



44

Milieufederatie
GRONINGEN

AFSCHRIJFT

 provincie groningen	
Ing. d.d.: 02 JUL 2008	
Corr.nr.: 58287	Zaaknr.: 101616
Afd.: VU	Bijl. JIN

Provincie Groningen, t.a.v. het
College van Gedeputeerde Staten
Postbus 610
9700 AP Groningen

Ons kenmerk: 08-107-GS
Onderwerp: (Aanvulling) MER Mensingeweer -
- Winsum - Groningen (N361)
Zienswijze Milieufederatie Groningen

Groningen, 30 juni 2008

Geacht College,

Graag wil de Milieufederatie Groningen een reactie geven op de Aanvulling van het MER Mensingeweer - Winsum - Groningen / Voorkeursalternatief. De Milieufederatie Groningen wijst uw Voorkeursalternatief af. Wij zijn van mening dat in het MER de huidige proble...iek rond de N361 eerst nader geanalyseerd en geobjectiveerd moet worden. Op basis van dat onderzoek verwachten wij dat uitvoering van Alternatief 2, het Nulplusalternatief - het alternatief dat uitgaat van een verbetering van de bestaande weg, inclusief maatregelen om het openbaar vervoer te verbeteren - als beste uit de bus zal komen. Een omlegging van de weg door waardevol cultuur- en natuurlandschap achten wij daarmee overbodig en onwenselijk.

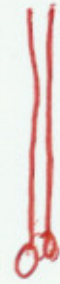
Doelstelling

Oorspronkelijk is bij de plannen voor het realiseren van een nieuwe wegverbinding uitgegaan van de gedachte dat in Noordwest Groningen een bereikbaarheidsprobleem is. Zo is in het verleden de studie "Ontsluitingsstructuur Noordwest-Groningen" uitgevoerd waaruit zou blijken dat de kwaliteit van de hoofdontsluiting naar het Noordwesten van Groningen onvoldoende is.

Uit het Milieu-effectrapport (MER) dat is opgesteld voorafgaande aan de besluitvorming, is echter duidelijk geworden dat er helemaal geen bereikbaarheidsprobleem is Zo stelt het MER: "In de probleemstelling is de bereikbaarheid als onvoldoende aangegeven. Daarom was in de Startnotitie het verbeteren van de bereikbaarheid als doelstelling meegenomen. Een analyse van verkeerscijfers heeft echter aangetoond dat de bereikbaarheid in de autonome situatie geen hoofdprobleem vormt. Daarnaast verschillen de alternatieven niet wezenlijk ten opzichte van elkaar ten aanzien van het verbeteren van de bereikbaarheid. Daarmee is deze doelstelling vervallen".

Het is daarom opmerkelijk te lezen dat in uw schrijven d.d. 13 maart jl. als één van de doelstellingen is geformuleerd "het verbeteren van de ontsluiting van Noordwest-Groningen". Dat is niet in lijn met de in het MER geformuleerde doelstellingen "verbetering van de

POSTBUS 1020 9701 BA GRONINGEN T 050 313 08 00 F 050 313 68 21 E info@mfgroningen.nl WWW.MFGRONINGEN.NL POSTBANK 2999383





leefbaarheid van de kernen, realiseren van uitgangspunten Duurzaam Veilig en het vergroten van de verkeersveiligheid.”

Wij zijn van mening dat u aan uw besluitvorming over de N361 slechts de doelstellingen “verbetering van de leefbaarheid van de kernen, realiseren van uitgangspunten Duurzaam Veilig en het vergroten van de verkeersveiligheid” ten grondslag kan leggen.

Milieu-effectrapport + Aanvulling

Uit het MER is duidelijk geworden dat de verkeersdoorstroming niet het hoofdprobleem vormt. In het MER worden als hoofddoelstellingen genoemd: “verbetering van de leefbaarheid van de kernen, realiseren van uitgangspunten Duurzaam Veilig en het vergroten van de verkeersveiligheid” In het MER + Aanvulling is echter geen informatie opgenomen over de situatie van de huidige leefbaarheid in de dorpen in relatie tot de N361. Wordt door de bewoners de N361 daadwerkelijk als een probleem ervaren, zo ja welke problemen zijn dan aan de orde en welke perioden van de dag/week zijn die eventuele problemen dan aan de orde? Dit zijn vragen die in het MER beantwoord zouden moeten worden alvorens besluitvorming mogelijk is. De besluitvorming zou zich vervolgens kunnen richten op de vraag: wat is de beste manier om de leefbaarheid in de dorpen te handhaven dan wel te verbeteren?

