

**Nota zienswijzen Agro-logistieke weg  
nabij Warffum**

C O N C E P T

# **Nota zienswijzen Agro-logistieke weg nabij Warffum**

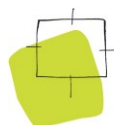
C O N C E P T

Inhoud

---

Rapport en bijlagen

9 september 2021



Ruimte voor de leefomgeving

**BügelHajema, adviseurs voor leefomgeving en omgevingsrecht BNSP**

# Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Zienswijzen	4

# **1 Inleiding**

Het ontwerpbestemmingsplan Agro-logistieke weg heeft vanaf 12 mei 2021 tot en met 23 juni 2021 ter inzage gelegen. Er zijn in totaal 12 zienswijzen binnengekomen.

De reacties zijn kort samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien. Tevens is aangegeven of en in hoeverre de zienswijzen worden gehonoreerd en of dit leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan.

## 2 Zienswijzen

### 1. Zienswijze

#### A. ZWAAR VERKEER

Zwaar verkeer dat als bestemming Warffum en onmiddellijke omgeving heeft, maakt 4% uit van alle verkeer door de Oosterstraat (of een deel daarvan). Een rondweg kan dat zware verkeer niet tot 0% reduceren, het dorp moet bevoorraad worden.

#### REACTIE

Wij beseffen ons dat de aan te leggen weg het zware verkeer niet zal reduceren tot nul, maar wel leidt het tot een uitsluiting van het landbouw verkeer door de Oosterstraat. De (vracht)auto's die het dorp bevoorraden kunnen door de Oosterstraat blijven rijden.

#### B. VERBODSBORDEN

Slechts 1% van alle zware verkeer is doorgaand, cq. heeft niet als eindbestemming Warffum. Dat verkeer kan ook met verbodsborden geweerd worden, zoals op de weg van Usquert naar de vuilverwerking effectief geschiedt: een veel simpeler en goedkopere oplossing.

#### REACTIE

Het landbouwverkeer zal worden geweerd door middel van verkeersborden. Door de aanleg van de agro-logistieke weg ontstaat er een alternatief voor dit verkeer.

#### C. TE HARD RIJDEN EN PASSEREN

"Te hard rijden" is hier vooral een subjectieve beleving, zo wijzen metingen uit. Begrijpelijk: zo'n gevoel ontstaat al snel in een beperkte ruimte. Maar voor zover dat een probleem is: daar moet met de herinrichting van de straat veel aan gedaan kunnen worden.

Het probleem van passeren waar dat niet goed kan, kan eveneens opgelost worden bij de herinrichting. Duidelijke aanwijzingen wie aan wie voorrang moet geven op plaatsen waar de straat te smal is om te passeren lost dat probleem eenvoudig op.

#### REACTIE

Bij het herinrichten van de Oosterstraat zal hiervoor zeker aandacht zijn. De Oosterstraat is variërend in breedte, maar op bepaalde delen is de straat niet breder dan 4 meter. Landbouwvoertuigen mogen, met ontheffing tot 3,5 m breed zijn en met ontheffing van de wegbeheerder mag dit nog breder zijn. Daarmee blijft er te weinig ruimte over voor andere voertuigen om elkaar te passeren, zeker als dit, zoals veelvuldig voor komt, een vrachtauto of ook een breed landbouwvoertuig is. Daarnaast staan de woningen dicht op de Oosterstraat, waardoor ze beschadigd worden. Dit is geen gewenste situatie.

#### E. KWETSBAAR LANDSCHAP

De weg is een lelijke kerf in een even kostbaar als kwetsbaar landschap. Dat is eens te meer bezwaarlijk vanwege de daar liggende wierde waar het tracé over voert.

## REACTIE

De gemeente vindt de koppeling van de agro-logistieke weg langs het spoor om het landbouw verkeer uit het dorp te houden een logische keuze. Het open landschap wordt door de weg te koppelen aan een toch al verhoogd trein tracé juist zo min mogelijk aangetast, zeker doordat de weg lager komt te liggen dan het spoortracé wordt de landschappelijke impact beperkt.

De wierde is onderzocht, zie paragraaf 4.4 van de toelichting en de hierbij behorende bijlage. Het uitgevoerde archeologisch onderzoek is goedgekeurd door alle overheden (Rijksdienst, provinciaal archeoloog en de gemeente).

## F. INZICHT GEVEN IN KOSTEN

De kosten, de gemeente is armlastig. Ook als het geld uit andere bronnen komt: het is gemeenschapsgeld dat onderworpen hoort te zijn aan een effectiviteitstoets. Voor een goede afweging is het sowieso wenselijk dat de gemeente nu al inzicht geeft in de kosten van deze weg. Voorts dat de gemeente nu ook overige aspecten benoemt. ProRail bijvoorbeeld wordt genoemd, zonder nadere uitleg. Deze stukje bij beetje benadering bemoeilijkt goede oordeelsvorming

## REACTIE

Er is hier geen sprake van een effectiviteitstoets maar een belangenafweging. Vanuit de bewoners van Warffum zijn klachten geuit over het zware verkeer in de Oosterstraat en het verzoek is gedaan aan het gemeentebestuur dit op te lossen, door onder meer het bieden van een alternatieve route. Alle belangen afwegend heeft het gemeentebestuur, als vertegenwoordigers van alle inwoners, besloten in te stemmen met de aanleg van de weg en heeft daar ook het benodigde budget voor beschikbaar gesteld.

## G. AANZUIGENDE WERKING

Bij de uitgaven voor de weg zoals die wordt voorgesteld zal het waarschijnlijk niet blijven. Als argument voor de rondweg wordt zelfs aangevoerd dat die de aanvoerroutes van de vuilverwerking zal verbeteren, inzonderheid die vanuit Bedum. Dat is echt de omgekeerde wereld: in plaats van te bevorderen dat de bestaande infrastructuur wordt benut (N-wegen), wordt het gebruik van wegen binnendoor aantrekkelijker gemaakt. Onderdendam is al overbelast. Dat de agro logistieke weg minder langzaam verkeer op de N363 zou brengen is slechts zeer ten dele waar: dat verkeer kan nu al over de Oostervalge, parallel aan de N363.

Nieuwe infrastructuur heeft een aanzuigende werking. De roep om verbreding zodat overal gepasseerd kan worden, zal daardoor al gauw klinken. Voorts zal de toegenomen verkeersdruk een aanpassing van de aansluiting van de Westerhornseweg op de N363 wellicht noodzakelijk maken.

## REACTIE

De nieuwe verbinding is bedoeld om het landbouw verkeer uit de Oosterstraat te halen. Dit landbouwverkeer betreft plaatselijk bestemmingsverkeer. De intensiteit van dit verkeer zal niet toenemen door de aanleg van deze verbindingsweg. Door de aanleg van de agro logistieke weg hoeft verkeer, dat vanuit Onderdendam komt, niet meer via de bebouwde kom van Warffum te rijden, maar kan het via de nieuwe weg richting de vuilverwerking rijden. Dit verkeer rijdt nu echter ook al via Onderdendam. De officiële routes naar de vuilverwerking veranderen niet.

## 2. Zienswijze

### A. BESTEMMINGSPLAN IN STRIJD MET ARTIKEL 3:4 LID 2 AWB

Op geen enkele wijze is gebleken dat de gemeente zich bewust is van de situatie van cliënten en daarmee rekening houdt. Uit de tot nu toe gevoerde correspondentie blijkt op geen enkele wijze dat enig gewicht wordt toegekend aan de situatie van cliënten. Cliënten achten om deze reden het voorgenomen bestemmingsplan in strijd met artikel 3:4 lid 2 Awb.

