

Bijlagen

Bijlage 1

Archeologisch onderzoek

Noordelijke vaarverbinding te Midwolda

Een Archeologisch Bureauonderzoek



Administratieve gegevens

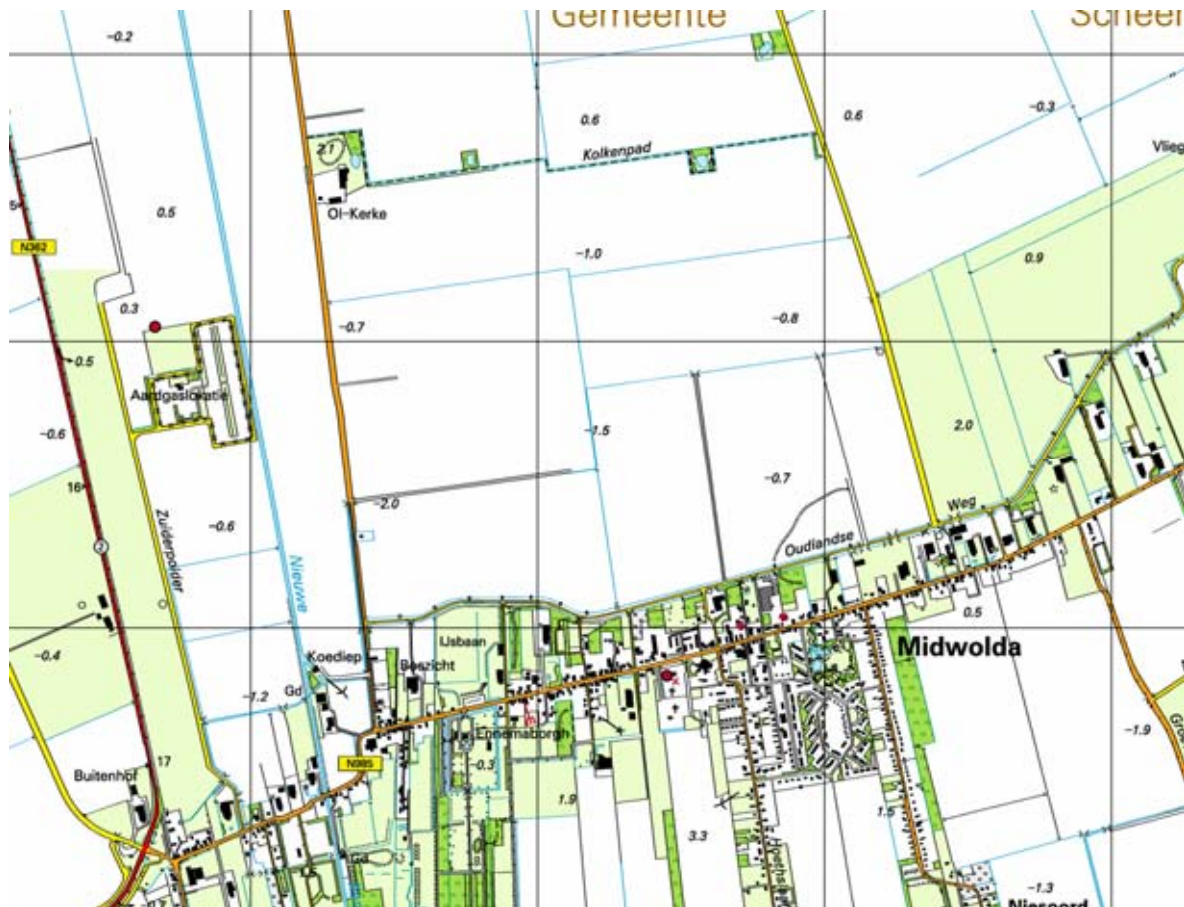
provincie:	Groningen
gemeente:	Oldambt
plaats:	Midwolda en omgeving
toponiem:	Midwolda en omgeving
bevoegd gezag:	gemeente Oldambt
opdrachtgever:	gemeente Oldambt
uiterste coördinaten:	noord 261.221/585.168 oost 265.449/581.385 zuid 262.268/579.453 west 261.565/579.898
centrumcoördinaat:	262.506581.385
kaartblad:	8C
CIS-code:	40647
beheer documentatie	Libau, Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, gemeente Oldambt en E-depot
uitvoerder:	Libau
auteur	M. de Jong MA
autorisatie	drs. J. Molema
telefoon:	050-3126545
fax:	050-3123362
e-mail:	info@libau.nl



Noordelijke vaarverbinding te Midwolda Een Archeologisch Bureauonderzoek

Planvoornemen

In opdracht van de gemeente Oldambt, vertegenwoordigd door mw. S. Drent, is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd voor het tracé van de Noordelijke vaarverbinding (zie bijlage: Plangrens Noordelijke vaarverbinding). Voor de vaarverbinding wordt een verbindingskanaal tussen het Oldambtmeer en het Nieuwe Kanaal gerealiseerd ten noorden van de Oudlandseweg te Midwolda (zie figuur 1). Tussen Midwolda en Nieuwolda zal het Nieuwe Kanaal naar het oosten toe worden verbreed en wordt naast het kanaal een natuurzone aangelegd. Daarnaast wordt de Oudlandseweg in het westen verlengd en aangesloten op de Gereweg (N362). Het tracé wordt hieronder benoemd als plangebied.



- dekzandvlakte met glaciaal materiaal binnen 120 cm onder maaiveld, een 15-40 cm dikke laag restveen en een kleidek van 15-40 cm dikte (code mOv2g);
- dekzandvlakte met een 15-40 cm dikke laag restveen en een kleidek van 15-40 cm dikte (code mOv2);
- ontgonnen veenvlakte met een kleidek van 15-40 cm dikte (code mOv2).

Het oostelijke uiteinde van de Oudlandseweg, de aansluiting op Oostwold, ligt op een getij-afzettingen (code Mv2).

Langs het Nieuwe Kanaal, van zuid naar noord, toont de fysisch geografische kaart:

- ontgonnen veenvlakte met een kleidek van 15-40 cm dikte (code mOv2);
- dekzandvlakte met een 15-40 cm dikke laag restveen en een kleidek van 15-40 cm dikte (code mOv2);
- dekzandvlakte met een 15-40 cm dik kleidek (code mNv2);
- getij-afzettingen (code Mv2);
- inversiewelving (code Mw3);
- zeeboezemvlakte (code Mv4).

Tevens is te zien dat het tracé van het Nieuwe Kanaal tussen Midwolda en Nieuwolda enkele oude dijken doorsnijdt (zie bijlage: Uitsnede fysisch geografische kaart).

Bodemkundige eenheden

Volgens de bodemkaart (zie bijlage: Kaart archeologie) komen de volgende eenheden van oost naar west voor in het kanaaltracé langs de Oudlandseweg:

- veldpodzolgronden, lemig fijn zand (code Hn23);
- moerige eerdgronden met een zavel- of keidek en een moerige tussenlaag op zand (code kWz);
- gooreerdgronden, lemig fijn zand (code pZn23);
- vervolgens opnieuw moerige eerdgronden (code kWz);
- koopveengronden op zand, beginnend ondieper dan 120 cm (code hVz).

Het oostelijke uiteinde van de Oudlandseweg, de aansluiting op Oostwold, ligt op kalkarme poldervaaggronden (codes Mn82C en Mn85C).

Van noord naar zuid langs het Nieuwe Kanaal betreft het:

- koopveengronden op zand, beginnend ondieper dan 120 cm (code hVz);
- moerige eerdgronden met een zavel- of keidek en een moerige tussenlaag op zand (code kWz);
- veldpodzolgronden, leemarm en zwak lemig fijn zand (code Hn21);
- kalkarme poldervaaggronden, klei (codes Mn85C en Mn82C);
- kalkrijke poldervaaggronden (code Mn45A).

Landschap en historie

Tijdens het weichselien, de laatste ijstijd, werden dekzanden afgezet. Deze zandgronden waren met name in de steentijd geschikt voor bewoning. In de loop van de bronstijd, of mogelijk al eerder, nam de veengroei toe door zeespiegelstijging en een daarmee gepaard gaande stagnatie van de waterafvoer en vernatting van het landschap. Ook de omgeving van het plangebied werd met veen bedekt wat uiteindelijk bewoning onmogelijk maakte. In de loop van de middeleeuwen begon men het veen te ontginnen. Op de nieuw vrijgekomen grond ontstonden welvarende dorpen. Door het inklinken van het veen ontstonden echter problemen met de waterafvoer. Dit in combinatie met overstromingen vanuit zee had tot gevolg dat al in de 13^{de} eeuw enkele dorpen, waaronder het oude Midwolda, naar hogere gronden verplaatst moesten worden. De kerk (Ol Kerke) van het oude Midwolda bleef echter in gebruik. Na de stormvloed van 1509 reikte de Dollard tot voorbij de Ol Kerke. De overstromingen zetten een pakket klei af op het veengebied. Ook werd het onderliggende veen gedeeltelijk geërodeerd door de overstromingen.

Op historische kaarten zoals de atlas van Huguenin uit 1819-1829, de kadastrale minuut uit het begin van de 19^{de} eeuw (Midwolda secties B1-2, D1, F1-2, G1 & H1, Nieuwolda secties A1-2), de militaire topografische kaart uit 1853 en de Bonnekaart uit het begin van de 20^{ste} eeuw is het plangebied onbebouwd met uitzondering van één boerderij aan het Nieuwe Kanaal in Midwolda en één aan de Oudlandseweg tussen Midwolda en Oostwold (zie bijlage: Kadastrale minuut). De oudste vermelding van de boerderijplaats aan het Nieuwe Kanaal stamt uit de 16^{de} eeuw (Wold-Oldambt 40). De boerderijplaats aan de Oudlandseweg is waarschijnlijk gedeeltelijk verdwenen door de aanleg van de weg. Het tracé van het in 1635 gegraven Koediep, gelegen ten noorden van Midwolda, overlapt op twee plaatsen met het plangebied (zie bijlage: Projectie van de huidige situatie op de Bonnekaart). In de 20^{ste} eeuw is het Koediep gedempt.

Archeologische verwachting

Binnen het plangebied komen geen archeologische terreinen voor zoals geregistreerd op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK). Archeologisch onderzoek heeft nabij het plangebied op de (ondiep gelegen) dekzanden bewoningssporen uit de midden steentijd aan het licht gebracht. Ook zijn op veel locaties resten van middeleeuwse bewoning op de veengrond aangetoond. Het plangebied loopt dicht langs enkele van deze vindplaatsen (zie bijlage: Kaart archeologie & Archeologische beleidskaart gemeente Oldambt). De vaarverbinding doorsnijdt het (vrij uitgestrekte) dorpsgebied van het oude Midwolda. Dit blijkt onder meer uit de aanwezigheid van steenhuisen (AMK-terreinen 7206 & 7214), de Ol Kerke (AMK-terrein 6806) en het cisterciënzer vrouwenklooster (AMK-terrein 7213). Ten zuiden van de Oudlandseweg, waar het



verbindingskanaal op het Oldambtmeer aansluit, zijn bij het onderzoek voorafgaand aan de aanleg van het Oldambtmeer meerdere archeologische vondsten gedaan. Het betreft vuursteenmateriaal uit de steentijd.

Op de archeologische beleidskaart van de gemeente Oldambt (zie bijlage: Archeologische beleidskaart gemeente Oldambt) is aangegeven dat binnen het plangebied grotendeels een hoge archeologische verwachtingswaarde geldt (roze). Alleen de aansluiting van het verbindingskanaal op het Oldambtmeer, ten zuiden van de Hoofdweg, heeft een lage archeologische verwachtingswaarde (groen; zie figuur 2). Het merendeel van de hoge verwachting heeft alleen betrekking op de onder het kleidek aanwezige veen- en zandgrond (oranje gearceerd). Verder is op de beleidskaart te zien dat het plangebied de waterloop Oude Geut (blauw) en drie dijken (bruin) doorsnijdt, alle aan het Nieuwe Kanaal. Het betreft van zuid naar noord een dijk uit mogelijk 1542 en tweemaal de Dollarddijk uit 1626. Vlak ten noorden van het plangebied, waar het Nieuwe Kanaal in Nieuwolda uitkomt, bevindt zich een dijk die mogelijk uit 1542 stamt. Ook zijn de bovengenoemde boerderijplaatsen weergegeven (oranje gearceerd vlakje; zie figuur 2). Waarschijnlijk overlapt de Oudlandseweg bij Oostwold gedeeltelijk met de dijk van 1626. Ten slotte komen in de omgeving van het plangebied enkele steenhuizen voor, onder andere pal ten westen van het Nieuwe Kanaal (gele vlakjes).



Figuur 2: Detail archeologische beleidskaart gemeente Oldambt. De boerderijplaatsen aan het Nieuwe Kanaal (links) en aan de Oudlandseweg (rechts) zijn met een pijl aangegeven. Het deel van het plangebied met een lage verwachtingswaarde is omlijnd. Zie de bijlage voor de weergave van het gehele plangebied.

Overweging en advies

In vrijwel het gehele plangebied kunnen overslibde middeleeuwse resten voorkomen. Waar de zandgrond zich op geringe diepte bevindt bestaat kans op het aantreffen van archeologische resten uit de steentijd. Het plangebied doorsnijdt enkele oude dijken en de oude landschappelijke elementen Oude Geut (voormalige wadgeul) en Koediep. Daarnaast bevinden zich in het plangebied twee boerderijplaatsen. Derhalve wordt geadviseerd om archeologisch vervolgonderzoek te laten plaatsvinden. Het type vervolgonderzoek is uitgesplitst per onderdeel van het plangebied.

Het volgende wordt geadviseerd:

- ter plaatse van het verbindingskanaal tussen het Oldambtmeer en het Nieuwe Kanaal een archeologisch booronderzoek en oppervlaktekartering te laten uitvoeren in het kanaaltracé. Het gedeelte ten zuiden van de Hoofdweg met een lage verwachtingswaarde valt buiten het archeologisch onderzoek.
- langs het Nieuwe Kanaal in het gebied vanaf Midwolda tot ter hoogte van de Ol Kerke een booronderzoek te laten uitvoeren. De boerderijplaats aan het Nieuwe Kanaal bevindt zich eveneens in deze zone. Dit tracédeel overlapt met een door RAAP onderzocht gasleidingtracé. Het al (middels veldonderzoek) onderzochte gedeelte kan van het vervolgonderzoek worden uitgesloten.
- langs het Nieuwe Kanaal ten noorden van Ol Kerke tot aan Nieuwolda de dikte van het kleidek te bepalen met een zestal boringen regelmatig verspreid langs de oostzijde van het Nieuwe Kanaal. Bodemingrepen in het kleidek kunnen plaatsvinden zonder voorbehoud van archeologie. Waar de

ingrepen dieper zullen reiken dan de kleilaag wordt geadviseerd een archeologisch booronderzoek te laten uitvoeren.

- ter plaatse van de oude dijken een profielopname te laten maken.
- bij de aansluiting van de Oudlandseweg op de Gereweg een booronderzoek en oppervlaktekartering te laten uitvoeren.
- langs de Oudlandseweg tussen Midwolda en Oostwold voorafgaand aan bodemingrepen een booronderzoek en oppervlaktekartering te laten uitvoeren.

Het booronderzoek bestaat uit een raai met gutsboringen om de 50 m. Wanneer een intacte podzolbodem wordt aangetroffen dient een megaboring te worden uitgevoerd en wordt plaatselijk (op indicatie) het boorgrid verdicht naar 25 m. Het opgeboorde zand wordt gezeefd over een zeef met maaswijdte 3 mm. Ook wanneer archeologische indicatoren worden aangetroffen wordt het boorgrid verdicht naar 25 m.

In veengrond (het middeleeuwse maaiveld) moet worden gelet op archeologische indicatoren zoals een oude bouwvoor, puin, houtskool en scherven. De oude bouwvoor is moeilijk te herkennen; het is daarom een vereiste een archeoloog met veldwerkervaring in dit gebied in te laten zetten.

In een groot deel van het plangebied geldt dat bij ingrepen die niet dieper reiken dan de dikte van het kleidek onderzoek niet noodzakelijk is. Zie de bijlage "Archeologische beleidskaart gemeente Oldambt" voor de omvang en ligging van dit gebied.

Bijlagen:

- Plangrens noordelijke vaarverbinding (plankaart gemeente Oldambt);
- Uitsnede fysisch geografische kaart;
- Kaart archeologie;
- Kadastrale minuut;
- Projectie van de huidige situatie op de Bonnekaart, noordelijk deel;
- Projectie van de huidige situatie op de Bonnekaart, zuidelijk deel;
- Archeologische beleidskaart gemeente Oldambt, detail plangebied.



Geraadpleegde literatuur, bronnen en kaarten

Actueel Hoogtebestand Nederland (www.ahn.nl)

Archeologische MonumentenKaart (AMK)

Archis, archeologisch informatiesysteem van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed

Brood, P., A.H. Huussen & J. van der Kooi, 1999. *Nieuwe Groninger Encyclopedie*. REGIO-Project Uitgevers, Groningen.

Cultuurhistorische Waardenkaart Groningen. Provincie Groningen 2004.

Grote Historische topografische Atlas Groningen ± 1900 – 1930, schaal 1: 25000. Uitgeverij Nieuwland, 2006. Tilburg.

Grote Historische Atlas van Nederland, 1: 50000. Deel 2: Noord-Nederland 1851 – 1855. Wolters-Noordhoff Atlasproducties, 1990. Groningen.

Libau, 2009. Archeologische beleidsnota en beleidskaart gemeente Oldambt. Libau, Groningen.

Luchtfoto's Google Earth/Maps.

Kadastrale minuutplans en topografische militaire kaarten (www.watwaswaar.nl)

Koers, J.P. et al., 1997. *De boerderijen in het Wold-Oldambt*. Stichting boerderijenboek Wold-Oldambt, Scheemda.

Schroor, M. & J. Meijering, 2007. *Golden raand. Landschappen van Groningen*. In Boekvorm Uitgevers, Assen.

Snijders, F.L., 1985. *Fysische geografie in de provincie Groningen*. Milieu- en landschapsonderzoek Provinciaal Planologische Dienst. Groningen.

Stiboka, 1985. *Bodemkaart van Nederland, schaal 1: 50.000*. Stiboka, Wageningen (Toelichting gepubliceerd in 1986; kaartopname door A.E. Clingeborg et al.).

Theodorus Beckerling, 1781: *Nova totius provinciae Groningo-Omlandiae tabula* ('Beckerlinghkaart')

Versfelt, H.J. & M. Schroor, 2005. *De atlas van Huguenin; militair-topografische kaarten van Noord-Nederland, 1819-1829*. Historische inleiding en samenstelling door H.J. Versfelt en M. Schroor. Heveskes Uitgevers/Drentse Historische Vereniging, Groningen/Veendam.



Archeologische periodes

paleolithicum

paleolithicum vroeg
paleolithicum midden
paleolithicum laat
 paleolithicum laat A
 paleolithicum laat B

tot 8800 v.Chr.

tot 300000 C14
300000 - 35000 C14
35000 C14 - 8800 v.Chr.
35000 - 18000 C14
18000 C14 - 8800 v.Chr.

mesolithicum

mesolithicum vroeg
mesolithicum midden
mesolithicum laat

8800 - 4900 v.Chr.

8800 - 7100 v.Chr.
7100 - 6450 v.Chr.
6450 - 4900 v.Chr.

neolithicum

neolithicum vroeg
 neolithicum vroeg A
 neolithicum vroeg B
neolithicum midden
 neolithicum midden A
 neolithicum midden B
neolithicum laat
 neolithicum laat A
 neolithicum laat B

5300 - 2000 v.Chr.

5300 - 4200 v.Chr.
5300 - 4900 v.Chr.
4900 - 4200 v.Chr.
4200 - 2850 v.Chr.
4200 - 3400 v.Chr.
3400 - 2850 v.Chr.
2850 - 2000 v.Chr.
2850 - 2450 v.Chr.
2450 - 2000 v.Chr.

bronstijd

bronstijd vroeg
bronstijd midden
 bronstijd midden A
 bronstijd midden B
bronstijd laat

2000 - 800 v.Chr.

2000 - 1800 v.Chr.
1800 - 1100 v.Chr.
1800 - 1500 v.Chr.
1500 - 1100 v.Chr.
1100 - 800 v.Chr.

ijzertijd

ijzertijd vroeg
ijzertijd midden
ijzertijd laat

800 - 12 v.Chr.

800 - 500 v.Chr.
500 - 250 v.Chr.
250 - 12 v.Chr.

Romeinse tijd

Romeinse tijd vroeg
 Romeinse tijd vroeg A
 Romeinse tijd vroeg B
Romeinse tijd midden
 Romeinse tijd midden A
 Romeinse tijd midden B
Romeinse tijd laat
 Romeinse tijd laat A
 Romeinse tijd laat B

12 v.Chr. - 450 n.Chr.

12 v.Chr. - 70 n.Chr.
12 v.Chr. - 25 n.Chr.
25 - 70 n.Chr.
70 - 270 n.Chr.
70 - 150 n.Chr.
150 - 270 n.Chr.
270 - 450 n.Chr.
270 - 350 n.Chr.
350 - 450 n.Chr.

middeleeuwen

middeleeuwen vroeg
 middeleeuwen vroeg A
 middeleeuwen vroeg B
 middeleeuwen vroeg C
 middeleeuwen vroeg D
middeleeuwen laat
 middeleeuwen laat A
 middeleeuwen laat B

450 - 1500 n.Chr.

450 - 1050 n.Chr.
450 - 525 n.Chr.
525 - 725 n.Chr.
725 - 900 n.Chr.
900 - 1050 n.Chr.
1050 - 1500 n.Chr.
1050 - 1250 n.Chr.
1250 - 1500 n.Chr.

nieuwe tijd

nieuwe tijd A
nieuwe tijd B
nieuwe tijd C

1500 - heden

1500 - 1650 n.Chr.
1650 - 1850 n.Chr.
1850 - heden



Ligging archeologische bureauonderzoeken en veldonderzoeken omgeving vaarverbinding

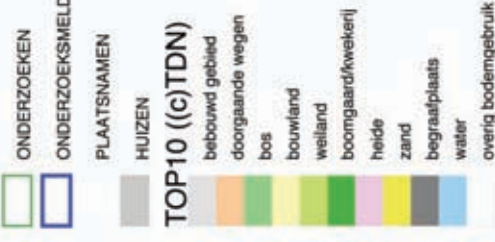
265941 / 585653



259839 / 579551

27-05-2010

Legenda



0 1 km



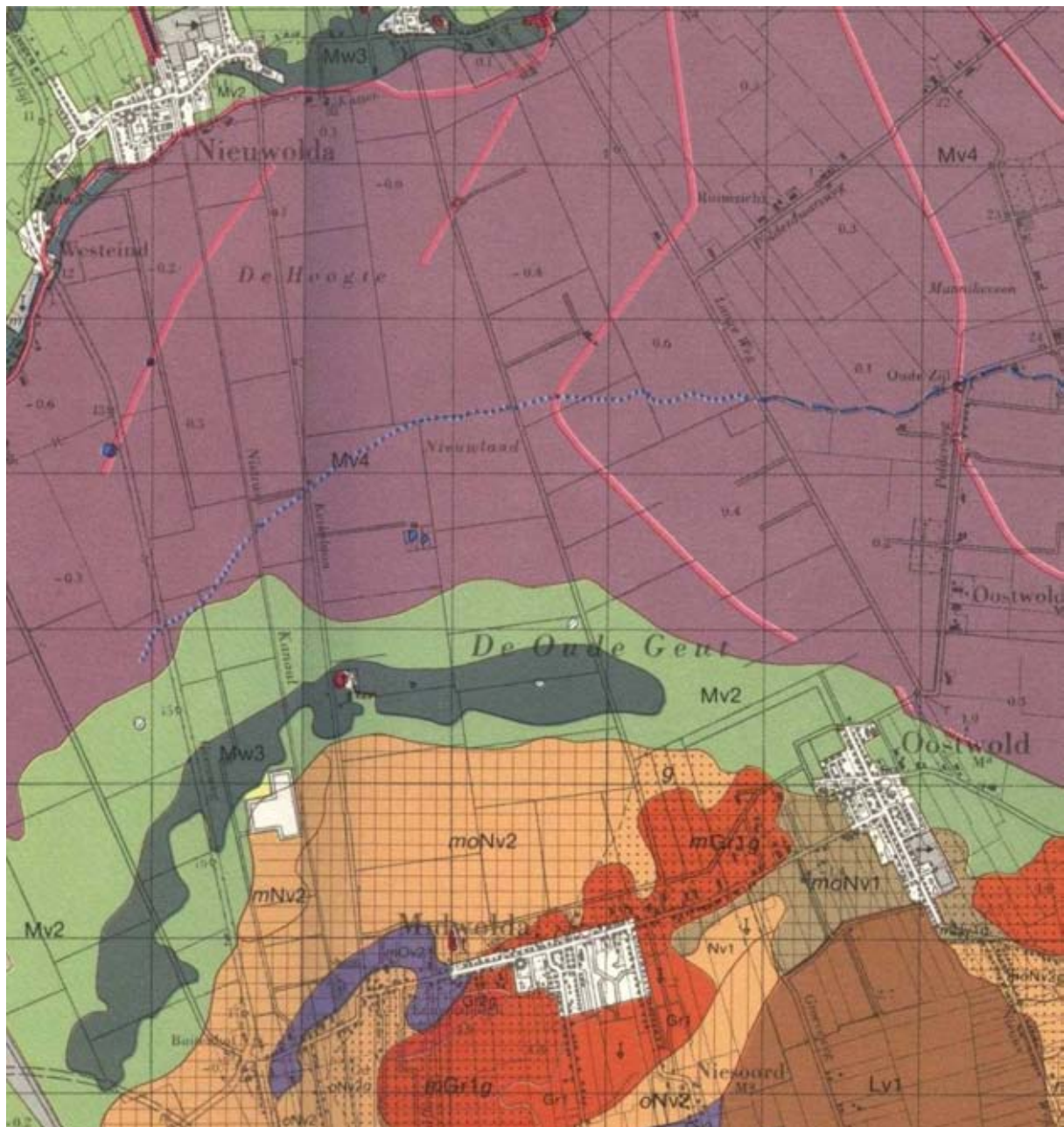
Archis2

Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
Afdeling van Oudewij, Cultuur en
Wetenschap

Rode pijl: zone waarin een leiding is aangelegd en waarbinnen vindplaatsen zijn onderzocht. De leidingsleuf is helemaal vrijgegeven. (NB: In de bredere werkzone voor het aanleggen van de leiding gold destijds op een paar locaties een beperking aan de diepte van ingrepen omdat er een archeologische vindplaats in het tracé zat. Die vindplaatsen zijn daar nog aanwezig.)

Blauwe pijl: melding van onderzoek waarover in de database geen informatie is toegevoegd.

Uitsnede fysisch geografische kaart Midwolda en omgeving

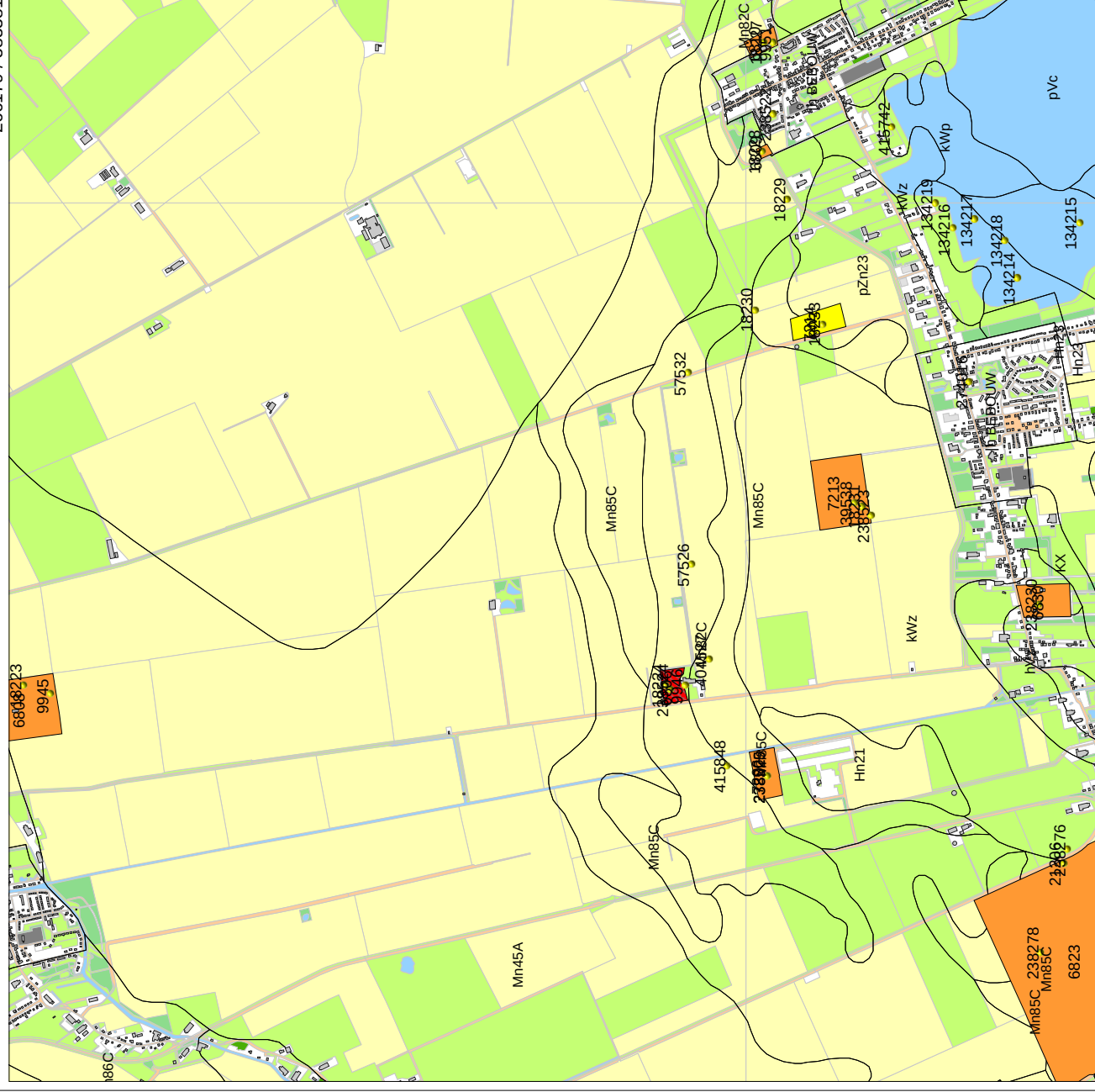


Noordelijke vaarverbinding te Midwolda

Combinatiekaart van AMK, bodemkaart en Archis

266179 / 585381

21-04-2010



Legenda

WAARNEMINGEN

 HUIZEN

MONUMENTEN

archeologische waarde

 hoge archeologische waarde

zeer hoge archeologische waarde

 zeer hoge arch waarde, beschermd

BODEM ((c)Alterra)

TOP10 ((c)TDN)

bebouwd gebied

doorgaande wegen

500

bouw

weiland

boomgaard/kwekerij

heide

 zand begraafplaats water

overig bodemgebruik

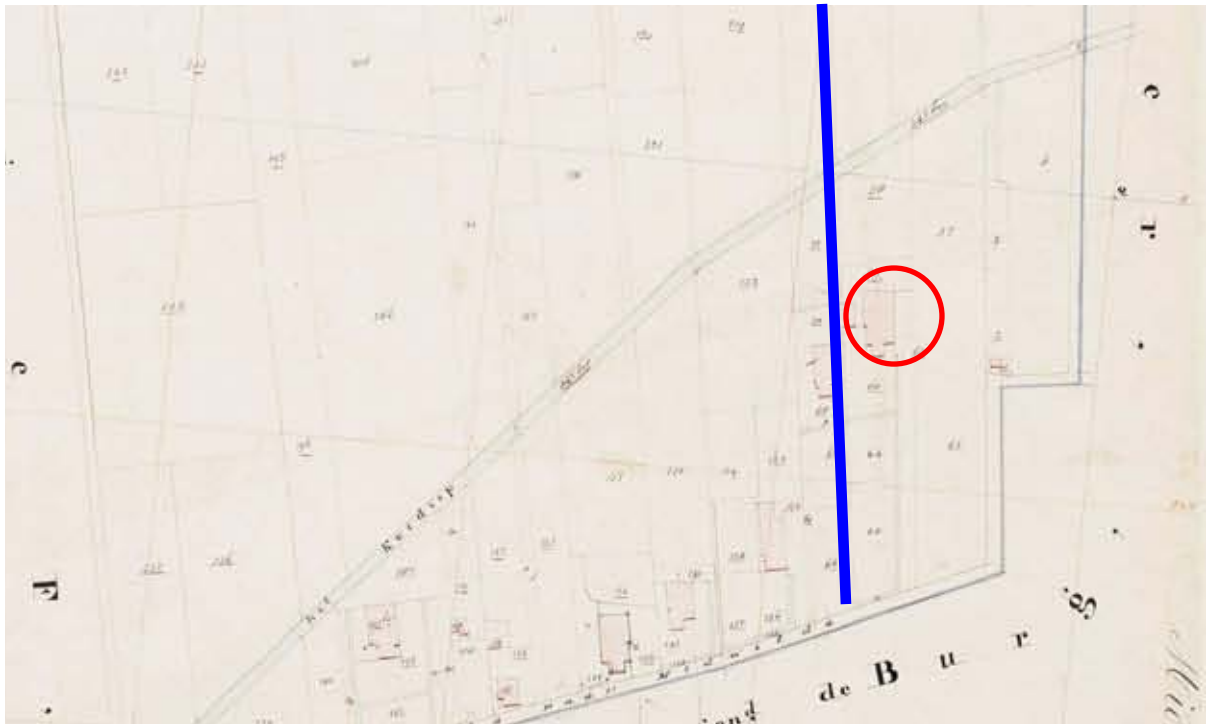


Archis2

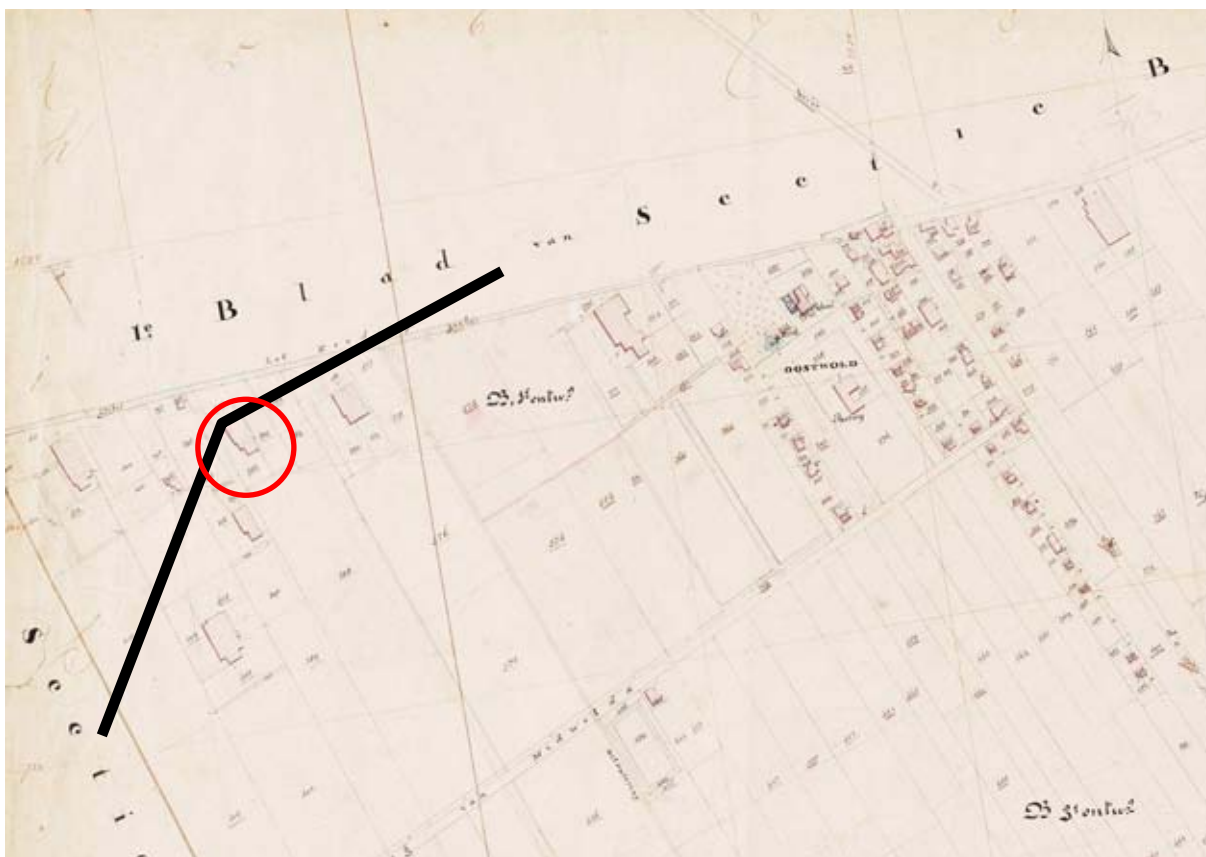


260077 / 579279

Kadastrale minuut plangebied Noordelijke vaarverbinding te Midwolda, details



Boerderijplaats aan het Nieuwe Kanaal. De boerderijplaats is omcirkeld en het Nieuwe Kanaal is globaal weergegeven met een blauwe lijn.

