

Verslag van: Provincie Groningen Informatieavond Inpassingsplan Wegomlegging N355

Datum: 27 mei 2010

Plaats: 'De Dörpstee', Noorderweg 61/C te Noordhorn

Aanwezig: Provincie Groningen: R. Jeltjes (projectleider en voorzitter), M. van der Veen, B. Koster en T. Smit
Gemeente Zuidhorn: B. Fennema (burgemeester) en K. de Boer
Externe deskundigen: E. Zuidema (Enno Zuidema Stedebouw), N. Molenaar (Bureau Noordeloos) en A. Kool (Veenebosch en Bosch).
Overigen: ca. 100 omwonenden en andere belangstellenden

Notulist: Dirk Drolenga (Notuleerservice Mooi Werk)

1. Opening

Dhr. Jeltjes opent de bijeenkomst om 19.34 uur en heet iedereen welkom namens de provincie Groningen en de gemeente Zuidhorn. Het besluit door Provinciale Staten in april 2008 voor alternatief 4A-III voor de wegomlegging van de N355 wordt bestemmingsplantechnisch geregeld met het Provinciale Inpassingsplan (PIP). Het PIP wordt nog ter visie gelegd (=formele procedurestap), toch willen provincie en gemeente met deze bijeenkomst alvast de omwonenden en andere belangstellenden informeren. Het verslag van deze bijeenkomst wordt verzorgd door Notuleerservice Mooi Werk; het verslag staat vanaf 21 juni a.s. op de provinciale website www.provinciegroningen.nl.

Dhr. Jeltjes werd voorafgaand aan deze informatieavond verrast door krantenartikelen. Volgens één van deze berichten hadden de MER-onderzoeken indertijd uitgewezen dat de geluidswaarden minder zouden worden, maar nu zou het nieuwe onderzoek i.h.k.v. het PIP uitwijzen dat deze waarden juist hoger zouden worden. Dhr. Jeltjes wil graag een toelichting hierop geven. In het verleden zijn t.b.v. de MER voor een kleine twintig tracés geluidsonderzoeken verricht. Voor de dorpen Zuidhorn en Noordhorn en de hele omgeving bleek dat bij het ene alternatief bij bijvoorbeeld 1.000 en bij het andere alternatief bij 1.050 woningen de geluidswaarde boven een bepaalde grens kwam. In de MER scoorde daarmee het ene alternatief beter dan de andere. Deze getallen zeggen niets over de gevolgen voor een individuele woning, waar die ook in het plangebied staat, of over alleen Noordhorn. Uit het recente geluidsonderzoek is volgens dhr. Jeltjes gebleken dat voor vier woningen nader onderzoek moet komen. Dit nader onderzoek loopt nog. Indien nodig worden geluidswerende maatregelen getroffen aan de weg of aan de woning zelf zodat het geluid bij die woningen weer binnen de norm valt. Beide onderzoeken zijn niet met elkaar te vergelijken. De vergelijking die het krantenbericht maakt is dus niet terecht.

Dhr. Van der Mark: In het voorjaar van 2007 namen wij als bewonersgroep kennis van het rapport 'Geluid en lucht Noordhorn' van de firma Arcadis dit is uitgevoerd op verzoek van de provincie Groningen. Na het recente geluidsonderzoek door Oranjewoud heb ik beide rapporten met elkaar vergeleken, want in beide is de 'gevarezone', d.w.z. het tracé Rijksweg 41 tot aan Mokkenburgweg 1, onderwerp van onderzoek geweest. Beide onderzoeken betreffen hetzelfde dorp, dezelfde woningen, dezelfde adressen, hetzelfde plan, dezelfde tunnel, dezelfde rotonde, dezelfde ontsluitingsweg, dezelfde akoestische grootte ('level day evening night'), dezelfde fysische eenheid (dB) en dezelfde wettelijke normberekening. Maar de uitkomsten verschillen. In het Arcadis-rapport schommelen de waarden rond de 48 dB, in het Oranjewoud-rapport zijn die ruim 64 dB,

