

# HERINRICHTING NOORDELIJKE DORSRAND WINSUM

---

25 JUNI

---

GEMEENTE HET HOGELAND  
Gemaakt door: Anita Hazenberg



gemeente  
**Het Hogeland**



---

# Herinrichtingsplan noordelijke dorpsrand Winsum

## Verkeersmaatregelen en groene inrichting van de Onderdendamsterweg en de Kortsluiting

### Aanleiding

Op 27 maart 2018 heeft de gemeenteraad van de toenmalige gemeente Winsum een besluit genomen over het tracé van de Kortsluiting in Winsum. Tijdens deze vergadering is ingesproken door vertegenwoordigers van de wijk De Brake. Zij hebben daarbij aangegeven dat zij hinder ondervinden van geluidsoverlast van de Onderdendamsterweg, en dat er op de Onderdendamsterweg veel te hard wordt gereden. Zij vrezen dat de overlast toe zal nemen wanneer er door de aanleg van de Kortsluiting meer verkeersbewegingen komen op de Onderdendamsterweg. Alle raadsfracties hebben het college destijds gevraagd om te kijken naar de bezwaren vanuit De Brake. Tijdens de behandeling van het bestemmingsplan voor de Kortsluiting heeft de Belangenvereniging De Brake een zienswijze ingediend. Niet omdat zij tegen de aanleg van de Kortsluiting zijn, maar omdat zij aandacht willen vragen voor de problemen op en rondom de Onderdendamsterweg. Tijdens de raadsvergadering op 27 november 2019 over het bestemmingsplan hebben zij ingesproken.

### Proces

Medio 2019 heeft een gesprek plaatsgevonden tussen Belangengroep De Brake en wethouder Dijkhuis. Vervolgens zijn er enkele gesprekken geweest tussen de projectleider van de Kortsluiting en de belangengroep. Dit heeft eind 2019 geleid tot een quick scan door een verkeerskundig adviesbureau, waarin mogelijke maatregelen voor de Onderdendamsterweg zijn beschreven. Deze quick scan is als bijlage bij het bestemmingsplan Kortsluiting gevoegd, vanwege de relatie met de zienswijze van Belangengroep De Brake. Tijdens de behandeling van het bestemmingsplan op 11 december 2019 hebben verschillende fracties gevraagd om aandacht voor de Onderdendamsterweg. Wethouder Dijkhuis heeft toegezegd de mogelijke maatregelen voor de Onderdendamsterweg te zullen onderzoeken.

Vanwege de samenhang tussen de Onderdendamsterweg en de Kortsluiting en de samenhang met het inrichtingsplan is het vervolg op de quick scan breder opgepakt. Belangengroep De Brake, Klankbordgroep Kortsluiting, Terra Pro en vertegenwoordigers van de Freesiaal en de Ranumerweg zijn uitgenodigd om deel te nemen aan een brede werkgroep. De vertegenwoordigers van de Freesiaal e.o. hebben ons laten weten dat zij gedurende de lopende beroepsprocedure bij de Raad van State niet wensten deel te nemen aan de werkgroep. Wij hebben geprobeerd hun belangen zo goed mogelijk mee te wegen in dit proces. De overige genodigden hebben hier wel in deelgenomen.

Verkeerskundig adviesbureau Ruimte Voor Iedereen en advies- en ontwerpbureau Bureau Schmidt hebben in samenwerking met de werkgroep een verkeerskundig advies en een groenplan opgesteld. Het verkeerskundig advies en het groenplan zijn als bijlagen bijgevoegd. Onderstaand zijn de adviezen samengevat en voorzien van een toelichting.

### Wensen en knelpunten

Vanuit de gesprekken met de werkgroep en eerdere gesprekken met belanghebbenden zijn de wensen en knelpunten in beeld gebracht. De vertegenwoordigers van de Freesiaal en omgeving hebben aangegeven niet deel te willen nemen in de werkgroep. Er is rekening gehouden met wensen die zij eerder kenbaar hebben gemaakt.

