

Integrale planstudie Aduard Dorkwerd

Reactie Klankbordgroep

Definitief

Grontmij Nederland bv
Assen, 1 juni 2008

Inhoudsopgave

1	Samenvatting	3
1.1	Twee deeladviezen	3
1.2	Groep F+	3
1.3	Groep D.....	3
1.4	Overeenstemming over drie zaken	3
1.5	Het tracé van de rondweg.....	4
1.6	Twee beweegbare bruggen of één vaste brug?	4
1.7	Aansluiting bij Nieuwklap?	4
1.8	Tot slot	4
2	Deeladvies alternatief F (+).....	5
2.1	Inleiding	5
2.2	Het advies	5
2.3	Twee beweegbare autobridgen	5
2.4	Rondweg Aduard	6
2.5	Keuze voor het tracé van de rondweg:	6
2.6	Auto en fiets	7
3	Deeladvies alternatief D.....	8
3.1	Het draagvlak voor alternatief D – “Het Beter Bruggenplan”	8
3.2	Twee jaar klankbordgroep	9
3.3	De argumenten voor alternatief D.....	9
3.4	Oplossend vermogen van de alternatieven	10
3.5	Primaat van de politiek of autonome ontwikkeling?	11
3.6	Toch nadeel voor Nieuwklap?.....	11
3.7	Voor de provincie belangrijkste criteria	13
3.8	Kostenvergelijking	13

1 Samenvatting

1.1 Twee deeladviezen

De leden van de Klankbordgroep 'Planstudie Aduard Dorkwerd' hebben hun standpunten gebundeld tot twee afzonderlijke deeladviezen. Deze deeladviezen zijn verwoord in deze notitie, het advies van de Klankbordgroep.

De opzet is als volgt:

- hoofdstuk 1 een samenvatting van de standpunten door de voorzitter;
- hoofdstuk 2 een deeladvies voor alternatief F met enkele aanpassingen/voorbehouden, verwoord door de 'groep F+', (deeladvies F+);
- hoofdstuk 3 een deeladvies voor alternatief D, verwoord door de 'groep D'.

1.2 Groep F+

Groep F+ bestaat uit:

- Buurtschap Nieuwklap
- Buurtschap Nieuwbrug
- Den Ham
- Garnwerd/Wierumerschouw
- Dorpsvereniging Garnwerd
- Ezinge
- Feerwerd/Aduarderzijl en omgeving
- Saaksum
- Aduard
- Historische Vereniging Aduard
- Stichting tot behoud Aduarder Monumenten
- Monumenten Adviescommissie gemeente Zuidhorn
- Schuttevaer
- Mechielsen Oldehove BV
- Elting Stukadoors en Afbouwbedrijf BV
- Melkveehouderij Kuipers

1.3 Groep D

Groep D bestaat uit:

- Oldenhove
- Reitdiepwijk
- Dorkwerd en omgeving
- Burgerinitiatiefgroep 'Het Beter Bruggen Plan Aduard-Dorkwerd'

1.4 Overeenstemming over drie zaken

Binnen de Klankbordgroep is unanieme overeenstemming is over de volgende zaken:

1. de alternatieven A, B, C en E worden door de leden van de Klankbordgroep niet als voorkeursalternatief genoemd;
2. er is een door iedereen gedragen voorkeur voor een rondweg langs Aduard;
3. de restauratie van de Steentilbrug zal onverminderd doorgang dienen te vinden in deze planperiode.

1.5 Het tracé van de rondweg

Een belangrijk discussiepunt is de voorkeur voor het tracé van de rondweg.

Groep F+ kan op dit punt “*geen eenduidig advies geven*”. Binnen deze groep lijkt zich een voorkeur af te tekenen voor het tracé langs het Aduarderdiep mits de aansluiting op de N355 plaatsvindt conform alternatief F en mits de negatieve effecten die de planstudie beschrijft voor een belangrijk deel weggenomen kunnen worden.

Groep D kiest onomwonden voor een tracé langs het Aduarderdiep. Deze groep is van mening dat de nadelen voor Nieuwklap met een slimme oplossing te ondervangen zijn.

1.6 Twee beweegbare bruggen of één vaste brug?

Het fundamentele verschil van mening tussen beide deeladviezen spitst zich toe op een voorkeur voor:

- A. twee beweegbare bruggen, één nabij resp. Aduard – bij voorkeur op de locatie nabij de aftakking van de Meedenerweg c.q. tegenover de Wibrandusstraat - en één nabij Dorkwerd (zie hoofdstuk 2)
- B. één vaste brug ter hoogte van het Aduarderdiep met twee fietsbruggen in resp. Aduard en Dorkwerd (zie hoofdstuk 3).

