

N355 Zuidhorn - Groningen

Nota van reactie en antwoord

Op grond van de Wet bescherming persoonsgegevens is het niet toegestaan om persoonsgegevens (zogenaamde NAW-gegevens: naam, adres en woonplaats) van natuurlijke personen te verwerken zonder bijvoorbeeld een wettelijke grondslag, dringende noodzaak of toestemming van de betreffende personen. In voorliggende reactienota wordt hieraan voldaan door de indieners van de reacties niet bij naam te noemen, met uitzondering van gemachtigden, dan wel namen van rechtspersonen of bestuursorganen. Op het schetsontwerp "N355 Groningen - Zuidhorn d.d. 1 december 2017" zijn de volgende reacties binnengekomen:

Reactie 1, over het niet verdubbelen van de N355, de missende aansluiting richting de A7 en het op termijn weren van landbouwverkeer over de hoge vaste brug over het Van Starckenborghkanaal, binnengekomen via een reactieformulier, d.d. 7 december 2017.

Reactie 2, over het ontbreken van informatie en persoonlijk contact, binnengekomen via een reactieformulier, d.d. 7 december 2017.

Reactie 3, over het openstellen van een stukje bestaande parallelweg bij Nieuwklap-West, binnengekomen via een reactieformulier, d.d. 7 december 2017.

Reactie 4, over het belang van de tunnel Slaperstil, binnengekomen via een reactieformulier, d.d. 7 december 2017.

Reactie 5, over het doortrekken van de zuidelijke parallelweg ten westen van Nieuwklap richting het Aduarderdiep en de breedte daarvan, binnengekomen via een reactieformulier, d.d. 7 december 2017.

Reactie 6, over het belang van de tunnel Slaperstil, binnengekomen via een reactieformulier, d.d. 7 december 2017.

Reactie 7, over de beperkte ruimte tussen de woning en de noordelijke parallelweg, binnengekomen via een reactieformulier, d.d. 7 december 2017.

Reactie 8, over de verwachte toename van het verkeer, het verplaatsen van de Zijlvesterweg - Noord richting de tunnel Slaperstil en het belang van die tunnel, binnengekomen via een reactieformulier d.d. 7 december 2017 en een emailbericht, d.d. 1 januari 2018.

Reactie 9, over het verplaatsen van de Zijlvesterweg - Noord richting de tunnel Slaperstil en het belang van die tunnel, binnengekomen via een reactieformulier, d.d. 7 december 2017.

Reactie 10, over de trillingshinder als gevolg van de werkzaamheden aan brug Nieuwklap, binnengekomen via een reactieformulier, d.d. 7 december 2017.

Reactie 11, over het doorsnijden van belangrijk weidevogelgebied achter hotel Aduard, binnengekomen via een reactieformulier, d.d. 7 december 2017.

Reactie 12, over de noodzaak om fase 2 (Nieuwklap - Zuidhorn) zo snel mogelijk te realiseren, binnengekomen via een reactieformulier, d.d. 7 december 2017.

Reactie 13, over het belang van de tunnel Slaperstil, binnengekomen via een reactieformulier, d.d. 7 december 2017 en een emailbericht d.d. 3 januari 2018.

Reactie 14, over het niet verdubbelen van de N355 tussen Groningen en Nieuwklap en de noodzaak om fase 2 (Nieuwklap - Zuidhorn) zo snel mogelijk te realiseren, binnengekomen via een reactieformulier, d.d. 7 december 2017.

Reactie 15, over het niet verdubbelen van de N355 en de missende aansluiting richting de A7 in relatie tot de bietencampagne, binnengekomen via een reactieformulier, d.d. 7 december 2017.

Reactie 16, over de missende aansluiting richting de A7 en sluisverkeer door Hoogkerk, binnengekomen via een reactieformulier, d.d. 7 december 2017.

Reactie 17, over het doortrekken van de zuidelijke parallelweg vanaf Slaperstil richting Groningen, binnengekomen via een reactieformulier, d.d. 7 december 2017.

Reactie 18, over het meedenken over de detaillering van de tunnel Slaperstil en het verplaatsen van de Zijlvesterweg - Noord richting de tunnel, binnengekomen via een reactieformulier, d.d. 7 december 2017.

Reactie 19, over een verzoek om contact in verband met een grondpositie, binnengekomen via een reactieformulier, d.d. 7 december 2017.

Reactie 20, over de noodzaak om fase 2 (Nieuwklap - Zuidhorn) zo snel mogelijk te realiseren, binnengekomen via een reactieformulier, d.d. 7 december 2017.

Reactie 21, over het verplaatsen van de doorgaande (noordelijke) parallelweg naar de zuidzijde van de N355, binnengekomen via een emailbericht, d.d. 5 december 2017.

Reactie 22, over het belang van de tunnel Spanjaardsdijk - Hogeweg, binnengekomen via een emailbericht, d.d. 31 december 2017.

Reactie 23, over de verwachte toename van het verkeer, het verplaatsen van de Zijlvestergeweg - Noord richting de tunnel Slaperstil en het belang van die tunnel, binnengekomen via een emailbericht, d.d. 31 december 2017.

Reactie 24, over de breedte van de parallelwegen ten aanzien van het passeren van elkaar, binnengekomen via een emailbericht, d.d. 11 december 2017.

Reactie 25, over het belang van de tunnel Spanjaardsdijk - Hogeweg, binnengekomen via een emailbericht, d.d. 11 december 2017.

Reactie 26, over het belang van de tunnel Spanjaardsdijk - Hogeweg, de ontsluiting van het hotel en de inpassing van de parallelweg ter plaatse van een woning, binnengekomen via een emailbericht, d.d. 3 januari 2017.

Reactie 27, over het belang van de tunnel Spanjaardsdijk - Hogeweg en het doortrekken van het fietspad langs het Van Starckenborghkanaal richting Zuidhorn, binnengekomen via een reactieformulier, d.d. 10 december 2017.

Reactie 28, over het beter verlichten van de bestaande fietsroute plus, binnengekomen via een emailbericht, d.d. 9 december 2017.

Reactie 29, over het belang van de tunnel Spanjaardsdijk - Hogeweg, binnengekomen via een reactieformulier, d.d. 16 januari 2018.

Reactie 30, over het niet akkoord gaan met het huidige ontwerp, binnengekomen via een brief, d.d. 27 november 2017.

Reactie 31, over het niet akkoord gaan met het huidige ontwerp, binnengekomen via een emailbericht, d.d. 2 februari 2018.

Hierna volgt de inhoudelijke beantwoording van de reacties. Deze werkwijze vindt plaats in het kader van burgerparticipatie. De volgorde waarop de reacties worden beantwoord is volledig willekeurig en er heeft geen prioritering aan ten grondslag gelegen. Waar mogelijk wordt in de beantwoording van de reacties verwezen naar een eerder antwoord.

Reactie 1

Dit is een studie hoe we de verkeersafwikkeling op de N355 zelf kunnen optimaliseren, zonder naar andere wegen te kijken. Bovendien uitgaande van achterhaalde intensiteitsprognoses uit de crisistijd. Bovendien zal de intensiteit nog verder toenemen als de rondweg om Aduard eenmaal is gerealiseerd en Middag-Humsterland en het oostelijk deel van de Marne daarlangs een goede verbinding naar de stad vinden.

De nu te verwachten intensiteiten noodzaken het tweebaans maken van het weggedeelte Aduard-Ringweg Groningen echter ook nu al. Wanneer overschrijdt de intensiteit de 20.000 mvt/etm.? Die maatregel is ten onrechte niet ingepland.

Het probleem in de spitsen is niet het langzaam rijdende landbouwverkeer, maar het feit dat het landbouwverkeer de haar toegestane snelheid van 50 km/u niet kan rijden door het vrijwel stilstaande autoverkeer.

