

Welke alternatieven blijven over voor de N360?

De afgelopen jaren is onderzoek gedaan naar mogelijke alternatieven om de doorstroming en verkeersveiligheid op de provinciale weg N360 Groningen-Delfzijl te verbeteren. In deze brochure leest u over de stand van zaken eind 2011.



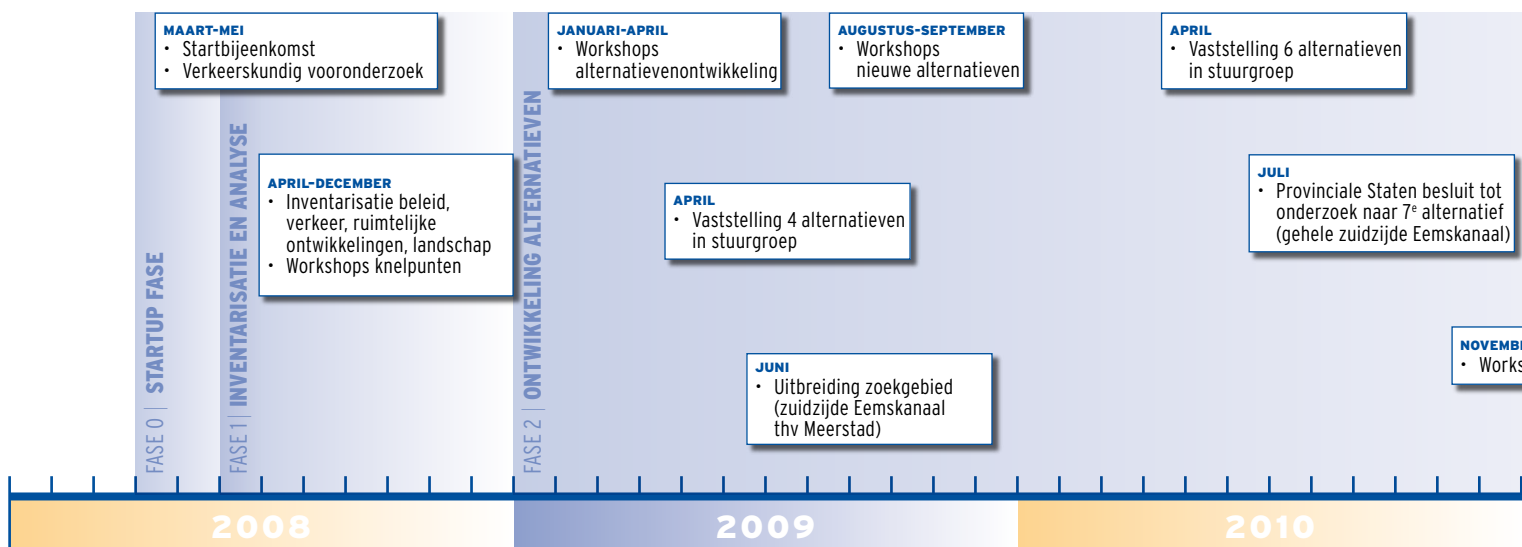


“Drie alternatieven zijn reëel binnen het beschikbare budget”

MARC BOUMANS,

VOORZITTER STUURGROEP N360 EN GEDEPUTEERDE VERKEER EN VERVOER VAN DE PROVINCIE GRONINGEN

Sinds de start van de Planstudie N360 komen de bestuurders van provincie en betrokken gemeenten regelmatig bij elkaar om de tussenresultaten van de studie te bespreken en vast te stellen. Mark Boumans, gedeputeerde verkeer & vervoer voor de provincie Groningen en voorzitter van de Stuurgroep N360 kijkt terug op de afgelopen periode en licht het voorstel toe om met drie alternatieven verder te gaan.



Al lange tijd bestaat de wens om de provinciale weg N360 tussen Delfzijl en Groningen grondig aan te pakken. De huidige weginrichting is namelijk onvoldoende afgestemd op het gebruik én de functie van de weg. Dat zorgt voor problemen in de doorstroming, vooral in de spits tussen Groningen en Ten Boer. Daarnaast telt de weg verschillende kruisingen die in de ongevallenstatistieken als onveilig naar voren komen.