een verschil van liefst 25%. Het feit dat dB een logaritmische maat is maakt dit verschil extra groot. Dit zijn de feiten. Dit kan volgens mij geen rekenfout zijn. Mijn vermoeden is dat Arcadis haar waarden zodanig naar beneden heeft bijgesteld om de politieke besluitvorming in een bepaalde richting te sturen. Dit wordt gesterkt door het feit dat de door Arcadis vastgestelde 48 dB 'heel toevallig' de in de Wet geluidshinder vastgestelde grenswaarde is. Welke waarden zijn volgens u de juiste? Zijn de waarden in het Arcadis-rapport aangepast ten gunste van het 'gedrocht van Noordhorn'? Betekent dit rapport dat het technisch niet mogelijk is het PS-besluit uit te voeren zonder 30 maal (= het verschil van 16dB) zoveel lawaai te maken? Dhr. Jeltjes: Op dit moment moet ik het antwoord schuldig blijven over de waardenvergelijking die u nu maakt. Ik kom hier graag op terug in het verslag dat op de website geplaatst wordt.

Maar hoe dan ook, vergelijking van de MER met het recente onderzoek is niet mogelijk. Ook hebben we al tijdens de MER-onderzoeken nooit uitgesloten dat er additionele geluidswerende maatregelen nodig konden zijn. Dhr. Van der Mark: Het feit dat het jongste onderzoek hogere geluidswaarden uitwijst is al een gegronde reden om in beroep te gaan. Dhr. Jeltjes: Voor de goede orde: het PS-besluit uit 2008 is gebaseerd op de MER en daarmee op de totale geluidseffecten voor heel Zuid-, Noordhorn en omgeving, niet voor de waarden bij individuele woningen en niet voor alleen Noordhorn.

Naar aanleiding van bovenstaande toezegging van dhr. Jeltjes is het volgende toegevoegd:

In het kader van het project is een aantal keren onderzoek gedaan naar geluidseffecten:

1. de MER, van mei 2006: in dit rapport zijn 12 alternatieven op 44 aspecten onderling kwalitatief met elkaar vergeleken (uitgedrukt in scores van - - - tot +++). Geluid is een van deze aspecten geweest. In de MER zijn geen effecten voor individuele woningen beschouwd;
2. de 1^e aanvulling op de MER, van november 2006: deze aanvulling is opgesteld in reactie op de opmerkingen van de Commissie voor de Milieueffectrapportage op de MER van mei 2006;
3. de 2^e aanvulling op de MER, van december 2007: in deze aanvulling zijn 5 alternatieven onderling vergeleken, waaronder 2 die niet in de MER van mei 2006 zijn opgenomen. Dit zijn de alternatieven 4A-III en 5B-plus, die in april 2008 aan Provinciale Staten zijn voorgelegd. Ook hier is een kwalitatieve vergelijking gemaakt;
4. in de periode tussen de 1^e en 2^e aanvulling op de MER is, naar aanleiding van een discussie in en met de bewonersgroep, een variantenstudie uitgevoerd door ingenieursbureau Arcadis. In deze variantenstudie zijn de verschillen in effecten voor lucht en geluid onderzocht, voor een serie varianten van het tracé door Noordhorn, voor een beperkt gebied. Deze studie is op 19 juni 2007 door Arcadis gepresenteerd aan de bewonersgroep. De resultaten van de studie en van de discussie met de klankbordgroep hebben bijgedragen aan het ontstaan van alternatief 4A-III zoals dat in april 2008 aan Provinciale Staten is voorgelegd, met een langere gesloten tunnel en een lagere snelheid op de provinciale weg ter plaatse (50 i.p.v. 80 km/u);
5. voor het PIP is door ingenieursbureau Oranjewoud in 2009 een nieuw en meer uitgebreid onderzoek verricht naar geluidseffecten. Dit onderzoek is gericht op het in april door Provinciale Staten gekozen tracé 4A-III en bestrijkt het gehele gebied waar dit tracé invloed op heeft.

Naar aanleiding van genoemde krantenartikelen was de provincie in de veronderstelling dat een vergelijking was gemaakt tussen de 2^e aanvulling op de MER (3) en het onderzoek van Oranjewoud uit 2009 (5). Tijdens de informatieavond bleek deze veronderstelling niet terecht. Er is een vergelijking gemaakt tussen de variantenstudie (4) en het onderzoek van 2009 (5). Een vergelijking tussen deze onderzoeken is wel te maken. Wij geven daar graag een toelichting op.