Er is ten onrechte niet gekeken naar extra aansluiting(en) op de A7. Daarbij heeft de verbinding Nieuwklap-Westpoort mijn voorkeur, maar ik heb ook de optie Reitdiep-ellipsoïde-Hoogkerk gehoord. Echter hoe verder naar het oosten, hoe minder oplossing voor Zuidhorn en noordwest Groningen. Eigenlijk is er nog een ontsluiting naar de A7 nodig, nl vanaf de brug over het Hoendiep bij Zuidhorn langs Enumatil en rechtdoor naar het zuiden tot de A7 en dan via de bestaande parallelweg naar de aansluiting Leek

Bij realisering van deze aansluiting(en) moet ook bekeken worden in hoeverre bespaard kan worden op maatregelen aan de westelijke ringweg. Mochten die niet meer nodig zijn, dan kan hierdoor geld worden vrijgemaakt voor de nieuwe aansluiting(en).

Het gepresenteerde plan heeft veel aandacht voor details, zoals de precieze ligging van de parallelweg, waar sluiten de boerderijen aan op de weg etc. Verder alternatieven voor de weginrichting, met en zonder groen, tussenuitruimtes tussen de verschillende verkeersstromen etc. Kortom: de opdracht aan de ambtenaren moest helaas wel leiden tot gemiereneuk zonder enige toekomstvisie, terwijl de financiële beperkingen wel tot een hele korte tijdshorizon aanleiding geven. Bovendien is de gedachte nog steeds dat landbouwverkeer op termijn door de bebouwde kom van Zuidhorn moet gaan. Daarover schijnen afspraken met de gemeente te bestaan. Dat is dus ook ontoelaatbaar. Voor een inrichting van een vrije doorstroomweg (of hoe de juiste term ook maar luidt) had bij de aanleg van de hoge brug over het van Starckenborghkanaal een aparte rijbaan voor het landbouwverkeer moeten komen, maar dat vond de provincie te duur.

Ik heb al zeker 12 jaar geleden gewezen op de noodzaak van de verdubbeling van de N355 en van de noodzaak tot ontsluiting naar de A7. De dagelijkse file-ellende was niet nodig geweest als dit ook daadwerkelijk was gerealiseerd.

De huidige opdracht moet door de politiek worden teruggenomen en er moet een echte visie worden ontwikkeld op een toekomstbestendige aanpak van de infrastructuur van het gebied langs N355 en A7 en hun verzorgingsgebieden".

Antwoord

Op 11 maart 2015 hebben Provinciale Staten besloten: "Een planuitwerkingsbesluit te nemen voor project N355 Groningen-Zuidhorn, waarbij wordt uitgegaan van de oplossingsrichting, die overeenkomstig de besluitvorming in 2006, uitgaat van één rijbaan met twee rijstroken, het opheffen van in principe alle erfaansluitingen door waar nodig een parallelstructuur aan te leggen en het opheffen van zoveel mogelijk wegaansluitingen. Daarbij wordt expliciet aandacht besteed aan de vormgeving en landschappelijke inpassing van de voorgenomen ontwikkeling."

*De huidige voorstellen zijn een uitwerking van dit besluit. Hiermee is vooral de verkeersveiligheid gediend. Doordat de erfaansluitingen worden ontsloten via de parallelweg, zullen er op de hoofdrijbaan geen auto's meer te wachten om linksaf te slaan. Mocht in de toekomst er andere inzichten komen dan staan de huidige plannen dit niet in de weg. Bijvoorbeeld een situatie met 2*2 rijstroken heeft ook een parallelstructuur nodig.*

Op het drukste deel van de N355 (bij Groningen) reden in 2017 17744 mvt/etmaal. Het verkeersmodel geeft aan dat de intensiteit in 2030 zal toenemen naar 22.000. Als we kijken naar de groei tussen 2000 en 2017 en deze extrapoleren tot 2030 komt in 2030 het aantal rond 20.000 mvt/etmaal uit. Verdubbeling lijkt daarmee niet aan de orde.

Ten aanzien van landbouwverkeer is het volgende vastgelegd. Voor het stuk Zuidhorn-Friese grens (inclusief de omlegging Zuidhorn) is vooralsnog niet voorzien in het aanleggen van een parallelstructuur. De enige concrete aanwijzing is de aanduiding in het POP als toekomstige gebiedsontsluitingsweg A, maar dat is nog niet vertaald in investeringsplannen. Nu de wegomlegging Zuidhorn gereed is, blijft het landbouwverkeer dus voorlopig gewoon op de Friesestraatweg richting Noordhorn rijden, totdat er geïnvesteerd wordt in een parallelroute Zuidhorn-Friese grens. Pas op dat moment wordt in Noord- en Zuidhorn het landbouwverkeer over de beweegbare brug gestuurd via een route die door de nieuwe woonwijk Oostergast en door Noordhorn loopt.

Reactie 2

Het zou heel fijn zijn om eens persoonlijk contact te hebben met een persoon die meer kan vertellen hoe het tot stand komt en de omwonenden op de hoogte kan houden + een beetje overleg over de gang van zaken.

Antwoord

U bent naar aanleiding van uw reactie gebeld om een afspraak te maken. De projectleider heeft u persoonlijk te woord gestaan. Het spijt ons te horen dat de inloopavond niet aan uw verwachtingen voldeed.

Reactie 3

Zorg voor zwaar verkeer voor onze camping langs! Zou doodlopend weggetje worden, als het een doorgaande parallelweg wordt dan trilt de camping weg. Kan dat niet anders? Moet de parallelweg voor woningen langs of kan dat anders? Gaat om trillingen.

Antwoord

Uw reactie wordt meegenomen in het project "rondweg Aduard en aansluiting Nieuwklap". Via dit project wordt u verder op de hoogte gehouden.

Reactie 4

Tunnel Slaperstil is wel belangrijk wegens agrarisch landbouwverkeer overkant weg.

Antwoord

Zonder tunnel Slaperstil is de omrijafstand van het landbouwverkeer circa 3,8 kilometer, via Reitdiepplein. Voor fietsers is de omrijafstand iets korter, maar nog steeds circa 2,4 kilometer, via de

(nieuwe) aansluiting Nieuwklap. Er zijn verschillende eigenaren van landbouwpercelen aan weerszijden van de N355. Voor het landbouwverkeer is de verbinding tussen Dorkwerd en Hoogkerk van belang. Ook is er een recreatieve fietsroute op deze historische verbinding van noord naar zuid. Het is wenselijk de historische verbinding tussen Dorkwerd en Hoogkerk te behouden. Wij stellen Provinciale Staten voor om de tunnel bij Slaperstil aan te leggen.

Reactie 5

Is het mogelijk dat de parallelweg aan de zuidkant van de Friesestraatweg, tussen Aduard en Nieuwklap een aansluiting krijgt in de buurt van het Aduarderdiep? Houden jullie rekening met de breedte van de parallelweg aan de zuidkant i.v.m. drukte naar en van ons bedrijf?

Antwoord

Voor de ontsluiting van de percelen aan de zuidzijde tussen Aduard en Nieuwklap is gekeken naar drie mogelijkheden: alleen een ontsluiting naar VRI Aduard, een aansluiting naar de rotonde Nieuwklap en een ontsluiting door de landerijen naar de Nieuwbrugsterweg. De aansluiting naar Nieuwklap (rotonde) is niet mogelijk omdat er aan de zuidzijde te veel hoogteverschil is. De parallelweg doortrekken naar de Nieuwbrugsterweg heeft niet de voorkeur, omdat deze hiervoor nu niet geschikt. Ook wordt de omrijbeweging via de Nieuwbrugsterweg naar de nieuwe rotonde Nieuwklap te complex. Hierdoor zijn deze alternatieven afgefallen en is gekozen voor de aansluiting naar VRI Aduard. De parallelweg aan de zuidzijde wordt 3,5 meter breed. Dit is de gebruikelijke breedte voor een erftoegangsweg type 2. Voor de doorgaande parallelweg gaan we uit van de ideale breedte van 4,5 meter breed.

Reactie 6

Tunnel Slaperstil is wel belangrijk wegens agrarisch landbouwverkeer overkant weg.

Antwoord

Dit is dezelfde reactie als reactie 4, maar een andere indiener. Zie ons antwoord bij reactie 4.

Reactie 7

Graag de kruising bij Aduard verschuiven in zuidelijke richting, knik uit de weg halen zodat er meer ruimte is voor de noordelijke parallelweg tussen Aduard en Nieuwklap.