De afgelopen jaren is onderzoek gedaan naar mogelijke alternatieven om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren. Op basis van diverse werksessies met bewoners en andere belanghebbenden zijn uiteindelijk zes alternatieven overgebleven. Deze zijn verder uitgewerkt en onderzocht. In de zomer van 2010 is daar op verzoek van Provinciale Staten nog een zevende alternatief aan toegevoegd. Deze brochure geeft een beknopt overzicht van de zeven alternatieven en hun effect op verkeersstromen, milieu, ruimtelijke kwaliteit én kosten.

Naar verwachting besluiten Provinciale Staten van Groningen in het eerste kwartaal van 2012 of zij akkoord gaan met het voorstel van Gedeputeerde Staten om met drie van de zeven onderzochte alternatieven door te gaan. Het gaat hierbij om de drie alternatieven die ook financieel haalbaar blijken te zijn. In deze brochure leest u over het onderzoek dat hieraan voorafging, hoe de afweging is geweest en hoe het vervolgtraject eruit ziet.



“De Planstudie N360 heeft uiteindelijk drie jaar geduurd, maar is dan ook heel grondig uitgevoerd. Samen met de omgeving zijn alternatieven bedacht en geselecteerd. Op aanraden van de omgeving is de scope van het onderzoek verbreed en is er nog een alternatief aan het onderzoek toegevoegd naast de zes die we al hadden.”

“Alle zeven alternatieven zijn redelijk gedetailleerd uitgewerkt en daarna getoetst op hun effect op verkeer, milieu en ruimtelijke kwaliteit. Uit het onderzoek blijkt dat geen van de alternatieven een oplossing biedt voor alle knelpunten op of nabij de N360. Tenzij geld natuurlijk geen rol zou spelen, want dan valt alles op te lossen”, glimlacht Boumans. “We hebben in de stuurgroep dan ook uitgebreid gediscussieerd over

de kosten-batenverhouding van de verschillende alternatieven.”

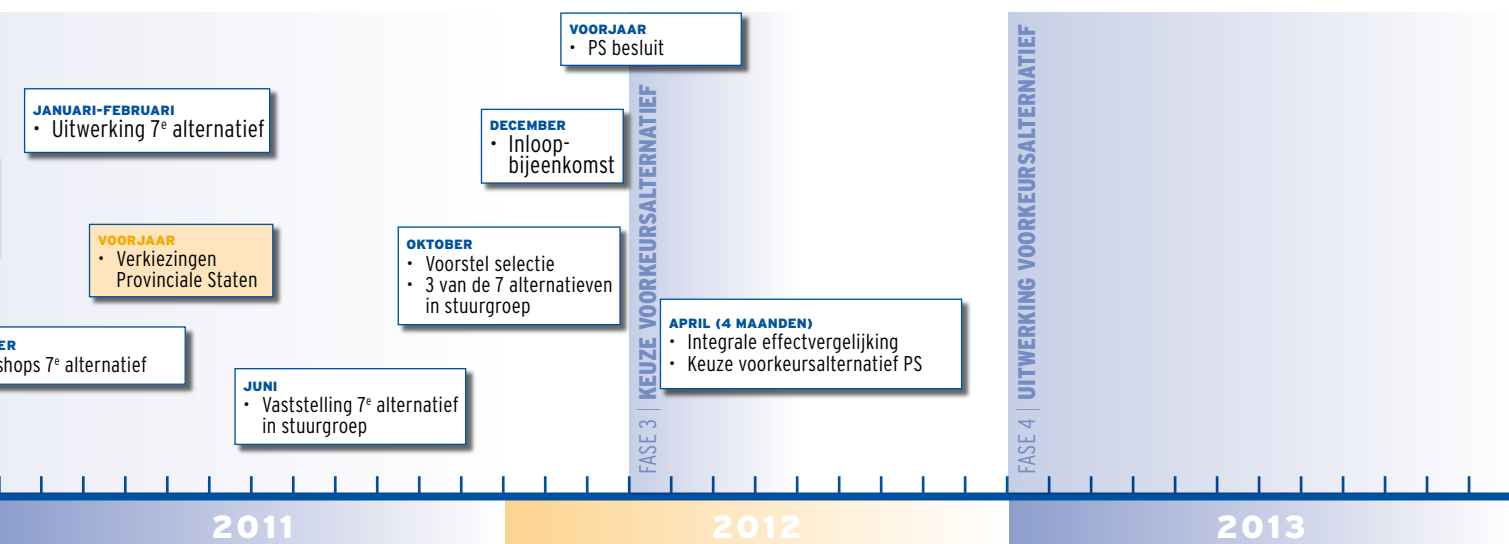
“Doordat de alternatieven redelijk in detail zijn uitgewerkt, was het goed mogelijk om een reële kostenraming te maken. Door rijksbezuinigingen is het beschikbare budget behoorlijk lager dan waar we in 2008 vanuit gingen (zie kader “Wat is financieel mogelijk?”, red.). Uit de kostenraming blijkt dat drie alternatieven reëel zijn binnen het huidige beschikbare budget. Namelijk: A: het verbeteren van het bestaande tracé, B: het opwaarderen van het bestaande tracé óf C: een gedeeltelijk nieuw tracé aan de zuidzijde van het Damsterdiep.”