## REACTIE

De gemeente is zich er degelijk van bewust dat de beoogde maatregelen consequenties hebben voor alle betrokkenen. Er lopen al langere tijd gesprekken met de cliënten en hun advocaat over de voorwaarden waaronder cliënten zouden willen meewerken.

## B. VRACHTVERKEER EN AGRARISCH VERKEER ZEER GERING

Bedoeld is de Oosterstraat in Warffum te ontlasten van zwaar vrachtverkeer en agrarisch verkeer, door de aanleg van de agro-logistieke weg. Uit onderzoeken blijkt echter dat het aandeel vrachtverkeer en agrarisch verkeer, ten opzichte van het totale verkeer dat door het centrum van Warffum rijdt, absoluut gezien zeer gering is. Daardoor is te betwijfelen of de ingrijpende maatregelen die het College voorstaat en de aanleg van de genoemde weg en de daarmee gepaard gaande kosten proportioneel kunnen worden geacht.

## REACTIE

Warffum is een historisch wierdedorp. Het centrum is aangewezen als Rijksbeschermd dorpsgezicht. Een smalle straat op de wierde met de bebouwing dicht op de weg is niet berekend op de schaalvergroting van (agrarische) bedrijven en hun machines. Vooral het grote zware landbouwverkeer zorgt voor problemen in het centrum van Warffum. De Oosterstraat is niet geschikt voor dit doorgaande verkeer. Bewoners klagen veelvuldig over overlast, trillingen en dergelijke. Met regelmaat worden woningen beschadigd doordat grote voertuigen voor elkaar moeten uitwijken en daarbij onder andere woningen en goten beschadigen. Voor het uitwijken wordt over de trottoirs gereden met als gevolg gevaarlijke situaties voor overige weggebruikers en schade aan de bestrating. De wens van het dorp is om de openbare ruimte in te richten passend bij het beschermd dorpsgezicht, bijvoorbeeld met klinkerverharding. De bedoeling is dat hierdoor een aantrekkelijker leef-, verblijf- en woonomgeving wordt gecreëerd. Op verzoek en in samenspraak met de bewoners is er dankzij budget van het Nationaal Programma Groningen een herinrichtingsplan opgesteld voor de herinrichting van de Oosterstraat. In paragraaf 2.2 van de toelichting wordt nog dieper ingegaan op de nut en noodzaak van de agro-logistieke weg. Door het opleggen van een verbod voor het agrarische verkeer, in de Oosterstraat. En het aanleggen van de agro-logistieke weg, is er volgens de gemeente sprake van een toegevoegde waarde voor de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid voor Warffum en omgeving. Hiermee wordt het beoogde doel bereikt.

## C. BEPERKT GEBRUIK AGRO-LOGISTIEKE WEG

De nieuw aan te leggen agro-logistieke weg zal naar verwachting zeer beperkt worden gebruikt. Er is immers bijzonder weinig doorgaand zwaar verkeer, zoals uit de metingen en onderzoeken van de gemeente blijkt. Het spreekt volgens cliënten dan ook voor zich dat de genoemde maatregelen niet effectief kunnen zijn om het beoogde doel te behalen.

## REACTIE

Op het beoogde doel is hierboven ingegaan. Door het opstellen van het bestemmingsplan en bovenstaande maatregelen zal het doel worden bereikt.

## D. AUTHENTIEKE LANDSCHAP EN CULTUREEL ERFGOED

Daarnaast zal de nieuwe agro-logistieke weg afbreuk doen aan een bijzonder fraai deel van Warffum, omdat het gebied rondom het Delthepad en rijksarcheologisch monument de Cloosterwier zal worden doorsneden en aangetast. Cliënten hechten grote waarde aan, en achten zich als eigenaren verantwoordelijk voor de instandhouding van het authentieke landschap en cultureel erfgoed rond het station, waar cliënten Rijksmonumenten en beschermde bomen beheren. Dit dient in samenhang te worden genomen met het *Bestemmingsplan Beschermd kom van Warffum*, welke de landschappelijke en cultuurhistorische waarden van de delen buiten het centrum van Warffum beschermt.

## REACTIE

Het beschermd dorpsgezicht is het visitekaartje van het dorp en het weerspiegelt de rijke historie van het gebied. Voor inwoners en voor toeristen vertegenwoordigt het een belangrijke kernwaarde van Warffum. De wens van het dorp is om de Oosterstraat te herstellen en de openbare ruimte in te richten passend bij het beschermd dorpsgezicht. Door de aanleg van de agro-logistieke weg moet er een aantrekkelijker en veiligere leef-, verblijf en woonomgeving ontstaan in het beschermde dorpsgezicht.

Naast het plangebied ligt reeds een verhoogd trein tracé. Door de weg te koppelen aan dit verhoogde tracé is juist zo min mogelijk aangetast. Zeker omdat de agro-logistieke weg lager komt te liggen dan het trein tracé is de landschappelijke impact (vanuit het dorp) beperkt.

De wierde is onderzocht, zie paragraaf 4.4 van de toelichting en de hierbij behorende bijlage. Het uitgevoerde archeologisch onderzoek is goedgekeurd door alle overheden (Rijksdienst, provinciaal archeoloog en de gemeente).

Bij de aanleg van de weg worden er geen (monumentale) bomen gekapt. Ook ontstaan er geen belemmeringen voor (monumentale) bomen als de weg is aangelegd.

## E. GELDVERSPILLING

Tot slot willen cliënten u wijzen op het geld dat verspild zal worden met de aanleg van de agro-logistieke weg. Enerzijds dient uw gemeente cliënten volledig schadeloos te stellen voor de onteigening van de gronden alsmede de bijkomende kosten die cliënten moeten maken voor het hebben van gronden elders. Anderzijds zullen de aanleg van de weg en het onderhoud daarvan hoge kosten met zich meebrengen.

Cliënten zijn van mening dat de gemeente dergelijke financiële risico's - nu de opportuniteit van de weg in twijfel kan worden getrokken - kan voorkomen, door integraal af te zien van de aanleg van de agro-logistieke weg. Ze willen de gemeente hier dan ook nadrukkelijk voor waarschuwen.

## REACTIE

Vanuit de bewoners van Warffum zijn klachten geuit over het zware verkeer in de Oosterstraat en het verzoek gedaan aan het gemeentebestuur dit op te lossen door onder meer het bieden van een alternatieve route. Alle belangen afwegend heeft het gemeentebestuur, als vertegenwoordigers van alle inwoners, besloten in te stemmen met de aanleg van de weg en heeft daar ook het benodigde budget voor beschikbaar gesteld.

## H. ONBEWAAKTE SPOORWEGOVERGANG

Voor zover het College zou stellen dat de weg (mede) noodzakelijk is om te komen tot sluiting van de onbewaakte spoorwegovergang tussen de huiskavel en veldkavels van cliënten, wijzen cliënten erop dat dit niet het geval is: sluiting van deze overgang is afhankelijk van andere factoren en kan overigens eenvoudig gerealiseerd worden.

## REACTIE

Met deze stelling is de gemeente het eens. In het bestemmingsplan wordt dan ook niet aangegeven dat dit een reden is om de agro-logistieke weg aan te leggen.

## 3. Zienswijze

### A. ONVOLDENDE INFORMATIEVOORZIENING BURGERS

Het eerste bezwaar betreft de volstrekt onvoldoende informatievoorziening voor de burgers van Warffum. Het in het plan genoemd 'overleg met de bewoners van Warffum' is er nimmer geweest. Door de gemeente en gesprekpartners van de gemeente in het dorp is geen enkele nadere informatie over het plan aan de burgerij gegeven. De inwoners die wij spraken voelen zich overvallen door dit

plan, vooral voor wat betreft de ligging van de weg. Zo nodig zullen we in de verdere toekomst deze stellingname onzerzijds staven door een WOB-procedure.

