

Bestuursdienst



Telefoon (050) 367 8446/M.R. Oedekerck  
Onderwerp Tracébesluit 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.

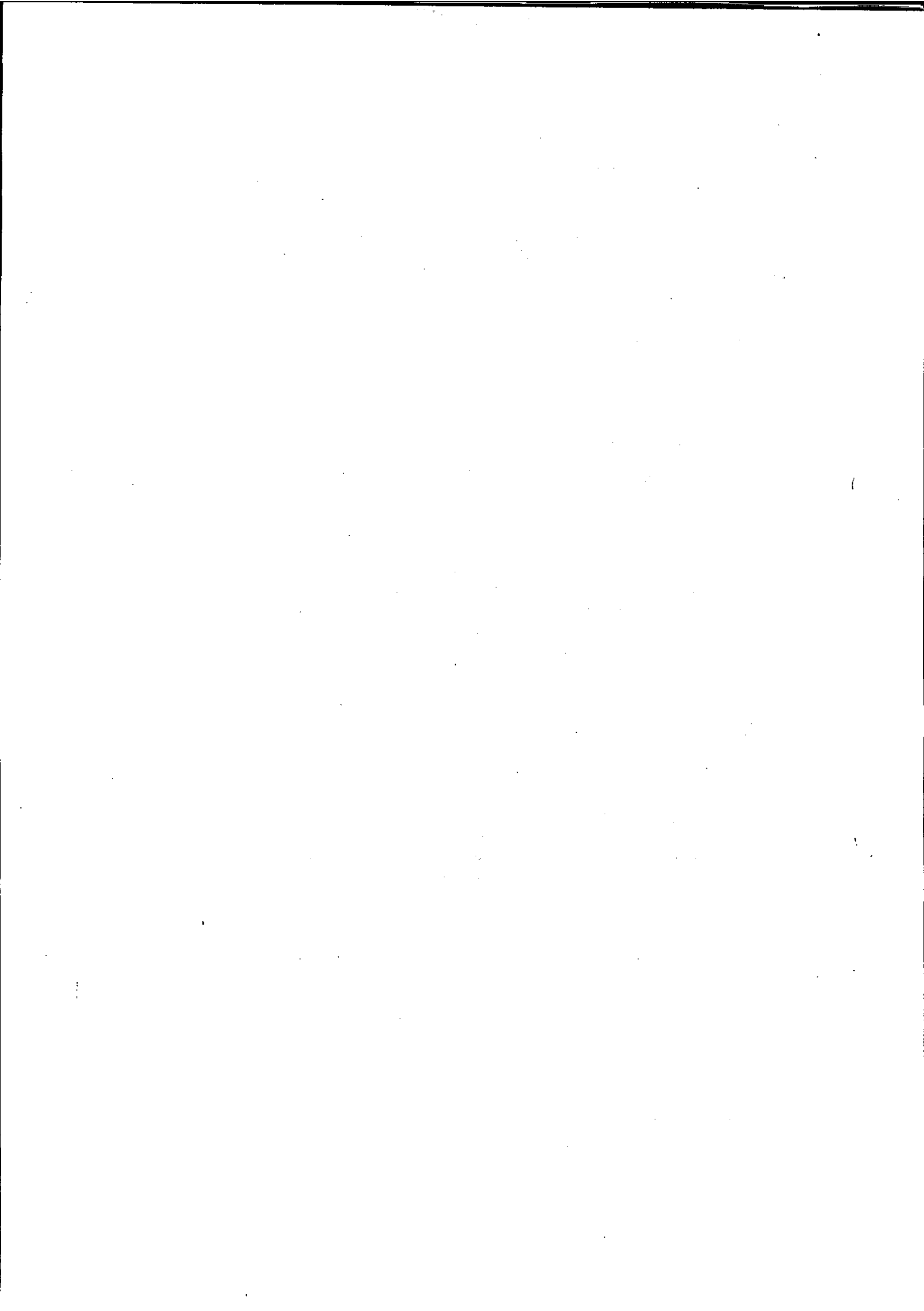
Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,

CC aan de leden van Provinciale Staten



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 startnotie 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;

Oedekerk

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 structurende 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 een fait accompli 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 Stadjers 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.