Antwoord

Het verschuiven van de kruising Aduard in zuidelijke richting, met de benodigde verschuiving van de toeleidende wegen is een kostbare zaak. Naar aanleiding van dit verzoek is opnieuw contact met u gezocht. Daaruit is naar voren gekomen dat het oorspronkelijke plan deels aangepast wordt, waarbij de kruising Aduard kan blijven liggen en indien noodzakelijk in de toekomst nog kan worden uitgebreid met extra rijstroken. Het deel van de N355 tussen Zuidhorn en Nieuwklap valt onder Fase 2 van het project. Deze Fase wordt opnieuw afgewogen bij de totstandkoming van het nieuwe provinciale MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport) na 2021. Wij kunnen ons voorstellen dat tegen die tijd de planstudie voor fase 2 herijkt dient te worden op basis van de nieuwe verkeersgegevens van de N355.

Reactie 8

"Aansluiting Zijlvesterweg Noord ter hoogte van de tunnel, weg van de tunnel".

Tijdens de inloopbijeenkomst van 7 december 2017 kregen wij voor het eerst het vernieuwde plan onder ogen met daarop een tunnel vanaf de Zijlvesterweg richting Hoogkerk. Zoals de plannen nu zijn heeft dit voor ons nogal wat gevolgen waar wij absoluut niet blij mee zijn.

Allereerst willen wij laten weten dat wij het erg vervelend vinden dat wij, en ook onze burens hier niet van te voren persoonlijk over zijn ingelicht. Wij hoorden per toeval dat de plannen gewijzigd zijn. Kennelijk wordt er alleen met bedrijven gepraat? In eerste instantie zou er alleen een parallelweg komen en de directe verbinding naar Hoogkerk/A7 zou verdwijnen. Vanaf de Zijlvesterweg kon men dan via de parallelweg richting Nieuwklap en daar de Friesestraatweg op. Dit plan had voor ons het nadeel dat we zelf niet meer rechtstreeks over konden steken richting Hoogkerk/A7 maar -omdat ook de forenzen dit niet meer konden- zouden we hoogstwaarschijnlijk de grote verkeersstroom voor onze deur kwijt raken (Zijlvesterweg is binnendoor route vanuit Adorp-Winsum en Reitdiepwijk richting A7).

Dit maakte deze optie toch acceptabel voor ons. Een probleem zou er blijven aangaande het landbouwverkeer in combinatie met de onoverzichtelijke bocht.

In het nieuwe plan wordt er een tunnel gerealiseerd om zo een betere verbinding te maken met Hoogkerk. Door aanleg van de tunnel in combinatie met de (enigszins verlegde weg volgens uw tekening??) aansluiting Zijlvesterweg op de parallelweg wordt een soort rotonde gecreëerd. Dit is voor ons absoluut onaanvaardbaar.

Wij verwachten dat er een grotere verkeersstroom zal ontstaan door de aanleg van de tunnel en dit verkeer komt grotendeels voor ons huis langs op basis van de huidige tekening. Dit gaat ons woongenot enorm beperken. Aan alle kanten raast het verkeer straks langs ons huis. Wij hebben kleine kinderen en moeten nu al vaak aan de kant springen om niet aangereden te worden aangezien de gemeente gewoon 60 km per uur toestaat op een 1 baans weggetje met een blinde bocht. Ook 24 december jl. was het weer raak en lag er een auto op z'n kant in de sloot voor ons huis. We waren weer blij dat hij de goeie kant op stuurde... Met uw "rotondeplan" i.c.m. de verwachte verkeersgroei zullen dus zowel de overlast als de hoeveelheid gevaarlijke situaties toenemen.

De enige voor ons aanvaardbare optie lijkt dan ook om ter hoogte van de tunnel ook de aansluiting op de parallelweg te maken en de huidige aansluiting Zijlvesterweg geheel op te heffen. De boerderij gaat er immers al af en de kavel is breed genoeg voor zowel de tunnel als de bovengrondse aansluiting met de parallelweg. Dan ontstaat er direct een veilige en overzichtelijke situatie voor iedereen om op een veilige manier op de parallelweg op te komen. Daarnaast hebben wij dan niet aan beide kanten van ons huis verkeer rijden en heeft de provincie haar gewenste Noord-Zuid verbinding gerealiseerd.

Ons voorstel is dus om de verbinding Zijlvesterweg-Parallelweg te verplaatsen en deze ter hoogte van de nieuwe tunnel te maken. De weg zou er direct naast kunnen lopen of nog mooier, er bovenop. De oude aansluiting van de Zijlvesterweg naar de Friesestraatweg kan dan voor alle verkeer vervallen en opgeheven worden. Uiteraard zijn wij van harte bereid om een en ander mondeling te bespreken samen. Wij weten dat onze burens dat ook zullen waarderen.

Antwoord

Het projectteam heeft meerdere pogingen gedaan om met indiener in contact te komen (telefoon en email), helaas zonder succes. Deze reactie heeft derhalve geleid tot het aanpassen van het schetsontwerp. Wij stellen Provinciale Staten voor om de Zijlvesterweg Noord vlak langs de tunnel aan te sluiten op de parallelweg, zoals wordt aangegeven in deze reactie. Daarnaast stellen wij voor om de Zijlvesterweg-Noord te "knippen" waardoor een stukje doodlopende weg ontstaat. Daarnaast wordt de huidige aansluiting van de Zijlvesterweg Noord iets verplaatst en omgebouwd tot erfaansluiting. Daarmee wordt voorkomen dat er een zogenaamde rotonde van wegen kan ontstaan.

Reactie 9

Staat achter idee om parallelweg aan te leggen maar pleit wel voor oversteek mogelijkheid bij Slaperstil. i.v.m. gebruik grond aan andere zijde N355. Is voor variant tunnel. Idee onderzoeken voor een alternatieve weg/toerit ter hoogte van tunnel mogelijk?

Antwoord

Over de tunnel Slaperstil: zie antwoord bij reactie 4.

Over de aansluiting van de Zijlvesterweg-Noord op de parallelweg: zie antwoord bij reactie 8.

Reactie 10

Ik wil graag weten welke compensatie er is voor de hinder (trillingen) die ik ondervind bij de werkzaamheden aan Nieuwklap en vooral de onverkoopbaarheid (oude fundering weggehaald en daardoor veel meer trillingen) hoe tijdelijk is tijdelijk? duurt allemaal zo lang van mijn woning. Neemt zelf contact op met het projectteam aansluiting Nieuwklap om een afspraak te plannen.

Antwoord

Deze reactie is doorgestuurd naar het verantwoordelijke projectteam.

Reactie 11

Voorkom extra doorsnijding van waardevol weide gebied (Oplossing ten noorden hotel Aduard?).

Antwoord

Uit de schetssessies met aanwonenden bleek dat er behoefte was aan een verbinding tussen de Langeweesterweg en de Hogeweg voor landbouwverkeer en loonwerkers. Dit om te voorkomen dat dergelijk verkeer door Den Horn zou moeten rijden. De meest voor de hand liggende oplossing, een parallelweg direct langs de N355, past niet ter hoogte van het hotel. Daarom zijn er twee (meer ingrijpende) oplossingen uitgewerkt. Het eerste is een tunnel ter hoogte van de Spanjaardsdijk/Hogeweg. De ander is een parallelweg door het landbouwgebied / weidevogelgebied. Deze laatste optie is in een aantal reacties als onhaalbaar bestempeld. Aantasting van weidevogelgebied, aantasting van weidevogelcompensatiegebied en huiskavels die worden doorsneden. Wij stellen Provinciale Staten voor om in te stemmen met het tunnelalternatief. Dan is de route door het weidevogelgebied richting de Langeweesterweg niet meer aan de orde.

Reactie 12

Graag fase 2 ook z.s.m. uitvoeren i.v.m. gevaarlijke oversteek. Er zijn bij mij en de burens al ongelukken veroorzaakt. Ook kunnen wij slecht de weg oprijden.