Ook wordt in het MER + Aanvulling de huidige verkeers(on)veiligheid genoemd als doelstelling om een nieuwe weg aan te leggen. Ook wat betreft dit aspect zijn wij van mening dat het MER hierover informatie zou moeten verschaffen. Hoe is het met de huidige verkeers(on)veiligheid gesteld, wat zijn de verwachtingen voor de toekomst, en welke maatregelen zijn denkbaar om de verkeersveiligheid te verbeteren?

In het MER + Aanvulling ontbreekt ten onrechte een kwantificering of recente telling van de verkeersstromen. Ook niet gerelateerd aan het tijdstip per dag.

Wij zijn overigens van mening dat in het MER + Aanvulling ook nadrukkelijk moet worden ingegaan op de in de toekomst verwachte automobiliteitgegevens, ook in relatie tot een verwachte bevolkingsstabilisatie /-afname. Immers de huidige praktijk laat zien dat de weg de verkeersintensiteit prima aankan. Uit welke gegevens blijkt nu dat het in de toekomst nu zo veel drukker wordt dat dit de aanleg van nieuwe infrastructuur noodzakelijk zou maken?

Het MER + Aanvulling behoort nadrukkelijk in te gaan op de gevolgen van de aanleg van de verschillende tracés voor de leefbaarheid van de huidige bewoners. Bewoners van bijvoorbeeld Adorp, Sauwerd, Winsum krijgen een nieuw tracé bij wijze van spreken in hun achtertuin. De bedoeling is dat op het nieuwe tracé overal 80 km/hr. gereden kan worden, i.p.v. de huidige 80 km/hr buiten de dorpen en 50 km/hr in de dorpen. Deze hogere snelheid zal zeker gevolgen hebben voor de geluidbelasting van de huizen aan de oostzijde van genoemde dorpen. Aanleg van de nieuwe weg heeft dus niet per definitie te betekenen dat de leefbaarheid van de dorpen toeneemt.

Voorkeursalternatief is geen oplossing voor bestaande problematiek

Uw voorkeurstracé gaat gepaard met grote maatschappelijke gevolgen; aantasting landbouwareaal, aantasting natuur (o.a. belangrijke weidevogelgebieden worden doorsneden), aantasting van de openheid, verrommeling van het landschap, aantasting van de stilte, meer lichtvervuiling etc.

Uit de Aanvulling op het MER blijkt bijvoorbeeld dat het Voorkeursalternatief (VKA) leidt tot een vergroting van 189 ha geluidbelast oppervlak, in vergelijking met de huidige situatie.



De vraag is of in dat cijfer de hogere snelheden al zijn verdisconteerd. Daarnaast valt in de Aanvulling op het MER op dat het VKA leidt tot een extra 190 ha verstoring van beschermd gebied. Het VKA leidt volgens de Aanvulling op het MER bovendien tot aantasting van waardevolle gebieden, landschapstructuren, cultuurhistorische waarden en archeologische waarden. Het VKA heeft een negatief effect op visueel ruimtelijke waarden en heeft negatieve consequenties voor de landbouw (bedrijfvoering, areaalverlies en barrièrewerking voor bedrijfsvoering).

Maatschappelijke gevolgen die naar onze mening veel groter zijn dan de veronderstelde huidige problematiek van de verkeersdoorstroming en de barrièrewerking van de N361.

Gezien de grote maatschappelijke consequenties lijkt uw voorkeurstracé vooral uit te gaan van het verouderde inzicht dat er een bereikbaarheidsprobleem in Noordwest Groningen is. De titel van de door u uitgebrachte publicatiebrochure over dit onderwerp, "op weg naar een goed bereikbaar Noordwest-Groningen", spreekt wat dat betreft boekdelen.

