

**Voorstel aan** : Gemeenteraad van 17 december 2012  
**Door tussenkomst van** : Raadscommissie van 4 december 2012  
**Nummer** : 68-1  
**Onderwerp** : Voortgang en ontwerp project Meerweg ontwikkelt Meer  
**Bijlage(n)** : 1. Ontwerp Meerweg  
2. Deelgebiedenkaart  
3. Concept raadsbesluit

**Samenvatting** : Vanaf medio 2010 is gewerkt aan de verdere uitwerking van het project Meerweg ontwikkelt Meer. Hierbij informeren wij u over de voortgang van het proces, het overleg met betrokken partijen en de inhoud van de plannen.

**Voorgestelde beslissing** : Kennis nemen van de voortgang en ontwerp Meerweg

### **Meerweg ontwikkelt Meer: klaar voor uitvoering**

Het gebied aan de zuidkant van het Paterswoldsemeer is een bijzonder gebied. Drukte en rust, recreatie en natuur, wonen en werken, groen en water, uitzicht en geborgenheid, gebouwen die getuigen van aloude allure .... het is er allemaal te vinden. Maar de kwaliteiten van het gebied rond de Meerweg staan sterk onder druk en er is sprake van acute problemen die om een oplossing vragen. Verloederde (Helder's Werf) dan wel sleetse (parkeerterrein zuidwesthoek) plekken halen beeld en beleving van het gebied naar beneden en dragen bij aan onveiligheid. Er wordt te snel gereden; in combinatie met het (ongewenste) bermparkeren en onoverzichtelijke uitritten leidt dat tot verkeersonveilige situaties en een aantasting van woon- en recreatiekwaliteit. De infrastructuur zelf is dringend aan vernieuwing toe, zowel bovengronds (weg, fietspad) als ondergronds (riolering). De verouderde ondergrondse infrastructuur leidt tot problemen met waterhuishouding en waterkwaliteit (overstorten). Ook in algemene zin wordt de waterkwaliteit van het meer en daarmee de recreatieve functie bedreigd.

Daar staan grote kansen tegenover. Het bestaande recreatieve aanbod aan de Meerweg zal in een nieuw jasje haar oude allure en aantrekkelijkheid kunnen tonen. Uitbreiding van de recreatieve mogelijkheden zal meer mensen naar het gebied trekken. En er zijn nieuwe kansen die om ruimte en zorgvuldige inpassing vragen en die tegelijkertijd de kwaliteit van het gebied als geheel verder omhoog kunnen brengen. Zo zal het Meerweggebied de verbindende schakel in de Ecologische Hoofdstructuur gaan vormen, waarmee de groene kwaliteiten van het gebied een extra impuls krijgen. Zo zijn er particuliere initiatieven die de aloude recreatie- en woonfunctie van het gebied verder kunnen versterken en die bijdragen aan herstel van de openbare ruimte.

Met het project 'Meerweg ontwikkelt Meer' wil de gemeente een antwoord geven op bedreigingen, maar evenzeer een impuls bieden voor de kansen van het gebied. Na een lange voorbereidingsperiode staan we nu aan de vooravond van de uitvoering. Het EFRO-project 'Meerweg ontwikkelt Meer' biedt de unieke kans om de hand aan de ploeg te slaan.

### **Besluitvorming 2010**

Na een intensief voorbereidingstraject heeft de gemeenteraad van Haren op 29 september 2008 de Structuurvisie Meerweg ontwikkelt Meer vastgesteld. Daarbij werd ook een Reactienota voorontwerp-Structuurvisie 'Meerweg ontwikkelt Meer' (2008) vastgesteld waarin op enkele onderdelen nog nader inhoudelijk overleg en uitwerking werd aangekondigd. Vervolgens is gewerkt aan het bijeenbrengen van de middelen voor de uitvoering van de visie en tegelijkertijd aan de eerste concretisering. Uiteindelijk heeft dat ertoe geleid dat de gemeenteraad op 15 februari 2010 heeft ingestemd met het volgende besluit over het project Meerweg:

- Instemmen met de gemeentelijke regierol ter uitvoering van de visie Meerweg ontwikkelt Meer;
- De intentie uit te spreken om in te stemmen met de overname van de Meerweg van de provincie Groningen;
- Uit de opbrengsten ten gunste van de overname van de Meerweg € 1.600.000,- beschikbaar stellen als eigen bijdrage aan het project Meerweg;
- Instemmen met een uitzetting van de structurele lasten voor wegenonderhoud van circa € 75.000,- jaarlijks;
- Instemmen met een gemeentelijke garantstelling van € 6.138.618,- (inclusief gemeentelijke bijdrage) om in het verlengde van de eisen van de EFRO subsidie zekerheid te bieden voor de cofinanciering.
- De uitvoering pas te starten en het definitieve raadsbesluit over de overname van de Meerweg te nemen, nadat de publieke cofinanciering is zeker gesteld.