Bij geluidsonderzoek conform de Wet geluidshinder wordt de geluidsbelastingen op woningen eerst bepaald per individuele weg. Dit zijn de "toetswaarden". Deze waarden worden vergeleken met de grenswaarden (normen) uit de Wet geluidshinder. Wanneer voor bepaalde woningen de grenswaarde wordt overschreden (in dit geval vier woningen), dan wordt - voor deze specifieke woningen - gekeken naar de resultaten van een berekening waarin het effect van alle wegen en andere geluidsbronnen in de omgeving samen wordt meegenomen. Dit zijn de "gecumuleerde waarden". Deze waarden kunnen aanzienlijk hoger liggen dan de "toetswaarden". Op basis van deze "gecumuleerde waarden" worden eventuele geluidreducerende maatregelen bepaald. Door hierbij gebruik te maken van "gecumuleerde waarden" in plaats van "toetswaarden" zullen ook eerder geluidreducerende maatregelen worden getroffen. De gehanteerde aanpak is vastgelegd

in de Wet geluidhinder. In de variantenstudie (4) zijn alleen "toetswaarden" bepaald. In het onderzoek van 2009 (5) zijn "toetswaarden" en "gecumuleerde waarden" bepaald.

Het lijkt er op dat de vragen die zijn gerezen voortkomen uit een vergelijking tussen de "toetswaarden" uit de variantenstudie (4) en de "gecumuleerde waarden" uit het onderzoek van 2009 (5). Wanneer in beide onderzoeken naar de "toetswaarden" wordt gekeken, laten de resultaten zich wel goed vergelijken. Voor de woningen die in beide onderzoeken zijn opgenomen geldt in beide gevallen dat voor sommige woningen de geluidsbelasting toeneemt en dat deze voor andere afneemt, en dat gemiddeld sprake is van enige afname. Ook voor het gehele gebied dat is bekeken is de studie van 2009 (5) geldt dat gemiddeld sprake is van een afname, al is deze zeer gering.

2. Stand van zaken achterliggende periode (Ronald Jeltjes)

Voorgeschiedenis

In april 2008 kozen PS voor tracé 4A-III, dat ten oosten van de te ontwikkelen woonwijk Oostergast begint, in noordelijke richting wordt doorgetrokken en het Van Starckenborghkanaal met een hoge vaste brug kruist. Ten noorden van dit kanaal buigt de weg af naar Noordhorn, waar de N355 de Langestraat kruist d.m.v. een tunnel. T.h.v. de Industrieweg sluit de nieuwe weg weer aan op de bestaande N355. Het industrieterrein Mokkenburg blijft na uitvoering van het plan gewoon bereikbaar. De bestaande brug wordt vervangen door een tafelbrug.

Informatie en onderzoeken

M.n. voor de fysieke inpassing zijn al begin 2009 diverse overleggen geweest met de bewonersgroep. Voor het voorontwerp-PIP worden nu diverse overheden en instellingen gevraagd een zogenaamde "overlegreactie" te geven op het PIP. Voor het project moeten 9 percelen worden verworven waarvan een deel via minnelijke schikking reeds in bezit is van de provincie Groningen. Waar minnelijke schikking niet meer mogelijk is wordt op termijn een onteigeningsprocedure opgestart. Het laatste heeft niet de voorkeur van de provincie omdat het een tijdrovend proces is. Voor het opstellen van het PIP is opnieuw onderzoek gedaan naar akoestiek, luchtkwaliteit, archeologie, flora en fauna, water en externe veiligheid. Ook vindt onderzoek plaats naar de landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing.

Procedure

Op dit moment heeft het PIP de status van 'voorontwerp'. In juni-juli wordt n.a.v. de informatieavond en de binnengekomen overlegreacties een 'nota van overleg' opgesteld die als input dient voor het ontwerp-PIP dat formeel in of rond september ter visie wordt gelegd. In de zes weken hierna kan men zienswijzen indienen. In ongeveer november verschijnt de formele reactie hierop door de provincie in de vorm van een 'nota zienswijzen'. Op basis hiervan wordt het definitieve PIP-besluit voorbereid waarover PS ca. februari 2011 moeten gaan besluiten. Dit komt in de zes weken daarna weer ter inzage te liggen. Op dat moment is eventueel beroep bij de Raad van State mogelijk.

