

16 maart 2011

Zienswijze van de Stichting Landschap Oldambt met betrekking tot de voorgenomen aanleg van een Vaarverbinding tussen het Oldambtmeer en het Nieuwe Kanaal ten noorden van Midwolda

Samenvattend

De SLO acht de Noordelijke Vaarverbinding (NOVA) een aantasting van een uniek landschap en bepleit de keuze van een alternatief: een westelijke route. Die route is toeristisch aantrekkelijker, goedkoper, kent niet de noodzaak boerderijen uit te plaatsen, noch de noodzaak een glaciale rug te doorsnijden en brengt geen schade toe aan het landschap.

Inleiding

De zeekleipolders langs de Waddenkust werden door de vorige Rijksadviseur Landschap, Dirk Sijmons, “het meest bijzondere landschap van Nederland” genoemd. Het ontwerp POP noemt de zeekleigebieden langs de Wadden “een landschap van internationale betekenis”. Een landschap, kortom, om trots op te zijn, te koesteren en zorgvuldig mee om te springen bij de verdere ontwikkeling.

De belangrijkste karakteristieken die het landschap uniek maken zijn de grootschalige openheid in combinatie met de lintbebouwing aan de randen van waaruit de ontwikkeling plaatsvond. Dat waren transparante linten die zicht boden op het land erachter. De ontstaansgeschiedenis van het gebied laat zich nog uit het landschap aflezen.

Het unieke karakter van het landschap vertegenwoordigt, in combinatie met rust en een schoon milieu, een aanzienlijk kapitaal in de vorm van toeristisch potentiëel en werkgelegenheid. Herkenbare, karakteristieke landschappen hebben een aanzienlijke positieve belevingswaarde, waaraan men ook in belangrijke mate identiteit ontleent.

Situatie

Het lint van Midwolda is een wezenlijk onderdeel van het landschap van het Oldambt van waaruit herovering van land op zee plaatsvond. In de oorspronkelijke situatie had men naar beide zijden vanaf de glaciale rug doorkijkjes op het achterland aan beide zijden. Aan de Noordkant betrof dat de enorme wijsheid van het land tot aan het lint van Nieuwolda. Vanuit de polders was de structuur van het dorp, met daarin de boerderijen van waaruit het land bewerkt werd, duidelijk zichtbaar: land en rand vormden een visuele eenheid. De opgaande beplanting aan de Oudlandse weg heeft dat zicht helaas reeds voor een deel benomen. Herstel van het zicht op het lint zou wenselijk zijn.

Aan de zuidkant is van de transparantie vanuit het lint zo goed als niets meer over door de aanplant van bomen. Vanuit het zuiden ook is het zicht op het lint geheel verloren gegaan.

Afwegingen

Een vaarroute ten noorden van Midwolda, om verbinding te maken tussen het Oldambtmeer en het Nieuwe Kanaal, heeft als nadelen:

- dat het het uitplaatsing van boerderijen nodig maakt. Dat betekent functieverlies van de huidige markante gebouwen met het risico van verval daarvan. Het betekent ook een bijdrage aan de verstening van een van de meest markante open gebieden van het Oldambt door de anonieme nieuwbouw die er daar noodzakelijkerwijs voor in de plaats zal komen;
- dat er grote druk zal ontstaan dat vaarwater te stofferen met aanplant, om het toeristisch aantrekkelijk te maken. Het betreft hier bijna autonome, onweerstaanbare processen. In dit geval zal dat leiden tot een nieuwe schil achter het lint. Ook de noodzaak van de bouw van een vijftal bruggen van ruim 4 meter hoog en dijken zal daar aanzienlijk aan bijdragen. Men dient zich voorts te realiseren dat de noordelijke vaarverbinding nog weer *ten noorden* van de Oudlandse weg is geprojecteerd. Dat betekent ook dat ruimte voor aan het kanaal gerelateerde bedrijvigheid ten noorden van het kanaal gevonden zal moeten worden, in plaats van deel uit te gaan maken van de dorpsbebouwing. De samenhang tussen lint en achterland zal al met al visueel en functioneel voorgoed verbroken worden en Midwolda en het landschap zullen beide veel van hun oorspronkelijke karakter en kwaliteit verliezen;
- de glaciale rug waarop de dorpen zijn gebouwd moet worden doorsneden. Dat is in strijd met de Provinciale omgevingsverordening van 2009, art.4.41.)

Al deze nadelen kleven niet aan een westelijk tracé voor de vaarroute.

De directe, aan het vaarwater gerelateerde *werkgelegenheid* zal bij de keuze voor een westelijk tracé eerder groter dan kleiner zijn, aangezien die route voor de vaarrecreant uiteraard aantrekkelijker is dan een kanaal langs een drukke doorgaande weg. De vaarrecreanten zullen deze weg ook moeten oversteken om bij het dorp te komen. Het lijkt voor de hand te liggen de vaarroute zoveel als mogelijk is te laten samenvallen met de bestaande en nog aan te leggen verbindingzones van de EHS, zoals dat elders ook gebeurt. Door de schade te ontgaan die een noordelijke route aan het landschap en daarmee aan toeristisch potentieel zal toebrengen, is de westelijke variant ook om die reden uit een oogpunt van werkgelegenheid verkieslijker.

Het is tenslotte gewenst kritisch te kijken naar de berekeningen die aan de tracé-keuze ten grondslag liggen. Dat de voorgerekende 15% besparing ten gevolge van de combinatie van de aanleg van de weg en het kanaal zou opwegen tegen de winst van een veel korter aan te leggen tracé van de vaarweg *en* de besparing van de kosten van uitplaatsing van boerderijen samen is te onaannemelijk om niet nog eens grondig door te doen rekenen.