Omdat met het laatste besluit een voorwaardelijke instemming was gegeven, werd afgesproken om op korte termijn een definitief besluit te nemen. Vervolgens is de raad nader geïnformeerd over de afspraken ten aanzien van de cofinanciering en daarmee samenhangende kwesties, waarop de raad op 31 mei 2010 heeft ingestemd met

1. de overname van de Meerweg van de provincie Groningen;
2. de start van de uitvoering van de Visie Meerweg Ontwikkelt Meer.

### **Uitwerking 2010-2012: van visie naar schop in de grond**

Vanaf de zomer van 2010 is de planuitwerking voortvarend aangepakt. Leidraad daarbij vormde uiteraard de doelen van de Structuurvisie Meerweg, te weten het realiseren van een levendig waterfront met voldoende functies (recreatie, horeca en wonen, ecologie), het herstellen van de historische uitstraling en grandeur met respect voor de natuurlijke omgeving, het versterken van het publieke domein en het zorgen voor een aantrekkelijke en veilige woon- en verblijfsomgeving. Daarbij moest ten behoeve van een haalbaar en uitvoerbaar plan steeds de balans c.q. combinatie gevonden worden tussen:

- de in tekst en beeld verwoorde ambities van de Structuurvisie (ruimtelijk, economisch, ecologisch, etc.);
- bestaande kwaliteiten (groen, ecologie, archeologie) en belemmeringen (ondergrondse infra, hinderzones, etc.);
- de technische haalbaarheid (ondergrond, constructies, etc.);
- de financiële haalbaarheid: kosten en opbrengsten in balans houden en waar mogelijk risico's verminderen; sturen op subsidievereisten zowel wat betreft bestedingsdoelen als wat betreft deadlines;
- procedures, mede in relatie tot subsidiedeadlines: ruimtelijke procedures en vergunningen;
- betrokkenheid/draagvlak omgeving en betrokken (overheids)partijen.

Begin 2011 is begonnen met het detailleren van de Structuurvisie tot een concreet ontwerp, waarbij vooral geconcentreerd is op de inrichting van de openbare ruimte. De doelstellingen van de visie zijn in het ontwerp geconcretiseerd. Hieronder geven wij een korte schets van de aanpak, de inhoud en het totstandkomingsproces.

#### *Onderzoek, analyse, randvoorwaarden*

Om het ontwerp te kunnen maken zijn verschillende onderzoeken en analyses uitgevoerd. Een goede kennis van omgevingsfactoren is voorwaarde om te kunnen komen tot een realistisch, haalbaar en betaalbaar ontwerp. Aandacht is geschonken aan onder meer:

- onderzoek naar de bodemopbouw, bijvoorbeeld welke grondlagen er onder de Meerweg liggen. Zo was de verwachting dat onder de Meerweg veen zou liggen, waardoor er extra maatregelen nodig zijn om een stabiele ondergrond te krijgen. Vervolgens is deze informatie vertaald in civiel technische maatregelen;
- onderzoek naar bodemkwaliteit, onderzoek naar mogelijke bodemvervuiling (geen belemmeringen);
- onderzoek naar archeologische waarden (geen belemmeringen);
- onderzoek naar ecologische waarden (geen belemmeringen);
- inventarisatie bomenbestand: voorafgaand aan het ontwerp is een inventarisatie gemaakt van het gehele bomenbestand langs de Meerweg. De locatie van de (kapvergunningplichtige) bomen is ingemeten en gedigitaliseerd. De gemeente heeft een gespecialiseerd bureau ingeschakeld om het bomenbestand te waarderen op onder andere conditie en levensverwachting. In kaart is gebracht waar bomen mogelijk een gewenste ontwikkeling in de weg staan. Bij de verdere uitwerking is het uitgangspunt gehanteerd zoveel mogelijk bomen te behouden, hetgeen er bijvoorbeeld toe geleid heeft dat er waardevolle bomen ingepast zijn in nieuwe parkeerplaatsen. Op enkele plaatsen is het behoud van bomen ten gevolge van de uitvoering van de visie niet mogelijk. Te denken valt aan het creëren van doorzichten, de uitbreiding passantenhaven en het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen. Ter compensatie worden op verschillende plekken nieuwe bomen geplant;

