterd kan worden. Een verbetering van deze aansluiting maakt de noodzaak om de Bakboordswal / Kluiverboom als sluiproute te gebruiken kleiner.</p> <p>c. De invloed van de realisatie van een parkeerplaats voor 300 auto's op de verkeersstroom op de Kluiverboom is relatief klein en is voor dit project een gegeven. Daarnaast zorgt de nieuwe parkeerplaats er zelfs voor dat er minder verkeer over de Kluiverboom ter hoogte van de wijk Zilvermeer rijdt, doordat de parkeerplaats aan de achterkant van de school zal verdwijnen.</p> </li> <li>2. De snelheid van het verkeer is maar in zeer beperkte mate van invloed op de geluidbelasting die in de wijk wordt ervaren, optrekken en afremmen van het verkeer heeft veel meer invloed. De verwachting is dat de situatie na realisatie is verbeterd.</li> <li>3. Na de herinrichting zijn er geen stoplichten meer. De verwachting is dat de nieuwe, ongelijkvloerse aansluiting van de Kluiverboom op de Oostelijke Ringweg het verkeer prima kan verwerken. Wij verwachten in de nieuwe situatie dus geen plotseling ontstane files voor de aansluiting.</li> <li>4. In de geluidberekeningen wordt rekening gehouden met hoogteverschillen. Ook</li> </ol>



		op viaducten kunnen geluidwerende voorzieningen worden getroffen en die maatregelen zullen ook genomen worden op het moment dat ze nodig blijken (overschrijding van de normen uit de Wet Geluidhinder).
<b>C2</b>	<p>De insprekers hebben een aantal suggesties om de verwachte overschrijding van de geluidnormen op de gevels van de woningen te bestrijden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het invoeren van een 30 km regime (met handhaving) op de Kluiverboom en de Parkallee;</li> <li>2. Het plaatsen van een geluidsscherm langs de Kluiverboom die loopt vanaf de basisschool "De Kimkiel" tot en met de Oostelijke Ringweg;</li> <li>3. Het aanbrengen van geluidreducerend asfalt op de Kluiverboom (tot en met de Bakboordswal);</li> <li>4. Het maken van een tunnel onder- in plaats van een viaduct over de ringweg (kan heel goedkoop: zie voorbeeld bij Spijk);</li> <li>5. Het treffen van geluidwerende maatregelen aan de walwoningen om het wettelijk verplichte binnenniveau <math>L_{den}</math> van maximaal 33 dB(A) te kunnen garanderen. (5 - 4)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Het invoeren van een 30km-regime op de Kluiverboom valt buiten de scope van dit project, maar de gemeente is van mening dat de Kluiverboom een 50 km/uur weg moet blijven. Het is de belangrijkste ontsluitingsweg van Lewenborg. Daarnaast heeft de snelheid van het verkeer maar beperkt invloed op geluid.</li> <li>2. De effecten van de maatregelen zijn met behulp van een quick scan al globaal berekend. Hieruit is gebleken dat, door de toepassing van geluidreducerend (stil) asfalt op de Oostelijke Ringweg (met een verwachte afname van de geluidbelasting met 3 dB), de geluidbelasting in 2020 gelijk of zelfs lager is dan de situatie in 2008. In de uitwerking zal precies berekend worden wat de geluidbelasting op de gevels van de woningen wordt. In dit onderzoek wordt rekening gehouden met alle op dat moment bekende ontwikkelingen. Mocht uit de berekeningen blijken dat er een toename van de geluidsbelasting is van meer dan 2,0 dB, dan zullen maatregelen getroffen worden. Maatregelen waar aan gedacht kan worden, zijn bijvoorbeeld het toepassen van geluidreducerend (stil) asfalt op (een deel van) de Kluiverboom, het verbeteren van de geluidwal en het plaatsen van geluidsschermen.  Meer informatie over de geluidberekeningen en de Wet Geluidhinder is te vinden in het commentaar op reactie A8.</li> <li>3. Zie 2.</li> <li>4. De realisatie van een tunnel onder de ringweg door, in plaats van een viaduct op de ringweg heen, is niet mogelijk vanwege de te overwinnen hoogteverschillen. De hellingen worden dermate lang (ongeveer 300 meter) dat de zijwegen (Parkallee en Bieslookstraat) niet meer kunnen worden aangesloten op de Kluiverboom en de Akeleiweg.</li> <li>5. Wanneer de voorkeursgrenswaarde voor de geluidbelasting (48 dB) wordt overschreden, kunnen door het bevoegd gezag tot een bepaalde grens hogere waarden worden vastgesteld. Wanneer eventueel hogere waarden worden</li> </ol>

		<p>vastgesteld moet worden gegarandeerd dat het geluidsniveau in woningen, veroorzaakt door de weg, niet hoger wordt dan 33 dB. In de uitwerking zal worden bepaald of aanvullende maatregelen nodig zijn om dit maximale geluidsniveau in woningen te garanderen. Hierbij zal eerst worden gekeken naar bron- of overdrachtsmaatregelen (zoals geluidreducerend asfalt of geluidsschermen) en pas als laatste naar maatregelen aan de gevels van woningen.</p>
<b>C3</b>	<p>Insprekers vinden dat, ook wanneer blijkt dat de normen niet worden overschreden, maatregelen moeten worden genomen op de geluidsoverlast terug te dringen (bewoners hebben niet te maken met jaargemiddelden zoals in de berekeningen, maar met de dagelijkse praktijk). (1 - 1)</p>	<p>De effecten van de maatregelen zijn met behulp van een quick scan al globaal berekend. Hieruit is gebleken dat, door de toepassing van geluidreducerend (stil) asfalt op de Oostelijke Ringweg (met een verwachte afname van de geluidbelasting met 3 dB), de geluidbelasting in 2020 gelijk of zelfs lager is dan de situatie in 2008. In de uitwerking zal precies berekend worden wat de geluidbelasting op de gevels van de woningen wordt. In dit onderzoek wordt rekening gehouden met alle op dat moment bekende ontwikkelingen. Mocht uit de berekeningen blijken dat er een toename van de geluidbelasting is van meer dan 2,0 dB, dan zullen maatregelen getroffen worden. Maatregelen waar aan gedacht kan worden, zijn bijvoorbeeld het toepassen van geluidreducerend (stil) asfalt op (een deel van) de Kluiverboom, het verbeteren van de geluidwal en het plaatsen van geluidsschermen.</p> <p>Meer informatie over de geluidberekeningen en de Wet Geluidhinder is te vinden in het commentaar op reactie A8.</p>
<b>C4</b>	<p>Insprekers geven aan te verwachten dat de verkeersdruk op de Kluiverboom groter zal zijn dan waarmee in de studie tot nu toe rekening wordt gehouden, want de tellingen geven geen representatief beeld (omdat ze in de vakantieperiode zijn gehouden). (2 - 2)</p>	<p>De intensiteiten die zijn gebruikt voor de onderzoeken rond de aansluiting Lewenborg en de scholencampus zijn gebaseerd op het verkeersmodel van de regio Groningen-Assen. Het verkeersmodel is getoetst aan verkeersstellingen. In dit geval op basis van de tellingen die van 17 maart t/m 23 maart 2004 zijn gedaan op de Kluiverboom. De voorjaarsvakantie in 2004 was van 21 februari t/m 27 februari. Ook de tellingen in 2006 en 2008 zijn buiten de voorjaarsvakantie gedaan. Er zal dus geen sprake zijn van onderschatting van de intensiteit op de Kluiverboom.</p>
<b>C5</b>	<p>Insprekers zijn bang dat, gezien de plannen voor de aanpak van de aansluiting van de Kluiverboom op de Oostelijke Ringweg, de Parkallee in de nabije toekomst een ontsluiting gaat worden voor welke verkeersstroom dan ook, maar met name voor verkeer van en naar het nieuwe parkeerterrein bij de scholencampus. (3 - 3)</p>	<p>De Parkallee zal ook in de nabije toekomst alleen gebruikt worden voor de ontsluiting van de bedrijven aan de Stedumermaar en de Eenrumermaar, de ontsluiting van Zilvermeer en door bussen van en naar het transferium.</p>
<b>C6</b>	<p>Insprekers zijn bang voor een sterke toename van de aanwezige hoeveelheid fijnstof door de realisatie van de</p>	<p>De verwachte concentraties van luchtverontreinigde stoffen (inclusief fijnstof) in de eindsituatie (2020) zijn berekend, zoals door de Wet Milieubeheer wordt</p>