#### REACTIE

Het plan is besproken met de vertegenwoordigers van de bewoners in het dorp. Er vanuit gaande dat zij dit ook met hun achterban delen. Verder is er met een aantal direct betrokkenen, waaronder de grondeigenaren, overleg geweest en hebben een aantal bewoners contact gezocht. Daarmee mag verondersteld worden dat de plannen voldoende breed bekend zijn.

#### B. LIGGING VAN DE WEG

De ligging van de weg levert aan het westelijke uiteinde een gevaarlijke onoverzichtelijke T-kruising op direct ten zuiden van de spoorwegovergang richting Kloosterweg-Onderdendam.

#### REACTIE

Op dit kruispunt wordt de voorrang geregeld, waarbij verkeer vanaf de nieuwe aan te leggen agro-logistieke weg voorrang dient te verlenen aan het verkeer op de Kloosterweg. Door de aanwezigheid van de spoorwegovergang en het krappe profiel zal de snelheid op dit gedeelte van de Kloosterweg lager zijn.

Dit neemt niet weg dat het zicht op de aansluiting, komende uit noordelijke richting over de Stationsweg minder goed kan zijn door de aanwezigheid van slagbomen en geleidehekjes. Bij het ontwerp zal rekening worden gehouden met een goed zicht op de aansluiting.

#### C. WIERDE EN AANGEZICHT

De weg doorsnijdt de voet van de wierde Oud-Warffum en tast het aanzicht van de zuidzijde van het dorp (met twee rijksmonumenten en een Gemeentelijk monument) ernstig aan.

#### REACTIE

Zie onze eerdere reactie onder 2 D

#### D. BELAST ZICHT, GELUID EN UITSTOOT

De weg verlost de bewoners van de Oosterstraat en het noordelijk deel van de Stationsweg voor een goed deel van het hinderlijke zware verkeer maar belast degenen die dicht bij de nieuwe weg wonen in zicht, geluid en uitstoot van schadelijke stoffen.

#### REACTIE

In het bestemmingsplan is onderzoek gedaan naar een goede ruimtelijke ordening. Voor de aanleg van de weg is onderzoek gedaan naar geluid en luchtkwaliteit. Ten aanzien van beide aspecten treden er geen belemmeringen op.

De aan te leggen agro-logistieke weg wordt gerealiseerd naast het verhoogde trein tracé. Hierdoor zal de weg nauwelijks zichtbaar zijn voor de bewoners aan de Stationsweg. Bovendien worden er geen bomen of ander opgaand groen langs de weg gepland die het zicht weg zullen nemen op het landschap.

#### E. DELTHEPAD ONAANTREKKELIJK

Het Delthepad wordt voor het recreatieve gebruik door fietsers en wandelaars een stuk onaantrekkelijker.

#### REACTIE

De agro-logistieke weg komt vrij te liggen van het Delthepad, hierdoor blijven wandelaars en fietsers gescheiden. Tussen de aan te leggen weg en het Delthepad ligt ook een watergang. In de huidige situatie is deze watergang ook al aanwezig.

## F. ALTERNATIEF

Het verbaast ons dat niet gekozen is voor de voor de hand liggend traject tussen de Kloosterweg en de Westerhornseweg/voormalige vuilstort ten zuiden van de Kloosterboerderij. Dit om de visuele eenheid van Oud-Warffum het Johanniterklooster en het eigenlijke dorp intact te laten. Het door ons voorgestelde tracé heeft dezelfde verkeersfunctionaliteit als die van het huidige plan en vergt niet meer aanlegkosten. Er ontstaat bovendien een interessante mogelijkheid voor een 'ommetje' vanuit Warffum. De vermindering van de natuurwaarde van het gebied rond de aan te leggen weg kan gecompenseerd worden met een wat breder water naast die weg.

## REACTIE

Door de weg aan te leggen langs bestaande infrastructuur (de spoorlijn) wordt het landschap juist zo min mogelijk aangetast. Wanneer voor het door u voorgestelde tracé wordt gekozen komt de weg als een nieuw element in het landschap te liggen. Dit vinden wij landschappelijk minder goed inpasbaar dan langs het spoor.

## 4. Zienswijze

### A. GROTE ARCHEOLOGISCHE EN HISTORISCHE WAARDE

De weg doorkruist een archeologisch gebied van hoge waarde. De waarde ervan wordt ook aangegeven in uw ontwerpplan maar de consequenties van de aanleg van een weg door dat gebied zijn niet in volle omvang voorzien. Onder punt 1 worden een aantal punten uitgelicht (stenen bouwdeel, gevechten, voet van de wierde doorsnijden, etc.)

Daarbij dient ook in aanmerking genomen te worden dat deze weg aanzienlijk breder zal dienen te zijn dan aangegeven in uw plan (dit betreft dus een fout in de tekeningen van het gepubliceerde plan).

Kortom, met de aanleg van de agro-logistieke weg wordt een gebied vernietigd dat niet alleen van grote archeologische waarde is, maar ook historisch van belang. De uitvoering ervan zal ernstige en onomkeerbare gevolgen hebben.

## REACTIE

De gemeente heeft De Steekproef booronderzoeken laten uitvoeren. Uit het onderzoek (opgenomen in bijlage 7 van de toelichting) is gebleken dat de Cloosterwier in elk geval in het voorziene wegtracé niet meer aanwezig is. Noch andere behouden waardige archeologische resten verwacht worden.

In de zienswijze wordt een geofysisch onderzoek aangehaald die niet is gepubliceerd en niet in archis (databank RCE) bekend is. Wij konden dit onderzoek niet raadplegen. De door u aangedragen gegevens zijn echter niet georeferentieerd. "de grens van de afgraving" is hierdoor een subjectieve plaatsbepaling. Waar precies is gemeten door u is niet duidelijk. De suggestie van in de bodem aanwezig muurwerk is weerlegd door het booronderzoek dat hier geen aanwijzingen voor gaf.

Tevens wordt aangegeven dat de weg aanzienlijk breder zal worden dan de tekeningen aangeven. Dat is niet het geval. Het tracé is onderzocht en het onafhankelijke advies van de Steekproef wijst uit dat er geen archeologische waarden verwacht worden binnen dit tracé.

De gemeente heeft in overleg met de RCE in het te verstoren gebied, zoals in de Erfgoedwet 2015 vereist, conform certificering BRL SIKB 4002/4003 een onderzoek uit laten voeren. Daaruit is gebleken dat in het voorziene tracé geen behoudenwaardige archeologische waarden verwacht hoeven te worden.

## B. DRAAICIRCELS MISSEN

Op de tekeningen zijn niet aangegeven de aansluitingen van de agro-logistieke weg op enerzijds de Kloosterweg en anderzijds de Westerhornseweg. Voor zwaar agrarisch verkeer (tractoren met aanhangers, combines) of zware vrachtwagens zijn aansluitingen met aanzienlijke draaicirkels vereist. Dat betekent dat op beide aansluitpunten een zeer aanzienlijk verbreding van de agro-logistieke weg vereist is. Deze aansluitingen zijn niet opgenomen in het plan. Eén en ander zal een verdere aantasting van dit gebied betekenen.

### REACTIE

De weg krijgt inderdaad een breedte van 4,00 meter. Deze breedte is onvoldoende voor twee (landbouw)voertuigen om elkaar te kunnen passeren. Daarom worden op diverse plaatsen passeerhavens aangelegd, zodat dit verkeer elkaar kan passeren. Hiermee wordt tevens voorkomen dat er een brede weg aangelegd dient te worden. Het plangebied van het bestemmingsplan, waarbinnen het trace ligt, is breder dan 4 meter. Op de tekening, opgenomen in paragraaf 4.1, is te zien dat daar waar de agro - logistieke weg aansluit op de Kloosterweg en de Westerhornseweg het wegprofiel breder is. Er is voldoende ruimte binnen het plangebied voor de draaicirkels bij de aansluitpunten.