Vervolgstappen

Dit zijn achtereenvolgens de voorbereiding van het PIP, grondverwerving, contractvoorbereiding, aanbesteding en uitvoering (dit laatste start, onder voorbehoud, ergens rond eind 2011 of begin 2012). De uitvoeringsperiode wordt op dit moment geschat op ca. drie jaar.

Dhr. Wildeboer: Als de uitvoering na 2011 start, komt de Rijkssubsidie dan te vervallen?

Dhr. Jeltjes: Nee, die bijdrage blijft ook daarna gewoon beschikbaar.

Bewoner: Wordt het verkeer bij Grijpskerk omgeleid? Dhr. Jeltjes: De precieze verkeersstromen tijdens de uitvoeringsperiode worden uitgewerkt tijdens de contractvoorbereidingsfase, maar Mokkenburg blijft bereikbaar.

Bewoner: Is het mogelijk een aparte verbindingsweg voor Mokkenburg aan te leggen?

Dhr. Jeltjes: Nee, dat is gelet op het genomen PS-besluit in 2008 niet meer mogelijk. Maar dit is ook niet nodig, Mokkenburg blijft in dit plan gewoon bereikbaar.

3. Toelichting stedenbouwkundige aspecten PIP (Enno Zuidema)

Opdracht

De opgave voor bureau Zuidema bestaat uit inpassing van de wegomlegging N355 en de aanpassing van de Rijksstraatweg en Langestraat in het landschap en in het dorp.

Verkeer

Op de N355 geldt een 80 km/h-regime, bij de rotonde en in de tunnel 50 km/h. Het doorgaand verkeer naar Buitenpost en Leeuwarden gaat door de tunnel. Uitgangspunt is dat bestemmingsverkeer gebruik maakt van de verbindingsweg. Verkeer richting Den Ham kan via de provinciale weg of via de noordzijde van het Van Starckenborghkanaal rijden. Fietzers richting Mokkenburg kunnen langs de verbindingsweg de Industrieweg opdraaien richting Grijpskerk, via de Mokkenburgweg kunnen zij de Friesestraatweg bereiken. Tot slot kunnen fietsers van Zuidhorn naar Noordhorn komen door over De Gast te rijden en de Rijksstraatweg over naar de Langestraat. Zij hoeven straks niet meer een provinciale weg over te steken zoals nu het geval is.

Groen en landschap

Er is veel moeite gestoken in het behoud van de herkenbaarheid van het gebied: zo is komt groene berm van de Mokkenburgweg de essenwal terug. Rond de N355 in Noordhorn komen een bloementapijt en een houtwal. Aan de buitenkant van de weg op het gronddepot bij de vaste brug komt een aarden wal om te voorkomen dat de autolichten te ver het Reitdal inschijnen.

Bewoner: De bocht aan de oostkant van de tunnel was er nog niet in de 4A-III variant. Wat is de reden? Dhr. Zuidema: De bocht was er wel om zo lang mogelijk het bestaande slotenpatroon te volgen.

Bewoner: Vanwaar de bocht in het fietspad tussen Mokkenburg en de Schipperstraat? Die is er nu niet. Dhr. Zuidema: Vlakbij de rotonde is de beste oversteekplaats. Door de rotonde moeten automobilisten op de rem en dat maakt het oversteken veiliger. Wellicht kunnen de verkeerskundigen straks nog met een betere oplossing komen, dat sluit ik niet uit.

Bewoner: De helling van de tunnel lijkt aan de westkant nogal steil t.o.v. de oostkant, zeker voor vrachtwagens. Kan de helling niet verder naar het noorden komen om haar vlakker te maken? Dhr. Zuidema: De helling is aan de westkant inderdaad iets steiler, maar wordt niet steiler dan op de tekening staat aangegeven. De helling is ook voor vrachtwagens goed te nemen. Verplaatsing naar het noorden is niet mogelijk omdat de helling wordt bepaald door de aantakking aan de verbindingsweg. Bewoner: Waarom komt de aarden wal niet langs het rechte stuk van de weg te liggen? Dhr. Zuidema: Op rechte stukken heeft dat weinig zin, want dan is lichtinval in het Rietdal niet mogelijk. Daarom wordt de verhoging van het weiland eerder ingezet.