	plannen rondom de scholencampus en de fly-over over de Oostelijke Ringweg, mede gezien de in Nederland overheersende wind uit westelijke richting, en zouden daarom graag de metingen op de Kluiverboom en de Oostelijke Ringweg controleren. (3 - 3)	voorgeschreven, en niet gemeten. Uit de berekening is gebleken dat de emissiewaarden afnemen, ondanks de hogere intensiteiten. De voornaamste reden voor de verbetering van de luchtkwaliteit is de verbeterde afwikkeling van het verkeer. Zowel in de huidige situatie als in de eindbeeldsituatie liggen op de Oostelijke Ringweg de emissiewaarden voor fijnstof en stikstofdioxide ruim onder de grenswaarden. Gezien het feit dat de intensiteiten van het wegverkeer op de aansluitende wegen (zoals de Kluiverboom) ten minste een factor drie kleiner zijn dan op de Oostelijke Ringweg, kan met zekerheid gesteld worden dat ook daar geen overschrijdingen van de grenswaarden optreden.
<b>C7</b>	Insprekers willen graag weten hoe de ontsluiting van het nieuwe parkeerterrein van de scholencampus wordt vormgegeven. (2 - 2)	Over de ontsluiting van het parkeerterrein van de scholencampus is in het kader van de plannen voor de campus besloten die recht tegenover de Parkallee te situeren. Daarbij is rekening gehouden met het ongelijkvloers maken van het kruispunt met de ringweg. Over de vorm van de aansluiting (rotonde of normaal kruispunt) is nog geen beslissing genomen. Dat wordt meegenomen in de uitwerking van de plannen voor de ringweg.
<b>C8</b>	Insprekers willen graag dat scooters/brommers worden geweerd op de Langszij/Stadsweg. Op dit moment wordt veel overlast ervaren van de brommers/scooters en die overlast neemt alleen maar toe op het moment dat de school uitgebreid wordt. (1 - 1)	De Langszij en de Stadsweg maken geen onderdeel uit van dit plan. De gemeente geeft aan dat scooters en brommers niet zullen worden geweerd van de Langszij en de Stadsweg. Deze fietspaden zijn nodig om Lewenborg goed te kunnen ontsluiten voor deze vervoersmiddelen. Wel zal in het kader van de scholencampus het kruispunt Stadsweg/Langszij worden aangepakt.
<b>C9</b>	Inspreker geeft aan dat de bewoners van onder andere Getij, Lichtboei, Vaargeul en Zilvermeer veel geluidhinder ondervinden veroorzaakt door het verkeer op de Oostelijke Ringweg. Inspreker betwijfelt of er, zoals tijdens de informatiebijeenkomst is gezegd, minder geluidhinder zal zijn na realisatie van de plannen. Het klopt dat verkeer niet meer hoeft af te remmen en op te trekken bij de verkeerslichten, maar nu moet het verkeer afremmen en optrekken bij de rotondes bij de op- en afritten. Deze op- en afritten liggen ook nog eens dichtbij de woningen. Daarnaast neemt het verkeer op de ringweg de komende jaren nog sterk toe, waardoor ook een toename van het geluid te verwachten is. Inspreker verzoekt om zorgvuldig te kijken naar welke geluidwerende maatregelen worden getroffen en op welke plaats. Het toepassen van geluidschermen of -wallen wordt toegejuicht, zolang deze voldoende lang zijn (in ieder geval	De effecten van de maatregelen zijn met behulp van een quick scan al globaal berekend. Hieruit is gebleken dat, door de toepassing van geluidreducerend (stil) asfalt op de Oostelijke Ringweg (met een verwachte afname van de geluidbelasting met 3 dB), de geluidbelasting in 2020 gelijk of zelfs lager is dan de situatie in 2008. In de uitwerking zal precies berekend worden wat de geluidbelasting op de gevels van de woningen wordt. In dit onderzoek wordt rekening gehouden met alle op dat moment bekende ontwikkelingen. Mocht uit de berekeningen blijken dat er een toename van de geluidsbelasting is van meer dan 2,0 dB, dan zullen maatregelen getroffen worden. Maatregelen waar aan gedacht kan worden, zijn bijvoorbeeld het toepassen van geluidreducerend (stil) asfalt op (een deel van) de Kluiverboom, het verbeteren van de geluidwal en het plaatsen van geluidsschermen.  Meer informatie over de geluidberekeningen en de Wet Geluidhinder is te vinden in het commentaar op reactie A8.