## C. TE VERWACHTEN TOENAME VERKEERSAANBOD

Deze weg zal zeker als sluiptweg gebruikt gaan worden voor verkeer van Warffum, Onderdendam en Baflo via de Westerhornseweg naar Usquert en in omgekeerde richting. De Westerhornseweg is niet berekend op een toename van het verkeersaanbod. Meermalen hebben wij in het verleden de Verkeerscommissies van achtereenvolgens de Gemeente Usquert, de gemeente Hefshuizen en de Gemeente Eemsmond erop gewezen dat die weg daarvoor allerm minst geschikt is mede gezien het frequente gebruik door fietsende schooljeugd, fietsende toeristen en wandelaars. Op grond van deze vele malen uitgesproken en vastgelegde overweging maken wij ook op die grond bezwaren tegen de aanleg van deze weg.

### REACTIE

Er zal verkeer zijn dat gebruik gaat maken van de aangegeven routes. Dit zal echter marginaal zijn, omdat dit geen route is die voor de hand ligt. Doorgaand verkeer zal hoofdzakelijk gebruik blijven maken van de N363 als verbindingsweg tussen deze kernen.

De agro-logistieke weg zal worden aangelegd naast het Delthepad en de bestaande watergang. De wandelaars en fietsers blijven gebruik maken van het Delthepad. Door de aanleg van de agro-logistieke weg zal het trace van het Delthepad niet veranderen.

## D. MONDELINGE TOELICHTING

Gaarne wensen wij in de gelegenheid gesteld te worden onze boven vermelde bezwaren mondeling toe te lichten in de betreffende opiniërende dan wel de besluitvormende vergadering van uw Raad.

### REACTIE

Uiteraard bestaat de mogelijkheid om in te spreken. U kunt dit melden via [griffie@hethogeland.nl](mailto:griffie@hethogeland.nl) met vermelding van naam, adres en telefoonnummer. Bij aanmelding voor inspreken wordt contact opgenomen om af te spreken hoe dat geregeld wordt. Als u nog vragen heeft over de behandeling van deze zaak dan kunt u dat aangeven bij de griffie van de gemeenteraad. Dit kan telefonisch via 088 – 3458888 of via het eerder genoemde emailadres.

## E. GEGEVENS WELKE BESTEMMINGEN VAN HET VERKEER MISSEN

De weg wordt gewenst vanwege overlast door vrachtverkeer en agrarisch verkeer in de Oosterstraat te Warffum. In de delen van het rapport over de effecten op verkeersstromen zagen wij wel informatie over de intensiteit van de verkeersstromen door de Oosterstraat (verkeersstellingen) maar geen gegevens over de bestemmingen van dat verkeer. Dat is een ernstige omissie. Breder gesteld: welk

specifiek probleem ligt ten grondslag aan de door u gekozen oplossing? Wij vragen ons ernstig af of de realisatie van deze weg een aanzienlijke vermindering in het aanbod van zwaar vrachtverkeer door de Oosterstraat zal opleveren.

#### REACTIE

Over het doel van de aanleg van de agro-logistieke weg is het volgende opgenomen in het bestemmingsplan: "De gemeente Het Hogeland en de inwoners van Warffum hebben samen de gebiedsagenda Warffum opgesteld. In de gebiedsagenda zijn de ambities met betrekking tot kernopgaven opgenomen. Het bevat thema's en de prioriteiten voor het versterken van de leefbaarheid van Warffum. Een van deze thema's is het behoud van het beschermd dorpsgezicht. Het beschermd dorpsgezicht is het visitekaartje van het dorp en het weerspiegelt de rijke historie van het gebied. Voor inwoners en voor toeristen vertegenwoordigt het een belangrijke kernwaarde van Warffum. De wens van het dorp is om de Oosterstraat te herstellen en de openbare ruimte in te richten passend bij het beschermd dorpsgezicht. De bedoeling is dat hierdoor een aantrekkelijker en veiligere leef-, verblijf en woonomgeving wordt gecreëerd". Door de aanleg van de agro-logistieke weg, het plaatsen van verbodsborden voor landbouwverkeer in de Oosterstraat en de herstructurering van de Oosterstraat moet een aantrekkelijker en veiligere leef-, verblijf- en woonomgeving ontstaan.

### 5. Zienswijze

#### A. ZORGEN WEG GENOMEN

Met instemming is kennis genomen van het ontwerp bestemmingsplan agro-logistieke weg Warffum. De toelichting bij dit ontwerp heeft de zorgen over de realiseerbaarheid van deze weg volgens het voorgestelde tracé, die ik verwoord heb in mijn commentaar d.d. 8 januari 2021 op het concept-herinrichtingsplan voor de Oosterstraat en de Stationsstraat, geheel weg genomen. Toen werd er vanuit gegaan dat bij de aanleg van deze weg onherstelbare (en dus ontoelaatbare) schade aan een rijksmonument onvermijdelijk zou zijn. (De toelichting bij) het ontwerp- bestemmingsplan bewijst op dit punt mijn ongelijk. Gelukkig. Bij de opstelling van het concept - herinrichtingsplan is er van uitgegaan dat deze straten nog geruime tijd doorgaand verkeer (waaronder zwaar agrarisch en vrachtverkeer) zouden moeten accommoderen. Nu deze functies eerder zullen verdwijnen dan gevreesd, is er alle aanleiding de dimensionering en inrichting van de openbare ruimte opnieuw te bezien.

#### REACTIE

De gemeente neemt kennis van deze reactie.

### 6. Zienswijze

#### A. KERN VAN HET BEZWAAR

De kern van het bezwaar is dat de aanleg van de agro-logistieke weg leidt tot een extra verkeersbelasting in Onderdendam, extra verkeer en bovendien zwaar verkeer.

#### REACTIE

De agro-logistieke weg is een lokale weg die de Oosterstraat moet ontlasten van het landbouwverkeer. Veelal is dit plaatselijk (landbouw)verkeer dat gebruik gaat maken van deze weg. Dit zal dan ook niet leiden tot een toename van zwaar verkeer in Onderdendam.

#### B. VERKEERSBEWEGINGEN ONDERDENDAM

Inspreker geeft een uiteenzetting over het terugdringen van het doorgaande verkeer door Onderdendam over de afgelopen 20 jaar. Ze zijn ontstemt dat de gemeente en de provincie deze nieuwe weg willen aanleggen. Autoverkeer tussen Warffum en Onderdendam geeft nu al overlast en zou tot

een minimum beperkt moeten worden. Laat staan extra vrachtverkeer op deze route. In Onderdendam zijn nu al ruim 4500 verkeersbewegingen per dag, waarvan 15% zwaar verkeer.

#### REACTIE

De verkeerscommissie Onderdendam, de provincie Groningen en de gemeente Het Hogeland zijn gezamenlijk aan het kijken hoe het vrachtverkeer door Onderdendam kan afnemen. Eén van de mogelijkheden die onderzocht wordt, is het inzetten van Groningen Bereikbaar om de bedrijven bewust te laten worden van de overlast die zij in Onderdendam veroorzaken en welke goede alternatieven er zijn. Wij verwachten dat dit een positief effect heeft op het aantal vrachtwagenbewegingen door Onderdendam.