Bewoner: Wij ondervinden straks meer licht van autolampen in de bocht verderop. Dhr. Zuidema: Ik denk dat de afstand tot uw woning zo groot is dat u daarvan geen last zult hebben.

Bewoner: Zijn er meer zaken dan het gronddepot die niet in het PIP voorkomen? Of is dat nog onzeker? Dhr. Zuidema: Wij maken een inpassingsstudie met alle aspecten, ook aspecten die geen onderdeel van het PIP uitmaken en leggen die ter besluitvorming voor aan de provincie.

Tafelbrug

Uit de studie bleek dat de hoofdliggers van de tafelbrug ver uit elkaar kwamen te liggen, hierdoor zou de brug door een zwaardere constructie 80 cm. hoger moeten komen te liggen en dat is niet acceptabel. Omdat het 'shared space'-idee op de brug (vermenging snel met langzaam verkeer) bovendien onveiligheid op leek te leveren bij openen van de brug is dit concept op de brug van de baan. Om de continuïteit van het tracé De Gast-Langestraat te vergroten komen er fietssuggestiestroken op de rijbaan en verhoogde voetpaden direct erlangs.

4. Concept-ontwerp beweegbare brug (Nol Molenaar)

Zuidhorn is een van de vier beweegbare bruggen die vervangen dienen te worden in de provincie Groningen op het Van Starckenborghkanaal. De doorvaarhoogte en breedte van de bruggen moeten geschikt zijn voor containerschepen.. Er is voor deze beweegbare bruggen gekozen voor één zelfde beeldtaal, een herkenbaar type tafelbrug. Het verschil tussen de vier bruggen is de breedte voor het verkeer: deze hangt af van de verkeersintensiteit en van het al dan niet scheiden van het verkeer op de brug. De smalste brug is de Paddepoelsterbrug, de breedste is in Zuidhorn. De brug moet ook een mooi uitzicht over het kanaal bieden en ook vanaf de weg er esthetisch goed uitzien. N.a.v. beeldstudies is gekozen voor een combinatie van een boogbrug met een omgekeerde boog op vier kolommen die uit het landhoofd omhoog rijzen. De hoogte is ca. 5,6 meter: 4,6 meter doorrijhoogte voor de brugpoorten en 1,0 meter voor de balk erboven. Via balkons wordt het snelle van het langzame verkeer gescheiden. De materialen bestaan uit stalen brug/hefdelen, bogen, ribben en leuningen het hekwerk uit gevlochten staal. De landhoofden worden rustiek vormgegeven, waarbij aansluiting wordt gezocht bij de specifieke omgeving van de brug.

Bewoner: Hoeveel bedragen straks de stijg- en daaltijden van de tafelbrug? Dhr. Molenaar: Waarschijnlijk iets langer dan nu.

[PAUZE]

5. Vragen

Dhr. Krop: Bij het brugontwerp valt mij de barrièrewerking op. Aan de Noordhorn-kant van de weg richting Den Ham zie ik liever een hefbrug met vier pilaren. Nu komen er portalen die het zicht op de kruising belemmeren. Dhr. Van den Bos: In de klankbordgroep is hierover uitvoerig gesproken. Een hefbrug is mooi vanwege de minimale dwarsdoorzichten maar het is niet de wens van de klankbordgroep. Dhr. Jeltjes: Daarom hebben wij ook uitdrukkelijk geen opdracht voor het ontwerpen van een hefbrug gegeven. Vanwege de omvang van het bewegingswerk zouden de pilaren dan tot 20 meter hoog worden. Met het veel 'bescheidener' type tafelbrug wordt het zicht veel minder belemmerd; er is dus juist veel minder barrièrewerking. Dhr. Molenaar: Het betreft vanavond een voorontwerp. In latere instantie is de verkeersveiligheid als belangrijk kritiekpunt van de bewoners hierin meegenomen. Een tafelbrug biedt binnen de gestelde randvoorwaarden maximale doorzicht op het water en de weg (de kruising moet men qua veiligheid kunnen volgen). Alleen de beide bogen en het smalle portaal belemmeren

het zicht, meer niet. Als overgangselementen tussen het wegdek en de brug gelden de landhoofden.

