

---

20 januari 2015  
Corr.nr. 2014-47.185, VV  
Zaaknr. 546442

Nummer 2/2015

---

**Voordracht** van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van Groningen over het RSP-project Veilig maken Noordelijk deel N361

---

### 1. Samenvatting

De middelen voor het verbeteren van de N361 zijn opgesplitst in een aantal onderdelen. Voor het noordelijk deel (Mensingeweer tot Lauwersoog) is vanuit het RSP bij de voordracht 23/2013 over de herbestemming van de vrijgevallen RSP- en MIT-middelen € 4 miljoen (prijsspeil 2011) beschikbaar gesteld met als primaire doel om dit deel van de provinciale weg veiliger te maken. Daarnaast is het belangrijkste neven-doel om ook de veiligheid en leefbaarheid in en rond de dorpen te verbeteren. In uw vergadering van 8 februari 2012 heeft u unaniem besloten om een opname- en acceptatiebesluit te nemen voor dit project. In de afgelopen twee jaar is dit project samen met de gemeente De Marne, de politie en de omgeving (o.a. LTO De Marne en de dorpsverenigingen) uitgewerkt. Daarbij zijn er onder meer met behulp van een ongevalanalyse van de afgelopen tien jaar maatregelen voor de kruisingen en wegvakken in kaart gebracht, die de veiligheid sterk verbeteren. Het gaat onder andere om twee rotondes bij de kruisingen van de N361 met de Breekweg in Leens en de Warfhuisterweg in Wehe den Hoorn. Daarnaast zijn er maatregelen geformuleerd met betrekking tot het landbouwverkeer.

De verschillende maatregelen op en rond de provinciale weg zijn inmiddels zo ver gereed dat het mogelijk is u een realisatiebesluit voor te leggen. Dit voorstel is in de bijgevoegde voordracht beschreven. De voorstellen in en rond de dorpen met betrekking tot het landbouwverkeer worden de komende maanden door de gemeente De Marne verder uitgewerkt, samen met het project Agrologistiek en ons.

De maatregelen op en rond de N361 kosten in totaal € 2,35 miljoen (excl. btw en incl. VAT) op prijspeil 2014. Door de Stuurgroep wordt voorgesteld om een deel van het restantbudget uit het RSP in te zetten voor de maatregelen met betrekking tot het landbouwverkeer in en rond de dorpen Ulrum, Leens en Wehe den Hoorn ten behoeve van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Het overige deel van het resterende budget vloeit terug naar het programma RSP.

### 2. Doel en wettelijke grondslag

In uw vergadering van 8 februari 2012 heeft u unaniem besloten om een opname- en acceptatiebesluit te nemen voor de aanpak van de verkeersveiligheid van het noordelijk tracédeel N361 Lauwersoog-Mensingeweer (van de kruising van de N361 met de N388 naar Menneweer tot aan de aansluiting op het nieuwe deel van de N361 tussen Mensingeweer en Ranum). Dit project is onderdeel van het RSP en van de totale aanpak N361 Veilig. Het hoofddoel van dit project is het verkeersveiliger maken van het noordelijk deel van de N361. Daarnaast zijn het verbeteren van de (verkeers)leefbaarheid in de dorpen (voornamelijk in relatie tot het landbouwverkeer), een goede doorstroming en zoveel mogelijk draagvlak in de omgeving als neven-doelen van het project vastgesteld. In deze voordracht beschrijven wij tot welke resultaten deze projectdoelen geleid hebben in de afgelopen periode.

### **3. Procesbeschrijving en planning**

Naar aanleiding van uw bovengenoemde statenbesluit hebben wij in de afgelopen periode samen met de gemeente De Marne en de politie mogelijke maatregelen ten behoeve van de verkeersveiligheid in kaart gebracht en uitgewerkt. Ook de omgeving van het noordelijk deel van de N361 is betrokken geweest bij de uitwerking. Er heeft een klankbordgroep meegedacht, waarin onder andere LTO De Marne en de dorpsverenigingen zitting hadden. Daarnaast zijn er twee informatieavonden gehouden voor alle inwoners van het gebied. De reacties waarin overwegend positief. Bij de voorgestelde rotondeoplossing bij de Warfhuisterweg (Wehe den Hoorn) zijn nog wel enkele vragen gesteld en opmerkingen geplaatst.