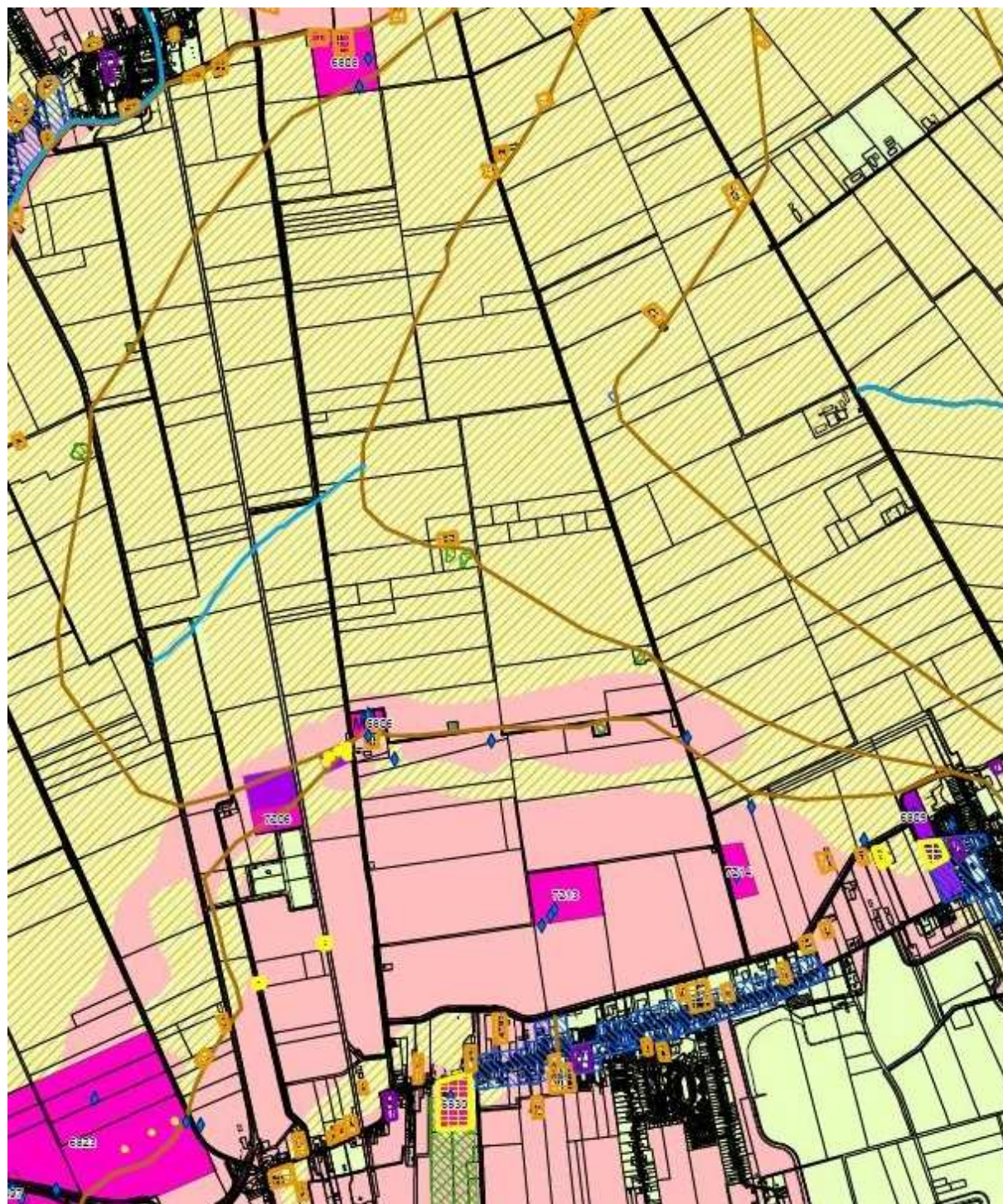


Boerderijplaats aan de Oudlandseweg bij Oostwold. De boerderijplaats is omcirkeld en de Oudlandseweg is globaal weergegeven met een zwarte lijn.

Projectie van de huidige situatie op de Bonnekaart: plangebied Noordelijke vaarverbinding te Midwolda, zuidelijk deel



Archeologische beleidskaart gemeente Oldambt
Detail plangebied Noordelijke vaarverbinding te Midwolda



Bijlage 2

Reactienota en ingekomen reacties

INSPRAAK EN OVERLEG VOORONTWERP BESTEMMINGSPLAN NOORDELIJKE VAARVERBINDING OLDAMBT

REACTIENOTA

In het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro is het bestemmingsplan aan diverse overlegpartners gezonden. Bij de gemeente zijn vervolgens reacties ontvangen van:

- de provincie Groningen;
- de VROM inspectie;
- Waterschap Hunze en Aa's;
- Brandweer regio Groningen.

De reacties zijn als bijlagen toegevoegd, worden hieronder samengevat en waar nodig van een gemeentelijke reactie voorzien.

Het voorontwerp bestemmingsplan is tevens in het kader van de inspraakprocedure 6 weken ter inzage gelegd t/m 7 oktober 2010. Gedurende deze periode zijn er tien reacties ingebracht. De inspraakreacties zijn als bijlagen toegevoegd, worden hieronder samengevat en waar nodig van een gemeentelijke reactie voorzien.

1. Provincie Groningen

Samenvatting overlegreactie

Natuur

Het bestemmingsplan dient zowel aan de oost- als aan de westzijde een strook natuur van circa 50 meter mogelijk te maken. De robuuste verbindingzone (RV) komt namelijk deels op de westoever te liggen. De verbeelding en de toelichting dienen te worden aangepast conform de opmerking.

Er wordt tevens aangegeven dat bij de RV wellicht wordt overgegaan tot onteigening. Dit is niet juist. Het is geen provinciaal beleid. De verwerving van gronden voor de RV geschiedt op vrijwillige basis. Het bestaande gebruik, agrarisch, is niet inbestemd en het is niet voldoende aannemelijk dat het agrarische gebruik binnen 10 jaar zal worden beëindigd. Via een wijzigingsbevoegdheid kan de agrarische bestemming worden gewijzigd naar een natuurbestemming.

In de toelichting wordt vermeld dat de RV in eerste instantie eigendom wordt van de gemeente Oldambt. Dit ligt niet voor de hand. Stichting Beheer Boerderijen Landerijen verwerft de gronden ten behoeve van natuurbeheer.

Ruimtelijke kwaliteit

Er wordt in de toelichting onvoldoende relatie gelegd tussen de Nieuwe Vaarverbinding en de kwaliteit van het omringende landschap. Het bouwweerschap adviseert een meer gedetailleerde inrichtingsplattegrond op te stellen waarin ook het landschapsbeleid van de provincie aantoonbaar doorwerkt.

Tevens dient toegelicht te worden hoe de glaciale rug ter hoogte van Midwolda herkenbaar blijft.

Verkeer en vervoer

Op dit moment wordt er nog onderzocht wat de best mogelijke verbinding is tussen de Gereweg en de Oudlandseweg. Hiermee dient rekening te worden gehouden in de planvorming.

Kanaalbeheer

De gemiddelde afmetingen van de recreatievloot zullen in de toekomst groeien. Daarom wordt aanbevolen de maatgevende afmeting (12 meter breed, 1.5 meter diep) als absoluut minimum aan te houden.

Artikel 6 Water voorziet niet in een gebruik als vaarweg of scheepvaartfunctie. Verzocht wordt

om dit bij de bestemming op te nemen. In deze bestemming wordt het mogelijk gemaakt dat steigers in de vaarweg worden aangelegd. Bestaande steigers dienen in het bestaande gedeelte van het Nieuwe Kanaal te worden bestemd. Overigens leidt de aanleg van steigers tot een versmalde ruimte binnen de vaarweg. Wellicht is het verstandig om maatregelen te nemen om de vaarweg breed genoeg te houden.

Uit de toelichting blijkt niet of het noodzakelijk is om bebouwingsvrije zones aan te houden. Indien er sprake is van bebouwing langs de vaarweg, is het wellicht zinvol om de Richtlijnen Vaarwegen 2005 te betrekken bij de uitwerking van de vaarverbinding.

Bodem

Er wordt geadviseerd de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem vroegtijdig in het planproces te bepalen om de uitvoering van het project obstakelvrij te houden.

Reactie gemeente

Natuur

Het bestemmingsplan is aangepast, zodat ook aan de westzijde van het Nieuwe Kanaal een robuuste verbindingzone kan worden gerealiseerd.

Onteigening is een laatste middel om de benodigde gronden te kunnen verwerven. De provincie Groningen heeft op 9 november 2010 gereageerd op een brief van LTO-Noord over de Ontwikkelingsvisie Blauwestad en stand van zaken Noordelijke Vaarverbinding. Daarin wordt aangegeven dat er verschillende opties zijn geboden:

1. een volledige schadeloosstelling voor de benodigde strook van 40 meter ten noorden van de Oudlandseweg;
2. verkoop van gebouwen in het lint tegen de waarde van voortgezet agrarisch gebruik in het economische verkeer;
3. planologische medewerking voor bedrijfsverplaatsing.

Tot op heden is gebleken dat voornoemde opties niet genoeg zijn voor de betrokkenen. In het uiterste geval zal tot onteigening over kunnen worden gegaan.

Indien de gronden onteigend moeten worden, zullen de gronden in eigendom komen van de gemeente. Er zal dan worden getracht om de gronden door te verkopen aan een instantie die de gronden gaat beheren. In andere gevallen zal de grond niet in eigendom komen van de gemeente.

De gronden waar de robuuste verbindingzone kan worden gerealiseerd, zijn inbestemd conform bestaand gebruik. Er is tevens een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming 'Natuur' en/of 'Water' te kunnen opnemen.

Ruimtelijke kwaliteit

In de toelichting is een aantal afbeeldingen opgenomen van de inrichtingsvoorstellen.

De glaciale rug ter plaatse van Midwolda is beschermd middels een dubbelbestemming 'Waarde - Geomorfologie'. Hier is een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden aan gekoppeld voor diverse handelingen die de glaciale rug kunnen schaden.

Verkeer en vervoer

Het plangebied is vergroot met het zoekgebied voor de verbinding tussen de Gereweg en de Oudlandseweg. Er is een agrarische bestemming opgenomen, conform bestaand gebruik, met een wijzigingsbevoegdheid naar 'Verkeer'.

Kanaalbeheer

In de regels is opgenomen dat een vaarweg tenminste 11 meter breed en 1,6 meter diep dient te zijn. In de bestemmingsomschrijving is tevens aangegeven dat 'Water' bestemd is voor een vaarweg.

Er zijn geen bestaande steigers in het plangebied. Deze zijn daarom niet specifiek aangeduid. Bebouwingsvrije zones zijn niet van toepassing in het plangebied, behalve ter plaatse van de dubbelbestemming 'Leiding - Gas'. Ter plaatse van de aanduiding 'veiligheidszone - bevi' mogen geen (beperkt) kwetsbare objecten worden opgericht. De dijken vormen geen primaire waterkering, maar een regionale waterkering. Een bebouwingsvrije zone is derhalve niet noodzakelijk. Er is wel een zone van 20 meter breed opgenomen voor de regionale waterkering. Hierin mogen alleen bouwwerken ten behoeve van het waterbeheer en de waterkering worden gebouwd, evenals bestaande bouwwerken. De toelichting is op dit punt verduidelijkt.

Bodem

Het bodemonderzoek is momenteel in uitvoering.

2. Waterschap Hunze en Aa's

Samenvatting overlegreactie

In de toelichting wordt het Waterbeheerplan 2003 – 2007 besproken. Dit is inmiddels vervangen door het Beheerplan 2010 – 2015. In de waterparagraaf staat een aantal zaken niet correct vermeld. Het gaat om o.a. veiligheidshoogten, het graven van kwelsloten en het gebruiken van termen die verwarrend kunnen werken.

Het waterschap adviseert de kaden langs het nieuw te graven kanaal ook de bestemming 'Water' te geven. Het aangeven van een zone 'waterkering' wordt tevens aanbevolen. Tevens is een kaart meegestuurd met de ligging van een rioolpersleiding.

Het waterschap wil graag overleg over de werkzaamheden die genoemd zijn onder het kopje 'aanlegvergunning'.

Reactie gemeente

De toelichting is aangepast op het gebied van de aangegeven zaken. Op de verbeelding zijn de geadviseerde wijzigingen doorgevoerd. Middels telefonisch overleg is reeds uitleg gegeven over de aanlegvergunning, maar dit kan tevens nog in een bespreking plaatsvinden. Dit zal buiten de bestemmingsplanprocedure omgaan.

3. Brandweer regio Groningen

Samenvatting overlegreactie

In het kader van het "Besluit externe veiligheid buisleidingen" (Bevb) dat in 2011 de circulaire "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" vervangt, wordt geadviseerd de hogedruk aardgastransportleidingen op te nemen in het bestemmingsplan.

Het plangebied ligt in het invloedsgebied van de risicobron NAM-inrichting Zuiderpolder en de hogedruk aardgastransportleidingen. Een verantwoording van het groepsrisico is daardoor noodzakelijk. Er wordt geadviseerd om in de regels en de toelichting op te nemen of (beperkt) kwetsbare objecten in het invloedsgebied zijn toegestaan.

Reactie gemeente

De hogedruk aardgastransportleidingen zijn reeds op de verbeelding aangegeven. Er is een dubbelbestemming 'Leiding – Gas' opgenomen, waarbinnen geen gebouwen mogen worden gebouwd en waar een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerken zijnde, of van werkzaamheden verplicht is. In de toelichting zijn de gasleidingen specifiek benoemd.

Het invloedsgebied van de NAM-inrichting is ook reeds op de verbeelding aangegeven middels een aanduiding 'veiligheidszone – bevi'. In de regels is opgenomen dat er geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten zijn toegestaan binnen de zone. Hier is geen ontheffingsmogelijkheid voor aanwezig. Dit staat ook vermeld in de toelichting.

4. VROM-inspectie

Samenvatting overlegreactie

Het plan geeft de betrokken rijksdiensten geen aanleiding tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen in de RNRB.

Reactie gemeente

De overlegreactie is ter kennisgeving aangenomen.

5. Indiener 1

Samenvatting inspraakreactie

Indiener heeft bezwaren tegen het bestemmingsplan, vanwege:

- te verwachten problemen van schade aan de te velde staande gewassen grenzend aan het plangebied door overzomerende vogels;
- het achterlaten van afval in de gewassen van aanleggende vaarrecreanten;

- vergroten van kwel door groter wateroppervlak;
- verstoring van akkervogels;
- mogelijke verslechtering van de vorm van aangrenzende percelen.

Reactie gemeente

Gewasschade

Overwinterende ganzen en andere vogels kunnen schade aanrichten aan landbouwgewassen. Er zijn door het Ministerie van LNV (Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit) en de provincie foerageergebieden aangewezen om deze schade te beperken. Dit geldt voor de meest algemene ganzensoorten. Dit zijn de Kol- en Grauwe ganzen en Smienten. De foerageergebieden zijn aangewezen in het Gebiedsplan Ganzenfoerageergebieden Provincie Groningen (2005). Er wordt financiële ondersteuning geboden aan agrariërs die in collectief verband de overwinterende ganzen op hun landbouwgronden toelaten. Buiten de foerageergebieden mogen Kolganzen, Grauwe ganzen en Smienten worden verjaagd van agrarische percelen waar zij schade aanrichten. Dit verjagen mag vergezeld gaan van een beperkte mate van afschot (maximaal 2 exemplaren per verjaagactie). Bij schrijven van het Gebiedsplan kunnen agrariërs ook buiten de foerageergebieden nog in aanmerking komen voor een tegemoetkoming in de schade, wanneer zij de voorgeschreven verjaaginspanningen hebben toegepast.

Achterlaten afval

Voor percelen aan het nieuw te graven kanaal en het Nieuwe Kanaal zal de situatie niet veel wijzigen voor wat betreft het achterlaten van afval. Dit kan vanaf boten op de aanliggende percelen worden gegooid. Het maken van aanlegplaatsen zal hier niet veel aan bijdragen. Deze worden overigens alleen in het nieuw te graven kanaal gebouwd. Bij aanlegplaatsen zullen afvalbakken worden geplaatst. De vaarwegbeheerder zal zwerfvuil op de kaden opruimen. De percelen aan de oostzijde van het Nieuwe Kanaal zullen geen last hebben van aanleggende recreanten vanwege de robuuste verbindingzone aan deze kant. In het nieuw aan te leggen kanaal zullen de aanlegplaatsen nabij de nieuw aan te leggen brug ter hoogte van het gemaal worden gesitueerd.

Vergroten kwel

Er zullen nieuwe kwel sloten worden gegraven om het toestromen van kwel of het verdrogen tegens te gaan.

Verstoring akkervogels.

Rode Lijsten hebben geen officiële juridische status. Plaatsing op de lijst maakt een dier dus nog geen 'beschermde diersoort' in de zin van de Flora- en faunawet. De Rode Lijsten hebben in de praktijk wel een belangrijke signaleringfunctie. Door de Rode Lijst te raadplegen, kunnen alle instellingen die met natuurbehoud te maken hebben rekening houden met bedreigde soorten. Ook Vogelbescherming Nederland gebruikt de Rode Lijst om doelstellingen te bepalen en prioriteiten te stellen.

In het kader van de Vogelrichtlijn zijn speciale beschermingszones opgesteld voor de soorten die in Bijlage I van de richtlijn worden genoemd. Deze zones liggen binnen de Natura 2000-gebieden. Het plangebied ligt niet in een dergelijk gebied.

Van belang voor de realisering van de Noordelijke Vaarverbinding is dat er binnen de flora en fauna wetgeving wordt gewerkt. Op deze manier worden de vogels zo min mogelijk verstoord.

Vormverslechtering percelen.

Indien er vormverslechtering optreedt van aangrenzende percelen, kan een verzoek voor vergoeding van planschade worden ingediend.

6. Indiener 2

Samenvatting inspraakreactie

De ontsluiting van de kavels aan de Oudlandseweg en de Kerkelaan wordt verslechterd door de aanleg van de vaarverbinding. Naast de vormverslechtering is er sprake van het vervallen van de mogelijkheid de gronden te bemesten middels een sleepslangbemester en is exploitatie van gronden lastiger. Er treedt waardevermindering op van de bedrijfsbebouwing. Tevens wordt het uitzicht belemmerd door meters hoge dijken en bruggen.

Indiener wenst gecompenseerd te worden door vervangende grond in samenhang met een

vervangende bouwlocatie. Ook wil indiener op voorhand garanties van de verwervende partijen over belemmeringen in de bedrijfsvoering door de aanleg van de natuurstrook. Het is indiener nog niet duidelijk hoe het vervallen van 8 dammen gelegen langs de Oudlandseweg wordt gecompenseerd door de aanleg van een brug. Indiener wil technische specificaties en bouwkosten zien van de brug. Tenslotte wil indiener graag geïnformeerd worden over de beschikbaarheid van vrijkomende grond.

Reactie gemeente

Ter plaatse van het nieuw te graven kanaal zullen 3 bruggen worden gemaakt. Kavels aan de noordzijde van de nieuwe vaarverbinding blijven hierdoor bereikbaar. Het is ons onduidelijk waarom een sleepslangbemester niet meer tot de mogelijkheden zou behoren. Indien door dit bestemmingsplan planschade wordt geleden, kan hiervoor een verzoek tot planschadevergoeding worden ingediend bij de gemeente.

Het compenseren van grond en het aanbieden van een nieuwe bouwlocatie zijn zaken die niet in een bestemmingsplan geregeld kunnen worden. Het bestemmingsplan geeft aan wat het ruimtelijke kader is, waarbinnen ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt. Het bestemmingsplan dwingt niet tot uitvoeren. Compensatie is onderwerp van gesprek bij de persoonlijke onderhandelingen. Garanties met betrekking tot het aanleggen van de natuurstrook zijn derhalve niet te geven door het opstellen van een bestemmingsplan alleen. De gemeente zal iedereen op de hoogte houden van de ontwikkelingen middels publicatie op de gemeentelijke website en in het streekblad.

De nieuwe vaarverbinding zal meer dan één brug krijgen; in principe drie nieuwe bruggen om het gebied ten noorden van de Oudlandse weg en de vaarverbinding te ontsluiten. Technische specificaties en bouwkosten zijn in het kader van dit bestemmingsplan niet relevant en zullen daarom hier niet worden verstrekt. Informatie hieromtrent is in de loop van de technische voorbereiding op te vragen.

Het vrijkomen van gronden is geen gemeentelijke aangelegenheid. Het Kadaster houdt de (ver)koop van gronden bij. U kunt hiervoor tevens een makelaar inschakelen.

7. Indiener 3

Samenvatting inspraakreactie

Indiener heeft bezwaar tegen dit bestemmingsplan omdat het leidt tot bedrijfsstagnatie door doorkruising van de gronden en tot waardevermindering van de bedrijfsbebouwing. De veestapel kan niet meer worden geweid door het nieuw aan te leggen kanaal.

Reactie gemeente

Indien door dit bestemmingsplan planschade wordt geleden, kan hiervoor een verzoek tot planschadevergoeding worden ingediend bij de gemeente.

In de bestaande situatie zal het vee de Oudlandseweg moeten oversteken. In de nieuwe situatie ook, zij het dat ook het kanaal overgestoken moet worden. Vlakbij het perceel zal een brug worden gemaakt. Onderzocht zal worden of eventueel met aanvullende maatregelen het aannemelijk is dat de veestapel deze brug veilig kan oversteken.

8. Indiener 4

Samenvatting inspraakreactie

Indiener heeft bezwaren tegen het feit dat in de toelichting staat dat de Oudlandseweg zal worden verbreed en doorgetrokken naar de Gereweg. De verbeelding biedt echter geen ruimte om de Oudlandseweg te verbreden. Het is onduidelijk of de weg wordt verbreed. Indiener is tegen verbreding van de weg, vanwege de gepropageerde rust op het perceel. Het perceel is in gebruik als kampeerterrein en forellenvijver. Verbreding van de weg doet afbreuk aan de rust.

Reactie gemeente

De Oudlandseweg is in de huidige situatie ca. 4 meter breed. Onderhavig bestemmingsplan kent een bestemming 'Verkeer' van 7.15 meter breed. Verbreding van de weg past derhalve binnen het bestemmingsplan.

Het perceel bevindt zich tussen de Hoofdweg en de Oudlandseweg in. Verbreding van de Oudlandseweg heeft als doel om de Hoofdweg te ontlasten van doorgaand verkeer. De verkeersintensiteit van de Oudlandseweg neemt hierdoor toe, maar die van de Hoofdweg neemt af. Het is aannemelijk dat in het midden van het perceel de geluidsbelasting even groot is als in de huidige situatie. Dichterbij de wegen zal de geluidsbelasting hoger zijn. In de huidige situatie is de Oudlandseweg gezoneerd op 80 km/uur. Met de opwaardering zal de maximum snelheid naar beneden (60 km/uur) worden bijgesteld, waardoor de geluidsbelasting minder zal worden.

9. Indiener 5

Samenvatting inspraakreactie

Het voorontwerp waarborgt de belangen van indiener niet voldoende. Indiener heeft bezwaar tegen de nieuw aan te leggen weg. Gelet op de bestaande ontsluitingsroute is het aanleggen van de weg niet noodzakelijk en er is niet aangetoond dat de weg het routegebonden toerisme versterkt. Indien de weg wordt aangelegd, zal deze op ongeveer 28 meter van de boerderij van indiener komen te liggen. De kans op geluid- en trillingshinder is hierdoor groot. Tevens wordt het uitzicht negatief beïnvloed. Dit resulteert in waardevermindering van de boerderij. Het voorstel om de weg verlaagd aan te leggen doet niet af aan de geluid- en trillinghinder en de waardevermindering.

Daarnaast meent indiener af te lezen uit de plankaart dat er een sluis tegenover zijn woning wordt gesitueerd. Deze beïnvloedt het uitzicht in negatieve zin en indiener vraagt zich af waarom de sluis niet meer richting het Oldambtmeer wordt gesitueerd.

Tevens noemt indiener het advies van Libau aan de gemeente om een nader onderzoek voor archeologie te laten uitvoeren. Indiener acht het niet opportuun dat de bestemmingsplanprocedure wordt voortgezet totdat de resultaten van het nader onderzoek bekend zijn.

Tenslotte voorziet dit voorontwerp niet in een nieuwe toegangsweg tot de percelen van indiener.

Reactie gemeente

Aanleggen weg

De maximum snelheid op de nieuw aan te leggen weg zal 30 km/uur bedragen. Hierdoor wordt geluid- en trillingoverlast zo veel mogelijk beperkt. Er is een voorstel gedaan om de weg verlaagd aan te leggen, wat leidt tot een beperking van belemmering van het uitzicht. Indien er sprake is van waardevermindering, kan een verzoek voor vergoeding van planschade worden ingediend.

Sluis

Binnen het plangebied wordt geen sluis voorzien. Deze zal ten zuiden van de Hoofdweg worden gerealiseerd, zoals indiener ook suggereert.

Archeologie

Het advies van Libau wordt opgevolgd zodra de werkzaamheden worden voorbereid. Door het opnemen van de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie' 1 t/m 4 wordt voorkomen dat archeologische waarden worden geschaad. Voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen of voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden zal een nader onderzoek moeten worden uitgevoerd of moeten worden aangetoond dat er maatregelen zijn genomen om de archeologische waarden te beschermen.

Nieuwe perceeltoegang

Een nieuw aan te leggen toegang voor de percelen valt buiten de werking van dit bestemmingsplan. Op het eigen erf mag een toegangsweg worden aangelegd, mits wordt voldaan aan het vigerende bestemmingsplan. Eigendoms kwesties zijn niet met een bestemmingsplan te veranderen. Aan- en verkoop loopt via het Kadaster en anders dient met de gemeente een overeenkomst te worden opgesteld.

10. Indiener 6

Samenvatting inspraakreactie

Indiener is van mening dat de vaarverbinding beter door het Midwolderbos gelegd kan worden, omdat er nu vruchtbare landbouwgrond opgeofferd wordt voor water, de kosten lager zijn bij

het tracé door het Midwolderbos en vanwege een prijsopdrijvende claim op de grondmarkt wat leidt tot beperkingen in uitbreidingsmogelijkheden.

Indien toch het noordelijke tracé wordt gekozen stelt indiener dat realisering van de vaarverbinding bespreekbaar is als dit samengaat met bedrijfsverplaatsing. Dit mag dan de financiële positie van het bedrijf niet aantasten en de overname door de bedrijfsopvolger niet belemmeren. Indiener stelt tevens dat de economische uitvoerbaarheid van het plan niet is aangetoond, omdat er nog geen oplossing is gevonden voor uitplaatsing van agrariërs. Daarnaast ontbreekt in de toelichting een kaart waaruit blijkt hoe het ontwerp van het kanaal en de weg wordt vormgegeven. Tenslotte staat vermeld dat door de aanleg van deze vaarverbinding de toeristisch-recreatieve output van Blauwestad wordt vergroot. Dit is echter een aanname en dient zo te worden verwoord.

Reactie gemeente

Midwolderbos

Het tracé is meermalen onderwerp van discussie geweest. Het noordelijke tracé geeft de beste mogelijkheden om Midwolda te faciliteren in de toeristisch-economische ontwikkeling.

Bedrijfsverplaatsing

Er zijn reeds gesprekken gaande met agrariërs die op basis van de regels in het POP de keus hebben om uit te plaatsen. Deze gesprekken zijn geen onderdeel van het bestemmingsplan. In dat kader kunnen dan ook geen garanties worden gegeven.

Het totale project Noordelijke Vaarverbinding is geraamd op € 13.600.000. De kosten worden gedragen door de gemeente Oldambt, de provincie Groningen, waterschap Hunze en Aa's en er is een Europese EFRO subsidie. De economische uitvoerbaarheid is voldoende gegarandeerd.

Toelichting

Het bestemmingsplan vormt het kader waarbinnen ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Het is echter geen dwingend instrument. Elke ontwikkeling die past binnen het bestemmingsplan kan worden uitgevoerd. De bedoeling is uiteraard de Noordelijke Vaarverbinding te realiseren, maar het is niet noodzakelijk om specificaties van de Noordelijke Vaarverbinding te vermelden. Het ontwerp is tevens nog in ontwikkeling, waardoor de definitieve specificaties niet zijn te noemen. De toelichting is aangepast voor wat betreft de aanname dat de toeristisch-recreatieve output van Blauwestad wordt vergroot door de aanleg van de vaarverbinding.

11. Indiener 7

Samenvatting inspraakreactie

Indiener heeft reeds verschillende gesprekken gehad betreffende de aankoop van gronden. Er is echter nog geen overeenstemming. Indiener plaatst kanttekeningen bij zowel het nut als de noodzaak van de vaarverbinding conform het tracé dat is opgenomen in het bestemmingsplan.

De noodzaak blijkt niet uit de toelichting. Het aangehaalde beleid, zoals de Provinciale Omgevingsverordening en het POP 3, kan niet als motivering dienen voor onderhavig bestemmingsplan. De vaarverbinding staat niet op figuur 4-1 en staat op kaart 3 van het POP 3 slechts als studiegebied. Indiener stelt dat het realiseren van infrastructuur geen provinciaal belang is, omdat het niet staat genoemd in een lijst van onderwerpen die de provincie wil beschermen. De ecologische hoofdstructuur staat daar wel bij.

Daarnaast wordt niet op goede wijze inzicht geboden in de uitvoerbaarheid van het plan, wat wel verplicht is middels art. 3.6 lid f van het Bro. Het plan maakt deel uit van het plan Blauwestad dat door de recessie vertraging oploopt en waar investeerders uit het plan stappen. In de toelichting is niet gewaarborgd dat het plan binnen 10 jaar wordt verwezenlijkt. Tevens blijkt uit het Eindrapport Blauwestad dat er geen groei in toerisme is waar te nemen en er geen economische ontwikkeling langs de A7 tot stand is gekomen. Indiener gaat er van uit dat de Blauwestad grote concurrentie ondervindt van de Friese meren op het gebied van watersport en tevens concurrentie ondervindt van Meerstad.

Tenslotte zal indiener zich blijven verzetten tegen de aanleg van het project, zolang er geen minnelijke overeenstemming met hem is bereikt.

Reactie gemeente

Motivering

Het provinciale beleid is niet bedoeld als motivering voor dit plan. Elk ruimtelijk plan dient te

worden getoetst aan het ruimtelijke beleid, zoals het POP 3 en de Provinciale Omgevingsverordening. In het POP 3 op kaart 3 is vermeld dat er een zoekgebied is voor een vaarverbinding, wegverbinding en een robuuste verbindingszone. Figuur 4-1 gaat over de bestaande hoofdinfrastructuur. Dat de deels nog aan te leggen vaarverbinding hier niet op staat, betekent niet dat het plan in strijd is met het POP 3.

In de nota 'Invoering van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening' van de provincie Groningen is aangegeven dat verkeer en vervoer (provinciale wegen en kanalen, bereikbaarheid) een provinciaal belang is. De provincie vervult een regisserende en initiërende rol in de afstemming en inhoudelijke beleidsontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer en in haar rol als beheerder van provinciale vaarwegen. Voor een adequate doorwerking van het beleidsonderdeel verkeer en vervoer (voor zover het gaat om nieuwe infrastructuur) worden, indien noodzakelijk, achteraf toetsings- en interventieinstrumenten ingezet.

Uitvoerbaarheid

De Noordelijke Vaarverbinding is geen onderdeel van het project Blauwestad, het is een zelfstandig vervolg met een eigen doel op dat project. Dit betekent dat de financiering van de vaarverbinding niet afhankelijk is van de ontwikkeling van Blauwestad. Tevens kan geen vergelijking worden getrokken tussen een project dat vertraging oploopt door het vertrekken van particuliere financiers en een project dat wordt gefinancierd uit overheidsmiddelen en subsidies en door publieke financiers. In de toelichting staat vermeld dat de einddatum van het project de Noordelijke Vaarverbinding ligt op 31 december 2012. Dit is ruim binnen de 10 jaar die dit bestemmingsplan geldig is.

Het Eindrapport Blauwestad (juli 2010) geeft kort aan dat eind 2009 nog geen groei in toerisme is waargenomen. De voorzieningen worden nog steeds verder ontwikkeld. Pas sinds april 2009 is een vaarverbinding naar Winschoten gerealiseerd. De verwachting is daarom dat de toeristische sector nog gaat groeien. Economische ontwikkeling langs de A7 is niet relevant voor dit bestemmingsplan. Daarnaast gaat de gemeente ervan uit dat er op het gebied van watersport inderdaad concurrentie is van de Friese meren, maar dit leidt niet tot een situatie waarbij de watersport in de provincie Groningen te klein wordt, in tegendeel, de grote druk op het Friese merengebied zal de vaarrecreatie in het Oldambtgebied eerder stimuleren. De watersport op het Oldambtmeer is reeds op gang gekomen en het is zeer waarschijnlijk dat dit gaat toenemen als een groter gedeelte van het Oldambt zal worden ontsloten. Concurrentie tussen Blauwestad en Meerstad is niet relevant voor dit bestemmingsplan.

12. Indiener 8

Samenvatting inspraakreactie

Indiener heeft in 2009 afgesproken dat de aanleg van de vaarverbinding bespreekbaar was als de agrarische bedrijven die zouden worden afgesneden van hun kavels, zouden worden verplaatst. Tot op heden zijn de bedrijven getaxeerd, maar de bedragen resp. het flankerende beleid zijn bij lange na niet voldoende om een beweging uit het lint van Midwolda tot stand te brengen. Tevens wordt er geen aandacht besteed aan landbouwstructuurverbetering en bedrijfsverplaatsing. In het bestemmingsplan wordt een zone genoemd voor verwerkelijking op korte termijn. De dreiging die hiervan uitgaat, heeft het draagvlak voor medewerking aan het plan verder onder druk gezet.

Ter plekke van de robuuste verbindingszone is ook een wro-zone voor verwerkelijking in de naaste toekomst opgenomen. Het gebruikelijke beleid in Groningen is dat er sprake is van vrijwilligheid bij realisering van de EHS. Dit is voor indiener een harde voorwaarde. Indiener stelt voor om de delen met de bestemming 'Natuur' te laten vervallen, vanwege de onteigening en vanwege het schrappen van de beleidscategorie "robuuste natte zones" in het concept-regeerakkoord.

Indiener adviseert het plan in de ijskast te zetten in afwachting van een meer samenhangende aanpak. Indien het toch doorgaat, stelt indiener voor het tracé door het Midwolderbos in te zetten.

Reactie gemeente

Bedrijfsverplaatsing

Er zijn reeds gesprekken gaande met agrariërs die op basis van de regels in het POP de keus hebben om uit te plaatsen. Deze onderhandelingen zijn geen onderdeel van het bestemmingsplan. Landbouwstructuurverbetering kan binnen de vigerende agrarische

bestemming worden gerealiseerd. Het bestemmingsplan hoeft daarvoor niet te worden aangepast. De wro-zone is verwijderd. Dit betekent niet dat er hoe dan ook onteigend gaat worden.

Natuur

Het regeerakkoord stelt dat een goed natuurbeheer en het op peil houden van de biodiversiteit belangrijk zijn, ook voor recreatief gebruik. De provincies krijgen meer zeggenschap over het natuurbeheer. De ecologische hoofdstructuur (EHS) wordt in 2018 herijkt gerealiseerd, onder meer door grensverlegging, strategische inzet van ruilgronden en ontstapeling van gebiedscategorieën, met maximale inzet op beheer en minimaal op verwerving. Dat kan dus betekenen dat er minder wordt aangekocht. Vooruitlopend op de herijking worden onder andere de robuuste verbindingen geschrapt. Beheer vindt bij voorkeur langjarig plaats door agrariërs, andere particulieren en terreinbeherende organisaties die samenwerken om meer effectiviteit te bereiken.

Het is duidelijk dat natuur wel hoog in het vaandel staat, maar dat provincies er meer over te zeggen krijgen. Het regeerakkoord is daarnaast geen juridisch bindend document. De provincie Groningen heeft in haar overlegreactie aangegeven dat het nog niet duidelijk is aan welke zijde van de vaarverbinding de robuuste verbindingzone wordt gerealiseerd. Tevens is het nog niet duidelijk of alle benodigde gronden binnen de planperiode kunnen worden verworven. De provincie adviseert daarom de agrarische bestemming te handhaven en een wijzigingsbevoegdheid op te nemen naar 'Natuur'. Uit de reactie van de provincie blijkt niet dat zij voornemens is de robuuste verbindingzone te schrappen uit de plannen.

13. Indiener 9

Samenvatting inspraakreactie

Indiener heeft reeds enkele malen aangegeven bezwaar te hebben tegen verbreding van de Oudlandseweg. Indiener heeft een boerderij gepacht en heeft daarin een restaurant en daarnaast 6 appartementen voor de verhuur. Deze worden met name gehuurd vanwege de rust, ruimte en het weidse uitzicht. De Oudlandseweg zou worden verbreed om de Hoofdweg te ontlasten. Inmiddels is de Hoofdweg aangepast door een fietspad aan te leggen. Hierdoor is de weg veel veiliger voor fietsers. De noodzaak voor het opwaarderen van de Oudlandseweg vervalt hierdoor en doordat de Hoofdweg geen drukke weg is.

Indiener is van mening dat er niet goed is gemotiveerd waarom de Oudlandseweg opgewaardeerd moet worden. Het is niet nodig voor de doelstelling van het plan, want Blauwestad is een achterhaald idee en daar zou geen geld meer ingestopt moeten worden. Daarnaast zijn er alternatieve oplossingen en al twee verbindingroutes om het Oldambtmeer te ontsluiten naar de Dollard. Tenslotte lijdt indiener financieel nadeel door verlies van bezoekers en aantasting van het woongenot.

