

DE VOORKEUR VOOR ALTERNATIEF D

Het draagvlak voor alternatief D – “Het Beter Bruggenplan”

In de klankbordgroep heeft op basis van deze studie en na raadpleging van de goed geïnformeerde achterban het alternatief D de voorkeur van de vertegenwoordigers van

- **Oldenhove** (1650 inwoners),
- **de Reitdiepwijk** (2500, snel groeiend tot in 2012 5000 inwoners) en
- **Dorkwerd en omgeving** (92).

Tezamen vertegenwoordigen zij 6742 inwoners, dat is 60% van het doelgebied (Nu zijn er 8834 en in 2012 wanneer de bruggen in gebruik worden genomen en de Reitdiepwijk “af” is gaat het om totaal 11334. inwoners)

Kwalitatief lijkt ons van belang dat in de Vereniging Dorkwerd ook de nabije agrarische bedrijven, de beheerders van het beschermwaardige cultuurlandschap vertegenwoordigend zijn.

Verder geniet in de klankbordgroep D de voorkeur van de initiatiefnemers uit Aduard, de Reitdiepwijk en Dorkwerd, verenigd in de

- **Burgerinitiatiefgroep “Het Beter Bruggenplan Aduard-Dorkwerd.”**

Van de ruim 1100 ondertekenaars van alternatief D zijn er ruim

- **700 afkomstig uit Aduard.**

Deze Aduarders meegeteld, gaat het om 7447 ofwel 66% van de mensen waarvoor de komende 70 jaar de infrastructuur wordt vastgelegd. Tot slot: de vertegenwoordiger van LTO onthoudt zich, want deze organisatie heeft zowel leden die D steunen als leden voor wie alleen één van de andere alternatieven aanvaardbaar is.

Géén van de andere alternatieven die concurreerden in deze planstudie heeft draagvlak binnen de klankbordgroep gevonden. Alleen D is dus overgebleven.

Verdeeld advies van de Klankbordgroep

Nu is aangekondigd in de laatste afsluitende klankbordgroepvergadering dat D nog concurrentie zal gaan krijgen van een nog nader door een aantal leden van de klankbordgroep te ontwikkelen alternatief . Dat alternatief in wording kon (nog) niet in de klankbordgroep gepresenteerd of besproken worden. Op het moment van schrijven heeft niemand dat nieuwe alternatief gezien. Het is aan geen enkele achterban voorgelegd. De voor- en nadelen zijn niet onderzocht aan de hand van de daarvoor afgesproken criteria. Evenmin is er een kostenraming gemaakt.

Voor een goed begrip van het verdeeld advies van de klankbordgroep een procedurele opmerking over de samenstelling en het proces:

Om de belangen van de belanghebbende bewoners in de klankbordgroep gehoord te krijgen was en bleef iedereen welkom. Er is door de provincie geen onderscheid gemaakt tussen vertegenwoordigers van een individueel belang, of een groepsbelang en niet tussen een kleine of grote vereniging of bedrijf. Kleine organisaties vaardigden drie, soms vier vertegenwoordigers af, waar vele tientallen malen grotere organisaties met één volstonden. Of vertegenwoordigers hun standpunt geaccordeerd weten door hun leden speelt evenmin. Informatieachterstanden b.v. bij latere instappers waren onvermijdelijk. Deze sympathieke open deur politiek heeft de discussie levendiger, maar de besluitvorming over een voorkeur kwalitatief niet sterker gemaakt. Op de avond dat de keuze gemaakt moest worden uit de onderzochte alternatieven, werd een groot deel van de vergadering besteed aan het alsnog formuleren van weer een nieuw alternatief. Het doel zoveel mogelijk (ook individuele)

belangen te verenigen leek te worden “opgelost” door enkele uitgangspunten of wensen te formuleren, waarbij een aantal voor de beoordeling essentiële zaken zoals het tracé van de rondweg en brughoogte nog nader overleg of provinciale studie of uitwerking zouden vragen. De naam modulair alternatief viel en lijkt afkomstig van de losse onderdelen of modulen.