#### C. TOENAME VERKEER IN ONDERDENDAM

Hoe kan de gemeente Het Hogeland nu een voorstel voor een nieuwe weg indienen dat een probleem van 7% op een totaal van ongeveer 700 voertuigen oplost, en daarbij een toename van verkeer toestaat in Onderdendam?

- I. De verkeersveiligheid en leefbaarheid in Onderdendam wordt bewust benadeeld.
- II. In de conclusie wordt een kortere route naar de vuilstort als bijkomend voordeel benoemd, en volstrekt voorbijgegaan aan de reeds bestaande overbelasting in Onderdendam.
- III. Er wordt gesproken over overleg met betrokkenen.
- IV. Het is voor ons onbegrijpelijk en onacceptabel dat de Vereniging Dorpsbelangen Onderdendam niet in dit overleg is betrokken.
- V. De totstandkoming van dit plan is onzorgvuldig; op microniveau zonder enig bewustzijn op de negatieve consequenties voor de wijdere omgeving

#### REACTIE

Zie onze reactie onder 4 E en 6 B.

Ten aanzien van de opmerkingen over de vuilstort merken wij op dat voor veel inwoners van de kernen Bedum en Zuidwolde het afvalbrengstation Woldjerspoor in Groningen qua reistijd nu dichterbij is dan Usquert Dit zal zo blijven. De huidige route naar de vuilstort loopt ook door Onderdendam. Voor huishoudens in bijvoorbeeld Onderdendam en het noorden van Bedum zal de verbinding wel interessant worden, omdat er een alternatief ontstaat.

#### D. NOODZAAK

Er wordt gesproken over een verkeersonderzoek hetgeen de noodzaak van de aanleg van de Agro-logistieke weg dient te ondersteunen.

#### REACTIE

In het bestemmingsplan Agro-logistieke weg nabij Warffum wordt niet gesproken over een verkeersonderzoek hetgeen de noodzaak van de weg ondersteunt. Het doel/de noodzaak om deze weg aan te leggen is door ons omschrijven in voorliggende Nota zienswijzen onder 2 B.

#### D. OMVANG VERKEERSONDERZOEK

De omvang van dit verkeersonderzoek is vanuit een veel te klein perspectief. Er dient ons inziens gekeken te worden naar de samenhang van de verkeersstromen in de gehele gemeente, waarmee dan ook daadwerkelijk inhoud wordt gegeven aan de beleidsdoelen inzake leefbaarheid van de dorpen op Het Hogeland.

#### REACTIE

Zie onze reactie onder 6 D.

## E.SAMENHANG ODERDENDAM?WARFFUM

De inwoners van Onderdendam voelen zich absoluut niet serieus genomen. Wij willen dan ook aangeven dat een kleine overlast in Warffum niet ten koste mag gaan van Onderdendam. Als er problemen zijn met doorgaand vrachtverkeer in de Oosterstraat van Warffum dan geeft datzelfde verkeer ook problemen in Onderdendam en zal de oplossing dus mede gezocht kunnen worden in het terugdringen van verkeer tussen de beide dorpen.

### REACTIE

Zie onze reactie onder 6 B

## 7. Zienswijze

Deze zienswijze komt grotendeels overeen met de zienswijzen waarop wij onder 3 een reactie hebben gegeven. Deze zienswijze geeft nog een aanvulling op de zienswijze onder 3. De aanvullende zienswijze beantwoorden wij hier. Voor de overige behandeling verwijzen wij u naar 3 van voorliggende Nota zienswijzen.

### A. AGROWEG MOET ENIGE ROUTE ZIJN

Inspreker vraagt aandacht voor de noodzaak van de juiste verkeersborden en aanvullende aanwijzingen. Deze moet op mogelijkheden en noodzakelijkheid worden onderzocht om al het verkeer wat strikt genomen niks te zoeken heeft in het dorp Warffum, zelf wat adequaat moet worden doorverwezen naar de nieuwe agroverbinding. De Agro-weg moet geen mogelijk alternatief zijn voor vrachtwagens en agrarische voertuigen, maar de enige route worden om het dorp Warffum te passeren

### REACTIE

Om het gebruik van de agrologistieke weg te bevorderen, wordt in de Oosterstraat een geslotenverklaring ingesteld voor landbouwverkeer. Hierdoor moeten zij gebruik gaan maken van de nieuwe aan te leggen weg

## 8. Zienswijze

### A. CIJFERMATIGE ONDERBOUWING VAN NOODZAAK EN GEVOLGEN ONTBREEKT

Het plan geeft in heel algemene termen aan dat er maatregelen getroffen zouden moeten worden om de verkeersoverlast door zwaar landbouwverkeer door de Oosterstraat en Stationsstraat tegen te gaan. Er wordt ter onderbouwing van dit plan niet met cijfermatige gegevens aangetoond om hoeveel verkeer dit dan gaat. Ook wordt niet cijfermatig onderbouwd wat de gevolgen van de aanleg van de nieuwe weg zullen zijn wat betreft de verkeersstromen. Het ontbreekt zelfs aan duidelijkheid over de concrete verkeersmaatregelen die genomen zullen worden na aanleg van de weg, waardoor totaal niet inzichtelijk is welke gevolgen de aanleg van deze weg zal hebben.

Er kan geen goede inschatting worden gemaakt van de consequenties voor de verschillende verkeersstromen in het dorp (niet alleen voor Stationsweg en Oosterstraat) van de aanleg van de nieuwe weg. Daarmee zijn zowel de noodzaak tot aanleg van de weg als de consequenties van de aanleg van de weg volstrekt onvoldoende inzichtelijk gemaakt. De onderbouwing is daarmee ver onder de maat.

### REACTIE

De aanleiding voor het aanleggen van een agrologistieke weg is ook niet zozeer gelegen in de verkeersintensiteit in de Oosterstraat maar het conflict tussen de als maar groter wordende agrarische voertuigen en machines en de daarvoor te beperkte ruimte in de Oosterstraat. Het elkaar onvoldoende of niet kunnen passeren, daardoor uitwijken van verkeer via de trottoirs waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan en het aanrijden/beschadigen van woningen. Al met al een gevaarlijke en onacceptabele situatie voor het woonmilieu en de veiligheid van de bewoners en het verkeer in de Oosterstraat.

## B. ALTERNATIEF ONVOLDOENDE ONDERZOCHT, AANSLUITING OP TERREINAFVALBEHEER KENT VEEL VOORDELEN

Het alternatief, aansluiting op het terrein van afvalbeheer wordt in het plan wel kort beschreven, maar meteen ook afgeschreven. Hieruit kan worden afgeleid dat het niet echt serieus is onderzocht, terwijl veel van de nadelen van die de weg langs het spoor met zich meebrengt kunnen worden weggenomen.

De nadelen die de gemeente noemt, namelijk dat weinig verkeer gebruik zal maken van de weg, kunnen worden ondervangen door verkeer regulerende maatregelen in Warffum. Regel dat doorgaand landbouw verkeer niet is toegelaten in de kom van Warffum, waardoor van het alternatief gebruikt gemaakt moet worden.

Het argument dat inpassing in het landschap moeilijk is, vind inspreker een gezocht argument. De weg zelf zal, wanneer er geen verkeer overheen rijdt niet of nauwelijks zichtbaar zijn in het landschap, waardoor de weg zelf geen storend element in het zicht op het landschap zal vormen. Als de weg tot doel heeft dat er voornamelijk agro-gerelateerd verkeer overheen gaat, zullen in het landschap af en toe agro-gerelateerde voertuigen te zien zijn. Dat is geen verstoring van het landschap, maar een verschijnsel dat past bij het agrarische karakter van dit deel van het Hogeland.