- inventarisatie van de ondergrondse infrastructuur: alle kabels en leidingen in het gebied zijn geïnventariseerd. Zo ligt er bijvoorbeeld een belangrijke gasleiding langs de Meerweg;
- analyse van verkeer en geluid. Naast feitelijk onderzoek naar aantallen en waarden is gekeken naar de functie van de Meerweg. De Meerweg zelf heeft met ca. 8.500 voertuigen per etmaal een belangrijke ontsluitende functie voor de kernen Eelde en Paterswoldede in de richting van Rijksweg A28. Uitgangspunt bij de uitwerking van de visie was deze functies op een goede manier samen te laten gaan, met aan de ene kant oog voor een goede doorstroming van het verkeer en aan de andere kant een aantrekkelijke en veilige woon- en verblijfsomgeving. Met verschillende maatregelen is beoogd de verkeersveiligheid te verbeteren. Naast maatregelen aan de weg en in de omgeving van de weg, is het voorstel om de rijsnelheid voor gemotoriseerd verkeer terug te brengen van 60 km/h naar 50 km/h. Voor een nadere onderbouwing verwijzen wij naar het voorgestelde besluit "Aanpassing Bebouwde Kom Meerweg West". De inhoud van het besluit is onder meer afgestemd met de provincie Groningen, vooruitlopend op de definitieve overdracht van de weg aan de gemeente;
- analyse van parkeren, inclusief monitoring parkeerbezetting (parkeertellingen). Onderdeel van de Structuurvisie Meerweg is een herordering van de parkeercapaciteit. Bij het detailleren van de visie naar voorlopig ontwerp is een eerdere parkeeranlyse geactualiseerd. Door gebundeld en decentraal parkeren biedt de Structuurvisie een betere spreiding van de parkeervoorzieningen. Dit houdt in dat het parkeren verdeeld en gebundeld wordt op herkenbare overzichtelijke locaties langs de Meerweg. Het parkeren langs de weg is in de nieuwe situatie niet meer mogelijk, zodat de (verkeers)veiligheid en de uitstraling van de weg verbeteren. Uit landelijke richtlijnen en parkeertellingen blijkt dat er in de huidige situatie sprake is van een overcapaciteit. Uitgangspunt in het ontwerp is desondanks dat de parkeercapaciteit in de nieuwe situatie op een vergelijkbaar niveau blijft als in de bestaande situatie. Juist met de investering in de publieke ruimte is beoogd extra bezoekers naar het gebied te trekken, zodat bestaande en nieuwe ondernemers kunnen profiteren. Overigens zijn op verschillende momenten pieksituaties (schaatsen, enkele zomerdagen) waarbij de capaciteit onvoldoende blijkt te zijn. Het aantal dagen dat dit zich voordoet lijkt dusdanig incidenteel te zijn, dat een dimensionering van het aantal parkeerplaatsen op deze piek ongewenst en onrealistisch is. Wel worden de parkeertellingen de komende periode doorgezet, zodat het beeld uit de tellingen nog robuuster wordt;
- analyse planologische kader: met het oog op de subsidiedeadline van EFRO (oktober 2014) is bij de planvorming vroegtijdig getoetst of de plannen passen binnen het huidige planologische kader (bestemmingsplan Paterswoldsemeer). Gezien de aard van dit bestemmingsplan is gebleken dat slechts voor een deelproject het nodig is het bestemmingsplan te herzien. Over dit bestemmingsplan vindt separaat besluitvorming plaats (bestemmingsplan Parkeerterrein jachthaven Meerweg). Wel is het nodig voor de private ontwikkelingen (woningbouw en horeca) en de ecologische verbindingzone het planologische kader te actualiseren. Hiervoor worden op een later moment bestemmingsplannen in procedure gebracht. Inmiddels zijn alle vergunningen voor de eerste fase van het werk (75% van het totaal) aangevraagd of is een aanvraag in voorbereiding. Een aantal vergunningen is al verkregen en inmiddels onherroepelijk.

