

Groep D uit de voormalige klankbordgroep planproces Aduard – Dorkwerd:

**Bewonersvereniging Reitdiepwijk
Vereniging Dorpsbelang Oldehove
Vereniging Dorkwerd en omgeving
Burgerinitiatiefgroep “Het Beter Bruggen Plan Aduard – Dorkwerd”**

P/a: E.H. Woltersweg 35, 9831 TG Dorkwerd / Aduard,
P/a: E-mail: vereniging@dorkwerd.nl, tel.: 06-15035593.

Verzending per e-mail

Aan De provincie Groningen
t.a.v. Dhr. H. Bleker, gedeputeerde,
Dhr. F. Verberg,
Mevr. J. Kluvers
Postbus 610
9700 AP Groningen

Dorkwerd 8 juli 2008

Onderwerp: Planproces Aduard – Dorkwerd

(Voor de vervanging van de bruggen bij Aduard en bij Dorkwerd over het Van Starckenborghkanaal, de aansluitende weginfrastructuur waaronder de zogenaamde rondweg Aduard en de aansluitingen op de N355 (Friesestraatweg tussen Groningen en Zuidhorn))

Geachte heer Bleker,

Dit is een oproep aan u als vertegenwoordiger van het bestuur van de provincie om in het planproces Aduard – Dorkwerd terug te keren naar de open planprocedure die is gestart met de toezegging aan de commissie economie en mobiliteit van uw provincie op 26 april 2006 door uw voorganger en sinds de laatste bijeenkomst van de klankbordgroep op 19 mei. Het zorgvuldig bewandelen in alle openheid van de planprocedure vinden wij van groot belang om tot een zo goed mogelijk besluit te komen en om onnodige verdere tweespalt onder de bevolking te voorkomen.

Concreet verzoeken wij u

- 1 De voorkeursvariant van GS te laten toetsen aan de afgesproken criteria en te laten vergelijken met tenminste het alternatief D, het uit de planstudie overblijvende alternatief dat op een breed draagvlak kan rekenen. D is tevens het alternatief dat in de planstudie veruit het beste scoorde op de criteria die volgens u van het grootste en doorslaggevend belang waren: een veilige vlotte doorvaart op het kanaal, de bereikbaarheid over de weg, de veiligheid op de weg en de leefbaarheid. Wij zijn benieuwd hoe uw voorkeursvariant daar uit zal komen. Indien u ook andere alternatieven die zijn ontstaan na het verschijnen van de definitieve planstudie en na de laatste klankbordgroepvergadering, nog een serieuze rol wilt toedichten, verzoeken wij u ook deze alternatieven te laten toetsen aan de afgesproken criteria en evenzeer aan de onderlinge vergelijking bloot te stellen;

- 2 Een aanvullende simulatiestudie te laten verrichten om duidelijkheid te scheppen over de risico's op te lange wachttijden en wachtrijen voor eventuele beweegbare autobruggen in de komende 70 jaren dat de nieuwe bruggen moeten voldoen;
- 3 Nader te onderbouwen hetgeen de provincie heeft gesteld en waar de planstudie van uit is gegaan: dat de verwachte toename van het aantal auto's op de N355 t.g.v. de rondweg Aduard in geen van de diverse alternatieven tot serieuze doorstromingsproblemen op de vernieuwde N355 zal leiden;
- 4 Het resultaat van deze aanvullende planstudie (kan er ons inziens met wat goede wil na ongeveer 1 maand liggen) aan de belanghebbende bevolking bekend te maken.

Daarna kan blijken hoe het met het draagvlak zit voor de nog aan de orde zijnde alternatieven.

Mede op ons aandringen heeft op 30 juni 2008 de raad van de gemeente Zuidhorn vooralsnog uw voorkeursvariant, of liever gezegd variaties daar weer op van het college van B&W, niet willen volgen en bij meerderheid van stemmen als zijn mening uitgesproken de definitieve oordeelsvorming van de raad eerst in een komende raadsvergadering te laten plaatsvinden, waarbij de voorliggende alternatieven op gelijke wijze aan de afgesproken criteria vergelijkenderwijs zijn getoetst.