Gezien de verder geringe complexiteit van de maatregelen hebben wij de verkennings- en planuitwerkingsfase voor het totale project in één keer doorlopen. Hierdoor is het mogelijk geworden om extra tempo te maken richting de realisatie van dit project en kunnen wij u nu gelijk een realisatiebesluit voorleggen. Indien u het in ontwerp bij deze voordracht gevoegde besluit vaststelt, dan kan de realisatiefase van het project gestart worden. In 2015-2016 wordt dan de planologische procedure doorlopen. Medio 2016 kan gestart worden met de aanbesteding. De realisatie van de maatregelen is vervolgens in 2017 mogelijk, mits er geen bezwaren ingediend worden. Bij bezwaren in de bestemmingsplanprocedure en/of onteigeningsprocedure vindt de realisatie circa één jaar later plaats. Daarbij wordt de realisatie zo goed mogelijk afgestemd op de realisatie van het nieuwe deel van de N361 tussen Ranum en Mensingeweer en zoveel mogelijk samen uitgevoerd met het geplande groot onderhoud van het noordelijk deel van de N361.

### **4. Begroting**

Het krediet dat met dit besluit aan de orde is bedraagt € 2.350.000,- (inclusief VAT, exclusief btw en prijspeil 2014). De scope die met dit krediet gerealiseerd wordt, staat in één overzicht aangegeven op de bijgevoegde maatregelenkaart (bijlage 3). Het project Veilig maken Noordelijk deel N361 valt onder het thema Mobiliteit en Infrastructuur van de begroting en is onderdeel van het programma RSP. Voor dit project is bij de voordracht 23/2013 over de herbestemming van de vrijgevallen RSP- en MIT-middelen € 4 miljoen (prijspeil 2011) beschikbaar gesteld vanuit het RSP en € 140.000,- vanuit de gemeente De Marne.

In deze voordracht stellen wij verder voor om een gedeelte van het resterend budget te besteden aan het verbeteren van knelpunten met betrekking tot het landbouwverkeer in en rond de dorpen Ulrum, Leens en Wehe den Hoorn ten behoeve van de (verkeers)leefbaarheid en verkeersveiligheid. De komende maanden worden deze maatregelen door de gemeente en het project Agrologistiek uitgewerkt, in afstemming met ons. De exacte hoogte van onze bijdrage is afhankelijk van deze nadere uitwerking. Wij verwachten dat de uitwerking dit voorjaar bekend is, zodat wij een voorstel voor onze bijdrage kunnen meenemen in de voordracht van de Voorjaarsnota en aan u kunnen voorleggen. Het overige deel van het resterende budget vloeit terug naar het programma RSP.

### **5. Inspraak/participatie**

In 2015 wordt na positieve besluitvorming uwerzijds gestart met de planologische procedure. Daarnaast zijn er in 2014 en begin 2015 verschillende informele inspraakmomenten geweest. Er zijn twee informatieavonden georganiseerd voor alle inwoners van het gebied. Tijdens de eerste avond op 26 mei 2014 bij de Schierstee in Wehe den Hoorn zijn de globale plannen voor het noordelijk deel van de N361 gepresenteerd. Iedereen uit het gebied heeft op deze avond de gelegenheid gekregen om zijn/haar wensen te uiten bij of bedenkingen te uiten tegen de globale plannen, waaronder de eerste schetsen van de rotondeoplossingen bij de kruising met de Breekweg in Leens en de kruising met de Warfhuisterweg in Wehe den Hoorn.

De output uit deze avond is meegenomen bij de verdere uitwerking van de maatregelen. Dit heeft onder meer geleid tot een aanpassing van het ontwerp van de rotonde bij Wehe den Hoorn om de impact op het terrein van de Schierstee te verminderen. Deze nadere uitwerking van de plannen is vervolgens op 12 januari 2015 opnieuw gepresenteerd aan de omgeving tijdens een tweede informatieavond. Daarbij is ook teruggesproken in hoeverre de op- en aanmerkingen uit de eerste avond een plek hebben kunnen krijgen in de plannen.

