

## Voorlopige agenda van de commissie Beheer en Verkeer van 4 maart 2009

Hierbij wordt u uitgenodigd voor de openbare vergadering van de commissie Beheer en Verkeer

Datum: woensdag 4 maart 2009  
Aanvang: 16:30 uur  
Locatie: Oude raadszaal  
Voorzitter: de heer H. van der Heijdt  
Griffier: mevrouw F. Hijlkema

Opening

[Verslag raadscie. Beheer en Verkeer 4 maart 2009](#) (pdf)

A1. Mededelingen voorzitter en wethouders

A2. Vaststelling agenda

[Agenda raadscie. Beheer en Verkeer 4 maart 2009](#) (pdf)

[Gewijzigde agenda raadscie. Beheer en Verkeer 4 maart 2009](#) (pdf)

A3. Lange termijn agenda en lijst van moties en toezeggingen

A4. Conformstukken

[Raadsvoorstel - Sanering spoorweglawaaï Lodewijkstraat e.o.](#) (pdf)

A5. Rondvraag

B1. Collegebrief d.d. 13 februari 2009: Voorkeurstracé eerste lijn en regionaal vervoerconcept

[Raadsvoorstel - Tracebesluit N361](#) (pdf)

B2. Zuidelijke Ringweg

B5. Brief d.d. 13 januari 2009 van het college aan GS over het Tracébesluit N361

C1. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname

C2. Vaststelling verslag van de besloten vergadering van de raadscommissie Beheer en Verkeer van 7 januari 2009 Het verslag van 7 januari 2009 wordt ongewijzigd vastgesteld

Sluiting

## Verslag raadsclie. Beheer en Verkeer 4 maart 2009

### VERSLAG RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER & VERKEER

BV nr.: 09/04  
Datum: 4 maart 2009  
Plaats: oude raadzaal  
Tijd: 16.30 – 19.00 uur

**Aanwezig:** H. van der Heijdt (voorzitter), J. Spakman (PvdA), D. Hukema (PvdA), A. de Rooij (PvdA), M. Azghoughi (PvdA), mw. A. Vos (PvdA), de heren M. Marion (SP), mw. T. Kirienco (SP), J. Evenhuis (VVD), D. Jager (VVD), mw. I. Jongman-Mollema (CU), J. Seton (CDA), J.P.T. Klijsma (GL), H. Miedema (GL), J.H. Luhoff (D66), H.P. Klijsma (GL), S. Antuma (Student en Stad), R. Prummel (Stadspartij), mw. K. Dekker (wethouder), mw. J. Visscher (wethouder), dhr. D. Vrieling (griffier), mw. F. Hijlkema (commissiegriffier).

**Afwezig met kennisgeving:** geen

#### **Insprekers:**

Bij de rondvraag: de heer Bon, namens de Burgerinitiatiefgroep en bewonersvereniging Reitdiep Bij agendapunt B.2. De heren Menger, persoonlijke titel; de heer Maat, namens de actiegroep Tunnelvariant  
Bij agendapunt B.5: mevrouw E. Rutgers

---

### ALGEMEEN DEEL

#### **A.1. Mededelingen voorzitter en wethouders**

**De voorzitter** heeft de volgende mededelingen:

- Wethouder Visscher komt iets later
- Alle commissieleden hebben op de tafel een instructie voor de microfoons aangetroffen
- Rondgang ecologische gebieden: zal plaatsvinden op donderdag 11 juni a.s. van 15.00-17.30 uur
- Uitnodiging voor de prijsuitreiking van de prijsvraag Duurzaamste Ondernemer 2008: morgen 17.15 – 18.00 uur
- Beklimming Martinitoren: morgen om 15.00 uur
- Congres structuurvisies (wat is de meerwaarde): er is een uitnodiging binnengekomen voor dit congres op 9 april a.s. in Martiniplaza van 10.00 – 17.00 uur
- Stationsgebieden: De commissieleden zijn uitgenodigd voor de richtinggevende discussie hierover in de commissie R&W vanavond om 20.00 uur.
- **Wethouder Visscher:** (doet de mededeling na agendapunt B2 omdat ze later binnenkomt). Discussiemiddag over de flora en faunawet in relatie tot de gemeentelijke vergunningen: Op 17 april 's middags. De commissie wordt hiervoor uitgenodigd.
- Duurzaamheid in de openbare verlichting (dimmen etc.): vorige week is er een rondgang geweest met een aantal organisaties en ook raadsleden. De deelnemers aan de wandeling waren zeer enthousiast. Er wordt wel elektriciteit en energie bespaard, maar dat is niet zichtbaar in de hoeveelheid licht. Er zijn nu nog meer mensen overtuigd geraakt van het feit dat dimmen een prima zaak is.

#### **Wethouder Dekker:**

- Commissie Ruimte en Wonen over Stationsgebied: de wethouder is helaas niet uitgenodigd. Omdat zij bij een andere bijeenkomst moet zijn, kan ze vanavond niet aanwezig zijn.
- Wachtijdvoorspellers van fietsverkeerslichten: Het betreft hier een technisch probleem dat zo snel mogelijk wordt opgelost.
- Veiligheid fietsflat: vorige jaar zijn een aantal vloerplanken vervangen. Op dit moment zijn er geen onveilige situaties bekend.
- Extra middelen in het kader van de mobiliteitsaanpak: de komende maanden worden hiervoor plannen uitgewerkt. Trekker hiervan is het Rijk.

## Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 4 maart 2009

- Bruggen Aduard/Dorkwerk: GS heeft gisteren besloten over de bruggen in het Van Starckenborgkanaal: het beter bruggenplan is niet overgenomen. De Stad heeft een afwijkende mening. Er wordt nog een brief geschreven aan GS met aanvullende suggesties. **De heer Seton, CDA** geeft aan dat hij de wethouder in dezen steunt.
- Stand van zaken autoloze zondag: er is afgesproken met een grootste aanpak "autoloze zondag" te komen. Door formatiedruk en de inzet die worden gepleegd op grote projecten ontbreekt het de medewerkers aan tijd. Daarop is een bureau ingeschakeld, maar in 2009 lukt het niet meer om "groots en meeslepend" iets te organiseren. Het bureau gaat een aangepast programma voor 2009 opstellen. In de volgende commissievergadering komt er een stand van zaken. Op de vraag van de heer Miedema of er dan niets gebeurt; antwoordt de wethouder dat er zeker wel iets wordt gedaan. Op de vraag van de heer Prummel of er dan sprake is van vrijval van middelen komt de wethouder nog terug.

### A.2. Vaststelling agenda

De agenda wordt gewijzigd. Aan de agenda wordt toegevoegd als B.2. De Zuidelijke Ringweg. De daarop volgende agendapunten worden vernummerd.

Oorspronkelijk B.5.: Collegebrief d.d. 29 januari 2009: Inrichtingsplan omgeving tunnel Meeuwerderweg wordt verplaatst naar de lijst ingekomen stukken en dan kan om agendering worden gevraagd.

### A.3. Lange termijn agenda en lijst van moties en toezeggingen

Zonder wijzigingen vastgesteld.

### A.4. Conformstukken

Raadsvoorstel: Sanering spoorweglawaai Lodewijkstraat e.o.

Het voorstel zal als conformstuk aan de Raad worden voorgelegd.

### A.5. Rondvraag

**Inspreker: De heer Bon, namens de burgerinitiatiefgroep "het beter Bruggen Plan Aduard Dorkwerk en de bewonersvereniging Reitdiep, de vereniging Dorkwerd en omgeving en anderen.** We vragen met klem om u nu als raad maximaal in te zetten voor de belangen van de stad. Door de provincie is nog steeds niet gereageerd op de inspraakreacties. De argumenten zijn nog steeds niet weerlegd door de provincie. Het zou merkwaardig zijn dat een voormalige sluiproute door een nieuwe groeiende woonwijk, waarvan er bij de bouw van uitgegaan werd dat die niet als doorgaande route zou blijven staan, dat die nu als nieuwe toegangsroute wordt aangemerkt. Dit terwijl er ook een andere nieuwe toegangsweg is. Randvoorwaarde was de tweede staande mastroute; daar was geen enkele overeenstemming voor. Dat is van de baan. Nu blijkt dat de vastge hoge brug uit het Beter Bruggenplan 6,5 miljoen te hoog begroot is door de provincie. Dit was nodig omdat er een zichtlijn moest komen voor de boten, maar dat blijkt niet zo te zijn. De opgegeven kosten kloppen dus niet. Het Beter Bruggenplan is dus eigenlijk veel goedkoper.

**De heer Klijsma, GL** sluit aan bij de woorden van de heer Bon. Hij roept zijn collega raadsleden op om contact op te nemen met hun collega's in PS om deze ontwikkeling te keren.

Bij de ingekomen stukken zat een brief over de parkeerproblemen/verkeersproblemen bij het Gomarus College/Vondellaan. Hij vraagt het college daar naar te kijken.

**Wethouder Dekker** begrijpt de teleurstelling van de heer Bon. Zelf pleitte het college ook voor de andere variant. In de uitwerkingsfase moeten we zeker nog praten over de ontwikkelingen rondom de weg/brug door de wijk het Reitdiep.

**De heer De Rooij, PvdA** wil het punt graag agenderen voor de volgende vergadering. Aldus besloten.

**Wethouder Dekker:** we gaan de parkeerproblemen bij het Gomarus College nader bekijken.

### B.1. Collegebrief d.d. 13 februari 2009: Voorkeurstracé eerste lijn en regionaal vervoerconcept

De voorzitter deelt mede dat er een schriftelijke inspraakreactie van Makelaardij 't Heerchuis voor iedereen ter tafel ligt.

## Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 4 maart 2009

**De heer Prummel, Stadspartij:** is vanaf het begin af aan niet bijzonder enthousiast geweest over de plannen voor de tram. Een oplossing voor de verkeersproblemen is het niet. Een zo zware tram, die helemaal niet aansluit op de transferia, is geen oplossing.

**De heer Klijnsma, GL:** *Bij Zernike is een transferium. Bovendien is het hoofdstation het grootste transferium.*

**De heer Prummel, Stadspartij:** bij het hoofdstation staan geen wachtende automobilisten. De aanvoerwegen naar de stad staan vol, daarvoor is in deze plannen geen oplossing voorzien. En het is geen goed idee om een dubbele tramlijn aan te leggen in een drukke winkelstraat. Het ware beter in te zetten op een trolleybus.

**De heer Antuma, S&S** *vraagt hoe de Stadspartij aankijkt tegen de structurende werking van de tram. Het zijn niet alleen studenten die van het hoofdstation naar Zernike te gaan. Het is ook bestemd voor het vervoer van publiek naar de winkels.*

**De heer Prummel, Stadspartij:** daar is geen tram voor nodig.

**De heer Marion, SP** *vraagt of de wethouder nog steeds van mening is dat de komst van de tram geen negatieve gevolgen heeft voor het openbaar vervoer? Het draagvlak voor de komst van de tram is dalende, omdat de komst van de tram een verslechtering voor bepaalde buslijnen zou betekenen. Ouderen en minder validen moeten grotere afstanden lopen om bij een openbaar vervoer halte te komen. Zolang de tweede tramlijn nog niet is aangelegd heeft de Grote Markt geen verbinding met de wijken Lewenborg en Beijum. De SP vindt dat de tweede lijn er eerst moet komen.*

**De heer Luhoff, D66** *geldt dit dan ook voor de andere wijken in de stad?*

**De heer Marion, SP** *stelt dat het daar ook voor geldt.*

**De heer De Rooij, PvdA:** *bent u van mening dat de binnenstad beperkt blijft tot de Grote Markt of mag een halte ook vlak bij de Grote Markt zijn gelegen en mag de route in de buurt van de Grote Markt lopen.*

**De heer Marion, SP** *natuurlijk mag een route langs de DIA ook, maar 300 meter er van af is te ver. Er worden risico's ingeboekt, waarbij de fractie grote vraagtekens heeft. Bijvoorbeeld de verkoop van Essent aandelen. Wil graag alternatieve dekking.*

**De heer De Rooij, PvdA:** *vraagt of hij goed verstaat dat de SP zegt dat de dekking onvoldoende is en dat de SP niet akkoord gaat en dat er een alternatief moet komen.*

**De heer Marion, SP** *zegt inderdaad dat de dekking niet voldoende is.*

**De heer Evenhuis, VVD** *constateert met velen dat het UMCG een bereikbaarheidsprobleem heeft. De tweede lijn zou mogelijk een oplossing bieden, wanneer komt die? De VVD woont de inspraakbijeenkomsten die nu worden gehouden bij. In afwachting van die inspraakbijeenkomsten doet de VVD nu nog geen uitspraken over de tram.*

**De heer De Rooij, PvdA** *stelt dat de VVD de vorige keer ook wilde wachten. Heeft u nu een mening of niet?*

**De heer Evenhuis, VVD** *vraagt wat de wethouder van het idee vindt om in beginsel nu de mogelijkheid te creëren om de tweede lijn als eerste aan te leggen en andersom. In januari 2010 komen de sluitende exploitaties en dat vindt de VVD van groot belang. Daarmee hebben alle vorige besluiten een voorlopig karakter.*

**De heer Klijnsma, GL:** *GL is een groot voorstander van de tram omdat het een stimulans is voor het openbaar vervoer. De tram is sexier dan de bus, heeft een grotere vervoerswaarde en het maakt het mogelijk om het autoverkeer in de stad te beperken. Hij is niet blij geworden van de reacties van sommige leden van Provinciale Staten. Het probleem van de toenemende automobilititeit wordt gedeeltelijk opgelost op deze manier. Hoe het GCC nu precies over de tram denkt is hem niet duidelijk. GL is ook blij met de koppeling van het treinennetwerk met het tramnetwerk.*

*Er zijn voor GL nog drie discussiepunten:*

- Oosterstraat: voorstander dubbel spoor, nog vragen over de inpassing
- Tweede tracé langs UMCG via Kardingse naar Meerstad prima, de voors en tegens van beide varianten graag nog wel aan commissie/raad voorleggen
- Het geld: De provincie wil alle risico's afgedekt hebben. Een deel van het geld wordt in het stationsgebied gestopt. Maar een deel van dat geld wordt ook gebruikt om de tekorten in het RSP af te dekken. Het is te kort door de bocht om dat nu met deze collegebrief als besloten te beschouwen. Hij gaat er vanuit dat het college daarvoor met een apart voorstel komt.