“Omdat zicht op andere financieringsbronnen ontbreekt, leek het ons goed om alleen met deze

drie alternatieven verder te gaan. Dat hebben we dan ook voorgesteld aan de Provinciale Staten, die hierover in het eerste kwartaal 2012 beslisten. Een voordeel van doorgaan met deze drie alternatieven is dat we het vervolgtraject met tenminste een jaar kunnen versnellen, waardoor de omgeving snel meer duidelijkheid heeft over het eindbeeld. Daarnaast hebben we besloten ook de Fietsroute Plus tussen Groningen en Ten Boer versneld aan te leggen.”

“In de stuurgroep N360 hebben we uitgebreid gesproken over de wens om met deze drie alternatieven verder te gaan. Bij mijn collega-bestuurders in de stuurgroep bestaat begrip voor dit voornemen, ook al is het voor een aantal van hen echt niet gemakkelijk om afscheid te nemen van een eerder omarmd perspectief.”

Planstudie N360, het proces in vogelvlucht



Knelpunten op de huidige N360

De belangrijkste problemen op de N360 zijn:

- Er zijn afwikkelingsproblemen in de spits voor zowel auto als bus (traject Groningen-Ten Boer).
- Door de verminderde doorstroming op de N360 is sprake van sluipverkeer (op de N996 Garrelsweer - Loppersum - N46, op de N865 Ten Post en aan de zuidzijde van het Eemskanaal).
- De N360 staat in de top 20 van meest verkeersonveilige routes van het provinciaal wegennet.
- De weginrichting voldoet niet aan de inrichtingscriteria voor gebiedsontsluitingsweg A* doordat een parallelweg voor landbouwverkeer op delen ontbreekt en er wel rechtstreekse erfaansluitingen aanwezig zijn.
- Diverse kruisingen zijn moeilijk over te steken (barrièrewerking).
- De kwaliteit van de fietsverbinding tussen Groningen en Ten Boer laat te wensen over.

*Voor gebiedsontsluitingswegen A gelden de volgende inrichtingscriteria:

- snelheid: 80 km/u (binnen de bebouwde kom 50 km/u);
- in principe 1 x 2 rijbanen, 2 x 2 rijbanen als de verkeersdrukke daartoe aanleiding geeft;
- aansluiting met stroomwegen (bij de N360 zijn dit de N33, A7, N46) zijn ongelijkvloers;
- aansluiting met overige wegen door middel van een rotonde of voorrangskruispunt (eventueel met verkeerslicht en/of snelheidsverlagende voorzieningen);
- in principe geen drempels en plateaus;
- erfaansluitingen en landbouwverkeer niet op de hoofdrijbaan maar via een parallelweg;
- (brom)fietsverkeer via een vrijliggend fietspad;
- langzaam verkeer kruist ongelijkvloers of bij kruispunten.



Zeven alternatieven

Tijdens de tweede fase van de studie zijn zeven alternatieven ontwikkeld, die in meer of mindere mate zorgen voor verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid op de N360. De alternatieven variëren van het doorvoeren van (beperkte) aanpassingen aan of nabij de huidige N360 tot het aanleggen van een compleet nieuw tracé (zie tabel en afbeelding).