Antwoord

In de Begroting 2016 hebben wij aangegeven te opteren voor de uitvoering van een meer gefaseerde en voorlopig minder ingrijpend maatregelenpakket voor de N355, waarbij dus alleen fase 1 uitgevoerd wordt. Doel hiervan is om te besparen op het provinciale MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport). Fase 2 wordt afgewogen bij de totstandkoming van het nieuwe MIT na 2021. Wij kunnen ons voorstellen dat tegen die tijd de planstudie voor fase 2 herijkt dient te worden op basis van de nieuwe verkeersgegevens van de N355.

Vanuit het project Nieuwklap is contact met u gezocht om te kijken naar een tijdelijke oplossing, waarbij u via Nieuwklap de N355 veilig op kunt komen. Dit staat dus los van de uitvoering van fase 2.

Reactie 13

"Doorstroom Dorkwerd - Hoogkerk (plan tunnel) is voor ons privé en voor de kerk van Dorkwerd erg belangrijk, wordt nu veel gebruik van gemaakt". Na het bijwonen van uw informatieavond over de aanpassingen aan de N355 hierbij een dringende vraag. Eén van uw mensen vertelde die avond dat er mogelijk (g)een tunnel onder de N355 zou komen vanaf de Zijlvesterveg (Dorkwerd) richting Leegkerk/Hoogkerk.

Graag wil ik als privépersoon en namens de kerk van Dorkwerd het belang van die tunnel benadrukken om de volgende redenen (in willekeurige volgorde):

1. Persoonlijk maken wij (mijn gezinsleden en ik) evenals veel buurtbewoners altijd gebruik van de route door Hoogkerk wanneer wij richting Drachten de A7 opgaan.
2. Onze kinderen hebben vriendjes in de wijk Gravenburg, voor hen zou het ontbreken van de tunnel lastig zijn.
3. Toeristisch is er ook een doel, 's zomers zijn er erg veel fietsers die gebruik maken van de nu bestaande route, Hoogkerk, Dorkwerd, brug, Aduard enz.
4. Economisch, wij maken vanuit Dorkwerd regelmatig gebruik van het winkelaanbod van Hoogkerk. Overigens zijn er (waarschijnlijk) ook agrariërs aan de ene kant van de N355 wonen en aan de andere kant van de weg landerijen hebben, ook voor hen is een tunnel welkom.
5. Vanuit de kerkgemeenschap (PKN, hervormde gemeente van Dorkwerd) zou ik (als voorzitter van) namens de kerkenraad dringend willen vragen om een tunnel die het verkeer tussen Hoogkerk en Dorkwerd in stand houdt. Wij hebben als kerk een behoorlijke groep kerkgangers uit Hoogkerk die graag van de tunnel gebruik zouden maken.

Voor de helderheid, het gaat ons niet om een tunnel an sich, maar om een snelle doorstroommogelijkheid vanuit Dorkwerd naar Hoogkerk en terug. De optie om via een parallelweg eerst richting Stad te gaan en dan weer terug is niet fijn.

Antwoord

Zie antwoord bij reactie 4

Reactie 14

Probleem N355 speelt al erg lang. Parallelweg biedt niet de oplossing. Z.s.m. verdubbelen, tenminste vanaf nieuwe aansluiting Nieuwklap tot Groningen.

Provincie moet ambitieuzer zijn voor de bereikbaarheid van het gebied West-Groningen. N355 is welhaast het drukste en meest filegevoelige provinciale netwerk, al jaren lang.

Dit project duurt nu al 11-12 jaar, gaat nog enkele jaren duren en wordt gefaseerd uitgevoerd...kan dit niet versneld worden?

Antwoord

Ten aanzien van de ambitie en het verdubbelen: zie antwoord bij reactie 1. Op het moment dat Provinciale Staten het realisatiebesluit nemen, kan er voor het deel tussen Groningen en Nieuwklap gestart worden met de planologische procedures en de grondaankopen, of misschien wel onteigeningen. Deze procedures nemen helaas veel tijd in beslag. Daarom is het niet realistisch te verwachten dat er snel gestart kan worden. Wij verwachten dat na het realisatiebesluit het nog circa 2 jaren kan duren voordat de schop in de grond kan. Zie verder het antwoord bij reactie 12 over de fasering.

Reactie 15

Geen geldverspilling aan een secundaire weg. Beter een brede visie, dus een rondweg vanaf Groningen verdubbelen tot Nieuwklap+ aansluiting A7. Verkeer vanaf Zuidhorn en Aduard dat niet in de stad Groningen hoeft te zijn, kan in Nieuwklap naar de A7. Ook een betere oplossing voor vrachtwagen met bieten die om bij de suikerfabriek in Hoogkerk te komen, nu door een woonwijk in Groningen moeten.

Antwoord

Ten aanzien van de suggestie over verdubbelen en een bredere visie: zie antwoord bij reactie 1. Er is ons inziens geen reden meer voor de chauffeurs t.a.v. bietencampagne om door een woonwijk te rijden, sinds de aanleg van de Vierverlatenweg en de tunnel.

Reactie 16

Sluiproute Friesestraatweg naar A7 via Hoogkerk afsluiten, wordt veel te hard gereden. Sinds stoplichten op de Friesestraatweg gekomen zijn veel drukker. Alternatief Friesestraatweg laten aansluiten op Westpoort, dan is de grootste drukte en gevaar uit het dorp Hoogkerk opgelost. Voor schoolkinderen is het zeer gevaarlijk om door de dorpskern te rijden.

Antwoord

Om een goed beeld te krijgen van de huidige verkeersstromen tussen de A7 en de N355 en de mogelijke gevolgen van het aanpassen van de kruising N355-Zijlvesterveg is er voor de zomervakantie 2017 een kentekenonderzoek uitgevoerd. Daarnaast zijn er tellingen uitgevoerd op de Zijlvesterveg. Een kentekenonderzoek is een uitstekend middel om te kijken hoeveel auto's nu daadwerkelijk tussen de A7 en Slaperstil rijden, verkeer dat eigenlijk via de westelijke ringweg hoort te rijden. Dit jaar (2018) herhalen wij deze onderzoeken om zo wijzigingen in hoeveelheden verkeer en te onderzoeken.

Uit de onderzoeken uit 2017 blijkt dat verreweg het grootste aandeel verkeer op de Zijlvesterveg bij de kruising met de N355 een bestemming heeft in het gebied en niet doorrijdt naar de A7. Verkeer dat heen en weer tussen de A7 en N355 rijdt, het zogenaamde sluipverkeer, was vlak voor de zomer 2017 in beide richtingen maximaal 100 voertuigen op het drukste uur in de spits. Dat is voor ons geen reden om maatregelen te treffen, behalve het blijven monitoren van het verkeer rond Slaperstil.

Reactie 17

Tunnel Slaperstil is een mooi initiatief, toch pleiten wij wel voor een parallelweg aan de zuidkant van de Friesestraatweg/Slaperstil richting Groningen zodat wij en bezoek voor de molen rechtstreeks naar rotonde Reitdiep kunnen rijden.

Antwoord

Doel van het project is om aan de noordzijde van de Friesestraatweg een doorgaande parallelweg aan te leggen en aan de zuidzijde alleen opvangparallelwegen. Dat betekent dat we aan de zuidzijde alleen een parallelweg aanleggen waar het noodzakelijk is om weilanden, erven en zijwegen te ontsluiten. Tussen Slaperstil en Reitdiep is aan de zuidzijde slechts beperkt een opvangparallelweg noodzakelijk, hetgeen meteen de reden is dat de zuidelijke parallelweg niet doorgaand wordt richting Reitdiep.

Reactie 18

Ik zou graag omstreeks januari 2018 nog eens om tafel om te horen wat met reacties is gebeurd. Ik wil graag samen met achterliggende (zijn wel een stuk of 10) meedenken en belang inbrengen over/m.b.t. verdere detaillering.

Ik ben overigens voor een tunnel en positief over voornemens en schetsontwerp.

Antwoord

Deze reactienota is een optelling van alle reacties, waarbij op alle reacties ons antwoord is gegeven. Daar waar nodig hebben wij het ontwerp gewijzigd, hetgeen heeft geresulteerd in een aangepast schetsontwerp. Nadat Provinciale Staten een realisatiebesluit hebben genomen, kunnen wij verder met de uitwerking van het schetsontwerp naar definitief ontwerp. Uiteraard gaan wij dan weer in gesprek met gebruikers en aanwonenden van de toekomstige parallelweg(en).