## Verslag raadsclie. Beheer en Verkeer 4 maart 2009

Verder stelt hij naar aanleiding van een vraag van mevrouw Jongman dat wat GL betreft, de tramlijn er al had gelegen, ook de lijn naar Meerstad. Maar de budgetten zijn nog wel eens een belemmering. Met deze hoeveelheid geld redden we het niet.

Tot slot: de tram en de fietsers moeten goed gescheiden worden en routes moeten goed aangegeven worden. Kortom: GL is enthousiast en wacht de reacties in de inspraak af.

**De heer Antuma, S&S** is ook enthousiast en wacht de resultaten van de inspraak af. S&S ziet de enorme waarde van de tram voor deze stad; de structurerende werking van de tram voor de binnenstad, voor Zernike en voor het Ebbingekwartier. We slagen er zo in bepaalde delen van de stad weer echt onderdeel van de stad te laten zijn. In het tracé van de eerste lijn kan S&S zich vinden. De inpassing van dubbel Oosterstraat brengt nog wel wat consequenties met zich mee. Daar moet nog goed naar gekeken worden (ook in financiële zin). Ook positief is het principe besluit dat is genomen over de tweede lijn. Het lijkt goed om wanneer dat mogelijk is in ieder geval de openbaar vervoer verbinding naar Meerstad zo snel mogelijk te regelen. Voor wat betreft de lijn naar Zernike moet nog goed gekeken worden naar de haltes die op het complex worden aangedaan (sportcentrum, tentamenhal etc). Daar zal de fractie in de toekomst nog scherp op letten.

Financiën: Het is wel pragmatisch om de middelen die bestemd zijn voor het stationsgebied nu aan de tram te besteden, maar dat zorgt wel voor een gigantische opgave voor het stationsgebied zelf. S&S zal er in eerste instantie voor gaan liggen de opbrengst van de aandelen van Essent uit te geven aan incidentele zaken. Om nu in één keer dat geld uit te geven gaat S&S te ver.

Resumerend: S&S is positief, maar op het gebied van financiën zullen wij elkaar nog tegenkomen.

**De heer De Rooij, PvdA** is ook groot voorstander van de tram. Is blij dat het hier gaat om een openbaar vervoer systeem voor de hele regio. Er zullen bij de aanleg tijdelijk problemen ontstaan voor wat betreft de bereikbaarheid in de binnenstad en andere wijken. Het kan niet zo zijn dat de komst van de tram een verslechtering betekent voor de vervoerscapaciteiten van andere openbaar vervoerlijnen.

*De heer Seton, CDA De heer de Rooij houdt van helderheid en zegt dat de vervoerscapaciteit op peil moet blijven en dat er structureel geen verslechtering op mag treden. Hoe formuleert u dat dan voor bijvoorbeeld de wijk Leuwenborg?*

**De heer De Rooij** kan zich voorstellen dat een overstap vervelend is. Maar het kan niet zo zijn dat er per saldo een verslechtering uitkomt. Is blij met het inspraaktracé en met het "enthousiasme van de GCC." De ondernemers in de Oosterstraat kunnen eventueel bevoorraadt worden met de tram.

Complimenten voor het college en andere betrokkenen. Wacht de inspraak met belangstelling af.

**De heer Seton, CDA** is voorstander van de tram (ook van de regiotram). Deelt de complimenten van de PvdA voor het regionale vervoersconcept. Een regiotram beter dan een stadstram. Voor wat betreft de dubbele baan Oosterstraat wil het CDA de inspraak afwachten. Want nu kun je ook niet in twee richtingen door de Oosterstraat fietsen. De keuze om de Gelkingestraat fietsstraat te maken lijkt logisch. Voor de mensen in de wijken waar de tram niet komt, is het van belang dat wij aangeven dat wij daar een zo goed mogelijk concept neerleggen. Dat betekent niet dat alles zo gelaten moet worden zoals het nu is. Er moet ook goed gekeken worden naar de risicoverdeling (stad-provincie). Vindt het moeilijk in te schatten of er een zware last om onze schouders kan gaan hangen. Financiën: het valt op dat de kosten voor de investering van de tweede lijn lager zijn dan voor die van de eerste. Stelt daarom voor de lijnen andersom aan te leggen. Wil niet het risico lopen dat de tweede lijn langs het UMCG er niet komt. Blij dat er nu een soort terugvaloptie wordt geformuleerd. Dat betekent niet dat het CDA van mening is dat we de tram niet zullen realiseren, maar als dat het geval is, dan hoeven we dan niet meer vanaf 0 te beginnen. Voor de fractie is de exploitatie van groot belang.

**De heer Luhoff, D66:** Bij de startnotitie, twee jaar geleden, was D66 kritisch. D66 is nog steeds groot voorstander van de tram. Maar na het lezen van de brief heeft hij wel het idee dat het krap aan kan en dat het vooral een aderlating voor de stad zal zijn. Er is nu zicht op de maatregelen tot 2020, maar het zou handig zijn een inschatting te kunnen maken over het eindbeeld (2040). Het is belangrijk dat de tram dan straks ook echt de regio in zal rijden, omdat we kosten maken. Dat heeft ook te maken met de frequentie. Daarnaast worden in het stuk nogal wat aannames gedaan, die niet verder terug te vinden zijn en niet onderbouwd zijn. Het college vraagt nogal wat aan bijdrage van onze gemeente voor het regionale vervoersconcept. Generieke risico's voor het hele gebied komen voor de helft voor onze rekening. Houdt dit in, dat als er problemen zijn met station Assen Zuid, wij als stad dan ook verantwoordelijk zijn? Is dat echt de bedoeling? In juni wordt verder gesproken over het exacte dekkingsvoorstel en D66 wil graag weten wat dan de bijdrage van de gemeente is en welke bijdrage

## Verslag raadsclie. Beheer en Verkeer 4 maart 2009

uit het RSP komt. D66 wil ook de exacte gevolgen weten voor het stationsgebied. En graag inzicht in financieringsbijdragen van derden en het realiteitsgehalte van de maatregelen in 2040. D66 is ook blij dat er alternatieven worden gezocht.

**De heer Antuma, S&S:** *begrijpt dat het eindbeeld voor D66 belangrijk is, maar was het niet zo dat het in 1970 ook moeilijk was te bekijken wat nu de vervoerswaarde zou zijn. Nu geen symboolpolitiek bedrijven, als je later door de tijd wordt ingehaald.*

**De heer Luhoff, D66** Het trambureau heeft in een presentatie gezegd dat doorkoppeling van de tramlijn heel duur is. En als dat zoveel geld gaat kosten, is het dan reëel dat we dat na 2020 doen? Graag reactie. D66 wil graag meer zicht op de risico's en stelt voor om daar nog eens goed als commissie naar te kijken en hierover extern advies in te winnen. Wie draait er op voor het exploitatiekort. Kan zich vinden in het tracé naar Zernike. Wil voor wat betreft het tweede tracé graag meerdere voorstellen voor aantakking van het UMCG.

**Mevrouw Jongman-Mollema, CU:** De groei van de mobiliteit maakt dat we over de tram moeten spreken. De CU was heel verbaasd over de reactie van het GCC die stelde dat de lijn alleen bedoeld was om studenten heen en weer te rijden. Misschien wordt de tram straks ook wel gebruikt voor de bevoorrading van winkels etc.

**De heer Evenhuis, VVD** *Het GCC heeft nog geen standpunt.*

**Mevrouw Jongman-Mollema, CU** Het signaal in de krant was duidelijk. Onderzoek in andere gebieden leert dat gebieden aan een tramlijn economische groei kennen. Het college stelt dat wanneer mensen kunnen kiezen tussen openbaar vervoer en de auto, dat dan voor openbaar vervoer wordt gekozen als er een tram is en voor de auto als er alleen een bus rijdt. Wil graag een onderbouwing voor die stelling. Er zal dan wel een parkeergarage moeten komen ten zuiden van het station om iedereen in de tram te krijgen. Is verbaasd dat het om een "fysieke" regiotram gaat. Een regiotram is breder, past dat wel in de straten van de stad. Het moet wel een regiotram zijn, omdat de provincie dan ook meebetaalt. Voor wat betreft de keuze van het tracé is gekozen voor de beste optie. De uitwerking moet nog plaatsvinden, dat mag niet te veel tijd gaan kosten. Hoe snel kan de tweede lijn naar het UMCG na de eerste lijn worden aangelegd? Wel het vizier op Kardingse rijken, maar Meerstad moet er snel, goed en meteen bij aangehaakt worden. Wat de CU betreft scoren de nu geplande lijnen hoog. Sluit zich aan bij de vraag over de dekking voor het Stationsgebied. Stelt prijs op enige toelichting over de verschillende potjes/budgetten etc. Wil graag een reactie van het college op de vraag over de lusten en lasten voor stad en regio.

**Wethouder Dekker:** De startnotitie is vastgesteld. Na jarenlang onderzoek is gezegd dat nu maar eens moet worden gestart met de tram. Veel mensen die de stad in willen komen uit de regio. Het gaat hier om grote aantallen, en als deze grote aantallen mensen blijven komen, ontkomen we er vanwege de capaciteit, niet aan een tram als vervoermiddel te introduceren. Op het moment dat er een tram komt, is het voor het bedrijfsleven interessant om aan een tramlijn te zitten. Er gaat een enorm structurerend effect van het railvervoer uit. De sociale aspecten van het railvervoer zijn ook van belang. Als over de lijn Zernike wordt gepraat gaat het over de verbinding van bepaalde wijken met de stad. Het gaat niet alleen om economie, niet alleen om vervoer, maar ook over sociale aspecten.

**De heer Prummel, Stadspartij** *aan de ene kant wordt ons voorgehouden dat we met grote vaart mensen van het station naar Zernike moeten vervoeren. Dat sluit een groot aantal haltes uit. Aan de andere kant wil de wethouder een groot aantal haltes omdat dat de economie in de stad bevordert. Wat wil de wethouder nu?*

**Wethouder Dekker:** Het is geen óf óf, maar én, én én. We hebben meerdere doelen met de tram. De extra elementen en effecten die de aanleg van een tram met zich meebrengen maken de investering de moeite waard.

In het begin hadden we het alleen maar over een tram bedoeld voor de ontsluiting van de stad. Maar de tram is nu onderdeel geworden van een breed vervoersconcept. We zijn nu met fase 1 bezig. We dromen over 2020, maar moeten nu wat doen. De wethouder gaat er van uit dat de tram na 2020/40 blijft rijden. Als we nu kiezen voor een stadstram, is het straks onmogelijk nog voor een regiotram te kiezen omdat die breder is. En we moeten nu kiezen voor een regiotram om op termijn ook de regio te ontsluiten. Er ligt nu een eerste tracé keuze in de inspraak. De risico's worden nog "gefine-tuned". De informatie die nu beschikbaar is geeft goede moed om door te gaan. De financiering en de risico's zullen nog nader worden onderzocht. We moeten straks zoveel informatie hebben, dat een evenwichtig besluit kan worden genomen. Er is een doorrekening gedaan van de eerste lijn en dat lijkt goed. De

## Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 4 maart 2009

komende maanden zal e.e.a. uitgewerkt worden. De generieke risico's liggen bij de provincie en de specifieke risico's bij de stad. Zodra het meer regionaal wordt, moeten de desbetreffende besturen ook aan tafel komen.

De GCC is een hele constructieve partner in dezen. De zorg die er is in de Oosterstraat nemen we heel serieus. Elke vraag moet zo goed mogelijk beantwoord worden. Voor problemen moeten oplossingen worden gevonden. Waarom dubbel Oosterstraat? "Niets is in marmer gehouwen". Er is voor dubbel Oosterstraat gekozen om veiligheidsredenen. Vervoersgroepen moeten met een tram zo veel mogelijk uit elkaar worden gehaald. De Gelkingestraat wordt dan fietsstraat en de Grote Markt wordt dan maar één keer doorsneden. De tweede lijn zoals nu gedacht wordt in 2016 operationeel; voor de zomer zullen we de eerste contouren laten zien. Op de vraag van de SP of het openbaar vervoer in zijn geheel slechter wordt, antwoordt de wethouder ontkennend. Voor de één wordt het beter, voor de ander misschien iets slechter. De haltes verschuiven misschien wat. Er zal met slimme overstapmogelijkheden voor gezorgd worden dat mensen toch op de Grote Markt uit kunnen komen. Per saldo moet het openbaar vervoer in de stad er op vooruit gaan.

**De heer Luhoff, D66** vraagt naar de haalbaarheid van het hele concept na 2020. Net als twee jaar terug wil hij graag overtuigd worden. Verder vraagt hij nog naar de generieke risico's buiten de stad Groningen. Loopt de stad risico voor bijvoorbeeld Assen station Zuid.