Helaas is het verzoek van de klankbordgroep om de interactie tussen de beweegbare bruggen die open gaan voor de schepen en het spitsverkeer op de weg te onderzoeken op de risico's van stagnatie door de provincie geweigerd. Zo ook een betere onderbouwing van de stelling dat de Friesestraatweg (N355) het extra verkeer van een rondweg Aduard in alternatief D aan kan. De daaruit voortvloeiende **onzekerheden over de risico's op problemen bij bruggen en op de N355 in de spits** dragen onnodig bij aan tweespalt. Het is heel menselijk om bij onzekerheid voor meerdere ankers te gaan liggen. Hier uit zich dat in de wens om twee autoroutes te hebben en dus één meer dan nodig is op 1100 m afstand van elkaar. Dat ter bescherming van de leefbaarheid in woongebieden en het behoud van de groene buffer om de stad aan de NW kant het wenselijk zou zijn om met één i.p.v. twee autoroutes te volstaan wordt niet meer door de iedere automobilist gehoord. Hoe onduidelijker de gegevens en de studie des te makkelijker kan ieder voor eigen parochie blijven preken.

Twee jaar klankbordgroep

Op 26 april 2006 zegde de gedeputeerde aan Provinciale Staten een tweede planprocedure en de instelling van de klankbordgroep toe.

Sinds 18 juli 2006 heeft de klankbordgroep intern en met de provincie overlegd welke alternatieven op welke manier onderzocht zouden worden.

Op 28 november 2007 was de klankbordgroep unaniem akkoord met het in studie nemen van vijf alternatieven (plan A t/m E).

Op 6 december heeft de gedeputeerde nog eens publiekelijk opgeroepen om de laatste kans te benutten met een zinnig nieuw alternatief te komen en vervolgens heeft hij er op de valreep zelf nog een zesde alternatief (F) aan toegevoegd.

Op 8 mei 2008 werd de voltooide studie en nota van antwoorden op vragen uit de klankbordgroep verzonden. Deze studie is naar wens van de klankbordgroep besproken met de achterbannen.

Op 29 mei diende de klankbordgroep, na bijna twee jaar, haar keuze te maken, zodat op 12 juni de stuurgroep haar voorkeur kan bepalen.

Een zakelijke zinnige vergelijking, discussie, laat staan weging van een nog onbekend alternatief van een aantal leden van de klankbordgroep is nu niet mogelijk. Wij zullen de publicatie of toezending moeten afwachten en ook zullen wij moeten afwachten of de provincie hier wel voldoende reden in zal zien weer een (derde) nieuwe procedure en studie te starten.

DE ARGUMENTEN VOOR ALTERNATIEF D

Uitgangspunt is het verder willen kijken dan ieders afzonderlijke eigen belang.

Doel is een efficiënte toekomstbestendige verkeersinfrastructuur waarin zo evenwichtig en zo goed mogelijk alle verschillende belangen in het gehele gebied van het planproces worden gediend.

De grote investering die de bruggen als onderdeel van een nieuwe Europese vaarweg nu vereisen, leveren een kans op duurzame perspectieven op meer terreinen dan alleen de verkeersafhandeling. De ligging van de nieuwe veel grotere bruggen bepaalt voor tenminste

70 jaar en waarschijnlijk ook lang daarna de infrastructuur en daarmee de mogelijkheden en toekomst van het gehele gebied. Het is zaak goed vooruit te kijken naar de ontwikkelingen op het water: vaart met vier lagen containers als nieuwe norm en dus afscheid van de vertrouwde Rijnaken, nieuwe ontwikkelingen in de Eemshaven en veel meer schepen. En uiteraard de interactie met de ontwikkelingen op de weg: agrariërs die worden vervangen door forenzen, toenemend autogebruik in weerwil van de door iedereen onderschreven noodzaak gezonder te leven..