Reactie 19

Graag contact i.v.m. grond bij de molen tegenover het Chinese restaurant.

Antwoord

Het projectteam heeft contact gezocht met de betrokken eigenaar en samen geconcludeerd dat er geen gevolgen zijn in verband met de aanleg van de parallelweg.

Reactie 20

Om de weg helemaal veilig te maken, waar het uiteindelijk om gaat en voor ons als bewoners de beide parallelwegen aan te leggen. We staan steeds langer stil op de straatweg om af te slaan naar ons huis. Wat een zeer gevaarlijke situatie veroorzaakt.

Antwoord

Zie antwoord bij reactie 12.

Reactie 21

Het dwarsprofiel ter hoogte van ons huis is niet alleen te krap, maar in de getekende vorm ook niet uitvoerbaar, omdat het bestaande niveauverschil tussen de weg en het aanliggende erf buiten beschouwing is gelaten. Dit verschil bedraagt nu al een halve meter, waardoor het absoluut noodzakelijk is om de bermsloot te handhaven die het regenwater vanaf de weg opvangt (overigens komen ook de IBA-installatie en een deel van de hemelwaterafvoer daarin uit).

De parallelweg én de hoofdrijbaan tussen Reitdiephaven en Slaperstil zouden daartoe meer naar het zuiden moeten worden verschoven, zodat de buitenberm breder kan worden. Dit voorkomt bovendien dat de bomen op ons terrein door het passerende verkeer worden geraakt. De optie om de parallelweg voor een deel aan de zuidkant van de hoofdweg te leggen zou nadrukkelijk een serieuze beschouwing verdienen, omdat hierdoor ook een aantal andere knelpunten kan worden opgelost. Ter illustratie zijn op bijgaande luchtfoto de hoofdlijnen aangegeven.

Uitgangspunt is om de parallelweg tussen Reitdiephaven en Slaperstil aan de zuidkant van de Friesestraatweg te leggen en dan via de voorgestelde tunnel naar de noordkant verder te leiden in de richting Nieuwklap en de nieuwe brug over het Aduarderdiep. Het bestaande doorgaande fietspad aan de noordkant wordt dan buiten gebruik gesteld en dient vanaf de rotonde in de Prof. Uilkensweg – zo mogelijk via een inritconstructie – alleen nog ter ontsluiting van ons perceel en achterliggend weiland. Voordelen hiervan zijn dat de onlogische aansluiting van de parallelweg langs het P+R-terrein, de aanleg van een weg (met brug) onder de hoogspanningsleiding én de verhoging van die hoogspanningsleiding niet nodig zijn.

Het autobedrijf kan door het vervallen van het fietspad een aansluiting op de hoofdrijbaan behouden. Om kruisingsbewegingen op de hoofdrijbaan te voorkomen moet deze beperkt blijven tot een invoegen en een uitvoegstrook voor uitsluitend rechtsaf verkeer; keermogelijkheden voor verkeer uit de andere richtingen zijn er bij de rotonde in de Prof. Uilkensweg en die ten westen van de nieuwe brug over het Aduarderdiep. Door de ligging van de parallelweg aan de zuidkant kan deze direct op de bestaande kruising (c.q. rotonde in de Prof. Uilkensweg) worden aangesloten, waardoor de herkenbaarheid als parallelle route langs de Friesestraatweg goed is. In hoeverre een combinatie met de fietsroute

mogelijk of gewenst is verdient nader onderzoek. Een – ook nu al bestaand – knelpunt in dit zuidelijke tracé doet zich voor ter plaatse van het schoonmaakbedrijf, waar echter ruimte is om een omleiding te maken in combinatie met een ontsluiting naar de achterliggende boerderij.

Bij Slaperstil kruist de Zijlvesterweg de Friesestraatweg met een ondertunneling. De exacte ligging daarvan (aan de oostzijde, ter hoogte van het benzinestation of op de oorspronkelijke plek) maakt niet uit; in dit model wisselt de parallelweg hier van noord- naar zuidzijde. Voor de ontsluiting van de agrarische percelen aan de noordkant van de Friesestraatweg zou een al bestaande landbouwweg vanaf de Zijlvesterweg gebruikt kunnen worden, als alternatief kan hiervoor het bestaande fietspad dienen als doodlopende verbinding vanaf Slaperstil oostwaarts.

Resumerend: in het schetsplan is te weinig ruimte tussen de hoofdweg en ons (karakteristieke) huis uit 1861; leg de parallelweg bij voorkeur aan de zuidkant van de N355 of verschuif de hoofdweg en parallelweg.



Antwoord

Er is inderdaad weinig ruimte tussen de woningen en de weg, zowel aan de zuidzijde als aan de noordzijde. De hoofdrijbaan ligt deels vast omdat het viaduct Reitdiep en het toeleidende talud (verhoging) moeilijk verplaatst kunnen worden. Daarom is de plek van de hoofdrijbaan op dit deel van het tracé een vast gegeven en is verschuiven niet mogelijk.

In 2006 is besloten de Fietsroute Plus zuidelijk van de N355 aan te leggen omdat er aan die zijde minder conflictsituaties (kruisende wegen) waren. En de keuze voor de doorgaande parallelweg aan de noordzijde was in 2006 door dezelfde reden ingegeven. Aan de noordzijde liggen meer aantakkingen. Een parallelweg heeft een groter oplossend vermogen om het aantal aansluitingen op de N355 te verminderen. Een van de uitgangspunten van het project is het opheffen van in principe alle erfaansluitingen door waar nodig een parallelstructuur aan te leggen en het opheffen van zoveel mogelijk wegaansluitingen.

In het door u geschetste voorstel wordt één erfaansluiting niet van de N355 afgekoppeld. Hiermee voldoet de schets niet aan de uitgangspunten. Op het moment dat we het betreffende pand wel aansluiten op de parallelweg is een doorgaande parallelstructuur aan de noordzijde een logische oplossing. Temeer omdat een aantal aansluitingen naar landbouwpercelen dan ook meteen ontsloten zijn. Dit zijn de percelen waarvoor u een aparte doodlopende weg voorstelt.

In samenwerking met de direct aanwonenden, is ervoor gekozen om geen parallelwegen achter woningen langs te leggen, om te voorkomen dat deze "opgesloten" worden door verkeer op de hoofdrijbaan en verkeer achterlangs op de parallelweg. Ten aanzien van het mogelijk ontstane hoogteverschil en de greppel, zien wij technische mogelijkheden om dit op te vangen. Dit wordt uitgewerkt in de volgende fase van het project.

Reactie 22

Ik ben eigenaar/verpachter van een boerderij en gronden gelegen aan de Friesestraatweg tussen Zuidhorn en Aduard. Van de pachter vernam ik onlangs dat er een inloophijeenkomst is geweest waarbij enkele varianten voor de nieuwe wegverbinding N355 Groningen-Zuidhorn werden gepresenteerd. Ik was niet eerder door de provincie van deze plannen op de hoogte gesteld.

Ik begrijp dat de verkeersdrukte noopt tot het op enigerlei wijze aanpakken van de situatie op de N355. Dit zal volgens de plannen betekenen dat de directe aansluiting van de boerderij en de gronden op de hoofdweg verdwijnt. Dit zal hoe dan ook tot gevolg hebben dat dit adres minder goed bereikbaar zal worden en er meer moet worden omgereden via parallelwegen om er te komen. Het is duidelijk dat dit de bedrijfsvoering ter plaatse zal bemoeilijken.

Tot mijn schrik zag ik echter dat in een van de versies een weg is getekend vanaf het erf van mijn boerderij dwars door mijn land uitkomend op de Langeweesterweg. Dit levert een forse aantasting van het eigendomsrecht op en hiervoor zal onteigening noodzakelijk zijn. Dat levert een langdurige procedure op die alle betrokkenen veel tijd en moeite zal kosten en het is gelet op de jurisprudentie nog maar de vraag of deze variant onteigening rechtvaardigt.