Onderdendamsterweg:

- Bewoners van Sien Jensemalaan en Broekemastraat ervaren geluidsoverlast van het verkeer op de Onderdendamsterweg. In 2012 en 2018 zijn geluidsonderzoeken uitgevoerd. Uit het onderzoek in 2018



---

is gebleken dat de geluidsbelasting op de woningen aan de Sien Jensemalaan 54 tot 56 dB is. Dit is 1 tot 3 dB hoger dan waar in 1999 bij het vaststellen van het bestemmingsplan vanuit werd gegaan. De wet geluidshinder kent een voorkeursnorm van 48 dB en een maximale norm van 68 dB.

- Er wordt regelmatig hard gereden op de Onderdendamsterweg. Veel weggebruikers houden zich wel aan de maximumsnelheid, maar de weggebruikers die hard willen rijden worden hier door de inrichting van de Onderdendamsterweg niet in belemmerd. Het gevolg is dat er regelmatig hoge snelheden bereikt worden, waardoor andere weggebruikers – zeker fietsers – de Onderdendamsterweg als onveilig ervaren.
- Er is sprake van een onduidelijke situatie voor fietsers. Vanwege klachten over de veiligheid van fietsers is enkele jaren geleden besloten om het voetpad langs de Onderdendamsterweg aan te wijzen als onverplicht fietspad, zodat fietsers hier gebruik van kunnen maken. In de praktijk blijkt dit juist voor verwarring te zorgen. Voor veel mensen is het niet duidelijk dat fietsers op dit pad mogen fietsen. Ook de Fietsersbond vindt deze situatie onduidelijk en onveilig, zoals blijkt uit hun zienswijze ten aanzien van het bestemmingsplan Kortsluiting: “En de huidige inrichting, met een eenzijdig voetpad-dat-een-fietspad-lijkt (door het gebruik van roodachtige bestrating) is verwarrend en daardoor gevaarlijk voor fietsers.”
- Gevreesd wordt dat de woningen aan de Broekemastraat last zullen krijgen van inschijnende koplampen van afslaande auto's na de realisatie van de Kortsluiting.

Kortsluiting:

- De bewoners van de Freesialaan hechten veel waarde aan hun vrije, open uitzicht. In het verleden is voorgesteld om beplanting aan te brengen om het zicht op de Kortsluiting af te schermen. Zij hebben destijds aangegeven geen (hoge) beplanting te willen, omdat zij hun vrije uitzicht willen behouden.
- De bewoners van de Ranumerweg en omgeving willen het groen behouden, met name het bosje dat grenst aan de Ranumerweg.

Terra Pro:

- De school heeft belang bij een verkeerssituatie die veilig is voor fietsers. De mogelijkheid bestaat dat er op deze locatie op termijn nieuwbouw gepleegd zal worden, waarna het aantal leerlingen substantieel zal stijgen.

## **Voorgestelde maatregelen**

### Stil asfalt

Stil asfalt kan leiden tot een geluidsreductie van 2,5 dB. Gelet op de geluidsoverlast die de bewoners van de Sien Jensemalaan ervaren en de uitkomsten van het geluidsonderzoek uit 2018 pleit de werkgroep voor het toepassen van stil asfalt op de Onderdendamsterweg tussen de rotonde Geert Teislaan en de toekomstige aansluiting van de Kortsluiting.

### Aanpassen grens bebouwde kom

Een belangrijke wens van de werkgroep is het opschuiven van de bebouwdekomgrens, zodat de Onderdendamsterweg vanaf de rotonde Geert Teislaan binnen de bebouwde kom komt te liggen. Er zijn drie opties voor de bebouwde kom.

