

Pleitnota van de Stichting Landschap Oldambt voor een westelijke route voor de vaarverbinding Oldambtmeer-Nieuwekanaal

Wij gebruiken “Actualisering variant Midwolderbos” van “Invraplus” van 24 juni 2009 als leidraad bij het geven van onze visie.

De opsomming van voor- en nadelen van beide varianten (Invraplus: pag. 3) is eenzijdig. De landschappelijke en cultuurhistorische schade die de noordelijke variant teweeg zal brengen wordt niet genoemd, terwijl die aanzienlijk zal zijn. De te noemen nadelen van de noordelijke variant zijn:

- vijf boerderijen moeten worden uitgeplaatst uit het lint met als gevolg:
 - functieverlies en daardoor dreigend verval van de bestaande boerderijen,
 - noodzakelijke nieuwbouw van vermoedelijk lagere kwaliteit die een aanslag doet op de open ruimte ten noorden van Midwolda-Oostwold;
- de bestaande, historisch gegroeide ontginningsstructuur, die de dorpsbebouwing visueel en ruimtelijk verbindt met zijn agrarische achterland, wordt aangetast;
- het zicht op de noordkant van het historische lint van Midwolda zal worden belemmerd door de aanleg van recreatieve voorzieningen en bosschages, door bruggen (vijf stuks, hoogte ruim 4m) en dijken. Het is voor een adequate afweging noodzakelijk inzicht te geven in de profielen van deze bruggen (incl. op- en afritten) en van de dijken t.o.v. het maaiveld en van de plaatsing en visuele effecten van de overige voorgenomen voorzieningen;
- een glaciale rug moet worden doorsneden, hetgeen door het POP verboden wordt. De vaarweg krijgt daar bovendien, door de diepte, een grote breedte.

Aan de zuidkant gelden die bezwaren nauwelijks tot niet: het gebied heeft al een recreatieve functie, aansluiting bij de bestaande verkaveling is eenvoudig, zicht op het lint vanuit het zuiden is al zeer beperkt en de noodzaak tot bedrijfsuitplaatsing ontbreekt.

Het polderland boven Midwolda en Oostwold vormt één van de gaafst overgebleven gebieden in het Oldambt, dat nu aangetast dreigt te worden. Deze schade zal zich ook vertalen in een afname van de toeristische aantrekkelijkheid van het gebied.

Uit de tekst en tekeningen van dit rapport blijkt niet dat, i.t.t. de eerdere plannen, de vaarroute *ten noorden* van de te verbreden Oudlandseweg komt te liggen. Recreanten die vanaf de noordelijke vaarroute naar het dorp willen gaan, zullen daartoe een weg moeten oversteken die aanzienlijk drukker wordt dan nu het geval is en waar 80 km. per uur mag worden gereden. De vestiging van direct aan watersport gerelateerde bedrijvigheid in de vorm van onderhouds- en reparatiewerfjes wordt in deze variant bovendien hoogst onwaarschijnlijk, tenzij het de bedoeling is t.z.t. ontheffing te gaan verlenen ten behoeve van vestiging in het open land ten noorden van het kanaal; een optie waar wij ons ten stelligste tegen zouden willen verzetten.

Er wordt in het rapport vanuit gegaan dat een combinatie van vaar-/recreatieve functie en EHS onwenselijk is langs de westelijke route, een van de argumenten om tegen die variant te kiezen. Op veel plaatsen elders wordt die combinatie gewoon gemaakt en langs het Nieuwekanaal zal die eveneens gemaakt gaan worden. Zonder adequate motivering waarom hier een verschil gemaakt zou moeten worden, overtuigt het argument niet.

Wij begrijpen de zorgen van de SHGL. Wij bepleiten dat daaraan zoveel mogelijk tegemoet zal worden gekomen. In de presentatie van Invrapius worden ze evenwel wat al te zeer verabsoluteerd.

Verwezen wordt naar Dorp Ontwikkelingsplannen die uitgaan van een noordelijke variant. Er zij op gewezen dat de Vereniging Dorpsbelangen bij monde van zijn secretaris tegenover de SLO eigener beweging te kennen gaf dat de vereniging voor de westelijke variant was geweest tot het moment waarop men begrepen meende te hebben dat dan het hele plan, inclusief de rondweg, niet meer door zou gaan.

Een aansluiting op het bestaande waterstelsel vanuit de meest westelijke lob van het Oldambtmeer ten behoeve van de westelijke vaarweg wordt in het rapport genoemd als alternatief(pag.5), om vervolgens te worden afgewezen:

- omdat deze "...zulke hoge kosten mee zich meebrengt dat gekozen is voor de andere route". Bij doorvragen bleken de twee even duur. Het zou de moeite kunnen lonen de onderliggende berekeningen er op na te slaan: het gaat om het 1,5 m. dieper leggen van twee NAM-buizen over een zeer beperkte afstand;
- omdat op dat deel van het meer niet gevaren mag worden en natuurwaarden zich verzetten, aldus Invrapius. Deze natuurwaarden zijn niet plaatsgebonden, evenmin als het gebied voor een vaarverbod, zo bleek bij navraag. (Hier worden besluiten uit het recente verleden als onwrikbare gegevens gepresenteerd in plaats van ze als wrikbare onderdelen van een totale afweging opnieuw te bezien.)

Voor de uitplaatsing van de vijf boerderijen is een stelpost opgenomen van €2,0 mln. (pag. 5.) Daarmee verwordt een openingsbod in onderhandelingen tot een feit in een kostenvergelijking. Het is aannemelijk dat deze kostenpost aanzienlijk hoger uitkomt. Daardoor wordt de noordelijke variant duurder dan de westelijke.

De kosten van beide varianten zijn eenmalig en ontlopen elkaar wellicht niet eens zoveel. De schade aan het bijzondere landschap ten noorden van Midwolda en aan het lint zelf zal blijvend zijn.