	tot en met de toe- en afritten richting de wijk). (1 - 1)	
<b>C10</b>	Inspreker geeft aan dat betreffende het gebouw aan de Eenrumermaar 2 sprake is van een zichtlocatie. Daarom wordt bezwaar gemaakt tegen het feit dat (voor de realisatie van de fly-over) de aanwezige begroeiing van bomen en struiken ter hoogte van het gebouw in zuidelijke en westelijke richting zal worden verwijderd. (1 - 1)	In het vigerende bestemmingsplan is het pand aan de Eenrumermaar 2 niet aangemerkt als zichtlocatie. Daarnaast is in dit stadium nog geen zicht op het wel of niet kappen van bomen in de directe omgeving van de aansluiting Lewenborg. In de uitwerking zal hier meer zicht op komen.
<b>C11</b>	Inspreker is van mening dat fietsverkeer richting Lewenborg via de Stadsweg strikt gescheiden moet blijven van het autoverkeer, ook na de aanleg van nieuwe afritten en rotondes, om conflicten tussen fietsen en auto's te voorkomen. (1 - 1)	De op- en afritten van de aansluiting Lewenborg doorkruisen het fietsviaduct (Stadsweg) niet. Het fietsverkeer richting Lewenborg blijft dus gescheiden van het autoverkeer.
<b>C12</b>	Insprekers geven aan graag onderzocht te willen hebben of de sierwal langs Zilvermeer het geluid van het verkeer versterkt. Mocht dat het geval zijn, dan zou de wal heringericht of zelfs verwijderd moeten worden. (1 - 1)	De effecten van de maatregelen zijn met behulp van een quick scan al globaal berekend. Hieruit is gebleken dat, door de toepassing van geluidreducerend (stil) asfalt op de Oostelijke Ringweg (met een verwachte afname van de geluidbelasting met 3 dB), de geluidbelasting in 2020 gelijk of zelfs lager is dan de situatie in 2008. In de uitwerking zal precies berekend worden wat de geluidbelasting op de gevels van de woningen wordt. Hierin zal ook het effect van de sierwal op het geluid onderzocht worden. In het onderzoek wordt rekening gehouden met alle op dat moment bekende ontwikkelingen. Mocht uit de berekeningen blijken dat er een toename van de geluidsbelasting is van meer dan 2,0 dB, dan zullen maatregelen getroffen worden. Maatregelen waar aan gedacht kan worden, zijn bijvoorbeeld het verbeteren van de geluidwal en het plaatsen van geluidsschermen.  Meer informatie over de geluidberekeningen en de Wet Geluidhinder is te vinden in het commentaar op reactie A8.
<b>C13</b>	Insprekers geven aan dat de kruising van de Kluiverboom met het Koerspad nu al zeer onveilig is en dat de kruising in de toekomst alleen maar onveiliger wordt. Vandaar dat wordt voorgesteld om de kruising mee te nemen in project. Voorgesteld wordt de aansluiting ongelijkvloers te maken. (2 - 2)	De reactie is niet relevant voor dit plan. De gemeente geeft aan dat in het kader van de scholencampus dit kruispunt zal worden aangepakt. De aanpak van de Oostelijke Ringweg maakt dit niet onmogelijk.

## D. Aansluiting Kardingge/Ulgersmaborg

NR.	Reactie inspreker (aantal reacties - aantal adressen)	Commentaar
D1	Inspreker geeft aan dat haast gemaakt moet worden met de realisatie van een fietsverbinding langs het Oosterhamriktracé naar Kardingge. (1 - 1)	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.

## E. Aansluiting Beijum-Zuid/de Hunze

NR.	Reactie inspreker (aantal reacties - aantal adressen)	Commentaar
<b>E1</b>	De busbaan veroorzaakt nu al heel veel overlast (er rijden niet alleen bussen, maar ook taxi's en landbouwvoertuigen), met name geluidoverlast, en dat wordt alleen maar meer als de busbaan dichterbij de woningen komt te liggen en (dichtbij de aansluiting) ook hoger. Als oplossing wordt aangedragen om de wal tussen de Fossemaherd en de busbaan hoger en breder te maken en te beplanten met veel groen. (1 - 1)	De effecten van de maatregelen zijn met behulp van een quick scan al globaal berekend. Hieruit is gebleken dat, door de toepassing van geluidreducerend (stil) asfalt op de Oostelijke Ringweg (met een verwachte afname van de geluidbelasting met 3 dB), de geluidbelasting in 2020 gelijk of zelfs lager is dan de situatie in 2008. In de uitwerking zal precies berekend worden wat de geluidbelasting op de gevels van de woningen wordt. In dit onderzoek wordt rekening gehouden met alle op dat moment bekende ontwikkelingen. Mocht uit de berekeningen blijken dat er een toename van de geluidsbelasting is van meer dan 2,0 dB, dan zullen maatregelen getroffen worden. Maatregelen waar aan gedacht kan worden, zijn bijvoorbeeld het verbeteren van de geluidwal en het plaatsen van geluidsschermen. In het plan is al opgenomen dat de geluidswal verder doorloopt dan in de huidige situatie.  Meer informatie over de geluidberekeningen en de Wet Geluidhinder is te vinden in het commentaar op reactie A8.
<b>E2</b>	Inspreker maakt zich zorgen over de negatieve effecten die de realisatie van een viaduct over de Oostelijke Ringweg met zich mee zal brengen. Op dit moment is het fietsviaduct vanuit huis al goed te zien en de fietsers te horen (praten); in de nieuwe situatie komt daar het overig verkeer nog bij. Inspreker geeft aan dat dit extra geluidoverlast (het lawaai op een viaduct is moeilijk af te schermen) en horizonvervuiling met zich meebrengt. Als oplossing wordt een tunnel onder de ringweg door genoemd of het aanplanten van bomen. (2 - 2)	In de geluidberekeningen wordt rekening gehouden met hoogteverschillen. Ook op viaducten kunnen geluidwerende voorzieningen worden getroffen en die maatregelen zullen ook genomen worden op het moment dat ze nodig blijken. In de uitwerking zal worden gekeken of de horizonvervuiling, indien daar sprake van is, zo veel mogelijk kan worden beperkt door het aanplanten van bomen. De realisatie van een tunnel onder de ringweg door, in plaats van een viaduct over de ringweg heen, heeft nogal wat nadelen. Voor een eventuele tunnel moet de ringweg verhoogd worden, omdat de tunnel anders heel erg diep en daarmee ook heel erg lang moet worden. Indien je de ringweg verhoogt tot nulniveau (2 meter hoger dan nu), dan moet de tunnel al ongeveer 300 meter voor de ringweg beginnen om voldoende diep onder de ringweg door te kunnen. Een ander probleem zijn de kosten zijn. Een tunnel van deze lengte kost naar schatting 12 tot 13 miljoen euro terwijl een viaduct 2 tot 3 miljoen kost. Daarmee stijgt de investering in de Oostelijke Ringweg van ongeveer 30 miljoen naar 40 miljoen.
<b>E3</b>	Inspreker geeft aan dat door de plannen de te verwachten verkeersbewegingen in de onmiddellijke nabijheid van zijn huis (Bakemastraat) toenemen, waardoor de waarde van zijn onroerend goed zal afnemen. (1 - 1)	Op basis van modelberekeningen verwachten wij geen sterke toename van het verkeer in de buurt van de Bakemastraat.
<b>E4</b>	Inspreker is van mening dat fietsverkeer richting Beijum via	De op- en afritten van de aansluiting Beijum-Zuid en de eventuele rotondes