Reden voor deze oproep aan u:

Op 8 mei verscheen van de definitieve versie van de planstudie, waarin zes alternatieven (vier van de provincie en twee van burgers) zijn getoetst aan de afgesproken criteria en onderling zijn vergeleken. Op 29 mei 2008 is laatste vergadering van de klankbordgroep gehouden. Sindsdien is naar ons oordeel achter de schermen een weinig zorgvuldige en te riskante route bewandeld. Maar liefst vijf nieuwe, niet in de planstudie onderzochte alternatieven (zie onder toelichting) zijn daarin aan de orde geweest, waaronder een door GS (meteen) tot voorkeur verheven alternatief. Zij hebben allen een aantal eigenschappen gemeen die het democratisch proces en de kwaliteit van de besluitvorming dreigen te ondermijnen:

- de kosten, het oplossend vermogen, gewenste en ongewenste effecten zijn onduidelijk en dit leidt tot niet of slecht gefundeerde speculaties;
- essentiële onderdelen als locatie van bruggen, ligging van rondweg en kruisingen zijn ofwel onduidelijk, ofwel er moet na nadere uitwerking nog blijken of het voorgenomen plan wel uitvoerbaar en haalbaar zal zijn;
- de belanghebbende bevolking is er niet over geïnformeerd (i.t.t. de zes wel onderzochte alternatieven) laat staan dat de belanghebbende bevolking het betreffende nieuwe zoveelste alternatief heeft geaccordeerd, alvorens er namens hen (of voor hen) standpunten over zijn ingenomen door voormalige klankbordgroepleden of stuurgroepleden of er door GS over werd besloten;
- het door elkaar gebruik van uiterst verwarrende en soms zelfs onjuiste benamingen: F, F+, F modulair, F1, B+, F' met liefst nog per alternatief meerdere mogelijke variaties, zodat de bevolking noch hun volksvertegenwoordigers of journalisten meer weten wie het waar over heeft (zie daarom onder toelichting) en of door deze onnavolgbare wijze van handelen nog wel gerekend mag worden op het voorgewende draagvlak.

In de cruciale fase tussen de laatste klankbordgroep op 29 mei en uw besluit d.d. 19 juni 2008 over een voorkeursvariant heeft dit planproces zich in beslotenheid afgespeeld. De resultaten van de planstudie lijken inmiddels zelfs geen rol meer te spelen. Maar daarvoor is er niet tussen 26 april 2006 en 29 mei 2008 een open planprocedure met participatie vanuit de

bevolking geweest en daarvoor heeft de burgerinitiatiefgroep deze open procedure niet bevochten en met “statenbrede instemming” verkregen¹.

Er is door het ontwerpen van de alternatieven 8 t/m 11 (zie toelichting) voortgeborduurd door u en burgemeester Fennema op het bij de bevolking onbekende plan F+ of F modulair van een deel (Groep F+) van de voormalige klankbordgroep. Te vaak is tegen beter weten in gesuggereerd dat het nieuwe plan F+ op een zeer breed draagvlak kan rekenen of dat dit de mening van de klankbordgroep zou weergeven. Daarbij worden een aantal zaken volstrekt genegeerd: hetgeen in het klankbordgroep advies feitelijk is gesteld over de procedure van F+ (buiten het zicht van de bevolking), de voorkeur van de 1100 ondertekenaars van “Het Beter Bruggen Plan” oftewel alternatief D, waarvan 700 uit Aduard, de steun hiervoor in Oldehove, Reitdiepwijk en Dorkwerd (samen een meerderheid van de belanghebbende bevolking). Inmiddels is protest gerezen vanuit de bevolking van Aduard tegen de wijze waarop hun vertegenwoordiging van Dorpsbelang Aduard in de klankbordgroep en nadien in alle beslotenheid stelling heeft ingenomen. (zie DvhN katern Westerkwartier 5 en 7 juli) De woordvoerder van de groep F+, tevens de voorzitter van Dorpsbelang Aduard heeft d.d 5 juli 2008 een excuusbrief aan u geschreven, omdat hij verzuimd heeft zijn plan en ingenomen standpunt voor te leggen aan degenen namens wie hij gezegd heeft te spreken. Hij erkent de omwonende en bedrijven te kort te hebben gedaan. Omdat draagvlak blijkt te ontbreken wordt nu afstand genomen van de door hem in plan F+ voorgestelde locatie van de brug bij Aduard. Van de voorgestelde brughoogte van 6m en van het door hem voorgestelde alternatief E was eerder ook al afstand genomen. Het zal moeten blijken in hoeverre Aduard iets soortgelijks te wachten staat wanneer het zal gaan over de volgende essentiële delen van de nieuwe alternatieven gebaseerd op F+ of F modulair die waarschijnlijk in Aduard evenmin op draagvlak kunnen rekenen: het opheffen van de huidige fietsroute over de brug bij Aduard en het opheffen van de aansluiting van Aduard (en straks ook Den Horn) op de N355 bij de Heereweg.