Inwoners van Warffum die naar Uithuizen gaan zullen hun route niet veranderen ten opzichte van de huidige situatie, terwijl dit bij aanleg van de weg langs het spoor wel het geval zal zijn, met extra overlast voor Havenstaat en Stationsweg tot gevolg.

## REACTIE

Mocht er een nieuwe verbindingsweg ter hoogte van de vuilstort aangelegd worden, dan is het niet de verwachting dat verkeer gebruik gaat maken van deze verbinding. Dit is namelijk een onlogische route in het netwerk en daardoor onaantrekkelijk voor het doorgaande verkeer om gebruik van te maken. Het verkeer dient te ver om te rijden om hier logischer wijs gebruik van te gaan maken. Wij kunnen ons goed voorstellen dat bewoners van o.a. de Cronjestraat, Spoorstraat en de Pollen gebruik zullen maken van de weg wanneer naar bijvoorbeeld naar Uithuizen wordt gereisd. Dat is ook niet verboden. Daarom wordt het niet een weg alleen toegankelijk voor agrarische voertuigen.

## C. DRAAGVLAK BEVOLKING NIET GROOT

In de toelichting bij het plan wordt de indruk gewekt dat er groot draagvlak is bij de omwonenden. de bewoners van Oosterstraat en Stationsweg voor de aanleg van de nieuwe weg. Ook wordt de indruk gewekt dat er bij alle inwoners van het dorp veel draagvlak is. Dit is een onjuiste weergave van de feitelijke situatie. Er wordt in het dorp heel verschillend gedacht over de noodzaak van een extra weg en als die er al moet komen over de locatie van die weg. De gemeente verwijst ook naar een plan voor herinrichting van de Oosterstraat dat samen met bewoners is opgesteld. Bij een "zoommeeting" over dit plan bleek juist dat er veel weerstand is vanuit de bewoners tegen dit plan. Ook bleken de bewoners nauwelijks vertegenwoordigd in de commissie die dit plan had voorbereid.

In de toelichting wordt gemeld dat er uitgebreid overleg heeft plaatsgevonden over dit plan met bewoners. Ik herken dit als zeer geïnteresseerde bewoner van de Oosterstraat helemaal niet.

## REACTIE

Het plan is besproken met de vertegenwoordigers van de bewoners in het dorp. Wij gaan er vanuit dat zij dit ook met hun achterban delen. Verder is er met een aantal direct betrokkenen, waaronder de grondeigenaren, overleg geweest en hebben een aantal bewoners contact gezocht. Daarmee mag verondersteld worden dat de plannen voldoende breed bekend zijn. Er is bij een deel van de bewoners, vooral zij die dagelijks hinder ondervinden, weldegelijk draagvlak voor de voorgestelde maatregelen. Ook is het logisch dat er bij bewoners die zich op welke wijze dan ook maar benadeeld voelen door de maatregelen geen draagvlak is. Dergelijke overwegingen doen zich altijd voor en is ook onderdeel geweest van de politieke besluitvorming.

## D. CLOOSTERWIERDE VERDIENT BETERE BESCHERMING

De aan te leggen weg gaat deels over de Clooster wierde, een rijksmonument. De wierden in het noord-Groningse land zijn unieke overblijfselen uit het verleden en verdienen daarom maximale bescherming. Wegaanleg, waarbij alternatieven voorhanden zijn zou daarom verboden moeten zijn. Ook wanneer wegaanleg volgens de wettelijke regels zou zijn toegestaan zouden het college van B&W en de gemeenteraad zich hiertegen moeten verzetten en zich tot het uiterste moeten inspannen om aantasting van deze monumenten te voorkomen, in plaats van ze aan te tasten door en een weg overheen te leggen.

## REACTIE

Naar mogelijke archeologische waarden en de aanwezigheid van de wierde is onderzoek gedaan. Het onderzoek is opgenomen in bijlage 7 van de toelichting. In het onderzoek zijn het volgende conclusies en advies gegeven: *“Er zijn geen archeologische sporen of ophogingslagen waargenomen, noch vondsten gedaan. De Clooster Wierde strekt zich niet uit tot in het plangebied”. “Tijdens het booronderzoek zijn geen resten van een wierde aangetroffen. De natuurlijke lagen die zijn gevonden duiden op een te nat milieu voor permanente bewoning. De Steekproef adviseert daarom het deel waar booronderzoek is uitgevoerd vrij te geven voor de voorgenomen ontwikkelingen.*

Aangetoond is dat de aan te leggen weg niet over de Clooster wierde gaat.

## E. WANDELEN WORDT ONAANTREKKELIJK EN GEVAARLIJK

Warffum kent een paar mogelijkheden om een ongeveer 4 kilometer lang rondje te lopen. Inspreker omschrijft de wandelroutes. Door de aanleg van de nieuwe weg worden de rondjes onaantrekkelijk en gevaarlijk en daardoor niet meer bruikbaar als wandelroutes. Dit komt door lawaaiig verkeer en toegenomen drukte op de Westerhornseweg.

## REACTIE

De intensiteit van het zware verkeer zal toenemen op onder andere de Westerhornseweg. Dit is echter een weg die door dergelijk verkeer gebruikt wordt. In de nog op te stellen Mobiliteitsvisie wordt gekeken hoe verschillende gebruikers van een weg gezamenlijk veilig gebruik kunnen maken van een weg.

## F. GEVAARLIJKE SITUATIES BIJ BEIDE SPOORWEGOVERGANGEN

Door de nieuwe weg zo dicht langs de spoorlijn aan te leggen bestaat het risico op gevaarlijke situaties bij beide spoorwegovergangen aan de uiteinden van de nieuwe weg.

De weg ligt bij beide spoorwegovergangen maar zo'n 20 à 25 meter vanaf de spoorwegovergang. Een stremming door zeer grote voertuigen die van de nieuwe weg afkomen of de nieuwe weg opdraaien is niet ondenkbaar. De kans hierop is zeker groot wanneer van beide kanten een landbouwvoertuig komt. Hierdoor ontstaat een onacceptabel risico op filevorming op de Stationsweg en de Westerhornseweg, die gemakkelijk tot blokkade van de spoorlijn kan leiden met alle risico's van dien. Ook voor fietsers ontstaan bij de aansluiting van de nieuw aan te leggen weg op Stationsweg en Westerhornseweg gevaarlijke situaties.

### REACTIE

Verkeer op de agro-logistieke weg moet voorrang verlenen aan het verkeer op de Kloosterweg en Westerhornseweg. De bochtstralen die op deze kruispunten toegepast worden, zijn voldoende om met een groot voertuig goed de bocht te kunnen nemen. Gezien de ligging direct naast het spoor is een toetsing van ProRail belangrijk. ProRail stemt in met het ontwerp inclusief de bochtstralen. Verkeer dient onderling rekening met elkaar te houden als zij gebruik willen gaan maken van de nieuwe weg als hier een voertuig staat te wachten voor het kruispunt. Ditzelfde geldt ook voor het fietsverkeer. Ook zij dienen rekening te houden met verkeer dat op de nieuwe weg, de Kloosterweg of de Westerhornseweg rijdt.

## G. VERSTORING VAN STILTE EN RUST

De nieuwe weg biedt voor de bewoners van de Stationsweg en de bewoners van Oosterstraat en Zijlsterpad die uitzicht hebben over de akkers ten oosten van Warffum een ernstige verstoring van hun woongenot. Juist omdat de weg een gewone openbare weg wordt zal de weg veel verkeer trekken, niet alleen landbouw gerelateerd verkeer, maar ook een flink deel van het verkeer dat vanuit Warffum richting Uithuizen gaat zal voor de nieuwe route kiezen, evenals het verkeer naar het afvalbrengstation, met alle gevolgen van overlast van dien.