Reactie gemeente

De Hoofdweg in Midwolda is op dit moment een ontsluiting van het Blauwestad-gebied aan de noordzijde. In de toekomst zal het Blauwestad-gebied meer ontwikkeld worden, zowel op het gebied van bebouwing in het dorp de Blauwestad, als op het gebied van recreatie met als kern het Oldambtmeer. Om te voorkomen dat de Hoofdweg nog meer een doorgaande route gaat worden, wordt het doorgaande verkeer omgeleid over de Oudlandseweg. De huidige breedte laat dat niet toe. De weg zal daarom verbreed worden. Dit betekent dat er vooral overdag meer doorgaand verkeer zal rijden dat zal worden onttrokken aan de Hoofdweg. 's Nachts als de gasten slapen, zal er niet veel extra geluidsoverlast zijn. Het snelheidsregiem wordt aangepast van 80 km/uur naar 60 km/per uur. De gemeente betwijfelt of het uitzicht zal verslechteren. Vaak betekent een situering nabij water juist een opwaardering van het uitzicht. Indien men toch van mening is dat er waardevermindering optreedt, kan een verzoek voor vergoeding van planschade worden ingediend.

De alternatieve routes die worden genoemd, betekenen een langere reistijd. Met de Noordelijke Vaarverbinding wordt een deel van het 'Rondje Groningen', een verbinding tussen het Oldambtmeer en Meerstad bij de stad Groningen, gerealiseerd. Vanuit Winschoten kan gevaren worden naar het Oldambtmeer en vervolgens verder naar Nieuwolda. Het Oldambtmeer is dan vanuit meer dan één zijde ontsloten.

14. Indiener 10

Samenvatting inspraakreactie

Indiener voorziet onoverkomelijke problemen voor een adequate exploitatie van zijn landbouwbedrijf. Hij vreest problemen voor het steeds zwaarder wordende landbouwverkeer door de relatief forse niveauverschillen bij de op-/afritten van de geplande bruggen. Daarnaast heeft indiener de indruk dat het bestuur op twee gedachten hinkt. Enerzijds het verkeersluw maken van de Hoofdweg met het opwaarderen van de Oudlandseweg. Anderzijds de mogelijkheid handhaven van het exploiteren van de cultuurgrond ten noorden van de Oudlandseweg door de bedrijven ten zuiden van de weg. Dit leidt tot een gevaarlijke situatie en veel verkeershinder in het voorjaar en tijdens de oogst. Indiener is van mening dat een consequent beleid zou moeten leiden tot een verplaatsing van het agrarische bedrijf naar een locatie noordelijk van de beoogde vaarverbinding.

Reactie gemeente

De specificaties van de bruggen zijn voor dit bestemmingsplan niet relevant. Uiteraard zullen de bruggen berekend worden op zwaar landbouwverkeer en voor wat betreft de hellingspercentages voldoen aan de geldende richtlijnen.

Het hinken op twee gedachten is niet aan de orde. Door de verbreding van de Oudlandseweg wordt de ontsluiting van de bedrijven verbeterd. Er worden tevens bruggen geplaatst over het nieuw te graven kanaal, waardoor de gronden aan de noordzijde bereikbaar blijven.

Bedrijfsverplaatsing is geen onderdeel van dit bestemmingsplan. Op basis van de regels in het POP hebben agrarische bedrijven de keus om uit te plaatsen.



provincie
groningen

08 NOV. 2010

bezoekadres: St. Jansstraat 4

postadres: Postbus 610
9700 AP
Groningen

algemeen telefoonnr: 050 316 49 11

faxnr: 050 316 44 39

www.provinciegroningen.nl
info@provinciegroningen.nl

Aan Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Oldambt
T.a.v. dhr. E. Abbas
Postbus 175
9670 AD WINSCHOTEN

Datum : 04-11-2010
Briefnummer : 2010-55875
Zaaknummer : 272165
Behandeld door : Kooi E.J. van der
Telefoonnummer : (050) 3164817
Antwoord op :
Bijlage :
Onderwerp : Overlegreactie ex artikel 3.1.1 van het Bro ten aanzien
van het voorontwerp bestemmingsplan "Noordelijke
Vaarverbinding"

Geacht college,

Bij e-mail van 19 augustus 2010 heeft u in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1. van het Bro het bovenvermelde plan aan de ambtelijke dienst van de provincie Groningen toegezonden.

Namens deze dienst bericht ik u het volgende.

Het doel van het overleg is om te voorkomen dat het plan het ruimtelijke beleid van de provincie doorkruist. In hoofdstuk 4 van de Omgevingsverordening provincie Groningen 2009 (hierna: de verordening) zijn - op grond van artikel 4.1, lid 1 en lid 3, van de Wet ruimtelijke ordening - algemene regels gesteld over de inhoud van bestemmingsplannen en de daarbij behorende toelichting.

Doel en inhoud van het plan

Het onderhavige plan voorziet in de realisering van een nieuw aan te leggen vaarverbinding tussen Nieuwolda en Midwolda. Het plan beoogt twee doelen te realiseren. Het eerste doel betreft de opwaardering van het reeds bestaande Nieuwe Kanaal tussen Midwolda - Nieuwolda (circa 5,3 km) ten behoeve van de recreatievaart. Opwaardering vindt plaats door middel van verbreding en verdieping van het kanaal in combinatie met de realisatie van een robuuste verbindingzone langs dit traject. Het tweede doel betreft het verbinden van het Nieuwe Kanaal met het Winschoterdiep via het Oldambtmeer.

Beoordeling

Natuur

Het plangebied van de nieuw aan te leggen vaarverbinding zal komen te liggen tussen Nieuwolda en Midwolda. Het plangebied wordt begrensd door een brede strook rondom het Nieuwe Kanaal. Blijkens de toelichting en de plankaart ligt deze begrenzing op circa 50 meter ten oosten van de vaarverbinding en op circa 10 tot

RUIMTELIJKE PLANNEN



30 meter ten westen van de vaarbinding. In het bestemmingsplan dient echter een strook van circa 50 meter ten oosten en ten westen van de vaarverbinding aangegeven te worden. De robuuste verbindingzone komt namelijk deels op de westoever te liggen. Ik verzoek u het bestemmingsplan en de plantoelichting (pag. 7. Inleiding en pag. 20 Waterparagraaf) op dit onderdeel aan te passen.

In paragraaf 2.2 van de plantoelichting wordt onder het kopje 'Robuuste verbindingzones' (hierna: RV) aangegeven dat langs de oostzijde van het Nieuwe Kanaal een RV wordt gerealiseerd en dat deze bestaat uit een open waterzone van 10 meter en een plasdrasstrook van 30 meter en dat deze verbinding deels aan de westzijde wordt gerealiseerd¹. Bij het kopje vaarverbinding wordt echter niet aangegeven langs welke zijde deze RV gerealiseerd wordt.

In paragraaf 4.7 (*Waterparagraaf*) wordt in detail de inrichting van de oostzijde en de westzijde van het Nieuwe Kanaal beschreven, waarbij de RV alleen aan de oostzijde wordt gekoppeld. Dit is, gelet op het hiervoor genoemde, niet juist.

In paragraaf 2.2 van de plantoelichting onder het kopje 'Onteigening' wordt aangegeven dat bij robuuste verbindingzones wellicht wordt overgegaan tot onteigening. Dit is niet juist, de provincie heeft dit niet als beleid.

De gronden waarop de RV zal worden gerealiseerd hebben in het bestemmingsplan de bestemming "Natuur". De gronden zijn bestemd voor behoud, herstel en ontwikkeling van landschappelijke waarden. De verwerving van gronden voor de RV geschiedt op vrijwillige basis. Het zal enige tijd duren voordat deze gronden allemaal verworven zijn. Omdat de agrarische functie van de gronden voorlopig zal blijven voortbestaan, bestaat derhalve geen zekerheid of de bestemming "Natuur" binnen de planperiode zal worden gerealiseerd. Aangezien de bestemming "Natuur" niet voorziet in voortzetting van de agrarische functie zijn de gronden niet overeenkomstig het bestaande gebruik bestemd. De rechtszekerheid vereist in het algemeen dat bestaand legaal gebruik wordt opgenomen in een bestemmingsregeling. Dit uitgangspunt kan ondermeer uitzondering vinden indien een dergelijk gebruik op basis van nieuwe inzichten niet langer in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en indien het belang bij de beoogde nieuwe bestemming zwaarder weegt dan de gevestigde rechten en belangen. Voor dit laatste is in ieder geval vereist dat voldoende aannemelijk is gemaakt dat dit gebruik binnen de planperiode wordt beëindigd. Deze situatie doet zich echter niet voor. Dit laat onverlet dat via het opnemen van een wijzigingsbevoegdheid de agrarische bestemming kan worden gewijzigd naar een natuurbestemming indien verwerving van de gronden ten behoeve van de realisering van de RV heeft plaatsgevonden.

In paragraaf 6.1 van de plantoelichting (*Uitvoerbaarheid*) staat dat de RV in eerste instantie eigendom wordt van de gemeente Oldambt. Verwerving door gemeente Oldambt lijkt echter niet voor de hand te liggen. Stichting Beheer Boerderijen Landerijen verwerft de gronden ten behoeve van natuurbeheer. Daarbij kan worden opgemerkt dat recent door Provinciale Staten is gevraagd om te onderzoeken of particulier natuurbeheer hier tot de mogelijkheden behoort.

¹ Dit alles is in lijn met de interimbesluitvorming concept-inrichtingsplan Nieuwe kanaal, dat opgesteld is, wordt uitgegaan van een minimaal 40 meter brede RV, een verbreding van de VV van 5 meter en wat ruimte voor de kades van het waterschap. Open gelaten is aan welke zijde (oost of westzijde) het geheel vorm zal krijgen; dit hangt mede samen met de mogelijkheden op grondverwerving van de RV, die op vrijwillige basis geschiedt. Deze notitie is alleen ambtelijk onderschreven, maar nog niet bestuurlijk.

Ruimtelijke kwaliteit

In paragraaf 2.3 (Ruimtelijke Kwaliteit) van de plantoelichting wordt onvoldoende relatie gelegd tussen de Nieuwe Vaarverbinding en de kwaliteit van het omringende landschap. Onder de Dollardklei ligt een ooit ontgonnen veenlandschap verborgen met sporen van bewoning van voor de Dollardinbraak, die door de Dollardklei goed beschermd wordt. Deze sporen worden met het plan doorsneden. Hoewel wel een aanzet wordt gegeven van de beoogde feitelijke inrichting is deze onvoldoende uitgewerkt om goed te kunnen beoordelen en op basis hiervan een passende inrichting te kunnen maken. Het bouwheerschap adviseert een meer gedetailleerde inrichtingsplattegrond op te stellen waarin ook het landschapsbeleid van de provincie aantoonbaar doorwerkt. Het bouwheerschap hecht veel waarde aan de ruimtelijke kwaliteit van provinciale infrastructuur waaronder ook vaarwegen en EHS (wat als groene infrastructuur kan worden gezien). De beoogde kwaliteit van nieuwe plannen dient goed geborgd te zijn. Daarbij is van belang dat op basis van een onderliggende visie op natuur en landschap duidelijke kaartbeelden opgenomen worden waarbij zowel de context van het plan (in dit geval het landschap van Oldamt en zijn kernkarakteristieken) als het feitelijk ontwerp (inrichtingsplan) wordt getoond.

Het is gewenst om te zoeken naar een inrichting die aansluit bij het 'rechtlijnige' karakter van het landschap en tegelijk de ecologische doelen recht doet. Voor projecten in en rond de Blauwe Stad is het de bedoeling dat meer gebruik wordt gemaakt van cultuurhistorie en landschappelijke kwaliteit. Om die reden is er aanleiding om te motiveren op welke wijze de vaarverbinding bijdraagt aan de kernkarakteristieken en niet alleen maar een optimale ecologische en recreatieve invulling krijgt. Voorts is van belang dat wordt aangegeven op welke wijze aangesloten wordt op het open, robuuste en rechtlijnige karakter van het gebied.

Conform artikel 4.41 van de Omgevingsverordening dient voorts toegelicht te worden op welke wijze de glaciale rug ter hoogte van Midwolda herkenbaar blijft. Om de herkenbaarheid van de glaciale rug te accentueren zou het kanaal ter plaatse van de rug versmald moeten worden en zouden hogere kades/oeveren aangebracht moeten worden. Bij voorkeur wordt geadviseerd, gezien het omringende open landschap, geen beplanting langs de oevers aan te brengen.

Verkeer en vervoer

In het bestemmingsplan is reeds een verbindingsweg tussen de Gereweg en de Oudlandse weg opgenomen. Op dit moment wordt echter nog onderzocht wat de best mogelijke verbinding is tussen beide wegen. Ik verzoek u hiermee rekening te houden bij de planvorming.

Kanaalbeheer

De vaarverbinding wordt 12 meter breed en 1,5 meter diep teneinde die geschikt te maken voor DM scheepvaartverkeer (d.w.z. een route geschikt voor motorboten van 12 meter lang, ongeveer 3,75 meter breed, 2,40 meter hoog en 1,10 meter diep). Omdat de gemiddelde afmetingen van de recreatievloot in de toekomst zal groeien, wordt aanbevolen de maatgevende afmeting als absoluut minimum aan

te houden². Gelet op het feit dat de vaarverbinding bevaren kan worden door (in de toekomst) schepen van 4 meter breed is de verbinding niet erg ruim ingeval tegenliggers elkaar dienen te passeren. De breedte van het vaarwater verminderd daarnaast bij schuine taluds, ecologische zones of robuuste zones. Dit is wellicht een aandachtspunt.

Artikel 6 (bestemming 'Water')van de planregels voorziet niet in een vaarweg of scheepvaartfunctie. Ik verzoek u deze functie in de doeleindenomschrijving behorende bij de bestemming op te nemen.

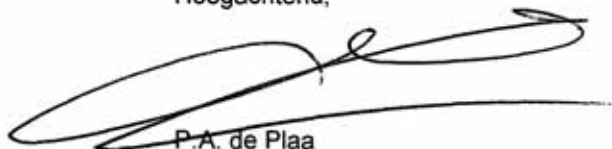
Volgens artikel 6 van de planregels is het mogelijk dat steigers in de vaarweg worden aangelegd. Bestaande steigers dienen (op basis van het huidige gebruik) in het bestaande gedeelte van Nieuwe Kanaal te worden bestemd. De mogelijke aanwezigheid van steigers maakt de ruimte binnen de vaarweg smaller. Wellicht is het verstandig om de aanleg van nieuwe steigers te beperken ofwel de vaarweg breder te maken dan wel een eenrichtingsverkeer af te kondigen.

Uit de plantoelichting blijkt niet of het noodzakelijk is om bebouwingsvrije zones aan te houden. Het is wellicht zinvol om bij de uitwerking van de vaarverbinding de Richtlijnen Vaarwegen 2005 bij het plan te betrekken indien er sprake is van bebouwing langs de vaarweg. Bij nadere vragen over de vaarweg adviseer ik u de inspecteur scheepvaart te raadplegen.

Bodem

Om er zeker van te zijn dat dit project vooruitlopend op de uitvoering obstakelvrij is, adviseer ik u om de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem vroegtijdig in het planproces te bepalen.

Hoogachtend,



Hoofd van de afdeling Ruimtelijke Plannen

² De economische commissie voor Europa van de Verenigde Naties heeft maten voor een Europees net van vaarwegen voor de recreatievaart opgesteld. Deze maten wijken af van het BRTN maar zullen vermoedelijk in de volgende versie van het BRTN worden opgenomen. Dat betekent dat de maten worden verruimd naar: lengte 15.00 meter, breedte 4,00 meter, diepgang 1,50 meter en brughoogte 4.00 meter.

Van: Koos Tahitu [mailto:Koos.Tahitu@minvrom.nl] **Namens** Postbus Vin Ruimtelijkeplannen

Verzonden: vrijdag 1 oktober 2010 15:22

Aan: Engelko Abbas

CC: 'info@provinciegroningen.nl'

Onderwerp: FW: Bestemmingsplan Noordelijke vaarverbinding



VROM-Inspectie
Ministerie van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Onderwerp: Bestemmingsplan Noordelijke vaarverbinding

kenmerk (holmesnr): 34886

gemeente Oldambt: engelko.abbas@gemeente-oldambt.nl provincie Groningen:
info@provinciegroningen.nl

Aan het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Oldambt
ter attentie van de heer Abbas,

Op 19 augustus 2010 heb ik uw verzoek ontvangen om advies op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening over het voorontwerpbestemmingsplan "noordelijke vaarverbinding".

In de brief van 26 mei 2009 aan alle colleges van burgemeester en wethouders heeft de minister van VROM aangegeven over welke nationale belangen uit de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (RNRB, TK 2007-2008, 31500 nr. 1) gemeenten altijd overleg moeten voeren met het Rijk. Gemeenten verzoeken zelf de afzonderlijke rijksdiensten om advies. De VROM-Inspectie coördineert de rijksreactie over voorontwerpbestemmingsplannen, -projectbesluiten en -structuurvisies.

Het bovengenoemde plan geeft de betrokken rijksdiensten geen aanleiding tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen in de RNRB.

Deelname webenquête

VROM doet onderzoek naar het gebruik van de Handreiking Ruimtelijke Ordening en Milieu. U kunt via een webenquête tot 16 oktober 2010 uw mening geven over deze handreiking. VROM hoort graag uw mening en nodigt u uit om de webenquête in te vullen.

In de bijlage treft u een toelichting aan met meer informatie over de webenquête. Indien u al heeft deelgenomen, wil ik u bedanken voor uw medewerking.

de wnd. directeur-inspecteur regio Noord,
in opdracht,

Lukas van der Velde
Adjunct-inspecteur

Gemeente Oldambt
College van burgemeester en wethouders
Postbus 175
9670 AD WINSCHOTEN

Aquapark 5, Veendam
Postbus 195
9640 AD Veendam
Tel 0598-693800
Fax 0598-693893
www.hunzeenaas.nl

Uw brief
Ons kenmerk IN10-3699/10-3517
Onderwerp Voorontwerp bestemmingsplan -
Noordelijke vaarverbinding Oldambt

Datum 8 oktober 2010
Behandeld door Boy de Vries
Doorkiesnummer 0598-693409

Geacht college,

Hierbij reageren wij op het voorontwerp bestemmingsplan "Noordelijke vaarverbinding Oldambt".

In paragraaf 3.3 wordt het Waterbeheerplan 2003-2007 besproken. Dit plan is echter vervangen door het Beheerplan 2010-2015.

In de waterparagraaf staan een aantal zaken niet goed vermeld.

De vereiste veiligheidshoogte van de kaden is NAP – 0,36 meter. In totaal moet volgens het Masterplan Kaden ongeveer 4.600 meter kade worden opgehoogd, binnen dit plangebied.

Om aan de vereiste KRW-doelen te kunnen voldoen moet in het waterlichaam Kanalen Oldambt vóór eind 2015 nog 1,5 km natuurvriendelijke oevers worden gerealiseerd. Vervolgens moet eind 2027 nog eens 7,5 km natuurvriendelijke oevers zijn gerealiseerd. De gewenste breedte van een natuurvriendelijke oever binnen dit waterlichaam is minimaal 5 meter. Het realiseren van luwe zones is geen opgave voor dit waterlichaam.

Langs het Nieuwe Kanaal, direct ten noorden van Midwolda, is alleen een kwelsloot nodig aan de zijde waar het Nieuwe Kanaal wordt verbreed en de robuuste verbindingszone wordt gerealiseerd. Langs het nieuw te graven kanaal moet aan de noordzijde een nieuwe kwelsloot worden gegraven. Aan de zuidzijde van het kanaal zal waarschijnlijk de bestaande watergang gebruikt kunnen worden als kwelsloot.

Het standaardprofiel van de kaden is een kruinbreedte van 4 meter, talud aan de waterzijde 1:2 en talud aan de landzijde 1:3. Het gebruik van de termen binnen- en buitentalud kan verwarrend werken.

De kade aan de westzijde van het Nieuwe Kanaal wordt volgens het standaardprofiel aangelegd, *eventueel* in combinatie met een smalle (1-2 meter) plas-drasoever.

Door de aanleg van de nieuwe rondweg en de verbreding van de Oudlandseweg zal het verhard oppervlak toenemen. Compensatie van dit verhard oppervlak is niet nodig omdat deels wordt afgewaterd op het nieuw te graven kanaal en deels op de (nieuwe) kwelsloot.

Op de plankaart en in de planregels is te zien dat de kaden langs het Nieuwe Kanaal binnen de bestemming "Water" vallen. Is dit bij de kaden langs het nieuw te graven kanaal ook het geval, of vallen deze binnen de bestemming "Natuur"? In andere bestemmingsplannen binnen de gemeente Oldambt is er een zone opgenomen voor de waterkering, zowel op de plankaart als in de regels. We zouden graag met de gemeente willen overleggen hoe dat in dit bestemmingsplan wordt geregeld. Ook zouden we graag overleg willen hebben over de werkzaamheden die staan genoemd onder het kopje "Aanlegvergunning" in een aantal artikelen. We zouden graag willen voorkomen dat het waterschap voor bepaalde onderhoudswerkzaamheden, zoals bijvoorbeeld het ophogen van kaden, een aanlegvergunning moet aanvragen.

Tot slot willen wij u nog wijzen op de aanwezigheid van een rioolpersleiding die deels langs het tracé van de vaarverbinding ligt en deze op twee locaties doorkruist. Als bijlage bij deze brief is een kaart meegezonden waar de rioolpersleiding op is aangegeven.

Bij vragen over het bovenstaande kunt u contact opnemen met Boy de Vries, via telefoonnummer (0598) 693409.

Met vriendelijke groet,

namens het dagelijks bestuur,

Jelmer Kooistra
Afdelingshoofd Beleid, Plannen en Projecten

Bijlage(n): - Kaart persleidingen

Afdeling Risicobeheersing

BEZOEKADRES

Sontweg 10

WEBSITE

brandweer.groningen.nl

POSTADRES

Postbus 584

9700 AN Groningen

Gemeente Oldambt
Afdeling Ruimtelijke Plannen en Beleid
De heer E. Abbas
Postbus 175
9670 AD WINSCHOTEN

Telefoon (050) 367 47 77

Fax (050) 367 46 66

Telefoon	(050) 367 47 34	Bijlage(n)	Ons kenmerk	HV 10.2425924
Datum	04-10-2010	Uw e-mail van	Uw kenmerk	
Behandeld door	C. Vaarkamp	E-mailadres	coen.vaarkamp@hvd.groningen.nl	
Onderwerp	Vooroverleg voorontwerp bestemmingsplan Noordelijke Vaarverbinding			

Geachte heer Abbas,

Op 19 augustus jl. heeft de heer Vaarkamp van mijn dienst, het voorontwerp bestemmingsplan 'Noordelijke Vaarverbinding' per e-mail van u ontvangen. Hierbij heeft u gevraagd om een schriftelijke reactie door de regionale brandweer. Naar aanleiding van dit verzoek is het bestemmingsplan beoordeeld in het kader van externe veiligheid.

Uit beoordeling van het bestemmingsplan blijkt, dat het plan het opwaarderen van de bestaande vaarverbinding 'Nieuwe Kanaal' en verbinden met het 'Winschoterdiep' mogelijk maakt.

In het plan is een externe veiligheidsparagraaf opgenomen. Hieruit blijkt dat langs het plangebied NAM-inrichting 'Zuiderpolder' is gelegen. Daarnaast doorkruist het plangebied een aantal hogedruk aardgastransportleidingen. Volgens de risicokaart betreffen dit de leidingen A-647 (40 inch en 80 bar), A-513 (36 inch en 66 bar), A-504 (30 inch en 66 bar) en A-543-01 (24 inch en 73 bar) van Gasunie.

Voor ruimtelijke besluiten in toetsingszones van risicovolle buisleidingen, is de circulaire "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" van toepassing. Deze circulaire wordt in 2011 vervangen door het "Besluit externe veiligheid buisleidingen" (Bevb). Het RIVM verzoekt om te anticiperen op dit besluit, door zowel rekening te houden met het plaatsgebonden risico als het groepsrisico. Ik adviseer u de hogedruk aardgastransportleidingen op basis van deze wetgeving op te nemen in het bestemmingsplan.

Het plangebied ligt in het invloedsgebied van de genoemde risicobronnen. Bij een incident bij NAM of een aardgastransportleiding zijn hierdoor letale hittestralings- en overdrukeffecten mogelijk. Hierdoor is verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk.

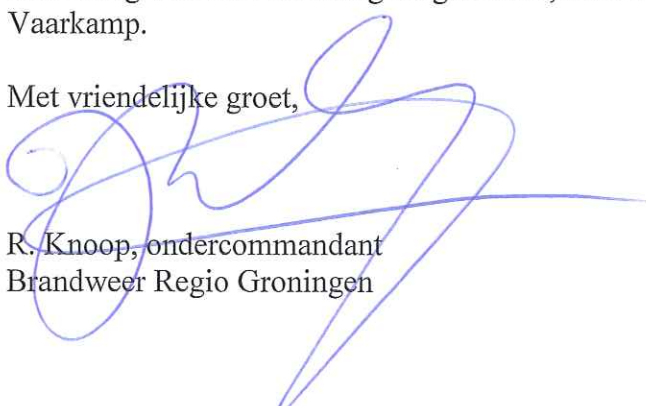
Bladzijde 2 van 2

Onderwerp Vooroverleg voorontwerp bestemmingsplan Noordelijke Vaarverbinding

In het invloedsgebied bevinden zich geen (beperkt) kwetsbare objecten. Ik adviseer u om in de regels en de externe veiligheidsparagraaf op te nemen of (beperkt) kwetsbare objecten in het invloedsgebied (in de wro-zone) zijn toegestaan. Op basis daarvan kan een verantwoording van het groepsrisico worden opgesteld.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Indien u naar aanleiding van deze brief nog vragen heeft, kunt u contact opnemen met de heer Vaarkamp.

Met vriendelijke groet,



R. Knoop, ondercommandant
Brandweer Regio Groningen

Nb. deze brief is in afschrift naar de commandant van brandweer Oldambt verzonden.

Indiener 1

28 SEP 2010

Midwolda 25-09-2010.

Geacht college van B & W.

Betr.: Zienswijze voorontwerp bestemmingsplan noord. vaarverbinding en ecologische verbindingszone.[Midwolda]

Mijn bezwaar tegen bovenstaand bestemmingsplan is het volgende :

- A. Te verwachten grote problemen met schade aan te velde staande gewassen grenzend aan het plangebied [lengte plm. 1800 m.] door overzomerende ganzen ,smienten , verwilderde zwanen etc.
- B. Achtergelaten afval van aanleggende vaarrecreanten in de gewassen.
- C. Vergroten van kwel door groter wateroppervlak.
- D. Verstoring van akkervogels.[Rode lijst soorten]
- E. Mogelijke verslechtering van de vorm van de aangrenzende percelen.

Hoogachtend

30 SEP. 2010

Aan:

College van Burgemeester en wethouders van de gemeente Oldambt

t.a.v. de heer E. Abbas

Postbus 175

9670 AD Winschoten

Midwolda, 29 september 2010

Betreft: bezwaarschrift voorontwerp bestemmingsplan Noordelijke Vaarverbinding.

Geacht College,

Als eigenaar/gebruiker maak ik bezwaar tegen de voorgenomen aanleg van de vaarverbinding in combinatie met de realisatie van een robuuste verbindingszone. Tevens maak ik bezwaar als pachter van de onderhavige grond in eigendom bij de familie

Door de aanleg van de vaarverbinding wordt de ontsluiting van zowel de pachtkavel, gelegen aan de Oudlandseweg alsmede de eigendomskavel(s) gelegen aan de Kerkelaan verslechterd. Tevens ondergaat het perceel aan de Kerkelaan een aanzienlijke vormverslechtering en wordt deze door de ingreep afgesneden van de bedrijfsgebouwen gelegen aan de Hoofdweg 39 te Midwolda. Deze afsnijding heeft negatieve gevolgen ten behoeve van de bedrijfsvoering, waaronder het vervallen van de mogelijkheid van bemesting middels een zogenaamde sleepslangbemester, de vormverslechtering en daarmee gepaarde gaande bemoeilijkte exploitatie van het overblijvende gedeelte tussen het nieuwe kanaal en de huidige waterlossing, alsmede de op te treden waardevermindering van de gebouwen ten opzichte van de overblijvende (op afstand gelegen) gronden.

Omdat door de voorgenomen aanleg van de ecologische verbindingszone er overlast in de vorm van diersoorten en/of overwoekerende onkruiden kan ontstaan en de overblijvende vorm smal wordt is het maar de vraag of het gewenst is deze kavel aan te houden. Cliënt wenst dan ook in de vorm van vervangende grond-in samenhang- met een vervangende bouwlocatie gecompenseerd te worden. Indien er belemmeringen in de bedrijfsvoering gaan ontstaan door aanleg van de natuurstrook, nu of in de toekomst, alsdan willen wij hierover op voorhand garanties van de verwervende partijen. Gedacht kan worden aan het uitblijven van onderhoud van deze strook of voorkomen van wildschade.

Ook zien wij als belemmering dat we geen uitzicht meer hebben door meters hoge dijken en bruggen.

Cliënt wenst niet mee te werken aan een afzonderlijke verkoop van de grond benodigd voor de Nova en RV, totaal circa 21.38.65 ha, en de incourant overblijvende gronden nabij nr. 39 totaal groot circa 7.00.00 ha, alles met elkaar ca. 28.38.65 ha zonder dat hier ruilgrond tegen over wordt gesteld. Ten opzichte van het totale areaal toch meer dan 10 % verkleining.

Het vervallen van een acht tal dammen, gelegen langs de Oudlandseweg en de compensatie door middel van de aanleg van een (vervangende) brug is ons nog niet geheel duidelijk. Worden deze bruggen gemeentelijk bezit met dito onderhoudsverplichting en wat zijn de technische specificaties hiervan, waaronder breedte, aslast e.d. ? Zijn de bouwkosten van deze bruggen inzichtelijk te maken ?

Als laatste wensen wij graag geïnformeerd te worden over de beschikbaarheid van vrijkomende grond. Cliënt houdt zich aanbevolen hier delen of het geheel van over te nemen.

In afwachting van uw reactie en tot nader overleg gaarne bereid.

Met vriendelijke groet,

30 SEP 2010

Midwolda; 28-9-2010

Gemeente Oldambt
Afdeling: bezwaar
Postbus 175
9670 AD Winschoten

Betreft: bezwaar voorontwerp bestemmingsplan "Noorderlijke vaarverbinding"

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij willen wij laten weten het niet eens te zijn met het voorontwerp bestemmingsplan "Noorderlijke vaarverbinding". In dit voorontwerp zijn onze gronden meegenomen. (

) De reden hiervan is o.a. bedrijfsstagnatie. Dit doormiddel van het door kruizen van onze gronden. En het in waarde verminderen van onze gebouwen. Indien de vaarverbinding er zal komen zal ons bedrijf op slot komen te zitten, daarmee bedoelen wij dat wij geen bouwvergunning meer zullen verkrijgen van de gemeente. Tevens zullen wij onze veestapel niet meer kunnen weide, door het nieuwe aan te leggen kanaal.

In afwachting van uw reactie.

Hoogachtend,

Indiener 4

01 OKT. 2010



Aan het College van B&W
van de gemeente Oldambt
Postbus 175
9670 AD WINSCHOTEN

Vooruit per fax: 0597 – 420 093

Datum
30 september 2010
Ons kenmerk
WB.eb.20916731 Camping de Kolk/Gemeente Scheemda
Uw kenmerk

Advocaat
mr. W.J.Th. Bustin
Kantoor
Europapark
Rechtstreeks nummer
Secretaresse: mw. H. Westerdijk
Telefoonnummer: 050 – 57 57 409

INSPRAAKREACTIE

Geacht College,

Namens cliënte,

, dien ik een inspraakreactie in naar aanleiding van het door uw College ter inzage gelegde voorontwerp Bestemmingsplan "noordelijke vaarverbinding".

Cliënten hebben vooral bezwaren tegen het feit dat in de toelichting op bladzijde 9 van het plan staat vermeld, dat de Oudlandseweg zal worden verbreed en doorgetrokken naar de Gereweg.

Zien cliënten het goed dan biedt de verbeelding zoals die thans ter inzage ligt geen ruimte voor het verbreden van die weg. Immers, op de verbeelding blijft de weg zoals die is, en biedt overigens het bestemmingsplan geen ruimte om de naast de weg gelegen groenstrook te benutten voor verkeersdoeleinden.

Graag had cliënte opheldering gehad over de vraag of het de bedoeling is dat de weg wordt verbreed, nu de verbeelding in tegenspraak lijkt met het gestelde in de toelichting.

Felt is dat cliënten een verbreding van de weg niet wensen, aangezien een verbreding ertoe leidt dat zij te maken zullen krijgen met een toegenomen verkeershinder aan de achterzijde van hun perceel. Dat (deel van het) perceel wordt benut ten behoeve van het kamperen en het vissen op forellen. Gasten van cliënten komen daar voor hun rust. In die rust is geïnvesteerd en is zelfs een kernwaarde van de onderneming van cliënt. Verbreding van de weg zal afbreuk doen aan de gepropageerde rust.



Ik ga ervan uit dat u mij van de ontwikkelingen op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

P.O.
W.J.Th. Bustin *Crean*

Indiener 5

College van Burgemeester en Wethouders
Van de gemeente Oldambt
Postbus 175
9670 AD WINSCHOTEN

Tevens per e-mail verzonden: engelko.abbas@gemeente-oldambt.nl

Datum	: 1 oktober 2010	Advocaat	: Mr. A.H. Wijnberg
Onze ref.	: W-15937-A/jve	E-mail	: wijnberg@wijnbergadvocaten.nl
Uw ref.	:	Tel.nr.	: (050) 5995701 (secretaresse)
Onderwerp	: reactie voorontwerp bestemmingsplan Noordelijke vaarverbinding Oldambt		

Geachte college,

Namens cliënten, _____, reageer ik hierbij op het voorontwerp bestemmingsplan Noordelijke Vaarverbinding Oldambt (hierna: voorontwerp).

Het voorontwerp behelst twee onderdelen:

1. de opwaardering van het Nieuwe Kanaal tussen Midwolda - Nieuwolda ten behoeve van de recreatievaart in samenhang met de realisatie van een robuuste verbindingszone langs dit traject;
 2. het verbinden van het Nieuwe Kanaal met het Winschoterdiep via het Oldambtmeer.
- Met het voorontwerp beoogt de gemeente Oldambt de toeristisch-recreatieve output van de Blauwestad te vergroten en het routegebonden toerisme in de provincie Groningen te versterken.

Hoewel cliënten in beginsel geen bezwaar hebben tegen de te realiseren vaarverbinding, zijn zij van mening dat het plan zoals dat nu in het voorontwerp is vormgegeven niet in een ontwerpbestemmingsplan behoort te worden vastgelegd. Het voorontwerp waarborgt de belangen van cliënten namelijk niet voldoende.

Een onderdeel van het voorontwerp dat cliënten aangepast willen zien betreft de naast de nieuwe vaarverbinding aan te leggen weg. De afstand tussen de boerderij (_____) en de nieuw aan te leggen weg bedraagt ongeveer 28 meter. De kans op geluids- en trillingshinder is groot. Daarnaast wordt het uitzicht door de weg in negatieve zin beïnvloed. De hinder die men van de weg zal ondervinden resulteert in een waardevermindering van de boerderij en maakt de boerderij minder geschikt voor gebruik en/of verkoop. Het voorstel om de weg verlaagd aan te leg-

gen doet niet af aan geluids- en trillingshinder en schade bestaande uit een waardevermindering van de boerderij. Gelet op de bestaande ontsluitingsroute is het aanleggen van de weg ook niet noodzakelijk. Dat de nieuw aan te leggen weg het routegebonden toerisme versterkt is niet aangetoond of aannemelijk.

Het voorontwerp voorziet gelet op het hoogteverschillen binnen het plangebied in een sluis op wat nu nog bekend is als de Groeveweg. Uit de plankaart blijkt dat de sluis deels gesitueerd is tegenover de woning van . De sluis beïnvloedt in negatieve zin het uitzicht. De woning zal na aanleg van de sluis deels uitkijken op de betonnen constructie. Als de locatie van de sluis zou worden herzien, bijvoorbeeld door de sluis dichterbij de Hoofdweg aan te leggen, dan zou het probleem met betrekking tot het uitzicht zijn opgelost. Cliënten vragen zich overigens af waarom de sluis niet wordt gesitueerd richting het Oldambtmeer (bijvoorbeeld ter hoogte van de jachthaven). Op die manier kan het hoogteverschil beter worden opgevangen. Dat geldt des te meer nu het Oldambtmeer ook als waterbergingsgebied is aangewezen. Er is dan ook meer ruimte voor het creëren van wachtplaatsen. Het bedienen van de brug ter hoogte van de Hoofdweg kan eenvoudig worden ondervangen door het plaatsen van camera's en een bedieningssysteem op afstand.

Uit de plankaart en de toelichting op het voorontwerp blijkt dat er sprake is van archeologische waarden in het plangebied. Zo bevindt zich naast de boerderij () een wierde. Het advies van Libau aan de gemeente Oldambt is het (laten) doen van nader onderzoek. Cliënten achten het niet opportuun dat de bestemmingsplanprocedure wordt voortgezet totdat de resultaten van het nadere onderzoek bekend zijn.

Het voorontwerp voorziet ten slotte niet in een nieuwe toegangsweg tot de percelen van cliënten aan de - nu nog - . Een nieuwe toegangsweg, inclusief inritten, kan worden aangelegd over de aan de gemeente toebehorende grond achter de percelen van cliënten.

Gelet op het belang van cliënten wil ik het voorontwerp en de reactie van cliënten daarop graag met in een persoonlijk gesprek met u bespreken. Ten slotte verzoek ik u vriendelijke mij op de hoogte te houden van de ontwikkelingen met betrekking tot de Noordelijke Vaarverbinding Oldambt.