1.7 Aansluiting bij Nieuwklap?

Er is tevens geen eensgezindheid over de aansluiting van de rondweg op de N355.

De ‘groep F+’ vindt “*iedere vorm van aansluiting op de N355 bij Nieuwklap onwenselijk*”, de ‘groep D’ kiest voor een aansluiting bij Nieuwklap waarbij een “*verbeterde mogelijkheid met een interessant perspectief*” wordt aangedragen (zie ook § 1.5).

1.8 Tot slot

De meningen van de Klankbordgroepleden afkomstig uit Aduard, Nieuwklap en de dorpen ten noorden van Aduard (‘groep F+’) enerzijds en de leden afkomstig uit de Reitdiepwijk, Dorkwerd en Oldehove (‘groep D’) anderzijds blijken te ver uit elkaar te liggen om tot één eensluidend en onverdeeld advies te komen..

Dit neemt niet weg dat de leden van de Klankbordgroep ‘Planstudie Aduard Dorkwerd’ de afgelopen weken intensief vergaderd hebben om hun standpunten zo dicht mogelijk bij elkaar te krijgen. Het is een prestatie van formaat dat deze zeer pluriform samengestelde groep erin geslaagd is om alle uiteenlopende meningen terug te brengen tot twee duidelijke deeladviezen.

Ondanks fundamentele verschillen van mening zijn de standpunten binnen de Klankbordgroep niet zodanig verhard dat men niet meer met elkaar ‘on speaking terms’ is. Er is met respect voor elkaars standpunten vergaderd. Dat is vermeldenswaardig in een maatschappelijk tijdperk dat zich niet altijd kenmerkt door fijnzinnigheid op het gebied van het uiten van standpunten.

Het is aan de politiek om in haar discussies over het meest wenselijke alternatief de ‘lessen van Aduard-Dorkwerd’ ter harte te nemen en tot een afgewogen oordeel te komen.

Bertus van der Tuuk

2 Deeladvies alternatief F (+)

2.1 Inleiding

Op de laatste vergadering van de klankbordgroepvergadering Bruggen Aduard Dorkwerd is door 15 van de 18 klankbordleden het onderstaande standpunt ingenomen. Deze standpunten vloeien voort uit de Integrale planstudie Aduard Dorkwerd van en uit de reeds eerder geformuleerde uitgangspunten van deze klankbordgroepen.

De Klankbordleden die dit advies uitbrengen zijn:

Buurtschap Nieuwklap
Buurtschap Nieuwbrug
Den Ham
Garnwerd/Wierumerschouw
Dorpsvereniging Garnwerd
Ezinge
Feerwerd / Aduarderzijl en omgeving
Saaksum
Aduard
Historische Vereniging Aduard
Stichting tot Behoud van Aduarder monumenten
Schuttevaer
Mechielsen Oldehove bv
Elting Stukadoors en Afbouwbedrijf BV
Melkveehouderij Kuipers

(nagekomen e-mail Davien Vonk)

Beste mensen,
heb al gereageerd, maar voor de zekerheid nogmaals. In het lijstje sympathisanten van het plan opnemen: Monumenten Adviescommissie gemeente Zuidhorn. Bij 2.3 evenals LTO bezwaar tegen doorsnijding van de Nijlandster Polder. Vermelden dat de commissie geen historisch-landschappelijke aantasting wil.

Verder prima
Tot na 15 juni wegens vakantie,
Groet, Davien

2.2 Het advies

Wij kiezen voor de uitgangspunten van alternatief F.

Een aantal aanpassingen/voorbehouden zijn gemaakt en worden in de volgende paragrafen verwoord (modulaire aanpassingen).

2.3 Twee beweegbare autobridgen

- De eerste brug dichterbij Aduard dan aangegeven in alternatief F. Gedacht wordt aan een locatie nabij de aftakking van de Meedenerweg cq tegenover de Wibrandusstraat.
De argumenten hiervoor zijn:
 - De route van, door en naar Aduard/Den Ham dient zo kort en zo makkelijk mogelijk begaanbaar te blijven in verband met de sociale verbindingen en noodzakelijke voorzieningen. Ook is de ontwikkeling van het erfgoedtoerisme van Aduard en het Middag Humsterland een belangrijk argument
- Het handhaven van een autobrug naast de huidige locatie bij Dorkwerd.
Het argumenten hiervoor zijn:

- Handhaven van de huidige ontsluitingsstructuur van het Middag Humsterland van en naar de stad Groningen.
- De huidige spreiding van de verkeersstromen.
- Wethouder mw. K. Dekker heeft per email geschreven dat de gemeente Groningen in het verleden geen toezegging gedaan heeft met betrekking tot het autovrij maken van de Dorkwerderbrug. Overigens is die gehele wijk autoluw aangelegd en betreft de verkeersstroom alleen de doorgaande weg.