Dhr. Beetsma: De spoorbrug is al 10 meter hoog. Hier komt de tafelbrug bij en er is al een andere brug van 9 meter hoog. Zo verdwijnt open landschap en dit is ook niet meer in overeenstemming met de landschappelijke inpassing van bureau Zuidema.

Bewoner: Is het mogelijk de vier portalen weg te laten? Dhr. Molenaar: Nee, zij zorgen ervoor dat de brug in het verband blijft en ook qua beeldtaal krijgen passanten een prettiger ervaring – alsof je door een poort rijdt – dan zonder.

Bewoner: Het visuele aspect heeft toch niets met functionele aspecten te maken? Dhr. Molenaar: Beeld is soms net zo belangrijk als de constructie.

Bewoner: Ik vind dat uw ontwerp een vrij complexe constructie is die het open karakter van het landschap aantast. Ik zie liever minder samenhang met de andere bruggen op deze vaarweg en prefereer daarom een soberder brugtype. Dhr. Molenaar: Over smaak valt nu eenmaal niet te twisten. Maar wij hebben indachtig de randvoorwaarden (o.a. landschappelijke inpassing, verkeersveiligheid, esthetiek) een bewuste keuze gemaakt o.b.v. de opgave van de provincie. De hoge vaste brug wordt sober vormgegeven. Van de spoorbrug is nog geen ontwerp beschikbaar, deze dient rekening te houden met de nieuwe bruggen. Dhr. Jeltjes: Ook de provincie vindt deze brugconstructie niet complex, zij past goed in de omgeving en biedt voldoende doorzichten van meerdere invalshoeken.

Bewoner: Het verbaast mij dat u zich bij uw keuze niet heeft laten leiden door de hefsnelheid. Klopt het dat de tafelbrug 80 cm. hoger wordt dan het huidige brugdek? Dhr. Molenaar: Nee, 40 cm. De hefsnelheid bij een tafelbrug verschilt niet veel van die van een hefbrug, omdat beide types gebruik maken van een hefmechanisme.

Dhr. Van den Bos: De hoogte van 40 cm. is puur gekozen voor de recreatievaart. Voor de colonnevaart is die hoogte toch niet nodig? Dhr. Jeltjes: Die discussie is vaker gevoerd. We willen ook recreatievaartuigen zoveel mogelijk doorgang verlenen en minder brugopeningen en minder wachttijden. Vandaar onze keuze voor deze hoogte.

Bewoner: De recreatievaart heeft bijv. in Gaarkeuken en Stroobos ook een wachtplek. Wil je voor elk schip de brug openen of wil je steeds op elkaar wachten? Dat is de vraag. Mijn conclusie is: keer op keer walst de provincie over de klankbordgroep heen, u houdt te weinig rekening met ons. Dhr. Jeltjes: Wij hebben juist niet voor een hefbrug gekozen omdat de klankbordgroep uitdrukkelijk geen hoge torens in het landschap wilde. Kennelijk zijn niet alle bewoners het met die keuze eens. Toch heb ik niet het idee dat de informatieavonden in het verleden nutteloos waren. Integendeel, er werd juist heel constructief meegedacht met de provincie en de avonden hebben ook invloed gehad. Bewoner: Ik vond die avonden wel nutteloos.

Bewoner: Als ik dit soort geluiden hoor komt het op mij over alsof de provincie niet heeft geluisterd naar de klankbordgroep. Hoelang gaat de studie nog duren voordat eindelijk tot uitvoering wordt overgegaan? De provincie is al vanaf 1975 bezig met die brug en al die tijd moeten de omwonenden lijdzaam afwachten. We zijn het echt zat. Dhr. Jeltjes: Wij willen het PS-besluit van 2008 uitvoeren en de randvoorwaarden zo goed mogelijk invullen. Dat kost tijd.. Wij hebben de afgelopen periode de klankbordgroep bij het plan betrokken. Ik ervaar die avonden, ook die in 2009, heel anders dan u, namelijk als constructief. Het is nu eenmaal niet mogelijk om de aandachtspunten van de bewoners op alle onderdelen te honoreren.