1. De situatie laten zoals deze nu is en beoogd is na de realisatie van de Kortsluiting. De bebouwdekomgrens ligt nu ten noorden van de school Terra. De 30 km-zone begint ten zuiden van deze school. Buiten de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur. Ook op de Kortsluiting zal een maximumsnelheid van 60 km/uur gaan gelden. Op de N361 ligt de bebouwdekomgrens in de toekomstige situatie ten noorden van de aansluiting van de Kortsluiting.
2. De Onderdendamsterweg tussen de rotonde Geert Teislaan en de huidige komgrens binnen de bebouwde kom laten vallen. De bebouwde kom laten eindigen na de kruising met de Kortsluiting, zodat de Kortsluiting buiten de bebouwde kom blijft met een maximumsnelheid van 60 km/uur.
3. De Onderdendamsterweg vanaf de rotonde Geert Teislaan en de Kortsluiting geheel binnen de bebouwde kom laten vallen.





Het is een sterke wens vanuit de klankbordgroep om de bebouwdekomgrenzen aan te passen. Men wil in ieder geval dat de Onderdendamsterweg vanaf de Geert Teislaan binnen de bebouwde kom komt, en bij voorkeur ook de Kortsluiting.

Vanuit verkeerskundig oogpunt voldoet dit deel van de Onderdendamsterweg formeel niet aan de richtlijnen voor een bebouwde kom. De afstand tot de bebouwing is daarvoor te groot. Vanuit verkeerskundig perspectief wordt daarom niet geadviseerd om de Onderdendamsterweg binnen de bebouwde kom te laten vallen. Toch zijn er wel diverse argumenten die het pleidooi van de werkgroep voor een bebouwde kom ondersteunen. De rotonde Geert Teislaan vormt een heel natuurlijke en logische toegang tot een bebouwde kom. Weggebruikers komen daar vanuit een open landschap bij dichte bebouwing. Bovendien wijzigt het wegprofiel vanaf de rotonde. Het deel van de Onderdendamsterweg ten oosten van de rotonde is een provinciale weg met een vrijliggend fietspad naast de weg. Het deel ten westen van de rotonde is een gemeentelijke weg. Hier rijden fietsers op de rijbaan en ligt een trottoir naast de weg. Gevoelsmatig heeft de Onderdendamsterweg ter hoogte van De Brake daardoor een geheel andere beleving dan het provinciale deel van de Onderdendamsterweg. Naast verbetering van de verkeersveiligheid zal de snelheidsverlaging leiden tot een (theoretische) vermindering van de geluidsbelasting met 1,3 dB.

Daarnaast wil de werkgroep graag dat ook de Kortsluiting binnen de bebouwde kom komt. Vanuit het oogpunt van het voorkomen van een 'lappendeken' van verschillende snelheden is dit wel begrijpelijk. Dit is echter moeilijk te verdedigen. Op de Kortsluiting is sprake van een geheel andere situatie dan op de Onderdendamsterweg. Vanaf de Kortsluiting heeft het wegverkeer vrij uitzicht over de landerijen in het noorden en voor een groot deel zicht op groen in het zuiden. Alleen ter hoogte van de Freesiaalaan is er over een kleine afstand zicht op bebouwing op een afstand van minimaal 80 meter. Ook is het profiel van de Kortsluiting anders, zijn er geen fietsers op de rijbaan en ligt er geen voetpad langs de weg. De Kortsluiting heeft daardoor niet de uitstraling van een weg binnen de bebouwde kom.

Alles overwegend adviseren wij om te kiezen voor optie 2: de Onderdendamsterweg binnen de bebouwde kom, en de Kortsluiting buiten de bebouwde kom.

#### Opschuiven 30 km-zone

Het doel van de Kortsluiting is om het centrum van Winsum te ontlasten van doorgaand gemotoriseerd verkeer. De verkeersaantrekkende werking van de Kortsluiting kan versterkt worden door het bestaande tracé via de Onderdendamsterweg verkeerskundig af te waarderen. Op het deel van de Onderdendamsterweg ter hoogte van de Terra-school geldt in de huidige situatie een maximumsnelheid van 50 km/uur. Door de realisatie van de Kortsluiting wordt het mogelijk om dit deel verkeerskundig af te waarderen naar een 30 km-zone. Zowel de verkeersveiligheid (met name voor de scholieren) als de leefbaarheid zijn hierbij gebaat. De schoolzone kan ook duidelijke benadrukt worden.