Nota Bene:

Tijdens de vergadering werd gemeld dat de restauratie en het geschikt maken voor een asdruk van 11 ton van de Steentil wellicht op financieringsproblemen stuit. Daarmee zou de gehele planstudie en de alternatieven hun waarde verliezen. Het realiseren van de restauratie zal naar onze mening onverminderd doorgang dienen te vinden in deze planperiode.

Aanvulling:

Onderzocht dient te worden of één of (bij voorkeur) beide bruggen op een hoogte van zes meter kunnen worden uitgevoerd. Dit kan een aanmerkelijke beperking van de openstand van de bruggen te weeg brengen. Schuttevaer is de initiatiefnemer van dit item.

Daarbij zijn twee aandachtspunten:

- De helling dient voor fietsers goed berijdbaar te blijven
- Voor de brug bij Aduard geldt dat de locatie het belangrijkste is

2.4 Rondweg Aduard

Zonder rondweg om Aduard is geen enkel alternatief acceptabel. Deze rondweg van Aduard moet worden gerealiseerd.

De alternatieven laten drie mogelijke tracés zien. Alle tracés hebben aanmerkelijke voor en nadelen.

In alle gevallen en bij alle alternatieven is het standpunt dat iedere vorm van aansluiting op de N355 bij Nieuwklap onwenselijk is. De argumenten daarvoor zijn:

- De rondweg is o.a. bedoeld voor een grote aan- en afvoer van zwaar vrachtverkeer. Wanneer op de locatie Nieuwklap dit verkeer moet invoegen zonder VRI en direct een helling moet opklimmen naar de brug, zal dit steeds veel lawaai, vertraging, risico's en vervuiling met zich meebrengen.
- De aansluiting op de N355 zoals voorgesteld in de alternatieven F en E dient derhalve ook gebruikt worden als voor de rondweg langs het Aduarderdiep gekozen wordt.
- De F c.q. E aansluiting op de N355 heeft de volgende voordelen:
 - Alle verkeer naar en van de rondweg verloopt via een VRI
 - Alle aansluitingen bij Nieuwklap vervallen waardoor het wegbeeld daar aanmerkelijk veiliger en rustiger wordt.
 - De huidige aansluiting bij Aduard kan vervallen.
 - De huizen aan de N355 tussen Aduard en Nieuwklap krijgen allen een erfonsluiting op de parallelweg waardoor de N355 rustiger en veiliger wordt.
 - Er is één plaats waar fietsers veilig kunnen oversteken.

2.5 Keuze voor het tracé van de rondweg:

Drie alternatieven liggen voor:

- Langs het Aduarderdiep
- Door de Nijlandsterpolder
- Langs Aduard.

(Om bedrijfmatige reden is de LTO Noord organisatie tegen een doorsnijding van de Nijlandsterpolder. Op onderdelen kan een deel van de LTO- Noord leden zich in dit advies vinden, mits de twee bruggen minimaal 6 m. hoog worden, de rondweg langs het Aduarderdiep loopt en de aansluiting op de Friese Straatweg volgens plan F verloopt.)

Op dit moment loopt een studie van de gemeente Zuidhorn naar een opwaardering van het erfgoedprofiel van Aduard. Daarmee zou ook de oostzijde van het dorp veranderd kunnen worden. Het tracé langs het Aduarderdiep lijkt daarmee meer voor de hand te liggen maar ook daarvoor zijn aanmerkelijke negatieve effecten beschreven in de planstudie.

Derhalve is door deze werkgroepleden geen eenduidig advies te geven.

Wanneer het besluit tot het tracé is genomen volgt nog een planologische procedure met inspraak mogelijkheden voor de klankbordgroepleden.

2.6 Auto en fiets

Een optimale aansluiting met een optimale doorstroming op de N355, zowel vanaf de nieuwe rondweg als vanaf de N355 uit de richtingen Groningen en Zuidhorn. Veilige fietsroutes die aansluiten de bestaande infrastructuur, te weten

- vanuit Aduard op de Fietsroute plus
- vanuit de richting Den Ham en het Aduarderdiep via de EH Woltersweg aansluitend op Zernike

Graag worden de leden in de verdere planontwikkeling betrokken over de tracé keuze die een nadere bestudering vraagt.