Door het planproces in 2006 na 15 jaar beslotenheid te veranderen in een open procedure zijn verwachtingen gewekt. De snelle opeenvolging binnenskamers van niet getoetste plannen met onbekende consequenties en het besluit van GS over een voorkeursvariant, die niet in studie is geweest, dreigt nu tot onnodige frustraties en verdergaande tweespalt te leiden.

Aanvullende studie kan helpen bij het creëren van duidelijkheid in de argumenten en bij het vinden van het noodzakelijke draagvlak in de nog resterende discussie:

Duidelijk is inmiddels, dat een rondweg die het doorgaande verkeer werkelijk uit Aduard weg haalt en het sparen van de Nijlandspolder door de bevolking en in het openbaar bestuur breed onderschreven wordt (uitgezonderd één van de drie organisaties die zich met de historie van Aduard bezighouden). Dat zijn twee zegeningen die we gezamenlijk kunnen tellen. Daarmee hebben vijf van de zes onderzochte alternatieven A, B, C, E en F hun relevantie voor de

¹ “Het Beter Bruggen Plan”, oftewel alternatief D in de latere planstudie is in korte tijd door 1100 mensen ondertekend (waarvan ruim 700 uit Aduard) en daarmee waren er genoeg handtekeningen onder een burgerinitiatief in de provinciale Staten verzameld. De bijeenkomst van de statencommissie economie en mobiliteit op 11 april 2006 in Aduard is massaal bezocht door de mensen uit Aduard, Dorkwerd en de Reitdiepwijk. Met de toezegging van GS aan de statencommissie op 26-4-2006 eindigde een tot dan voor de burgers onzichtbare planprocedure die al 15 jaar aan de gang bleek te zijn in de besloten kring van de stuurgroep en het ambtelijk apparaat. De al op 13 januari 2004 aan de Minister van Verkeer en Waterstaat gemelde voorkeur voor alternatief A, was daarmee van de baan. Er werd een nieuwe planstudie aangekondigd en een klankbordgroep om deze studie te begeleiden. Ook de openbare bijeenkomsten over de planstudie op 6 december 2007, overnieuw op 30 januari 2008, op 15 april 2008 zijn massaal door bewoners bezocht.

toekomst verloren en is duidelijk dat er in ieder geval € 5,3 miljoen gevonden zal moeten worden bovenop de Rijksbijdrage voor het vervangen van de bruggen.