### *Ontwerp*

Het actuele resultaat van bijna 2 jaar ontwerpproces is beschreven in "Ontwerp Meerweg" (november 2012). Voor een uitgebreide inhoudelijke beschrijving van het plan verwijzen wij naar dit boekwerkje. Hieronder een korte samenvatting.

De Meerweg zelf vervult verschillende functies: het is een doorgaande verbinding, het is een recreatieve route en het vormt de ontsluiting voor bedrijven, recreatieve voorzieningen en woningen. In het nieuwe ontwerp wordt een wandelpad op de dijk langs het Friesecheveen aangelegd om het recreatieve gebruik te versterken.

De weg zelf krijgt een nieuw profiel, enkele uitbuigingen en verbijzonderingen, groene bermen waarin niet meer geparkeerd kan worden en wordt onderdeel van de bebouwde kom. Het fietspad wordt iets verhoogd en door het wegnemen van het bermparkeren wordt de veiligheid aanzienlijk vergroot. Langs het fietspad komt, over grote delen, een aparte wandelstrook. Door het creëren van meer doorzichten wordt de beleefbaarheid van het meer vergroot. Op verschillende plaatsen worden nieuwe wandelpaden langs de meeroever gerealiseerd.

Aan de westzijde wordt de entree naar de jachthaven verschoven en ontstaat de mogelijkheid van een doorgaande recreatieve fiets- en wandelroute in noordelijke richting. De passantenhaven wordt uitgebreid. Het park wordt opnieuw ingericht en er komen nieuwe parkeervoorzieningen. Op de plek van het huidige parkeerterrein wordt woningbouw mogelijk gemaakt. In het hele gebied wordt de recreatieve aantrekkelijkheid vergroot door meer zicht op het water, nieuwe groene structuren, wandel- en speelvoorzieningen, etc.

Langs de zuidflank van het meer (het middendeel van de Meerweg) worden nieuwe parkeerterreinen gerealiseerd met doorzicht op het meer, worden enkele opvaarten gemaakt en worden waar mogelijk eigenaren ondersteund in het verbeteren van de kwaliteit van de terreinen. De weg krijgt bij de Paalkoepel een inrichting die het bijzondere karakter van dit gebied ondersteunt.

Aan de oostzijde wordt onder meer een nieuw strand aangelegd (incl. nieuwe douche- en toiletvoorziening), wordt een nieuwe horeca-voorziening mogelijk gemaakt en wordt het parkeerterrein opnieuw ingericht. De boteninlaat wordt verplaatst naar het gebied nabij Kaap Hoorn; voor de hulpdiensten wordt een nieuwe inlaatplek gemaakt. Langs de oostelijke oever wordt een ecologische verbindingzone gerealiseerd. Tussen deze verbindingzone en het meer is een nieuw terrein voor recreatiewoningen voorzien.

Het ontwerp is tot stand gekomen via een multidisciplinaire aanpak, waarbij constant gekeken is of wat getekend werd, ook daadwerkelijk gemaakt en betaald kan worden en procedureel haalbaar is. Dit heeft er toe geleid dat de kosten voor het basisontwerp – met behoud van doelstellingen en het gewenste kwaliteitsniveau uit de Structuurvisie – gereduceerd zijn van circa € 11.000.000,- naar ruim € 8.000.000,-. Hiermee zijn wij er in geslaagd om ook met alle randvoorwaarden nog steeds aan de doelen van de Structuurvisie te beantwoorden. Eind 2011/begin 2012 heeft de Europese Aanbesteding van de ingenieursdiensten plaatsgevonden. Een groot deel van het voorlopig ontwerp is vervolgens door Royal HaskoningDHV uitgewerkt tot een definitief ontwerp en tot bestekstekeningen. Dit geldt nog niet voor Uitwerkingsgebied Noord en het gebied rond de ecologische verbinding.

### *Overleg en consultatie*

Bij het opstellen van het ontwerp is intensief en constructief overleg gevoerd met onder meer het Meerschapp Paterswolde, provincie Groningen, gemeente Tynaarlo en de waterschappen Noorderzijvest en Hunze en Aa's.

Bij de provincie Groningen stond in eerste instantie vooral de discussie rond de Ecologische Hoofdstructuur centraal. Door wijzigend rijksbeleid bleek ernstige vertraging in de uitwerking en uitvoering van de EHS op te treden en daarmee bleek de totale projectopzet van de Meerweg te worden geraakt. Inmiddels heeft de provincie Groningen de gewenste duidelijkheid gegeven: de uitvoering van dit gedeelte van de EHS staat ondanks het gewijzigde rijksbeleid niet ter discussie.