### REACTIE

De agro-logistieke weg wordt gerealiseerd naast het al verhoogd trein tracé, het Delthepad en een watergang. Zeker doordat de weg lager komt te liggen dan het spoortracé wordt de landschappelijke impact beperkt en het zicht op de weg minder. Voor het bestemmingsplan is een akoestisch onderzoek gedaan. Uit het onderzoek blijkt dat de te realiseren weg niet zorgt voor een overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB op de nabij gelegen woningen. Geconcludeerd mag worden dat voldaan wordt aan de eisen van de Wgh en dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

## H. EXTRA OVERLAST VOOR BEWONERS STATIONSWEG EN HAVENSTRAAT

Het vele verkeer zal ook tot extra overlast voor de bewoners van de Stationsweg en Havenstraat leiden. De afname van het verkeer dat nu vanuit de Kloosterweg door de Stationsstraat naar de Oosterstraat zal gaan, zal slechts een fractie bedragen van de toename van verkeer die de nieuwe weg met zich mee zal brengen.

### REACTIE

De gemeente onderschrijft dit punt niet. Wij verwachten niet dat veel verkeer nieuwe routes zullen gaan rijden. . Hooguit dat bewoners van o.a. de Cronjestraat, Spoorstraat en de Pollen gebruik zullen maken van de weg wanneer naar bijvoorbeeld naar Uithuizen wordt gereisd. Mocht blijken dat er een substantiële toename van het verkeer op de Havenstraat en Stationsweg zit, dan zullen wij kijken of hier aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

## I. TERM AGRO-LOGISTIEKE WEG IS VERHULLEND

Wie op google de zoekterm "Agro-logistieke weg" intoetst komt tot de ontdekking dat dit woord een uitvinding is van de gemeente Het Hogeland. Het is aardig bedacht, maar misleidend. De weg wordt een gewone openbare weg, zoals in de eerste paragraaf van de toelichting op het plan al wordt beschreven. Alle verkeer kan er gebruik van maken en er zal veel meer verkeer dan alleen agrarisch verkeer gebruik van maken. Daarom past deze verhullende term niet als omschrijving. Het is een normale openbare weg.

### REACTIE

Zoals opgenomen in het bestemmingsplan is deze weg inderdaad voor alle voertuigen. De titel is bewust gekozen vanuit de doelstelling dat hier alle verkeer langs kan, echter de weg niet breder is dan noodzakelijk voor het gemiddelde verkeer en passeerstroken heeft voor het vracht- en grote agrarische verkeer. Wij zien geen aanleiding om de titel aan te passen.

## 9. Zienswijze

### A. DETAILLERING INCL. MAATVOERING MIST

De Agro-logistieke weg heeft aansluitingen bij de overwegen kilometer 12.7 en 13.8 (geocode 200), deze aansluitingen zijn echter niet in detail weergegeven in de plannen terwijl ze van invloed zijn op de overwegveiligheid, onder andere in verband met de ontruiming van de beide overwegen. Deze detaillering (inclusief maatvoering) is noodzakelijk om de effecten op de overwegveiligheid te kunnen beoordelen. ProRail verzoekt u om de detaillering (inclusief maatvoering) op te nemen in een aparte paragraaf in de toelichting.

### REACTIE

De detailtekeningen worden opgenomen in de bijlage van de toelichting

### B. RISICOANALYSE OVERWEGVEILIGHEID

De gemeente hoopt/verwacht dat zwaar (landbouw)verkeer in hoge mate gebruik zal gaan maken van deze aan te leggen weg en ook regulier autoverkeer (onder andere van/naar milieustraat van afvalbeheer Noord-Groningen aan de Westerhornseweg) in toenemende mate deze weg zal gaan gebruiken. Reden om, gelet op het gestelde in hoofdstuk 'Veilig Leven' in de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025, een risicoanalyse Overwegveiligheid op te stellen om zo de effecten van een hogere verkeersfrequentie over de overwegen vast te stellen en op basis van deze uitkomsten te kunnen bepalen of mitigerende maatregelen op de betreffende overwegen noodzakelijk zijn. ProRail verzoekt u om de risicoanalyse als bijlage bij het plan te voegen en de conclusie en de mogelijk te nemen maatregelen op te nemen in een aparte paragraaf in de toelichting.

### REACTIE

De mate van toename van het verkeer is relatief gering en naar onze mening niet risico verhogend. Wij vinden om die reden een risicoanalyse niet noodzakelijk.

## 10. Zienswijze

### A. GEEN OPLOSSING VOOR DE VERKEERSPROBLEMATIEK OOSTERSTRAAT

Gesuggereerd wordt dat de agro-logistieke weg een oplossing is voor de verkeersproblematiek in de Oosterstraat. Dit is maar voor een klein deel het geval. Bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer als vrachtwagens (zolang deze niet worden omgeleid door het navigatiesysteem; dit is volgens medewerkers van de gemeente niet mogelijk om te regelen) en bussen die als trein-vervangend verkeer dienen moeten door de Oosterstraat worden geleid. Een toezegging van de wethouder van de voor-

malige gemeente Eemsmond om een onderzoek te verrichten naar een alternatieve omleiding is niet uitgevoerd.

#### REACTIE

Bestemmingsverkeer (vrachtverkeer en bussen) dient altijd gebruik te kunnen blijven maken van de Oosterstraat. De grootste problemen in de straat worden veroorzaakt door het brede en zware landbouwverkeer, voor wie de nieuwe wegverbinding is. Ook het doorgaande vrachtverkeer kan gebruik gaan maken van deze weg. Het duurt echter enige jaren, voordat deze nieuwe weg goed in de navigatiesystemen is ingevoerd. Dit heeft onder andere te maken met het up to date houden van de navigatiesystemen die vrachtwagens gebruiken (updaten van kaartmateriaal).

Een toezegging van de voormalige wethouder van Eemsmond is niet bekend.

#### B. AGRO-LOGISTIEKE WEG BESCHADIGT CLOOSTER WIERDE

De aanleg van de agro-logistieke weg beschadigt onherstelbare de monumentale, archeologische, aan het Delthepad gelegen wierde: Wierde (Clooster wierde) in Warffum. Zonder vooronderzoek is het niet duidelijk of het mogelijk is om de weg op zodanige wijze aan te leggen, dat verdere schade aan het archeologisch monument voorkomen kan worden. In de bestemmingswijziging wordt geen melding gemaakt over een eventueel overleg met de provinciaal archeoloog.

#### REACTIE

De provincie heeft een wettelijke overlegreactie ingediend op het bestemmingsplan. Hierbij is ook de provinciaal archeoloog betrokken. Deze heeft aangegeven op het aspect archeologie geen opmerkingen te hebben.

De provincie is sinds de invoering van de Erfgoedwet 2015 geen partij met betrekking tot de vergunningverlening. De gemeente is de bevoegde overheid, en voor het deel dat Rijksmonument is, is de RCE dat. Beiden zijn betrokken geweest bij een door een onafhankelijke partij uitgevoerd archeologisch bureauonderzoek en -booronderzoek op het wegtracé. Daaruit is gebleken dat in het tracé geen behoudenswaardige archeologische waarden verwacht hoeven te worden. Het genoemde vooronderzoek is uitgevoerd en het gevraagde inzicht kan worden verschaft door het rapport dat in de bijlage van het bestemmingsplan is opgenomen.