De belangrijkste belangen:

Op het water:

De vlotte en veilige scheepvaart is de eerste randvoorwaarde. Vanzelfsprekend, de aanleiding is dat er grotere, hogere schepen met minimale hinder en risico's het kanaal bevaren..

Een brug nabij de loswal is gevaarlijk. Het belemmert het zicht van en op de daar aan en afmerende schepen. De autobridgen in alternatieven E en F worden in de studie daarom afgeraden. Daarom zal de autobrug of op de oude locatie moeten blijven (plan A,B, of C) of verder naar het oosten moeten naar de locatie in alternatief D. Een autobrug op de oude locatie betekent dat Aduard nog ruim 70 jaar met de oude problemen blijft opgescheept en daarvoor is geen enkel draagvlak.

Op het land:

Tussen het Van Starckenborghkanaal (verder VSk) **en de Friesestraatweg** (verder N355) gaat het om de overlast, verkeersonveiligheid en verminderde leefbaarheid langs de beide doorgaande noord zuid autoroutes in **Aduard** (N983) en in de **Reitdiepwijk en Dorkwerd** (Woltersweg en Hoogeweg). De ontwikkelingen aan beide zijden verschillen hoogstens iets in de fase: In Aduard durven ouders de kinderen al jaren niet meer aan de overkant naar school te laten gaan en de ouderen durven al jaren niet meer naar de winkel te fietsen. De school en de speelplaats in de "groene enclave" van de kinderrijke Reitdiepwijk moeten nog worden aangelegd. Waar het hier om een weg infrastructuur van minstens 70 jaar gaat, zou het onverantwoord kortzichtig besturen zijn daar geen rekening mee te houden.

Bij de kopers van huizen in de Reitdiepwijk en in Dorkwerd (dat bezwaar maakte tegen de verkeersaanzuigende werking van de nieuwe Zernickebrug), is in ieder geval de verwachting gewekt dat de wijk en Dorkwerd van het doorgaande autoverkeer verlost zou worden bij de gelegenheid van het vervangen van de Dorkwerderbrug.

Voor de belanghebbenden **ten noorden van het Van Starckenborgkanaal** gaat het om een goede vlotte bereikbaarheid van de stad. Zeker bij een groeiend aandeel forenzen staat de wens voorop om zichzelf en hun kinderen (steeds minder per fiets) vlot naar de stad te kunnen vervoeren en weer vlot terug te kunnen keren. De redelijke vraag daarbij is: garandeert een alternatief deze goede veilige en vlotte route naar de stad? Dat is wat anders dan alle wensen van alle automobilisten op te tellen. Er zijn vele wensen gehoord: de wens om de route waaraan iemand altijd gewend was, de leukste, de mooiste, de meest historische route uit te mogen kiezen, de wens zonder risico op bekeuringen hard te kunnen rijden, de wens te kunnen kiezen uit meerdere invalswegen omdat je verschillende bestemmingen hebt in de stad, en de wens bij enig oponthoud nog altijd andere snelle alternatieven (sluiproutes) achter de hand te hebben, enz.

Samenleven, respect en recht

Dergelijke wensen kunnen niet gehonoreerd worden zonder dat belangrijke nadelen (onveiligheid, leefbaarheid) voor vele anderen in hun woongebied optreden.

De 2500 inwoners in Aduard, de nu 2500 (straks 5000) in de Reitdiepwijk en de bewoners ten noorden van het Van Starckenborgkanaal genieten dezelfde rechten. Dat de komst in 1998 van de Reitdiepwijk door de huidige gebruikers van de route Dorkwerd/Reitdiepwijk ongewenst werd en wordt gevonden, blijkt mee te spelen in de emoties. Het kan en mag geen reden zijn de helft van de bewoners in het plangebied nu en voor generaties te beknotten in hun rechten of onnodig aan gevaar bloot te stellen. Terecht is al opgemerkt dat in de kostenvergelijking de kosten van ongelukken de komende 70 jaar helaas niet tellen.