Naast de twee informatieavonden zijn er in 2014 verschillende bijeenkomsten geweest met de klankbordgroep. In deze klankbordgroep waren verschillende instanties uit de omgeving, zoals LTO De Marne, de dorpsverenigingen van Wehe den Hoorn, Leens en Ulrum, maar bijvoorbeeld ook Qbuzz en de fietsersbond vertegenwoordigd. De klankbordgroep heeft gedurende het proces

tijdens deze bijeenkomsten een aantal keren input kunnen leveren en op die manier een bijdrage gehad in het ontwikkelen van de plannen en de keuzes voor de verschillende maatregelen. Daarnaast is er een aantal keren apart met LTO De Marne gesproken over de maatregelen ten behoeve van het landbouwverkeer.

Tijdens de planologische procedure in 2015 zal er formele inspraak plaatsvinden met betrekking tot de rotondeoplossingen. Daarnaast worden de overleggen met betrokken grondeigenaren voortgezet. Na het realisatiebesluit zal het grondverwervingstraject worden opgestart.

#### *Schierstee*

Met een aantal partijen uit de omgeving is apart overleg gevoerd, waaronder met de eigenaren van de Schierstee in Wehe den Hoorn. Waar voor de rotondeoplossing bij de Breekweg in Leens geldt dat deze ruimtelijk naadloos past in de huidige brede opzet van de kruising, zonder dat de directe omgeving echt geraakt wordt, ligt dit voor de rotondeoplossing bij de Warfhuisterweg in Wehe den Hoorn net iets lastiger. Bij een optimale ligging van de rotonde vanuit verkeersveiligheidsoogpunt worden een deel van de grond en negen parkeerplaatsen van de Schierstee geraakt. Ondanks dat het mogelijk is om deze parkeerplaatsen te compenseren, is deze oplossing voor de Schierstee niet acceptabel. De eigenaren trekken het nut en de noodzaak van de rotondeoplossing in twijfel.

In de afgelopen maanden hebben daarom verschillende gesprekken plaatsgevonden met de eigenaren van de Schierstee, met als doel om te komen tot een voor alle partijen acceptabele oplossing. Daarbij zijn in het laatste gesprek drie verschillende varianten besproken van de rotonde, waaronder de oorspronkelijke variant. Van deze drie varianten raakt de derde variant geen enkele parkeerplaats meer en alleen nog een klein deel van de grond van de Schierstee (zie figuur 2 en bijlage 2). Ten opzichte van de oorspronkelijke variant is in deze variant de as van de rotonde meer naar het zuidoosten opgeschoven. Het effect op het verbeteren van de verkeersveiligheid is bij alle drie de varianten overigens positief. Indien er toch een rotonde komt, dan heeft deze derde variant de voorkeur van de eigenaren van de Schierstee.

Zij blijven echter van mening dat de verkeerveiligheidsproblematiek op dit kruispunt waarschijnlijk ook met het plaatsen van een aantal verkeersborden opgelost kan worden. Uit de ongevalanalyse van de afgelopen tien jaar komt echter naar voren dat op deze breed opgezette kruispunten, vooral veel afdekongevallen en tweede rijbaanongevallen plaatsvinden. Dit is inherent aan de grootschalige vormgeving van de kruising. Ook een nadere analyse voor de kruising met de Breekweg bij Leens, die op dezelfde manier is vormgegeven als de kruising met de Warfhuisterweg, toont dit aan.

Dergelijke ongevallen kunnen niet worden voorkomen met alleen het plaatsen van verkeersborden, maar wel met een aanpassing van de vormgeving. En voor het oplossen van de problematiek is een rotonde hierbij de enige effectieve oplossing. In de Stuurgroep van dit project zijn het voorstel van de eigenaren van de Schierstee en het voorstel voor de rotondeoplossing besproken en is besloten om vast te houden aan de rotondeoplossing. Om de eigenaren van de Schierstee zoveel mogelijk tegemoet te komen, is daarbij wel de derde variant gekozen als voorkeursvariant.