#### C. BESCHERMD DORPSGEZICHT WORDT DOOR BETONBAAN AANGETAST

Warffum heeft een beschermd dorpsgezicht wat aan de spoorlijn grenst en vervolgens wordt begrensd door een drietal monumenten en één karakteristiek pand; daarbij komt dat de oostkant van het dorp behoort tot het beschermd dorpsgezicht. De agro-logistieke weg wordt pal tegenover deze dorpslijn en de oostelijke zijde van het dorp gepland aan te leggen. Dit is niet alleen een afbreuk aan het beschreven dorpsgezicht maar ook het uitzicht vanaf het dorp en het station, de entree van het dorp en daarmee het prachtige vergezicht, worden onherstelbaar beschadigd. Eénmaal aangelegd is een volgende stap om het landschap te verstoren gemakkelijk gemaakt.

## REACTIE

Zie onze eerder reactie in voorliggende nota zienswijzen onder 3 D

### D. WETHOUDER G. REINDERSTRAAT

Aangaande het agrarisch verkeer geeft de agro-logistieke weg zoals die gepland is, niet de oplossing voor dat verkeer als het gaat om de Wethouder G. Reinderstraat, ten noorden van de N363, in het verlengde van de Oosterstraat. In een onderzoek (zie regel 6) naar een optimale omleiding zou deze straat ook onderdeel van dat onderzoek moeten uitmaken. Verkeer komende vanuit de Westerhornseweg zou de N363 direct kunnen kruisen op weg naar de polder.

## REACTIE

De nieuwe wegverbinding richt zich inderdaad op het ontlasten van de Oosterstraat van het landbouwverkeer. De Wethouder G. Reinderstraat is hierin niet meegenomen, omdat de problemen op deze straat minder groot zijn.

Agrologistiek vormt ook een onderdeel van de nog op te stellen Mobiliteitsvisie. Er wordt gekeken of dit punt hierin meegenomen kan worden.

## 11 en 12. Zienswijze

Deze zienswijze komt grotendeels overeen met de zienswijzen waarop wij onder 3 een reactie hebben gegeven. De aanvulling op de zienswijze beantwoorden wij hier. Voor de overige behandeling verwijzen wij u naar 3 van voorliggende Nota zienswijzen.

### A. SLUITING MILIEUSTRATEN VAN LEENS EN BEDUM

Op 9 juni 2021 werd mij bekend dat de Raad van de gemeente Het Hogeland besloten heeft met vrijwel onmiddellijke ingang de milieustraten van Leens en Bedum te sluiten. Zo'n besluit houdt een verband met de planvorming rond de agro-logistieke weg. Het overblijven van de milieustraat bij Usquert als enige in de gemeente impliceert dat de geprojecteerde verbinding naast het Delthepad aan- en afvoerroute wordt voor de zuidelijke helft van de gemeente. En derhalve een erg drukke weg gaat worden. Dat dit feit niet verdisconteerd is in het ontwerp bestemmingsplan en pas bekend is geworden bij de burgers tijdens de periode van ter inzage ligging leidt tot de conclusie dat de gevolgd-procedure rond het ontwerp bestemmingsplan ernstig tekort schiet en mogelijk onrechtmatig is.

## REACTIE

Voor de gemeentewerf in Leens is inderdaad besloten dat grofvuil niet langer kan worden ingeleverd op deze locatie. In Winsum en Bedum bestond deze mogelijkheid niet. Voor klein chemisch afval (kca) blijven de gemeentewerven nog tot eind 2021 open. Daarna zal ook het kca niet langer ingeleverd kunnen worden in Leens, Winsum en Bedum.

In het bestemmingsplan is in de toelichting reeds benoemd als aanvullend voordeel van de aanleg van de agrologistieke weg dat de bereikbaarheid van afvalbeheer Noord-Groningen verbeterd. Hierdoor ontstaan er net wat meer uitwijkmogelijkheden qua bereikbaarheid wanneer er bijv. wegwerkzaamheden zijn. Hierdoor is de gemeente van mening dat we niet ernstig te kort schieten in onze motivering voor dit bestemmingsplan, laat staan dat het bestemmingsplan onrechtmatig is.

Dat de gemeentewerf in Leens voor het inleveren van grofvuil sluit, heeft niets te maken met de aanleg van deze weg. De locatie in Leens voldeed niet langer aan de milieueisen en het vraagt een enorme investering om het aan de eisen te laten voldoen. Dit heeft het college doen laten besluiten niet langer de mogelijkheid voor het inleveren van grofvuil mogelijk te maken.

Het overgrote deel van en naar de vuilstort vanuit Leens en Winsum zal de hoofdroute pakken over de N363 en daardoor niet, dan wel incidenteel, gebruik gaan maken van deze agrologistieke weg.

Voor kernen zoals Bedum en Zuidwolde ligt het afvalbrengrstation Woldjerspoor in Groningen qua reistijd iets dichterbij dan Usquert. Voor huishoudens in bijvoorbeeld Onderdendam zal de verbinding wel interessant worden. Hieronder een verwijzing naar de betreffende passage in de toelichting in het bestemmingsplan.

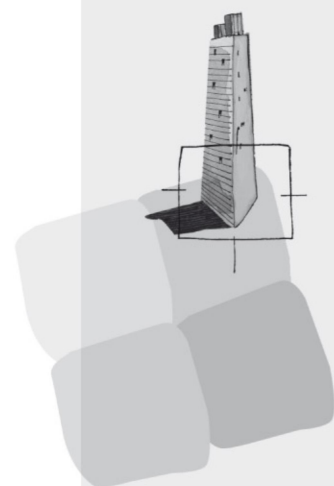
*Ten slotte wordt er een verbeterde bereikbaarheid gerealiseerd naar de milieustraat van afvalbeheer Noord-Groningen aan de Westerhornseweg. Afvalbeheer Groningen is nu alleen bereikbaar via een uitrit op de N363 of langs Havenstraat/Westerhornseweg te Usquert. De weg tussen de Kloosterweg en Westerhornseweg biedt de chauffeurs een extra mogelijkheid, waardoor de bereikbaarheid van afvalbeheer Noord-Groningen minder kwetsbaar wordt. Een welkome situatie voor afvalbeheer Noord-Groningen doordat de inwoners van de voormalige gemeente Bedum sinds ook gebruik mogen maken van de milieustraat. Voor de herindeling maakten inwoners van de gemeente Bedum gebruik van de milieustraat van de gemeente Groningen. Door de herindeling van gemeente Bedum naar gemeente Het Hogeland mogen de inwoners in het grondgebied van de voormalig gemeente Bedum ook gebruik maken van de milieustraat van afvalbeheer Noord-Groningen. De weg zorgt voor een korte route en men hoeft niet door het centrum van Warffum heen om de milieustraat te bereiken. Zo ontstaat er, indien op termijn noodzakelijk door toename van de omvang en intensiteit van het vrachtverkeer, de mogelijkheid van het instellen van eenrichtingsverkeer voor de afwikkeling van het verkeer op delen van de route naar de vuilstort.*

#### B. ALTERNATIEVE ROUTE

De constatering van de toenemende verkeersdruk op de verbinding naast het Delthepad leidt tot de gevolgtrekking dat de bezwaren in mijn eerdere zienswijze genoemd veel zwaarder gaan wegen en het alternatief, een tracé ten zuiden van de Kloosterboerderij nog meer voor de hand gaat liggen.

#### REACTIE

De gemeente is van mening dat het tracé langs het Delthepad zowel vanuit de gebruiksfunctie en vanuit landschappelijk oogpunt de meest logische optie is.



BügelHajema Adviseurs bv  
Bureau voor Ruimtelijke  
Ordering en Milieu BNSP  
Vaart nz 48-50  
9401GN Assen  
**T** 0592 316 206  
**F** 0592 314 035  
**E** [info@bugelhajema.nl](mailto:info@bugelhajema.nl)  
**W** [www.bugelhajema.nl](http://www.bugelhajema.nl)

Vestigingen te Assen,  
Leeuwarden en  
Amersfoort