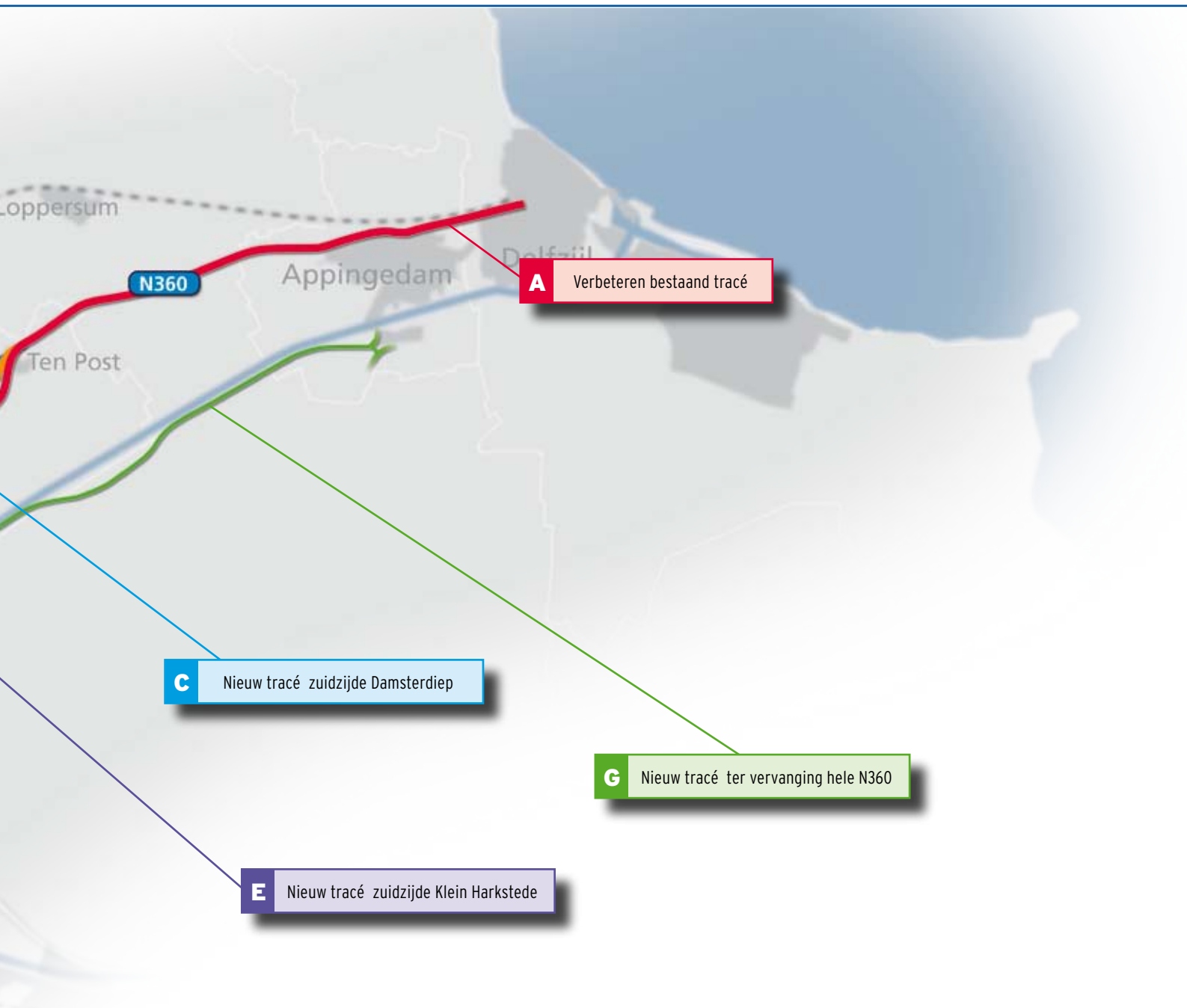
In de Planstudie N360 en het bijbehorende supplement vindt u een uitgebreide beschrijving van de zeven alternatieven. Deze kunt u downloaden op de website van de provincie: www.provinciegroningen.nl. U vindt het rapport door op de homepage in het zoekveld 'Planstudie N360' in te vullen.