**Wethouder Dekker:** Station Assen is spoor. Afgesproken is dat de generieke risico's met elkaar regiobreed worden gedragen. Dit zal ambtelijk worden nagevraagd en op een ander moment aan de commissie worden voorgelegd.

### **B.2. Zuidelijke Ringweg**

Er wordt een collegebrief over dit onderwerp rondgedeeld, die vanmiddag om half 5 bij de griffie binnengekomen.

**De heer Maat:** inmiddels zijn de argumenten van de actiegroep tunnelvariant bekend. De actiegroep vindt het jammer dat er twee bovengrondse varianten als voorkeursvariant uitgerold zijn. Hoe moet het met de kruising met het spoor? Bij beide bovengrondse oplossingen is er sprake van kruising met het spoor. De actiegroep is blij met het participatietraject, is blij met meer tijd voor onderzoek en is blij dat er nog meer varianten kunnen worden aangedragen. Wil graag meedenken en meepraten over mogelijkheden die in hun richting komen.

**De heer Menger:** De A7 hoort niet thuis in het RSP pakket qua financiering, maar hoort gewoon door de Minister betaald te worden. De weg is voor 10% van de economie van Nederland verantwoordelijk. Wij worden afgescheept; het is een punt van heronderhandelen. Besteed het geld van het RSP pakket geld naar de regiotram, voer de kabelbaan in. Wat zijn de ruimtelijke effecten van de Zuidelijke ringweg. Wil graag even een time-out en alle sporen rechte trekken. De hele weg zou als een aparte casus moeten worden behandeld, van Almere tot de Duitse grens. Het verkeersinfarct moet worden voorkomen door openbaar vervoermaatregelen te nemen. Stelt voor nog een keer met Minister Eurlings te praten omdat Groningen onder de voet wordt gelopen.

**Wethouder Dekker** De afgelopen week is intensief met de partners over deze weg gesproken. Het college hecht er aan dat iedereen elkaar op inhoud heeft gevonden. Op drie niveaus is ruimte gecreëerd: - ruimte voor debat met de stad, - ruimte voor kwaliteit (het is bijna een gebiedsontwikkelingsgebied) en - ruimten voor kwaliteit (leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit van het hele gebied moet worden verbeterd). Kwaliteit wordt ook de toetssteen. Er wordt ruimte gemaakt voor een nieuwe variant. Kortom: Ruimte voor debat, ruimte voor kwaliteit en ruimte voor varianten. Hoe gaan we nu de participatie in? Er staan twee varianten boven de streep en vier varianten onder de streep. De twee boven de streep hebben het predicaat realistisch. De overige varianten sluiten wij niet uit. Het college hoort graag wat de commissie er van vindt. Er worden nog nadere verkenningen gedaan voor de Zuidtunnel. Er is geen besluit genomen, er is geen commitment, alleen voor wat betreft de "realistische varianten".

**De heer Spakman, PvdA** De PvdA is verheugd. Het is goed dat er afspraken zijn gemaakt door de drie partijen. Kwaliteit staat voorop maar wel met inachtneming van de financiële kaders. Dat geeft aan wat haalbaar is en wat niet haalbaar is. Winst is ook dat de participatie goed georganiseerd wordt. De participatie moet zorgvuldig, snel en breed georganiseerd van start gaan. De weg wordt voor heel veel mensen belangrijk. De PvdA is overtuigd van de kracht van participatie en de creativiteit die je er mee los kunt krijgen. De Minister wordt geïnformeerd over de besluitpunten 1 en 2 van gisteren; het

## Verslag raadsclie. Beheer en Verkeer 4 maart 2009

zou mooi zijn als de Minister op 18 mei al deelresultaten gepresenteerd zou kunnen krijgen. Verder vraagt hij aandacht voor de Esperantokruising.

**De heer Seton, CDA** is ook blij dat er nu twee voorkeursalternatieven liggen. En is blij met de heldere onderbouwing in collegebrief. Er blijkt nu uit de stukken dat de tunnel niet kan, ook al ben je op zich een voorstander van een tunnel. Is verbaasd over het plotseling naar boven komen van de Zuidtunnel. Het CDA denkt dat de Zuidtunnel niet de problemen gaat oplossen.

**De heer Klijnsma, CDA** kent de heer Seton als iemand die participaties altijd heel belangrijk vindt. Als hij het verhaal nu hoort, zegt het CDA dat er uitgekomen is wat het CDA wilde. Wat voor beeld heeft het CDA dan?

**De heer Seton, CDA** vindt een realistische participatie van belang. Er is geen geld voor de tunnel, dus dat moet ook eerlijk naar voren worden gebracht in het participatietraject. Miste in het eerdere stuk de planning, maar die zit nu wel in de brief opgenomen. Wat zijn voor het college de criteria waar uiteindelijk alles aan afgemeten wordt?

**De heer Marion, SP** is minder gelukkig met het stempel realistisch op twee alternatieven. Hij is toch tevreden over de raadpleging en ziet de uitkomsten met belangstelling tegemoet. Wat betekent het onderzoek naar de Zuidtunnel in de tijd? De SP wil een deugdelijk onderzoek naar het Zuidtunnel-tangent?

**De heer Spakman, PvdA** vraagt de heer Marion of hij zich bij de Zuidtunnel geen zorgen maakt over het geld, terwijl hij dat wel doet voor de tram.

**De heer Marion, SP** Ik heb niet over geld gesproken. De alternatieven moeten worden voorgelegd. **Mevrouw Jongman-Mollema, CU:** Met de zinsnede "De kwaliteitseisen staan voorop en niet de nu 's voorhands geselecteerde varianten" kan de CU het eens zijn. Vooraf moeten alle alternatieven met de omwonenden en de stad worden besproken. Vooraf moet goed geïnvesteerd worden in de probleemanalyse etc. Uiteraard wil de CU een oplossing die tegemoet komt aan de economische betekenis voor de stad, aan de leefbaarheid en aan de ruimtelijke kwaliteit. Jammer dat de tunnel wat in het lijstje naar beneden is gevallen, maar goed dat er ruimte is voor debat.

**De heer Luhoff, D66** is ook tevreden dat er twee varianten als realistisch zijn bestempeld. Daarmee zijn de andere varianten als onrealistisch bestempeld. Alle lof dat er nu een mogelijkheid is gevonden om de participatiefase in te gaan. De datum om de Minister een voorkeursvariant voor te leggen wordt door de wethouder verschoven naar 1 juli om de Minister een voorkeursvariant voor te leggen. Wat vindt de Minister daar van? Wat zijn nu de cruciale inpassingseisen (ruimtelijke kwaliteiten)?

**De heer Prummel, Stadspartij:** Wat is de zin van participatie in een dergelijk traject als van te voren is vastgelegd dat de oplossing financieel beperkt is (574 miljoen euro). Het zou kunnen dat er uiteindelijk uitkomt dat wij de emissies en schadelijke uitstoot wettelijk gezien niet mogen verhogen. Dan is het niet realistisch een weg op palen aan te leggen. Op die manier staan er helemaal nog geen varianten onder of boven de streep. Het zou kunnen dat we wel voor een andere duurdere variant moeten kunnen. We moeten kijken naar meer oplossingen voor de financiële kant van de zaak.

**De heer Seton, CDA** Er is uitgerekend dat uw oplossing erg duur is.

**De heer Prummel, Stadspartij** Het is onredelijk om de uitgaven te vergelijken met de OZB uitgaven. Wij moeten creatiever omgaan met de inkomsten die wij hebben.

**De heer Seton, CDA** Maar er moet toch dekking zijn.

**De heer Prummel, Stadspartij:** Dat klopt, maar we vinden die extra uitgaven terug in bijvoorbeeld de leefbaarheid.

**De heer Seton, CDA** Ik ben het met u eens over wat het waard is.

**De heer Prummel, Stadspartij** 1 miljoen per jaar op een begroting van 850 miljoen is te overzien. De winst is dan zo geweldig groot. We moeten met veel meer fantasie naar de oplossingen kijken. Het gaat om oplossingen die jaren meegaan. We moeten geen weg op palen willen, de investering voor een andere oplossing is het wel waard. De Zuidtunnel is een andere optie. Daar zal nog naar gekeken moeten worden. De Stadspartij is blij met de houding van de wethouder. Kan zich voorstellen dat de wethouder toch tot de conclusie komt dat we moeten kiezen voor de beste oplossing, namelijk een tunnel.

**De heer Evenhuis, VVD** In december al had de VVD het standpunt: alle vijf varianten in de participatie en je houden aan de deadline. De VVD houdt vast aan Elverding (voorjaarsbrief Kamer). Er zijn twee varianten in positieve zin en 3 onzekere varianten. Nu wordt er nog een extra variant toegevoegd, namelijk de Zuidtunnel. Het is heel belangrijk dat het geld van het Rijk zeker is. Nu zitten



## Verslag raadsclie. Beheer en Verkeer 4 maart 2009

we in een economische crisis. Heeft de wethouder de zekerheid dat, nu we twee maanden op gaan schuiven, het geld safe is? Wordt de datum van 1 juli (aanbieding aan Minister) gehaald? Hoe wordt afgewogen of de Zuidtunnel door moet gaan?

**De heer Antuma, S&S** Is blij dat er in ieder geval een brug is geslagen tussen stad en provincie. En dat er eensgezindheid is over hoe de plannen de participatie ingaan. Twee varianten boven de streep en vier er onder; daar gaat S&S mee akkoord. Op financieel gebied is het er niet hoopvoller op geworden. De tunnel vinden wij een mooie optie. Het dilemma kan ook aan de stad en aan de Minister worden voorgelegd. We zitten wat geld betreft klem. De fractie ziet niets in de obligaties van de Stadspartij. De fractie kan zich vinden in het feit dat de participatie wat ruimer tijd wordt geboden, zodat we straks goed beslagen ten ijs komen. Is in ieder geval blij dat de gemeente uit de bestuurlijke spagaat met de provincie is gekomen.

**De heer Klijsma, GL** sluit aan bij S&S. Is blij met de verlenging van de participatietijd. Dat biedt kansen voor draagvlakverbreding. Heeft nog steeds het idee dat Groningen proefkonijn is voor de methode Elverding. Zeker voor wat betreft de juridische status van het tracé besluit. Wat betreft de varianten gaat hij er vanuit dat alle varianten op een vergelijkbare manier naast elkaar worden gezet. Is benieuwd in hoeverre de Zuidtunnel het verkeer van de ringweg haalt. VNO/NCW dringt aan op snelheid, maar de automobilisten zitten maar kort op de Zuidelijke Ringweg. De bewoners hebben daar constant met de weg te maken. Beide partijen moeten goed worden betrokken bij de plannen. Gaat er van uit dat als RWS akkoord gaat met verlenging van het participatietraject, dat de Minister dan ook akkoord gaat.

**Wethouder Dekker D66** praat over realistisch, niet meer realistisch. Hecht aan een juiste beeldvorming. De varianten boven de streep zijn met de kennis van nu realistisch. De weg op palen komt boven het budget uit. Eigenlijk had de weg op palen dan ook als niet realistisch bestempeld moeten worden. De Zuidtunnel is op dit moment als niet realistisch aangemerkt. Volgende week krijgt de commissie een aangepast schema. Nu wordt nog bekeken wat het verkeersoplossend vermogen van de Zuidtunnel is. Dit is een Noord/Zuid verbinding. Vanuit het Zuiden komt er dan ook een uitstekende verbinding met het UMCG. De cijfers die destijds gepresenteerd zijn, passen niet bij de nieuwe variant. Zo'n 30 % van het verkeer kan worden afgevangen. Het past binnen de functionaliteitseisen van RWS. Daar moet nog over gepraat worden. In plaats van goedkoper werd de tunnel duurder. Het college gaat het debat open in; iedereen mag er wat van vinden. Onder leiding van de Rijksbouwmeester (= Minister) wordt bekeken hoe de criteria voor de ruimtelijke kwaliteit kunnen worden opgesteld.

**De inspreker de heer Menger** vindt dat wat betreft de financierbaarheid van de weg, Groningen als een C-label worden behandeld. Als er geld is voor de wegen bij Eindhoven etc. dan zou er voor de ringweg rond Groningen ook geld beschikbaar moeten zijn.

**De inspreker de heer Van der Veen** stelt nog dat beroepschauffeurs met een navigatiesysteem hun weg kiezen. Wanneer de A7 20 minuten sneller wordt, dan gaat het beroepsverkeer over de A7. Het zou kunnen dat er over ettelijke jaren een aantal malen per jaar smogalarm wordt gegeven. Uiteindelijk hadden we dan toch beter voor een tunnel kunnen kiezen.

### **B.3. Raadsvoorstel: Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer**

Dit raadsvoorstel zal rechtstreeks naar de raad worden gebracht.

### **B.4. Collegebrief d.d. 13 februari 2009: Staat V**

Dit agendapunt wordt doorgeschoven naar de vergadering van april.

### **B.5. Brief d.d. 13 januari 2009 van het college aan GS over het Tracébesluit N361**

**Inspreker mevrouw Rutgers, namens de belangengroep N361:** Verschillende verkeerskundige maatregelen rond Groningen hebben de verhoudingen tussen het college van GS en het college van B&W ernstig verstoord. Eén van de conflictpunten is de N361. GS dreigt de gemeente Groningen te overrulen als zij niet stoppen met hun obstructie. Vooral het punt dat B&W niet mee wilde praten in voorgaande fases weegt voor GS zwaar. In 2004 heeft B&W besloten niet mee te doen in de plannen voor de nieuwe weg. Het was de provincie van begin af aan duidelijk: de visie van de gemeente Groningen was geen nieuwe weg door de Koningslaagte.