	<p>het Heerdenpad strikt gescheiden moet blijven van het autoverkeer, ook na de aanleg van nieuwe afritten en rotondes, om conflicten tussen fietsen en auto's te voorkomen. (1 - 1)</p>	<p>doorkruisen het fietsviaduct (Heerdenpad) niet. Het fietsverkeer richting Beijum blijft dus gescheiden van het autoverkeer.</p>
<b>E5</b>	<p>Insprekers geven aan dat sinds de aanleg van de Oostelijke Ringweg de geluidoverlast aan de Fossemaheerd sterk is toegenomen. De intensivering van het gebruik van Kardinghe heeft hier ook aan bijgedragen. In de quickscan van NAA wordt bevestigd dat de voorkeurswaarde van de Wet Geluidhinder (48 dB) fors wordt overschreden (maximaal 55,6 dB). In de praktijk is de belasting nog hoger doordat in Nederland voornamelijk zuidwestelijke wind waait. Insprekers betreuren het dat deze invloed van de wind in de quickscan niet is meegenomen en verzoekt daarom om de juistheid van het model te toetsen door middel van geluidsmetingen. (2 - 55)</p>	<p>De effecten van de maatregelen zijn met behulp van een quick scan al globaal berekend. Hieruit is gebleken dat, door de toepassing van geluidreducerend (stil) asfalt op de Oostelijke Ringweg (met een verwachte afname van de geluidbelasting met 3 dB), de geluidbelasting in 2020 gelijk of zelfs lager is dan de situatie in 2008. In de uitwerking zal precies berekend worden wat de geluidbelasting op de gevels van de woningen wordt. In dit onderzoek wordt rekening gehouden met alle op dat moment bekende ontwikkelingen. Mocht uit de berekeningen blijken dat er een toename van de geluidsbelasting is van meer dan 2,0 dB, dan zullen maatregelen getroffen worden. Maatregelen waar aan gedacht kan worden, zijn bijvoorbeeld het verbeteren van de geluidwal en het plaatsen van geluidsschermen.</p> <p>Meer informatie over de geluidberekeningen en de Wet Geluidhinder is te vinden in het commentaar op reactie A8.</p>
<b>E6</b>	<p>Insprekers geven aan grote bezwaren te hebben tegen de voorgestelde oplossing, omdat het verplaatsen van de busbaan en de aanleg van een rotonde ervoor zorgen dat het verkeer dichters langs de huizen rijdt. Hierdoor zal er meer geluidoverlast en luchtvervuiling zijn. Er worden drie suggesties gedaan om de aansluiting op een andere manier vorm te geven:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Voorgesteld wordt om de ringweg ter hoogte van de aansluiting te verdiepen, zodat er op maaiveld een haarlemmermeeroplossing gemaakt kan worden met een ovonde over de ringweg. Het fietsverkeer gaat middels het (huidige) viaduct over de ovonde. De oplossing is veel compacter dan de voorgestelde oplossing uit het conceptplan en zorgt voor minder geluidoverlast doordat zowel de ringweg als de op- en afritten lager liggen dan in het conceptplan.</li> <li>2. Voorgesteld wordt de rotonde aan de kant van Beijum in</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. De suggestie van de bewoners is niet wenselijk in verband met de afstand tot de aansluiting Beijum-Noord. Op het moment dat voor de aansluiting Beijum-Zuid/de Hunze een haarlemmermeeroplossing wordt gekozen, worden de weefvakken tussen de aansluitingen Beijum-Zuid/de Hunze en Beijum-Noord/de Hunze te kort, waardoor verkeersonveilige situaties kunnen ontstaan. De suggestie heeft daarnaast als voordeel dat de bewoners van de Fossemaheerd minder verkeer voor hun huis langs krijgen, maar als nadeel dat de bewoners van de Hunze meer verkeer (namelijk een afrit) voor hun huis langs krijgen. Tot slot kost de door de insprekers voorgestelde oplossing naar schatting 10 tot 15 miljoen euro meer dan de in het plan opgenomen oplossing. Daarmee zou de investering in de Oostelijke Ringweg van ongeveer 30 miljoen naar 40 tot 45 miljoen stijgen.</li> <li>2. In de uitwerking van het plan zal gedetailleerd gekeken worden naar de mogelijkheden om hier en daar iets te schuiven met de wegen. In deze fase van de studie is nog geen beslissing genomen over de kruisingsvormen op de kruising van de op- en afritten met het onderliggend wegennet. In de tekeningen is steeds uitgegaan van rotondes, omdat deze ruimtelijk de grootste impact hebben. Mocht in de uitwerking blijken dat (voorlopig) kan worden</li> </ol>

	<p>eerste instantie niet te realiseren, omdat de noodzaak in de eerste jaren niet groot is. Mocht blijken dat de verkeersdruk in een later stadium te hoog wordt, dan kan de aanleg alsnog worden overwogen.</p> <p>3. Voorgesteld wordt om de busbaan op te heffen en de bussen via de ringweg te leiden (eventueel via een parallelbaan aan de ringweg). Door het vervallen van de verkeerslichten is de noodzaak van een aparte busbaan niet meer aanwezig. (4 - 56)</p>	<p>volstaan zonder rotonde, dan kan hiervoor worden gekozen.</p> <p>3. 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 blijft gehandhaafd. De voorgestelde suggestie om de bus over de ringweg te laten gaan, wordt niet overgenomen. 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.</p>
<b>E7</b>	<p>Inspreker geeft aan dat je met het huidige plan voor de aansluiting Beijum-Zuid, een enorme 'wrikking' van het verkeer krijgt bij de busbaan. Kan het half klaverblad niet iets gekanteld worden en de fietsbrug iets verplaatst, zodat er meer ruimte ontstaat voor het verkeer en er minder 'wrikking' zal zijn. Los je ook meteen de 'wrikking' in het fietspad op. Daarnaast komt de busbaan in het plan wel erg dicht langs de huizen. (2 - 2)</p>	<p>Zoals toegezegd, zal in overleg met de directe omgeving in de uitwerking van het plan gedetailleerd gekeken worden naar de mogelijkheden om hier en daar iets te schuiven met de wegen. In deze fase van de studie is nog geen beslissing genomen over de kruisingsvormen op de kruising van de op- en afritten met het onderliggend wegennet. In de tekeningen is steeds uitgegaan van rotondes, omdat deze ruimtelijk de grootste impact hebben. Mocht in de uitwerking blijken dat (voorlopig) kan worden volstaan zonder rotonde, dan kan hiervoor worden gekozen.</p>