## **6. Nadere toelichting**

### *Analyse verkeersveiligheid*

Om zo goed mogelijk te voldoen aan de hoofd- en nevendoelen van het project, zijn de ongevallen voor dit deel van de N361 vanaf 2005 tot en met 2013 zo goed mogelijk in kaart gebracht. Voor de jaren 2005 tot en met 2009 is dit goed bijgehouden door de politie. Voor de jaren 2010 tot en met 2013 zijn voor een aantal kruispunten de gegevens handmatig doorlopen met de politie, aangezien het registratiesysteem in verband met andere prioritering binnen de politieorganisatie voor die jaren was gewijzigd. Op deze manier is een zo goed mogelijk beeld verkregen van de wegvakken en kruisingen qua verkeersveiligheid.

Op de kruisingen op het N361-deel Mensingeweer-Lauwersoog hebben zich in de periode 2005 t/m 2009 in totaal 52 ongevallen voorgedaan: 28 ums-ongevallen (uitsluitend materiële schade), 22 slachtofferongevallen en 2 ongevallen met dodelijke afloop. De slachtofferongevallen vinden voornamelijk plaats op de kruisingen en in mindere mate op de wegvakken.

Vier kruisingen vallen qua aantallen ongevallen op in de periode 2005 t/m 2009. De voornaamste ongevalsoorzaak op de kruisingen is het niet verlenen van voorrang. Het betreft de kruispunten van de N361 met de Warfhuisterweg (nabij Wehe den Hoorn), de Breekweg (nabij Leens), de

Breweelsterweg (tussen Ulrum en Leens) en de Borgweersterweg. Uit de boven tafel gekregen gegevens voor de periode 2010 t/m 2013 blijven vooral de kruising met de Warfhuisterweg en de kruising met de Breekweg opvallen qua aantal ongevallen. De kruisingen met de Breekweg en Warfhuisterweg kennen eenzelfde, grootschalige vormgeving en brede opzet. De oplossing voor beide kruisingen kan daarom in dezelfde richting worden gezocht. De kruisingen met de Breweelsterweg en de Borgweersterweg zijn kleinschaliger. Hier is niet een brede middenberm aanwezig, maar een meer eenvoudige rugdekking voor de linksaf vakken. In de afgelopen jaren zijn de ongevallen hier al verminderd door kleinschalige ingrepen, zoals het op een juiste manier aanbrengen van groen, zodat snelheden beter inschat kunnen worden en het verkeer langzamer richting het kruispunt rijdt.

#### *Kruising met de Warfhuisterweg*

Hier hebben in de periode 2005 t/m 2009 in totaal acht ongevallen plaatsgevonden. Het betrof vijf ongevallen met blikschade en drie ongevallen met letsel. In de periode 2010 t/m juni 2013 heeft zich er voor zover goed geregistreerd in elk geval nog één ums-ongeval en één letselongeval voorgedaan. Daarmee zijn er in totaal zeven slachtoffers te betreuren bij de ongevallen waarvan er vijf met zwaar letsel.

#### *Kruising met de Breekweg*

In totaal vonden hier in de periode 2005 t/m 2009 12 ongevallen plaats. Hiervan betrof het zeven keer ongevallen met alleen blikschade en vijf ongevallen met letsel. In de periode 2010 t/m juni 2013 hebben zich nog eens zeven ongevallen voorgedaan, zes ums-ongevallen en één met letsel. In totaal zijn er zeven slachtoffers gevallen, waarvan één zwaargewonde.

Voor de kruising met de Breekweg is een zogeheten manoeuvre-diagram opgesteld. In het manoeuvre-diagram konden in totaal 13 ongevallen worden aangegeven met een concrete oorzaak. Hiervan betrof het vijf keer zogenaamde tweede rijbaan ongevallen, één keer een eerste rijbaan en zeven keer was dit onbekend/niet direct aan te geven in de tekening.

#### *Mogelijke oorzaken*

De tweede rijbaanongevallen hebben plaatsgevonden met verkeer vanaf de zijweg dat de N361 wil oprijden/oversteken. De eerste kruisende rijbaan wordt dan wel goed overgestoken, maar bij de tweede rijbaan gaat het mis.