Zoals in het advies van de klankbordgroep verwoord door de onafhankelijk voorzitter is er verdeeldheid over de vraag of in dit beschermwaardige plangebied met één autoroute met één vaste brug kan worden volstaan zoals in alternatief D, of dat er twee autoroutes moeten komen over twee beweegbare autobridgen: één bij Aduard aansluitend op de rondweg en één autobrug bij Dorkwerd aansluitend op de route door Dorkwerd en door de Reitdiepwijk. Bekend is dat het autoverkeer door Dorkwerd/Reitdiepwijk de afgelopen jaren sneller is toegenomen dan over de route door Aduard en dat zonder wijzigingen deze trend zich door zal zetten. Alternatief F, waarop nu in allerhande variaties is voortgebouwd, is in de planstudie op zijn effecten in Dorkwerd/Reitdiepwijk beoordeeld. De twee autobridgen in combinatie met de korte rondweg in plan F leiden tot een extra toename van het autoverkeer door Dorkwerd/Reitdiepwijk, bovenop de “autonome ontwikkeling”. Iets wat voor de bevolking aldaar en voor de gemeente Groningen absoluut onaanvaardbaar is. Een logische verwachting is dat door de langere rondweg in uw voorkeursvariant dit alternatief nog nadrukkelijker ten koste van Dorkwerd en Reitdiepwijk zal gaan. Voor het beschermwaardige landschap rond Dorkwerd is een dergelijke ontwikkeling ook zeer ongewenst volgens door provincie, Groningen-stad en Zuidhorn onderschreven beleid. Voor twee bruggen bestaat verkeerskundig gezien geen enkele noodzaak, omdat de ene autoroute in plan D volgens de planstudie afdoende zorgt voor een goede bereikbaarheid en zelfs een betere verkeersveiligheid op de weg en op het water. Nog al wat mensen kijken naar het recente verleden en vrees congestie op de N355 wanneer het verkeer wat nu nog door de Reitdiepwijk rijdt bij Nieuwklap op de N355 komt. De provincie en de studie zeggen dat dit geen probleem vormt op de dan vernieuwde N355. Een wellis nietes discussie helpt niets om deze op grond van de huidige situatie begrijpelijke vrees weg te nemen bij vooral de bewoners van de gemeente Winsum. **Ten behoeve van een goed overwogen keuze en het vinden van draagvlak vragen wij de provincie om de transparante onderbouwing te leveren bij de provinciale stelling dat de vernieuwde N355 het extra verkeer op de N355 afkomstig van de rondweg Aduard wel degelijk aan zal kunnen.**

Het is zeer twijfelachtig of beweegbare bruggen wel zullen voldoen in de komende 70 jaren wanneer niet alleen het aantal auto passages toe neemt, maar ook het aantal brugopeningen. De planstudie baseert zich op het provinciale verkeersmodel en dat gaat zeer curieus in dit verband uit van altijd gesloten bruggen. Het negeert daarmee de aard en functie van beweegbare bruggen. Een goede prognose van het aantal brugopeningen en de openingsuur is niet geleverd en de interactie van de brugopeningen en het autoverkeer is helaas niet bestudeerd. Daarmee kan een belangrijke vraag nog steeds niet afdoende worden beantwoord: **De vraag is: Hoe groot is de komende 70 jaren de kans op te lange wachttijden en wachtrijen in de spits en met name tussen 7.30 en 8.30 uur?** Een aantal factoren spelen een rol bij de toename van het scheepvaartverkeer en dus het aantal brugopeningen. De toekomstscenario's voor economische groei. Bij het kijken naar risico's dient niet naar het gemiddelde scenario maar naar de kans op hogere uitkomsten gekeken te worden. Van belang zijn vooral ook nieuwere factoren: om redenen van CO2 emissie en brandstofkosten vindt een toenemende verschuiving plaats van verkeer over de weg naar efficiënter vervoer over het water. De overheid stimuleert dat door de opwaardering van de vaarweg en zal dit blijvend stimuleren door vergroening van het fiscale regiem. Boven alle verwachtingen komen nu meer en heftiger ontwikkelingen op gang in en rond de Eemshaven. Dat gaat extra vaarbewegingen op het Van Starckenborghkanaal teweeg brengen. Het vervoer van suikerbieten naar de suikerfabriek gaat door het wegvallen elders van suikerfabrieken over

grotere afstanden en dus meer over het water plaats vinden. Dat betekent in de campagnetijd, gelijk aan het drukste “autoseizoen”, extra brugopeningen bij Aduard.

Ook hier vragen wij u om ten behoeve van een goed overwogen keuze en het vinden van draagvlak alsnog een goede simulatiestudie te laten doen naar het risico de komende 70 jaren op lange wachttijden en wachtrijen in de spits en met name tussen 7.30 en 8.30 uur bij beweegbare bruggen. Bewoners o.a. uit de gemeente Winsum die nu door Dorkwerd willen rijden dienen ons inziens te worden voorgelicht over de vlotheid van deze route in de toekomst in vergelijking met de vlotheid over een vaste brug. Verder achten wij het raadzaam tevens een kosten baten analyse te laten doen zoals aanbevolen in de oude studie verricht in opdracht van de provincie door Hofma² en ook om zijn studie van een update te voorzien en uit te laten breiden naar de brug bij Dorkwerd die in deze onderliggende studie in het geheel nog niet voorkomt.