Met vriendelijke groet,

A.H. Wijnberg

Indiener 6

Gemeente Oldambt
t.a.v. College van B&W
Postbus 175
9670 AD Winschoten

Midwolda, 2 oktober 2010

Betreft: zienswijze voorontwerp bestemmingsplan Noordelijke Vaarverbinding

Geacht College,

Hierbij willen wij onze zienswijze kenbaar maken aangaande het voorontwerp bestemmingsplan voor de Noordelijke Vaarverbinding Oldambt.

Wij zijn van mening dat de vaarverbinding vanuit het Oldambtmeer beter door het Midwolder bos gelegd kan worden dan ten noorden van Midwolda. Dat er volgens ons gekozen dient te worden voor het Midwolderbos tracé heeft de volgende redenen:

- De bestuurders hebben ten tijde van de Blauwe stad aangegeven dat de Hoofdweg van Midwolda de scheiding zou zijn –en blijven- tussen recreatie en landbouw. In dit geval wordt er wederom vruchtbare landbouwgrond opgeofferd voor water.
- De kosten van het totale project zullen vele malen lager zijn als gekozen wordt voor het Midwolderbos tracé. Ons inziens is er naar toe gerekend, dat de Noordelijke Vaarverbinding een goedkoper alternatief zou zijn dan het Midwolderbos tracé. Dit omdat er voor het Midwolderbos tracé nauwelijks grond aangekocht hoeft te worden en er slechts een paar honderd meter aan kanaal bij gegraven hoeft te worden. Daarnaast zijn er veel minder bruggen nodig.
- Tevens komt er een claim op de grondmarkt die prijsopdrijvend werkt, wat voor onze uitbreidingsmogelijkheden beperkingen oplevert.

Indien er toch wordt ingezet op de noordelijke variant hebben wij de volgende zienswijzen/opmerkingen:

- Het bedrijf zal uitgeplaatst moeten worden naar achter het kanaal. Dit omdat er anders een enorme beperking in onze bedrijfsontwikkeling zal ontstaan; het nieuw te graven kanaal sluit het bedrijf als het ware af van het land wat er achter ligt. Deze uitplaatsing is altijd als voorwaarde gesteld; realisering van de vaarverbinding is bespreekbaar als dit samengaat met bedrijfsverplaatsing.
- Bij een dergelijke verplaatsing zou de financiële positie van het bedrijf niet mogen aantasten, en mag de overname daarvan door de bedrijfsopvolger niet belemmeren.

- Het uitplaatsen van de agrarische bedrijven dient in het bestemmingsplan ondergebracht te worden, omdat dit aspect onlosmakelijk met het project verbonden is en omdat de gemeente in een vroeg stadium de agrariërs heeft laten weten dat deze uitgeplaatst zullen worden, dit wordt o.a. in een onderzoek van Invrapius aangegeven, in het POP en werd tijdens de bijeenkomsten aangegeven. Zolang er voor de agrariërs, waarmee reeds gesprekken hebben plaatsgevonden, nog geen enkele oplossing is gevonden, is de (economische) uitvoerbaarheid van het plan nog niet aangetoond. Daarmee kan het bestemmingsplan dan ook niet in procedure gebracht worden.
- Er ontbreekt een kaart in de toelichting waaruit blijkt hoe het plan vormgegeven wordt. Waar komt de fietsbrug, waar komen bruggen voor overig verkeer? Hoe breed wordt de weg? Komt er een vrij liggend fietspad? Wat voor type brug komt er over het kanaal ter hoogte van ons bedrijf (). Dit wordt onvoldoende duidelijk gemaakt in de toelichting.
- In de inleiding staat vermeld dat door de aanleg van een Noordelijke Vaarverbinding de toeristisch-recreatieve output van Blauwe Stad vergroot wordt. Dit is echter een aanname en dient ook als zodanig in het bestemmingsplan verwoord te worden. Er is hier sprake van teveel subjectiviteit.

Hopende u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben. In afwachting op uw reactie verblijven wij,

Hoogachtend,

drs. H.E. Winkelman
juridisch adviesbureau b.v.
 -ruimtelijke ordening, milien en aanverwante rechtsgebieden-

05 OKT. 2010

Indiener 7

Aan : Burgemeester en wethouders van de
 gemeente Oldambt
 Postbus 175
 9670 AD WINSCHOTEN

"AANGETEKEND MET HANDTEKENING RETOUR" EN PER TELEFAX

Rosmalen, 5 oktober 2010

Ond. : Inspraakreactie
 voorontwerpbestemmingsplan
 Noordelijke Vaarverbinding
 Uw ref. :
 Onze ref. : W10.10.182

Geachte heer / mevrouw,

Namens cliënt, , wonende
 , wordt gebruik gemaakt van het indienen van een inspraakreactie ten aanzien van het
 voorontwerp van het bestemmingsplan "Noordelijke Vaarverbinding".

Cliënt merk allereerst op dat hij reeds bij brief d.d. 26 juli 2004 aan de toenmalige wethouder, de heer
 B. Zwiers van de voormalige gemeente Scheemda heeft meegedeeld dat er van hem agrarisch grond
 dient te worden verworven ten behoeve van onder meer de beoogde noordelijke vaarverbinding. Op
 dat moment was er nog sprake van een situatie, waarbij cliënt eigenaar was van gronden met
 aanwezige opstallen, gelegen ten zuiden van de Oudlandseweg, plaatselijk bekend
 . Op dat moment pachtte cliënt ca. 30 ha. grond, gelegen ten noorden van
 voornoemde weg van
 , die thans ook zijn eigendom zijn.

Eind 2004 heeft er overleg met cliënt plaats gevonden over de verwerving en het pacht vrijmaken van
 grond, nodig ten behoeve van de realisering van de Noordelijke verbindingsweg en een daarvan
 deeluitmakende robuuste ecologische verbinding. Cliënt verwijst ter zake naar het verslag dat destijds
 door InVra plus b.v. is opgesteld en op 31 januari 2005 aan hem is toegezonden.

Op 21 januari 2010 heeft een vervolg overleg plaats gevonden over de gevolgen van het bedrijf van
 cliënt door de aanleg van meergenoemde vaarverbinding. Bij dat overleg waren namens de provincie
 Groningen aanwezig de heren G. Huisman van de DLG en de heer T. van der Heide van de afdeling
 wegenbouw van de provincie Groningen. Bij dat overleg waren tevens aanwezig cliënt, alsmede de
 heer J.H. Oomen van Van Hoven & Oomen, beëdigd rentmeester / onteigeningsdeskundige. Cliënt
 heeft de heer Oomen ingeschakeld met als doelstelling dat het inschakelen van een ter zake
 deskundig onderhandelaar ertoe zou leiden dat op een zo kort mogelijke termijn minnelijke
 overeenstemming wordt bereikt, waarvan ondanks de jarenlange constructieve houding van cliënt nog
 geen sprake is.

Door ons wordt geen aansprakelijkheid aanvaard, behoudens voor zover onze beroepsaansprakelijkheidsverzekering aanspraak op uitkering geeft.
 Verzocht wordt bij het plannen van hoorzittingen e.d. ermee rekening te houden, dat het kantoor
 op vrijdag, alsmede van 18 t/m 22 oktober 2010, 22 t/m 26 november 2010, 20 december 2010 t/m 4 januari 2011, 7 t/m 12 februari 2011,
 7 t/m 12 maart 2011, 4 t/m 9 april 2011, 9 t/m 14 mei 2011, 30 mei t/m 10 juni 2011 en van 18 juli t/m 19 augustus 2011 gesloten is.

- 1 -

drs. H.E. Winkelman
juridisch adviesbureau b.v.

Eerst op 23 augustus 2010 heeft het hoofd van de afdeling Wegenbouw een aantal uitgangspunten kenbaar gemaakt, die naar zijn mening bij het te nemen overleg gehanteerd dienen te worden, waarbij tevens een bod ad €

, in welk bedrag ook alle schadevergoedingen zijn betrokken, met uitzondering van onder meer de deskundigenkosten en eventuele belastingschade. Cliënt merkt op dat tijdens een overleg in maart jl. door cliënt en zijn deskundige als optie is genoemd de aankoop van al zijn voornoemde eigendommen, zodat hij in de provincie Flevoland (Noordoostpolder) een nieuw agrarisch bedrijf kan stichten. Ook heeft hij kenbaar gemaakt dat een aantal uitgangspunten, dat bij het bepalen van de totale schadevergoeding is gehanteerd, niet juist zijn, waardoor de schadevergoeding te laag is. Cliënt merkt op dat het hem opvalt dat de reactie van voornoemd afdelingshoofd d.d. 23 augustus 2010 qua datum weinig verschilt van de datum, waarop hij via de van het ter visie leggen van onderhavig voorontwerpbestemmingsplan werd geïnformeerd.

Cliënt merkt allereerst op dat hij kanttekeningen plaatst bij zowel het nut als de noodzaak van de voornoemde vaarverbinding, conform het tracé zoals opgenomen in onderhavig voorontwerpbestemmingsplan.

De noodzaak daartoe blijkt naar de mening van cliënt in ieder geval niet uit de plantoelichting. In het hoofdstuk beleidskader wordt weliswaar verwezen naar zowel het nationaal als het provinciaal beleid, echter uit dit beleid kan naar de mening van cliënt niet worden geconcludeerd dat de beoogde vaarverbinding conform het thans voorgestane tracé gerealiseerd dient te worden. Cliënt attendeert daarbij in het bijzonder naar het vermelde in hoofdstuk 3.2, van de plantoelichting, waar is vermeld dat binnen het POP 3 de vaarverbinding reeds is opgenomen als een zoekgebied. Cliënt merkt op dat volgens hfst. 4.1.5. van het POP 3 een beleidsnota Vaarwegen wordt opgesteld met streefbeelden voor de vaarwegen, waarvan de provincie het nautisch/vaarwegverkeer heeft. De betreffende vaarwegen zijn vermeldt op figuur 4-1 en op kaart 3. Het komt cliënt voor dat de thans gekozen optie niet op de figuur 4-1 is vermeld en ten aanzien van kaart 3 merkt hij op dat op de betreffende kaart door middel van paarse lijnen daarop een studiegebied is aangegeven. Of wel, het thans gekozen tracé blijkt naar de mening van cliënt niet uit het POP 3 en dit POP 3 kan dan ook naar zijn mening niet dienen als deugdelijke motivering van onderhavig voorontwerpbestemmingsplan.

In de plantoelichting wordt voorts verwezen naar de Provinciale Omgevingsverordening. Cliënt merkt op dat ook deze Verordening niet kan dienen als een deugdelijke motivering van het thans gekozen tracé. Deze verordening bevat een aantal kaders die bij het vaststellen van bestemmingsplannen in acht genomen dienen te worden wanneer provinciale belangen in het geding zijn. Het realiseren van de infrastructuur wordt niet genoemd bij de onderwerpen, die vermeld staan op de bladzijden 7 en 8 van deze verordening; dit in tegenstelling tot het realiseren van de Ecologische hoofdstructuur, die onderverdeeld wordt in ecologische verbindingzones en robuuste verbindingzones.

Cliënt is dan de mening toegedaan dat het thans gekozen tracé niet van een deugdelijke motivering is voorzien, waardoor onderhavig voorontwerp van het bestemmingsplan reeds in zoverre strijdig is met een goede ruimtelijke ordening, doch ook anderszins strijdig is met het recht.

Het komt cliënt voor dat onderhavig voorontwerpbestemmingsplan ook strijdig is met art. 3.6., lid f van het besluit ruimtelijke ordening daar in de plantoelichting niet op een goede wijze inzicht wordt gegeven over de uitvoerbaarheid van onderhavig plan. In dat kader attendeert cliënt als eerste op – helaas – de recessie in de wereldeconomie, die ook zijn sporen nalaat niet alleen in Nederland doch ook in Groningen en negatieve invloed heeft op het initiatief tot het realiseren van het ambitieuze plan Blauwestad. Het programma van dit project omvat onder meer de aanleg van een ca. 800 ha groot meer, nieuw natuurgebied ter grootte van ca. 350 ha, alsmede de bouw van ca. 1500 woningen. Uit persberichten blijkt dat de uitvoering van voornoemd programma ernstige vertraging oploopt, hetgeen voor diverse marktpartijen aanleiding is geweest hun strategische positie te heroverwegen en zelf uit te treden in de aangegane private samenwerking. Uit het door een deskundigencommissie Alders-Bakkers-Doets uitgebracht advies dat de huidige samenwerking tussen de overheid en één private partij niet meer passend is voor een zo groot project als Blauwestad en dat een andere vorm van

drs. H.E. Winkelman
juridisch adviesbureau b.v.

samenwerking noodzakelijk is en dat de eerder gesloten samenwerking wordt beëindigd, hetgeen financiële gevolgen heeft voor de onderscheidene overheidspartijen, te weten provincie en deelnemende gemeenten. Cliënt attendeert daarbij tevens naar het recente artikel in NRC-handelsblad d.d. 4 oktober 2010, met als titel "Vooralsnog giert de wind door De Blauwe Stad". Cliënt is de mening toegedaan in tegenstelling tot hetgeen in hfst. 6.1. is vermeld niet alleen de financiële uitvoerbaarheid van onderhavig initiatief, dat deel uitmaakt van het totale plan De Blauwe Stad ook op geen enkele wijze is gewaarborgd dat onderhavig initiatief binnen de planhorizon van 10 jaar wordt verwezenlijkt. Daarbij merkt cliënt ten slotte nog op dat uit het Eindrapport Blauwestad (blz. 28) van de Noordelijke rekenkamer blijkt dat er geen groei in toerisme is waar te nemen, er zijn geen winkels toegevoegd aan de bestaande voorraad en er is geen economische ontwikkeling langs de A7 tot stand gekomen. Daarbij merkt cliënt voorts op dat hij ervan uitgaat dat het gebied De Blauwestad evenals het uitbreidingsgebied Meerstad bij Slochteren grote concurrentie ondervindt van de Friese meren op het gebied van watersport en voorts dat de Blauwestad concurrentie ondervindt van dit nieuwe uitleggebied van de gemeente Groningen.

Cliënt plaats dan ook grote vraagtekens bij niet alleen het nut en de noodzaak van de voorgenomen noordelijke vaarverbinding; ook komt het hem voor dat op geen enkele wijze is onderbouwd dat dit project binnen de planhorizon van 10 jaar zal zijn gerealiseerd. Reeds alleen deze motieven zijn voor cliënt aanleiding om te concluderen dat onderhavig voorontwerpbestemmingsplan strijdig is met een goede ruimtelijke ordening, doch ook anderszins met het recht.

Ten slotte merkt hij op dat hij zich tegen de aanleg van het omstreden project zal verzetten, zolang er met hem geen minnelijke overeenstemming is bereikt. Hij behoudt zich voorts het recht voor om zijn bezwaren van zowel juridische als materiele aard nader aan te voeren in zowel het kader van de zienswijceprocedure als de verdere rechtsbeschermingsprocedure (beroep en verzoek om voorlopige voorziening)

Cliënt dringt er bij u op aan eerst overeenstemming met onder meer hem te bereiken en vervolgens onderhavig voorontwerpbestemmingsplan – na verdere verbetering – in verdere procedure te brengen.

Hoogachtend,

H.E. Winkelman

Door ons wordt geen aansprakelijkheid aanvaard, behoudens voor zover onze beroepsaansprakelijkheidswaakering aanspraak op uitkering geeft.

Verzocht wordt bij het plannen van hoorzittingen e.d. ermee rekening te houden, dat het kantoor op vrijdag, alsmede van 18 t/m 22 oktober 2010, 22 t/m 26 november 2010, 20 december 2010 t/m 4 januari 2011, 7 t/m 12 februari 2011, 7 t/m 12 maart 2011, 4 t/m 9 april 2011, 9 t/m 14 mei 2011, 30 mei t/m 10 juni 2011 en van 18 juli t/m 19 augustus 2011 gesloten is

Indiener 8

Aan het College van Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Oldambt
Postbus 175
9670 AD WINSCHOTEN

Doorkiesnummer: 088 - 88 86 666
Faxnummer: 088 - 88 86 623

Datum: 6 oktober 2010

Referentie: 13710/gr/alg/pp-nv

Betreft: **voorontwerp-bestemmingsplan Noordelijke Vaarverbinding Oldambt**

Geacht College,

Het voorontwerp-bestemmingsplan Noordelijke Vaarverbinding geeft LTO Noord aanleiding om het volgende onder uw aandacht te brengen.

Voorgeschiedenis Noordelijke vaarverbinding

Reeds in 2009 heeft LTO Noord aangegeven dat er twijfel bestond over de middelen voor realisering van de noordelijke vaarverbinding. Die twijfel was met name gebaseerd op de voorwaarde die destijds door LTO Noord en de betrokken ondernemers werd gesteld. Met de toenmalige gedeputeerde Bleker is afgesproken dat de aanleg van de vaarverbinding bespreekbaar was als de agrarische bedrijven die zouden worden afgesneden van hun kavels zouden worden verplaatst. Dit is ook in het overleg met vertegenwoordigers van de gemeentelijke overheid benadrukt.

Draagvlak onder druk

Nu we ruim een jaar verder zijn, is ook duidelijk dat er geen enkel zicht is gekomen op de verplaatsing van de bedrijven die gevestigd zijn in Midwolda. De betrokken bedrijven zijn getaxeerd, maar de bedragen resp. het flankerend beleid zijn bij lange na niet voldoende om een beweging uit het lint van Midwolda tot stand te brengen. Bovendien ontbreekt een beeld van de bijkomende kosten, zoals de aanleg van nutsvoorzieningen en wegenstructuur. Door te kiezen voor een eenzijdig doel, namelijk realisering van een vaarverbinding, ontbreekt de aandacht voor de elementen die voor het welslagen van een kleinschalig gebiedsproces noodzakelijk zijn. Landbouwstructuurverbetering en bedrijfsverplaatsing zouden integraal onderdeel van een gebiedsaanpak moeten zijn, en als zodanig in een planmatige aanpak vertaald moeten worden. Niets is echter minder waar. De aanpak is fragmentarisch en niet duidelijk voor de betrokkenen. Zij voelen zich niet serieus genomen in hun constructieve houding om tot een plan te komen dat winst voor het dorp, de recreatie en de landbouw zou kunnen opleveren. Het bestemmingsplan voorziet slechts in de reservering van een strook voor de noordelijke vaarverbinding c.a., die voor verwerkelijking op korte termijn in aanmerking komt. De dreiging die uitgaat van deze onteigeningstitel, heeft het draagvlak voor medewerking aan het plan nog verder onder druk gezet.

Robuuste natuurzone

Vanuit de invalshoek dat het voor een integraal plan ook noodzakelijk is om alle relevante ruimtelijke ontwikkelingen in beeld te krijgen, was LTO Noord voorstander van de uitwerking van de plannen voor natuur langs het Nieuwe Kanaal. Tot onze verbazing is echter de strook voor natuur tevens bestemd als "natuur, tevens WRO-zone". Dat betekent dat het onteigeningsinstrumentarium ook voor deze zone ingezet kan worden. Met deze stap doorkruist de gemeente het gebruikelijke beleid in Groningen. Daar is sprake van vrijwilligheid bij de realisering van de EHS. Voor LTO Noord is dat ook een harde voorwaarde. Wij wijzen derhalve de mogelijkheid van onteigening af. Los daarvan ontbreekt naar onze mening ook het zicht op realisering. Er was al bekend dat voor de inrichting van de natuurstrook geen of onvoldoende geld was. Dat zou op zich al redenen moeten zijn om voorlopig de bestemming landbouw te handhaven. Recent is echter met het verschijnen van het concept-regeerakkoord duidelijk geworden dat de beleidscategorie "robuuste natte zones" wordt geschrapt.

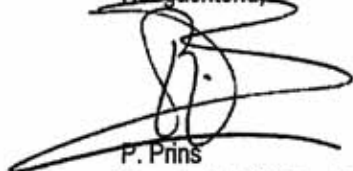
Tegen deze achtergrond stellen wij u voor om de delen met de bestemming "natuur" langs het Nieuwe Kanaal te laten vervallen.

Tenslotte

LTO Noord kan u niet anders adviseren om, in afwachting van een meer samenhangende aanpak, het plan voor de noordelijke vaarverbinding in de ijskast te zetten. Wij verzoeken uw College om uw voorbereidingen voor de onteigening van de reserveringsstrook ten behoeve van de vaarverbinding te staken. Mocht u toch een vaarverbinding aan de noordzijde willen realiseren, dan stellen wij voor om in te zetten op een tracé door het Midwolder bos.

Gezien de omstandigheden zouden wij graag ons standpunt met uw College willen bespreken.

Hoogachtend,



P. Prins

Secretaris LTO Noord provincie Groningen

Indiener 9

07 OKT 2010



Goed voor elkaar

Per Fax

Aan: 0597420093

Faxnummer: 0597420093

Aantal pagina's: 3 (incl. deze pagina)

Onderwerp: telefax gem. Oldambt

ARAG – Nederland
Algemene Rechtsbijstand Verzekeringmaatschappij N.V.

Postadres Postbus 230, 3830 AE Leusden

Bezoekadres Kastanjelaan 2, 3833 AN Leusden

Behandeld door
Tilborg A.R. van

Doorkiesnummer
033 434 2287

Faxnummer
033 434 2170



Goed voor elkaar

College van B.& W. van de gemeente
Oldambt
Postbus 175
9670 AD WINSCHOTEN

Telefaxnr:0597-420093

Ons kenmerk BB2/1072548/359

Uw kenmerk

Behandeld door mr. A.R. van Tilborg

Doorkiesnummer (033) 43 42 287

Faxnummer (033) 43 42 170

E-mail ar.van.tilborg@arag.nl

Onderwerp: **Inspraak reactie Voor ontwerp bestemmingsplan/ "Noordelijke Vaarverbinding"**

Leusden, 6 oktober 2010

Geacht college,

Namens cliënten
dien ik hierbij een inspraakreactie tegen bovengenoemd plan.

Cliënten hebben in augustus 2003 de
rant gevestigd alsmede verhuren zij 6 appartementen die gelegen zijn op het achterperceel. Het is een prachtig landelijk gelegen oude boerderij met vrij uitzicht over de landerijen die oorspronkelijk bij de boerderij hoorden.

De gasten komen uit het gehele land en dan voornamelijk voor de rust, ruimte en het weidse uitzicht.

Ik heb u c.q. het voormalig College van de gemeente Scheemda meerdere malen gewezen op de bezwaren die bij cliënten aanwezig zijn ten aanzien van de verbreding van de Oudlandse weg. Ook hebben zij zelf meerdere malen aandacht voor hun probleem bij u maar ook bij de gemeenteraad gevraagd.

Reeds eind 2006 zijn cliënten bij een inspraakavond geweest over een Komtraverse Midwolda-Oostwold en daarin werd het plan gesproken over een ontlasting van de Hoofdweg en wel door de Oudlandseweg hiervoor te gebruiken. Cliënten hebben toen direct aan de bel getrokken omdat die weg direct achter de genoemde appartementen ligt. Daarnaast hebben zij o.a. gewezen op het feit dat het ook mogelijk is om de Hoofdweg aan te passen bijvoorbeeld door een fietspad aan te leggen, welke nu wordt gerealiseerd.

De Hoofdweg is nu veilig voor fietser door de aangelegde wandel-fietsboulevard.

De Noodzaak voor het opwaarderen van de Oudlandse weg vervalt hierdoor, zeker gezien omdat de Hoofdweg geen drukke weg is.



Goed voor elkaar

Blad 2

Ons kenmerk BB2/107/27548/ati

Er is toen een dorpsontwikkelingsplan opgesteld en cliënten hebben zich verzet tegen een definitief voorstel betreffende het opwaarderen van de Oudlandseweg voor vrachtverkeer. De Oudlandseweg is immers een smalle weg en wordt alleen gebruikt voor landbouwverkeer. Dit dorpsontwikkelingsplan is geheel achterhaald.

Door de herindeling kwam het plan stil te liggen totdat bovengenoemd bestemmingsplan werd ontwikkeld en dit plan is opgesteld voor de Noordelijke Vaarverbinding. In dit plan is een nieuwe rondweg opgenomen en tevens dat de Oudlandseweg verbreed en doorgetrokken zal worden naar de Gereweg. Dit alles is mede ten behoeve van de ontwikkeling van het Oldambtmeer en de Blauwestad. Het is u bekend dat de Blauwestad een mislukking is geworden en derhalve begrijpen cliënten niet dat u ten behoeve van deze ontwikkeling nog gemeenschapsgeld in dit project wenst te stoppen.

Mede gezien het feit dat er al 2 bestaande verbindingroutes zijn voor het Oldambtmeer te ontsluiten naar de Dollard. Route 1 is vanuit Winschoterdiep naar Nieuw Statenzijl, route 2 is vanuit Winschoterdiep, Scheemda naar Termuntenzijl. Deze routes zijn nu al te bevaren.

Cliënten zijn de mening toegedaan dat op geen enkele wijze goed gemotiveerd is waarom de Oudlandseweg opgewaardeerd moet worden. Het is zeker niet nodig voor de doelstelling van dit plan. Immers de Blauwe stad is een achterhaald idee en daar zou verder geen geld meer ingestopt moeten worden. Naast het feit dat er alternatieve oplossingen zijn, zal dit komende besluit er toe zal leiden dat cliënten aanzienlijk financieel nadeel zullen gaan lijden. Immers de gasten die komen voor rust en ruimte zullen afhaken omdat er direct achter hun appartementen een drukke weg ligt met uitsluitend vracht-, en landbouwverkeer. Cliënten achten het ook een aantasting van hun woongenot en zij verzoeken u dan ook met klem dit besluit niet te nemen c.q. aan de raad voor te stellen.

Ik verzoek u vriendelijk altijd het bovengenoemde kenmerk in uw correspondentie te vermelden.

Hoogachtend,
ARAG Rechtsbijstand



A.R. van Tilborg

08 OKT. 2010

Midwolda, 6 oktober 2010.

Gemeente Oldambt
T.a.v. de heer **E. Abbas**
Postbus 175
9670 AD WINSCHOTEN

Onderwerp: Bestemmingsplan
Noordelijke Vaarverbinding.

Geachte heer Abbas,

Refererend aan de brief van 27 augustus jl. deel ik u langs deze weg mede dat ik er aan hecht een zienswijze bij uw gemeente in te dienen.

De kern van mijn bezwaar is gelegen in de omstandigheid dat ik onoverkomelijke problemen voorzie voor een adequate exploitatie van ons landbouwbedrijf wanneer de Noordelijke vaarverbinding daadwerkelijk wordt verwezenlijkt.

Ik ben nog niet in het bezit van detailtekeningen van de geplande bruggen maar vrees grote problemen welke zullen ontstaan door de relatief forse niveauverschillen bij de op-/afritten met voor het steeds zwaarder wordende landbouwverkeer vervelende consequenties en mogelijk zelfs gevaarlijke situaties.

Daarnaast kunnen wij ons niet aan de indruk onttrekken dat men bestuurlijk hinkt op twee gedachtes.

Enerzijds wilt u op korte termijn de Hoofdweg verkeersluw maken en kiest u als alternatieve ontsluiting onder meer voor een forse toename van verkeersbewegingen via de Oudlandseweg.

Anderzijds wilt u de mogelijkheid handhaven/open houden de noordelijk van de Oudlandseweg gelegen cultuurgrond blijvend te exploiteren vanaf bedrijven gelegen ten zuiden van deze Oudlandseweg.

In het voorjaar en ten tijde van de oogst zal dit naar onze overtuiging leiden tot en gevaarlijke situaties en veel verkeershinder.

Vanuit deze vrees zijn wij van mening dat een consequent beleid zou moeten leiden tot een verplaatsing van ons agrarisch bedrijf (erf met opstallen) naar een locatie noordelijk van de beoogde vaarverbinding zodat we niemand tot last zijn en de bedrijfsexploitatie tot in lengte van jaren gewaarborgd zal zijn.

Mocht u deze wens – inmiddels ook besproken met de heer ing. T. van der Heide van de Dienst Grondzaken van de provincie ~~Friesland~~ – niet honoreren dan zien wij ons te gelegenertijd genoodzaakt een passende schadeclaim in te dienen omdat ons bedrijf alsdan nagenoeg (als eenheid) onverkoopbaar wordt.

Met vriendelijke groet en hoogachting,

Bijlage 3

Akoestisch onderzoek

Notitie 6111087.N01

Bepaling van het effect op de geluidsbelasting op de omgeving van de opwaardering van de Oudlandseweg te Midwolda.

Inleiding

In het kader van de bestemmingsplanprocedure is het effect bepaald van de opwaardering van de Oudlandseweg te Midwolda op de geluidsbelasting op de omgeving.

De opwaardering van de weg bestaat uit:

- het verbreden van de weg van circa 3 naar circa 7 meter;
- het verlagen van de maximum snelheid van 80 km/uur naar 60 km/uur.

Geluidsbelasting op de omgeving

De geluidsbelasting wordt bepaald conform Bijlage III behorende bij hoofdstuk 3 van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Het equivalente geluidsniveau L_{Aeq} in dB(A) vanwege het wegverkeer wordt bepaald uit:

$$L_{Aeq} = E + C_{optrek} + C_{reflectie} - D_{afstand} - D_{lucht} - D_{bodem} - D_{meteo}$$

met:

E = emissiegetal (maat voor de bronsterkte en afhankelijk van maatgevende verkeersintensiteiten, snelheden en wegdektype);

C_{optrek} = correctieterm in verband met eventuele met verkeerslichten geregelde kruisingen van wegen, of in verband met obstakels in de weg die de gemiddelde snelheid sterk verlagen;

$C_{reflectie}$ = correctieterm in verband met eventuele reflecties tegen bebouwing of andere verticale vlakken;

Paterswoldseweg 808
Postbus 8069
9702 KB Groningen

T 050 525 09 92
F 050 525 90 81
E info@wnpri.nl
I www.wnpri.nl

bank 57 09 72 949
kvk 02042874
BTW NL008482627.B01
directie
mw. dr. R.F. Noorman





- D_{afstand} = term die de verzwakking als gevolg van de afstand in rekening brengt;
 D_{lucht} = term die de verzwakking als gevolg van luchtdemping in rekening brengt;
 D_{bodem} = term die de verzwakking als gevolg van het bodemeffect in rekening brengt;
 D_{meteo} = term die het verschil tussen de meteorologisch gemiddelde geluidsoverdracht en de als referentie genomen meewind situatie in rekening brengt.

Het emissiegetal E wordt bepaald door de verkeersintensiteit, de rijsnelheid en het wegdektype. Op basis van het door Royal Haskoning te Steenwijk opgestelde rapport “Verkenning opwaardering Oudlandseweg” van 28 november 2007 bedraagt de te verwachten toename van de verkeersintensiteit over de periode 2000 tot 2020 17%. Dit betekent een toename van de geluidemissie van circa 0,7 dB. De afname van de rijsnelheid van 80 km/uur naar 60 km/uur geeft een vermindering van de geluidemissie die, afhankelijk van de voertuigverdeling, 1,5 tot 1,7 dB bedraagt. Uitgaande van een gelijkblijvend wegdektype neemt het emissiegetal E derhalve met ten minste $1,5 - 0,7 = 0,8$ dB af.

De optrekcorrectie (C_{optrek}) en de reflectiecorrectie ($C_{\text{reflectie}}$) blijven ongewijzigd. Dit geldt ook voor de verzwakkingsterm voor de afstand (D_{afstand}) en de luchtdemping (D_{lucht}) en de meteo-correctieterm (D_{meteo}).

Door de verbreding van de weg neemt het percentage verharde bodem toe. Afhankelijk van de afstand van het beoordelingspunt tot de weg en de bodemverharding ter plaatse geeft dit een toename van het geluidsniveau op dit punt van 0,0 tot 0,6 dB. De verzwakkingsterm als gevolg van het bodemeffect is dus ten hoogste 0,6 dB lager.

Op basis van bovenstaande bedraagt de wijziging in het equivalente geluidsniveau L_{Aeq} vanwege het wegverkeer:

ΔE	:	- 0,8 dB
ΔC_{optrek}	:	0 dB
$\Delta C_{\text{reflectie}}$	:	0 dB
$\Delta D_{\text{afstand}}$	:	0 dB
ΔD_{lucht}	:	0 dB
ΔD_{bodem}	:	0,6 dB
ΔD_{meteo}	:	0 dB
		+
ΔL_{Aeq}	:	- 0,2 dB

Het equivalente geluidsniveau (L_{Aeq}) vanwege het wegverkeer neemt dus met ten minste 0,2 dB af.



Artikel 110g Wet geluidhinder

Ingevolge artikel 110g van de Wet geluidhinder mag op de volgens artikelen 1.3, eerste lid, en 3.7, onderdeel b en c van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006, bepaalde waarde van het equivalente geluidsniveau vanwege een weg, invallend op de gevel van woningen of van andere geluidsgevoelige gebouwen of aan de grens van geluidsgevoelige terreinen een aftrek worden toegepast. De aftrek bedraagt:

- a. 2 dB voor wegen waarvoor de representatief te achten snelheid van lichte motorvoertuigen 70 km/uur of meer bedraagt;
- b. 5 dB voor de overige wegen.

Bij aanpassing van de maximum rijsnelheid op de weg van 80 km/uur naar 60 km/uur neemt de toe te passen aftrek dus met 3 dB toe.

Conclusie

De geluidsbelasting op de omgeving vanwege de Oudlandseweg te Midwolda neemt door de opwaardering van de weg af met ten minste $3,0 + 0,2 = 3,2$ dB.

WNP raadgevende ingenieurs
4 april 2011

WH

Bijlage 4

Verkenning opwaardering Oudlandseweg



Verkenning opwaardering Oudlandseweg

gemeente Scheemda

28 november 2007

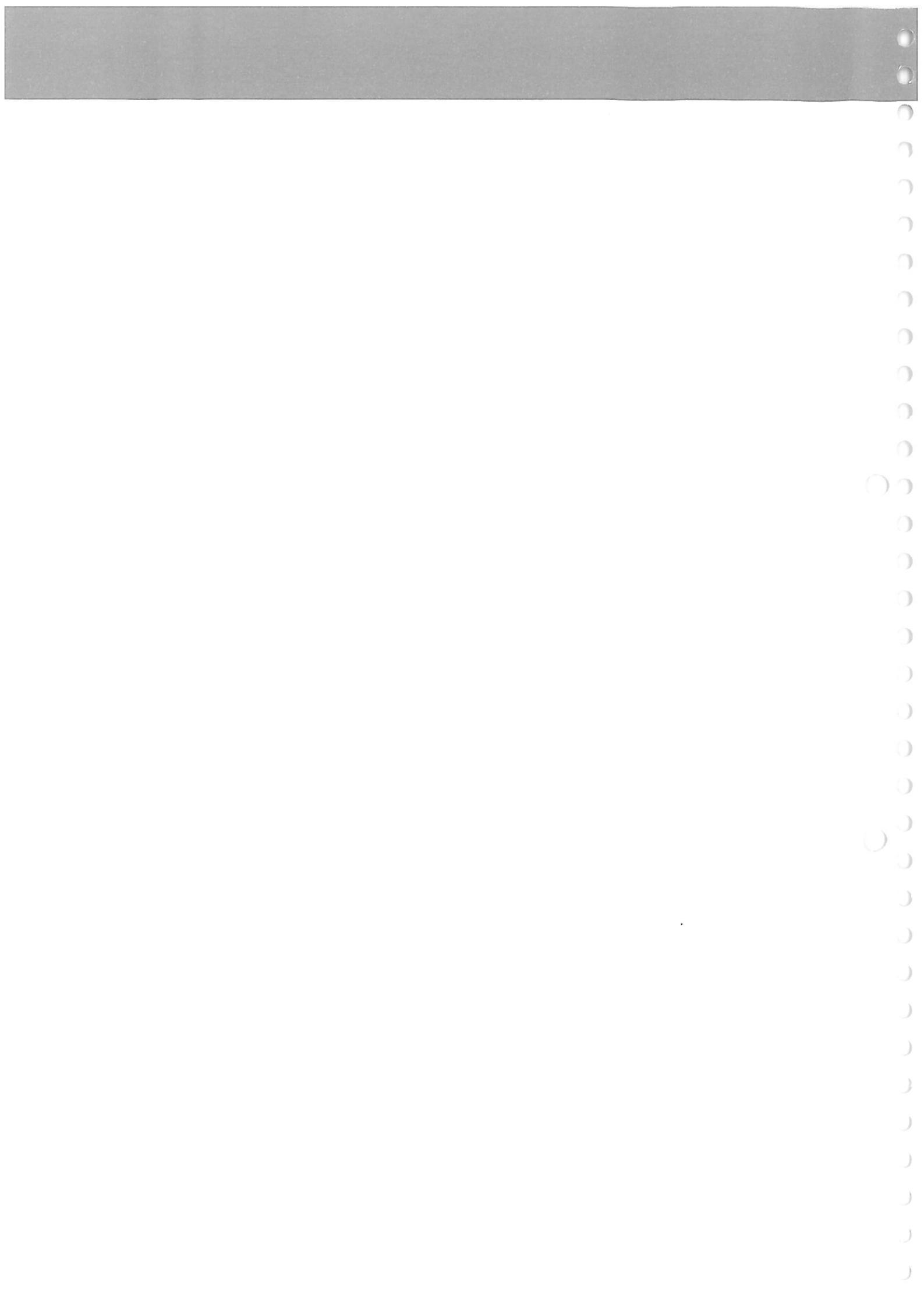
Eindrapport

9S2873.A0



ROYAL HASKONING

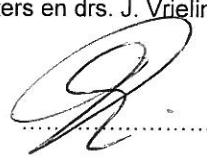
thinking in
all dimensions



**ROYAL HASKONING****HASKONING NEDERLAND B.V.
INFRASTRUCTUUR & TRANSPORT**

Stationsplein 10
Postbus 165
8330 AD Steenwijk
+31 (0)521 53 46 00 Telefoon
+31 (0)521 51 67 47 Fax
info@steenwijk.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 09122561 KvK

Documenttitel	Verkenning opwaardering Oudlandseweg
Verkorte documenttitel	Onderzoek Oudlandseweg
Status	Eindrapport
Datum	28 november 2007
Projectnaam	Oudlandseweg
Projectnummer	9S2873.A0
Auteur(s)	Ing. J.A.A.Th. Peters en drs. J. Vrieling
Opdrachtgever	Gemeente Scheemda
Referentie	9S2873.A0/R003/PT/BO/Stee

Auteur(s)	ing. J.A.A.Th. Peters en drs. J. Vrieling
Gecontroleerd en vrijgegeven door	ing. P.J. Traas
Datum/paraaf	28/11/2007 

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
1 INLEIDING	- 1 -
1.1 Aanleiding	- 1 -
1.2 Doel	- 1 -
1.3 Leeswijzer	- 1 -
2 OPLOSSINGEN	- 2 -
2.1 Maximaal en reëel effect	- 2 -
2.2 Basiskwaliteit	- 2 -
2.3 Varianten	- 4 -
3 EFFECTEN VERKEERSSTROMEN	- 6 -
3.1 Verkeersmodel	- 6 -
3.2 Variant 1: Basiskwaliteit	- 6 -
3.3 Variant 2: Optimalisatie westelijke ontsluiting	- 7 -
3.4 Variant 3: Optimalisatie westelijke en oostelijke ontsluiting	- 8 -
3.5 Conclusies	- 8 -
4 UITWERKING OPLOSSING	- 11 -
4.1 Inhoud	- 11 -
4.2 Inrichting	- 12 -
4.3 Wegconstructie	- 13 -

Bijlage(n):

Bijlage 1: Resultaten grondboringen

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

In opdracht van de Ring Blauwe Stad wordt momenteel gewerkt aan het opstellen van een herinrichtingsplan voor de bebouwde komtraverse Hoofdweg en Huningaweg in Midwolda en Oostwold. Een wezenlijk onderdeel in de discussie over deze problematiek betreft het doorgaande (vracht)verkeer. Deze problematiek kan in de ogen van veel dorpsbewoners en de Ring Blauwe Stad mogelijk verlicht worden door de realisatie van een noordelijke Randweg. De planhorizon van een noordelijke Randweg ligt echter zo ver weg in de tijd dat de gemeente Scheemda op zoek is naar maatregelen die tot die tijd in een verbetering ten opzichte van de huidige situatie resulteren. Concreet wordt daarbij door de gemeente Scheemda gedacht aan het geschikt maken van de Oudlandseweg als alternatief voor het doorgaande (vracht)verkeer voor een periode van 10 jaar.