## F. Aansluiting Beijum-Noord/de Hunze

NR.	Reactie inspreker (aantal reacties - aantal adressen)	Commentaar
F1	<p>De oplossing voor de aansluiting Groningerweg (halve aansluiting) zorgt ervoor dat een deel van het verkeer naar de Groningerweg (vanaf de Eemshavenweg) via de aansluiting Beijum-Noord moet rijden, dit zorgt voor milieu- en gezondheidsproblemen. En dat terwijl er op dit moment bij de aansluiting Beijum-Noord geen probleem is en er rondom de aansluiting Groningerweg geen mensen wonen. Inspreker geeft een aantal suggesties:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Extra op- en afrit bij Noorderhoogebrug (Noordelijke Ringweg);</li> <li>2. Extra op- en afrit bij Zuidwolde;</li> <li>3. Extra op- en afrit bij Bedum. (3 - 3)</li> </ol>	<p>De effecten van de maatregelen zijn met behulp van een quick scan al globaal berekend. Hieruit is gebleken dat, door de toepassing van geluidreducerend (stil) asfalt op de Oostelijke Ringweg (met een verwachte afname van de geluidbelasting met 3 dB), de geluidbelasting in 2020 gelijk of zelfs lager is dan de situatie in 2008. In de uitwerking zal precies berekend worden wat de geluidbelasting op de gevels van de woningen wordt. In dit onderzoek wordt rekening gehouden met alle op dat moment bekende ontwikkelingen. Mocht uit de berekeningen blijken dat er een toename van de geluidsbelasting is van meer dan 2,0 dB, dan zullen maatregelen getroffen worden. Maatregelen waar aan gedacht kan worden, zijn bijvoorbeeld het verbeteren van de geluidwal en het plaatsen van geluidsschermen.</p> <p>Meer informatie over de geluidberekeningen en de Wet Geluidhinder is te vinden in het commentaar op reactie A8.</p> <p>Met behulp van een verkeersmodel is doorgerekend hoeveel verkeer te verwachten is op een kortsluiting tussen de Groningerweg en de Eemshavenweg N46. Hieruit is gebleken dat het gaat om een zeer klein aantal (circa 200 motorvoertuigen/etmaal). Een extra op- en afrit bij Noorderhoogebrug, bij Zuidwolde of bij Bedum is dus ook een oplossing voor zeer weinig verkeer en daardoor niet rendabel.</p>
F2	<p>Door het omklappen van de oprit aan de kant van Beijum naar de zuidoostkant van de aansluiting rijdt er veel meer verkeer langs de huizen. Het toepassen van een rotonde op de aansluiting zorgt er ook nog voor dat het verkeer dichtbij de huizen komt. Beide maatregelen zorgen voor grote overlast voor de omwonenden: milieu- en gezondheidsproblemen en geluidhinder. Op het moment dat geluidsschermen worden toegepast, is sprake van horizonvervuiling. Verschillende insprekers hebben een aantal suggesties:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Oprit niet omklappen;</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Na nadere bestudering van de situatie is geconcludeerd dat het mogelijk is om goede oplossingen te vinden waarbij de oprit niet omgeklapt hoeft te worden. De verwachting is dat deze situatie geen negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid of de doorstroming, doordat voldoende lengte kan worden gecreëerd voor het weven. De suggestie op de oprit niet om te klappen is overgenomen in het eindbeeld voor de Oostelijke Ringweg.</li> <li>2. In deze fase van de studie is nog geen beslissing genomen over de kruisingsvormen op de kruising van de op- en afritten met het onderliggend wegennet. In de tekeningen is steeds uitgegaan van rotondes, omdat deze ruimtelijk de grootste impact hebben. Mocht in de uitwerking blijken dat (voorlopig) kan worden volstaan zonder rotonde, dan kan hiervoor worden gekozen.</li> </ol>

	<p>2. Voorlopig nog geen rotonde aanleggen (is vooralsnog niet nodig);</p> <p>3. De ringweg meer richting de Hunze opschuiven;</p> <p>4. Gebruik maken van de grond tussen de ringweg en de huidige afrit. (10 - 28)</p>	<p>3. Doordat besloten is de oprit niet om te klappen, is het niet nodig de ringweg richting de Hunze op te schuiven.</p> <p>4. Van de grond tussen de ringweg en de huidige afrit kan geen gebruik gemaakt worden om een andere oplossing te bedenken; deze grond is nodig voor het talud van de ringweg en de invulling van de weg in het groen. Daarnaast is gebruik van deze grond niet noodzakelijk, nu besloten is om de oprit aan de kant van Beijum niet om te klappen.</p>
<b>F3</b>	<p>Inspreker geeft aan dat door de plannen de te verwachten verkeersbewegingen in de onmiddellijke nabijheid van zijn bedrijfspand (Cuypersweg) toenemen, waardoor de waarde van zijn onroerend goed zal afnemen. (1 - 1)</p>	<p>Op basis van modelberekeningen verwachten wij geen toename van het verkeer in de buurt van de Cuypersweg.</p>
<b>F4</b>	<p>Inspreker geeft aan dat het terrein van voorheen Tuinland een industrieel karakter (bestemming) heeft. Nu er woningbouw gepland is, moet het bestemmingsplan worden gewijzigd. Omdat de voorgestelde oplossing niet wenselijk is, doet de inspreker de suggestie om bij het bedenken van een oplossing gebruik te maken van het braakliggende terrein. Een oplossing die (gedeeltelijk) gebruik maakt van het terrein zorgt voor kortere (en daardoor voordeligere) verkeersbewegingen en lagere kosten voor de aanleg. (1 - 1)</p>	<p>Het braakliggende terrein is in het bezit van een projectontwikkelaar. Daardoor is de grond niet te gebruiken om een oplossing te bedenken voor de aansluiting Beijum-Noord. Bovendien wordt verondersteld dat de keuze om de oprit niet om te klappen de onvrede wegneemt.</p>
<b>F5</b>	<p>Inspreker twijfelt over de noodzaak van het omklappen van de oprit bij Beijum-Noord. Doordat er geen verkeerslichten meer zijn bij de aansluiting Groningerweg hoeft het verkeer vanuit Beijum-Noord niet over hele korte afstand twee rijstroken te kruisen om linksaf te kunnen slaan. De afstand tot de afrit richting Hornbach/Winsum en Bedum is volgens de inspreker lang genoeg om veilig te kunnen weven. De afrit aan de kant van de Hunze zou dan ook kunnen blijven liggen zoals hij nu ligt, om een symmetrisch geheel te krijgen, maar zou, in verband met geluidoverlast in de nieuwe woonwijk, ook omgeklapt kunnen worden. (1 - 1)</p>	<p>Na nadere bestudering van de situatie is geconcludeerd dat het mogelijk is om goede oplossing te vinden waarbij de oprit niet omgeklapt hoeft te worden. De verwachting is dat deze situatie geen negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid of de doorstroming, doordat voldoende lengte kan worden gecreëerd voor het weven. De suggestie op de oprit niet om te klappen is overgenomen in het eindbeeld voor de Oostelijke Ringweg.</p>
<b>F6</b>	<p>Insprekers geven aan te begrijpen dat er maatregelen nodig zijn op de Oostelijke Ringweg en heeft geen bezwaar tegen de voorgestelde oplossing voor de aansluiting Beijum-Noord.</p>	<p>De effecten van de maatregelen zijn met behulp van een quick scan al globaal berekend. Hieruit is gebleken dat, door de toepassing van geluidreducerend (stil) asfalt op de Oostelijke Ringweg (met een verwachte afname van de geluidbelasting</p>