Dhr. Fossinga: U vond die avonden nuttig maar de klankbordgroep moet dat toch ook vinden? Was het niet handiger geweest vóór deze avond vooroverleg met deze groep te hebben? Dhr. Zuidema: Het waren in het verleden inderdaad soms scherpe discussies waarbij u het mij zeker niet gemakkelijk heeft gemaakt. Desondanks heb ik ook de eerdere klankbordgroepavonden als prettig en constructief ervaren. Los van de vraag of de

klankbordgroep haar werk al dan niet goed heeft gedaan focus ik mij vanavond liever op de consequenties van het voorliggende PIP.

Mw. Hoekstra: Wat hoort wel en niet thuis in het PIP? Dhr. Jeltjes: Alle nieuwe infrastructuur, d.w.z. de verlegde N355, de tunnel, de hoge vaste brug en de verbindingsweg. Zaken als de beweegbare brug en de Langestraat en een ophoging i.v.m. de lichtinval buiten de depots behoren niet tot het PIP.. De provincie committeert zich bij het aan het landschappelijke inpassingsplan. Voor de wegomlegging van de N355 worden gronden verworven en waar nodig onteigend. De provincie mag overigens niet zomaar gronden onteigenen: daarvoor moet zij wettelijk gezien een gegronde reden hebben, zoals de aanleg van een weg.

Dhr. Wieringa: Eerst werd de geluidsarmere zoablaag voor het wegdek in de tunnel gebruikt. Nu is dat uit de plannen. Klopt dat? Dhr. Jeltjes: In principe wordt daar inderdaad geen zoab gebruikt. Dit heeft met de hogere onderhoudskosten te maken en dat binnen afzienbare tijd de geluidsdempende werking van zoab verdwijnt.

Dhr. Wieringa: Uit het Oranjewoud-onderzoek blijkt dat de geluidswaarde in het hele gebiedsdeel 16 dB hoger uitvalt dan Arcadis vaststelde. Met uw verhaal over appels en peren vergelijken strooit u ons zand in de ogen. Dhr. Jeltjes: Als u het niet eens bent met de beantwoording in de notulen, meldt u dat dan bij het provinciebestuur, hiervoor kunt u eventueel gebruik maken van het spreekuur van de gedeputeerde. Dhr. Wieringa: Het hele plan kost 20% meer en er komt straks ook veel meer geluidsoverlast dan voorzien. Dat is beschamend. Wij zullen vandaag een brief doen uitgaan naar alle betrokken overheden om het Rijksgeld van 5 miljoen in Den Haag te houden.

Dhr. Roorda: Omdat nu beter is in te schatten hoe de tunnel gaat lopen moet u ook de kosten beter kunnen inschatten. Hoeveel duurder wordt het plan voor gemeente en provincie? Dhr. Jeltjes: Het plan conform het PIP is nog niet herrekend. Wel vindt elk jaar een bepaalde indexering plaats waarmee de kosten worden verhoogd. Bij het PS-besluit zijn afspraken met de gemeente gemaakt over hun bijdrage.

Dhr. Oostenbrug: Vormen de detailoplossingen rond de vormgeving van de hefbrug bij de verbinding Schipperstraat-Mokkenburgerweg ook onderdeel van de uitgangspunten van het PIP? Dhr. Jeltjes: De beweegbare brug maakt geen onderdeel uit van het PIP. Dhr. Fennema: Het bestemmingsplan voor het verkeer op die locatie is al geregeld. Wel moet er een bouwvergunning worden aangevraagd voor de nieuwe brug. Hiertegen is bezwaar maken mogelijk. Dhr. Zuidema: De provincie heeft de door de klankbordgroep gestelde eisen overgenomen. Het brugdek moet zo dun mogelijk worden, anders wordt het geheel te hoog. Want de onderkant zelf is al vrij hoog. Dit betekent dat de draagkrachtconstructie aan de zijkant komt. Dit kan d.m.v. een boog of vakwerk gebeuren, dat maakt niet zoveel uit. De hoofdvorm ligt immers al vast.