De gemeente Scheemda wil weten of het mogelijk is om met kleinschalige aanpassingen aan de Oudlandseweg dat beoogde effect te bereiken. Tevens wil de gemeente weten welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn om het doorgaande (vracht)verkeer ook daadwerkelijk van de Oudlandseweg gebruik te laten maken. Aan Royal Haskoning is door de gemeente Scheemda opdracht verleend om deze vraagstelling nader uit te werken en onderzoek te doen naar de mogelijkheden.

1.2 Doel

Het doel van de studie wordt als volgt omschreven:

Het aangeven van kleinschalige maatregelen waarbij de Oudlandseweg als alternatieve route voor het doorgaande (vracht)verkeer van de bebouwde komtraverse Hoofdweg-Huningaweg geschikt wordt gemaakt voor de eerstvolgende periode van 10 jaar.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de oplossingen die zijn beschouwd. Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de effecten van de oplossingen op de verkeersstromen behandeld. In hoofdstuk 4 ten slotte worden de conclusies verwoord en worden de noodzakelijke maatregelen meer in detail beschreven.

2 OPLOSSINGEN

2.1 Maximaal en reëel effect

In april 2007 is een kentekenonderzoek naar de verkeersstromen in het gebied Midwolda en Oostwold uitgevoerd. In het rapport dat op basis van dat onderzoek is opgesteld, wordt geconcludeerd dat maximaal 26% van al het verkeer in het centrum van Midwolda in de periode 16.30-17.30 uur de hele route Hoofdweg-Huningaweg afrijdt (vice versa). Daarvan was 3% vrachtverkeer. Verder wordt geconcludeerd dat doorgaand verkeer door de bebouwde kommen van Oostwold en Midwolda 18% betreft van alle motorvoertuigen die in het centrum van Midwolda in die periode werden geregistreerd. Daarvan was 3% vrachtverkeer. Het verschil tussen de 26% en 18% bestaat uit motorvoertuigen die een herkomst of bestemming in Oostwold hebben. Het doorgaande verkeer en het verkeer dat de hele route afrijdt, kan in principe via de opgewaardeerde Oudlandseweg rijden.

In hetzelfde rapport wordt ook verondersteld, dat de route via de Oudlandseweg geen aantrekkelijk alternatief is voor voertuigen in de relatie N362-Klinkerstraat. Als al het verkeer dat nu de hele route Hoofdweg-Huningaweg afrijdt, met uitzondering van verkeer in de relatie N362-Klinkerstraat, via de route Oudlandseweg zou rijden, dan resulteert dit in een afname met 14% van de motorvoertuigen in het centrum van Midwolda. Op grond van het kentekenonderzoek wordt dan ook verondersteld, dat een afname van verkeer dat nu de route Hoofdweg-Huningaweg rijdt door het centrum van Midwolda met tussen de 10% en 15% het hoogst haalbare is.

2.2 Basiskwaliteit

De oplossingen moeten er voor zorgen dat het doorgaande (vracht)verkeer niet meer via de route Hoofdweg-Huningaweg rijdt, maar via de opgewaardeerde Oudlandseweg. De route via de Oudlandseweg moet als het ware concurreren met die via de Hoofdweg-Huningaweg. De mate waarin het beoogde effect zal optreden, is afhankelijk van de aantrekkelijkheid van de alternatieve route via de Oudlandseweg. Meer concreet gaat het daarbij vooral om een vlotte(re) route via de Oudlandseweg ten opzichte van de bestaande route via de Hoofdweg-Huningaweg.

In de huidige situatie is de route vanaf het kruispunt N362-Hoofdweg tot aan het kruispunt Hoofdstraat-Goldhoorn-Noorderstraat circa 700 meter langer via de Oudlandseweg dan via de Hoofdweg-Huningaweg-Hoofdweg. Op het deel vanaf het kruispunt N362-Hoofdweg tot aan het kruispunt Hoofdweg-Kerkelaan zijn beide routes gelijk. Op de Kerkelaan en de Oudlandseweg geldt nu een maximumsnelheid van 80 km/uur. Deze snelheid is echter alleen haalbaar als er geen ander verkeer rijdt; dit als gevolg van de beperkte wegbreedte en het bochtige verloop van het oostelijke deel van de Oudlandseweg. De maximumsnelheid op de route Hoofdweg-Huningaweg-Hoofdweg is nu grotendeels 50 km/uur (zie ook afbeelding 2.1).

Om het beoogde effect te bereiken, zijn er twee strategieën mogelijk. Beide strategieën versterken elkaar. Het betreft:

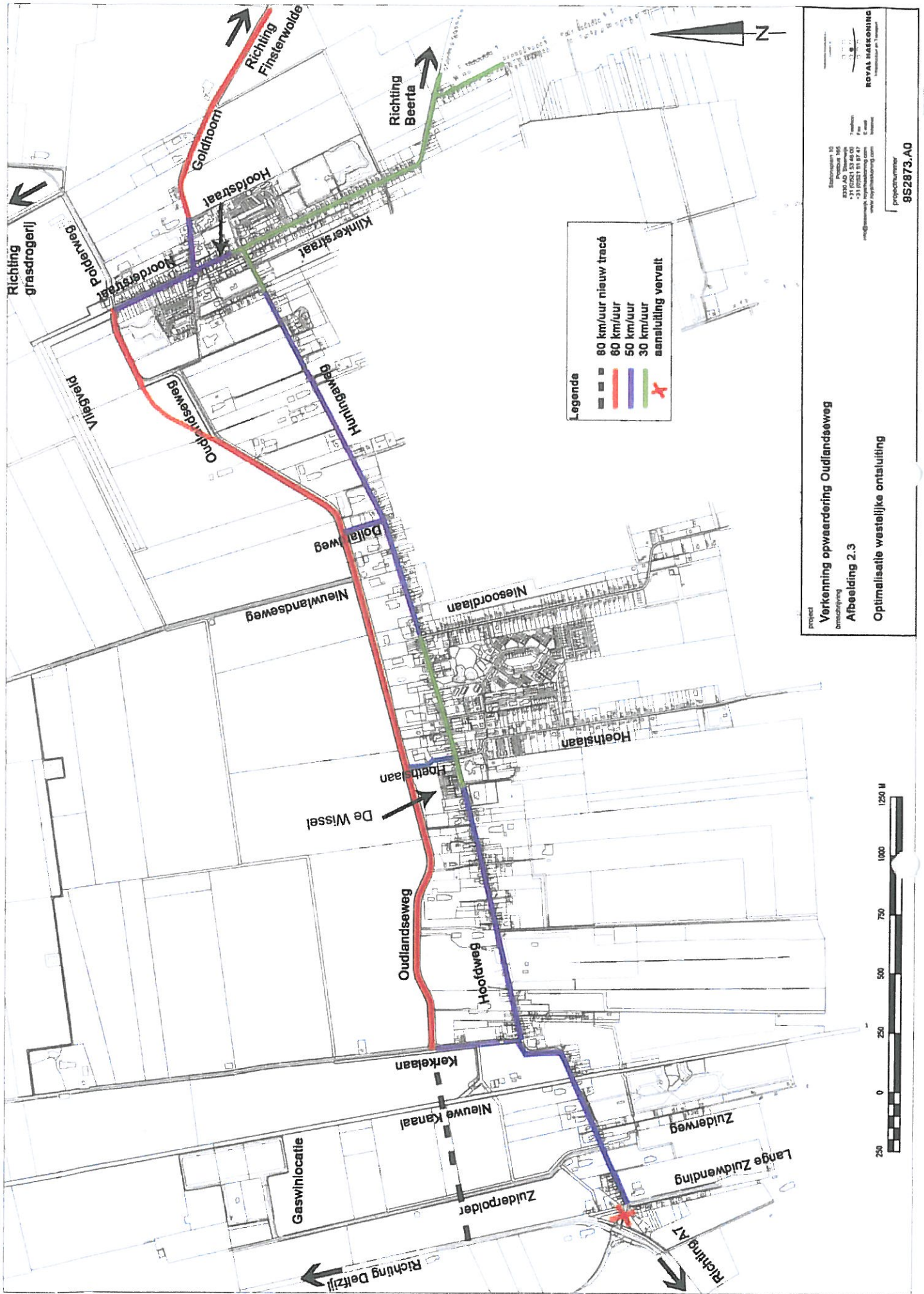
- afwaarderen van de route via de Hoofdweg-Huningaweg;
- opwaarderen van de route via de Oudlandseweg inclusief het verbeteren van de routes van en naar de Oudlandseweg.

Voor de afwaardering van de Hoofdweg-Huningaweg zijn in het kader van de studie naar de herinrichting van de Hoofdweg-Huningaweg concrete ideeën uitgewerkt. In essentie komt het er daarbij op neer dat op de route onderscheid wordt gemaakt tussen trajectdelen waar 50 km/uur mag worden gereden en delen waar 30 km/uur zal worden ingevoerd. De inrichting wordt aangepast op die snelheden.

Oplossingen voor het opwaarderen van de Oudlandseweg moeten in het kader van onderhavige studie worden bedacht. Door de gemeente Scheemda zijn twee uitgangspunten voor de studie benoemd. Ten eerste gaat de gemeente voor de opgewaardeerde Oudlandseweg uit van een maximumsnelheid van 60 km/uur. De huidige weg heeft weliswaar een maximumsnelheid van 80 km/uur, maar is met de huidige breedte en inrichting en door het bochtige verloop op het oostelijke deel niet geschikt om de beoogde functie als alternatief voor de Hoofdweg-Huningaweg te vervullen. Ombouw naar een weg die wel geschikt is voor die functie is ruimtelijk minder ingrijpend bij een maximumsnelheid van 60 km/uur dan bij 80 km/uur. Aspecten die daarbij een rol spelen zijn wegbreedte, fietsvoorzieningen etc. De kosten voor herinrichting zullen bij 60 km/uur dan ook lager zijn dan bij 80 km/uur.

Het tweede uitgangspunt dat door de gemeente is benoemd, betreft het met kleinschalige, en daardoor goedkope, maatregelen geschikt maken van de Oudlandseweg als alternatieve route. In dat kader denkt de gemeente bijvoorbeeld aan passeerhavens voor vrachtverkeer. Royal Haskoning is van mening dat alleen een maximumsnelheid van 60 km/uur en een aantal passeerhavens in combinatie met het afwaarderen van de route Hoofdweg-Huningaweg waarschijnlijk onvoldoende zullen zijn om het beoogde doel, namelijk de verschuiving van het doorgaande (vracht)verkeer van de Hoofdweg-Huningaweg naar de Oudlandseweg, te bereiken. De alternatieve route biedt dan te weinig kwaliteit en zal daardoor door (vrachtwagen)bestuurders niet als te overwegen alternatieve route worden beschouwd. Zoals eerder is aangegeven, zullen de bestuurders van doorgaand (vracht)verkeer zich grotendeels laten leiden door de snelheid van een route. Het rijcomfort speelt daarbij ook een rol. In het geval de Hoofdweg-Huningaweg zo sterk wordt afgewaardeerd dat doorgaand (vracht)verkeer wel via de Oudlandseweg moet gaan rijden, moet de alternatieve route via de Oudlandseweg voldoende kwaliteit bieden. Verder is het waarschijnlijk dat door het opwaarderen van de Oudlandseweg er in de Noorderstraat sprake zal zijn van een toename van het verkeer; ontlasting in Midwolda betekent dus extra belasting in de Noorderstraat.

Royal Haskoning is dan ook van mening dat de Oudlandseweg een basiskwaliteit moet bieden om ervoor te zorgen dat deze weg daadwerkelijk een alternatief voor de Hoofdweg-Huningaweg wordt. Concreet betekent dit dat de Oudlandseweg en de Kerkelaan zodanig breed moeten worden gemaakt dat twee vrachtwagens of een vrachtwagen en een landbouwvoertuig elkaar kunnen passeren. Dit is naar de mening van Royal Haskoning de minimale inspanning die noodzakelijk is om doorgaand verkeer de gewenste route te laten rijden.



De basiskwaliteit die volgens Royal Haskoning nodig is, bestaat uit:

- het afwaarderen van de route Hoofdweg-Huningaweg conform de plannen uitgewerkt in de studie naar de herinrichting van de Hoofdweg-Huningaweg;
- een maximumsnelheid van 60 km/uur op de Oudlandseweg en 50 km/uur op de Kerkelaan;
- het zodanig verbreden van de Oudlandseweg en Kerkelaan dat twee vrachtwagens of een vrachtwagen en een landbouwvoertuig elkaar kunnen passeren;
- het strekken van het oostelijke, bochtige, deel van de Oudlandseweg.

Door Royal Haskoning wordt betwijfeld of deze genoemde basiskwaliteit tot het beoogde effect zal leiden. Deze twijfel heeft vooral betrekking op de bereikbaarheid van de Oudlandseweg. Zonder aanvullende maatregelen is de Oudlandseweg voor doorgaand (vracht)verkeer alleen bereikbaar via de Kerkelaan en de Noorderstraat. Om de Oudlandseweg te gaan gebruiken moeten bestuurders als het ware van de jarenlang gebruikte route worden afgebogen om van de Oudlandseweg gebruik te maken. De effecten van de afwaardering van de Hoofdweg-Huningaweg moeten dan fors zijn om dit te bereiken. Het gebruik van de Oudlandseweg kan verder worden gestimuleerd door de bestaande toegangen aan de oost- en westzijde te optimaliseren.

2.3 Varianten

De overwegingen uit paragraaf 2.1 hebben geleid tot 3 varianten. Het betreft de volgende varianten:

- variant 1: Basiskwaliteit;
- variant 2: Optimalisatie westelijke ontsluiting;
- variant 3: Optimalisatie westelijke en oostelijke ontsluiting.

Variant 1: Basiskwaliteit (zie afbeelding 2.2)

De basiskwaliteit bestaat uit:

- het afwaarderen van de route Hoofdweg-Huningaweg conform de plannen uitgewerkt in de studie naar de herinrichting van de Hoofdweg-Huningaweg;
- een maximumsnelheid van 60 km/uur op de Oudlandseweg en 50 km/uur op de Kerkelaan;
- het zodanig verbreden van de Oudlandseweg en Kerkelaan dat twee vrachtwagens of een vrachtwagen en een landbouwvoertuig elkaar kunnen passeren;
- het strekken van het oostelijke, bochtige, deel van de Oudlandseweg.

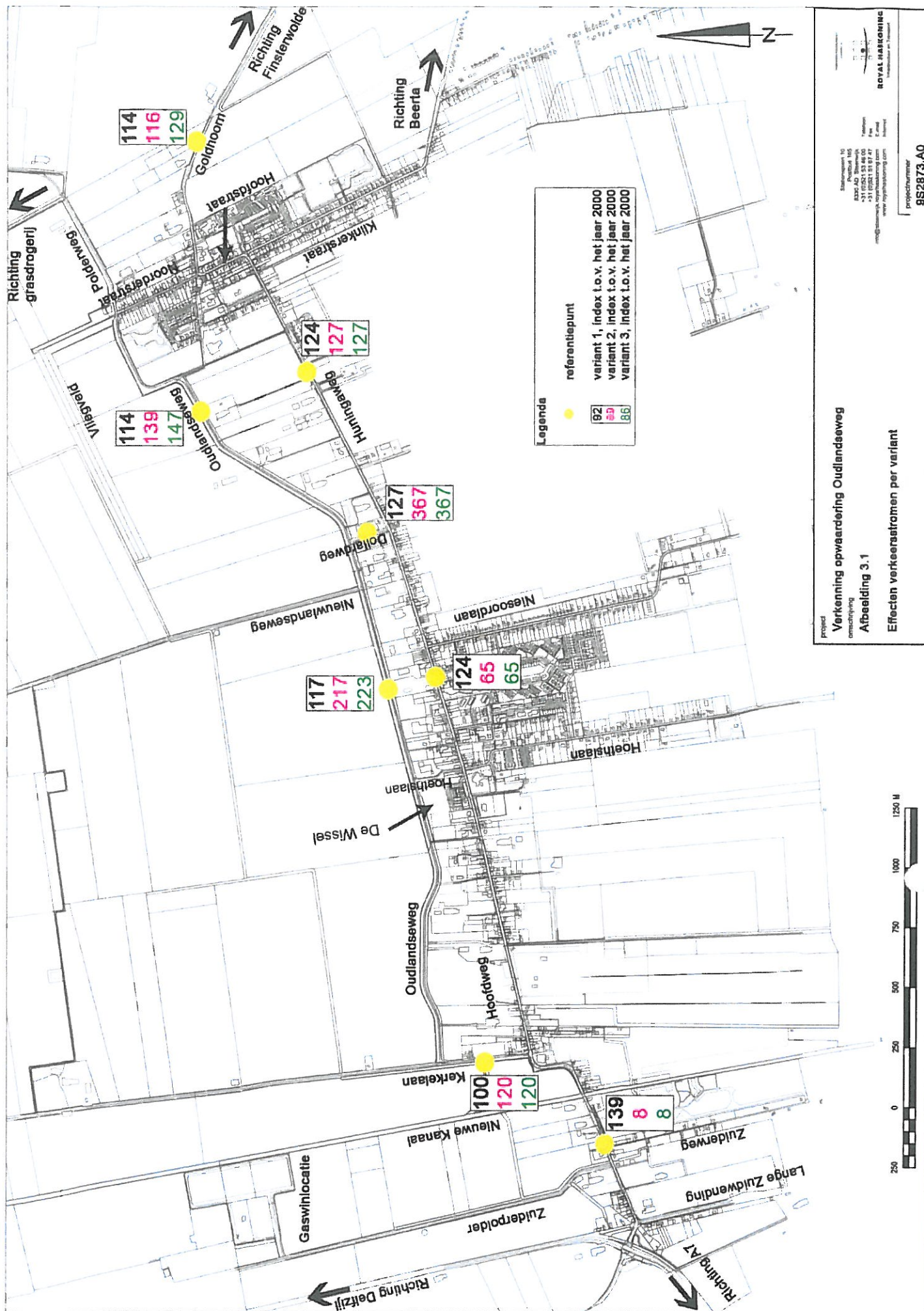
Variant 2: Optimalisatie westelijke ontsluiting (zie afbeelding 2.3)

Variant 2 heeft alle elementen uit variant 1, maar voegt daar nog een optimalisatie van de westelijke ontsluiting aan toe. Om het gebruik van de Oudlandseweg verder te stimuleren, wordt de bestaande aansluiting van de N362 op de Hoofdweg opgeheven. Er komt een nieuwe aansluiting op de N362 ten noorden van de bestaande aansluiting en in het verlengde van de Oudlandseweg. Doorgaand (vracht)verkeer zal als het ware op een vanzelfsprekende manier via de Oudlandseweg gaan rijden. Midwolda en Oostwold gebonden verkeer zal via de bestaande doorsteken de Hoofdweg-Huningaweg kunnen bereiken.

Op het gedeelte van de Hoofdweg tussen de N362 en de Kerkelaan zal alleen nog bestemmingsverkeer rijden. Percelen aan dat deel van de Hoofdweg zullen vanaf de N362 alleen bereikbaar zijn via de nieuwe aansluiting op de N362.

Variant 3: Optimalisatie westelijke en oostelijke ontsluiting (zie afbeelding 2.4)

Variant 3 heeft alle elementen uit variant 2, maar voegt daar nog een optimalisatie van de oostelijke ontsluiting aan toe. Dit heeft vooral tot doel de Noorderstraat te ontlasten.



project

Verkenning opwaardering Oudlandseweg

omschrijving

Afbeelding 3.1

Effecten verkeersstromen per variant

Stationsweg 10
4332 AD Zevenhuizen
T +31 (0)20 53 46 00
F +31 (0)20 53 47 47
info@royalsharckoning.com
www.royalsharckoning.com

ROYAL SHARCKONING

Adviseurs in Infrastructuur

projectnummer

9S2873.A0

3 EFFECTEN VERKEERSSTROMEN

3.1 Verkeersmodel

De conclusies op basis van het kentekenonderzoek en de effecten van de varianten op de verkeersstromen zijn getoetst met het verkeersmodel voor de regio zuidoost Groningen. In dat verkeersmodel is ook de verkeersstructuur van de wegen in de Blauwe Stad opgenomen, maar is voor onderhavige studie verder gedetailleerd. Het genoemde verkeersmodel heeft als basisjaar 2000 en voor de studie is gebruik gemaakt van het avondspitsuurmodel. Verder heeft het verkeersmodel zuidoost Groningen 2020 als prognosejaar. De aanpassingen aan het wegennet conform de varianten 1, 2 en 3 zijn ook in het wegennetwerk van het verkeersmodel doorgevoerd. Hierdoor ontstaat er dus een afzonderlijk wegennetwerk voor de 3 varianten. Vervolgens is het verkeer voor het prognosejaar 2020 toegedeeld aan die wegennetwerken. Op die manier wordt per variant duidelijk hoe de verhoudingen zijn in de omvang van de hoeveelheid verkeer op de verschillende wegen in het jaar 2020.

Om de resultaten van deze toedelingen per variant onderling te kunnen vergelijken, zijn de intensiteiten op een aantal relevante referentiepunten beschouwd. De meerwaarde van verkeersmodelberekeningen zit vooral in de mogelijkheid om oplossingen onderling met elkaar te vergelijken. Ze zijn minder geschikt om op detailniveau berekende verkeersintensiteiten met elkaar te vergelijken. Omdat het in deze studie vooral gaat om de effecten van de varianten te bepalen, is er daarom voor gekozen om de modelresultaten op basis van geïndexeerde waardes te vergelijken en te presenteren. De met het verkeersmodel berekende intensiteiten voor 2020 zijn vergeleken met de intensiteiten uit het verkeersmodel voor het basisjaar 2000; het indexcijfer voor het jaar 2000 is daarbij steeds 100.

Logischerwijs mag er van worden uitgegaan, dat de intensiteiten in het prognosejaar 2020 hoger liggen dan in het basisjaar 2000 en de indexcijfers daardoor dus groter dan 100 zijn. Dit als gevolg van de groei van het verkeer. Aanpassingen aan de wegenstructuur, weginrichting of maximumsnelheid leiden tot meer of minder groei of mogelijk zelfs een afname ten opzichte van het basisjaar 2000. De indexcijfers per referentiepunt kunnen daarom zowel groter als kleiner dan 100 zijn. De resultaten daarvan zijn weergegeven in afbeelding 3.1.

3.2 Variant 1: Basiskwaliteit

De toename van verkeer tussen 2000 en 2020 is herkenbaar doordat de zwarte indexcijfers met uitzondering van de Kerkelaan groter zijn dan 100. De indexcijfers laten een groei zien van tussen de 24 en 39% op de Hoofdweg-Huningaweg en 14 en 17% op de Oudlandseweg in de periode 2000-2020. De toename van verkeer is niet overal even groot; in oostelijke richting neemt de toename af. Dit geldt zowel voor de Hoofdweg-Huningaweg als voor de Oudlandseweg.

Uit de gegevens wordt afgeleid, dat de beoogde afname van verkeer op Hoofdweg-Huningaweg als gevolg van de maatregelen in deze variant niet optreedt. Als door de maatregelen uit variant 1 er een aanzienlijke verschuiving zou optreden van verkeer van de Hoofdweg-Huningaweg naar de Oudlandseweg, dan zouden de indexcijfers op de Kerkelaan en de Oudlandseweg hoger en op de Hoofdweg-Huningaweg lager zijn. Dit wordt vooral duidelijk als de varianten 2 en 3 worden beschouwd.

Geconcludeerd wordt dan ook dat de toename van verkeer die in variant 1 te zien is het gevolg is van autonome groei van het verkeer. Uit de verkeersmodelberekeningen blijkt niet, dat de gewenste omslag van de Hoofdweg-Huningaweg naar de Oudlandseweg met het maatregelenpakket uit variant 1 optreedt. Er is dus meer nodig om het beoogde effect te bereiken.

3.3 Variant 2: Optimalisatie westelijke ontsluiting

De resultaten van variant 2 zijn wezenlijk anders dan die bij variant 1. Het rode indexcijfer op het westelijke deel van de Hoofdweg daalt tot 8. Dit betekent, dat er in deze variant in het jaar 2020 nog 8% van het verkeer rijdt van het verkeer dat er in 2000 reed. Dit bevestigt het idee dat daar inderdaad alleen nog maar herkomst- en bestemmingsverkeer rijdt. Dit is het gevolg van het opheffen van de (bestaande) aansluiting op de N362. Verkeer van en naar Midwolda, Oostwold of verder rijdt niet meer over dit deel van de bebouwde komtraverse. Wel neemt het verkeer op het kortsluitende stuk Kerkelaan tussen de Oudlandseweg en de Hoofdweg toe met 20%. Dit stuk van de Kerkelaan wordt voor de percelen langs het westelijke deel van de Hoofdweg in Midwolda de nieuwe verbinding van en naar de N362.

Verder blijkt dat in het centrum van Midwolda het indexcijfer daalt naar 65. Dit betekent dat volgens het verkeersmodel er door de maatregelen in deze variant in 2020 nog 65% van het verkeer op deze plek rijdt van het verkeer dat er in 2000 reed. Dit komt neer op een afname met 35% ten opzichte van 2000. Bij het kentekenonderzoek werd geconstateerd dat van al het verkeer dat in het centrum van Midwolda rijdt 26% de hele route Hoofdweg-Huningaweg afrijdt. Het grootste deel van dit verschil kan worden verklaard uit motorvoertuigen die wel in het centrum van Midwolda rijden, maar een herkomst of bestemming hebben langs de Huningaweg (en dus niet de hele route Hoofdweg-Huningaweg afrijden). Dit betekent dat de maximale afname van het verkeer in het centrum van Midwolda volgens het kentekenonderzoek en het verkeersmodel in dezelfde orde van grote liggen; zo rond de 30%. Het andere deel van het verschil kan worden verklaard uit optredende foutmarges bij zowel kentekenonderzoek als verkeersmodelberekeningen. Wetende dat het grootste deel van het verschil verklaard kan worden, is de foutmarge ruim onder de 10%. Dat is een in de verkeerskundige vakwereld bij dit soort onderzoeken geaccepteerd verschil.

De afname van verkeer op de Hoofdweg bevestigt de gedachte dat met een nieuwe aansluiting op de N362 verkeer als vanzelf gebruik gaat maken van de opgewaardeerde Oudlandseweg en niet meer door Midwolda rijdt; er is via de Oudlandseweg een snellere route ontstaan. Op de Oudlandseweg stijgt het indexcijfer naar 217. Dit betekent een toename van het verkeer in 2020 in deze variant met 117% (meer dan een verdubbeling) ten opzichte van 2000. Het indexcijfer in Midwolda daalt minder snel dan dat het indexcijfer op de Oudlandseweg ter hoogte van Midwolda stijgt. Uit nadere analyse van de absolute cijfers blijkt echter, dat de afname van verkeer in Midwolda ongeveer gelijk is aan de toename op de Oudlandseweg.

Het meest opvallende is echter dat het indexcijfer op de Huningaweg bij variant 2 ongeveer gelijk is aan die bij variant 1 (127 en 124). Er is daar dus geen sprake van een afname van het verkeer in 2020 ten opzichte van 2000. Het indexcijfer op het oostelijke deel van de Oudlandseweg ter hoogte van Oostwold stijgt bij vergelijking tussen beide varianten ook minder dan op het deel ter hoogte van Midwolda (139 en 217).

Dat is opvallend, omdat zojuist werd geconstateerd, dat er een sterke verschuiving is van verkeer van de Hoofdweg naar de Oudlandseweg. Een groot deel van het verkeer gebruikt de Dollardweg om van de Oudlandseweg weer op de Hoofdweg-Huningaweg te komen. Dit blijkt uit het hoge indexcijfer dat op de Dollardweg is berekend (367 ofwel circa 2,5 maal zoveel verkeer in 2020 bij deze variant ten opzichte van 2000). Dit verkeer betreft nagenoeg zeker verkeer tussen de N362 en de Huningaweg of Oostwold (Hoofdstraat en Klinkerstraat). Blijkbaar rijdt alleen verkeer dat in de Noorderstraat of Goldhoorn moet zijn of doorgaand is in de richting van Finsterwolde/Polderweg door via de route Oudlandseweg.

Deze resultaten komen overeen met de veronderstelling die op grond van het kentekenonderzoek al werd gedaan. Een groot deel van het verkeer op de Hoofdweg in Midwolda heeft een herkomst of bestemming in Oostwold. Variant 2 betekent dus een verlaging van de verkeersdruk op de Hoofdweg in Midwolda, maar leidt niet tot een afname van het verkeer op de Huningaweg. Bovendien neemt de verkeersdruk in de Noorderstraat waarschijnlijk toe als gevolg van het extra verkeer op de Oudlandseweg.

3.4 Variant 3: Optimalisatie westelijke en oostelijke ontsluiting

De strekking van de bevindingen bij variant 3 komen grotendeels overeen met die bij variant 2 werden gedaan. Door de extra nieuwe oostelijke ontsluiting bij Oostwold worden de Noorderstraat en de Goldhoorn ontlast van doorgaand verkeer. Opvallend is, dat deze nieuwe kortsluitende verbinding leidt tot extra nieuw verkeer. De groene indexcijfers op de Oudlandseweg (223 en 147) en op de Goldhoorn (129) liggen bij variant 3 hoger dan bij variant 2 (Oudlandseweg 217 en 139, Goldhoorn 116). Alle overige indexcijfers zijn in variant 3 gelijk aan die van variant 2. Blijkbaar ontstaat er voor verkeer uit het omliggende gebied een nieuwe, snellere route. Dit is verkeer dat eerst niet via Midwolda en Oostwold reed.

3.5 Conclusies

Het doel van onderhavige studie is het aangeven van kleinschalige maatregelen waarbij de Oudlandseweg als alternatieve route voor het doorgaande (vracht)verkeer van de bebouwde komtraverse Hoofdweg-Huningaweg geschikt wordt gemaakt voor de eerstvolgende periode van 10 jaar. Op grond van het uitgevoerde kentekenonderzoek en de verkeersmodelberekeningen kan met betrekking tot het geformuleerde doel een aantal conclusies worden getrokken.

De belangrijkste conclusie is dat kleinschalige maatregelen onvoldoende zijn om het beoogde doel te bereiken. Die conclusie wordt afgeleid van de constatering dat de door ons als basiskwaliteit benoemde maatregelen uit variant 1 onvoldoende zijn om het beoogde effect te bereiken. Deze basiskwaliteit is een stuk uitgebreider dan alleen de kleinschalige maatregelen. De basiskwaliteit bestaat namelijk uit:

- het afwaarderen van de route Hoofdweg-Huningaweg conform de plannen uitgewerkt in de studie naar de herinrichting van de Hoofdweg-Huningaweg;
- een maximumsnelheid van 60 km/uur op de Oudlandseweg en van 50 km/uur op de Kerkelaan;
- het zodanig verbreden van de Oudlandseweg en Kerkelaan dat twee vrachtwagens of een vrachtwagen en een landbouwvoertuig elkaar kunnen passeren;
- het strekken van het oostelijke, bochtige, deel van de Oudlandseweg.

Minder vergaande aanpassingen aan de Oudlandseweg zullen dan ook nagenoeg zeker nog minder effect hebben dan variant 1. Het alleen maar realiseren van passeerstroken voor vrachtverkeer en landbouwverkeer op de Oudlandseweg in combinatie met afwaardering van de route Hoofdweg-Huningaweg zal dan ook niet leiden tot de beoogde omslag van verkeer naar de Oudlandseweg. Daarvoor is meer nodig.

Om een logische route te krijgen waardoor (doorgaand) verkeer als vanzelf de gewenste route via de Oudlandseweg gaat gebruiken, is een nieuwe aansluiting op de N362 nodig (variant 2). Daarbij moet de bestaande aansluiting van de Hoofdweg op de N362 komen te vervallen. De Kerkelaan en de Hoethslaan fungeren in zo'n wegenstructuur als kortsluitende verbindingen tussen de Oudlandseweg en Midwolda. Een dergelijke wegenstructuur resulteert in de beoogde verschuiving van verkeer van de Hoofdweg naar de Oudlandseweg. Midwolda wordt ontlast van doorgaand verkeer en van verkeer van en naar Oostwold. Op grond van de uitgevoerde analyses wordt geconcludeerd dat dit in het centrum van Midwolda in 2020 maximaal zou kunnen leiden tot een daling met zo'n 30% (26% op basis van het kentekenonderzoek en 35% op basis van het verkeersmodelonderzoek) van het gemotoriseerde verkeer ten opzichte van 2000.

Om dit te bereiken is de nieuwe aansluiting op de N362 noodzakelijk; inclusief het opheffen van de bestaande aansluiting Hoofdweg-N362. Uit het kentekenonderzoek bleek namelijk dat er een belangrijke verkeersstroom is tussen de N362 en Oostwold (inclusief doorgaand verkeer van en naar Finsterwolde en Beerta) door het centrum van Midwolda. Dit verkeer blijkt bij variant 2 en 3 de Dollardweg te gebruiken als kortsluitende verbinding tussen de Oudlandseweg en de Huningaweg. Voor dit verkeer is de route Oudlandseweg-Dollardweg-Huningaweg sneller dan die via de Oudlandseweg-Noorderstraat. Als de nieuwe aansluiting op de N362 er niet is, dan blijft een groot deel van dit verkeer door Midwolda rijden.

Voor de verkeersbelasting op de Huningaweg zit er nauwelijks verschil tussen de varianten 1, 2 of 3. Dit is het gevolg van de belangrijke verkeersstroom tussen de N362 en Oostwold (vice versa). De resultaten van het verkeersmodel bevestigen wat dat betreft de conclusies uit het kentekenonderzoek. Daardoor blijkt er een sterke behoefte te bestaan aan een kortsluitende verbinding tussen de Oudlandseweg en de Huningaweg ten oosten van Midwolda. In het huidige wegennetwerk vervult de Dollardweg die rol. Het om willen leiden van dit verkeer via de Oudlandseweg-Noorderstraat zou betekenen dat verkeer wordt gedwongen een indirecte route te rijden. Die route is langer, minder snel en resulteert in extra verkeer in de Noorderstraat. Een nieuwe kortsluitende wegverbinding tussen de Polderweg en de Goldhoorn in variant 3 leidt niet tot een afname van verkeer op de Huningaweg in vergelijking met variant 2. Blijkbaar is zelfs in geval van variant 3 de route Huningaweg-Hoofdweg-Goldhoorn sneller voor doorgaand verkeer in de relatie N362-Goldhoorn.

Mocht het met aanvullende maatregelen toch lukken om dat verkeer volledig via de Oudlandseweg te laten rijden, dan blijkt op basis van het kentekenonderzoek dat de verkeersdruk in het centrum van Midwolda met maximaal 14% daalt. Het merendeel van het verkeer heeft een herkomst of bestemming in Oostwold of is doorgaand van en naar Beerta.

Deze cijfers zijn globaal te vertalen naar effecten op etmaalbasis. Daarbij worden de berekende toe- en afnames tussen 2000 en 2020 verrekend ten opzichte van de bekende etmaalintensiteiten van 2006 en 2007. Bij een etmaalintensiteit in het centrum van Midwolda van 3.700 motorvoertuigen in 2006 en een maximale afname met 30% als gevolg van de maatregelen bij de varianten 2 en 3 resteren circa 2.600 motorvoertuigen per etmaal. Op de Oudlandseweg verdubbelt de intensiteit dan van circa 500 tot 1.100 motorvoertuigen. Op de Huningaweg stijgt de intensiteit van 2.450 in 2007 naar 3.100 motorvoertuigen in 2020.