	<p>Het extra (optrekkend) verkeer en de rotonde zorgen wel voor een grote toename van de geluidsoverlast op de woningen. Daarom pleiten de insprekers voor goede geluidwering langs zowel de ringweg als de op- en afrit, in de vorm van een geluidsscherm (met groen bekleed) en geluidsreducerend asfalt op de op- en afrit, de rotonde en een deel van de wijkkring. (1 - 1)</p>	<p>met 3 dB), de geluidbelasting in 2020 gelijk of zelfs lager is dan de situatie in 2008. In de uitwerking zal precies berekend worden wat de geluidbelasting op de gevels van de woningen wordt. In dit onderzoek wordt rekening gehouden met alle op dat moment bekende ontwikkelingen. Mocht uit de berekeningen blijken dat er een toename van de geluidsbelasting is van meer dan 2,0 dB, dan zullen maatregelen getroffen worden. Maatregelen waar aan gedacht kan worden, zijn bijvoorbeeld het verbeteren van de geluidwal en het plaatsen van geluidsschermen.</p> <p>Meer informatie over de geluidberekeningen en de Wet Geluidhinder is te vinden in het commentaar op reactie A8.</p>
<b>F7</b>	<p>Insprekers zouden graag zien dat de bomen die tussen de parkeerplaats naast de huizen met huisnummers 1 t/m 6 en de huidige afrit staan worden uitgedund en minder hoog gemaakt (als ze voor de reconstructie niet helemaal moeten verdwijnen), omdat ze in de zomer vanaf 15.00 a 16.00 uur het zonlicht wegnemen uit de achtertuin. (1 - 1)</p>	<p>De opmerking zal worden meegenomen in de uitwerking indien nodig voor dit project. Anders kan bij de gemeente een apart verzoek ingediend worden.</p>
<b>F8</b>	<p>Insprekers geven aan dat door de plannen de te verwachten verkeersbewegingen in de onmiddellijke nabijheid van hun woning toenemen, waardoor de waarde van hun huis zal afnemen. (1 - 1)</p>	<p>Na nadere bestudering van de situatie is geconcludeerd dat het mogelijk is om goede oplossing te vinden waarbij de oprit niet omgeklapt hoeft te worden. De verwachting is dat deze situatie geen negatieve invloed heeft op de verkeersveiligheid of de doorstroming, doordat voldoende lengte kan worden gecreëerd voor het weven. De suggestie op de oprit niet om te klappen is overgenomen in het eindbeeld voor de Oostelijke Ringweg. Een waardevermindering van de woningen wordt niet verwacht.</p>
<b>F9</b>	<p>Inspreker geeft aan voor deeltraject Noord een voorkeur te hebben voor alternatief 2 (zoals in het concepteindbeeld), omdat in dat alternatief mogelijke conflicten met de fietsroute langs de noordwestzijde van het Boterdiep voorkomen worden en fietsers gescheiden van het autoverkeer de ringweg kunnen passeren bij de verbinding Cuypersweg/Amkemaheerd. (1 - 1)</p>	<p>Reactie wordt voor kennisgeving aangenomen</p>

## G. Aansluiting Groningerweg N361

NR.	Reactie inspreker (aantal reacties - aantal adressen)	Commentaar
G1	Inspreker geeft aan blij te zijn met de keuze voor alternatief 2 voor de aansluitingen in deeltraject Noord, namelijk een halve aansluiting van de Groningerweg en hoopt dat deze keuze definitief is. (1 - 1)	Reactie wordt voor kennisgeving aangenomen.
G2	Inspreker verzoekt nadrukkelijk om de aansluiting bij Noorderhoogebrug op de Noordelijke Ringweg te handhaven, zodat al het verkeer dat vanaf de Noordelijke Ringweg richting Hornbach en Zuidwolde wil (en vice versa) een prettige route heeft (en niet via de aansluiting Beijum-Noord hoeft). Inspreker beseft dat in de rapportage staat gemeld dat de op- en afrit gehandhaafd blijven, maar vraagt zich af of de plannen voor de verhoging van de Noordzeebrug en de nieuwe weg naar Winsum hierin meegenomen zijn. (1 - 1)	De aansluiting bij Noorderhoogebrug op de Noordelijke Ringweg blijft bestaan, ook na de aanpak van de Noordzeebrug en de realisatie van een nieuwe weg naar Winsum.
G3	Inspreker pleit voor de realisatie van een kortsluiting tussen de Groningerweg en de Eemshavenweg, onder andere voor het verkeer vanaf de Hornbach in de richting van Bedum (en verder), mede omdat getwijfeld wordt aan het feit dat slechts 5% van het verkeer van en naar de Noordelijke Ringweg komt. (1 - 1)	De realisatie van de kortsluiting is niet zinvol gezien de verwachte geringe hoeveelheid verkeer dat van de kortsluiting gebruik gaat maken (uit modelberekeningen blijkt dat ongeveer 200 (vracht)auto's vanaf de Groningerweg naar de Eemshavenweg N46 zullen rijden).
G4	<p>Verschillende insprekers geven aan bezwaar te maken tegen de voorgestelde oplossing voor de aansluiting van de Groningerweg N361 op de Oostelijke Ringweg. De volgende argumenten worden gebruikt:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Doordat een deel van het verkeer van- en naar bedrijventerrein Noorderhoogebrug via de aansluiting Beijum-Noord moet rijden, wordt het bedrijventerrein zeer slecht bereikbaar (bedrijventerrein Noorderhoogebrug verandert van een A-locatie in een Achteraf-locatie - dit komt niet overeen met de situatie op basis waarvan een stuk grond op het bedrijventerrein gekocht is);</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Uit tellingen is gebleken, dat maximaal 300 mvt/etmaal van de Eemshavenweg/Noordelijke Ringweg naar de Groningerweg gaan en vice versa. Het bedrijventerrein houdt een directe aansluiting op de Ringweg.</li> <li>Wij zijn van mening dat het bedrijventerrein ook na de aanpassing goed bereikbaar blijft.</li> <li>In de beginfase van het project zijn verschillende oplossingen voor de aansluiting Groningerweg onderzocht. Het bleek, door de beperkte afstand tussen de knoop Noordelijke Ringweg - Oostelijke Ringweg en de aansluiting Beijum-Noord, niet wenselijk om een volledige aansluiting van de Groningerweg te realiseren, ook niet als gebruik gemaakt wordt van de grond tussen de ringweg en de Hornbach. Door de beperkte afstand ontstaan problemen met de verkeersveiligheid en de doorstroming.</li> </ol>