## Verslag raadsclie. Beheer en Verkeer 4 maart 2009

Op dit moment lijkt de discussie meer te gaan over de manier waarop stad en provincie met elkaar omgaan, als over nut en noodzaak van de weg zelf. Het college van B&W en de belangengroep zijn geen voorstander van een weg door de Koningslaagtepolder. Er zijn andere mogelijkheden, waardoor de weg ook voldoet aan de eisen van duurzaam veilig. De groei van het verkeer moet drastisch naar beneden worden bijgesteld. Daarnaast zijn er nooit berekeningen gemaakt van hoeveel het kost om de huidige weg aan te passen. Geen noodzaak, geen groei van het verkeer, financiële tekorten. Daarom vraagt de belangengroep de commissie het college te steunen tegen de plannen voor de Koningslaagte. Tegelijk vragen wij u een kosten/baten analyse te maken van het alternatieve tracé.

**Mevrouw Jongman-Mollema, CU** Wat de CU een onjuist signaal vindt en vond is dat de stad de ommelanden als het ware overruled. Als de stad in de Stuurgroep was gaan zitten, had de stad mee kunnen praten. Wat ook niet juist is, is om aan het einde van de rit een bezwaarschrift in te dienen. Dat is meer voor belangengroeperingen en bewoners. Wij gaan niet over die weg. PS heeft daarover een besluit genomen. Wellicht hadden wij hier eerder over moeten spreken, maar dat hebben we niet gedaan. Het college heeft de raad ook niet gevraagd wat die er van vond dat het college doorging op een ingeslagen weg. De conclusie van de CU is, dat er nu een verkeerd signaal wordt gegeven.

**De heer Klijnsma, CU** waarom heeft u vanaf het moment dat wethouder Schuiling het besluit bekend maakte, niet eerder aan de bel getrokken?

**Mevrouw Jongman-Mollema, CU** Geeft aan dat het inderdaad zo is, dat de raad er niet om gevraagd heeft en de CU ook niet. Heeft nu gemerkt dat op de portefeuille Verkeer eerder moet worden ingegrepen. Nogmaals: de stad gaat niet over die weg, daar gaan de Staten over.

**Mevrouw Kirienko, SP** zou een heel verhaal kunnen houden over de unieke waarde van de Koningslaagte etc. maar dat is allemaal al besproken. De SP heeft zich de afgelopen maanden hevig verzet tegen de voorkeursvariant van GS.

**De heer Spakman, PvdA:** maar in de Staten heeft de SP voor dit tracé gestemd.

**Mevrouw Kirienko, SP** Dat Klopt, maar met voorbehoud van het gedeelte door de Koningslaagte. Vanzelfsprekend betekent dit ook dat de SP het besluit van het college steunt om bezwaar te maken.

**De heer Antuma, S&S:** vindt u het niet vreemd dat een overheid die alle mogelijkheden van inspraak etc. heeft gehad, gaat procederen tegen een medeoverheid?

**Mevrouw Kirienko, SP:** het is niet mooi, maar het is de bedoeling dat die weg er niet komt. En als het dan zo moet, dan is het zo.

**De heer Evenhuis, VVD:** in de zomer heeft de VVD gezegd dat die weg er moet komen. De weg zoals hij er nu ligt, moet verbeterd worden. In januari zijn wij op werkbezoek geweest en presenteerde het college een alternatief. Reden voor de VVD om toch nog eens met de belangengroepering te gaan praten. De adviesclub Verkeer van de VVD adviseert de fractie echter om achter het college te gaan staan en een ander tracé te kiezen. Wat zijn de mogelijke inpassingsplannen? Wat zijn de compensatieplannen (afwaardering oude weg)? Er moet opnieuw overleg worden gestart over de alternatieven. Tot de zomer deze studie verrichten, daarna besluiten.

**De heer Antuma, S&S:** Kan zich inhoudelijk gezien (natuurwaarden etc.) aansluiten bij mevrouw Kirienko. Maar het is de vraag of het de beste optie is om in bezwaar en beroep te gaan. Zijn er geen andere instanties en middelen die dit beter kunnen doen dan wij als gemeente. Hij denkt dat hij de conclusie van mevrouw Jongman kan delen. Wij hadden eerder in dit proces, jaren geleden al, onze verantwoordelijkheid moeten nemen.

**De heer Spakman, PvdA:** De PvdA sluit zich in grote lijnen aan bij de CU. De PvdA betreurt dat het college juridische stappen heeft ondernomen tegen GS. Het is inderdaad een formele bevoegdheid, maar die stap is niet in het belang van goede bestuurlijke verhoudingen. Er liggen veel grote gezamenlijke projecten (bereikbaarheidsdossiers) te wachten en een goede verhouding is daarbij van groot belang. Er ligt nu een democratisch genomen besluit dat gedeeld wordt door grote delen van de bevolking.

**De heer Seton, CDA:** U betreurt dat het college bezwaar heeft gemaakt. Was u verrast door deze stap van het college?

**De heer Spakman, PvdA,** had deze stap niet verwacht. De PvdA had verwacht dat gezegd zou worden: we hebben er zelf voor gekozen niet in de stuurgroep te gaan zitten, dit is nu gebeurd en daar laten we het bij.

**De heer Klijnsma, GL** vraagt of de heer Spakman denkt, dat als de gemeente wel in de Stuurgroep was gaan zitten met een mening die bekend was, dat het besluit dan anders was geweest?

## Verslag raadsclie. Beheer en Verkeer 4 maart 2009

**De heer Spakman, PvdA** sluit dat niet uit. In ieder geval had de stad dan mee kunnen praten en mee kunnen besluiten en dat is nu niet het geval geweest. We wonen hier in de regio Groningen/Assen; dat is een grote regio en goed nabuurschap is dan van belang. Als dan bekend is dat grote delen van die regio wel blij zijn met het genomen besluit, dan is het weinig chique om nu formele stappen te ondernemen.

**De heer Prummel, Stadspartij:** Het college komt op voor de stad en dat steunt de Stadspartij.

**De heer Seton, CDA:** Het besluit is genomen; sluit aan bij CU en PvdA. Het college gaat voor het belang van de stad, maar is het maken van bezwaar in het belang van de stad?

**De heer Klijnsma, GL:** De inhoudelijke punten zijn gewisseld. Groen Links sluit aan bij het college. Meningsverschillen mogen geuit worden. Groen Links heeft daarom geen problemen met de door het college ingezette bezwaarprocedure.

**Mevrouw Jongman-Mollema, CU:** *maar hadden we dan eerder niet in de Stuurgroep moeten gaan zitten?*

**De heer Klijnsma, GL** vraagt of het zin heeft in de Stuurgroep te gaan zitten als je de weg toch niet wilt?

**De heer De Rooij, PvdA** stelt dat de vraag zou moeten zijn, hadden wij achteraf toch niet in de Stuurgroep moeten gaan zitten?

**De heer Klijnsma, GL:** Achteraf hadden beide scenario's bekend moeten zijn, maar of dat wat uitgemaakt had?

**De heer Luhoff, D66:** snapt de opmerking van de CU wel, maar is het inhoudelijk eens met het standpunt van het college. De invloed op de bestuurlijke verhoudingen laat hij aan de beoordeling aan het college.

**Wethouder Dekker** is een verrast door de inbreng van de CU dat wij hier een leermoment uit moeten halen. Dat is de wereld op zijn kop. Wij hebben hier de afspraak dat het college besluiten neemt. Als onderwerpen niet geagendeerd worden door de raad, gaat de wethouder er van uit dat de raad het college steunt en het er mee eens is. Tot op heden is er over dit onderwerp verder niet inhoudelijk gesproken en de commissie/raad heeft wel een aantal brieven hierover ontvangen.

**Mevrouw Jongman-Mollema, CU:** *Het gaat om een dunne lijn, balanceren op wat de raad wel/niet wil bespreken. De wethouder zou zelf ook alerter moeten zijn.*

**De heer De Rooij, PvdA:** *Dat had de commissie ook eerder moeten zijn.*

**Wethouder Dekker:** Dan hadden wij het inderdaad geagendeerd. Destijds is er voor gekozen niet in de Stuurgroep te gaan zitten. Als je met de start meedoet in de Stuurgroep, ben je één van de initiatiefnemers. De gemeente vond toen dat de weg niet aangelegd behoefde te worden. De ambtenaren hebben ondertussen wel meegepraat over het tracé. De wethouder is bereid nog weer besprekingen te gaan voeren. Er is verschil van mening, maar soms vindt je elkaar op inhoud en soms niet. Een belangrijk argument is nu de verkeersveiligheid. PS kan van mening zijn dat dat het belangrijkste argument is; daar gaan wij als stad niet over. De stad wil haar eigen grondgebied, de Koningslaagte, beschermen. Als daar een juridische gang bij hoort, dan is dat zo. Misschien worden Stad en provincie het nog wel eens en kan de gemeente het bezwaar intrekken. De gemeente gaat niet naar de rechter om de bestuurlijke verhoudingen weer op scherp te zetten. De wethouder zal er alles aan doen om dat te voorkomen. Het bezwaar is in een overleg met de provincie wel aan de orde gesteld. Het gaat de gemeente om de bescherming van de Koningslaagte.

### **C.1. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname**

Geen vragen c.q. opmerkingen en aldus voor kennisgeving aangenomen.

### **C.2. Vaststelling verslag van de besloten vergadering van de raadscommissie Beheer en Verkeer van 7 januari 2009**

Het verslag van 7 januari 2009 wordt ongewijzigd vastgesteld.

**De voorzitter** sluit de vergadering om 19.15 uur

**Wethouder Visscher:**

Geen toezeggingen

## Verslag raadsie. Beheer en Verkeer 4 maart 2009

### **Wethouder Dekker:**

Bij agendapunt A.1. Mededelingen: Autoloze zondag:

De wethouder zegt toe voor de volgende commissie informatie te verstrekken over

- de stand van zaken met betrekking tot de autoloze zondag 2010 te verstrekken
- de activiteiten voor 2009
- informatie over eventuele vrijval budget 2009

Bij agendapunt A.5. Rondvraag

- Brug Aduard/Dorkwerd:  
Zal worden geagendeerd voor de volgende commissievergadering
- Parkeerdruk Gomarus College:  
De wethouder zegt toe hier naar te kijken.

Bij agendapunt A.1. Regiotram

- De wethouder komt nog terug op de generieke en specifieke risico's voor de (regio)tram (uitleg)

Bij agendapunt A.2. Zuidelijke ringweg

- De wethouder zegt toe dat de commissieleden volgende week een ge-update schema, waarin de Zuidtunnel is opgenomen

## Agenda raadscom. Beheer en Verkeer 4 maart 2009

### RAADSCOMMISSIE BEHEER EN VERKEER

**Concept-agenda:** B&V nr. 09/04  
**Datum:** woensdag 4 maart 2009  
**Tijd:** 16.30 – 19.00 uur  
**Plaats:** Oude raadzaal  
**Voorzitter:** dhr. H. van der Heijdt  
**Commissiegriffier:** mw. F. Hijlkema ☎ 367 7689  
**E-mail:** f.hijlkema@griffie.groningen.nl

#### AGENDA

##### A. ALGEMEEN DEEL

- A.1. Mededelingen voorzitter/portefeuillehouders
- A.2. Vaststelling agenda
- A.3. Lange-termijnagenda en lijst van moties en toezeggingen
- A.4. Conformstukken:  
*Raadsvoorstel:* Sanering spoorweglawaai Lodewijkstraat e.o.
- A.5. Rondvraag

##### B. INHOUDELIJK DEEL

- B.1. *Collegebrief* d.d. 13 februari 2009: Voorkeurstroce eerste lijn en regionaal vervoersconcept
- B.2. *Raadsvoorstel:* Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer
- B.3. *Collegebrief* d.d. 13 februari 2009: Staat V
- B.4. *Brief* d.d. 13 januari van het college aan GS over het Tracébesluit N361 (*op verzoek van CU*)
- B.5. *Collegebrief* d.d. 29 januari 2009: Inrichtingsplan omgeving tunnel Meeuwerderweg

##### C. HUISHOUDELIJK DEEL

- C.1. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname
- C.2. Vaststelling verslag vergadering raadscommissie Beheer en Verkeer d.d. 11 februari 2009 en van de besloten vergadering van 7 januari 2009

Bij commissievergaderingen kunt u gebruik maken van het *spreekrecht* bij de inhoudelijke agendapunten en de rondvraag. U krijgt dan drie minuten de gelegenheid de commissieleden te vertellen hoe u over een onderwerp denkt. Voor aanmelding en informatie kunt u terecht bij de commissiegriffier. De agenda's zijn onder voorbehoud. De definitieve agenda's worden in de vergadering vastgesteld.