Maar ook afgezien daarvan lijkt er geen goede reden te zijn voor deze variant dwars door het boerenland naar de Langeweesterweg. Het voordeel van deze variant is niet duidelijk. Deze variant is voor de bedrijfsvoering van mijn boerderij daarentegen het meest ongunstig omdat een weiland vlak achter de boerderij ten dienste van het weiden van koeien en schapen dan van het bedrijf wordt afgesneden door een openbare weg.

Het zal duidelijk zijn dat ik ernstig bezwaar heb tegen met name de variant van een compleet nieuwe weg dwars door het land en tegen andere plannen die de bedrijfsvoering van mijn boerderij aantasten. Ik hoop dat u hiermee bij de definitieve planvorming rekening wilt houden.

Ik verzoek u ook mij als belanghebbende rechtstreeks op de hoogte te houden van de plannen over de wegverbinding. Mijn gegevens vindt u hieronder.

Antwoord

De plannen voor een parallelstructuur liggen sinds 2006 op tafel, waarvoor wordt verwezen naar het antwoord op reactie 1. Uw eigendommen worden aangesloten en bereikbaar gehouden door middel van de toekomstige parallelweg. Ten aanzien van de doorsnijding van het weidevogelgebied verwijzen wij naar het antwoord bij reactie 11. Het is het projectteam helaas niet gelukt om alle huiseigenaren en grondeigenaren persoonlijk te spreken over het voorliggende schetsontwerp. Deze reactienota wordt, na vaststelling door Gedeputeerde Staten, tevens verstuurd aan alle indieners van deze reacties.

Reactie 23

Graag willen wij u op deze manier onze mening geven wat betreft de plannen voor de wijzigingen aan de N355. Wij wonen vlak bij de kruising Zijlvesterweg / Friesestraatweg te Groningen. Vlak voor de inloophijeenkomst van 7 december jl. hebben wij van onze burens vernomen dat er plannen zijn voor een tunnel. Wij vinden het heel vreemd dat wij niet persoonlijk van de plannen op de hoogte zijn gebracht terwijl andere bewoners dat wel zijn. Wij zijn erg benieuwd naar uw beweegredenen om ons hier buiten beschouwing te laten terwijl de tunnel gevolgen heeft voor ons.

Op de inloophijeenkomst is ons duidelijk geworden dat er twee plannen liggen. Een met- en een zonder tunnel. De projectontwikkelaar gaf aan dat de tunnel niet meer dan een idee was terwijl er tegen onze burens is gezegd dat de tunnel er zo goed als zeker komt. En dat op dezelfde bijeenkomst. Dit scheidt verwarring. Ook gaf de projectontwikkelaar aan dat de tunnel in ons voordeel zou zijn maar gezien de huidige tekening zien wij alleen maar nadelen. Allereerst is het onacceptabel voor ons om op een rotonde te wonen. Dit plan zal er voor zorgen dat er veel meer verkeer over de Zijlvesterweg door de tunnel in de richting van Hoogkerk zal gaan. Daar krijgen wij last van. Het stuk Zijlvesterweg richting Dorkwerd zorgt nu al voor vele onveilige situaties doordat er hard gereden mag worden in combinatie met onoverzichtelijke bochten en de breedte van de weg.

Ons standpunt is dat het plan alleen een goed idee is als er vanaf de parallelweg een weg bovenop of naast de tunnel komt waardoor een stuk Zijlvesterweg afgesloten kan worden. Op deze manier is het veel veiliger en is het rotonde idee van tafel.

Wij staan open voor een gesprek om onze ideeën toe te lichten en mee te denken over een zo goed mogelijke oplossing voor alle partijen. Graag zouden wij in het vervolg beter op de hoogte gehouden willen worden als er nieuwe ideeën, plannen of wijzigingen plaats vinden. Zo zouden we ook graag willen weten wat jullie plannen zijn voor de exacte locatie en vormgeving van de eventuele tunnel.

Antwoord

De reactie is voldoende duidelijk, waarbij wordt verwezen naar het antwoord bij reactie 8. Ten aanzien van de uitwerking van het schetsontwerp wordt verwezen naar het antwoord bij reactie 18.

Reactie 24

Als er op de Friesestraatweg aan de Aduardzijde richting Zuidhorn een parallelweg komt, dan willen jullie passeerstroken realiseren om voertuigen elkaar te laten passeren. Maar het blijft echter niet bij zo nu en dan een voertuig. Denk ook aan bestemmingsverkeer zoals vrachtwagens, melktank, grote (snelle) trekkers ed. Passeerstroken zijn daarom zeker niet afdoende.

Als er vanaf Zuidhorn een weg door het weiland komt welke halverwege Langeweesterweg aansluit, kan daar dan ook verkeer komende vanaf de Langeweesterweg gebruik van maken? Zodat je te maken krijgt met tegenliggers?

Antwoord

Om verkeer te laten passeren op de parallelweg worden inderdaad passeerstroken gerealiseerd. Daarbij is rekening gehouden met de snelheid van het verkeer op de parallelwegen en de verwachte hoeveelheid verkeer dat hiervan gebruik zal maken. Op basis daarvan zijn passeerstroken de beste optie om het verkeer zo goed mogelijk door te laten stromen op de parallelweg. Een alternatief zou kunnen zijn om de berm te verbreden, zodat nog meer ruimte ontstaat om te passeren, dus niet alleen op de passeerstroken. Dit zien wij niet als een gewenst alternatief. Bovendien ontstaat zo het risico dat de snelheid van het verkeer op de parallelweg zo hoog wordt dat er onveilige situaties en overlast ontstaan.

Ten aanzien van de Langeweesterweg wijzen wij u op het antwoord bij reactie 11. Dat zou dus betekenen dat er geen sprake is van een weg door het weiland.

Reactie 25

Dit is een reactie als omwonende/belanghebbende na de inloopbijeenkomst te Hotel Aduard te hebben bezocht afgelopen donderdag. Ik woon en ben boer op de Friesestraatweg tussen Aduard en Zuidhorn, aan de zuidkant.

Het plan/de schets waarbij een parallelweg aan de zuidkant van de Friesestraatweg van vlakbij mijn boerderij naar de Langeweesterweg is getekend is voor mij zeer ongunstig omdat dan een groot weiland dat pal achter de boerderij ligt wordt afgesneden van de rest van de boerderij en landerijen. Op dit weiland broeden ook aardig wat weidevogels, eigenlijk de enige populatie nog op mijn land; zo'n weg er doorheen lijkt me hiervoor erg ongunstig. Om genoemde redenen ben ik erg tegen dit stukje parallelweg.

Een ander punt van aandacht is het weiland aan de noordkant van de N355 langs de Spanjaardsdijk; hier ligt ca. 5 ha. dat bij mijn boerderij hoort. Wanneer ik kijk naar de schetsen moet ik concluderen dat in het geval er geen tunnel komt ter hoogte van de Spanjaardsdijk dit land nagenoeg onbereikbaar wordt; dwz dat de afstand er naar toe ca. 5 km wordt waardoor het niet meer economisch is om dit land op de huidige wijze te gebruiken; bv mest uitrijden wordt erg duur.

Een ander punt van aandacht is de bereikbaarheid van de boerderij voor bezoekers/klanten van de zorgboerderij en voor andere mensen die de boerderij willen bezoeken dan wel verlaten, mezelf ook mee gerekend. Er zal nogal wat omgereden moeten worden om hier te komen.

Tot zover mijn reactie; het lijkt me wenselijk om d.m.v. een persoonlijk gesprek met jullie verschillende mogelijkheden door te nemen en wellicht oplossingen te vernemen van de door mij genoemde knelpunten.

Antwoord

Zie antwoord bij reactie 11. Indien sprake is van een tunnel bij de Spanjaardsdijk-zuid, zal het omrijden richting Groningen beperkt blijven. Van omrijden richting Zuidhorn is geen sprake.