<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Door de slechte bereikbaarheid vermindert de waarde van het onroerend goed (provincie en gemeente kunnen een schadeclaim tegemoet zien, omdat het fiscaal onmogelijk is om dit soort bedragen af te schrijven);</li> <li>3. Er is ruimte genoeg om een complete ongelijkvloerse aansluiting te maken, als gebruik gemaakt wordt van het braakliggend terrein tussen de ringweg en Hornbach;</li> <li>4. Het ontbreken van voldoende financiële middelen om een goede oplossing te bedenken is een zwakgebod;</li> <li>5. Het verkeer vanuit de richting Winsum, het bedrijventerrein Noorderhoogebrug en de wijk van Starkenborgh zal door de slechte ontsluiting vastlopen;</li> <li>6. De rotondes bij de Sijgersmaheerd kunnen al dit verkeer (zie 5) niet verwerken;</li> <li>7. Verkeer van defensie maakt ook gebruik van deze aansluiting;</li> <li>8. De punten 5, 6 en 7 zijn helemaal een probleem op het moment dat de N361 vanuit Winsum op de huidige manier blijft aangesloten op de Oostelijke Ringweg (toezegging wethouder Dekker van de gemeente Groningen);</li> <li>9. Het argument dat de Hornbach vanaf de Oostelijke Ringweg zichtbaar moet blijven is zeer slecht, want aan de andere kant van de ringweg zijn 60 keer zo veel bedrijven gevestigd;</li> <li>10. De hoeveelheid verkeer op de Groningerweg N361 (wegvak tussen Noorderhoogebrug en de Oostelijke Ringweg) wordt te laag ingeschat. (5 - 3)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>4. Het is fysiek niet mogelijk om de aansluiting van de Groningerweg op de Oostelijke Ringweg volledig te maken, door de korte afstand tussen de knoop Noordelijke Ringweg - Westelijke Ringweg enerzijds en de aansluiting Beijum-Noord anderzijds. Het ontbreken van voldoende financiële middelen is geen argument geweest in de discussie omtrent deze aansluiting.</li> <li>5. Uit modelsimulaties van de nieuwe situatie in 2020 is gebleken dat het verkeer in deze oplossing prima afgewikkeld kan worden, zowel bij de aansluiting Groningerweg, als bij de aansluiting Beijum-Noord. In de simulatie is uitgegaan van de situatie dat de weg naar Winsum (N361) op de huidige plek aansluit op de Oostelijke Ringweg. Daarnaast is uit een zogenaamde 'robustheidstoets' gebleken dat de Oostelijke Ringweg en de aansluitende wegen nog voldoende capaciteit over hebben om ook na 2020 goed te kunnen functioneren.</li> <li>6. Zie 5.</li> <li>7. Slechts een marginaal deel van de zeer beperkte hoeveelheid verkeer van defensie zal in de nieuwe situatie gebruik moeten maken van de op- en afritten bij de aansluiting Beijum-Noord, namelijk het verkeer van het oefendorp bij Lauwersoog naar de Eemshaven. Het grootste deel van het defensieverkeer heeft een bestemming elders in Nederland en zal direct de Noordelijke of Oostelijke Ringweg oprijden.</li> <li>8. Zie 5.</li> <li>9. De opmerking is tijdens het proces wel gemaakt, maar het heeft geen rol gespeeld in de keuze tussen de twee alternatieven.</li> <li>10. Op de Groningerweg N361 ligt een permanent telpunt (tussen de kruising Boterdiepsbrug en de Kweldergras). In 2008 zijn op dat wegvak ongeveer 8.800 (vracht)auto's per dag geteld. Op basis van de telcijfers van dit permanente telpunt zijn modelsimulaties gedaan van de huidige situatie en de situatie in 2020 (zonder nieuwe weg naar Winsum). Hieruit is gebleken dat het verkeer in deze oplossing prima afgewikkeld kan worden bij de aansluiting Groningerweg. Daarnaast is uit een zogenaamde 'robustheidstoets' gebleken</li> </ol>
---	---

		dat de Oostelijke Ringweg en de aansluitende wegen nog voldoende capaciteit over hebben om ook na 2020 goed te kunnen functioneren.
<b>G5</b>	Inspreker geeft aan dat, op het moment dat de N361 wel wordt verlegd en door de Koningslaagte een aansluiting krijgt op de Eemshavenweg, het bedrijventerrein zonder rechtstreekse aansluiting op de Oostelijke Ringweg een zogenaamde 'dooie hoek' zal worden. (2 - 1)	Deze opmerking valt buiten deze studie en wordt dus voor kennisgeving aangenomen. Verkeer van en naar Winsum met herkomst of bestemming Noorderhoogebrug moet in deze situatie gebruik maken van de aansluiting Beijum-Noord.
<b>G6</b>	Inspreker geeft aan dat de kans reëel is dat automobilisten die aan de oostzijde van de stad Groningen moeten zijn, na realisatie van het eindbeeld, hun sluiproute kiezen via Zuidwolde (de Oosterseweg of de Beijumerweg). Gelet op de wegenstructuur is dat hoogst onwenselijk. (1 - 1)	Doordat de aansluiting van de Groningerweg geheel ongelijkvloers gemaakt wordt en het verkeer dus niet meer hoeft te stoppen voor de verkeerslichten, is de verwachting dat zowel de route vanuit Bedum via de Groningerweg, als de route via de Eemshavenweg naar de Oostelijke Ringweg aantrekkelijker worden. Het lijkt dus onwaarschijnlijk dat, door realisatie van het eindbeeld, het sluipverkeer over de Oosterseweg of de Beijumerweg zal toenemen. Uit de modelberekeningen is zelfs gebleken dat de het verkeer op de Noorddijkerweg langs Lewenborg (het verlengde van de Oosterseweg) na realisatie van het eindbeeld rustiger wordt.
<b>G7</b>	Inspreker geeft aan dat het fietspad aan de zuidzijde van het Boterdiep onder de Oostelijke Ringweg gehandhaafd dient te worden. (1 - 1)	Dit fietspad zal gehandhaafd blijven.
<b>G8</b>	Insprekers pleiten voor afstemming tussen de plannen voor de Oostelijke Ringweg en de plannen voor een nieuwe weg naar Winsum, zodat er een betere oplossing gevonden kan worden voor de aansluiting van de Groningerweg N361 op de Oostelijke Ringweg. In het conceptplan zit op dit moment een zeer ingewikkelde situatie voor het verkeer vanuit en in noordelijke richting, terwijl de huidige situatie in de spits ('s ochtends en 's avonds) al zo druk is dat er veiligheidsrisico's ontstaan. Daarnaast moet een deel van het verkeer via de aansluiting Beijum-Noord rijden: dit zorgt voor overlast. (3 - 3)	In de studie is op verschillende manieren rekening gehouden met / afgestemd met de studie naar een nieuwe weg naar Winsum en de eventuele aansluiting van die weg op de knoop Noordelijke Ringweg/Oostelijke Ringweg. Er is geen oplossing gevonden in een combinatie van de aansluiting Beijum-Noord, de aansluiting Groningerweg en de knoop Noordelijke Ringweg/Oostelijke Ringweg. Daarnaast is rekening gehouden met de plannen voor de nieuwe weg naar Winsum: er is 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 er is gekeken of de Oostelijke Ringweg en haar aansluiting ook verkeerskundig goed functioneren op het moment dat er een nieuwe weg naar Winsum is aangelegd. Beide uitwerkingen geven een positief beeld: de oplossing voor de Oostelijke Ringweg past ruimtelijk binnen de plannen voor de nieuwe weg naar Winsum en functioneert ook op het moment dat er een nieuwe weg naar Winsum wordt aangelegd.
<b>G9</b>	Inspreker geeft aan een voorkeur te hebben voor het oorspronkelijke alternatief 1 voor deeltraject Noord. (1 - 1)	In de afweging tussen de alternatieven 1 en 2 voor deeltraject Noord hebben een aantal argumenten een rol gespeeld:  a. In beide alternatieven is een goede en veilige verkeersafwikkeling op de