Lauwersmeer/ Recreatie

U hebt ambitieuze plannen om de recreatieve mogelijkheden van het Lauwersmeer - sterk te vergroten. Wellicht komt uw wens een nieuw tracé aan te leggen uit die plannen voort. Van belang daarbij is te constateren dat de beoogde recreanten in het Lauwersmeer nu juist niet tijdens de spits naar het Lauwersmeer zullen rijden. Zeker buiten de spits heeft het huidige tracé van de N361 voldoende capaciteit om een extra mobiliteitsbehoefte op te kunnen vangen. Uit de aanvulling op het MER blijkt bovendien dat de reistijd tengevolge van de aanleg van het VKA niet zou veranderen. Ook vanuit die optiek gezien is het weinig zinvol een nieuw tracé aan te leggen.

Overigens moet worden opgemerkt dat de aanleg van het VKA de recreatieve mogelijkheden in bijvoorbeeld het gebied Groningen-Winsum sterk inperkt. De beleving van het karakteristieke Groningse landschap in dit gebied zal door de weg ernstig worden verstoord.

Besluitvorming moet zich richten op problematiek huidig tracé

Uit het MER en de aanvulling op het MER is duidelijk geworden dat de verkeersdoorstroming niet het hoofdprobleem vormt. Uit het voorliggende MER en de aanvulling daarop blijkt dat er nog veel essentiële informatie ontbreekt over de huidige problematiek m.b.t verkeersintensiteit, barrièrewerking en leefbaarheid in de dorpen. Wij zijn er van overtuigd dat aanvullend onderzoek tot de conclusie zal leiden dat de aanleg van een geheel nieuw tracé niet nodig zal zijn.

!!
- contact met
- Brussel opmaken

Wij staan op het standpunt dat met de juiste maatregelen veel kan worden verbeterd aan de huidige weg en dat de omlegging van de weg door waardevol cultuur- en natuurlandschap overbodig is.

Eén van de benodigde maatregelen is het verbeteren van het openbaar vervoer. Zoals uit de praktijk al blijkt zijn steeds meer mensen ten noorden van de stad geneigd de trein als vervoermiddel van en naar de stad te kiezen. Voldoende capaciteit op het spoor en goed voor- en natransport is o. i. essentieel. Dit zal de automobilitieit(sgroei) zeker beperken. Dit in tegenstelling tot een nieuwe weg, die slechts een verkeersaanzuigende werking zal hebben. Daarnaast zijn verkeerstechnische maatregelen in de dorpen nodig om de barrièrewerking en de verkeersveiligheid te verbeteren. Wij denken daarbij ook aan de aanleg van fiets- en voetgangerstunneltjes onder de N361 om die barrièrewerking aan te pakken.



Het ligt in uw bedoeling om langs het nieuwe tracé parallelwegen aan te leggen. Wij zetten grote vraagtekens bij de noodzaak van parallelwegen. Momenteel zijn er nauwelijks problemen met langzaam verkeer. Eventuele bestaande problemen zouden ook opgelost kunnen worden met (extra) uitwijkhavens voor tractoren, zodat zij het snelle verkeer kunnen laten passeren en (extra) uitvoegstroken om afslaan naar links te vergemakkelijken.

Het juiste beeld van wat leeft onder bevolking/overheden?

Op de informatieavonden heeft u toegezegd dat de mening van de bevolking wordt "meegenomen" in de besluitvorming. Opmerkelijk is dat in uw argumentatie voor het Voorkeursalternatief en het MER op geen enkele manier is ingegaan op de uitkomsten van deze avonden en evenmin op de inspraakreacties op het eerder ter visie gelegde MER. Ook gaat u niet in op het afwijkende standpunt dat het College van B&W van Groningen over dit onderwerp heeft ingenomen.

Afsluitend

Wij staan op het standpunt dat de huidige problematiek rond de N361 eerst nader geanalyseerd en geobjectiveerd moet worden. Wij verwachten dat op basis van dat onderzoek uitvoering van Alternatief 2, het Nulplusalternatief - het alternatief dat uitgaat van een verbetering van de bestaande weg, inclusief maatregelen om het openbaar vervoer te verbeteren - als beste alternatief uit de bus zal komen. Met de juiste maatregelen kan veel worden verbeterd aan de huidige weg. Een omlegging van de weg door waardevol cultuur- en natuurlandschap achten wij daarmee overbodig en onwenselijk.

Hoogachtend,
namens het bestuur van de Milieufederatie Groningen,

Mr. drs. G. Smits

In afschrift aan Provinciale Staten