Deze conclusies geven een indicatie van de te verwachten effecten van de maatregelen. Op een zo nauwkeurig mogelijke manier is daarbij geprobeerd een inschatting te maken van de toekomstige situatie. Een dergelijke werkwijze is dan ook de meest gebruikte bij het bepalen van effecten van varianten. Dit neemt niet weg dat het om een beargumenteerde en berekende inschatting gaat van te verwachten effecten. De resultaten in absolute zin zullen in de praktijk altijd met een zekere marge naar boven of naar beneden afwijken. Dit neemt niet weg dat op grond van de uitgevoerde berekeningen en analyses een duidelijk beeld is ontstaan over de te verwachten optredende effecten.

4 UITWERKING OPLOSSING

4.1 Inhoud

De opgave van onderhavige studie was om maatregelen aan te geven die noodzakelijk zijn om de Oudlandseweg als alternatieve route voor het doorgaande (vracht)verkeer van de bebouwde komtraverse Hoofdweg-Huningaweg te laten fungeren. Uit de analyses is gebleken dat dit goed mogelijk lijkt voor het deel in Midwolda. Gebleken is ook, dat dit maar voor een klein deel (N362-Goldhoorn-Finsterwolde) mogelijk is voor Oostwold. Het overige verkeer op de Hoofdweg-Huningaweg heeft een herkomst of bestemming in Oostwold of is doorgaand van en naar Beerta. Om de beoogde verschuiving, binnen het hiervoor geschetste kader, te bereiken, is een samenhangend pakket van maatregelen nodig, te weten:

- het afwaarderen van de route Hoofdweg-Huningaweg conform de plannen uitgewerkt in de studie naar de herinrichting van de Hoofdweg-Huningaweg;
- het opheffen van de bestaande aansluiting van de Hoofdweg op de N362;
- het realiseren van een nieuwe aansluiting op de N362 in het verlengde van de Oudlandseweg in combinatie met het realiseren van een nieuwe wegverbinding vanaf het kruispunt Oudlandseweg-Kerkelaan tot aan de nieuwe aansluiting op de N362;
- het zodanig verbreden van de Oudlandseweg (tussen de Kerkelaan en de Noorderstraat) en Kerkelaan (tussen de Hoofdweg en Oudlandseweg) dat twee vrachtwagens of een vrachtwagen en een landbouwvoertuig elkaar kunnen passeren. Het nut en de noodzaak om ook de Zuiderpolder als kortsluitende verbinding tussen de Hoofdweg en de 'verlengde' Oudlandseweg in te richten, moet nader worden beschouwd;
- het strekken van het oostelijke, bochtige, deel van de Oudlandseweg.
- het inrichten van in ieder geval één kortsluitende verbinding tussen de Oudlandseweg en de Huningaweg ten oosten Midwolda. Dit kan de Dollardweg zijn of eventueel een nieuwe kortsluitende verbinding;
- mogelijk zijn aanvullende maatregelen nodig om te voorkomen dat de Lange Zuidwending, als gevolg van het opheffen van de bestaande aansluiting op de N362, een (drukke) sluiproute van en naar Scheemda wordt.

De voorgaande maatregelen zullen leiden tot een substantiële daling van het verkeer op de Hoofdweg in Midwolda. Ook voor het verkeer van en naar de grasdrogerij is er met deze maatregelen geen noodzaak meer om via de Huningaweg-Hoofdweg-Noorderstraat te rijden. Verkeer tussen de N362 en de Goldhoorn blijkt moeilijk naar de Oudlandseweg te leiden. Zonder aanvullende maatregelen blijkt een groot deel van dit verkeer te blijven rijden via de Huningaweg-Hoofdweg-Goldhoorn. Overwogen kan worden om een maximale inspanning te doen om Oostwold van dit verkeer te ontlasten. Dit kan door een omleiding om Oostwold (kortsluitende wegverbinding tussen de Polderweg en de Goldhoorn).

4.2 Inrichting

In paragraaf 4.1 zijn de noodzakelijke maatregelen benoemd. Onderstaand worden deze meer in detail beschreven.

Afwaarderen route Hoofdweg-Huningaweg

Voor de inhoud van deze maatregelen wordt verwezen naar de rapportage 'Herinrichting komtraverse Midwolda-Oostwold, oplossendocument'.

Opheffen bestaande aansluiting N362 en realisatie nieuwe aansluiting N362

Het opheffen van de bestaande aansluiting ten gunste van een nieuwe, meer noordelijk gelegen, aansluiting is een wezenlijk onderdeel in het maatregelenpakket. Twee op korte afstand van elkaar gelegen aansluitingen op de N362 (de bestaande bij de Hoofdweg en een nieuwe, meer noordelijk gelegen) is niet wenselijk. Het belangrijkste argument daarvoor is dat als de bestaande aansluiting gehandhaafd blijft de weerstand om via de Hoofdweg te rijden te beperkt is. Bovendien is het vanuit oogpunt van duurzaam veilig wenselijk om het aantal aansluitingen op hoofdwegen zoals de N362 te beperken.

Bekend is dat de verkeerslichtenregeling op de bestaande aansluiting aan vervanging toe is. In dat kader wordt door de provincie Groningen ook overwogen om in plaats van verkeerslichten een rotonde te realiseren. In geval van een nieuwe aansluiting heeft een rotonde de voorkeur. Bij de maatvoering van de rotonde dient rekening te worden gehouden met vracht- en landbouwverkeer.

Ook dient er een voorziening te komen voor landbouw- en (brom)fietsverkeer tussen deze nieuwe rotonde en de Zijwende. Afhankelijk van het aantal overstekende (brom)fietsers van de N362 van en naar de Hoofdweg-Zijwende in de huidige situatie moet bezien worden of daarvoor en zo ja, waar een aparte voorziening noodzakelijk is.

Realiseren nieuwe wegverbinding vanaf het kruispunt Oudlandseweg-Kerkelaan tot aan die nieuwe aansluiting op de N362

Voor de nieuwe wegverbinding wordt uitgegaan van:

- een functie als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/uur;
- twee vrachtwagens of een vrachtwagen en een landbouwvoertuig kunnen elkaar passeren zonder dat de snelheid daarbij sterk moet worden teruggebracht en of van de berm gebruik hoeft te worden gemaakt;
- (brom)fietsers rijden op de rijbaan, er worden geen vrijliggende fietsvoorzieningen aangebracht.

De voorgaande eisen zijn vertaald naar het dwarsprofiel zoals dat is weergegeven op afbeelding 4.1. In deze nieuwe wegverbinding wordt het Nieuwe Kanaal gekruist. Het Nieuwe Kanaal wordt vanuit de plannen van de Blauwe Stad als een toekomstig belangrijke aan- en afvoeroute voor het Oldambtmeer gezien. Er dient daarom een brug in de nieuwe verbindingsweg te worden gerealiseerd bij de kruising van het Nieuwe Kanaal.

Verbreden Oudlandseweg

Voor de Oudlandseweg wordt uitgegaan van het profiel zoals dat op afbeelding 4.1 is weergegeven. Dit betekent dat de Oudlandseweg aanzienlijk verbreed moet worden. In de huidige situatie varieert de verhardingsbreedte van 3,0 tot 3,4 meter. Uitgaande van een verhardingsbreedte van 6,5 meter betekent dit nagenoeg een verdubbeling van de huidige breedte. Die extra breedte dient bij voorkeur aan de noordzijde te worden gerealiseerd. Op die manier komt de weg niet dicht bij de bestaande bebouwing te liggen en kan de zuidelijk van de Oudlandseweg gelegen bomenrij mogelijk blijven bestaan. De noordelijke bomenrij (deels dubbele bomenrij) zal als gevolg van de verbreding van de Oudlandseweg moeten verdwijnen. Overwogen kan worden om daar een nieuwe bomenrij voor terug te plaatsen. Het behoud van de zuidelijk gelegen bomenrij is afhankelijk van de afstand die de bomen hebben tot de weg. Als de kruinen geen belemmering vormen voor met name het vrachtverkeer dan kunnen ze gehandhaafd blijven. Indien dit niet het geval is dan zullen ze moeten worden gekapt.

Strekken oostelijke deel van de Oudlandseweg

Om de route beter berijdbaar te maken voor (vracht)verkeer moet de 'knik' in het oostelijke deel van de Oudlandseweg worden weggenomen. Dit kan door de twee haakse bochten te vervangen door één nieuwe vloeiende boog.

Inrichten kortsluitende verbindingen Oudlandseweg en Hoofdweg/Huningaweg

Deze verbindingen krijgen allen een maximumsnelheid van 50 km/uur. Als profiel wordt daarbij uitgegaan van: rijbaan 6,00 meter, waarvan 3,50 meter rijloper en aan weersijden suggestiestroken van 1,25 meter.

4.3 Wegconstructie

Om de technische (on)mogelijkheden voor opwaardering van de Oudlandseweg te bezien, zijn 10 constructieboringen uitgevoerd (de locaties en de resultaten van de grondboringen zijn opgenomen in bijlage 1).

Wel of niet teerhoudend

Van de 10 boringen zijn 2 boorkernen (boorkern 1 en boorkern 10) teerhoudend verdacht op basis van het fluorescentie-onderzoek. Dit betreft een globale onderzoeksmethode. Bij reconstructie dient rekening te worden gehouden met kosten voor afvoer en verwerking van teerhoudend asfalt voor die wegvakken. Eén en ander is wel afhankelijk van de te kiezen wegconstructie.

Hoogovenslakken

In de boorkernen 1 en 10 zijn hoogovenslakken aangetroffen. Dit vraagt extra aandacht want deze logen uit en zijn dus milieuschadelijk.

Fundering

De ondergrond van de Oudlandseweg heeft volgens de boringen minimaal 1 meter zand. Dat is een gunstige situatie als het gaat over verbreden in verband met de te verwachten ongelijkmatige zakkings. Afschuiving als gevolg van verbreding van de weg zal niet optreden als in het dwarsprofiel onder de wegconstructie een driehoek met één zijde onder een hoek van 45 graden naar buiten wordt aangehouden, waarbij de bermsloot niet in deze driehoek terecht mag komen. Bij de bestaande bermbreedten van 6 tot 9 meter is geen afschuiving te verwachten bij het eenzijdig verbreden van de weg.

Wegbelasting

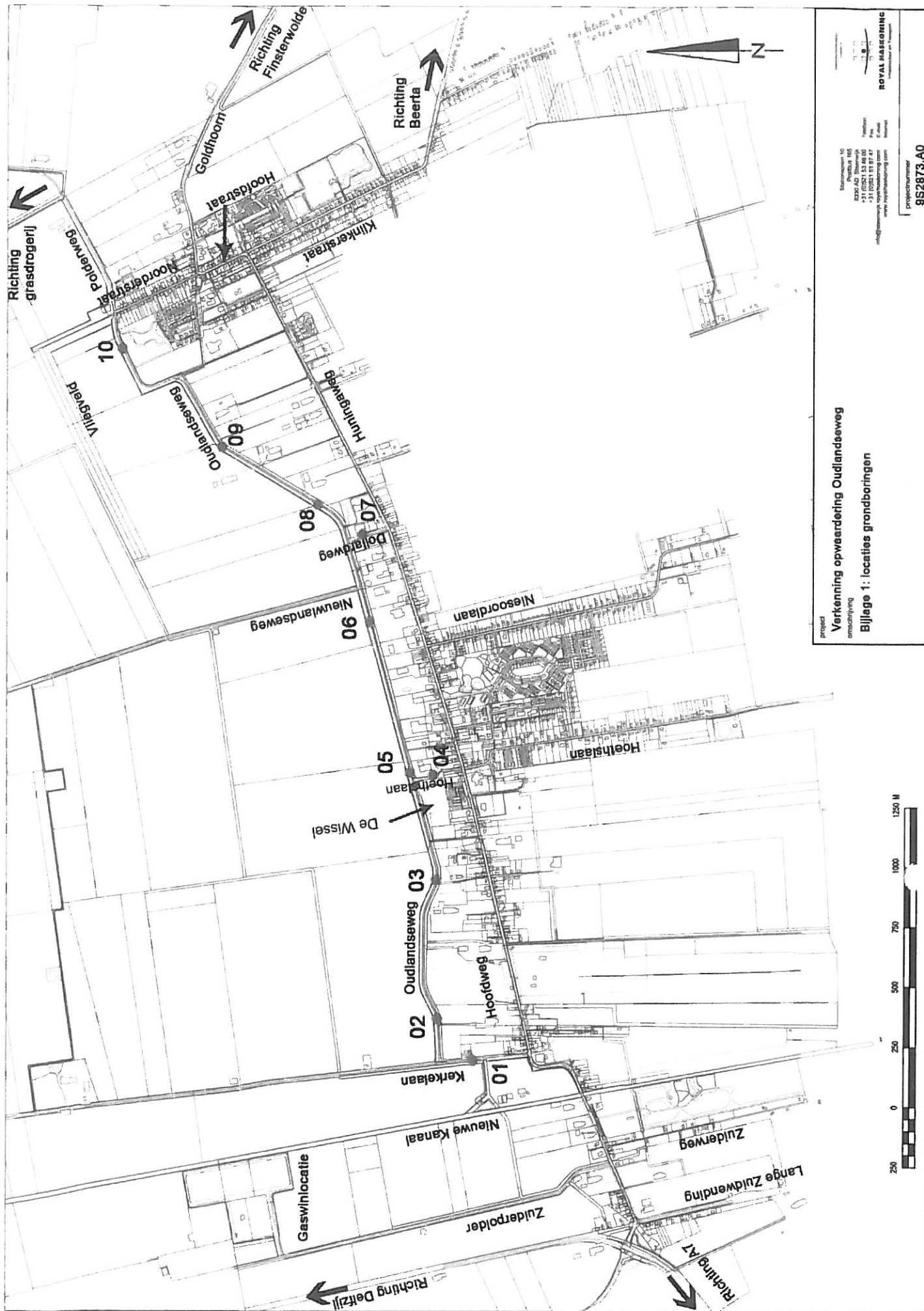
De extra belasting van de ondergrond mag na reconstructie niet meer zijn dan 5kPa. Zolang de weg niet in ophoging wordt gelegd (wat niet wordt verwacht) en er geen grote hoeveelheid vrachtverkeer gaat rijden, wordt deze waarde niet gehaald. Dus als de weg wel in ophoging wordt gelegd is dit een risico, dat kan leiden tot hogere aanlegkosten. Zichtbare scheurvorming zal langere tijd uitblijven. Het risico is echter wel dat eerder scheurvorming optreedt, waardoor ook eerder onderhoud nodig is.

Conclusie

Op grond van de 10 constructieboringen wordt geconcludeerd dat over de grootste lengte van de Oudlandseweg bij verbreding met normale aanlegkosten kan worden gerekend. Het verbreden dient bij voorkeur aan één zijde van de huidige rijbaan plaats te vinden.

Bijlage 1

Resultaten grondboringen



project

Verkenning opwaardering Oudlandseweg

aanpak

Bijlage 1: locaties grondboringen

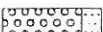
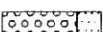
Stationsweg 10
1016 CA Amsterdam
T +31 (0)20 51 52 46 00
F +31 (0)20 51 52 47 47
info@haskoning.nl
www.haskoning.nl

ROYAL HASKONING

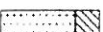
projectnummer
952873.A0

Legenda (conform NEN 5104)

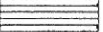
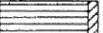
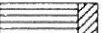
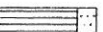
grind

	Grind, siltig
	Grind, zwak zandig
	Grind, matig zandig
	Grind, sterk zandig
	Grind, uiterst zandig

zand

	Zand, kleiig
	Zand, zwak siltig
	Zand, matig siltig
	Zand, sterk siltig
	Zand, uiterst siltig

veen

	Veen, mineraalarm
	Veen, zwak kleiig
	Veen, sterk kleiig
	Veen, zwak zandig
	Veen, sterk zandig

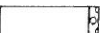
klei

	Klei, zwak siltig
	Klei, matig siltig
	Klei, sterk siltig
	Klei, uiterst siltig
	Klei, zwak zandig
	Klei, matig zandig
	Klei, sterk zandig

leem

	Leem, zwak zandig
	Leem, sterk zandig

overige toevoegingen

	zwak humeus
	matig humeus
	sterk humeus
	zwak grindig
	matig grindig
	sterk grindig

geur

	geen geur
	zwakke geur
	matige geur
	sterke geur
	uiterste geur

olie

	geen olie-water reactie
	zwakke olie-water reactie
	matige olie-water reactie
	sterke olie-water reactie
	uiterste olie-water reactie

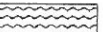
p.i.d.-waarde

	>0
	>1
	>10
	>100
	>1000
	>10000

monsters

	geroerd monster
	ongeroid monster

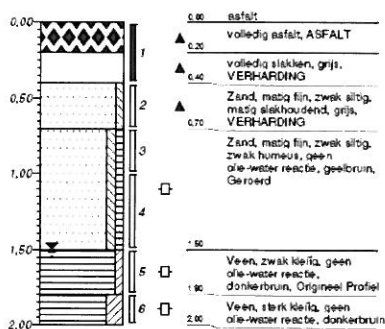
overig

	bijzonder bestanddeel
	Gemiddeld hoogste grondwaterstand
	grondwaterstand
	Gemiddeld laagste grondwaterstand
	slib
	water

Opdrachtgever:
Projectnaam: Oudlandseweg Midwolda

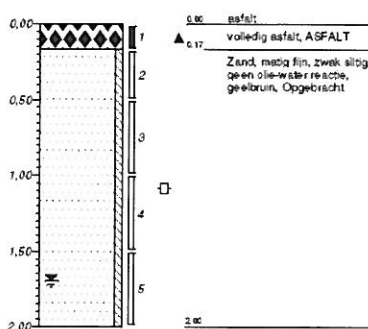
Boring 01

X-coördinaat:
Y-coördinaat:
Datum: 20-03-2007
Grondwaterstand: 150



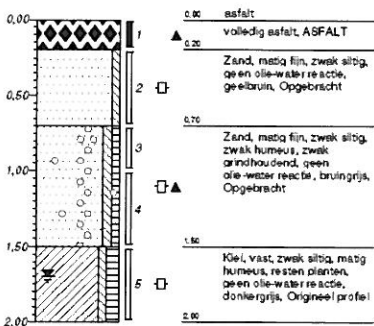
Boring 02

X-coördinaat:
Y-coördinaat:
Datum: 20-03-2007
Grondwaterstand: 170



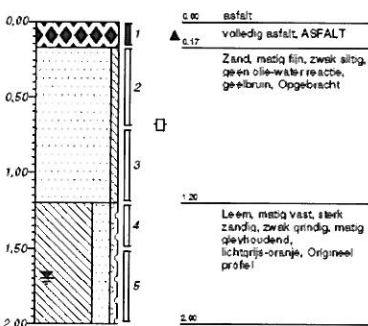
Boring 03

X-coördinaat:
Y-coördinaat:
Datum: 20-03-2007
Grondwaterstand: 170



Boring 04

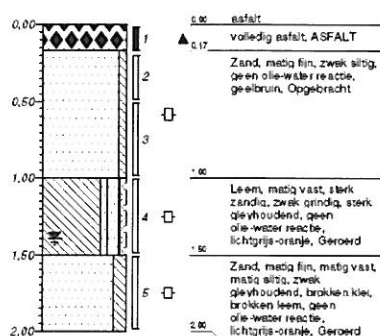
X-coördinaat:
Y-coördinaat:
Datum: 20-03-2007
Grondwaterstand: 170



Opdrachtgever:
Projectnaam: Oudlandseweg Midwolda

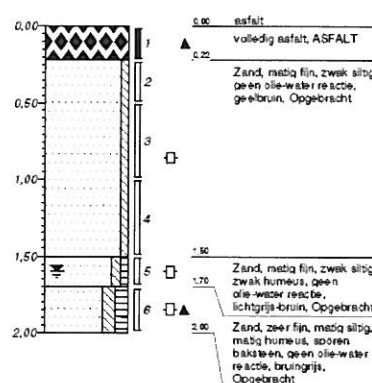
Boring 05

X-coördinaat:
Y-coördinaat:
Datum: 20-03-2007
Grondwaterstand: 140



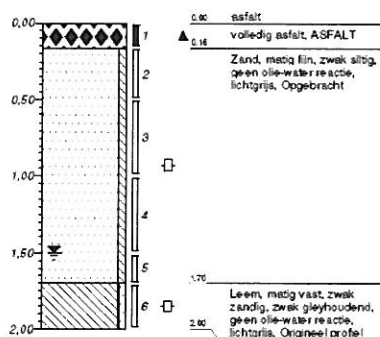
Boring 06

X-coördinaat:
Y-coördinaat:
Datum: 20-03-2007
Grondwaterstand: 160



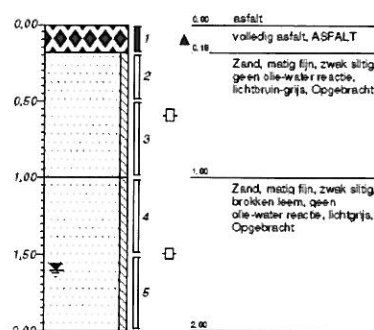
Boring 07

X-coördinaat:
Y-coördinaat:
Datum: 20-03-2007
Grondwaterstand: 150



Boring 08

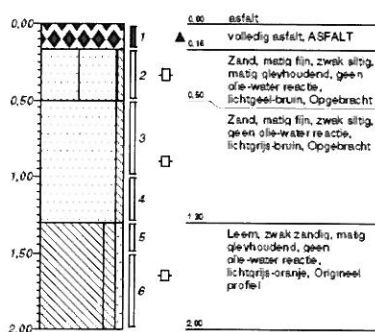
X-coördinaat:
Y-coördinaat:
Datum: 20-03-2007
Grondwaterstand: 160



Opdrachtgever:
Projectnaam: Oudlandseweg Midwolda

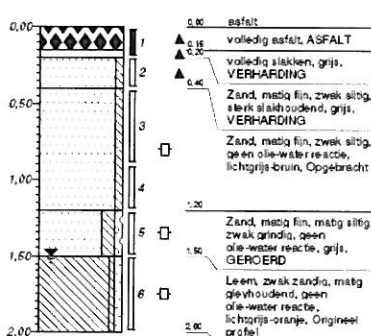
Boring 09

X-coördinaat:
Y-coördinaat:
Datum: 20-03-2007
Grondwaterstand:



Boring 10

X-coördinaat:
Y-coördinaat:
Datum: 20-03-2007
Grondwaterstand: 150





KOAC NPC
Leonard Springerlaan
Postbus 8136
9702 KC Groningen
Tel. +31 50 525 86 01
Fax +31 50 527 48 94
groningen@koac-npc.nl
www.koac-npc.nl

Royal Haskoning, vestiging Noord
Postbus 8064
9702 KB GRONINGEN

Datum : 27 maart 2007
Referentie : G07.0249

Beproevingscertificaat betreffende het onderzoek van asfalt

Opdrachtgever : Royal Haskoning, vestiging Noord
Ontvangstdatum : 21 maart 2007
Aanvang onderzoek : week 12
Afronding onderzoek : week 12
Onderzoeksleider : de heer J.H. Buurman
Aantal bladen : 4
Aantal bijlagen : geen

Volgens opgave opdrachtgever

Monsters gemerkt : 1 t/m 10
Bestek : 9S2873.A0
Werk : Oudlandseweg te Midwolda
Factuur aan : Royal Haskoning - Nijmegen

De in deze rapportage vermelde resultaten zijn alleen van toepassing op de onderzochte monsters, tenzij anders vermeld.
Zonder schriftelijke toestemming van KOAC-NPC mag het rapport of certificaat niet anders dan in zijn geheel worden gereproduceerd.

Apeldoorn tel. +31 55 543 31 00 Groningen tel. +31 50 525 86 01 Utrecht tel. +31 30 287 69 50 Vught tel. +31 73 656 18 01
KOAC-NPC, Instituut voor materiaal- en wegbouwkundig onderzoek B.V. K.v.K. Apeldoorn 08116066 BTW nummer NL812515900 B.01
KOAC-NPC productgroep Laboratorium Groningen is door de Raad voor Accreditatie geaccrediteerd
volgens de criteria voor testlaboratoria conform NEN-EN-ISO/IEC 17025 (RvA nr. L 007)





1. Algemeen

In opdracht van Royal Haskoning, vestiging Noord te Groningen heeft KOAC-NPC productgroep Laboratorium Groningen onderzoek verricht naar de mogelijke verontreiniging van tien boorcilinders asfalt met teer of een teerproduct. De asfaltcilinders zijn op 21 maart 2007 aangeleverd.

De asfaltcilinders zijn onderzocht op de aanwezigheid van teer met behulp van de PAK-detector. Daarbij wordt de PAK-detector op een vers zaagvlak gespoten. Na droging wordt de PAK-detector onder UV-licht beoordeeld op fluorescentie. Fluorescentie duidt met een grote mate van waarschijnlijkheid op de aanwezigheid van teer. De cilinders zijn onderzocht over de totale asfalthoogte.

Per monster wordt de laagdikte bepaald.

In deze rapportage worden de resultaten van het onderzoek samengevat.

2. Gehanteerde onderzoeksmethoden of normen

Bij de uitvoering van het onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende norm of proefomschrijving:

- Laagdikte en semi-kwantitatieve analyse van teer (PAK) in asfalt met behulp van de PAK-detector conform Intern Proefvoorschrift IP49..... (Q)

KOAC-NPC productgroep Laboratorium Groningen is RvA geaccrediteerd conform NEN-EN-ISO/IEC 17025 onder L007 voor de met (Q) gemerkte verrichtingen.

3. Monsterneming

De monsterneming is niet door KOAC-NPC uitgevoerd. Het monster is ten behoeve van het onderzoek aangeleverd. KOAC-NPC kan derhalve geen uitspraak doen ten aanzien van de representativiteit van het monster in relatie tot de partij of het werk waaruit het is genomen.



4. Resultaten van het onderzoek

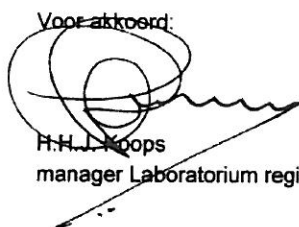
Cilinder- nummer	Type asfalt	Laagdikte		Fluorescentie* in mm van bovenaf
		mm		
		Individueel	cumulatief	
1	DAB	30	30	88 t/m 93
	slijtlaag	5	35	
	GAB	53	88	
	slijtlaag	5	93	
	GAB	47	140	
	slijtlaag	5	145	
	penetratielaag	45	190	
	hoogovenslakken	182	372	
2	DAB	41	41	
	GAB	54	95	
	GAB	70	165	
3	slijtlaag	5	5	
	DAB	40	45	
	DAB	35	80	
	GAB	38	118	
	GAB	77	195	
4	DAB	55	55	
	GAB	110	165	
5	slijtlaag	5	5	
	DAB	41	46	
	slijtlaag	8	54	
	GAB	61	115	
	GAB	62	177	
6	slijtlaag	5	5	
	DAB	42	47	
	DAB	53	100	
	slijtlaag	5	105	
	GAB	120	225	
7	DAB	43	43	
	slijtlaag	7	50	
	GAB	52	102	
	GAB	62	164	
8	slijtlaag	10	10	
	DAB	40	50	
	slijtlaag	5	55	
	GAB	50	105	
	GAB	67	172	



Cilinder- nummer	Type asfalt	Laagdikte		Fluorescentie* in mm van bovenaf
		mm		
		Individueel	cumulatief	
9	slijtlaag	10	10	
	DAB	45	55	
	slijtlaag	6	61	
	GAB	49	110	
	GAB	45	155	
10	DAB	50	50	50 t/m 55
	slijtlaag	5	55	
	GAB	55	110	
	penetratielaag	34	144	
	hoogovenslakken	55	199	

*Indien voor fluorescentie geen diepten zijn aangegeven, is fluorescentie niet waarneembaar.

Voor akkoord:



H.H.J. Koops
manager Laboratorium regio noord

Bijlage 5

Effectmeting noordelijke vaarverbinding Blauwestad

Effectmeting noordelijke vaarverbinding Blauwestad



Opdrachtgever: Ring Blauwestad
Michel Briene
Esther Ronner
Manfred Wienhoven

ECORYS Nederland BV

Rotterdam, april 2009

ECORYS Nederland BV
Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
W www.ecorys.nl
K.v.K. nr. 24316726

ECORYS Regio, Strategie &
Ondernemerschap
T 010 453 87 99
F 010 452 86 50

Inhoudsopgave

Samenvatting	5
1 Inleiding	9
1.1 Inleiding	9
1.2 Doel en inkadering	10
1.3 Leeswijzer	10
2 Uitwerking plannen noordelijke vaarverbinding	11
2.1 Inleiding	11
2.2 Planelementen	11
2.3 Investerings	13
2.4 Plannen in breder perspectief	15
3 Resultaten economische effectmeting	16
3.1 Type economische effecten	16
3.2 Bestedingen	16
3.2.1 Gebruikers nieuwe vaarverbinding	17
3.2.2 Watersportgebonden bedrijvigheid	18
3.2.3 Toerisme landinwaarts	20
3.2.4 Werkgelegenheidseffect	20
3.2.5 Uitstralingseffecten	21
3.3 Totaaloverzicht economische effecten	21
4 Breder maatschappelijke effecten	23
4.1 Inleiding	23
4.2 Doorstroming verkeer en verkeersveiligheid	23
4.3 Natuurontwikkeling	24
4.4 Waterkwaliteit en kwaliteit	26
4.5 Overige effecten	27
4.6 Totaaloverzicht maatschappelijke effecten	27
5 Conclusie	29
Geraadpleegde bronnen	31
Bijlagen	33
Bijlage 1 Begrippenlijst	34

Samenvatting

1 Aanleiding en doel

In het Groningse Oldambt, een gebied vlakbij Winschoten, wordt volop gewerkt aan de verdere realisatie van Blauwestad. Naar verwachting heeft de aanleg van Blauwestad een grote impact op het Oldambt. Om de daarbij aanwezige mogelijkheden voor de omgeving van Blauwestad optimaal te benutten is in 2003 het project Ring Blauwestad van start gegaan. De provincie en de gemeenten Scheemda, Winschoten en Reiderland hebben hiervoor samen de projectorganisatie “Ring Blauwe Stad” in het leven geroepen. Het doel van de Ring Blauwe Stad is om initiatieven uit te voeren die bijdragen aan een aantrekkelijk woon-, werk- en recreatiegebied in de Ring. Hiervan profiteren ook de toekomstige bewoners van de Blauwe Stad die voor hun voorzieningen in de toekomst immers aangewezen zullen zijn op de omliggende dorpen.

Een van de projecten van Ring Blauwe Stad is de aanleg van een noordelijke vaarverbinding. Op verzoek van de projectorganisatie heeft Ecorys de effecten van de voorgenomen plannen voor de noordelijke vaarverbinding in beeld gebracht.

2 Planelementen

De aanleg van de vaarverbinding wordt gecombineerd met natuurontwikkeling aan weerszijde van het water en met de aanleg van een nieuwe rondweg.

- **Vaarverbinding**

De aanleg van de zuidelijke vaarverbinding van het Oldambtmeer takt aan op het Winschoterdiep en is inmiddels gereed. Met de beoogde vaarverbinding in noordelijke richting krijgt het Oldambtmeer een aansluiting op het Termunterzijldiep en vervolgens enerzijds buitengaats naar de Dollard en de Eems in Duitsland. Binnengaats ontstaat een verbinding via Delfzijl naar het Damsterdiepcircuit, en alle andere vaarcircuits in Groningen en Friesland. Realisatie van de noordelijke vaarverbinding is opgenomen in BRTN 2008-2013 en is op gemeentelijk niveau meegenomen in het “Dorpsontwikkelingsplan Midwolda en Oostwold”. Op provinciaal niveau is het tracé voor de vaarverbinding gereserveerd in het nieuwe POP.

- **Natuurontwikkeling**

In de voorliggende plannen wordt de geplande noordelijke vaarverbinding gecombineerd met een robuuste ecologische verbinding tussen het Oldambtmeer en het Hondshalstermeer. De ecologische verbinding maakt deel uit van de EHS en de nationale zogenaamde Natte As.

- **Aanleg nieuwe rondweg**

Parallel aan de vaarverbinding wordt een nieuwe rondweg aangelegd om de huidige verkeersproblemen op te lossen. Met de aanleg van de nieuwe rondweg worden de dorpen Midwolda, Oostwold, Finsterwolde en Beerta verlost van het huidige doorgaande vrachtverkeer van en naar de Oldambtpolders en Delfzijl. Vanwege de aanleg van de nieuwe rondweg wordt het verkeer ter hoogte van de huidige vliegstrip in Oostwold omgeleid tot aan de provinciale weg N362. De verkeersveiligheid in de dorpen neemt hiermee toe. Dit is niet alleen gunstig voor de fietsers en voetgangers in het gebied, maar ook voor de (recreatieve) aantrekkelijkheid en dus voor de bedrijvigheid en de leefbaarheid in de dorpen.

3 Kosten

De totale kosten van de genoemde deelprojecten worden grofweg geraamd op circa € 40 miljoen. Van dit bedrag is ruim de helft (€21,7 miljoen) nodig voor de realisatie van de natuurontwikkeling. De investeringskosten voor de aanleg van de vaarverbinding en de realisatie van de rondweg bedragen respectievelijk € 10 miljoen en € 9 miljoen.

Via een verdere optimalisatie zijn kostenreducties mogelijk. In een recente rapportage van DLG (2008) worden onder andere genoemd: aanpassingen van het tracé, aanpassingen van het ontwerp en (lokale) peilwijzigingen die de grootste kostenpost (grondverzet) gunstig kunnen beïnvloeden, het zoeken naar afzetmogelijkheden voor overtollige grond en het inzetten van het instrument van landinrichting (lagere aankoopkosten). Dit kan uiteindelijk enkele miljoenen aan besparingen opleveren.

4 Effecten per deelproject

Gelet op het integrale karakter van de voorgenomen plannen is niet alleen gekeken naar ‘harde’ economische effecten, maar zijn ook de bredere maatschappelijke effecten in beeld gebracht. De voorliggende plannen kennen namelijk een opeenstapeling van deeleffecten, die niet in alle gevallen zijn te vatten in termen van euro’s, werkgelegenheid of “value for money”. In onderstaande tabel zijn de geraamde effecten kort samengevat. Per deelproject zijn de volgende effecten relevant:

- **Vaarverbinding**

Het belangrijkste effect van de realisatie van de vaarverbinding is het leveren van een bijdrage aan de versterking van de lokale en regionale economie. Uitgedrukt in bestedingen gaat het om een jaarlijkse impuls van circa € 3,5 miljoen. De hiermee samenhangende werkgelegenheid wordt geraamd op 35 fte's. Via de economische impuls draagt de vaarverbinding ook bij aan de leefbaarheid en vitaliteit van de omliggende kernen. Daarnaast kan de vaarverbinding een functie vervullen bij het terugdringen van wateroverlast in het gebied waardoor kan worden bespaard op andere maatregelen in het gebied.

- **Aanleg nieuwe rondweg**

De nieuwe rondweg leidt tot een afname van de verkeersintensiteit op de oude route en tot een vermindering van het risico op ongevallen. Op die manier levert de rondweg ook een bijdrage aan het verhogen van de leefbaarheid in de betreffende kernen.

- **Natuurontwikkeling**

Met de aanleg van de robuuste verbingszone langs de vaarverbinding wordt een belangrijke schakel gerealiseerd van de EHS in Groningen. Met de realisatie van de EHS worden de natuurwaarden in het gebied en voor de provincie als geheel versterkt. Deze versterking kan op zichzelf worden gewaardeerd, maar levert ook een bijdrage aan de economische structuurversterking van het gebied onder andere vanwege de mogelijkheden in de groene zone om te fietsen, te wandelen of te vissen. Omdat de daarmee samenhangende effecten echter al zijn meegenomen in de economische effectmeting zijn ze hier niet apart zichtbaar gemaakt om dubbeltellingen te voorkomen.

Tabel 0.1 Overzicht kosten en effecten

Planelementen	Kosten	Effecten
Vaarverbinding	€ 10 miljoen	• Bestedingsimpuls jaarlijks € 3,5 miljoen • Werkgelegenheid: 35 fte's • Effect op leefbaarheid en vitaliteit kernen vanwege vasthouden bevolking en instandhouding voorzieningen • Bijdrage aan vermindering wateroverlast regio (vermeden kosten westelijke verbinding maximaal € 1,8 miljoen) • Mogelijk effect op waterkwaliteit Oldambtmeer
Realisatie rondweg	€ 9 miljoen	• Afname verkeersintensiteit oude route en vermindering risico op ongevallen.
Natuurontwikkeling	€ 21,7 miljoen	• Realisatie EHS en bijbehorende natuurdoelstellingen
	€ 40,7 miljoen	

5 Synergie-effecten bij gelijktijdige uitvoering

Hoewel de verschillende projectonderdelen los van elkaar kunnen worden gerealiseerd zijn er verschillende redenen te benoemen om tot gelijktijdige uitvoering over te gaan:

- ***Gelijktijdige uitvoering leidt tot minder overlast***

Het gelijktijdig uitvoeren van de deelprojecten leidt tot een verkorting van de uitvoeringstermijn waardoor ook de overlast voor omwonenden en andere belanghebbenden zal afnemen. Dit komt het draagvlak voor uitvoering van de plannen ten goede

- ***Kostenvoordelen bij gecombineerde uitvoering***

Combinatie van de drie onderdelen in de uitvoering levert ook een kostenvoordeel op. Door de provincie wordt dit kostenvoordeel geraamd op circa 12 tot 15% van de totale investering. Zo is sprake van een efficiencyvoordeel op grondverzet, een verwacht kostenvoordeel op de grondaankopen (minder proceskosten van onderhandelaars en vermindering snijschade) en mogelijke aanbestedingsvoordelen omdat een groot project (evt. in deelbestekken) wellicht interessanter is voor aannemers. Of dit effect zich daadwerkelijk voordoet blijkt uiteraard pas als er aanbesteed gaat worden.