## Gewijzigde agenda raadsce. Beheer en Verkeer 4 maart 2009

### RAADSCOMMISSIE BEHEER EN VERKEER

**Concept-agenda:** B&V nr. 09/04  
**Datum:** woensdag 4 maart 2009  
**Tijd:** 16.30 – 19.00 uur  
**Plaats:** Oude raadzaal  
**Voorzitter:** dhr. H. van der Heijdt  
**Commissiegriffier:** mw. F. Hijlkema ☎ 367 7689  
**E-mail:** f.hijlkema@griffie.groningen.nl

#### GEWIJZIGDE AGENDA

##### A. ALGEMEEN DEEL

- A.1. Mededelingen voorzitter/portefeuillehouders
- A.2. Vaststelling agenda
- A.3. Lange-termijnagenda en lijst van moties en toezeggingen
- A.4. Conformstukken:
  - *Raadsvoorstel:* Sanering spoorweglawaaai Lodewijkstraat e.o.
- A.5. Rondvraag

##### B. INHOUDELIJK DEEL

- B.1. *Collegebrief* d.d. 13 februari 2009: Voorkeurstracé eerste lijn en regionaal vervoersconcept
- B.2. *Collegebrief* d.d. 27 februari 2009: Zuidelijke ringweg
- B.3. *Raadsvoorstel:* Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer
- B.4. *Collegebrief* d.d. 13 februari 2009: Staat V
- B.5. *Brief* d.d. 13 januari van het college aan GS over het Tracébesluit N361 (*op verzoek van CU*)

##### C. HUISHOUDELIJK DEEL

- C.1. Ingekomen stukken en stukken ter kennisname
- C.2. Vaststelling verslag vergadering raadscommissie Beheer en Verkeer d.d. 11 februari 2009 en van de besloten vergadering van 7 januari 2009

Bij commissievergaderingen kunt u gebruik maken van het *spreekrecht* bij de inhoudelijke agendapunten en de rondvraag. U krijgt dan drie minuten de gelegenheid de commissieleden te vertellen hoe u over een onderwerp denkt. Voor aanmelding en informatie kunt u terecht bij de commissiegriffier. De agenda's zijn onder voorbehoud. De definitieve agenda's worden in de vergadering vastgesteld.

## Raadsvoorstel - Sanering spoorweglawaai Lodewijkstraat e.o.

### RAADSVOORSTEL:

2008-2009

Ons kenmerk: RO 09.1797327

Registratienummer : GR 09.

Ingekomen op :

Onderwerp: Sanering spoorweglawaai Lodewijkstraat e.o.

Groningen,

Aan de raad,

#### **Inleiding.**

Op 24 februari 2004 hebben wij besloten bij de behandeling van het onderwerp "Sanering spoorweglawaai Lodewijkstraat e.o." de voorbereiding voor de realisering van geluidsanering voort te zetten op basis van gevelisolatie. Voordien was gewerkt aan een mogelijke oplossing voor het reduceren van het geluid met behulp van schermen. De voorbereiding voor gevelisolatie is uitbesteed aan een extern geluidsadviesbureau. Na jarenlange procedures heeft het ministerie van VROM eind 2008 toestemming verleend om het werk uit te voeren. Het is de bedoeling per 1 maart 2009 de uitvoering van dit project te starten.

#### **Het plan.**

Aanvankelijk zijn 196 woningen onderzocht op een mogelijk te hoge geluidsbelasting. Alleen die woningen komen in aanmerking voor subsidie, waarbij het huidige geluidsniveau in de kamers gelegen aan de geluidsbelaste gevels hoger is dan 45 dB(A). De 124 woningen die aan deze norm voldoen zijn gelegen in de Lodewijkstraat, Brandenburgerstraat, Hereweg, Mauritsstraat, Mauritsdwarsstraat, Oosterweg, Verlengde J.A. Feithstraat, Verlengde Feithstraat en Viaductstraat. De eigenaren van ca. 120 woningen hebben een contract met de gemeente gesloten voor deelname aan dit project. De sanering kan bestaan uit het aanbrengen van isolerende beglazing, suskasten (geluidsreducerend ventileren) en dakisolatie.

In principe is de subsidie kostendekkend. De fysieke uitvoeringskosten worden volledig vergoed. De voorbereiding en directievoering worden op percentagebasis uitgekeerd. De voorbereidingskosten zijn in dat opzicht niet kostendekkend gebleken, vanwege:

- De noodzakelijke extra begeleiding van het adviesbureau tijdens de voorbereiding en contractvorming.
- De grote verscheidenheid aan woningen met weinig repetiteereffect.
- De vele overleggen ten behoeve van contractvorming met de huiseigenaren.
- De vele controles en aan te brengen wijzigingen in de aangeleverde tekeningen en berekeningen.

## Raadsvoorstel - Sanering spoorweglawaai Lodewijkstraat e.o.

2

- Intensief overleg met het Bureau Sanering Verkeerslawaai over de toe te kennen subsidie.
- De jarenlange looptijd van het project.
- Het afvallen van woningen waarvoor geen subsidie wordt verstrekt, maar waarvoor wel werkzaamheden zijn verricht, bestaande uit opnames en het vervaardigen van berekeningen.

### Participatieparagraaf.

Al in 2003 bij de start van het project zijn er verkennende gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van betrokken bewonersorganisaties. Ook is er in juni van dat jaar met vertegenwoordigers van de bewonersorganisaties een rondgang geweest in de straten langs het spoor samen met de toen verantwoordelijke wethouder. In januari 2004 heeft een informatieavond voor bewoners plaatsgevonden.

Betrokkenen hebben jaarlijks vanaf 2003 een bewonersbrief ontvangen over de ontwikkelingen van het project.

Om de voortgang en uitvoering te bespreken met de bewoners en eigenaren is er 22 januari 2009 wederom een voorlichtingsavond belegd onder leiding van wethouder mevrouw J. Visscher.

### Financiële paragraaf.

De extra voorbereidingskosten boven het door VROM gesubsidieerde deel worden geraamd op € 70.000,--.

De totale investering (inclusief plankosten) is geraamd op € 1.435.140,-- inclusief BTW. De dekking vindt voor € 1.365.140,-- plaats uit subsidie van het ministerie van VROM en voor € 70.000,-- uit ISV II post onvoorzien.

### BTW.

De subsidiebeschikking van VROM gaat ervan uit dat alle voorbelasting declarabel is bij het BTW-Compensatiefonds. Hiertoe zijn vragen gesteld aan de fiscus of dat inderdaad het geval is. In deze kredietaanvraag is er vanuit gegaan dat de fiscus de voorbelasting niet declarabel acht. Het krediet is derhalve bruto vermeld. VROM heeft aangegeven niet declarabele voorbelasting alsnog subsidiabel te achten.

Begrotingswijziging 2009							
Naam voorstel		Sanering spoorweglawaai Lodewijkstraat e.o.					
Incidenteel / Structureel		Incidenteel					
Soort wijziging		Investering					
Tijdsplanning krediet		2009-2010					
Pr.gr.	Financiële begrotingswijziging	Lasten	Baten	Saldo	Toevoeging reserve	Onttrekking reserve	Saldo
7.08	Getuidswering	1.435.140	-	1.435.140-	-	-	1.435.140-
7.08	Getuidswering (subsidie VROM)	-	1.365.140	1.365.140	-	-	1.365.140
7.08	Getuidswering (ISV onvoorzien)	-	70.000	70.000	-	-	70.000
<b>Totale begrotingswijziging</b>		<b>1.435.140</b>	<b>1.435.140</b>	-	-	-	-



## Raadsvoorstel - Sanering spoorweglawaai Lodewijkstraat e.o.

3

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

- I. het plan voor de sanering van het spoorweglawaai Lodewijkstraat en omgeving vast te stellen;
- II. een krediet incl. BTW voor deze geluidsanering beschikbaar te stellen van € 1.435.140,--;
- III. dit krediet te dekken uit subsidie van het ministerie van VROM €1.365.140,-- en € 70.000,-- uit ISV II onvoorzien;
- IV. de gemeentebegroting 2009 dienovereenkomstig te wijzigen.

Burgemeester en wethouders  
van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

Jacq. Wallage.

H.P. Bakker.

## Raadsvoorstel - Tracebesluit N361

Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 8446/ M.R. Oedekerker  
Onderwerp Tracebesluit N361



Provincie Groningen  
College van Gedeputeerde Staten  
Postbus 610  
9700 AP GRONINGEN

Datum 13 januari 2009  
Uw brief van 13 JAN 2009

Bijlage(n) 2

Ons kenmerk RO09.1792493

Uw kenmerk

Geachte college,

Op 14 januari 2009 wordt het tracébesluit voor de N361 besproken in de Statencommissie Economie en Mobiliteit. Wij vertrouwen erop dat in de voordracht aan Provinciale Staten de opvatting van de gemeente Groningen over het deel van de weg dat in de gemeente Groningen langs de Koningslaagte ligt, zou zijn opgenomen. Dat blijkt niet het geval. Daarom sturen wij u deze brief.

In een brief aan u d.d. 27 juni 2008 nr. RO 08.1646192, die als bijlage is bijgevoegd, hebben wij onze afwegingen rond milieu en ecologie met u gedeeld. Met deze brief willen we niet alleen onze bezwaren herhalen, maar ook een mogelijke oplossing onder uw aandacht brengen. De door u geformuleerde doelstellingen kunnen worden bereikt zonder dat de nieuwe weg de unieke natuur- en cultuurhistorische waarden van de Koningslaagte schaadt. Ten zuiden van Adorp kan gebruik worden gemaakt van het bestaande tracé. Er is dan geen nieuwe aansluiting nodig bij Noorderhoogebrug. Wel dient er onder Adorp een ongelijkvloerse kruising met het spoor te komen. In de bijlage is de alternatieve oplossing zichtbaar gemaakt. Met deze oplossing wordt tegemoet gekomen aan de wens tot verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de dorpen, zonder dat de Koningslaagte verder aangetast wordt.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

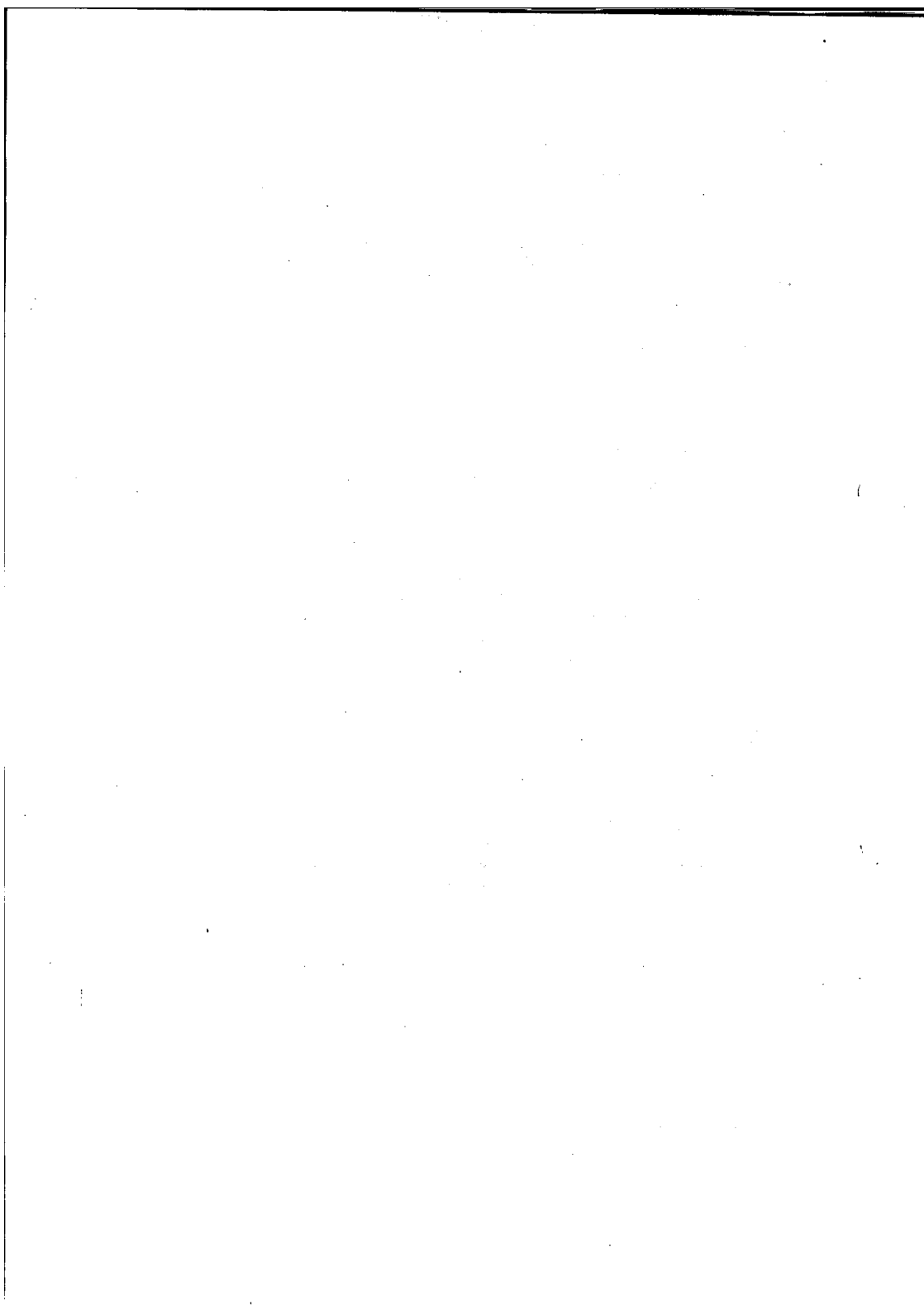
Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

CC aan de leden van Provinciale Staten

de secretaris,

**Raadsvoorstel - Tracebesluit N361**



## Raadsvoorstel - Tracebesluit N361

Bestuursdienst

Telefoon: (050) 367 84 46/ M.R. Oedekerk  
Onderwerp: Inspraak MER N361



College van Gedeputeerde Staten  
Postbus 610  
9700 AP GRONINGEN

Datum 27 JUN 2008

Bijlage(n)

Ons RO08.1646192

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer/mevrouw,

Ons college heeft met belangstelling kennis genomen van de MER Mensingeweer-Winsum-Groningen en de aanvulling MER Tracestudie, zoals gepubliceerd op respectievelijk d.d. 29 april 2008 en 12 mei 2008. In deze brief reageren wij in het kader van de formele inspraakronde. Wij kijken voor onze reactie met name naar de alternatieven (en die onderdelen van alternatieven) die direct van invloed op de stad Groningen zijn.