In afwachting van uw antwoord op onze zes vragen,

Vriendelijke groeten,
Hoogachtend,

Reinoud Bon,
Voorzitter van de burgerinitiatiefgroep “Het Beter Bruggenplan Aduard – Dorkwerd”
I.v.m. de vakanties lezen wij in augustus weer de mail en post.
Bij spoed blijven we bereikbaar (n.b. tijdelijk verhoogd tarief) via 06-15035593

C.c.:
Commissie economie en mobiliteit, Provinciale Staten provincie Groningen
Dhr. F. Verberg, projectleider afdeling Beton en Water provincie Groningen
Mevr. J. Kluvers, adviseur van dhr Bleker, gedeputeerde provincie Groningen
Raad en College B&W van de gemeente Groningen, Zuidhorn en Winsum
Pers

² Ir. C. Hofma, Herlaerstraat 8a, 3032 VE Rotterdam

Toelichting

De vijf niet aan de afgesproken criteria getoetste en op effecten onderzochte alternatieven die volgden op de zes wel onderzochte en onderling vergeleken alternatieven zijn:

- 7 Genaamd F+ of F Modulair en in latere correspondentie ten onrechte weer F genoemd, is gemaakt na de laatste vergadering van de klankbordgroep op 29 mei 2008 door een deel, groep F+ van de voormalige klankbordgroep en is verwoord in het verdeelde klankbordgroepadvies d.d. 1 juni 2008, verzonden 4 juni. Inhoud: twee 6 meter hoge beweegbare bruggen, bij Aduard 350m oostelijk van de huidige (of elders) en bij Dorkwerd westelijk van de huidige, rondweg naar keuze als in plan E, F, of D (tracé Harkemaweg), aansluiting op N355 halverwege tussen Aduard en Nieuwklap, opheffen kruising Heereweg-N355, een fietspad langs de E.H. Woltersweg van af de Sietse Veldstraweg tot aan het fietspad in de Reitdiepwijk langs de Hoogeweg.
- 8 Ingebracht rechtstreeks in de stuurgroep door burgemeester Fennema, door hem genoemd B+: een brug bij Aduarder Voorwerk, rondweg deels door Nijlandspolder, deels langs Harkemaweg en twee aansluitingen op N355, autobrug op huidige locatie Dorkwerderbrug. (bron: brief B&W Zuidhorn aan raad Zuidhorn d.d. 25 juni 2008.)
- 9 Ingebracht rechtstreeks in de stuurgroep door gedeputeerde Bleker: brug Aduard op huidige plaats, rondweg tracé Harkemaweg, twee aansluitingen op N355 (Heereweg en bij Nieuwklap), autobrug op huidige locatie Dorkwerderbrug. (bron: brief B&W Zuidhorn aan raad Zuidhorn d.d. 25 juni 2008.)
- 10 Ingebracht rechtstreeks in het college van GS door gedeputeerde Bleker en meteen verheven tot voorkeursalternatief van GS. Dit besluit is op 24 juni 2008 bekend gemaakt. Inhoud; twee beweegbare autobruggen 4m hoog, brug Aduard 350 m oostelijk van de huidige nabij Wibrandusstraat, rondweg tracé Harkemaweg , één aansluiting op N355 in Nieuwklap, autobrug op huidige locatie Dorkwerderbrug. (bron persbericht GS d.d. 24-6-08)
- 11 Ingebracht in de Raad van Zuidhorn door burgemeester Fennema: Inhoud als 10^e alternatief en voorkeursvariant van GS, maar met fietspad langs E. H. Woltersweg en wens voor andere (niet gespecificeerde) plaats van de brug en ander (niet gespecificeerde) plaats en dus ook andere (niet gespecificeerde) aard van de aansluiting op de N355. (bron: brief B&W Zuidhorn aan raad Zuidhorn d.d. 25 juni 2008.)