Tegelijkertijd met het overleg met betrokken overheidsinstellingen heeft er veelvuldig overleg plaatsgevonden met de direct betrokken bewoners en ondernemers via bijeenkomsten en bilaterale contacten. Vanaf begin 2011 kon een eerste ontwerp gepresenteerd worden. De afgelopen twee jaar zijn verschillende bijeenkomsten georganiseerd waarin het ontwerp werd gepresenteerd. Ook is periodiek gesproken met de Klankbordgroep Meerweg, waarin bewoners en bedrijven vertegenwoordigd zijn. Daarnaast is veel gesproken met vertegenwoordigers uit deelgebieden en ook rechtstreeks met particulieren, bedrijven en verenigingen. Doel van deze bijeenkomsten en gesprekken was het vergroten van kennis van het gebied en inzicht in wensen en belangen van direct betrokkenen, zodat duidelijk werd wat er in het gebied speelt en wat er belangrijk gevonden wordt.

Dit heeft zich vertaald in het voorliggende ontwerp. Bijkomend is beoogd het begrip en draagvlak voor het project groter te maken. Uit de gesprekken is ons gebleken dat realisering van het project ook en in toenemende mate op steun van de direct betrokkenen mag rekenen.

#### *Financieel kader*

Parallel aan de technische uitwerking van de plannen is permanent gewerkt aan de financiële haalbaarheid van het project. In de concrete situatie van het Meerweg project hield dat in de planuitwerking conform (verschillende) subsidievoorwaarden ter hand te nemen, deadlines te bewaken en eventueel aanvullende middelen te organiseren en reeds bestaande en nieuwe financiële risico's waar mogelijk weg te nemen of beheersbaar en binnen een aanvaardbare bandbreedte te houden. Daarbij is gestuurd op een projectresultaat dat enerzijds de kwalitatieve toets kan doorstaan, maar anderzijds ook efficiënt en effectief omgaat met de inzet van publieke middelen. Uiteindelijk hebben wij daarmee de totale geraamde projectomvang van het EFROproject Meerweg naar beneden kunnen bijstellen van circa € 11 miljoen naar ca. € 8 miljoen en is de afhankelijkheid van private inkomsten verminderd. Daarmee zijn de risico's in omvang teruggebracht en tegelijkertijd scherper in beeld gebracht. Het benodigde gemeentelijk weerstandsvermogen voor dit project kan hierdoor met 50% worden teruggebracht, waarbij nog steeds conservatief is gerekend in verband met de actuele situatie op de vastgoedmarkt.

Over dit onderwerp is de afgelopen maanden intensief overleg gevoerd met de provincie Groningen. Allereerst was er het uitstel van de beslissingen over de realisatie van de EHS door wijzigend rijksbeleid. Aangezien ook de provincie niet in de positie was voortgangsbepalingen te nemen, kon geruime tijd niet aan planuitwerking in de oostflank gewerkt worden. Het belang van realisatie van deze belangrijke schakel in de EHS stond daarbij geenszins ter discussie, maar de onduidelijkheid over de omvang van de ESMiddelen verhinderde besluitvorming. Aangezien de subsidiedeadlines niet wijzigden werd de kans dat delen van het project niet tijdig gerealiseerd zouden kunnen worden steeds groter. Aangezien sprake is van een integrale project-opzet, bedreigde dat de totale voortgang van het project Meerweg. Recent heeft de provincie besloten dat realisatie van deze schakel in de EHS door moet gaan. Dat betekent dat nu niet meer pas op de plaats gemaakt hoeft te worden. De opgelopen vertraging blijft een feit. Om toch het integrale Meerwegproject te kunnen uitvoeren, zijn nadere bestuurlijke afspraken gemaakt om het project financieel haalbaar te houden. Er is doorgaand overleg met de provincie om deze afspraken concreet uit te werken en te detailleren. Mocht daar aanleiding toe zijn zal de raad daarover tijdig aanvullende informatie ontvangen.

Op basis hiervan kan op korte termijn worden begonnen met de uitvoering van fase 1 (Meerweg Groningerweg-Friescheveen, Meerweg-West en -Midden, horeca/strand/parkeren Oost). Ten behoeve van de uitvoering van fase 2 worden nu eerst de benodigde procedurele stappen gezet. Fase 2 behelst Meerweg-Oost recreatie (onderdeel EFROproject), Meerweg Friescheveen-Noordwillemskanaal, ecologische verbindingzone en ecoduct, waterinlaat. In bijlage 2 zijn de verschillende fasen aangegeven.