Oplossend vermogen van de alternatieven

Het is zaak met het oplossen van het ene probleem niet op onnodige en onredelijke wijze het probleem aan de andere zijde te vergroten.

Uit de studie blijkt dat bij realisatie van alternatief D dit doel over de volle breedte wordt gehaald. Alternatief D blijkt hiertoe bovendien als enige toe in staat.

Alternatief A lost geen enkel probleem op

Alternatief B lost nauwelijks iets van het probleem in Aduard op

Alternatief C lost het probleem in Dorkwerd/Reitdiepwijk op maar benadeelt Aduard en belemmert de mensen ten noorden van het VSk

Alternatief E lost maar weinig op van de problemen in Aduard. Het lost veel beter de problemen op in Dorkwerd/Reitdiepwijk op maar benadeelt de mensen ten noorden van het VSk in hun gang naar de stad. Bovendien gaat alternatief E ten koste van de Nijlandspolder, een belang van het gehele gebied om de groene buffer tussen de stad en Groningen niet verrommeld en volgebouwd te zien worden. E benadeelt ook het Aduardervoorwerk.

Alternatief F verrommelt evenzeer de Nijlandspolder, maar lost de problemen in Aduard iets beter op. Er komen problemen in de bebouwde omgeving van de A. Harkemaweg in Aduard een aan de noordkant van het VSk voor terug. Twee autobridgen en dus autoroutes maken de problemen in de Dorkwerd/Reitdiepwijk echter nog groter. De route over de nieuwe Dorkwerder (auto) brug wordt feitelijk de nieuwe hoofdroute voor het verkeer van en naar de stad. Een onredelijke, onaanvaardbare en dure wijze van het verplaatsen van problemen. Het alternatief heeft door de twee autobridgen vergeleken met D bovendien een grote verkeersaanzuigende werking die haaks staat op het beschermen van het kwetsbare gebied.

Primaat van de politiek of autonome ontwikkeling?

De huidige verkeersdruk en verminderde veiligheid en leefbaarheid is beschouwd als voortvloeisel van een autonome ontwikkeling. Nu er gedwongen door het Rijk geïnvesteerd moet worden en bekend is dat het zoveel beter kan, kan ons regionaal bestuur zich de komende vele jaren niet langer verschuilen achter autonome ontwikkelingen. Er is een in de studie bewezen slimme oplossing, waarin bovendien niet de oplossing voor de één onnodig en onredelijk het probleem voor de ander vergroot.

Toch nadeel voor Nieuwklap?

De indruk is ten onrechte gewekt dat alternatief D ernstig nadeel oplevert voor Nieuwklap. De slordige provinciale weergave in de publieksbrochure heeft commotie en misverstanden opgeroepen. Ten onrechte suggereerde de tekening (i.t.t. de wel gecorrigeerde toelichtende tekst) dat de rondweg het einde van vijf huizen in Nieuwklap zou betekenen. Een in alle opzichten veel betere oplossing voor de aansluiting van de rondweg op de N355 en een betere tekening mocht van de provincie niet mee in de studie. Opmerkelijk omdat op dat moment de provincie zelf wel een geheel nieuw alternatief toevoegde. Hoe dan ook, u vindt de verbeterde mogelijkheid met een interessant perspectief: een transferium alsnog in de bijlage.

Het beschermwaardige cultuurlandschap, een gezond milieu en gezonde mensen.

Het landschap staat bekend onder de namen Reitdiepdal (ook al is het hier geen dal) en Middag Humsterland en dat reikt zuidelijk voorbij Dorkwerd en Aduard! Hoe dichter bij de stad, des te meer bestuurlijke inzet en daadkracht nodig zal zijn om het effectief te beschermen. Eerste en grootste bedreiging is het autoverkeer zelf en de verrommeling die niet zelden begint langs onverstandig aangelegde en beheerde autowegen.