Als er om bijvoorbeeld financiële redenen toch voor een gefaseerde uitvoering moet worden gekozen, verdient het aanbeveling om als eerste de vaarverbinding te realiseren.

De positieve effecten in brede zin van met name de vaarverbinding zijn immers evident, waardoor dit onderdeel eerder financieerbaar lijkt dan de weg en de natuur, ondanks de relatief iets hogere kosten bij gescheiden uitvoering.

6 Tenslotte

De uitgevoerde analyse laat zien dat er voor ieder van de onderscheiden deelprojecten goede redenen zijn om tot uitvoering over te gaan. Tegen de geraamde effecten staan uiteraard kosten, maar die kunnen via optimalisatie verder worden gereduceerd. Het geven van een totaal oordeel voor het gehele project is echter gecompliceerd omdat de planonderdelen qua opzet en invulling wezenlijk van elkaar verschillen. Het project draagt bij aan het realiseren van natuurdoelstellingen, economische structuurversterking en het verhogen van de verkeersveiligheid. Het gelijktijdig uitvoeren van de verschillende deelprojecten leidt wel tot combinatie voordelen die onder andere tot uitdrukking komen in een vermindering van de overlast gedurende de uitvoering. Bovendien zal sprake zijn van kostenvoordelen.

Tenslotte moet worden benadrukt dat de voorgenomen plannen van de noordelijke vaarverbinding niet los kunnen worden gezien van de economische ontwikkeling van de regio Oost-Groningen. Deze regio heeft de afgelopen periode met een aantal problemen te maken gehad, waaronder hoge werkloosheid, het wegtrekken van jongeren in verband met het ontbreken van werk en sterke vergrijzing. Dit leverde een verlies aan inkomsten op voor de regio, met als gevolg dat bepaalde voorzieningen niet langer voort konden blijven bestaan en de leefbaarheid van het gebied sterk is achteruit gegaan. Realisatie van de plannen voor de noordelijke vaarverbinding zorgt voor nieuwe economische impulsen voor het gebied om zodoende het tij te keren.

1 Inleiding

1.1 Inleiding

Blauwestad

In het Groningse Oldambt, een gebied vlakbij Winschoten, wordt volop gewerkt aan de verdere realisatie van Blauwestad. Blauwestad is een ambitieus woon-, werk-, recreatie-, en natuurgebied dat nationaal en internationaal volop in de belangstelling staat. Blauwestad is gebouwd rondom een nieuw aangelegd meer (het Oldambtmeer) van 800 hectare, vergelijkbaar met de Reeuwijkse Plassen of het Sneekermeer. In de plannen is uiteindelijk voorzien in de bouw van circa 1.500 woningen. Eind 2008 waren er zo'n 300 kavels voor woningbouw verkocht en/of in optie uitgegeven. De woningen in Blauwestad hebben veelal een eigen steiger of haven waardoor sprake is van een directe toegang tot het meer.

Plannen voor noordelijke vaarverbinding

In 2007 is gestart met het aanleggen van een verbinding aan de zuidzijde van het Oldambtmeer die in april 2009 gereed is gekomen. Hiermee komt er een aansluiting op het Winschoterdiep. Naast deze zuidelijke verbinding bestaat er ook het plan een noordelijke vaarverbinding via Midwolda – Nieuwolda te realiseren. Hiermee krijgt het Oldambtmeer een aansluiting op het Termunterzijldiep en vervolgens naar de Dollard en de Eems in Duitsland en via Delfzijl naar het Damsterdiepcircuit. Daarnaast ontstaat een nieuw rondgaand vaarcircuit (Oldambtmeer, Midwolde, Nieuwolda, 't Waar, Termunterzijldiep, Scheemda, Winschoterdiep, Oldambtmeer). De noordelijke vaarverbinding verhoogt de aantrekkelijkheid van het Oldambtmeer en omliggende omgeving voor onder andere vaarrecreanten en toeristen. Ook de nieuw aangelegde jachthaven/passantenhaven en de promenadevoorzieningen in Midwolda/Oostwold (zogenaamde Noordrand) komen door de aanleg van de verbinding aan een doorgaande vaarroute te liggen en kunnen derhalve profiteren van de nieuwe voorziening.

Een mogelijk alternatief is een route via het Winschoterdiep-Scheemda-Termunterzijldiep. Dit is evenwel geen aantrekkelijke route, vergt ook veel investeringen om deze route geschikt te maken voor de beoogde vaarklasse (AM) en mist bovendien de economische effecten van ontwikkelingsmogelijkheden van jachthavens en langs de hoofdweg in Midwolda.

Combinatie vaarverbinding met nieuwe rondweg en natuurontwikkeling

Het plan voor de ontsluiting van de noordzijde van het Oldambtmeer gaat verder dan de aanleg van een vaarverbinding alleen. Ook de aanleg van een nieuwe rondweg, die het huidige verkeersprobleem van doorgaand vrachtverkeer door de dorpen Midwolda, Oostwold, Finsterwolde en Beerta op moet lossen, maakt hier onderdeel van uit.

Bovendien wordt tegelijkertijd met de vaarverbinding een ecologische verbinding tussen het Oldambtmeer en het Hondshalstermeer gerealiseerd, welke onderdeel uitmaakt van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en de nationale zogenoemde Natte As.

1.2 Doel en inkadering

De voorgenomen plannen voor de nieuwe vaarverbinding en de daaraan gekoppelde rondweg en aansluiting op de EHS vragen om een forse investering. Omdat de plannen een belangrijk voorwaardenscheppend karakter hebben en daardoor moeilijk (volledig) vanuit de markt zijn te financieren, zijn aanvullende middelen nodig om de financiële dekking rond te krijgen. Om hierop aanspraak te kunnen maken is inzicht nodig in de effectiviteit en efficiency van de plannen. De projectorganisatie Ring Blauwestad heeft daarom ECORYS gevraagd om een effectmeting uit te voeren met als doel:

“inzicht geven in de effectiviteit en efficiency van het integrale plan voor het aanleggen van de noordelijke vaarverbinding via Midwolda, de aanleg van een nieuwe rondweg en het aanleggen van de ontbrekende verbinding in de EHS naar het Hondshalstermeer bij Nieuwolda.

Gelet op het integrale karakter van de voorgenomen plannen is niet alleen gekeken naar ‘harde’ economische effecten, maar zijn ook de bredere maatschappelijke effecten in beeld gebracht. De voorliggende plannen kent namelijk een opeenstapeling van deeleffecten, die niet in alle gevallen zijn te vatten in termen van euro’s, werkgelegenheid of “value for money”.

1.3 Leeswijzer

- In **hoofdstuk 2** wordt nader ingegaan op de voorliggende plannen voor de noordelijke vaarverbinding en de daarbij onderscheiden planelementen.
- De resultaten van de economische effectmeting worden gepresenteerd in **hoofdstuk 3**.
- Naast de bijdrage die de plannen leveren aan de lokale en regionale economie wordt ook gekeken naar de bredere maatschappelijke effecten. In **hoofdstuk 4** staan deze effecten centraal.
- Vervolgens biedt **hoofdstuk 5** overzicht van de belangrijkste conclusies.

Het rapport wordt voorafgegaan door een **samenvatting**. Nadere detailleringen en uitwerkingen zijn opgenomen in de bijlage.

2 Uitwerking plannen noordelijke vaarverbinding

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de plannen voor de aanleg van de noordelijke vaarverbinding nader uitgewerkt. Na een korte beschrijving van het plangebied en de verschillende projectonderdelen wordt ook gekeken naar de benodigde investeringen. Vervolgens worden de plannen in breder perspectief geplaatst.

2.2 Planelementen

Ring Blauwe Stad

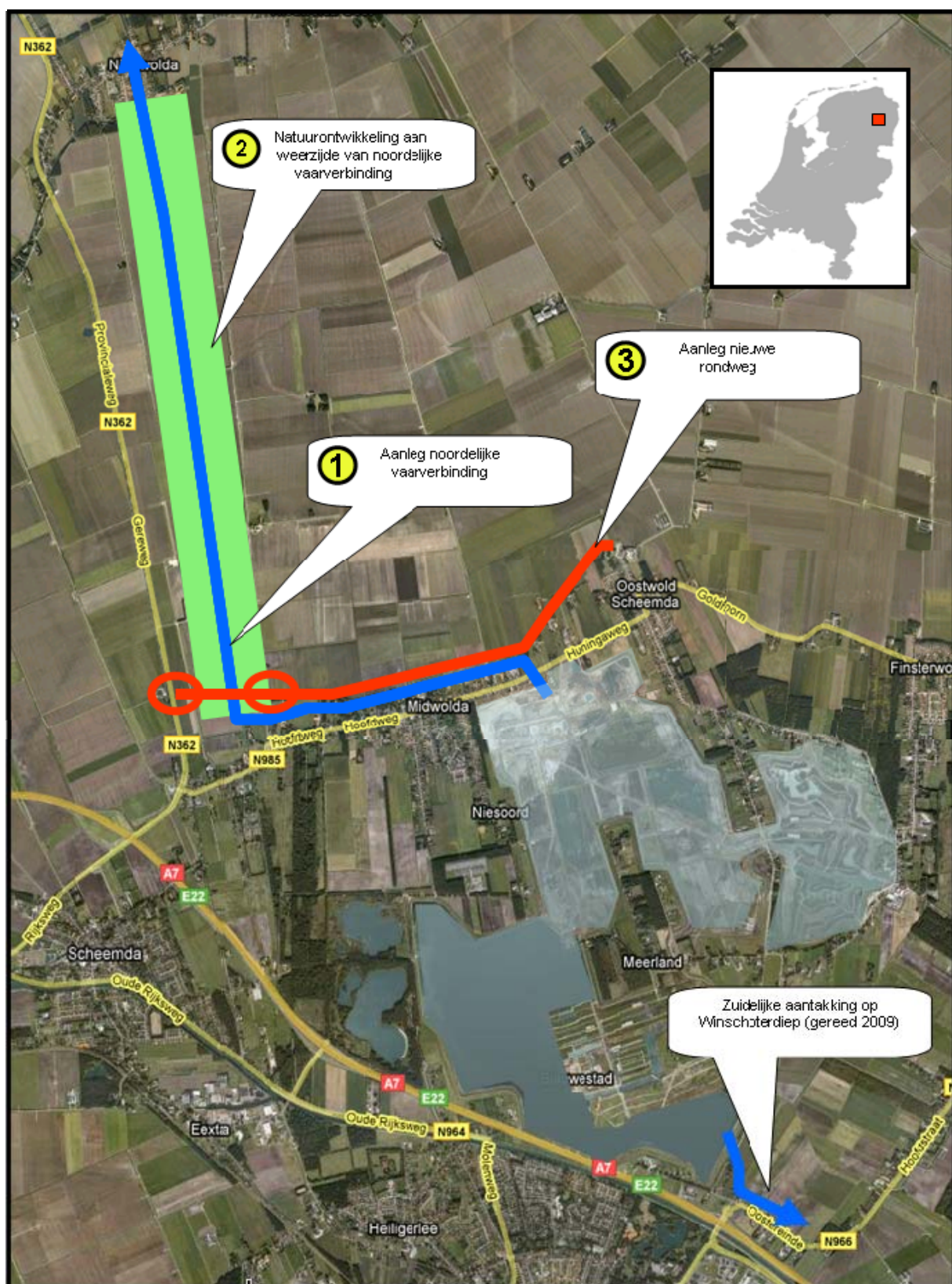
Ten noorden van Winschoten is een nieuw kunstmatig meer aangelegd (Oldambtmeer), dat ongeveer de grootte heeft van het Sneekmeer en de Reeuwijkse Plassen. Daarnaast voorzien de plannen in de realisatie van 1500 woningen (Blauwestad). Om de natuur de ruimte te geven worden de woningen geconcentreerd in vijf woongebieden: De Wei, Het Park, Het Riet, Het Dorp en Het Wold.

De aanleg van Blauwestad heeft nu al een grote impact op het Oldambt. Om de daarbij aanwezige mogelijkheden voor de omgeving van Blauwestad optimaal mogelijk te benutten is in 2003 het project Ring Blauwestad van start gegaan. De provincie en de gemeenten Scheemda, Winschoten en Reiderland hebben hiervoor samen een projectorganisatie in het leven geroepen.

De Ring omvat het grondgebied van de drie gemeenten met uitzondering van de Blauwe Stad zelf. Het doel van de Ring Blauwe Stad is om initiatieven uit te voeren die bijdragen aan een aantrekkelijk woon-, werk- en recreatiegebied in de Ring. En dus ook voor de toekomstige bewoners van de Blauwe Stad die voor hun voorzieningen in de toekomst aangewezen zullen zijn op de omliggende dorpen.

Planelementen

Een van de projecten van de Blauwe Ring is de aanleg van een noordelijke vaarverbinding. De aanleg van de vaarverbinding wordt gecombineerd met natuurontwikkeling aan weerszijde van het water en met de aanleg van een nieuwe rondweg. In onderstaand figuur zijn de verschillende planelementen schematisch weergegeven. Na de figuur volgt een toelichting op de verschillende planelementen.



Toelichting planelementen

Vaarverbinding

De aanleg van de zuidelijke vaarverbinding van het Oldambtmeer takt aan op het Winschoterdiep en is inmiddels gereed (2009). Met de beoogde vaarverbinding in noordelijke richting krijgt het Oldambtmeer een aansluiting op het Termunterzijldiep en vervolgens enerzijds buitengaats naar de Dollard en de Eems in Duitsland. Binnengaats ontstaat een verbinding via Delfzijl naar het Damsterdiepcircuit, en alle andere vaarcircuits in Groningen en Friesland. Realisatie van de noordelijke vaarverbinding is opgenomen in BRTN 2008-2013 en is op gemeentelijk niveau meegenomen in het "Dorpsontwikkelingsplan Midwolda en Oostwold". Op provinciaal niveau is het tracé voor de vaarverbinding gereserveerd in het nieuwe POP.

Natuurontwikkeling

In de voorliggende plannen wordt de geplande noordelijke vaarverbinding gecombineerd met een robuuste ecologische verbinding tussen het Oldambtmeer en het Hondshalstermeer. De ecologische verbinding maakt deel uit van de EHS en de nationale zogenaamde Natte As.

Aanleg nieuwe rondweg

Parallel aan de vaarverbinding wordt mogelijk een nieuwe rondweg aangelegd om de huidige verkeersproblemen op te lossen. Met de aanleg van de nieuwe rondweg worden de dorpen Midwolda, Oostwold, Finsterwolde en Beerta verlost van het huidige doorgaande vrachtverkeer van en naar de Oldambtpolders en Delfzijl. Vanwege de aanleg van de nieuwe rondweg wordt het verkeer ter hoogte van de huidige vliegstrip in Oostwold omgeleid tot aan de provinciale weg N362. De verkeersveiligheid in de dorpen neemt hiermee toe. Dit is niet alleen gunstig voor de fietsers en voetgangers in het gebied, maar ook voor de (recreatieve) aantrekkelijkheid en dus voor de bedrijvigheid en de leefbaarheid in de dorpen.

2.3 Investeringsen

Kosten raming door INVRA+

In opdracht van Ring Blauwe Stad heeft bureau INVRA+ in 2005 een studie verricht naar de mogelijkheden en de kosten van de aanleg van de noordelijke vaarverbinding. Daarbij zijn een tweetal alternatieve tracés onderzocht die in termen van kosten nauwelijks verschillen. In genoemde studie werden de totale kosten van de noordelijke vaarverbinding en bijbehorende planelementen geraamd op circa € 40 miljoen. Van dit bedrag is ongeveer de helft nodig voor de realisatie van de EHS. De investeringskosten voor de rondweg en de vaarverbinding zelf zijn geraamd op respectievelijk € 9 miljoen en € 11 miljoen.

Actualisatie ramingen door DLG

In 2008 is door de Dienst Landelijk Gebied een actualisatie van de kostenraming uit 2005 opgesteld. De geactualiseerde raming komt in grote lijnen overeen met de eerdere ramingen uit 2005. Daarbij worden de kosten van de realisatie van de EHS iets hoger ingeschat, maar komen de uiteindelijke kosten voor de vaarverbinding iets lager uit. Per saldo liggen de totale kosten echter in dezelfde orde van grootte.

Tabel 2.1 Benodigde investeringskosten (prijspeil 2008)

	Investeringskosten
Aanlegkosten vaarverbinding	€ 10 miljoen
Realisatie rondweg	€ 9 miljoen
EHS	€ 21,7 miljoen
	€ 40,7 miljoen

Bron: DLG 2008

Mogelijkheden voor kostenoptimalisatie

In de rapportage van DLG (p. 6) wordt opgemerkt dat er nog verschillende opties zijn om de uiteindelijke kosten voor de realisatie van de robuuste ecologische verbinding te verlagen. Dit kan door aanpassingen van het tracé, aanpassingen van het ontwerp en (lokale) peilwijzigingen die de grootste kostenpost (grondverzet) gunstig kunnen beïnvloeden. Als andere mogelijkheden voor optimalisatie worden genoemd: het zoeken naar afzetmogelijkheden voor overtollige grond en het inzetten van het instrument van landinrichting (lagere aankoopkosten). Dit kan uiteindelijk enkele miljoenen aan besparingen opleveren.

Kostenvoordelen bij gelijktijdige uitvoering

Hoewel de drie onderdelen (vaarverbinding, weg en EHS) in principe afzonderlijk kunnen worden gerealiseerd levert combinatie ook een kostenvoordeel op. Door de provincie wordt dit kostenvoordeel geraamd op circa 12 tot 15% van de totale investering.

Dit kostenvoordeel kan allereerst worden gerealiseerd door het efficiencyvoordeel op grondverzet. Door aanmerkelijke hoogteverschillen in het terrein moet er veel grond worden ontgraven, met name voor de vaarverbinding. Als het alleen een vaarverbindingsec was, moest deze grond vervolgens worden afgevoerd, ten koste van hoge transportkosten en opslag/verwerking elders. Door de combinatie met een nieuwe weg en EHS kan de overtollige grond grotendeels in het totale werk worden verwerkt.

In de tweede plaats is er een kostenvoordeel op de grondaankopen. Doordat de tracés van weg, vaarverbinding en EHS grotendeels parallel lopen dient bij afzonderlijke uitvoering 3 maal met dezelfde grondeigenaren te worden onderhandeld. Vanwege combinatie van de verschillende deelprojecten dient maar één keer te worden aangekocht hetgeen besparingen oplevert aan proceskosten van onderhandelaars en snij schade.

Een derde aspect, zij het een ongewisse, is dat er mogelijk aanbestedingsvoordelen zijn omdat een groot project (evt. in deelbestekken) wellicht interessanter is voor aannemers. Of dit effect zich daadwerkelijk voordoet blijkt uiteraard pas als er aanbesteed gaat worden.

2.4 Plannen in breder perspectief

De realisatie van Blauwestad en de voorgenomen plannen voor de ontwikkeling van de noordelijke vaarverbinding kunnen niet los worden gezien van de economische ontwikkeling van de regio Oost-Groningen. Deze regio heeft de afgelopen periode met een aantal problemen te maken gehad, waaronder hoge werkloosheid, het wegtrekken van jongeren in verband met het ontbreken van werk en sterke vergrijzing. Dit leverde een verlies aan inkomsten op voor de regio, met als gevolg dat bepaalde voorzieningen niet langer voort konden blijven bestaan en de leefbaarheid van het gebied sterk is achteruit gegaan. Dit verschijnsel is overigens niet alleen in Oost-Groningen te zien: recentelijk heeft het Ruimtelijk Planbureau een studie gedaan naar een aantal regio's in Nederland waar dit verschijnsel van een krimpende bevolking speelt en de mogelijkheden voor regio's en gemeenten om op hierop in te spelen¹.

Om de situatie in Oost-Groningen te veranderen is in 1991 een stuurgroep aangesteld van Rijk, provincie Groningen en Oldambt gemeenten. Deze stuurgroep kreeg als taak activiteiten te ontwikkelen die de economische situatie van het Oldambt verbeteren. Het ontwikkelingsplan 'de Blauwe Stad' is hier het gevolg van. Door de aanleg van het meer, natuurgebieden, recreatiegebieden, woningbouw en het aantrekken van mensen van elders die daar hun geld besteden, zal het gebied een economische impuls krijgen.

Het is echter de bedoeling om een zo breed mogelijk effect voor het gebied te realiseren, waarbij ook de gemeenten in 'de Ring' rond het meer de vruchten plukken van de ontwikkelingen in het kader van de Blauwestad. Hiervoor is een aantal aanvullende maatregelen nodig om het meer toeristisch-recreatief goed te ontsluiten, zoals de aanleg van de noordelijke vaarverbinding en de groene zone erlangs. De verwachting is dat de hoek in het noordoosten van het meer door deze maatregelen drukker bezocht zal worden door recreanten en er kansen ontstaan voor (horeca)ondernemers om hier op in te spelen.

Wanneer de drukte in het noorden van het meer toeneemt, heeft dit echter ook nadelige gevolgen. Er loopt nu bijvoorbeeld wel een weg langs de noordrand van het meer, maar die is niet berekend op grotere verkeersstromen. Bovendien loopt deze weg dwars door een aantal kernen en neemt bij een toename van het verkeer de onveiligheid toe. Om grotere verkeersstromen te kunnen faciliteren, is aanleg van een nieuwe rondweg gewenst. Deze ontlast de dorpen Midwolda, Oostwold, Finsterwolde en Beerta, wat de aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de dorpen ten goede komt.

¹ Ruimtelijk Planbureau (2008), Regionale krimp en woningbouw: Omgaan met een transformatieopgave.

3 Resultaten economische effectmeting

3.1 Type economische effecten

Met de noordelijke vaarverbinding wint het Oldambtmeer aan aantrekkelijkheid voor de watersport. Verwacht wordt dat vooral het noordwestelijke deel van het Oldambtmeer hiervan zal profiteren. Door ontsluiting van deze kant van het meer kan de potentie van het gebied rond Midwolda beter benut worden en ontstaan kansen voor nieuwe initiatieven.

In dit hoofdstuk staan de economische effecten van het integrale plan voor de noordelijke vaarverbinding, rondweg en groene zone centraal. Daarbij kunnen verschillende typen economische effecten worden onderscheiden. Gedurende de aanlegfase zal tijdelijke werkgelegenheid ontstaan bij met name de bouwnijverheid en allerlei aanverwante sectoren. Veel belangrijker zijn echter de economische effecten die optreden op het moment dat de plannen daadwerkelijk zijn gerealiseerd. Deze zijn immers min of meer permanent van aard en leveren een structurele bijdrage aan de (regionale) economie. Deze effecten kunnen nader worden onderscheiden in:

- a) **Directe effecten**, bijvoorbeeld als gevolg van de bestedingen van gebruikers van de vaarverbinding ter plaatse en in de regio (o.a. eten, drinken, detailhandelsbestedingen, e.d.).
- b) **Indirecte effecten** bij toeleveranciers.
- c) **Uitstralingseffecten** vanwege extra bestedingen van bezoekers in de regio (bijvoorbeeld aanvullende bestedingen in het gebied, waaronder horeca, detailhandel, toeristische voorzieningen en allerlei andere aanverwante voorzieningen) en vanwege de effecten die ontstaan omdat niet alleen de toeristisch-recreatieve aantrekkelijkheid van de directe omgeving toeneemt, maar ook van de aantrekkelijkheid van de regio in totaliteit.

Genoemde economische effecten kunnen onder andere worden uitgedrukt in termen van (extra) bestedingen en werkgelegenheid.

3.2 Bestedingen

Realisatie van de plannen wordt verwacht gepaard te gaan met een toename van de economische activiteit in dit deel van de provincie. In navolgende volgt een indicatieve raming van de bestedingsimpuls die met het plan wordt gegenereerd. Daarbij maken we een onderscheid in:

- a) Diverse (potentiële) gebruikers van de nieuwe vaarverbinding, te weten passanten, vaste ligplaatshouders en inwoners van Blauwestad.

- b) Watersportgerelateerde bedrijvigheid: door het aanleggen van de rondweg aan de noorzijde van het Oldambtmeer komt er op deze plek ruimte vrij voor nieuwe activiteiten. Dit biedt kansen voor watersportgerelateerde bedrijvigheid (bijvoorbeeld reparatie van boten) op deze locaties.
- c) Toerisme landinwaarts: vanuit economisch perspectief gaat het niet zozeer om het aantal bezoekers, maar vooral om de bestedingen die worden gegenereerd. In dit verband dient te worden gezien in hoeverre huidige bezoekers aan de regio en nieuwe doelgroepen via realisatie van het plan kunnen worden verleid tot een langer verblijf in de regio en er sprake kan zijn van een kruisbestuiving van nat en droog toeristisch economisch potentieel.

3.2.1 Gebruikers nieuwe vaarverbinding

Verwacht mag worden dat de mogelijkheid die de aanleg van de noordelijke vaarverbinding schept voor een rondje varen per saldo leidt tot een toename van het aantal boottagen in het gebied (ten opzichte van de situatie zonder noordelijke verbinding). Het gebied wordt hiermee immers aantrekkelijker voor passanten op vaarvakantie, maar ook watersporters met een boot in het Oldambtmeer zullen waarschijnlijk verhoudingsgewijs een groter deel van hun tijd in het gebied rondbrengen.

Door een vergelijking te maken met andere watersportgebieden kan **indicatief** een beeld worden geschetst van het aantal extra vaardagen dat het voorliggende plan kan opleveren voor de regio. Daarbij is er vanuit gegaan dat:

- het gebied mét noordelijke vaarverbinding beduidend aantrekkelijker is voor watersporters;
- dit zich vertaalt in een toename van:
 - de vraag naar (en daarmee het aanbod van) vaste ligplaatsen in het gebied;
 - het aantal vaardagen van ‘gebiedseigen’ boten;
 - het aantal passanten dat de regio aandoet.

Voor wat betreft het aantal ligplaatsen is rekening gehouden met een netto toename van 200 ligplaatsen. Daarbij is er vanuit gegaan dat ook zonder noordelijke verbinding het aantal ligplaatsen geleidelijk aan toeneemt, maar maximaal tot zo’n 200 tegenover 400 in de situatie met noordelijk tracé. Tezamen met de aanname dat vanwege de aanleg van deze verbinding boten met een ligplaats in het gebied gemiddeld 1 dag meer in het gebied verblijven, genereert dit ca. 1.800 extra vaardagen.

Ook de aantrekkingskracht op passanten neemt toe. Dit effect komt in de raming tot uitdrukking in de toename van het aantal passanten per ligplaats (P/L-ratio). Als vergelijkingsmateriaal is daarbij gekeken naar meren met een relatief lage ratio en merengebieden met een hoge ratio (zoals Friese Meren, Grevelingen). Per saldo resulteert een toename van 3.300 passantendagen.

Vermenigvuldiging van het aantal extra vaardagen met een gemiddeld bestedingsbedrag van € 75 per boot per dag levert een bestedingsimpuls op van € 0,4 miljoen.

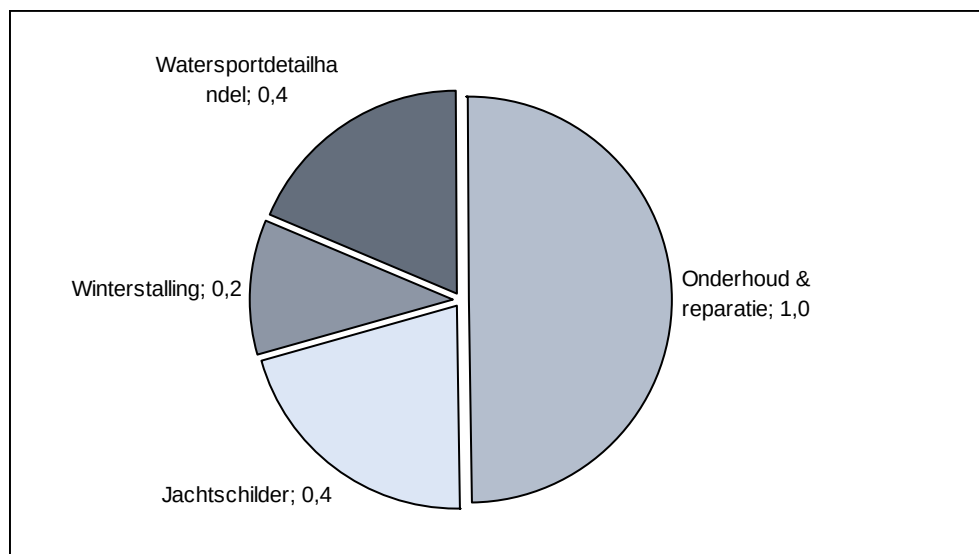
3.2.2 Watersportgebonden bedrijvigheid

Door het aanleggen van de rondweg aan de noordzijde van het Oldambtmeer komt er op deze plek ruimte vrij voor nieuwe activiteiten. Dit biedt kansen voor watersportgerelateerde bedrijvigheid op deze locatie.

Een indicatie van de omvang van het effect kan verkregen worden door te kijken naar het bestedingspotentieel dat aanwezig is in het gebied. Op dit moment ontbreken allerlei voorzieningen voor de watersport. Hierdoor gaat dit bestedingspotentieel voor het gebied verloren. Uitgaande van het toekomstige aantal boten met een vaste ligplaats in het Oldambtmeer (in jachthavens en bij woningen) en passanten, en gemiddelde uitgavenpatroon van watersporters aan onderhoud/ reparatie en watersportartikelen wordt dit potentieel grofweg ingeschat op € 1,9 miljoen per jaar. Onderstaande figuur geeft weer hoe dit bedrag is opgebouwd. Na de figuur volgt een korte toelichting.

Belangrijk op te merken is overigens dat er vanuit wordt gegaan dat de ruimte die nodig is om deze functies te huisvesten na (en door) de aanleg van de rondweg ook beschikbaar komt. Uitgaande van ervaringsgegevens gaat het al snel om een oppervlakte van ca. 18.000 m² (inclusief 14.000 m² bvo voor winterstalling).

Figuur 3.1 Samenstelling omzetpotentieel watersportgebonden bedrijvigheid



- *Onderhoud & reparatie*

De kosten voor onderhoud vormen samen met de ligplaatsgelden de belangrijke post in de totale jaarkosten voor het hebben en gebruiken van een boot, vooral wanneer het onderhoud door ‘derden’ wordt gedaan. Door het varen treedt slijtage op aan de boot, waardoor deze gemiddeld eens per 2 à 3 jaar op de wal moet om onderdelen te vervangen, de motor na te kijken, enz. In totaal dient rekening te worden gehouden met een gemiddelde uitgave van rond de € 600 (exclusief schilderwerk) per jaar per boot aan onderhoudskosten².

² Afgeleid op basis van rapport Betaalbaarheid watersport (Watersportberaad, 2002), De Watersportindustrie in 2004 (ECORYS, 2005), ervaringsgegevens.

De potentiële aan onderhoud en reparatie gelieerde omzet kan geraamd worden op rond de € 1 miljoen. Daarbij is er vanuit gegaan dat er uiteindelijk zo'n 1.600 ligplaatsen verspreid over het Oldambtmeer worden gerealiseerd, waarvan 400 havenligplaatsen en de rest bij de woningen. Bovendien is er vanuit gegaan dat wanneer de betreffende bootbezitters de boot wegbrengen voor reparatie zij dit – wanneer de gelegenheid daartoe wordt geschapen – lokaal doen. In de praktijk hoeft dit natuurlijk niet zo te zijn en zal een deel van de bootbezitters (afhankelijk van bijvoorbeeld de aard van het mankement en het tijdstip waarop dit zicht voordoet) kiezen voor een bedrijf elders in de regio of daarbuiten. Daar tegenover staat dat boten in de regio met een andere thuishaven dan in beginsel gebruik van deze voorziening kunnen maken. Verondersteld is dat de instroom van boten de (mogelijke) uitstroom opheft.

- *Jachtschilder*

Het meeste schilderwerk, waaronder het aanbrengen van aangroeiwerende verven (anti foulings) wordt veelal door bootbezitters zelf gedaan. Naast klein onderhoud zal de boot eens in de zoveel tijd echter ook meer grondig moeten worden aangepakt. Als vuistregel kan daarbij een frequentie van eens per 6 à 8 jaar worden aangehouden.

Het (opnieuw) schilderen van een boot is een tijdrovende en kostbare klus. Wie met zijn boot naar een jachtschilder gaat moet erop rekenen dat deze hier zo'n 3 weken mee bezig is, waarbij de kosten al snel oplopen tot zo'n € 10.000. Tegen deze achtergrond is het dus niet verwonderlijk dat de mate van zelfwerkzaamheid onder bootbezitters hoog is³. Er vanuit gaande dat zo'n 80 à 90 % van de ligplaatshouders zelf het schilderwerk aan de boot doet, wordt het omzetspotentieel voor jachtschilderwerk ingeschat op ca. € 0,4 miljoen.

- *Watersportdetailhandel*

De watersportshops hebben in de afgelopen jaren een forse groei laten zien. De totale (landelijke) omzet uit de verkoop van watersportartikelen ligt rond de € 250 miljoen⁴. Veelal gaat het om accessoires, touw en verf. Uitgaande van het aantal pleziervaartuigen in Nederland⁵ betekent dit dat jaarlijks per vaartuig gemiddeld € 350 tot € 500 besteed wordt aan motoren, kleding, accessoires, elektronica e.d. Wanneer wordt uitgegaan van de veronderstelling dat de booteigenaren in het Oldambtmeer gemiddeld 50% van dit bedrag ter plekke zullen besteden, betekent dit een omzetspotentieel van ca. € 0,3 miljoen. Daarnaast moet ook rekening gehouden worden met de aanvullende bestedingen van watersporttoeristen (passanten). Uitgaande van het eerder geraamde aantal passanten levert dit naar schatting nog eens € 0,1 miljoen euro aan omzet op.

- *Winterstalling*

Voor de vraag naar winterstalling kan er vanuit worden gegaan dat booteigenaren gemiddeld eens per drie jaar de boot op de wal zullen willen stallen om kleine

³ Bron: abonneeonderzoek Waterkampioen (ANWB, 2000).

⁴ Bron: Zicht op de watersportdetailhandel, HBD (2003)

⁵ Uit een recente studie naar het aantal pleziervaartuigen in Nederland (Waterrecreatieadvies, 2005) en de studie Betaalbaarheid Watersport (Watersportberaad, 2002) wordt afgeleid dat er 508.000 tot 717.000 recreatievaartuigen zijn.

werkzaamheden te kunnen uitvoeren, zoals het in de was zetten, vernissen of in de verf zetten van het onderwaterschip. Kijkend naar het aantal boten met een ligplaats in het Oldambtmeer wordt de potentiële vraag naar stallingplaatsen ingeschat op rond de 400 per jaar. Daarbij is er vanuit gegaan dat driekwart van de bootbezitters de boot ook ter plekke zal willen stallen (en dus niet elders in de regio, of daarbuiten). Uitgaande van een gemiddeld tarief voor winterstalling van 15 euro per m² boot (inclusief kosten voor kranen, afspuiten, opbokken) wordt de potentiële omzet uit winterstalling geraamd op rond de € 0,2 miljoen euro.

3.2.3 Toerisme landinwaarts

Door de toestroom (en concentratie) van extra passanten wint het noordelijk deel van het gebied aan levendigheid. Daarmee neemt ook de aantrekkingskracht toe op andere activiteiten om zich hier te vestigen. Indirect levert het plan via de uitstraling op het voorzieningenniveau dan ook een bijdrage aan het toeristisch-recreatief verblijfsklimaat in de regio.

Het is bijzonder lastig op voorhand uitspraken te doen over de economische spin-off van het voorliggende plan naar het dag- en verblijfstoerisme landinwaarts. Dit hangt in belangrijke mate samen met de mate waarin toeristische ondernemers inhaken op de plannen en vervolginvesteringen vanuit het bedrijfsleven op gang komen. Bedacht moet bovendien worden dat het gebied in eerste instantie vooral vanwege de aanleg van de Blauwe Stad en inrichting van het Oldambtmeer zelf aantrekkelijker wordt als toeristische (vakantie)bestemming. De (extra) bijdrage van het voorliggende plan zal dan ook relatief beperkt zijn.

Er vanuit gaande dat het toeristische bedrijfsleven inhaakt op de plannen, kan een beeld van de economische potentie gegeven worden door te kijken naar de omvang van de toeristisch-recreatieve sector in andere waterrijke gebieden in (Noord-)Nederland. Zo kan uit monitoringgegevens voor de toeristische sector in Friesland bijvoorbeeld afgeleid worden dat ongeveer een kwart van de toeristische bestedingen watersportgerelateerd is. Omgekeerd betekent dit dat naast iedere euro die door watersporters wordt uitgegeven een bedrag van 3 euro aan overige toeristisch-recreatieve bestedingen staat. Leggen we dit verhoudingsgetal op de eerder bepaalde additionele bestedingen van € 0,4 miljoen, dan volgt een extra impuls van € 1,2 miljoen. Belangrijk te benadrukken is dat het hier een zeer grove indicatie betreft, door een vergelijking te trekken met Friesland het effect waarschijnlijk wordt overschat en dat veel afhangt van hoe een en ander in de toekomst concreet uitkristalliseert. Om dit potentieel te kunnen benutten zullen bovendien vervolg investeringen noodzakelijk zijn.