#### *Beheer en onderhoud*

Bij de besluitvorming in 2010 heeft de raad structureel aanvullende onderhoudsbudget vrijgemaakt. Naar de huidige inzichten zal dit budget voldoende zijn om de nieuwe infrastructuur op een goede manier te beheren en te onderhouden. Met het Meerschapp worden momenteel afspraken gemaakt over werk- en taakverdeling ten aanzien van onder meer de parkeerterreinen. Tevens wordt gesproken over de beheersgevolgen van de nieuwe oevers en de uitbreiding van de passantenhaven. Inzet is dat deze afspraken passen binnen de bestaande financiële kaders en verantwoordelijkheden.

### **Meerweg ontwikkelt Meer: het vervolg**

Op de kortst mogelijke termijn zal nu de aanbesteding van de eerste werken ter hand worden genomen. De jaren 2013 en 2014 zullen worden gedomineerd door de uitvoering van fase 1. Daarmee worden de Meerweg (incl. aanliggend fietspad, wandelstrook en wandelpad op de dijk) geheel vernieuwd, worden nieuwe parkeerterreinen aangelegd, wordt de passantenhaven uitgebreid, wordt de oostoever recreatief aantrekkelijker gemaakt, etc. Naar verwachting zullen de werkzaamheden in het voorjaar van 2013 kunnen beginnen. Belangrijk aandachtspunt daarbij zal zijn de bereikbaarheid van woningen en bedrijven en de doorgaande functie van de Meerweg. In de communicatie binnen en buiten het gebied zal hieraan ruime aandacht worden besteed. Daarbij zal ook conform het doel van de Structuurvisie het promotionele element een grotere rol gaan spelen: tijdens de verbouwing is het gebied nog steeds een prachtig recreatiegebied en daarna wordt het nog veel mooier.

Deze werkzaamheden vallen grotendeels binnen de vigerende bestemmingen en vergen daarom verder geen raadsbesluiten. Dat geldt niet voor het parkeerterrein aan de westzijde en de natuur- en recreatie-ontwikkeling aan de oostzijde. Het bestemmingsplan voor de westzijde wordt nog dit jaar separaat aan uw raad voorgelegd. Voor de oostzijde is recent de bestemmingsplanprocedure opgestart. Raadsbehandeling is voorzien medio 2013.

Bij het nieuwe karakter en functie van de Meerweg past ook dat de weg wordt opgenomen in de bebouwde kom. Een daartoe strekkend besluit wordt separaat aan de raad voorgelegd. Ook voor de verdere uitwerking van woningbouw zullen bestemmingsplannen aan de raad worden voorgelegd. Parallel daaraan zal een adequaat welstandskader worden ontwikkeld. In de Structuurvisie wordt een beeldkwaliteitplan voor de Meerweg aangekondigd. Wij onderzoeken het alternatief van het opnemen van algemene gebiedsgerichte regels in de Welstandsnota, waarna daar per locatie een apart beeldkwaliteitplan aan toegevoegd kan worden. Daarmee kan een algeheel kwaliteitsniveau worden geborgd, maar ontstaat ook ruimte om de details in te vullen op het moment dat een ontwikkeling daadwerkelijk aan snee is. Voor de uitvoering van fase 2 zijn de voortgang van de planologische procedures en de verdere uitwerking van de EHS maatgevend. De organisatie van grondverwerving en de inrichting van de EHS is de verantwoordelijkheid van de provincie. De gemeente heeft in fase 2 de verantwoordelijkheid voor het planologisch kader en voor de ontwikkeling van het recreatieterrein.

Onderdeel van de realisatie van de EHS is de aanleg van een ecoduct in de Meerweg nabij café Friescheveen. In principe wordt de reconstructie van de Meerweg tussen Noordwillemskanaal en Friescheveen uitgevoerd in aansluiting op het realiseren van dat kunstwerk. De gemeente streeft ernaar om het oostelijk deel van de Meerweg uiterlijk in 2015 vernieuwd te hebben. Mocht daarvoor loskoppeling van de EHS planning nodig zijn dan zal dat te zijner tijd worden beoordeeld.

Haren, 27 november 2012

de raad voornoemd,

O.E. de Vries,  
griffier

J.H. Bats,  
voorzitter