Reactie 26

De ontsluiting van Hotel Aduard is niet conform eerder gemaakte afspraken. Geen verkeer achter het hotel langs i.v.m. landelijke ligging hotel en verstoring van het weidevogelgebied. Wij zijn voorstander van een tunnel t.h.v. Spanjaardsdijk Zuid en Hogeweg in verband met bereikbaarheid landerijen overzijde boerderij. De verlegging van het tracé t.h.v. onze boerderij d.m.v. vangrail of hekwerk i.v.m. aanzicht en landelijke ligging.

Antwoord

Het projectteam heeft in deze fase geconstateerd dat er geen veilige verbinding met de N355 (in én uit) te creëren is, zonder concessies te moeten doen aan de afspraken uit het verleden. Eigenlijk is er alleen een veilige inrit te realiseren. In een later stadium gaan we verder met de uitwerking van de ontsluiting van uw bedrijf, temeer vanwege de fasering van het project.

De tunnelvariant stellen we voor aan Provinciale Staten, zie ons antwoord bij reactie 11. Dit komt tegemoet aan uw wensen. Ter plaatse van de boerderij een vangrail toepassen heeft juist een stedelijke uitstraling en komt de landelijke ligging niet te goede. De verlegging van de parallelweg ter plaatse van de boerderij zien wij vooralsnog niet, temeer omdat de sloot/gracht eigendom van de provincie is.

Reactie 27

Hiermee wil ik als bewoner van de Spanjaardsdijk Zuid mijn zorg uitspreken voor de noodzaak om als fietser gebruik te moeten maken van de noordelijke parallelweg als de weg niet meer overgestoken kan worden (kruising Spanjaardsdijk/Hogeweg met N355). Op deze parallelweg rijden het hele jaar grote vrachtwagencombinaties om melk op te halen en voer te brengen en in het seizoen landbouwmachines die breder zijn dan de parallelweg. Geen geschikte combinatie met fietsers en voetganger.

Aan de Spanjaardsdijk Zuid wonen een paar gezinnen met jonge kinderen die dagelijks naar de basisschool in Aduard of Zuidhorn moeten. Daarnaast is er sinds de opening van Aduard 800 pad langs het van Starckenborghkanaal veel recreatief verkeer in de vorm van wandelaars, fietsers en hardlopers. Dit verkeer zal dan de (noordelijke) parallelweg moeten gebruiken om bij Aduard, of de rotonde bij Zuidhorn, de weg over te kunnen steken naar het fietspad.

Behalve een oplossing door via een tunnel een verbinding met de zuidkant van de N355 te maken, zou een oplossing ook kunnen zijn om het Aduard 800 pad in westelijke richting door te trekken naar Zuidhorn. Het pad moet dan ook geschikt gemaakt worden voor fietsverkeer in twee richtingen, het is daarvoor nu te smal.

Antwoord

Ten aanzien van de tunnel Spanjaardsdijk/Hogeweg zie het antwoord bij reactie 11. De gemeente Zuidhorn heeft de ambitie om het recreatieve fietspad tussen Aduard en de Spanjaardsdijk Zuid door te trekken naar Zuidhorn.

Reactie 28

Helaas heb ik afgelopen donderdag de inloop avond over de werkzaamheden aan de weg van Aduard naar Groningen niet kunnen bijwonen. Ik probeer via de diverse nieuwsmedia op de hoogte te blijven. Wel ben ik blij met de mogelijkheid via email een reactie te geven / vraag te stellen.

Naar mijn werk in de stad ga ik meestal op de fiets. In het verleden bleef ik altijd aan de noordkant. Door de wegwerkzaamheden was dit niet mogelijk en fietste ik langs het "fietspad plus". Ik was verbaasd, geschokt over hoe slecht dit verlicht is. Teruggaand naar Aduard fiets je tegen het verkeer met verblindende koplampen in. Rondom de nieuwe brug is dit natuurlijk helemaal erg. Maar ook al tussen stad en afslag Hoogkerk. Ik pleit voor verlichting of voor tenminste het verbeteren en onderhouden van witte / reflecterende belijning van het fietspad, opdat ik niet in het donker van het pad af fiets. (Tijdens regen is het zicht nog slechter, met sterretjes makende regendruppels op mijn bril).

Antwoord

De provincie heeft een terughoudend beleid ten aanzien van verlichten. Ons beleid is: "Géén verlichting tenzij ...". Zo koesteren wij onze duisternis en zijn we zuinig met energie. Daarom is ervoor gekozen om geen verlichting aan te brengen langs de Fietsroutes Plus, behalve op punten waar discontinuïteiten dit nodig maken. Door de afstand tussen het fietspad en de weg 6 meter te maken is de verblinding iets minder dan bij een fietspad dicht tegen de weg aan. Echter er blijft hinder door verblinding. Omdat ook wij graag een veilig gebruik van onze fietspaden willen is er een project gestart om onze fietsroutes meer vergevingsgezind te maken. Hierbij wordt ook gekeken naar kantbelijning, zodat fietsers minder snel van het fietspad raken. De Fietsroute Plus Groningen - Zuidhorn is hiervoor ook in beeld. Besluitvorming over deze plannen en ook mogelijk uitvoering zal in de loop van 2018 plaats vinden.

Reactie 29

Wij maken grote bezwaren tegen het plan van de parallelweg achter hotel Aduard langs (Friesestraatweg). Zoals het plan er nu ligt komt deze recht door onze huiskavel en kunnen wij niet meer met ons vee bij een gedeelte van onze weide komen. Dit met het oog op de toekomst, waarbij weidengang steeds belangrijker wordt, is dat natuurlijk waardeloos. Daarbij de waardevermindering van ons bedrijf nog buiten beschouwing gelaten. Wij hebben 45 ha aansluitend achter de boerderij en een veldkavel van 11 ha waarbij we gebruik maken van de N355. Daarnaast huren we ook nog een kleine 50 ha erbij, waarbij we bij al dit land gebruik maken van de N355. Dus wat voor plan het ook wordt, ons bedrijf ondervindt er grote hinder van.

Antwoord:

Zie ons antwoord bij 11. Wij willen u erop wijzen dat de plannen voor een parallelstructuur al heel lang bekend zijn. Zie ook ons antwoord bij reactie 1.

Reactie 30

De volgende reactie komt van de vertegenwoordiger namens Van der Veen bedrijfswagens Groningen BV.

Het autobedrijf is opgericht door mijn cliënt en bestaat inmiddels 37 jaar op de locatie aan de Friesestraatweg. Het autobedrijf is inmiddels een begrip in de stad Groningen en omstreken. De "etalage" met bedrijfsauto's is op grote afstand te zien en het autobedrijf kan dan ook rekenen op een aantal trouwe klanten. Daarnaast is het autobedrijf afhankelijk van "spontane" bezoekers die het bedrijventerrein, dankzij de uitstekende locatie en de uitstekende bereikbaarheid, makkelijk weten te vinden.

Het autobedrijf is vanaf het begin sterk gegroeid, zowel voor wat betreft de omvang, alsmede de opbrengst. Deze groei is niet altijd makkelijk geweest. Vooral de logische en efficiënte indeling van het bedrijventerrein aan de Friesestraatweg is door de jaren heen dan ook een grote uitdaging geweest. Op dit moment kan gezegd worden dat er een ideale situatie is bereikt en dat het autobedrijf in rustig vaarwater terecht is gekomen. Mijn cliënt was dan ook voornemens het autobedrijf binnenkort volledig aan zijn twee zonen over te dragen om zelf te kunnen gaan genieten van zijn pensioen.

De provincie is voornemens zoveel mogelijk aansluitingen op de N355 Zuidhorn - Groningen op te heffen door het aanleggen van een parallelweg. De gevolgen hiervan zullen voor het autobedrijf en mijn cliënt desastreus zijn. Als de plannen conform de aan mijn cliënt verstrekte tekeningen worden uitgevoerd, dan zal het autobedrijf de directe aansluiting van het bedrijventerrein op de N355 verliezen. Het autobedrijf is voor wat betreft de verkoop en verhuur van bedrijfswagens afhankelijk van een goede bereikbaarheid. Een groot aandeel van de verkoop en verhuur vindt plaats doordat klanten vrij gemakkelijk het bedrijventerrein kunnen bereiken. Deze klanten zullen, wanneer de directe aansluitingen verdwijnen, het bedrijventerrein niet meer "spontaan" kunnen bezoeken. Als gevolg hiervan zal het autobedrijf aanzienlijke (omzet)schade leiden.