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 voorkeurstracé 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 (Winsummerweg) 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 voorkeurstracé 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 verstoorde 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 uitloopgebied als zeer waardevol worden gekenmerkt.

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 voorkeurstracé 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-Groningen verricht.

In de aanvulling MER Tracéstudie wordt gesteld dat de schade aan archeologische objecten en cultuurhistorische waarden in het voorkeurstracé ten opzichte van tracé 4b substantieel minder is. Het MER rapport stelt dat het voorkeurstracé minder schadelijk is, omdat het verder van 'archeologische monumenten' weg ligt. Het voorkeurstracé 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 Theijsinga uit 1735), waarin zich belangrijke archeologische sporen en vondsten kunnen bevinden.

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

Door aansluiting van het nieuwe voorkeurstracé 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 voorkeurstracé 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 voorkeurstracé zonder meer een sterke cultuurlandschappelijk en cultuurhistorische verstoring betekent, vooral op het eeuwenoude verkavelingspatroon.

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 vermatting van de reservaatgebieden met het oog op de weidevogelstelling 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 gruttopopulatie 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 voorkeurstracé worden beïnvloed. Wij zijn van mening dat zonder inzicht op deze aspecten er geen verantwoorde keuze van een voorkeurstracé mogelijk is.

#### **Ingrijpendheid voorkeurstracé versus ernst problemen**

De hierboven beschreven waarden van de Koningslaagte en de aantasting daarvan door enkele alternatieven, waaronder het voorkeurstracé, 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.

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.

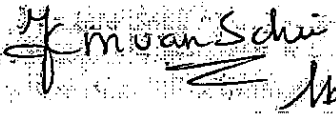
Wij verwachten van u een maatschappelijk verantwoorde investering en vertrouwen erop dat u gezien de ernst van de problemen de aanleg van een nieuw tracé niet als doel op zich ziet. In de regio zijn diverse zware bereikbaarheidsknelpunten. Wij geven u in dit kader ook mee in uw overweging mee te nemen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

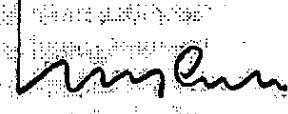
Wij doen dan ook met klem een beroep op u om in de verdere besluitvorming rekening te houden met onze kanttekeningen bij dit project. Een heroverweging over de probleemstelling, de alternatieven en het voorkeurstracé is daar onderdeel van.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,









# provincie groningen

bezoekadres: Martinierkerhof 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  
kopie gez. aan: WTHIBERK ✓

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 voorkeurstracé 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 STAATSGROEP



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 voorkeurstracé.

#### *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 voorkeurstracé. 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 voorkeurstracé is vastgesteld, in juni van 2008 de inspraak op het MER en het voorkeurstracé 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 voorkeurstracé.

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.

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 (= huidig 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 Hornbach) 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<sub>2</sub> 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 gepland voor 4 februari aanstaande.