		<p>ringweg te verwachten;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>b. In alternatief 2 zijn de bedrijven op bedrijventerrein Noorderhoogebrug beter bereikbaar dan in alternatief 1;</li><li>c. De ruimtelijke impact van alternatief 2 is kleiner, door het ontbreken van een parallelstructuur;</li><li>d. In alternatief 2 hoeft het fietsverkeer tussen Bedum en Groningen niet gelijkvloers gekruist te worden.</li></ul>
--	--	---

## Bijlage I: Lijst insprekers (schriftelijke inspraakreacties)

Nr.	Naam	Adres	PC + plaats	Opmerkingen
1	Mevrouw A. Derksen	Sijgersmaheerd 37d	9737 VD Groningen	
2	De heer B.F. Bronsema	Zilvermeer 1	9735 BA Groningen	
3	Familie Groeneveld	Vaargeul 185	9732 JX Groningen	
4	De heer J. Westerhof	Fossemaheerd 55	9737 KB Groningen	
5	De heer J. Remmers	Bakemastraat 7	9731 LZ Groningen	Bedrijf: Cuypersweg 56-58
6	C.A. Brandsma en H. Tadema	Sijgersmaheerd 1	9737 VB Groningen	
7	M.E. Prinsen	Hiddemaheerd 116	9737 KX Groningen	
8	Bewoners Sijgersmaheerd (25 adressen)	Sijgersmaheerd 42	9737 VD Groningen	Contactpersoon: de heer G. Arkema
9	Plaatselijke Belang Zuidwolde	Noordwolderweg 5	9785 AN Zuidwolde	Contactpersoon: de heer N. Schutte
10	De heer J. Meiring			Bedrijf: Zeewinde 13
11	Familie S. Schmidt	Sijgersmaheerd 30	9737 VD Groningen	
12	De Scheepsraad	Kajuit 4	9733 CA Groningen	Contactpersoon: de heer F. van der Heide
13	Esbé Auto's	Kweldergras 2	9738 AJ Groningen	Contactpersoon: de heer S. Bueving
14	Het college van B&W van Bedum	Postbus 38	9780 AA Bedum	Contactpersoon: mevrouw H. Kruims
15	Ommelandsche Compagnie BV	Eenrumermaar 2	9735 AD Groningen	Contactpersoon: de heer E.R. Nobel
16	Fietsersbond Afdeling Groningen	Zwanebloemstraat 15	9731 CH Groningen	Contactpersoon: de heer F. Nieuwenhuis
17	Bewonersorganisatie Beijum	Ypemaheerd 42	9736 MA Groningen	Contactpersoon: mevrouw A. Riemersma
18	Bewoners Fossemaheerd (54 adressen)	Fossemaheerd 101	9737 KC Groningen	Contactpersoon: de heer S. Berg
19	Bewonersorganisatie De Hunze / Van Starckenborgh	Merkelbachstraat 20	9731 LM Groningen	Contactpersoon: A. Herwig
20	Twin-Parts	Oeverkruid 6	9738 AK Groningen	Contactpersoon: mevrouw L. Wagenmakers
21	ARAG Rechtsbijstand	Postbus 230	3830 AE Leusden	Contactpersoon: de heer W. Kattouw (namens cliënt: de heer B.F. Bronsema)
22	De heer en mevrouw Douglas	Zilvermeer 16	9735 BA Groningen	
23	M. Grefte en K. Broshuis	Zilvermeer 9	9735 BA Groningen	



## Bijlage II: Lijst insprekers (mondelinge inspraakreacties - inspraakavond)

Nr.	Naam	Adres	PC + plaats	Opmerkingen
A	Mevrouw Wagenmakers	Wolddijk 98	9738 AG Groningen	Bedrijf: Twin-Parts (Oeverkruid 6)
B	De heer Nieuwhoff	Bottemaheerd 30	9737 NE Groningen	
C	De heer Datema	Sijgersmaheerd 35	9737 VD Groningen	
D	Mevrouw de Jong			
E	De heer Aldershof	Sijgersmaheerd 36	9737 VD Groningen	
F	De heer Siekman	Sijgersmaheerd 37F	9737 VD Groningen	
G	De heer Kolbeek	Sijgersmaheerd 51	9737 VE Groningen	
H	Mevrouw Derksen	Sijgersmaheerd 37D	9737 VD Groningen	
I	De heer Arkema	Sijgersmaheerd 42	9737 VD Groningen	
J	De heer Kaufmann	Fossemaheerd 69	9737 KB Groningen	
K	De heer Berg	Fossemaheerd 101	9737 KC Groningen	
L	De heer van Ham	Fossemaheerd 174	9737 KL Groningen	
M	De heer Post			
N	De heer Wiersma	De Bazelstraat 7	9731MV Groningen	
O	Esbé Auto's	Kweldergras 2	9738AJ Groningen	Contactpersoon: de heer Bueving
P	Fietsersbond Afdeling Groningen	Postbus 1061	9701 BB Groningen	Contactpersoon: de heer Nieuwenhuis
Q	De heer Pauwelussen	Wolfsklauwstraat 12	9731 HB Groningen	
R	De heer Bronsema	Zilvermeer 1	9735 BA Groningen	
S	De heer van der Velde			
T	Mevrouw Koopmans			
U	De heer Fichtmuller	Lijzijde 262	9733 LM Groningen	
V	De heer Boomsma			

## Bijlage III: Briefnummers per reactie

### A. Algemeen

A1	14
A2	16, B, P
A3	16
A4	16
A5	16
A6	17, 18
A7	17, 18
A8	17, 18
A9	19
A10	22
A11	B
A12	T

### B. Procedure

B1	19
B2	S

### C. Aansluiting Lewenborg/Ulgersmaborg

C1	2, 15, 21, 22, 23, R
C2	2, 15, 22, 23, R
C3	22
C4	2, 21
C5	2, 15, 21
C6	2, 15, 21
C7	2, 21
C8	3
C9	12
C10	15
C11	16

C12	22
C13	22, 23

### D. Aansluiting Kardinge/Ulgersmaborg

D1	16
----	----

### E. Aansluiting Beijum-Zuid/de Hunze

E1	4
E2	4, J
E3	5
E4	16
E5	17, 18
E6	17, 18, J, Q
E7	L, M

### F. Aansluiting Beijum-Noord/de Hunze

F1	1, U, V
F2	1, 8, 11, 17, C, D, E, F, G, H
F3	5
F4	5
F5	7
F6	6
F7	6
F8	11
F9	16

### G. Aansluiting Groningerweg N361

G1	9
G2	9
G3	9

G4	10, 13, 20, A, O
G5	13, O
G6	14
G7	16

G8	19, I, N
G9	U