Sluipverkeer van buiten het plangebied dient liefst ontmoedigd te worden en de forenzen binnen het plangebied dienen niet onnodig met wachttijden voor bruggen of op de N355 geconfronteerd te worden. In het landschap en voor het milieu past één route met rijdende auto's beter dan twee op een onderlinge afstand van 1100 m met bovendien files voor beweegbare bruggen.

De studie bevestigt dat ook hier alternatief D het beste scoort. D heeft geen verkeersaanzuigende maar juist remmende werking. Volgens de studie doorkruisen **dagelijks juist 2600 auto's minder dit kwetsbare gebied**. De fietsbruggen bij Aduard en Dorkwerd zorgen voor deze gedragsverandering: mensen van buiten het gebied en aan de randen kiezen na realisatie van D de daartoe aangewezen provinciale doorgaande routes. Dat zal zeker enkele mensen storen, ook in de klankbordgroep, maar het gaat hier om een principiële keuze. Hopelijk zullen ook meer scholieren en andere mensen vaker de fiets gaan verkiezen boven de achterbank bij papa of mamma in de auto na realisatie van plan D. Door de scheiding van de autoroutes van de fietsroutes ontstaan er ineens veel aantrekkelijker fietsroutes door Aduard en door Dorkwerd/Reitdiepwijk lopen.

Vanuit Aduard kunnen na realisatie van plan D de **fietsers** bij Nieuwklap **veilig** onder de N355 door om het fietspad + aan de zuidkant te kunnen bereiken. Het is een aantrekkelijke veilige en goedkope optie, die alleen door een dure, nieuw aan te leggen tunnel te evenaren is.

In alternatief F met twee autobruggen en geen fietsbrug, wordt Aduard beroofd van haar rechtstreekse fietsverbinding met het gebied ten noorden van het kanaal. Daarvoor is nooit draagvlak gebleken onder de bevolking, in tegendeel.

De **fietsroutes door Dorkwerd en door Aduard** zullen steeds belangrijker worden **als de toegang tot het Middag Humsterland**. Het idee dat recreatie en toerisme hier louter synoniem zou zijn met autobewegingen zoals de studie suggereert lijkt ons fout en niet getuigen van vooruit kijken naar de toekomst, maar van achterom kijken.

De **emissie** gedurende ruim 70 jaar van auto's wachtend voor geopende bruggen en van het **energiegebruik** van de bruggen doet er niet toe in de studie. Iets wat haaks staat op wat de regionale politiek in het emissie dossier zegt na te streven.

Alternatieven E en F met een rondweg door de **Nijlandspolder** betekenen de beëindiging van het agrarische bedrijf dat de Nijlandspolder beheert. Daarmee wordt een goed economisch rendabel beheer van dit belangrijke deel van de groene zone tussen stad en Aduard onnodig in de waagschaal gesteld. E en F (en X?) verrommelen onnodig de Nijlandspolder. Daarmee wordt de basis gelegd voor verdere bebouwing van deze buffer die de stad nu nog van Aduard scheidt. Bebouwing is immers op den duur, zoals overal elders rond grote steden, dé geldopleverende oplossing bij verrommeling. Beleid dat nu vastligt komt dan vanzelf onder druk te staan. De geschiedenis van stadsuitbreidingen leert helaas niet anders, dan dat nu vastgelegd beleid geen enkele garantie biedt wanneer de verrommeling eenmaal gestart is. De studie heeft daar geen oog voor. De professionele provinciale adviescommissie wist op dit

punt de ruimtelijke ontwikkeling oostelijk van Aduard beter te waarderen in haar advies over de identiteitsstudie Aduard.