Ten behoeve van de parallelweg zal het autobedrijf bovendien een groot gedeelte van het bedrijventerrein, alsmede de op het bedrijventerrein aanwezige bedrijfswoning, verliezen. Het bedrijventerrein is op dit moment net groot genoeg om alle bedrijfsactiviteiten op een ordentelijke wijze plaats te kunnen laten vinden. Als gevolg van het verlies van een gedeelte van het terrein zal het autobedrijf nimmer in huidige vorm kunnen blijven voortbestaan. De huidige indeling van het bedrijventerrein laat het bovendien niet toe dat het verlies van gronden aan de voorkant aan de

achterkant gecompenseerd wordt. De bijzondere, driehoekige, vorm van het bedrijventerrein brengt met zich mee dat een efficiënte indeling, met aanvaardbare afstanden, niet kan worden gerealiseerd wanneer er een aanzienlijk stuk aan de voorkant wordt weggenomen.

Met de sloop van de woning zal het huidige kantoorgebouw aan de voorkant van het bedrijf worden geplaatst. Zoals het gebouw er nu uitziet is het uitgesloten dat er een representatief beeld ontstaat van het bedrijf. Het kantoorgebouw zal immers als gevolg van de plannen van uw provincie "in de etalage" komen te staan. Het kantoorgebouw zal eveneens gesloopt moeten worden of in vergaande mate moeten worden verbouwd.

Daarnaast is het van belang dat, als gevolg van het aanleggen van de parallelweg, geen op- en afritten kunnen worden gerealiseerd die voldoende ruimte bieden voor vrachtwagens om de weg op te kunnen draaien. Het voorgaande zal uitsluitend mogelijk kunnen zijn door vergaande aanpassingen aan het bedrijventerrein. De ruimte op het bedrijventerrein is nu al schaars en het autobedrijf kan zich niet permitteren om nog meer ruimte af te staan, zodat de door uw provincie gewenste uitritten kunnen worden gerealiseerd.

Mijn cliënt zal dan ook geen instemming kunnen geven aan de plannen voor aanleg van de parallelweg. Hij zal zich dan ook daar, waar de mogelijkheid van rechtsbescherming bestaat, tegen de plannen verzetten omdat het voortbestaan van zijn bedrijf, als gevolg van de plannen van de provincie, op een onaanvaardbare wijze wordt bedreigd.

Mijn cliënt heeft tegelijkertijd begrip voor het feit dat uw provincie de Friesestraatweg veiliger wenst te maken. Uw provincie is hierbij wel gehouden tot compensatie van de op het autobedrijf drukkende schade. Het voorgaande brengt met zich dat mijn cliënt bereid is met de verantwoordelijke (en bevoegde) ambtenaren om tafel te gaan om te bezien of er een voor beide partijen gewenste oplossing is te vinden voor de ontstane situatie.

Reeds nu merk ik op dat het voorzetten van het bedrijf op de huidige plaats voor wat betreft mijn cliënt niet tot de mogelijkheden behoort, tenzij uw provincie bereid is het autobedrijf volledig te compenseren en, voor wat betreft het omzetverlies, volledig schadeloos te stellen. Mijn cliënt is eventueel ook bereid te praten over een eventueel uitkoop van het bedrijf, dan wel het verplaatsen van het bedrijf naar een andere locatie. Voor deze opties geldt vanzelfsprekend dat het autobedrijf eveneens volledig gecompenseerd zal moeten worden.

Antwoord:

Uit de planstudie die voorafgegaan is aan het voorliggende plan blijkt dat de grootste knelpunten op de N355 zijn: stagnerende doorstroming, verkeersonveiligheid en slechte oversteekbaarheid. Om die reden worden in principe alle erfaansluitingen opgeheven door waar nodig een parallelstructuur aan te leggen. Zo ook bij het autobedrijf van uw cliënt.

U schrijft dat uw cliënt begrip heeft voor de wens van de provincie om de N355 veiliger te maken. Met de gevolgen die deze aanpassing zal hebben voor zijn bedrijf uit uw cliënt een aantal punten van zorg. In het kort gaat dat om de volgende punten:

- *Vrees voor het wegblijven van 'spontane bezoekers';*
- *Het ontstaan van een inefficiënte vorm van het bedrijventerrein;*
- *Het ontstaan van een onrepresentatief aanzicht van het bedrijventerrein bij sloop van de woning aan het de voorkant van het bedrijf;*
- *Het ontstaan van een onmogelijke draaicirkel voor vrachtwagens om het bedrijventerrein op en af te komen.*

Uw cliënt vreest dat wanneer zijn zorgen werkelijkheid worden, hij dan omzetschade zal lijden. Om deze reden geeft uw cliënt aan in eerste plaats niet in te stemmen met de plannen. Wanneer de provincie de plannen wel doorzet vraagt hij compensatie en vergoeding van de schade, misschien zelfs een uitkoop van het bedrijf.

Op dit moment is het project in de planvormingsfase. Wij zijn in deze fase met uw cliënt in gesprek gegaan om te bespreken in hoeverre we rekening kunnen houden met zijn zorgpunten. Uiteraard in de hoop een situatie te creëren waarin ons belang (het bevorderen van de doorstroom en verbeteren van de verkeersveiligheid op de N355) en het belang van uw cliënt (het voorkomen van schade aan zijn bedrijf) zoveel mogelijk samenkomen. De wens van uw cliënt om een rechtstreekse aansluiting te houden op de N355 is niet verenigbaar met het plan dat aan Provinciale Staten wordt voorgelegd. Dit

zal in de volgende fase (na het realisatiebesluit van Provinciale Staten in het najaar '18) verder worden opgepakt. Na dit besluit wordt er voor het deel van de N355 tussen Groningen en Nieuwklap gestart met de planologische procedures en de grondaankopen, waarbij de door u ingebrachte punten ook meegewogen zullen worden.

Reactie 31

Wij maken bezwaar op het gepresenteerde ontwerp en willen graag dat de onderstaande aanpassingen worden doorgevoerd:

- géén P+R, busstation, parkeervoorziening of anderszins rondom, in, op naast, nabij de rotonde Zuidhorn, dit in verband met het open landschap;
- in/uitritten zijnde op alle dammen van de percelen grond als ook de toegangsweg naar de woningen een breedte hebben van minimaal 15 meter; (e.e.a. i.v.m. toegang en draaicirkel zwaar landbouwverkeer)
- de parallelweg minimaal 5.5 meter breed moet zijn, (e.e.a. i.v.m. de toegang en draaicirkel groot landbouwverkeer)
- de situering van de parallelweg zoveel als mogelijk recht willen hebben, geen slinger zoals thans ontworpen, zie rode lijn op de tekening, met als doel zo min mogelijk weiland te gebruiken voor de parallelweg.

Antwoord:

De letters P+R hebben in stift op een concepttekening gestaan. Dit staat niet meer op het vastgestelde schetsontwerp. Wij wijzen u erop dat bij de rotonde een stuk grond is bestemd als benzinepompstation. De ontwikkeling hiervan is recentelijk (na het huiskamergesprek) gestart. Naast een benzinepompstation komen er ook een wasstraat en parkeerplaatsen, deels met een laadpaal. Voor meer informatie verwijzen wij u naar de gemeente Zuidhorn.

Bij de verdere uitwerking van de plannen zal tevens gekeken worden naar draaicirkels van vrachtwagencombinaties. Daarbij zullen de dammen voldoende breed worden uitgevoerd. Welke breedte dat dan wordt zal te zijner tijd nog met u besproken. Van de vier bestaande dammen blijven er twee gehandhaafd en twee kunnen gecombineerd worden tot een eigen toegangsweg (we stellen de tunnelvariant voor aan Provinciale Staten). Wij zien mogelijkheden om de "slinger" in die toegangsweg krapper te maken. We willen wel zoveel mogelijk recht voor de Fanerweg uitkomen. De verdere uitwerking volgt in een latere fase. Over de breedte van de toegangsweg zie ons antwoord bij reactie 5.