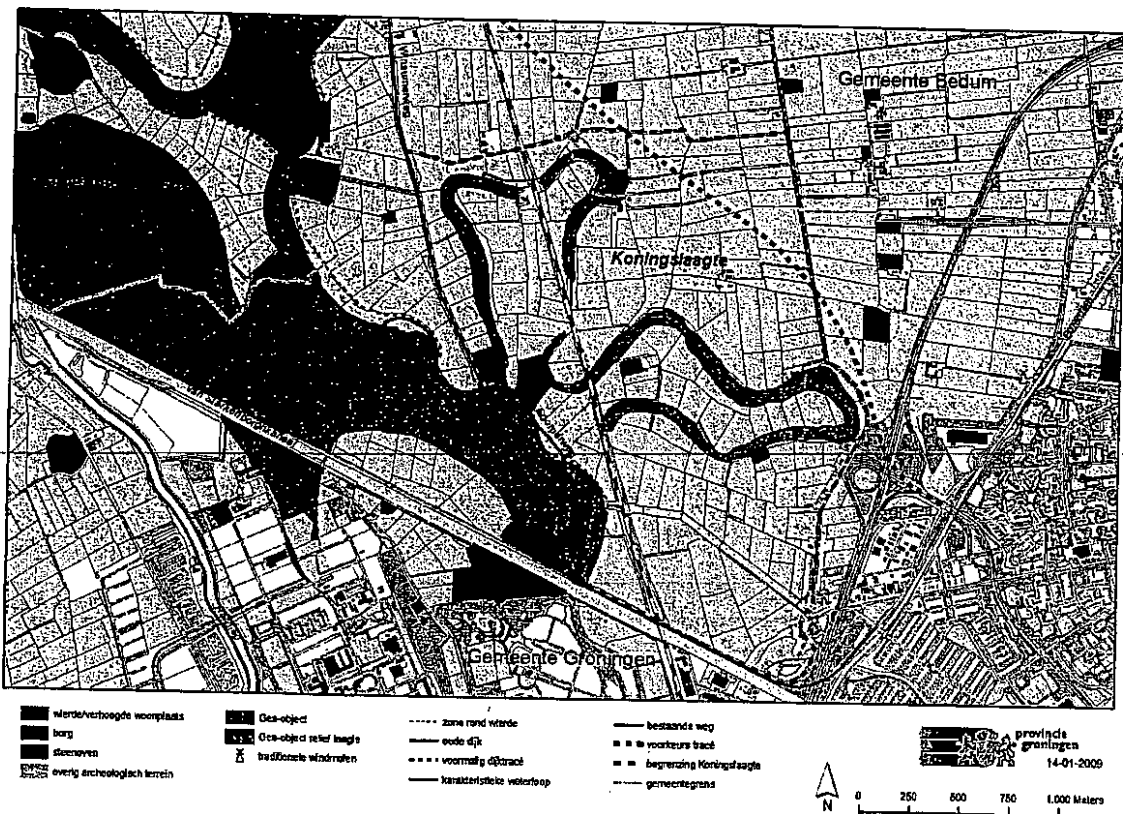
De tweede fase betreft een te nemen realisatiebesluit. Hierin komen nadere detailleringen, het mitigatie- en compensatieonderzoek, de te volgen ruimtelijke procedure en de financiering aan bod. Naar verwachting zal het compensatieonderzoek, dat gestart wordt zodra Provinciale Staten een tracébesluit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



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

#### Tot slot

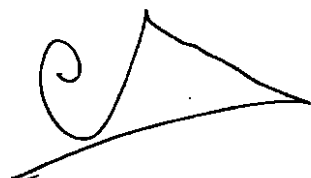
In deze brief hebben wij u uitvoerig tekst en uitleg gegeven over de ons inziens zorgvuldige afwegingen die wij gemaakt hebben bij het maken van een keuze tussen de alternatieve tracés en waarom wij het door u voorgestelde alternatief afwijzen. Ook hebben wij u geschetst hoe het proces dat geleid heeft tot de tracékeuze zich heeft afgespeeld.

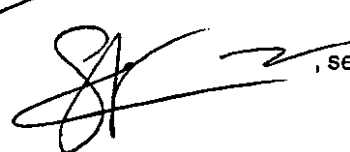
Wij delen uw zorg voor cultuurhistorische waarden en natuurwaarden en in de Koningsslaagte, maar komen in de afweging met de belangen voor een goede ontsluiting van Noordwest-Groningen, verbetering van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de dorpskernen van Mensingeweer, Winsum, Sauwerd en Adorp tot een ander oordeel en handhaven onze keuze voor het voorkeurstacé. 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.

## **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 verstoring van de 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.

*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 voorkeurs-tracé 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 voorkeurs-tracé minder schadelijk is omdat het verder van de 'archeologische monumenten ligt. Dat klopt voor de AMK-terrein 7157 en 7156. Het voorkeurs-tracé 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 (--)

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.