Hier zijn verschillende hypothesen bij te bedenken:

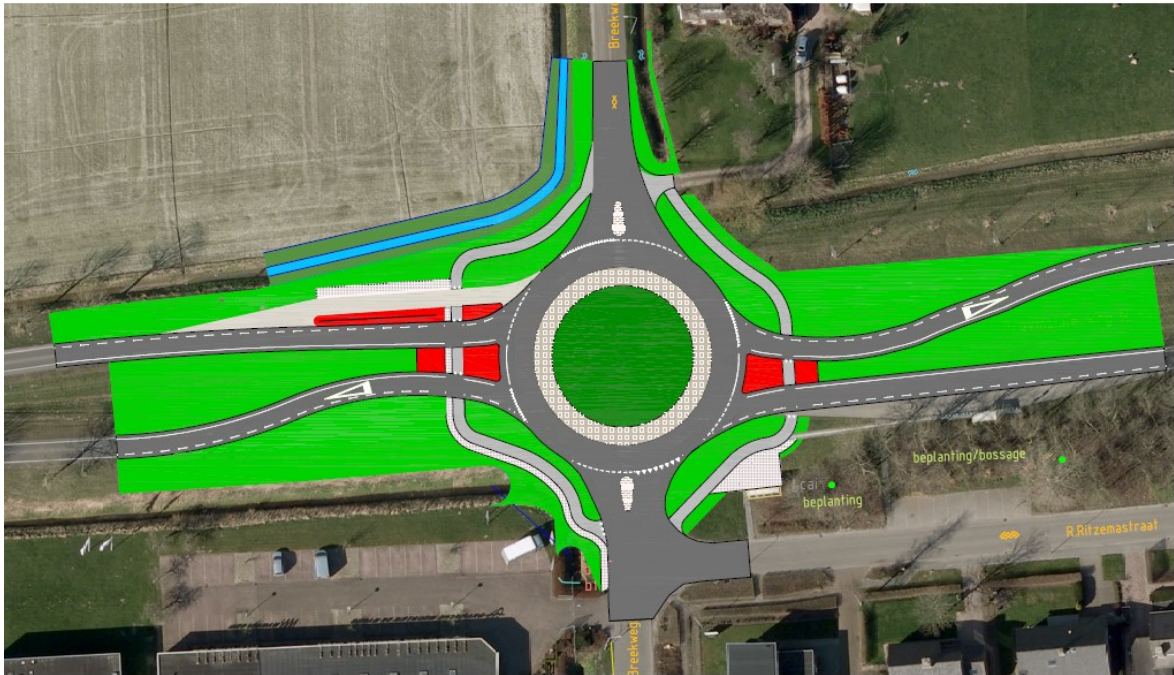
- Het verkeer op de tweede rijbaan wordt over het hoofd gezien, omdat al rijdende gedacht wordt dat de situatie goed ingeschat kan worden. De kruisende auto blijkt vervolgens dichterbij dan gedacht/gezien;
- Het verkeer op de tweede rijbaan wordt over het hoofd gezien, omdat gedacht wordt dat de oversteek van de weg al gemaakt is door de brede middenberm;
- Een auto staat op de middenberm opgesteld en er staat ook een linksafslaanende auto opgesteld op de N361. De auto op de middenberm denkt voor de linksafslaanende auto langs te kunnen en ziet de achterlangsrijdende auto op de hoofdrijbaan niet. Een zogenaamd afdekongeval;
- De rijdende auto op de tweede rijbaan wordt wel gezien, maar deze rijdt sneller dan gedacht. Een inschattingfout qua oversteektijd.

Omdat het veel lokaal bekend verkeer betreft in dit gebied, is de kans klein dat het ongevallen betreft waarbij een verkeerde inschatting gemaakt wordt van de breedte van het kruispunt. Het verkeer is bekend met de situatie. Daarom kunnen wij er vanuit gaan dat de ongevalsoorzaak ligt in de hoek van: over het hoofd zien door hetzij "denken" overzicht te hebben, hetzij onvoldoende snelheid inschatten of er is sprake geweest van een afdekongeval.