Het monument **Steentil**, nu nauwelijks te zien vanaf de openbare ruimte, wordt straks meer zichtbaar vanaf de uitkijkpost die de vaste brug kan gaan worden. Het monument heeft te leiden van het moderne veel zwaardere verkeer. Dat vergt zoals de gedeputeerde heeft gesteld ongeacht het te kiezen alternatief een oplossing. D is hier echter het alternatief met de minste risico's na restauratie, want ingeval van D zal er aanzienlijk minder (tot 50%) verkeer over rijden dan in alle andere alternatieven.

De **vaste hoge brug** zal nog minder dan de Walfridusbrug het landschap ter plaatse verstoren. Helaas zijn de argumenten en de visie ten gunste van een vaste brug die in de eerste studie uit 2005 nog stonden zonder opgaaf van redenen verdwenen in de nieuwe studie. Het is ter plaatse geen open landschap. Op de relevante hoeken van de kruising Aduarderdiep – Van Starckenborgkanaal liggen grote verhogingen: oude slibdepots. Daarop staat hoge begroeiing en aan de rand staan de hoogspanningsmasten (2 parallelle leidingen) en verderop de nog hogere bergen van de zandopslag en ander industriële activiteiten. Zo'n brug is zonder nadeel voor Middag Humsterland nergens beter in te passen, dan juist hier. Nergens hoeft er voor zo'n brug zo weinig ruimte te worden gemaakt en is nadeel van nabij betrokkenen zo gemakkelijk en goedkoop te compenseren.

Ook alle andere **monumenten** (Dorkwerd en in Aduard) **hebben van het intensieve verkeer slechts nadeel** en krijgen aanzienlijk meer kans bezocht en aangenaam beleefd te worden bij de grootste vermindering van het doorgaande verkeer – bij realisatie van D. De redenering van Royal Haskoning in de studie: hoe meer autoverkeer hoe beter wordt door zowel verkeersplein Oudenrijn (ooit de restanten van de waterlinie daar bezocht?) als het aangename Schiermonnikoog (toch prettig toeven en aardig wat meer horeca en middenstand zonder auto's) gelogenstraft.

Voor de provincie belangrijkste criteria

De criteria die namens de provincie door de gedeputeerde als belangrijkste zijn aangemerkt zijn: veiligheid voor de scheepvaart, bereikbaarheid over de weg en verkeersveiligheid. Daarop scoort **D verreweg het beste** dankzij de vaste brug aansluitend op het tracé langs de A. Harkemaweg en daardoor o.a. het scheiden van doorgaand autoverkeer van de fietsers. Voor de bevolking telt als belangrijkste de leefbaarheid. Ook daarop scoort D het beste, dankzij de fietsbruggen bij Dorkwerd en Aduard. Het enige alternatief dat zich qua oplossend vermogen op afstand kan meten is E. Maar E is duurder en mist draagvlak.

SCORE'S IN DE PLANSTUDIE	A	B	C	D	E	F
1 scheepvaart	0	0	+	+	-	-
3 bereikbaarheid	0	+	-	++	+	-
4 verkeersveiligheid	-	-	0	+	0	+
Totaal netto	- (1)	0	0	++++ (4)	0	- (1)
9 leefbaarheid	--	0	-	++	++	+
Totaal netto	--- (3)	0	- (1)	++++++ (6)	++ (2)	0

De reductie van het aantal auto's op de plaatsen waar dat vurig gewenst wordt is in onderstaande tabel per relevant wegdeel af te lezen. (bron verkeersmodel provincie in studie

Royal Haskoning blz 26 e.v.). Ook valt af te lezen ten behoeve van hoeveel autoverkeer de investering in een rondweg Aduard eigenlijk zal worden gedaan. De beste uitkomsten zijn geel gemarkeerd.