### Aanpassing Kruising Takkebosserweg

De Onderdendamsterweg is een lange, rechte weg, die hierdoor uitnodigt om hard te rijden. Bij de kruising met de Takkebosserweg en de voetgangersbrug kunnen daardoor gevaarlijke situaties ontstaan. Daarom wordt geadviseerd om deze kruising aan te passen. Door deze kruising vorm te geven als een volwaardige driesprong met gelijkwaardige kruisingen wordt deze beter zichtbaar. Bovendien zal deze onderbreking van de weg naar verwachting leiden tot lagere snelheden. Een derde voordeel is dat er meer ruimte ontstaat voor een veiligere aansluiting van de voetgangersbrug.



### Fietssuggestiestroken Onderdendamsterweg

Om de veiligheid voor fietsers te verbeteren wordt geadviseerd om fietssuggestiestroken aan te brengen op de Onderdendamsterweg, in combinatie met een bebouwde kom. Hiermee hebben fietsers een volwaardige en relatief veilige voorziening. Daarnaast zal naar verwachting de snelheid van het gemotoriseerd verkeer beperkt worden, doordat de rijstrook voor gemotoriseerd verkeer visueel versmald wordt.

### Opheffen onverplicht fietspad

De werkgroep is unaniem van mening dat de gekunstelde en onduidelijke situatie waarbij fietsers op het voetpad mogen fietsen opgeheven moet worden. Deze situatie leidt tot veel onduidelijkheid. Bij voorkeur wordt de rode bestrating vervangen door grijze bestrating om de verwarring over de functie weg te nemen. Dit sluit aan bij de inspraakreactie van de Fietsersbond.

### Groene inpassing Kortsluiting

In verband met de aanleg van de Kortsluiting moet een deel van het bosje bij de Ranumerweg gekapt worden, evenals een deel van het bosje bij de bocht van de Onderdendamsterweg. Aangezien deze bosjes buiten de bebouwde kom liggen, is de provincie Groningen het bevoegd gezag met betrekking tot deze kap. De provincie Groningen heeft hier reeds toestemming voor verleend. Het te kappen groen moet echter wel gecompenseerd worden, bij voorkeur binnen het project. Door deze compensatie te realiseren binnen het projectgebied, zo veel mogelijk grenzend aan de bestaande bosjes, blijft de natuurwaarde behouden en kan de beleefingswaarde



versterkt worden. Een deel van de compensatie kan gerealiseerd worden door het aanplanten van bomenrijen langs de Kortsluiting. Ten oosten van de spoorlijn kan de bestaande bomenrij langs de Onderdendamsterweg doorgetrokken worden, waardoor de doorgaande structuur van de Onderdendamsterweg en de Kortsluiting benadrukt wordt. De bomen worden opgesnoeid tot een hoogte van minimaal 4,5 meter, waardoor het zicht op het landschap volledig behouden blijft.

Door het grasland tussen de Freesiaal en de Kortsluiting bij het groenplan te betrekken wordt een aantrekkelijk wandelgebied gecreëerd. Vanwege de wens van de bewoners van de Freesiaal om een vrij uitzicht te behouden wordt in het middengebied weinig beplanting aangebracht (de donkergroene stippen op de onderstaande tekening zijn bestaande bomen), worden de bomen opgesnoeid zodat er vrij uitzicht onderdoor is en wordt er geen lage beplanting aangebracht. Wel zal het terrein glooiend aangelegd worden. Hierdoor krijgt het gebied een speelser karakter en wordt het uitzicht op het verkeer op de Kortsluiting enigszins weggenomen, terwijl het vrije uitzicht wel behouden blijft.