#### *Rotondeoplossingen*

De twee onveiligste kruisingen uit de ongevallenanalyse (Breekweg en Warfhuisterweg) zijn vergelijkbaar qua grootschalige opzet. Uit de analyse blijkt dat de ongevallen op deze kruisingen grotendeels tweede rijbaan, dan wel afdekongevallen zijn. In verschillende workshopsessies met onder andere de gemeente De Marne en de politie zijn de mogelijke verbeteringen/oplossingen voor onder meer deze twee kruispunten besproken. Hieruit is naar voren gekomen, dat de hoofdoorzaak van de ongevallen (tweede rijbaan en afdekongevallen) eigenlijk alleen met een rotonde of ovondeoplossing weggenomen kan worden. Aangezien een ovonde, vanwege zijn ovale vormgeving, meer ruimte in beslag neemt, wordt voor de kruisingen met de Breekweg en de

Warfhuisterweg voorgesteld om rotondes te realiseren (zie de figuren 1 en 2 en bijlagen 1 en 2 voor een grotere versie van de conceptontwerpen). Dit is vanuit verkeersveiligheidsoogpunt duidelijk de beste oplossing voor deze kruisingen, aangezien hiermee de afdekongevallen en tweede rijbaanongevallen volledig voorkomen kunnen worden.



Figuur 1: De rotondeoplossing bij de kruising met de Breekweg (Leens).



Figuur 2: De rotondeoplossing bij de kruising met de Warfhuisterweg (Wehe den Hoorn).

#### *Overzicht alle maatregelen*

Met de realisatie van de twee rotondes worden de belangrijkste knelpunten ten aanzien van verkeersveiligheid op de kruisingen van het noordelijk deel van de N361 opgelost. Tijdens de workshop sessies is echter ook gekeken naar de overige kruispunten en de wegvakken van dit deel van de N361. Hier zijn weliswaar minder grote maatregelen nodig, maar ook voor deze kruisingen en voor de wegvakken zijn verbeteringen mogelijk met het oog op de verkeersveiligheid.

Voor verschillende kruisingen en de wegvakken zijn daarom maatregelen benoemd, die uiteenlopen van het frequenter snoeien van de beplanting, verplaatsen van reclameborden die het

zicht beperken tot en met het aanpassen van de uitrit bij de Shellpomp nabij Wehe den Hoorn. Daarbij zijn er bijvoorbeeld ook maatregelen benoemd met betrekking tot de belijning en de middenbermen (in overeenstemming met het reeds aangepaste gedeelte bij Lauwersoog). Voor de wegvakken wordt ook bekeken of het aanbrengen van ribbelmarkering tot de mogelijkheden behoort. Ook de opmerkingen en suggesties uit de klankbordgroepen en informatieavonden zijn hierbij zoveel mogelijk meegenomen. Alle maatregelen leiden tot een totaalbeeld voor de verbetering van de verkeersveiligheid van het noordelijk deel van de N361. Dit totaalbeeld is geraamd en afgebeeld op een maatregelenkaart. Deze overzichtskaart is als bijlage 3 bij deze voordracht gevoegd.

#### *Landbouwverkeer*

In overleg met onder meer LTO De Marne is in de afgelopen periode gekeken naar de problematiek met betrekking tot het landbouwverkeer rond het noordelijk deel van de N361. De N361 is een zogeheten gebiedsontsluitingsweg, het noordelijk deel fungeert voor dit gebied als de belangrijkste ontsluiting richting Groningen. Voor dit deel van de N361 is het vigerende beleid dat geen landbouwverkeer is toegestaan. Het landbouwverkeer verplaatst zich over de gemeentelijke wegen, deels via de dorpen Ulrum, Leens en Wehe den Hoorn. In sommige gevallen levert dit knelpunten op met het oog op de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Om deze reden zijn mogelijke oplossingen onderzocht om dit te verbeteren. Hierbij is ook gekeken of het toestaan van landbouwverkeer op dit deel van de N361 een oplossing kan zijn. Met een cameraonderzoek bij de komgrenzen van de dorpen is geprobeerd om zo goed mogelijk de aantallen en routes van het landbouwverkeer in beeld te brengen. LTO De Marne heeft daarnaast haar achterban tot twee keer toe benaderd om kavels en rijroutes door te geven. Uit zowel het cameraonderzoek als de uitgezochte kaveleigendommen en rijroutes blijkt dat het landbouwverkeer vooral door één dorpskern rijdt tussen het hoofdperceel en de kavels en daarbij met name de N361 oversteekt. Het aantal landbouwvoertuigen dat voordeel heeft van het toestaan van rijden op de N361 is op basis van de verzamelde gegevens erg beperkt.