	Alternatief	Kostenraming	
		Tracé ⁽¹⁾	Aansluiting Ring Groningen ⁽²⁾
Aanpassingen aan of nabij de N360	A Verbeteren bestaand tracé	€ 17.000.000 - € 26.000.000	€ 4.000.000 - € 5.000.000
	B Opwaarderen bestaand tracé	€ 24.000.000 - € 36.000.000	€ 4.000.000 - € 5.000.000
Nieuw tracé als vervanging van de N360 tussen Groningen en Ten Post	C Zuidzijde Damsterdiep	€ 28.000.000 - € 42.000.000	€ 4.000.000 - € 5.000.000
	D Ten Boer Noord	€ 44.000.000 - € 66.000.000	
	E Zuidzijde Klein Harkstede	€ 65.000.000 - € 98.000.000	€ 7.000.000 - € 42.000.000
	F Parallel aan Eemskanaal	€ 91.000.000 - € 136.000.000	€ 7.000.000 - € 42.000.000
Nieuw tracé als vervanging van de gehele N360 tussen Groningen en Delfzijl	G Zuidzijde Eemskanaal	€ 70.000.000 - € 105.000.000	€ 7.000.000 - € 42.000.000

⁽¹⁾ Hier zijn de kosten opgenomen voor de aanleg van het tracé en aanpassing van de huidige N360 (incl. Fietsroute Plus).

⁽²⁾ Hier zijn de kosten voor de aansluiting van de N360 met de Oostelijke Ringweg (N46) opgenomen. Deze zijn sterk afhankelijk van de vormgeving van de gekozen oplossing.



Effecten van de alternatieven op verkeersstromen



Effecten op de N360

- Alternatief **A** (verbeteren bestaand tracé) heeft nauwelijks effect op de verkeersintensiteit op de N360 en omliggende wegen.
- Alternatief **B** (opwaarderen bestaand tracé) leidt tot een lichte toename van de verkeersintensiteit op de N360. Op omliggende wegen heeft dit een gering effect.
- In de alternatieven **C, E, F** zal een groot deel van het verkeer op de N360 tussen Groningen en Ten Post verschuiven naar het nieuwe tracé. Daarnaast wordt de N360 tussen Ten Post en Delfzijl juist drukker (aanzuigende werking).
- In alternatief **G** (zuidzijde Eemskanaal) verschuift het doorgaande verkeer van de gehele N360 tussen Groningen en Delfzijl naar het nieuwe tracé. Lokaal verkeer uit Ten Boer en omgeving blijft op de huidige weg.
- In alternatief **C** (zuidzijde Damsterdiep), **E** (zuidzijde Klein Harkstede) en **F** (parallel aan Eemskanaal) trekt het nieuwe tracé het meeste verkeer aan, namelijk 75-85 % van de verkeersstroom op de huidige N360. Deze alternatieven zijn dan ook het meest doelmatig.
- In alternatief **D** (Ten Boer Noord) en **G** trekt het nieuwe tracé minder verkeer aan, namelijk 51-64 % van de verkeersstroom op de huidige N360.

Effecten op de omgeving

- Alternatieven **C, E, F** en **G** leiden tot minder verkeer op de route N33 - N387 - A7 (Eemshaven - Slochteren - Groningen), variërend van 11- 30% op de N387. Deze alternatieven hebben dus een aanzuigende werking op de bestaande stroomwegen tussen Groningen en Delfzijl. Dit is in tegenspraak met het provinciale beleid om grote verkeersstromen te bundelen op stroomwegen (en niet op ontsluitingswegen zoals de N360).
- In alternatief **G** is sprake van een relatief sterke toename (53%) op de N865 (Ten Post - Bloemhofbrug). Vooral in de bebouwde kom van Ten Post kan dit leiden tot meer verkeershinder en verkeersonveilige situaties. Dit kan voorkomen worden door een rondweg ten oosten van Ten Post. Ook is sprake van een toename op de N993 (Sint Annen - Ten Boer) en de N989 (zuidelijke ontsluiting Appingedam) (variërend van 12-14%).
- In de alternatieven **C, D, E, F** en **G** is sprake van een afname op de N996 via Loppersum (variërend van 6-23%).