Zoals u inmiddels bekend is, kunnen wij ons niet vinden in de uitkomst van de MER en het door u benoemde voorkeustracé. De voorgestelde maatregelen veroorzaken onherstelbare en niet te compenseren schade aan de unieke waarden in de Koningslaagte. Bovendien is de MER nog steeds niet overtuigend over de zwaarte van de problematiek in verhouding tot de rigoureuze oplossingsrichtingen en rechtvaardigt die dus niet de voorgestelde maatregelen binnen het voorkeustracé. Hieronder lichten wij ons standpunt verder toe.

### Aantasting Koningslaagte

In onze eerdere reacties benadrukten we het belang van de Koningslaagte op waarde te schatten. Ons inziens maakt dit landschappelijke en ecologische belang elk alternatief dat de Koningslaagte doorsnijdt of anderszins schaadt, onacceptabel. De Koningslaagte vormt een uniek gebied dicht bij de stad, waardoor ook veel Stadlers er recreëren. De komst van een bezoekerscentrum zal deze functie verder versterken.

In uw Nota reacties en commentaar bij de startnotitie MER gaat u inhoudelijk niet in op onze reactie over de aantasting van de natuur en het landschap. Wij zijn van mening dat deze aspecten niet onderbelicht mogen worden. Daarnaast mogen ook de cultuurhistorische waarden en de effecten op de waterhuishouding niet worden vergeten. Onze reactie ten aanzien van de aantasting van het gebied onderscheiden wij vier deelaspecten:

1. Aantasting natuurwaarden;
2. Aantasting landschappelijke waarden;

SEAC

Oedekerk

## Raadsvoorstel - Tracebesluit N361

Volgvel 1

3. Aantasting cultuurhistorische waarden;
4. Effecten waterhuishouding.

### 1. Aantasting natuurwaarden

In ecologisch opzicht is het voordeel van de voorkeursvariant 4b+ ten opzichte van de variant 4b marginaal. Er wordt een formeel probleem opgelost, omdat het wegtracé niet meer het juridisch beschermde reservaatgebied doorsnijdt. In de MER wordt de versturende werking van de weg op de natuur in de omgeving van het tracé onvoldoende duidelijk. De verstoring van de weidevogels door geluidbelasting wordt in het aanvullend rapport slechts gerelateerd aan de EHS-gebieden. Praktisch gezien wordt het probleem van de vernietiging en verstoring van zeer waardevol broedgebied van weidevogels verplaatst. Ook ten noorden van het EHS-reservaatgebied in de Koningslaagte bevinden zich belangrijke concentraties gruttopopulaties, zoals in het hoofdrapport is vastgesteld.

De aantallen van deze soort gaan gestaag achteruit en u heeft zelf in 2008 terecht besloten meer aandacht aan deze soort te besteden. Realisatie van een nieuw wegtracé dwars door één van de belangrijkste grutto-gebieden van de provincie is daarmee niet in overeenstemming.

Uit de provinciale natuurrapportage blijkt bovendien, dat de afname van de populaties binnen de reservaatgebieden zelfs sneller gaat dan daarbuiten. De versturende invloed van de weg ook buiten reservaatgebieden is ons inziens evident. Alleen hierom zou een tracé 4b of een variant hierop geen alternatief moeten vormen.

In 2007 is door de beheerder van de reservaatgebieden in de Koningslaagte, het Groninger Landschap, een beheerplan opgesteld dat de omstandigheden in de reservaatgebieden voor de weidevogels moet verbeteren.

De uitvoering van dit beheersplan vraagt met name om maatregelen in de sfeer van graslandbeheer en waterhuishouding. De daarvoor benodigde structurerende maatregelen worden uitgevoerd in het kader van de door u vastgestelde Startnotitie Inrichtingsplan Reitdiepdal. Wij hebben er in onze reactie op dit plan op aangedrongen, dat de discussie over de consequenties van de aanpassingen aan de N361 ook in de gebiedscommissie Reitdiepdal gevoerd dient te worden. De uitwerking van het inrichtingsplan is recent gestart en duurt tot mei 2009. Wanneer u het voorkeurstracé vaststelt in september 2008, zoals is voorzien, wordt de gebiedscommissie voor één fait à compli gesteld.

Een onderdeel van het bovengenoemde beheerplan is de inrichting van een boerderij aan de Wolddijk tot bezoekerscentrum. Het voorkeurstracé ligt op een afstand van circa 300 meter van dit bezoekerscentrum en daarmee in de directe invloedssfeer van de N361. Het centrum gaat fungeren als de poort naar het Reitdiepdal, waar de Stadlers kunnen kennismaken met de kwaliteiten van het gebied. De beoogde doelstelling van het centrum wordt dan in de praktijk moeilijk gerealiseerd. De belangrijkste kwaliteiten van het gebied: de rust, de ruimte en de natuur zijn daar immers niet meer aanwezig.

## Raadsvoorstel - Tracebesluit N361

Volgvel 2

Het bevreemdt ons dat leemten in de ecologische kennis, zoals in het concept-MER al geconstateerd, voor u geen aanleiding zijn geweest tot aanvullend onderzoek. Het resultaat is, dat ook in de aanvullende rapportage geen rekening gehouden is met de aanwezigheid van vleermuizen in de omgeving van de aansluiting van het voorkeustracé op de N46/N28. Naar onze mening is de stadsrand een belangrijk fourageergebied en de aanwezigheid van verblijfplaatsen en vliegroutes is hier niet uit te sluiten.

U heeft aangegeven om ter compensatie het huidige tracé (Winsumerweg) mogelijk deels te willen opheffen. Hierdoor wordt een doorsnijding van het reservaat opgeheven. Dit betekent niet automatisch dat opheffen van de bestaande N361 een gelijkwaardige compensatie oplevert. Het verschil in landschapsstructuur is in de afweging veel complexer. De omgeving rond het Hemelrijk is hoger gelegen en er is veel opgaand groen op korte afstand (langs de weg, het kanaal en rond boerderijen). Bovendien is het maaiveld hoger dan verder oostelijk in de Koningslaagte. In het beheerplan van het Groninger Landschap wordt hier wel voorzien in vernatting, maar deze is moeilijk te realiseren door het ontbreken van duidelijke meanderstructuren. Met andere woorden, de weidevogelbiotoop, die hier gerealiseerd kan worden, is niet van de kwaliteit die nu al in het oostelijke gebied aanwezig is.

### 2. Aantasting landschappelijke waarden

Het rapport 3x Noord Groningen, dat in opdracht van u is opgesteld, beschrijft de unieke landschappelijke waarde van de Koningslaagte. Dit rapport lezende kunnen wij geen andere conclusie trekken dan dat de landschappelijke waarden in de Koningslaagte maken dat een aantasting van de Koningslaagte door een nieuw tracé onwenselijk is. Net ten noorden van het knooppunt met de Oostelijke Ringweg doorsnijdt het voorkeustracé middels een tunnel de Wolddijk. De door Walfridius aangelegde Wolddijk vormt een bijzondere historische structuurlijn en is juist ten noorden van de stad nog zeer gaaf in het landschap gelegen. Deze in de Middeleeuwen aangelegde dijk vormt een ringdijk in de Woldstreek.

Deze strek die, zoals de naam al aangeeft, ooit met bos bedekt was, vormde een veengebied met een klein kleidek. De ontginningsassen zijn nog in de verkaveling terug te vinden. Aan weerszijden van de Wolddijk is een open en nagenoeg niet verstoorte landschappelijke structuur zichtbaar. Het landschap maakt deel uit van een overgang van de zogeheten 'onregelmatige blokverkaveling' naar de ten oosten van de Wolddijk gelegen opstreckende verkaveling. Dit landschap met eeuwenoude verkaveling wordt dan ook op Europese schaal als zeer bijzonder aangemerkt.

Doordat het landschap door de combinatie van de subtiele overgangen van de oude meanders van het Reitdiep met de blokverkaveling, de Wolddijk en de regelmatige opstreckende verkaveling uniek is, is doorsnijding van het gebied onwenselijk. Bovendien kan het gebied door de ligging nabij de stad Groningen en de functie als uitloopegebied als zeer waardevol worden gekenmerkt.

## Raadsvoorstel - Tracebesluit N361

Volgvel 3

Door de gedeeltelijke ligging naast het Van Starckenborghkanaal is uit landschappelijk oogpunt het huidige tracé minder storend. Daarnaast liggen er tussen het kanaal en Adorp verschillende woningen, in bedrijf zijnde boerderijen en bedrijven aan huis die ontsloten moeten blijven. Bij ons leeft dan ook sterk de vraag in welke mate het mogelijk (deels) opruimen van het huidige tracé de landschappelijke waarden daadwerkelijk verbetert. Zonder inzicht in mogelijke compenserende maatregelen aan het huidige tracé vinden wij een keuze voor een tracé in september onverantwoord.

### 3. Aantasting cultuurhistorische waarden

Het voorkeustracé doorsnijdt een gebied met belangrijke cultuurhistorische waarden. Om deze reden heeft Libau in haar onderzoek naar archeologische en cultuurhistorische waarden tegen tracé 4b geadviseerd. Dit onderzoek is het kader van de MER Mensingeweer-Winsum-Gröningen verricht.

In de aanvulling MER Tracéstudie wordt gesteld dat de schade aan archeologische objecten en cultuurhistorische waarden in het voorkeustracé ten opzichte van tracé 4b substantieel minder is. Het MER rapport stelt dat het voorkeustracé minder schadelijk is, omdat het verder van 'archeologische monumenten' weg ligt. Het voorkeustracé ligt inderdaad verder weg van het AMK-terrein 7157 en 7156 dan het alternatief 4b, maar komt daarentegen veel dichterbij de AMK-terreinen 819, 820 en 7155 te liggen. Deze terreinen betreffen twee beschermde archeologische rijksmonumenten en een gemeentelijk beschermd archeologisch monument. Vooral het terrein 819 wordt zeer dicht benaderd. Hierbij komt dat het nu gepresenteerde voorkeursalternatief dwars door een verlaten historische boerenplaats snijdt (zoals te zien op de kaart van Theijssinga uit 1735), waarin zich belangrijke archeologische sporen en vondsten kunnen bevinden.

Bovendien is zowel alternatief 4b als het voorkeustracé 4b+ niet onderzocht door middel van archeologisch veldonderzoek. De beoordeling van het voorkeustracé als 'veel minder negatief' dan alternatief 4b is in onze ogen vanuit archeologisch oogpunt voorbarig en niet gefundeerd.

Door aansluiting van het nieuwe voorkeustracé bij Noorderhoogebrug wordt op dit punt ernstig schade gedaan aan het gedeelte van de Wolddijk dat ten noorden van Noorderhoogebrug ligt. De tot nu nog intact gebleven aansluiting van de Wolddijk bij Noorderhoogebrug wordt hiermee vernietigd evenals de visuele gaafheid van het omringende landschap, vooral ten noordwesten van de Wolddijk.

Het voorkeustracé brengt dus hoogstwaarschijnlijk ernstige schade toe aan het aanwezig bodemarchief in de Koningslaagte. Wij menen dat zonder een archeologisch verkennend onderzoek (veldonderzoek) er geen goede afweging mogelijk is tussen de alternatieven. Los van de mogelijke aantastingen van archeologische waarden is onze conclusie dat het voorkeustracé zonder meer een sterke cultuurlandschappelijk en cultuurhistorische verstoring betekent, vooral op het eeuwenoude verkavelingspatroon.

## Raadsvoorstel - Tracebesluit N361

Volgvel 4

en de eeuwenoude historische verbinding tussen de stad en Bedum, de Wolddijk. Ook op dit punt zijn onvoldoende gegevens onderzocht om tot een goede afweging te komen.

#### 4. Effecten op de waterhuishouding

De effecten op de waterhuishouding dienen op de juiste waarde te worden geschat. De Koningslaagte en het Selwerderdiepje zijn aangewezen als prioritaire gebieden in het kader van de verdrogingsbestrijding. Bij de uitwerking van het door u gecoördineerde inrichtingsplan Reitdiepdal is de vernatting van de reservaatgebieden met het oog op de weidevogel doelstelling een belangrijk uitgangspunt.

De gemeente Winsum heeft in 2003 in het kader van de Regiovisie een voorstel gedaan hiervoor de meanderrestanten in de Koningslaagte te gebruiken. Een proef, die in het afgelopen voorjaar in de directe omgeving van de Wolddijk werd uitgevoerd, had een spectaculair effect op de grutpopulatie daar.

In verband hiermee wordt op dit moment een concreet voorstel uitgewerkt door het Groninger Landschap, het waterschap Noorderzijlvest en onze gemeente, waarbij gebruik gemaakt wordt van het afgekoppelde regenwater uit de noordelijke stadsdelen. De conclusie in het MER-onderzoek, dat er in het Studiegebied geen waterbergingsfuncties voorkomen, is weliswaar formeel juist, maar de bovenstaande activiteiten zijn niet als ontwikkeling vermeld. Onduidelijk is dus hoe genoemde activiteiten en de waterhuishouding in het algemeen door de aanleg van het voorkeustracé worden beïnvloed. Wij zijn van mening dat zonder inzicht op deze aspecten er geen verantwoorde keuze van een voorkeustracé mogelijk is.