Aangezien het om zulke geringe aantallen gaat, is er op dit moment onvoldoende aanleiding om het vigerende beleid ten aanzien van dit deel van de N361 te wijzigen. De Stuurgroep heeft daarom aangegeven om ten behoeve van het landbouwverkeer de maatregelen vanuit het project te richten op de verbetering van de routes in en rond de dorpen. Hier profiteren veel meer landbouwvoertuigen van en bovendien levert het voordelen op voor de dorpen qua verkeersveiligheid en leefbaarheid. Dit is ook teruggekoppeld aan LTO De Marne en zij kunnen dit voorstel goed volgen. Samen met hen, het project Agrologistiek en de gemeente De Marne gaan wij nu onderzoeken wat de beste maatregelen in de dorpen Ulrum, Leens en Wehe den Hoorn zijn. Ondanks dat het daarbij om gemeentelijke wegen gaat, stelt de Stuurgroep voor om een deel van het resterend budget vanuit het project hiervoor in te zetten. Op dit moment onderzoekt adviesbureau Grontmij wat de beste maatregelen kunnen zijn.

#### *Visie op beplanting*

Ondanks dat de maatregelen uit het project Veilig maken Noordelijk deel N361 niet direct grote ingrepen in de beplanting nodig maken, is voor het totaalbeeld wel direct een visie voor de beplanting rondom het noordelijk deel van de N361 opgesteld (zie ook bijlage 4). Met beplanting wordt onder meer beoogd om de landschappelijke structuur van de provincie herkenbaar naar voren te brengen. Beplanting wordt toegepast op de weggedeelten die op oude landschappelijke weggedeelten liggen. Tussen Groningen en Winsum ligt de N361 op een oude meanderende weg die de wierdedorpen met elkaar verbindt. Deze weg is nu beplant en dit past in de visie.

Op het noordelijk deel van de N361 is de weg meer als het ware los in het landschap gelegen en volgt het geen landschappelijke structuren. De weg zal hier op termijn niet meer in de bomen staan. Pas als een boom te slecht is om te blijven staan, wordt hij gekapt. Met de gemeente De Marne is afgesproken dat de gekapte bomen gecompenseerd gaan worden langs de oude landschappelijke weg die de wierdedorpen met elkaar verbindt. Zo zal op termijn deze landschappelijke structuur meer zichtbaar zijn vanaf de N361. Zie hiervoor ook de groene stippellijn in figuur 3.



Figuur 3: Visie op beplanting langs de N361.

### 7. Voorstel

Wij stellen u voor het in ontwerp bij deze voordracht gevoegde besluit vast te stellen.

Groningen, 20 januari 2015.

Gedeputeerde Staten van Groningen:

M.J. van den Berg , voorzitter.

H.J. Bolding , secretaris.

Behandeld door : Daniël Koelikamp  
 Telefoonnummer: 050-316 4690  
 e-mail: d.koelikamp@provinciegroningen.nl

### Bijlagen bij de voordracht

Nr.	Titel	Soort bijlage
1	Ontwerp rotondeoplossing kruising Breekweg	Afbeelding
2	Ontwerp rotondeoplossing kruising Warfhuisterweg	Afbeelding
3	Overzichtskaart maatregelen noordelijk deel N361	Kaart
4.	Visie voor de beplanting	Rapport

**Provinciale Staten van Groningen:**

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 20 januari 2015, 2014-47.185, VV;

Gelet op:

- de voordracht van 29 november 2011 (39/2011) over het opname- en acceptatiebesluit van het RSP-project N361 noordelijk deel.

**Besluiten:**

1. Een realisatiebesluit te nemen voor de uitvoering van de werkzaamheden op de bij de bijbehorende voordracht gevoegde maatregelenkaart van het project Veilig maken Noordelijk deel N361.
2. Hiervoor een krediet van € 2,35 miljoen beschikbaar te stellen en dit krediet te dekken vanuit het RSP-budget van het project Veilig maken Noordelijk deel N361 (onderdeel van het overall project Bereikbaarheid Lauwersmeergebied).

Groningen,

Provinciale Staten voornoemd:

, voorzitter.

, griffier.