Dhr. Oostenbrug: De klankbordgroep wilde een simpele vorm. Dhr. Van den Bos: Ik heb het gevoel dat hier vanavond ook de wens is uitgesproken om de brug soberder en transparanter vorm te geven. Dhr. Jeltjes: Bij beweegbare bruggen is als randvoorwaarde wel degelijk meegenomen dat de klankbordgroep geen hefbrug wenste en dat er een sober ontwerp moest komen. Vandaar dat het sobere ontwerp als kern geldt en vanuit die context is voor de inpassing in de omgeving bureau Noordeloos ingeschakeld.

Dhr. Roorda: Is bij het archeologisch onderzoek ook rekening gehouden met de historische bodemlagen e.d.? Dhr. Jeltjes: Ja, dat is conform de wettelijke eisen uitgevoerd. Dit is uitbesteed aan externe deskundigen. Wij hebben extra aandacht geschonken aan de historische bodemlagen. Dhr. Koster: De onderzoeken hebben geen invloed op het tracé, wel straks op de uitvoering van het project. Er zijn zaken waar in de uitvoeringsfase wel rekening mee gehouden moeten worden. Zo gebruiken vleermuizen het Van Starckenborgh-tracé en je hebt te maken met het broedseizoen voor vogels. Daar zijn voor de uitvoering diverse ontheffingen nodig van het ministerie van LNV.

Mw. Wijbering: In Noordhorn ligt een prachtige historische grondopbouw (o.a. keileemlagen), dit kan als monument worden vastgelegd. Dat is hier niet gebeurd en dus zijn de keileemlagen niet wettelijk beschermd. Ook de bescherming van het Rietdiepdal is opgeheven a.g.v. de oost-westrichting van het omleggingstracé. Door deze ingrepen wordt het historische beeld qua landschap en bodemstructuur ernstig aangetast. Ik heb dit als archeologe wel onder de aandacht van de provincie gebracht, maar hier is niets mee gedaan. Dhr. Jeltjes: Dat is een keuze uit meerdere alternatieven geweest waarbij ook andere belangen zijn meegewogen.

Bewoner: Een deel van het plangebied wordt ook door de gemeente ingericht. Mede getiteld op de aanstaande bezuinigingen: draagt de provincie daar ook aan bij of moet de gemeente de eigen inrichting zelf bekostigen? Dhr. Fennema: Wij hebben afspraken met de provincie gemaakt over de rondweg van Noord- en Zuidhorn inclusief financiële afspraken en met de verplichting voor de gemeente om de Langestraat herin te richten o.b.v. het stedenbouwkundige plan van bureau Zuidema. Daar kan de gemeente niet onderuit; de benodigde middelen zijn in de gemeentebegroting gereserveerd.

Bewoner: Wat is de tijdsperiode voor de uitvoering van het PIP? Dhr. Jeltjes: Wij verwachten dat de wegaanleg zo'n twee jaar gaat duren en de beweegbare brug ruwweg één jaar. De fasering van de weg mag de aannemer zelf bepalen. Bewoner: Kan dit sneller? Dhr. Jeltjes: Een versnelling is vaak mogelijk maar dat staat wel een kostenplaatje tegenover.

Dhr. Van den Bos: Wij hebben vanavond allerlei reacties ingebracht en er worden notulen gemaakt. Kunnen we nog schriftelijke reacties indienen? Dhr. Jeltjes: De reactietermijn is al verstreken. Vanavond was het een informatieavond over het voorontwerp-PIP en die maakt geen deel uit van de formele inspraakprocedure. Wel wordt het verslag van deze avond openbaar gepubliceerd. Bij de tervisielegging van het ontwerp-PIP kunt u een zienswijze indienen.

De heer Atema: Komt er een aansluiting van de noordkant van het Van Starckenborghkanaal naar de westzijde richting Gaarkeuken? Dhr. Zuidema: Vanuit Den Ham komt er een directe aansluiting bij de brug. Aan de noordzijde van het kanaal richting Gaarkeuken komt geen aansluiting. Dat blijft een fietspad met een paaltje in het midden.

6. Sluiting

Dhr. Jeltjes dankt iedereen voor de aanwezigheid en reacties en sluit de bijeenkomst om 22.25 uur.