3 Deeladvies alternatief D

3.1 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 modules.

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 Friestraatweg (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.

3.2 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.

3.3 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 afmeurende 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 Starckenborghkanaal** 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 Starckenborghkanaal 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.

3.4 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 autobruggen 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 autobruggen vergeleken met D bovendien een grote verkeersaanzuigende werking die haaks staat op het beschermen van het kwetsbare gebied.

3.5 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.

3.6 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 Mid-dag Humsterland en dat reikt zuidelijk voorbij Dorkwerd en Aduard! Hoe dichterbij 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 au-**

to'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 behoeft 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 Oudenriijn (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.

3.7 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. Harmaweg 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
Bruggepassages	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

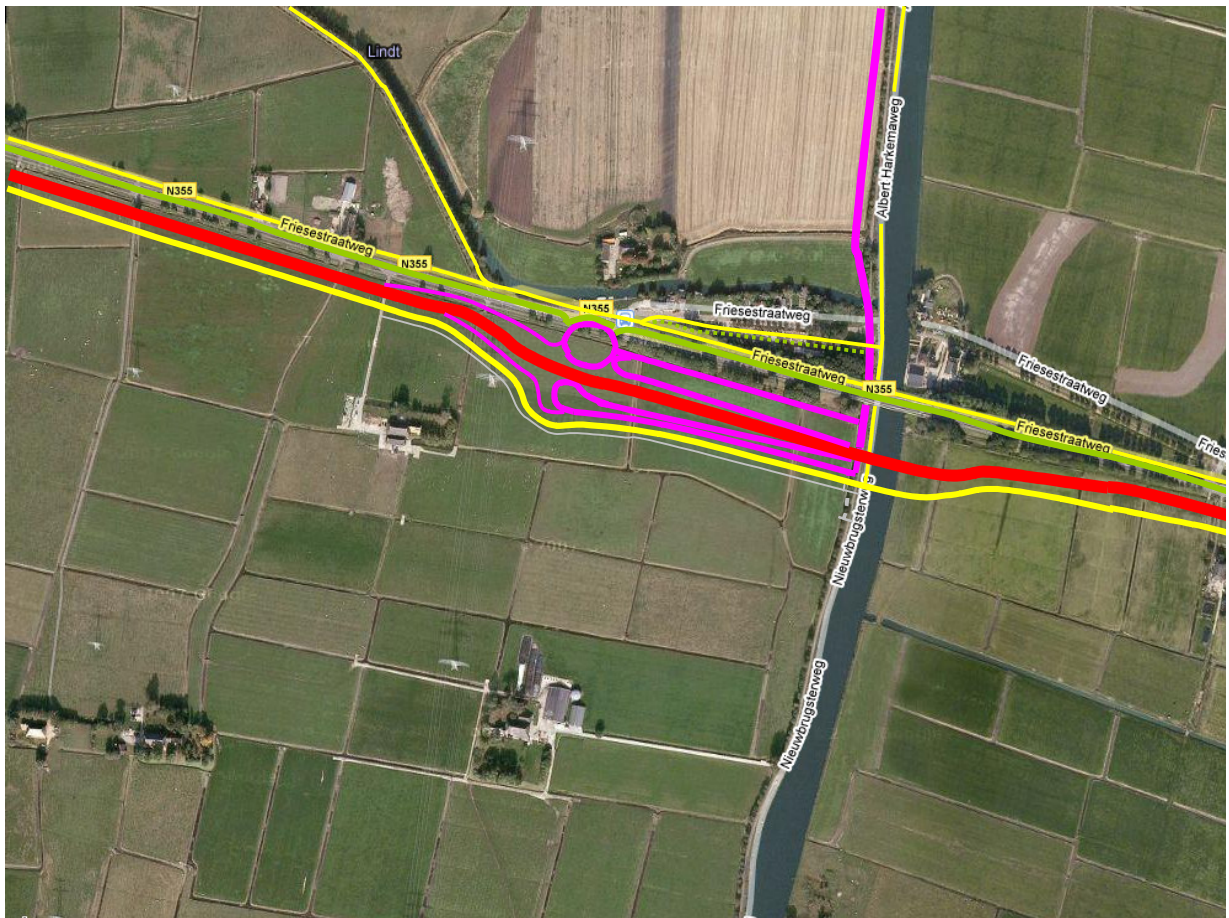
Het autoverkeer zal de komende 70 jaar het effect zijn van een welbewuste politieke wil en investeringsbeslissing. Dankzij plan D dat slim gebruikmaakt van de barrière die het VSK nu eenmaal is.

3.8 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 rijks-geld) 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 oprit 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