Aansluiting Oostelijke Ringweg

In de meeste alternatieven blijft de aansluiting op de Oostelijke Ringweg een probleem dat niet of pas tegen zeer hoge kosten opgelost kan worden:

- In alternatief **A, B** en **C** zal het verkeer nabij Groningen gebruik blijven maken van de huidige aansluiting op de Oostelijke Ringweg. Omdat de doorstromingsproblemen zich vooral hier voordoen (Lewenborg - Ruischerbrug) blijft het verkeer dus als het ware in een fuik rijden.
- Alternatief **E, F** en **G** eindigen bij de aansluiting Driebond van de Oostelijke Ringweg. Bij deze aansluiting zal in de toekomst sowieso al sprake zijn van een hoge intensiteit en doorstromingsproblemen. Met de nieuwe aansluiting van de N360 zal de verkeersdruk aanzienlijk toenemen waardoor een ingrijpende en kostbare reconstructie noodzakelijk wordt.
- Alternatief **D** zou in theorie een goede oplossing kunnen zijn om het verkeer te spreiden via de N46 (Eemshavenweg) waardoor de doorstroming bij Lewenborg - Ruischerbrug kan verbeteren. Uit het kentekenonderzoek (fase 0) is echter gebleken dat het grootste deel van het verkeer op de N360 als bestemming het zuidelijk deel van de stad heeft (de belangrijkste economische ontwikkelingen en werkgebieden liggen langs de Zuidelijke Ringweg). Vanuit die optiek is het dus maar zeer de vraag in hoeverre men daadwerkelijk gebruik gaat maken van dit tracé.

Effecten op ruimtelijke kwaliteit



Wat is financieel mogelijk?

Naast de verkeerseffecten is ook bekeken hoe de alternatieven scoren op ruimtelijke aspecten als landschap, landbouwkundige gebruikswaarde, ecologie, leefbaarheid, cultuurhistorie en archeologie:

- Alternatief **A** en **B** hebben weinig invloed op de ruimtelijke kwaliteit. Wel wordt de huidige weg (grotendeels) in de huidige vorm gehandhaafd waardoor er geen sprake is van verbetering van de leefbaarheid. Ook blijft het tracé een barrière vormen tussen bijvoorbeeld Ten Boer en het Damsterdiep.
- Alternatief **C** voegt zich goed in de kavelstructuur van het landschap. Hierdoor worden het open landschap en de landbouwgronden zo min mogelijk doorsneden, maar geeft wel een afname van landbouwkundige gebruikswaarde. De lus om Ten Boer maakt het mogelijk om de dorpsrand groen aan te kleden en de relatie met het Damsterdiep te herstellen. Wel leidt dit alternatief tot een nieuwe doorsnijding van Garmerwolde.
- Alternatief **D** heeft de grootste negatieve gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit, vooral voor de openheid van het landschap. Ook ligt het tracé schuin op de overheersende kavelstructuur van het landschap, waardoor landbouwpercelen en (recreatieve) routes worden doorsneden.
- Alternatief **E** en **F** kunnen ten koste gaan van de leefbaarheid in Meerstad en Klein Harkstede. Voor Ten Boer en Ruischerbrug is dit juist een positief aspect. Minpunten zijn de aantasting van cultuurhistorische waarden (bijvoorbeeld het sluisje bij het Slochterdiep) en afname van de landbouwkundige gebruikswaarde tussen Ten Boer en het Eemskanaal.
- Alternatief **G** is grotendeels strak gebundeld met het Eemskanaal. Hierdoor worden het open landschap en de landbouwgronden zo min mogelijk doorsneden. Het tracé doorsnijdt wel enkele waardevolle elementen, zoals de lintbebouwing bij Appingedam, een archeologisch monument en een natuurgebied.

Bij de start van de Planstudie N360 gingen we er nog vanuit dat de verbetering van de N360 tussen 50 en 70 miljoen euro zou mogen kosten. Dat was in 2008, voor de economische crisis. Recent heeft het Rijk echter rigoureuze bezuinigingsmaatregelen afgekondigd, die ook ingrijpende gevolgen hebben voor de aanpak van de N360. In plaats van 50 tot 70 miljoen euro moeten we nu rekenen met een maximaal budget van 26,5 miljoen euro. Rekening houdend met een mogelijke bijdrage van gemeenten en de Regio Groningen-Assen is met 30 miljoen euro het plafond zeker bereikt. Alternatieven die duurder zijn dan 30 miljoen euro zijn dus financieel niet haalbaar.