Verkeersprognose aantal auto's per dag in 2020, dus na de eerste vijf van minimaal 70 jaar levensduur van de nieuwe bruggen:

Plaats: \ in plan:	A	B	C	D	E	F
Aduard centrum	5800	4700	6300	1400	4200	1400
Dorkwerd/ Reitdiepwijk	4400	3900	200	200	200	4700
Den Ham	4400	4400	5100	3200	4500	3600
Brugpassages	9200	9300	7600	6600	7700	8400
Effect op sluipverkeer	0	+100	-1600	-2600	-1500	-800
Voor hoeveel auto's een nieuwe (rond)weg?	Is er niet	2700	3400	7300	5300	3600

Het autoverkeer zal de komende 70 jaar het effect zijn van een welbewuste politieke wil en investeringsbeslissing. Dankzij plan D dat slim gebruikmaakt van de barrière die het VSk nu eenmaal is.

Kostenvergelijking

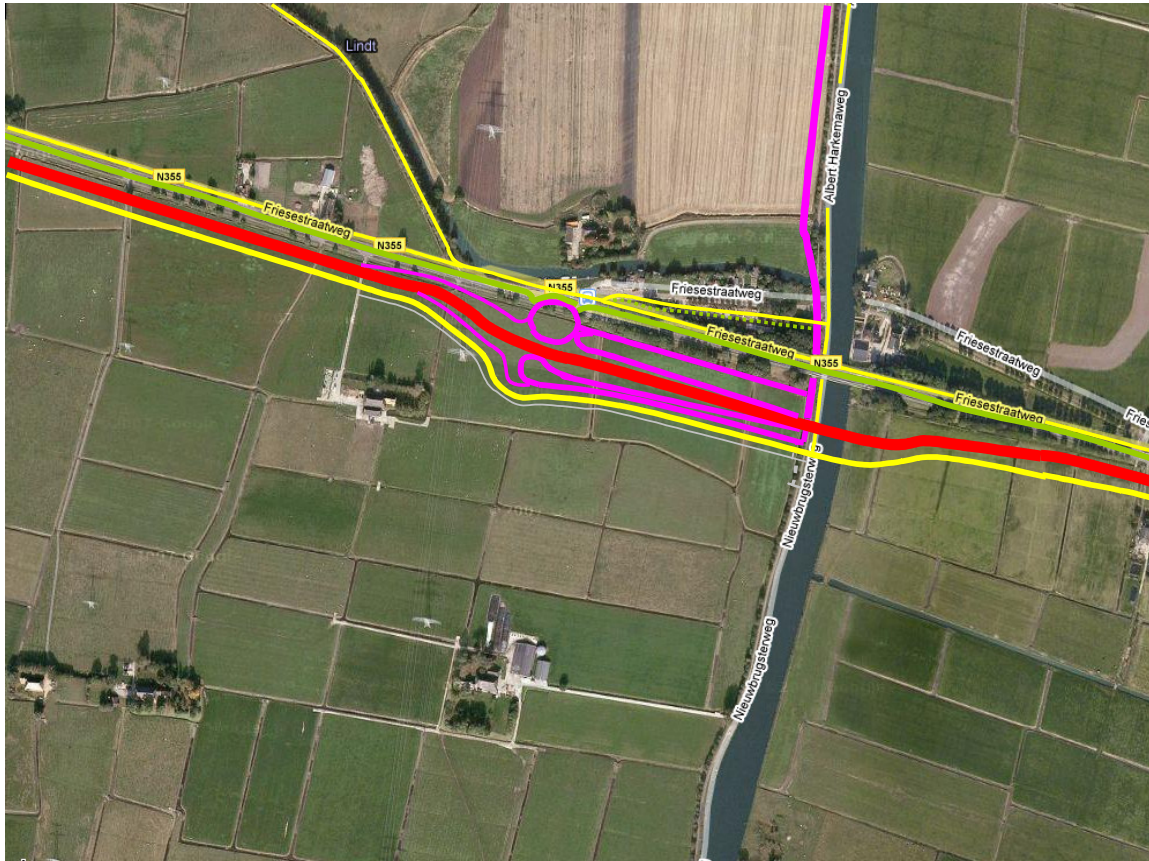
Bij de kostenvergelijking lijkt de vergelijking met A minder relevant nu er geen enkel draagvlak blijkt voor A,B en C.