#### Ingrijpendheid voorkeustracé versus ernst problemen

De hierboven beschreven waarden van de Koningslaagte en de aantasting daarvan door enkele alternatieven, waaronder het voorkeustracé, brengen ons terug naar nut en noodzaak van dit project. In de startnotitie was het verbeteren van de bereikbaarheid nog nadrukkelijk één van de doelstellingen. Inmiddels blijken de bereikbaarheidsproblemen minder zwaar dan voorheen door u verondersteld. In uw 'Nota reacties en commentaar' geeft u aan dat de bereikbaarheid bij nader inzien inderdaad geen probleem is. U bent van mening dat de leefbaarheid in de kernen Adorp en Sauwerd en (in mindere mate) Winsum en Mensingeweer onacceptabel is en in de toekomst verder verslechtert. Dit rechtvaardigt in uw ogen de aanleg van een geheel nieuw tracé veelal langs de spoorlijn maar ook voor een groot deel dwars door het landschap.

Dat u inzet op verbetering van de leefbaarheid en verkeersonveiligheid in de dorpen en Winsum kunnen wij uiteraard begrijpen. Met het voortschrijdende inzicht dat de bereikbaarheid geen hoofdprobleem vormt en de focus vooral op verkeersveiligheid en leefbaarheid ligt, is het onvermijdelijk de voorgestelde oplossingen opnieuw te spiegelen aan de op te lossen problematiek. De vereiste zorgvuldigheid van een MER impliceert dat met de voortschrijdende kennis over de bereikbaarheidsproblematiek het niet anders kan zijn dat u op minder rigoureuze oplossingen uit komt dan nu.



## Raadsvoorstel - Tracebesluit N361

Volgvel 5

Daarbij denken wij aan specifieke maatregelen zoals inhaalstroken om langzaam verkeer in te halen en verbetering van de oversteekmogelijkheden (bijvoorbeeld een fiets- en voetgangerstunnel). Bovendien geeft u aan dat de nieuwe verbinding door de Koningslaagte de ritduur verkort, maar kiest u wel voor een boog om Winsum. Het uitblijven van enige vorm van heroverweging versterkt onze indruk dat de aanleg van een geheel nieuwe weg een doel op zich lijkt te zijn.

Met in het achterhoofd de unieke kwaliteit van de Koningslaagte en haar omgeving en de vaststelling dat de bereikbaarheidsproblematiek beperkt is, zijn wij van mening dat bij het bepalen van het voorkeurstracé er geen zorgvuldige afweging is gemaakt. De beperkte ernst van de geconstateerde problemen en de ingrijpendheid van de oplossing(en) staan in geen verhouding tot elkaar.

Wij verwachten van u een maatschappelijk verantwoorde investering en vertrouwen erop dat u gezien de ernst van de problemen de aanleg van een nieuw tracé niet als doel op zich ziet. In de regio zijn diverse zware bereikbaarheidsknelpunten. Wij geven u in dit kader ook mee in uw overweging mee te nemen of de gereserveerde financiële middelen voor deze route niet met meer maatschappelijk rendement elders geïnvesteerd kunnen worden.

Wij doen dan ook met klem een beroep op u om in de verdere besluitvorming rekening te houden met onze kanttekeningen bij dit project. Een heroverweging over de probleemstelling, de alternatieven en het voorkeurstracé is daar onderdeel van.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Groningen.

de burgemeester,

de secretaris,

*J. M. van Schij*  
Ab

*[Handwritten signature]*

# Raadsvoorstel - Tracebesluit N361



provincie  
groningen

bezoekadres: Martinikerhof 12

postadres: Postbus 610  
9700 AP  
Groningen

algemeen telefoonnr: 050 316 49 11

algemeen faxnr: 050 316 49 33

www.provinciegroningen.nl  
info@provinciegroningen.nl

Gemeente Groningen  
T.a.v. college van Burgemeester en  
Wethouders  
Postbus 20001  
9700 PB Groningen

BESTUURSDIENST	
reg.nr.	RO09.1803872
ingek.	30 JAN 2009
class.	-1.811.111.1
te beh. door:	RO
kople gez. aan:	WTH/REK ✓

Datum : 29 januari 2009  
Briefnummer : 2009-05403  
Zaaknummer : 154699  
Behandeld door : P.R. van der Wal  
Telefoonnummer : (050) 3164929  
Antwoord op : Uw brief van 13 januari (kenmerk: Ro09.1792493)  
Bijlage : 1  
Onderwerp : Nieuwe wegverbinding Mensingeweer-Winsum-Groningen

Geacht college,

Wij hebben uw brief van 13 januari 2009 over het tracébesluit voor de N361 ontvangen. Hierin refereert u ook aan de brief van 27 juni 2008 waarin u, in het kader van de formele inspraakronde, bezwaren kenbaar maakte tegen de uitkomst van de MER en het voorkeustracé voor de wegverbinding Mensingeweer-Winsum-Groningen (N361). Nieuw element uw de brief van 13 januari is een voorstel voor een alternatief tracé bij de Koningslaagte.

In het gesprek van 20 januari jl. met beide colleges is afgesproken dat wij nogmaals ons standpunt zouden toelichten, omdat er naar uw oordeel, onvoldoende overleg geweest zou zijn.

Met deze brief willen wij u informeren over onze opvattingen en een toelichting geven op het proces van besluitvorming rondom de tracékeuze van de nieuwe wegverbinding Mensingeweer-Winsum-Groningen.

#### Proces

In de planvorming en tracéstudie is van onze zijde geprobeerd de gemeente Groningen zoveel mogelijk te betrekken. Een verzoek om zitting te nemen in de stuurgroep is echter door de vorige en huidige portefeuillehouders verkeer en vervoer van uw college niet gehonoreerd omdat u de noodzaak voor een nieuwe weg niet onderschreef. Dit betekent dat de tracéstudie in 2005 is gestart op initiatief van de gemeentes De Marne, Winsum en Bedum en de provincie Groningen, zonder de gemeente Groningen.

Op ambtelijk niveau heeft steeds constructieve uitwisseling van informatie en standpunten plaats kunnen vinden. Ambtelijk is de gemeente Groningen vanaf de start vertegenwoordigd in de projectgroep N361. Hoe om te gaan met de belangrijke cultuurhistorische en natuurwaarden van de Koningslaagte is in de projectgroep steeds een van de belangrijkste agendapunten geweest. Ook in de gebiedscommissie Reitdiepdal vindt door stad en provincie over dit onderwerp regelmatig overleg plaats. Tenslotte zijn de portefeuillehouders verkeer en vervoer door ons geïnformeerd met een afschrift van de stukken van de stuurgroep in alle stadia van het proces.

GEDEPUTEERDE STATIE

05-HB-SG-001

De provincie Groningen werkt volgens normen die zijn vastgelegd in een handvest voor dienstverlening.  
Dit handvest vindt u op onze website of kunt u opvragen bij de afdeling Communicatie en Kabinet, Publiekvoortlichting: 050 3164160



## Raadsvoorstel - Tracebesluit N361

Bij het maken van een keuze tussen de in het MER onderzochte tracés had alternatief 4b in eerste instantie de voorkeur. Deze doorsnijdt echter de EHS Koningslaagte en was daarmee niet acceptabel. In verband hiermee is een variant ontwikkeld waarbij een deel van het tracé iets verlegd is waardoor de het net langs de EHS gaat: 4b+, het voorkeustracé.

### *Inspraakbrief*

In uw inspraakbrief van 27 juni geeft u aan zich niet te kunnen vinden in de uitkomst van het MER en de keuze voor het voorkeustracé. In deze brief beschrijft u gedetailleerd uw bezwaren op het gebied van aantasting natuurwaarden, landschappelijke waarden, cultuurhistorische waarden en de effecten op de waterhuishouding.

In de Nota reacties en commentaar, die u direct nadat wij deze hebben vastgesteld op 25 november jl. van ons heeft ontvangen, beantwoorden wij eveneens gedetailleerd uw reactie. U vindt deze antwoorden tevens in bijlage 1.

Wij delen uw mening niet dat natuur en landschap onvoldoende belicht zijn bij de tracéstudie. Wij zien in het positieve toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. ook een belangrijke ondersteuning voor onze mening.

Wij zijn het met u eens dat de Koningslaagte in vele opzichten een waardevol gebied is waarbij schade zoveel mogelijk vermeden, gemitigeerd en waar nodig gecompenseerd dient te worden. Derhalve zijn wij voornemens om direct na het tracébesluit te starten met een gedegen studie om de mogelijkheden hiervoor in kaart te brengen. Graag nodigen wij u uit om aan de uitwerking van dit belangrijke vraagstuk deel te nemen.

### *Alternatief tracé gemeente Groningen*

Nadat in het voorjaar van 2008 het voorkeustracé is vastgesteld, in juni van 2008 de inspraak op het MER en het voorkeustracé heeft plaatsgevonden, is op 14 januari jl. in onze Commissie Economie en Mobiliteit de voordracht voor het tracébesluit behandeld. Wij ontvingen op 13 januari uw brief met een voorstel voor een alternatief tracé.

U stelt voor om zuidelijk van Adorp ongelijkvloers het spoor te kruisen, naar het huidige tracé terug te keren en de huidige aansluiting in Noorderhoogebrug te continueren. Het door u beschreven alternatief heeft veel overeenkomsten met het zuidelijk deel van het door ons onderzochte en in het MER beoordeelde alternatief 3. U geeft in uw voorstel echter niet aan of u landbouw- en doorgaand verkeer wilt scheiden door de realisatie van een parallelstructuur voor dit tracédeel. U laat ook in het midden of u een tunnel onder het spoor door prefereert of kiest voor een viaduct.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming is het in onze optiek noodzakelijk om parallelwegen te realiseren. Vanuit onze visie voor behoud van het landschap zouden wij ook kiezen voor een tunnel bij de aansluiting van Adorp. Uw alternatief, voorzien van een parallelstructuur, levert een wat ons betreft onaanvaardbare aantasting van de EHS Koningslaagte op volgens de hierboven beschreven uitgangspunten en overwegingen.

De kosten van het door u beschreven alternatief ramen wij door de aanleg van een extra, relatief dure spoortunnel, een parallelstructuur tussen Adorp en Noorderhoogebrug en aanpassingen daarvoor bij de Noordzeebrug op € 4 miljoen meer dan de aansluiting van het voorkeustracé.

De bestaande aansluiting van de N361 op de Noordelijke en Oostelijke ringweg is weliswaar functioneel, maar ook indirect en onlogisch voor de ontsluiting van Noordwest-Groningen. In combinatie met snelheidsbeperkingen in de dorpskernen zorgt deze voor een kwalitatief minder goede verbinding wat leidt tot onnodig ongewenst sluipverkeer op andere wegen in het gebied.

## Raadsvoorstel - Tracebesluit N361

De oorspronkelijke route naar Winsum, voordat in de crisisjaren '30 van de vorige eeuw het Van Starckenborghkanaal gegraven werd, ging bij Hemelrijk gewoon rechtdoor naar wat nu de Iepenlaan is. Een nieuwe weg (= huidige tracé) langs het kanaal naar de Bedumerbrug, in het verlengde van de Bedumerweg werd met een korte omweg de nieuwe wegverbinding tussen stad en ommeland.

Met de realisatie van de ringweg en de Noordzeebrug in de jaren '70 kwam ook de Bedumerbrug te vervallen. Deze werd met, opnieuw een omweg voor het verkeer, vervangen door de Noordzeebrug.

Verkeer van en naar Winsum moet verder omrijden, officieel naar de kruising met Oostelijke Ring (bij de Hombach) en in de praktijk ook vaak gebruik makend van de op- en afritten van de Noordzeebrug in Noorderhoogebrug. Met de toename van de verkeersintensiteiten de afgelopen decennia worden ook de negatieve effecten (voertuigverlieskilometers, onnodige CO-2 uitstoot) van de huidige aansluiting steeds groter.

Het continueren van de bestaande onlogische aansluiting op de ring is weliswaar goedkoper dan ons voorkeurstracé maar beoordelen wij negatief in het kader van de doelstelling voor het verbeteren van de ontsluiting van Noordwest-Groningen. Door het realiseren van een goede aansluiting op de ringweg, zoals voorzien bij ons voorkeurstracé verwachten wij ook een belangrijke impuls om sluipverkeer uit het onderliggend wegennet weg te kunnen trekken. De modelgegevens vanuit het MER ondersteunen deze verwachting.

### *Gefaseerde besluitvorming*

De besluitvorming voor de N361 bestaat uit twee fasen. In de eerste fase wordt door Provinciale Staten een tracébesluit genomen. Hierbij wordt definitief een keuze gemaakt voor het tracé en vallen de andere onderzochte alternatieven af. De behandeling van dit tracébesluit in de commissie Economie en Mobiliteit heeft plaatsgevonden op 14 januari 2009 en besluitvorming door Provinciale Staten staat geagendeerd voor 4 februari aanstaande.

De tweede fase betreft een te nemen realisatiebesluit. Hierin komen nadere detailleringen, het mitigatie- en compensatieonderzoek, de te volgen ruimtelijke procedure en de financiering aan bod. Naar verwachting zal het compensatieonderzoek, dat gestart wordt zodra Provinciale Staten een tracébesluit heeft genomen enkele maanden in beslag nemen zodat na de zomer van 2009 het realisatiebesluit geagendeerd kan worden.