Uit de kostenraming die per alternatief is opgesteld blijkt het volgende:

- De alternatieven **A**, **B** en **C** zijn (grotendeels) te realiseren binnen het beschikbare budget.
- De alternatieven **D**, **E**, **F** en **G** passen niet meer binnen dit budget.
- Voor de alternatieven **E**, **F** en **G** komt hier nog bij dat de aansluiting op de Oostelijke Ringweg (N46) duurder is dan in de alternatieven **A**, **B**, **C** en **D**.

Conclusie

De mate waarin de zeven alternatieven een oplossing bieden voor de geconstateerde problemen verschilt. Dat geldt ook voor de investering die nodig is om de oplossing te realiseren. Uit het onderzoek blijkt dat er - ongeacht welk alternatief gekozen wordt - enkele knelpunten onopgelost blijven. Bijvoorbeeld het probleem van de aansluiting op de Oostelijke Ringweg nabij Ruischerbrug en Driebond.

Uit de kostenraming blijkt dat alleen de alternatieven A, B en C (grotendeels) binnen het bereik liggen van het beschikbare budget van circa 30 miljoen euro. Omdat zicht op andere financieringsbronnen ontbreekt en de alternatieven

A, B en C weliswaar niet alle, maar tenminste een deel van de knelpunten oplossen, willen Gedeputeerde Staten van Groningen graag door met het uitwerken van deze drie alternatieven. Met als uiteindelijk doel om vanaf 2013 één van deze drie alternatieven uit te voeren.



Aan Provinciale Staten wordt voorgesteld om door te gaan met de reële en financieel haalbare alternatieven A, B en C. Als Provinciale Staten hiermee akkoord gaan dan zullen de alternatieven verder worden uitgewerkt (bijvoorbeeld de situatie bij Ruischerbrug en de aansluiting met de Oostelijke Ringweg) en onderling worden vergeleken. Daarbij wordt aandacht besteed aan onder meer de effecten op natuur, leefbaarheid, landbouw en gezondheid. Dit onderzoek neemt ongeveer vier maanden in beslag en levert uiteindelijk een voorkeursalternatief op. De verwachting is dat Provinciale Staten in het voorjaar van 2013 kunnen besluiten om het

voorkeursalternatief verder uit te werken en geld te reserveren voor de uitvoering.

De Fietsroute Plus van Groningen naar Ten Boer zal versneld worden aangelegd. Voor de Fietsroute Plus worden op korte termijn verschillende scenario's uitgewerkt. Hierdoor kan snel nadat het voorkeursalternatief voor de wegverbinding bekend is, begonnen worden met de realisatie van de Fietsroute Plus. Tot nu toe liep de ontwikkeling van een Fietsroute Plus mee in de Planstudie N360, maar in het vervolg zal dit als zelfstandig project verder gaan.

Vervolg

Meer informatie

Voor meer informatie over de Planstudie N360 kunt u terecht op de website van de provincie Groningen: www.provinciegroningen.nl. Het complete rapport kunt u als download vinden door op de homepage in het zoekveld in te vullen 'Planstudie N360'.

Colofon

Dit is een uitgave van de provincie Groningen, november 2011.

Eindredactie: Provincie Groningen. **Tekst:** Grontmij Nederland BV, Senza Communicatie. **Vormgeving:** Studio Rob Pentinga.

Fotografie: Grontmij Nederland BV (voorpagina, pagina 2 en 8), Provincie Groningen (foto gedeputeerde), Jan Willem van Vliet (foto workshop), Bosch Slabbers landschapsarchitecten (overige foto's). **Druk:** Provincie Groningen.

De Planstudie N360 is uitgevoerd in opdracht van de provincie Groningen en in samenwerking met de gemeenten Delfzijl, Appingedam, Loppersum, Ten Boer, Bedum, Groningen, Slochteren, Bureau Meerstad en Regiopolitie Groningen.