Elke euro blijft uiteraard van belang en moet goed kunnen worden verantwoord. De studie is op dit punt niet erg gedetailleerd, onvolledig en absoluut onvoldoende transparant. Daar zal nog na nadere studie op terug gekomen moeten worden. De globale schattingen nodigen uit tot verder onderzoek. Hoe kan het b.v. dat er een ongunstig kostenverschil is van 6,5 miljoen tussen de reeds gerealiseerde vaste brug bij Eibersburen en de vaste brug in alternatief D? De brug bij Eibersburen zonder bypass voor staande mastenroute kostte 5 miljoen. De vaste brug in D wordt begroot op 11,5 miljoen dus 2,3 maal zoveel! Dat lijkt onvoldoende verklaard door een breder wegdek en aan de zuidkant deels pijlers i.p.v. een dicht talud.

De ondersteuners van D zijn er van overtuigd dat met de regionale investering die D vergt, wij denken eerder aan ca. 21,6 miljoen dan de vermelde 29,9 miljoen (waarvan 18,5 rijksgeld) voor de komende 70 jaar heel veel wordt opgelost en dat een investering van 18,5 miljoen in alternatief A een investering zou zijn in een zeer slechte, al decennia lang problematische infrastructuur. Weliswaar kost dat de regio niks, maar ze creëert er dan ook slechts problemen mee.

Bijlage:

Een betere oplossing voor Nieuwklap van de **Burgerinitiatiefgroep "Het Beter Bruggenplan"**



N355 bij Nieuwklap en de aansluiting van de nieuwe “rondweg Aduard” (mei 2008)

Rood = de nieuwe hoofdbaan van de N355 (Friesestraatweg)

Groen = de parallelweg van de N355 voor lokaal en agrarisch verkeer = de huidige N355

Paars = de rondweg met lange op en afritten van de N355 + verbinding met de parallelweg

Geel = fietspaden: fietspad + aan de zuidkant van de N355 (nieuw, met lage brug over Aduarderdiep), fietspad aan de noordkant van de N355 (bestaand), De Lindt (bestaand), de oude A. Harkemaweg (wandelen en fietspad waar nu de weg ligt), fietspad door Nieuw Klap (nu autoweg, straks fietspad en alleen nog bestemmingsverkeer)

Aanzienlijk verbeterde situatie in Nieuwklap: Geen autoverkeer meer door de bebouwing van Nieuwklap, de lawaai overlast van de N355 vermindert sterk door het verschuiven naar het zuiden van de hoofdbaan. Het verkeer van de rondweg weg wordt geheel zuidelijk van het huidige talud afgewikkeld. Het huidige talud werkt dan voor de bewoners als geluidswal.

Nieuwe mogelijkheid: Transferium

De nieuwe hoofdrijbaan van de N355 wordt zuidelijk van de huidige aangelegd en krijgt een nieuwe hoge brug over het Aduarderdiep. Verborgen in de luwte tussen het talud van de huidige en de nieuwe hoofdrijbaan is ruimte voor een transferium. Daarmee zouden automobilisten vanuit het westen en het noorden verleid kunnen worden verder de stad in te reizen met OV of de fiets. Aduard en Nieuwklap zouden van de goede OV verbindingen kunnen profiteren. Transferia zijn normaal lelijk en moeilijk inpasbaar in het landschap. Deze ligt dan zonder het landschap te storen, tussen de twee hoge opritte met begroeiing van de bruggen over het Aduarderdiep. Horeca is zelfs al aanwezig.

De **Burgerinitiatiefgroep “Het Beter Bruggenplan”** vindt je op www.aduard.dorkwerd.nl