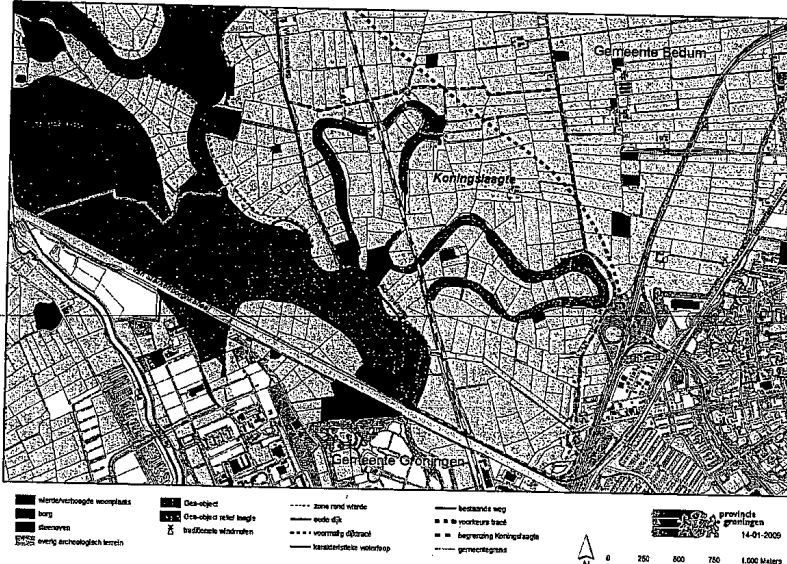
### *Kansen*

De aanleg van een weg betekent te allen tijde een ingreep voor direct betrokkenen, natuur en landschap. De Koningslaagte is een uniek en kwetsbaar gebied gelegen aan de rand van de stad. Het huidige tracé, de bestaande weg, gaat dwars door de EHS Koningslaagte en gaat zowel aan de oostzijde als aan de zuidzijde langs de randen van het gebied (zie afbeelding). Daarmee valt nu een aanzienlijk deel van het gebied onder de invloedssfeer van de weg en zorgt het intensieve verkeer voor verstoring.

Het voorkeurstracé is een kortere route die buiten de EHS Koningslaagte omgaat en alléén in meeste noordoostelijke punt door de polder loopt. Belangrijke landschappelijke karakteristieken zoals de historische oeverwallen en blokverkaveling bevinden zich grotendeels zuidelijk van het voorkeurstracé.

Wij zien daarom ook nadrukkelijk kansen om juist door realisatie van het voorkeurstracé een waardevol aanéengesloten gebied van de Koningslaagte en Reitdiepdal, aan de stadsrand en buiten de directe invloedssfeer van grote verkeersintensiteiten verder te kunnen ontwikkelen. In het compensatieonderzoek zullen details omtrent de mogelijkheden voor afwaarderen en zo mogelijk geheel

## Raadsvoorstel - Tracebesluit N361



verwijderen van wegedeelten van een zo groot mogelijk deel van het bestaande tracé nabij en door de EHS Koningslaagte uitgewerkt worden.

### Tot slot

In deze brief hebben wij u uitvoerig tekst en uitleg gegeven over de ons inziens zorgvuldige afwegingen die wij gemaakt hebben bij het maken van een keuze tussen de alternatieve tracés en waarom wij het door u voorgestelde alternatief afwijzen. Ook hebben wij u geschetst hoe het proces dat geleid heeft tot de tracékeuze zich heeft afgespeeld. Wij delen uw zorg voor cultuurhistorische waarden en natuurwaarden en in de Koningslaagte, maar komen in de afweging met de belangen voor een goede ontsluiting van Noordwest-Groningen, verbetering van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de dorpskernen van Mensingeweer, Winsum, Sauwerd en Adorp tot een ander oordeel en handhaven onze keuze voor het voorkeustracé. Graag nodigen wij u uit om samen met ons het vervolgvraagstuk voor mitigatie en compensatie ten behoeve van een realisatiebesluit nader uit te werken.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben,

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:

 , voorzitter.

 , secretaris.

## Raadsvoorstel - Tracebesluit N361

### Bijlage 1: Integrale relevante teksten uit Nota reacties en commentaar

#### Gemeente Groningen (nr. 15)

De gemeente Groningen kan zich niet vinden in de uitkomst van het MER en het voorkeustracé 4B+. De voorgestelde maatregelen veroorzaken onherstelbare en niet te compenseren schade aan de unieke waarden in de Koningslaagte. Bovendien vindt de gemeente dat het MER niet overtuigt over de zwaarte van de problematiek in verhouding tot de rigoureuze oplossingsrichtingen en rechtvaardigt die dus niet de voorgestelde maatregelen binnen het voorkeustracé.

#### *C8: Natuur en landschap zijn onderbelicht*

De alternatieven die in het MER zijn beschreven zijn beoordeeld op de volgende natuur- en landschapsaspecten:

- Aantasting beschermde gebieden en bijzondere soorten
- Versnippering
- Verstoring beschermde gebieden en bijzondere soorten
- Aantasting waardevolle landschappen, structuren, patronen en elementen
- Effect op visueel ruimtelijke waarden
- Aantasting GEA-objecten en geomorfologische vormen

In overleg met de Commissie voor de m.e.r. is een tweede aanvulling op het MER opgesteld. Hierin is in de paragrafen 2.2.2 en 2.2.3 aanvullende informatie opgenomen over landschap en natuur. Naar onze mening is daarmee voldoende aandacht besteed aan deze aspecten voor de besluitvorming over het tracé. Aan een aantal elementen, zoals geluidwerende voorzieningen, verlichting, zullen wij in het verdere besluitvormingstraject nadere aandacht besteden. De negatieve effecten op natuur- en landschap worden zoveel mogelijk gemitigeerd en de restschade gecompenseerd.

#### *C9: In ecologisch opzicht is het voordeel van het voorkeursalternatief 4B+ ten opzichte van de 4B marginaal. In het MER wordt de versturende werking van de weg op de natuur in de omgeving van het tracé onvoldoende duidelijk. (2)*

Het voorkeursalternatief, 4B+ doorsnijdt de EHS niet, dit in tegenstelling tot alternatief 4B. De verstoring is in het MER beoordeeld. Hierop scoort het voorkeursalternatief negatief.

De negatieve effecten op natuur- en landschap worden zoveel mogelijk gemitigeerd en de restschade gecompenseerd. Hiervoor stellen wij nog een compensatieplan op.

#### *C10: De provincie heeft besloten meer aandacht te besteden aan de grutto. Realisatie van een nieuw wegtracé dwars door één van de belangrijkste gruttogebieden van de provincie is daarmee niet in overeenstemming.*

Wij wegen meerdere belangen af. In dit geval worden natuurwaarden geschaad ten gunste van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in dorpen als Winsum, Sauwerd en Adorp. In het nog op te stellen compensatieplan zullen wij trachten de schade aan de gruttogebieden te beperken en eventueel te compenseren.

## Raadsvoorstel - Tracebesluit N361

*C12: De belangrijkste kwaliteiten van het gebied, rust ruimte en natuur zijn niet meer aanwezig waardoor de doelstelling van het beoogde bezoekerscentrum moeilijk gerealiseerd worden. Het voorkeursalternatief verstoort de beleving van het karakteristieke Groningse landschap en de recreatieve mogelijkheden.*

De weg zal effect hebben op de beleving van natuur en landschap bij het bezoekerscentrum. Wij moeten echter meerdere belangen tegen elkaar af wegen.. Eventueel compenserende maatregelen voor de recreatieve mogelijkheden zullen wij meenemen in het nog op te stellen compensatieplan. Bij het opstellen van dit plan wordt ook gekeken welke nieuwe kansen de aanleg van het voorkeustracé biedt voor recreatie. Op deze wijze worden bestaande recreatieve mogelijkheden zoveel als mogelijk gewaarborgd en nieuwe kansen benut.

*C13: Leemten in ecologische kennis zijn geen aanleiding geweest voor aanvullend onderzoek. Er is dus ook geen rekening gehouden met de aanwezigheid van vleermuizen in de omgeving van de aansluiting op het klaverblad.*

De Commissie voor de m.e.r. is van mening dat de essentiële informatie voor besluitvorming in het MER en de aanvulling daarop aanwezig is. Daarmee krijgt het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming. Deze reactie zullen wij betrekken bij de nadere verkenning van de effecten op o.a. natuur en landschap ten behoeve van het nog op te stellen compensatieplan.

*C14: Het mogelijk opheffen van een deel van het huidige tracé (Winsumerweg) betekent niet automatisch een gelijkwaardige compensatie. Het verschil in landschapsstructuur is in de afweging veel complexer. Daarnaast moeten de woningen en bedrijven ontsloten blijven.*

Effecten op natuur en landschap worden ten behoeve van het compensatieplan nader uitgewerkt. Woningen en bedrijven zullen ten alle tijden ontsloten blijven worden op de openbare weg.

*C15: De doorsnijding van het gebied is ongewenst doordat het landschap door de combinatie van de subtiele overgangen van de oude meanders van het Reitdiep met blokverkaveling, de Wolddijk en de regelmatige opstreckende verkaveling uniek is.*

Dit aspect wordt in het MER negatief beoordeeld. De aantasting van cultuurhistorische waarden wordt voor de alternatieven 4A, 4B+ en 4C licht negatief (-) beoordeeld en alternatief 4B met negatief (-). (Aanv.MER p.30). Op basis van het compensatieplan zullen wij proberen de negatieve effecten op de te beperken en te compenseren. Als mitigerende maatregelen kiezen wij er voor om de Wolddijk met een tunnel te kruisen.

*C16: Het MER stelt dat het voorkeustracé minder schadelijk is omdat het verder van de archeologische monumenten ligt. Dat klopt voor de AMK-terrein 7157 en 7156. Het voorkeustracé komt daarentegen veel dichterbij de AMK-terreinen 819, 820 en 7155 te liggen. De beoordeling dat alternatief 4B+ veel minder negatief scoort dan alternatief 4B is voorbarig en niet gefundeerd. Zonder een archeologisch verkennend onderzoek (veldonderzoek) is er geen goede afweging mogelijk tussen de alternatieven.*

Het voorkeursalternatief, 4B+ scoort licht negatief (-) op het aspect aantasting Aanvulling 1 op het MER geeft aan dat voorkeursalternatief, 4B+, licht negatief (-) scoort op het aspect aantasting archeologische waarden waar 4B negatief (-)

## Raadsvoorstel - Tracebesluit N361

scoort. Dit komt omdat het tracé van 4B+ verder van AMK-terrein Nienhuisnoord (monumentnr. 7149) ligt dan in alternatief 4B. Het tracé komt iets dichterbij de AMK-terreinen 819, 820 en 7155 te liggen. Opgeteld zou alternatief 4B+ dus ook negatief (-) moeten scoren. Voor het opstellen van het MER is een bureauonderzoek voldoende voor het vergelijken van de alternatieven.

*C17: Door de aansluiting van het nieuwe voorkeustracé bij Noorderhoogebrug wordt op dit punt ernstig schade gedaan aan het gedeelte van de Wolddijk dat ten noorden van Noorderhoogebrug ligt.*

De Wolddijk wordt door het voorkeursalternatief ten noorden van Noorderhoogebrug gekruist. Dit gebeurt ongelijkvloers. Het nieuwe tracé gaat via een tunnel onder de Wolddijk door. De Wolddijk blijft dus gewoon bestaan. In de aanvulling op het MER (12 mei 2008) is gesteld dat: De kruising van de Wolddijk via een tunnel zorgt voor beter behoud van de landschappelijke waarde ten opzichte van alternatief 4B. Daarmee blijft de ruimtelijke samenhang van dit bewoningslint beter behouden dan bij alternatief 4B. In het compensatieplan zullen wij proberen de restschade voor zo goed mogelijk te verminderen en te compenseren.

*C21: De effecten op de waterhuishouding dienen op waarde te worden geschat. De Koningslaagte en het Selwerderdiepje zijn aangewezen als prioritaire gebieden in het kader van de verdrogingsbestrijding. Hiervoor is afgelopen voorjaar een proef uitgevoerd dat een spectaculair effect had op de grutto-populatie daar. Deze ontwikkeling is niet vermeld. Het is onduidelijk hoe deze activiteiten en de waterhuishouding in het algemeen door de aanleg van het voorkeustracé worden beïnvloed.*

Bij het beoordelen van de effecten op o.a. natuur en landschap voor het compensatieplan, zullen wij de indirecte effecten via de waterhuishouding meenemen. Wellicht kunnen sommige effecten via mitigatie (maatregelen ter vermindering van schadelijke invloeden) voorkomen worden.

*E12: De focus van het probleem ligt op verkeersveiligheid en leefbaarheid. Met het loslaten van de bereikbaarheid als probleem is het onvermijdelijk de oplossingen opnieuw te spiegelen aan de op te lossen problematiek. Het kan niet anders dan dat daar een minder rigoureuze oplossing uit komt zoals inhaalstroken om langzaam verkeer in te halen en fiets- en voetgangerstunnel voor verbetering van de oversteekmogelijkheden.*

De aanleiding om de studie te starten is altijd de leefbaarheid van de dorpen en de verkeersonveiligheid geweest. De oplossing hiervoor is naar onze mening de aanleg van een nieuwe weg. In het MER zijn ook oplossingen onderzocht op het bestaande tracé (de alternatieven 2 en 2+). Deze alternatieven blijken onvoldoende oplossend vermogen te hebben. De leefbaarheid verbetert niet omdat de geluidsoverlast en barrièrewerking niet wordt opgelost.



## Raadsvoorstel - Tracebesluit N361