3.2.4 Werkgelegenheidseffect

Op basis van het hiervoor geraamde te verwachten bestedingspotentieel is vervolgens (op basis van kentallen) een omrekening gemaakt naar directe werkgelegenheid. Daartoe zijn de bestedingen allereerst toegedeeld naar economische subsectoren (horeca, detailhandel, scheepsreparatie etc.). Vermenigvuldiging van deze bestedingsbedragen met de desbetreffende sectorspecifieke arbeidscoëfficiënten – deze geven de verhouding tussen

het aantal voltijdbanen en de omzet in een sector – levert het directe werkgelegenheidseffect in voltijdbanen op.

De toename van de bestedingen werkt vervolgens via allerlei toeleveringsrelaties ook door naar andere sectoren van de economie. Zo zal de sector horeca bijvoorbeeld weer inkopen moeten doen bij de groothandel, die op deze manier additionele inkomsten genereert. Deze zogenaamde indirecte effecten bij toeleveranciers – ook wel multipliereffecten genoemd – hebben we in kaart gebracht op basis van een zogenaamde Input-Output (IO)analyse (zie ook bijlage). Daarbij gebruik makend van de meest recente (biregionale) input/ output tabel voor de provincie Groningen van het CBS.

Het resultaat van deze exercitie is terug te vinden in onderstaande tabel.

Tabel 3.1 Werkgelegenheidseffecten noordelijke vaarverbinding

	Direct	Indirect	Totaal
Gebruikers nieuwe vaarverbinding	5	1	6
Watersportgebonden bedrijvigheid	12	5	17
Toerisme landinwaarts	10	2	12
Totaal	27	8	35

3.2.5 Uitstralingseffecten

In economische zin is nog een aantal andere effecten te verwachten die hiervoor niet zijn meegenomen. Wij denken bijvoorbeeld aan de mogelijke effecten op woningbouw. Wanneer de vaarverbinding wordt aangelegd, wordt Blauwestad een aantrekkelijker locatie om te wonen. Dit kan ertoe leiden dat het tempo van uitgifte van de woningen toeneemt, zodat dus ook de koopkracht in het gebied sneller toeneemt dan zonder het project het geval zou zijn. Hoewel in economische opzicht het project zich vanuit het regionaal perspectief sneller laat terugverdienen, is dit type effect is nauwelijks hard te maken. Daarnaast biedt de aanleg van de vaarverbinding voor de aan de nieuwe vaarweg gelegen kernen de mogelijkheid om nadrukkelijker te profiteren van het ontwikkelingspotentieel dat Blauwestad biedt. Via de vaarverbinding krijgen deze kernen immers een “fysieke verbinding” met het nieuwe meer en de omliggende bebouwing en ontstaan er betere mogelijkheden om nieuwe activiteiten te ontwikkelen in het verlengde van dit potentieel. Dit effect is al meegenomen in het geraamde werkgelegenheidseffect, maar kan ook als een op zichzelf staand wenselijk gevolg worden gewaardeerd.

3.3 Totaaloverzicht economische effecten

In onderstaande tabel zijn de economische effecten vanwege de aanleg van de vaarverbinding en de daaraan gekoppelde investeringen samengevat.

Tabel 3.2 Totaaloverzicht economische en maatschappelijke effecten

		Effecten (jaarlijks) realisatie noordelijke vaarverbinding
1	Bestedingsimpuls	€ 3,5 miljoen
	<i>Gebruikers nieuwe vaarverbinding</i>	€ 0,4 miljoen
	<i>Watersportgerelateerde bedrijvigheid</i>	€ 1,9 miljoen
	<i>Landgebonden toerisme</i>	€ 1,2 miljoen
2	Werkgelegenheid	35 fte's
	<i>w.v. direct</i>	27 fte's
	<i>Indirect</i>	8 fte's

4 Bredere maatschappelijke effecten

4.1 Inleiding

In deze studie is niet alleen gekeken naar ‘harde’ economische effecten, maar ook naar meer kwalitatieve effecten. Het integrale plan voor de noordelijke vaarverbinding, rondweg en groene zone (aansluiting op de EHS) kent namelijk een opeenstapeling van deeleffecten, die niet altijd in termen van euro’s, werkgelegenheid of ‘value for money’ zijn uit te drukken. Denk bijvoorbeeld aan het effect van de maatregelen op de verkeersveiligheid in het omliggende gebied of de kansen die deze bieden voor de vestiging van (nieuwe) soorten planten en dieren in het gebied.

4.2 Doorstroming verkeer en verkeersveiligheid

Huidige situatie

Aan de noordzijde van het Oldambtmeer fungeert de route Hoofdweg-Huningaweg als belangrijkste verkeersontsluiting. Van deze route maakt niet alleen het bestemmingsverkeer gebruik, maar daarnaast is deze route ook van belang voor het doorgaande (vracht)verkeer. De Hoofdweg-Huningaweg wordt bovendien gebruikt door het landbouwverkeer. Het traject bevat deels fietsvoorzieningen, maar over het algemeen dient de fietser gebruik te maken van de rijbaan.

Uit verkeerstellingen van onder andere Haskoning (2007) blijkt dat per etmaal circa 3700 voertuigen gebruik maken van deze route. In de huidige situatie is op de Hoofdweg-Huningaweg sprake van een verkeersonveilige situatie. Dit kan onder andere worden geïllustreerd aan de hand van het aantal ongevallen. In de periode 2002 -2004 was sprake van 34 ongevallen waarvan 1 met dodelijke afloop en 4 met letselschade. Bij de overige 29 ongevallen was uitsluitend sprake van materiële schade. Vanwege de realisatie van Blauwestad zal de intensiteit op deze route alleen maar toenemen, hetgeen gevolgen heeft voor de kans op ongevallen op deze route.

Nieuwe rondweg verbetert verkeersveiligheid in dorpen Midwolda en Oostwold

Als onderdeel van de plannen is voorzien in de aanleg van een nieuwe rondweg die parallel aan de vaarverbinding is geprojecteerd. De aanleg van de rondweg heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid in de dorpen Midwolda en Oostwold, doordat een deel van het doorgaande (vracht)verkeer op de oude route (Hoofdweg-Huningaweg) verdwijnt. Een afname van het aantal ongevallen leidt tot allerlei maatschappelijke effecten zoals een vermindering van materiële schade, vermindering van productieverlies en medische kosten en tot een vermindering van immateriële schade. Bij immateriële schade gaat het om verlies aan kwaliteit van leven voor slachtoffers en hun naasten.

Om de (maatschappelijke) waarde te kunnen bepalen van een verminderde kans op ongevallen kan onder andere gebruik worden gemaakt van de zogeheten “willingness to pay”: het bedrag dat mensen bereid zijn te betalen voor een bepaalde afname van het ongevalsrisico.

Op basis van een inschatting van de maatschappelijke kosten en het aantal verkeersslachtoffers wordt door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) periodiek in beeld gebracht wat de maatschappelijke kosten zijn per verkeersslachtoffer. Ingeval van een dodelijk ongeval bedragen deze kosten circa € 2,5 miljoen per slachtoffer. Indien sprake is van een ziekenhuisslachtoffer of een slachtoffer met spoedeisende hulp bedragen deze kosten per slachtoffer respectievelijk € 250.000,- en € 8000,- (SWOV 2007a en 2007b). Omdat het effect van de realisatie van de rondweg op het ongevalsrisico niet bekend is wordt in deze studie het aspect verkeersveiligheid niet verder gekwantificeerd. De genoemde bedragen in combinatie met het huidige aantal slachtoffers geven wel een indicatie van de orde van grootte indien het ongevalsrisico afneemt vanwege de realisatie van de rondweg.

Overige effecten

Aanleg van de rondweg leidt niet alleen tot een vermindering van het ongevalsrisico maar zorgt ook dat de betreffende kernen enigszins worden ontlast. Dit heeft een positieve invloed op de leefbaarheid in het gebied, waardoor het niet alleen aantrekkelijker wordt voor de inwoners, maar ook voor recreatie. Dit biedt weer kansen voor de bedrijvigheid in de dorpen. Ook raken de dorpen door de aanleg van de rondweg beter ontsloten en zijn er op de landbouwpercelen, die vrijkomen door het aanleggen van de weg, mogelijkheden voor het ontwikkelen van nieuwe activiteiten.

4.3 Natuurontwikkeling

Langs het kanaal tussen het Oldambtmeer en het Hondshalstermeer wordt een groene zone aangelegd, die een belangrijke verbinding vormt in de Ecologische Hoofd Structuur (EHS). De EHS betreft een netwerk van zowel grote als kleine gebieden in Nederland waar de natuur (flora en fauna) in feite voorrang heeft.

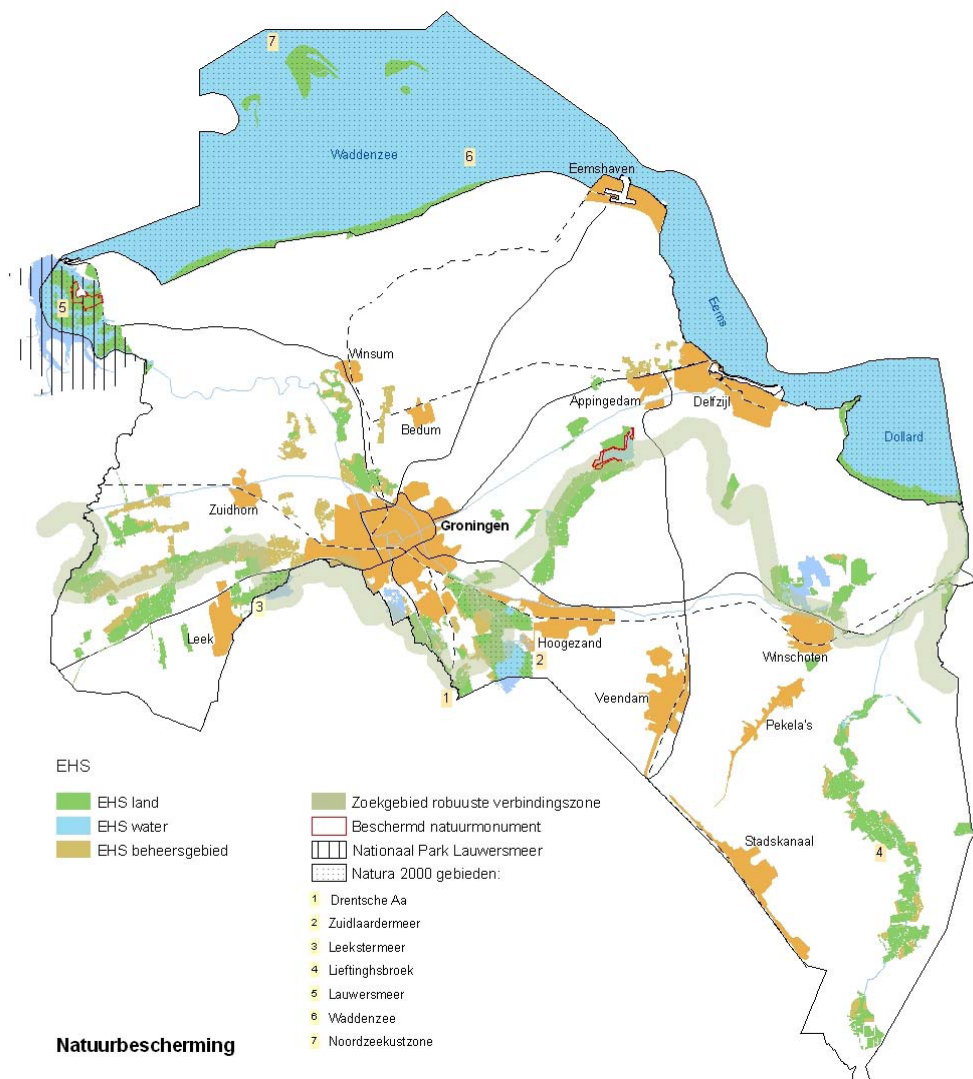
De EHS is bedoeld om natuurgebieden te vergroten en met elkaar te verbinden. Door verbindingen tussen natuurgebieden te maken, kunnen planten en dieren zich makkelijker verspreiden over meer gebieden. Hierdoor zijn deze gebieden beter bestand tegen negatieve milieu-invloeden. Elk EHS-gebied heeft een zogenoemd natuurdoel. Een natuurdoel beschrijft een bepaalde natuurkwaliteit en wordt gebruikt als een toetsbare doelstelling voor een natuurgebied. De provincies wijzen de natuurdoelen aan. Als de natuurdoelen zijn gehaald en de natuurgebieden een samenhangend geheel vormen, zal de EHS klaar zijn. De EHS moet in 2018 gereed zijn en zal dan een totale oppervlakte van 728.500 hectare omvatten (ongeveer 17,5% van de totale oppervlakte van Nederland).

EHS in Groningen

Op de ministeries van VROM en LNV wordt al sinds 1991 over de EHS gesproken, maar pas in 2000 werden hierover concrete provinciale plannen gemaakt. In de drie noordelijke provincies wordt in de kader gewerkt aan de ontwikkeling van een netwerk van verbonden natuurgebieden van Friesland en Drenthe via Groningen tot in Duitsland (de 'Noordelijke Natte As').

In Groningen loopt deze natte as door het zuidelijke Westerkwartier via het Leekstermeer en het Zuidlaardermeergebied en de toekomstige Meerstad naar Midden-Groningen. Vervolgens gaat het via Blauwestad met een noordelijk en een zuidelijke tak naar Duitsland. De zuidelijke tak gaat door Westerwolde en langs de Westerwoldse Aa.

In onderstaand figuur is de EHS in Groningen in getekend op de kaart



Bron: Provincie Groningen (2008)

De aanleg van de groene zone langs het kanaal zorgt dus voor een toename van de natuurwaarden in de regio en draagt bij aan de natuurdoelstellingen. De daarmee samenhangende waarde kan (in fysieke termen) worden uitgedrukt in het oppervlakte areaal van een bepaald natuurstype dat wordt gerealiseerd. Ook het aaneenschakelen van twee natuurgebieden vergroot hierbij de waarde. Dit is het geval, omdat de verbinding tussen het Oldambtmeer en het Hondshalstermeer een belangrijke ontbrekende schakel in de EHS is.

Naast de natuurwaarde biedt de groene zone mogelijkheden om te fietsen, te wandelen of te vissen. De bezoekers van dit gebied betekenen extra bestedingen in horeca of detailhandel. Omdat deze effecten echter al zijn meegenomen in de economische effectmeting zijn ze hier niet apart zichtbaar gemaakt om dubbeltellingen te voorkomen.

In het provinciaal Omgevingsplan Groningen 2009-2013 (kaart 1) is het gebied langs het kanaal tussen het Oldambtmeer en het Hondshalstermeer overigens opgenomen als voorkeursstracé voor een robuuste verbindingzone. In de omgevingsverordening wordt gemeenten gevraagd in hun bestemmingsplannen rekening te houden met de zoekgebieden voor de robuuste verbindingzones en geen onomkeerbare ingrepen toe te staan die de aanleg van deze verbindingzones onmogelijk maken.

4.4 Waterkwantiteit en kwaliteit

Waterberging en afvoer van water

Bij de invulling van de plannen voor het Oldambtmeer is rekening gehouden met een functie van het meer als waterberging bij extreem hoge waterstanden. Als dit ontstaat, kan de overlast verminderd worden door de waterstand in het meer tijdelijk met maximaal een halve meter te verhogen. Daarmee komt de totale capaciteit voor noodberging uit op circa 4 miljoen m³ water. Het waterschap Hunze en Aa's verwacht dat eens per 25 tot 30 jaar gebruik moet worden gemaakt van de extra bergingscapaciteit van het meer.

De totale kosten die nodig zijn om de extracapaciteit aan noodberging te kunnen realiseren zijn begroot op circa € 1,8 miljoen (Inraplus 2005). Deze investering is nodig voor dijkverhoging, het realiseren van een inlaat en de uitlaatvoorziening van de Blauwe Stad. De uitlaat gaat via het bestaande Nieuwe Kanaal. Het gedeelte tussen het Oldambtmeer en het Nieuwe Kanaal moet nog worden aangelegd.

Het waterschap Hunze en Aa's heeft een voorkeur voor een westelijke verbinding van het Oldambtmeer met het Nieuwe kanaal omdat dit de kortste weg is om het boezempeil te bereiken. Met de aanleg van de noordelijke vaarverbinding ontstaat echter een alternatief voor de westelijke vaarverbinding. De vermeden kosten die hiervan het gevolg zullen zijn (maximaal € 1,8 miljoen) nemen wij als graadmeter voor het bredere maatschappelijk belang van de noordelijke vaarverbinding ten behoeve van de waterbergingsfunctie en het afvoeren van water in een situatie van wateroverlast. Via de nieuwe vaarverbinding naar het noorden kan het water versneld worden afgevoerd waardoor de waterbergingsfunctie van het meer verder kan worden versterkt en wateroverlast elders in het gebied (zoveel mogelijk) kan worden voorkomen.

Waterkwaliteit

Omdat het Oldambtmeer woon-, recreatie- en natuurfuncties heeft, is de waterkwaliteit een belangrijk aandachtspunt. Om het water van het Oldambtmeer helder te krijgen en te houden is al een aantal maatregelen genomen waaronder het omkeren van de bovenste grondlaag van het meer om zoveel mogelijk voedselarm zand aan de oppervlakte te krijgen, het stimuleren van oevervegetatie en het voedselarm maken van het vulwater van het meer. De genomen maatregelen hebben effect gesorteerd en er is op dit moment sprake van een goede waterkwaliteit in het Oldambtmeer.

Of de genoemde maatregelen om het water helder te houden op termijn ook voldoende zijn valt op dit moment niet te zeggen. Als de waterkwaliteit achteruit mocht gaan heeft de aanleg van de noordelijke vaarverbinding mogelijk een positief effect op de kwaliteit van het water in het Oldambtmeer. Als dat zo is, ondervinden ook inwoners en recreanten in het gebied hiervan de voordelen.

4.5 Overige effecten

Leefbaarheid en vitaliteit van de kernen

Het project is onlosmakelijk verbonden met de andere ontwikkelingen in het gebied. De investering in de vaarverbinding draagt mede bij aan het verbreden van het economisch draagvlak in de regio en daarmee aan het vasthouden van de eigen bevolking. Daarmee wordt het voorzieningenniveau in de kernen in de regio veilig(er) gesteld. Het gaat dan om bijvoorbeeld het open houden van winkels, onderwijsvoorzieningen, etc.. Daarmee wordt de weg geëffend voor activiteiten waarvan het bestaansrecht anders wellicht ter discussie zou staan.

Effecten verplaatsing agrarische bedrijven

Om de realisatie van de noordelijke vaarverbinding en daarmee samenhangende maatregelen mogelijk te maken dienen gronden te worden aangekocht en bedrijven te worden uitgeplaatst. De daarmee samenhangende kosten maken onderdeel uit van de investeringen, maar genereren hoogstwaarschijnlijk ook effecten waaronder mogelijke milieuwinsten voor de directe omgeving.

4.6 Totaaloverzicht maatschappelijke effecten

Een samenvattend overzicht van de bredere maatschappelijke effecten is opgenomen in onderstaand overzicht.

Tabel 4.1 Totaaloverzicht economische en maatschappelijke effecten

	Effecten realisatie noordelijke vaarverbinding
Maatschappelijke effecten	
a) Doorstroming verkeer en verkeersveiligheid	Afname verkeersintensiteit oude route en vermindering risico op ongevallen.
b) Natuurontwikkeling	Realisatie EHS en bijbehorende natuurdoelstellingen
c) Effecten op waterkwaliteit	Pm

	d) Waterberging en afvoer water	Vermeden kosten westelijke verbinding (maximaal € 1,8 miljoen)
	e) Leefbaarheid en vitaliteit kernen	Bijdrage aan vasthouden bevolking en instandhouding voorzieningen
	f) Effecten verplaatsing agrarische bedrijven	Pm

5 Conclusie

1) *Totale investering bedraagt circa 40 miljoen*

In de nu voorliggende plannen voor de aanleg van de noordelijke vaarverbinding is sprake van een gecombineerde aanleg met natuurontwikkeling aan weerszijde van het water en met de aanleg van een nieuwe rondweg. De totale kosten van de deelprojecten worden grofweg geraamd op circa € 40 miljoen. Van dit bedrag is ruim de helft (€21,7 miljoen) nodig voor de realisatie van de natuurontwikkeling. De investeringskosten voor de aanleg van de vaarverbinding en de realisatie van de rondweg bedragen respectievelijk € 10 miljoen en € 9 miljoen.

2) *Kosten kunnen dalen bij verdere optimalisatie*

Via een verdere optimalisatie zijn kostenreducties mogelijk. In een recente rapportage van DLG worden onder andere genoemd: aanpassingen van het tracé, aanpassingen van het ontwerp en (lokale) peilwijzigingen die de grootste kostenpost (grondverzet) gunstig kunnen beïnvloeden, het zoeken naar afzetmogelijkheden voor overtollige grond en het inzetten van het instrument van landinrichting (lagere aankoopkosten). Dit kan uiteindelijk enkele miljoenen aan besparingen opleveren.

3) *Effecten breed en divers*

Tegenover de benodigde investeringskosten staan uiteenlopende effecten. Omdat de effecten breed en divers zijn is het lastig om ze onder een noemer te brengen. Om die reden zetten we nu de belangrijkste effecten per deelproject op een rij.

- Het belangrijkste effect van de realisatie van de **vaarverbinding** is het leveren van een bijdrage aan de versterking van de lokale en regionale economie. Uitgedrukt in bestedingen gaat het om een jaarlijkse impuls van circa € 3,5 miljoen. De hiermee samenhangende werkgelegenheid wordt geraamd op 35 fte's. Via de economische impuls draagt de vaarverbinding ook bij aan de leefbaarheid en vitaliteit van de omliggende kernen. Daarnaast kan de vaarverbinding een functie vervullen bij het terugdringen van wateroverlast in het gebied waardoor kan worden bespaard op andere maatregelen in het gebied.
- De nieuwe **rondweg** leidt tot een afname van de verkeersintensiteit op de oude route en tot een vermindering van het risico op ongevallen. Op die manier levert de rondweg ook een bijdrage aan het verhogen van de leefbaarheid in de betreffende kernen.
- Met de aanleg van de **robuuste verbindingzone** langs de vaarverbinding wordt een belangrijke schakel gerealiseerd van de EHS in Groningen. Met de realisatie van de EHS worden de natuurwaarden in het gebied en voor de provincie als geheel versterkt. Deze versterking kan op zichzelf worden gewaardeerd, maar levert ook een bijdrage aan de economische structuurversterking van het gebied onder andere vanwege de mogelijkheden in de groene zone om te fietsen, te wandelen of te vissen. Omdat de daarmee samenhangende effecten echter al zijn

meegenomen in de economische effectmeting zijn ze hier niet apart zichtbaar gemaakt om dubbelstellingen te voorkomen.

Tabel 5.1 Overzicht kosten en effecten

Planelementen	Kosten	Effecten
Vaarverbinding	€ 10 miljoen	• Bestedingsimpuls jaarlijks € 3,5 miljoen • Werkgelegenheid: 35 fte's • Effect op leefbaarheid en vitaliteit kernen vanwege vasthouden bevolking en instandhouding voorzieningen • Bijdrage aan vermindering wateroverlast regio (vermeden kosten westelijke verbinding maximaal € 1,8 miljoen) • Mogelijk effect op waterkwaliteit Oldambtmeer
Realisatie rondweg	€ 9 miljoen	• Afname verkeersintensiteit oude route en vermindering risico op ongevallen.
Natuurontwikkeling	€ 21,7 miljoen	• Realisatie EHS en bijbehorende natuurdoelstellingen
	€ 40,7 miljoen	

4) Synergie-effecten bij gelijktijdige uitvoering

Hoewel de verschillende projectonderdelen los van elkaar kunnen worden gerealiseerd zijn er verschillende redenen te benoemen om tot gelijktijdige uitvoering over te gaan:

- *Gelijktijdige uitvoering leidt tot minder overlast*
Het gelijktijdig uitvoeren van de deelprojecten leidt uiteindelijk tot een verkorting van de uitvoeringstermijn waardoor ook de overlast voor omwonenden en andere belanghebbenden zal afnemen. Dit komt het draagvlak voor uitvoering van de plannen ten goede
- *Kostenvoordelen bij gecombineerde uitvoering*
Combinatie van de drie onderdelen in de uitvoering levert ook een kostenvoordeel op. Door de provincie wordt dit kostenvoordeel geraamd op circa 12 tot 15% van de totale investering. Zo is sprake van een efficiencyvoordeel op grondverzet, een verwacht kostenvoordeel op de grondaankopen (minder proceskosten van onderhandelaars en vermindering snijschade) en mogelijke aanbestedingsvoordelen omdat een groot project (evt. in deelbestekken) wellicht interessanter is voor aannemers. Of dit effect zich daadwerkelijk voordoet blijkt uiteraard pas als er aanbesteed gaat worden.

Geraadpleegde bronnen

ANWB (2000), *Abonneeonderzoek Waterkampioen*, Den Haag.

Dienst Landelijk Gebied (2008), *Voorverkenning Noordelijke vaarverbinding Blauwe Stad (concept versie 27 mei 2008)*.

ECORYS (2005), *De Watersportindustrie in 2004*, Rotterdam.

H₂A Stedebouw & Landschap (2006), *Dorpsontwikkelingsplan Midwolda en Oostwold 2006*, Hoorn.

Haskoning (2006), *Inventarisatie document herinrichting Komtraverse Midwolda-Oostwold*, Nijmegen.

Haskoning (2007), *Kentekenonderzoek Midwolda-Oostwold*, Nijmegen.

Hoofdbedrijfshap Detailhandel (2003) *Zicht op de watersportdetailhandel*, Den Haag.

InVraplus (2005), *Noordelijke vaarverbinding Blauwe Stad; vergelijking robuuste zone + kosten/ batenanalyse verplaatsen agrariërs met vergelijking ontwikkelingsmogelijkheden in Midwolda*. Veendam.

Provincie Groningen (2008), *Provinciaal omgevingsplan Groningen 2009-2013 (voorontwerp)*, Groningen.

Provincie Groningen (2008), *Omgevingsverordening Provincie Groningen 2009 (voorontwerp)*, Groningen.

Ruimtelijk Planbureau (2008), *Regionale krimp en woningbouw: Omgaan met een transformatieopgave*. Den Haag

Stichting Recreatietoervaart Nederland (2008), *Beleidsvisie recreatietoervaart Nederland (BRTN) 2008-2013*, Driebergen.

SWOV (2007a), *Factsheet waardering van immateriële kosten van verkeersdoden*, Leidschendam.

SWOV (2007b), *Factsheet kosten van verkeersongevallen*, Leidschendam.

Waterrecreatieadvies (2005) *Onderzoek aantal recreatievaartuigen in Nederland*, Lelystad.

Watersportberaad (2002), *Betaalbaarheid Watersport*, Utrecht.

Bijlagen

Bijlage 1 Begrippenlijst

Afschrijvingen	De berekende waardevermindering van vaste activa (zoals machines, gebouwen, software en andere duurzame productiemiddelen) die worden ingezet in het productieproces, voor zover die vermindering het gevolg is van normale technische slijtage, economische veroudering of verzekerbare schade.
Arbeidsinkomensquote	Het aandeel van de lonen in de toegevoegde waarde in een economie. Het verloop van de arbeidsinkomensquote is een indicator voor de ontwikkeling van de winstgevendheid van bedrijven; een stijging van de arbeidsinkomensquote duidt op een lagere winstgevendheid.
Arbeidsjaar	De gemiddelde contractuele arbeidsduur van een voltijdsbaan van werknemers op jaarbasis.
Basisprijzen	Wordt gebruikt als waardering voor de toegevoegde waarde. De waardering tegen basisprijzen gaat uit van de prijs die de producent uiteindelijk overhoudt, dus exclusief handels- en vervoersmarges van derden en exclusief het saldo van productgebonden belastingen en productgebonden subsidies.
Belastingen	Door de overheid opgelegde, verplichte heffingen, zonder een direct aanwijsbare tegenprestatie, die dienen ter dekking van overheidsuitgaven.
Beroepsbevolking	Alle personen van 15-64 jaar die tenminste twaalf uur per week werken of actief dergelijk werk zoeken.
Binnenlands product	Het totale inkomen dat door middel van productie in Nederland is gevormd. Het is daarmee gelijk aan de som van de toegevoegde waarden van alle bedrijfstakken. Wordt meestal bruto gebruikt en uitgedrukt in marktprijzen.
Bruto productiewaarde	De marktwaarde van de afgezette goederen en diensten, vermeerderd met de waarde van de goederen die aan de voorraad zijn toegevoegd.

Bruto toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde inclusief afschrijvingen.
Consumptieve bestedingen	De goederen en diensten die gebruikt worden voor rechtstreekse bevrediging van individuele of collectieve behoeften
Geregistreerde werkloosheid	Mensen zonder werk (of met werk van minder dan twaalf uur per week) die bij een arbeidsbureau staan ingeschreven en direct beschikbaar zijn voor een baan van minstens twaalf uur per week.
Marktprijzen	De waardering tegen marktprijzen is de prijs die de afnemer betaalt, dus inclusief handels- en vervoersmarges en de belastingen op productie en invoer, en exclusief de subsidies op productie en invoer. Wordt vooral gebruikt als waardering voor de toegevoegde waarde en het binnenlands product.
Multiplier	Vermenigvuldigingsfactor die de mate van doorwerking of uitstraling weergeeft. Een multiplier van bijvoorbeeld 1,5 geeft aan dat er behalve het oorspronkelijke directe effect ter grootte van 1, nog een additioneel indirect effect van 0,5 optreedt.
Nationaal inkomen	Alle inkomens die Nederlandse ingezetenen ontvangen op grond van hun deelname aan een (binnen- of buitenlands) productieproces, dan wel op grond van hun bezit van vermogenstitels, obligaties, leningen en spaartegoeden. Deze inkomens omvatten, onder andere, de beloning van werknemers, belastingen en subsidies op productie en invoer, rente, dividenden en niet-uitgekeerde winsten. Is gelijk aan de som van de primaire inkomens van alle sectoren. Het kan ook worden berekend als het binnenlands product plus de per saldo uit het buitenland ontvangen lonen, rente, dividenden etc. Dit wordt uitgedrukt in marktprijzen.
Nationaal product	De totale toegevoegde waarde die in Nederland wordt voortgebracht, plus de per saldo uit het buitenland ontvangen primaire inkomens. Is in waarde gelijk aan het nationaal inkomen. De reële verandering ervan is exclusief de invloed van de ruilvoetverandering, dit in tegenstelling tot de reële verandering van het nationaal inkomen.
Productiewaarde	De marktwaarde van de afgezette goederen en diensten, vermeerderd met de waarde van de goederen die aan de voorraad zijn toegevoegd.

Bijlage 2 Toelichting IO-analyse

Wat is een input output tabel

Een input output tabel geeft een gedetailleerde beschrijving van de goederen en dienstenstromen in een regio of land welke verband houden met het productieproces. Door zijn vorm kan een input output tabel zowel horizontaal als verticaal worden gelezen. Op de regels van de tabel wordt namelijk een overzicht gegeven van de goederen en dienstenstromen vanuit de onderscheiden sectoren ("output"), terwijl de kolommen inzicht geven in de goederen en dienstenstromen naar de sectoren ("input").

De output of afzet van elke sector omvat de intermediaire leveringen (tussenproducten van sector naar sector) en de finale leveringen (uitvoer, consumptie, investeringen en voorraadvorming). De input of kostenzijde omvat de door andere sectoren geleverde intermediaire goederen en de primaire kosten (invoer, afschrijvingen, indirecte belastingen minus subsidies, lonen en salarissen en overig inkomen). Aldus verschaft de input output tabel voor de economische sectoren van het gebied waarop de tabel betrekking heeft, een volledig overzicht van de afzet en kostenstructuur.

Uitwerking van een voorbeeld

Ter verduidelijking van het voorgaande is hieronder een fictieve regionale I/O tabel weergegeven.

Tabel B2 Voorbeeld IO-tabel

Sectoren		(1) leveringen aan				(2) Totaal interme- diair	(3) Finale levering	(4) Productie Totaal
		a	b	c	d			
(1) Levering van	a	10	12	14	7	43	57	100
	b	8	9	0	3	20	30	50
	c	3	4	10	9	26	14	40
	d	2	1	10	1	14	31	45
(2) Subtotaal		23	26	34	20	103	132	235
(3) Invoer		27	14	0	15	56		
(4) Toegevoegde waarde		50	10	6	10	76		
(5) Totale productie		100	50	40	45	235		

De leveringen van een sector in de regio bestaan uit de leveringen aan sectoren a t/m d in dezelfde regio ofwel de intermediaire leveringen (kolom (1)) en leveringen aan de finale vraag in de regio en daarbuiten (kolom (3)). De intermediaire leveringen zijn die leveringen die in de toegeleverde sector mede als input dienen voor de voortbrenging van het eindproduct. Zo levert bijvoorbeeld sector a 10 eenheden aan zichzelf (de interne leveringen), 12 eenheden aan b, 14 aan c en tot slot 7 eenheden aan sector d. Het totaal van de intermediaire leveringen van sector a bedraagt 43 (kolom (2)). De finale leveringen (kolom (3)) zijn die goederen en diensten die het eindproduct vormen van het totale productieproces per sector. De finale leveringen kunnen bestaan uit:

- consumptiegoederen voor de gezinshuishoudingen in de regio;
- investeringsgoederen voor de bedrijven in de regio;
- export, onderverdeeld in export naar overig Nederland en het buitenland;
- goederen, geleverd aan de overheid in de regio;
- en tot slot kunnen er mutaties in de voorraadvorming plaatsvinden.

De totale productie van een sector (kolom (4)) bestaat dan uit het totaal van de intermediaire en de finale leveringen. De kostenstructuur van een sector, weergegeven door de kolommen van de sectoren, bestaat uit:

- de leveringen van grondstoffen en halffabrikaten door de sectoren in de regio, hieronder zijn eveneens de interne leveringen begrepen;
- de primaire kostencategorieën bestaande uit: de invoer van goederen onderverdeeld in invoer vanuit andere regio's (regel (3)) en de toegevoegde waarde (regel (4)), welke onderverdeeld kan worden in de kostencomponenten lonen en salarissen (inclusief de sociale lasten), het winstinkomen en de afschrijvingen.

Het totaal van alle kostencomponenten is per sector vermeld op regel (5). Het totaal van de inputs is gelijk aan de omvang van de totale productie. Per sector geldt, dat het totaal van de kostencomponenten (de inputs) gelijk is aan het totaal van de afzetcomponenten

(de outputs). De productie van alle sectoren tezamen vormt de totale productie in de economie. In het voorbeeld is dit gelijk aan 235 eenheden.

Toepassingsmogelijkheden

Indien men erin slaagt voor elk van de onderscheiden sectoren gegevens te verzamelen over:

- intermediaire kosten (leveringen door andere sectoren),
- intermediaire leveringen (aan andere sectoren),
- primaire kosten,
- finale leveringen,

dan beschikt men over een kwantitatieve set van gegevens van de betreffende economie die zich uitstekend leent voor een beschrijvende analyse van de structuur en de ontwikkeling van het economisch proces.

Een belangrijke toepassingsmogelijkheid van de input output tabel berust daarnaast op de verbanden die er bestaan tussen de omvang van de finale productie van één bepaalde sector en de productie omvang van alle sectoren welke door het leveren van intermediaire goederen bijdragen in de totstandkoming van de productie van eerst bedoelde sector. Meer in het bijzonder is het dan op basis hiervan mogelijk de effecten na te gaan van een bestedingsimpuls in de vorm van bijvoorbeeld een stijging van de vraag naar investeringsgoederen, voor de gehele economie. Een toeneming van de vraag heeft immers niet alleen een direct effect op de productie van een bepaalde sector maar daarnaast door de vereiste toeleveringen ook indirecte effecten in alle mogelijke andere sectoren. Ook deze sectoren zijn op hun beurt afhankelijk van (weer andere) sectoren, die eveneens toeleveringen nodig hebben, etc., etc. De indirecte effecten worden wel steeds kleiner zodat het gehele proces tot een einde komt. De som van alle indirecte effecten vormt het totale indirecte effect 1. De extra toeneming van de vraag in alle mogelijke sectoren wordt doorwerking genoemd. Dankzij dit doorwerkingseffect leidt een extra besteding van 1 gulden tot een totale stijging van de economische transacties met meer dan 1 gulden. De verhouding tussen het uiteindelijk effect en de impuls heet multiplier.

Een multiplier is dus een vermenigvuldigingsfactor die de mate van doorwerking of uitstraling weergeeft. Een multiplier met een waarde van bijvoorbeeld 1,5 geeft aan dat er behalve het oorspronkelijke directe effect ter grootte van 1, nog een additioneel indirect effect van 0,5 optreedt. De effecten kunnen daarbij zijn uitgedrukt in termen van werkgelegenheid (er is dan sprake van een werkgelegenheidsmultiplier) doch ook in termen van bijvoorbeeld productie, import en toegevoegde waarde.

Deze multipliers kunnen van sector tot sector verschillen. In sectoren waarin veel wordt ingevoerd of de winstoverslag hoog is, is de multiplier relatief laag. Naarmate de economie van een regio een meer "open" karakter heeft, zal de verwevenheid met sectoren buiten de regio sterker zijn. Een belangrijk deel van de indirecte effecten van een bepaalde impuls zal dan, zoals dat heet, "weglekken" naar andere regio's.

Een verandering van de omvang van de productie van een bepaalde sector heeft dan weinig of zelfs hoegenaamd geen doorwerkingseffecten op de productieomvang in de andere sectoren van de betreffende regio. Met andere woorden de productiemultipliers zullen niet hoog zijn.

Het voorgaande betekent derhalve dat door input output analyse zicht kan worden gegeven op de directe en indirecte effecten van een bestedingsimpuls in termen van productie, werkgelegenheid en toegevoegde waarde.