Kanttekening bij dit groenplan is dat de provincie vereist dat de herplant gerealiseerd wordt buiten de bebouwde kom. Vanuit verkeerskundig oogpunt wordt geadviseerd om de Kortsluiting buiten de bebouwde kom te houden. Mocht de raad echter besluiten om de Kortsluiting toch aan te wijzen als bebouwde kom, dan komt dit gebied binnen de bebouwde kom te liggen. Het bovenstaande plan kan dan niet uitgevoerd worden. Er zal dan ontheffing van de provincie gevraagd moeten worden om de herplant op een andere locatie binnen de gemeente te mogen realiseren. Rondom de Kortsluiting zal dan geen groen gerealiseerd worden.

#### Groene inrichting en verhoging driehoek Onderdendamsterweg

Tussen de bestaande bocht in de Onderdendamsterweg en de nieuwe t-aansluiting blijft een deel van het bestaande bosje bewaard. De kwaliteit van dit groen is echter matig. Door deze driehoek enigszins verhoogd aan te leggen en te voorzien van nieuwe beplanting wordt inschijnen van koplampen bij de woningen aan de Broekemastraat voorkomen, en ontstaat een mooi stukje groen. De bestaande bomenrij langs de bocht van de weg blijft wel behouden.

### **Afgevalen maatregelen**

In de quick scan waren diverse mogelijke maatregelen benoemd. Veel van deze maatregelen worden onderschreven door de omwonenden. Eén maatregel uit de quick scan kan echter niet op steun rekenen.

#### Vrijliggend fietspad

De Fietzersbond pleitte in haar zienswijze met betrekking tot het bestemmingsplan Kortsluiting voor het doortrekken van het vrijliggend fietspad aan de zuidzijde van de Onderdendamsterweg tussen de rotonde Geert Teislaan en de Terra Pro-school. Deze optie is onderzocht in de quick scan, maar kreeg geen steun van de werkgroep. Met name de Belangengroep De Brake is hier geen voorstander van. Het doortrekken van dit fietspad zou ingrijpende maatregelen vergen in de omgeving en vraagt een forse investering: ruim € 300.000.

### **Financiën**

De kosten van de voorgestelde verkeersmaatregelen zijn globaal geraamd op € 295.000. De werkzaamheden moeten nog nader uitgewerkt worden, waarna de kosten nauwkeuriger bepaald kunnen worden. Door combinatie met andere werkzaamheden – bijvoorbeeld de aanleg van de Kortsluiting – zullen de kosten waarschijnlijk lager uitvallen.



---

Misschien zijn er subsidies mogelijk, bijvoorbeeld SPV 2030 (rijkssubsidie voor verkeersveiligheid), DuVV Fiets (provinciale subsidie voor fietsveiligheid) of aardbevingsgelden. Deze subsidiemogelijkheden worden momenteel onderzocht.

De kosten van het groenplan zijn onderdeel van het project Kortsluiting vanwege de verplichte herplant.

### **Vervolgstappen**

Alle maatregelen zijn globaal bekeken en moeten nog verder uitgewerkt en financieel doorgerekend worden. De voorgestelde verkeersmaatregelen moeten nog besproken worden met de verkeerspolitie. Er zal gezocht worden naar externe financieringsmogelijkheden zoals subsidies. Voor maatregelen waarvoor een raadsbesluit nodig is (bijvoorbeeld verkeersbesluiten) zal een nader advies voorgelegd worden aan de raad.

Het verdient de voorkeur om de planning van de uitvoering van de werkzaamheden zoveel mogelijk af te stemmen op de aanleg van de Kortsluiting. Dit kan leiden tot efficiencyvoordelen en houdt de overlast voor de omgeving beperkt.

### **Bijlagen**

Notitie verkeersmaatregelen Onderdendamsterweg (verkeerskundig adviesbureau Ruimte Voor Iedereen)  
Groenplan Kortsluiting (bureau Schmidt)  
Brief (Belangengroep De Brake)