



Memo

Raad

Aan: de raad
Van: het college
Portefeuillehouder: E. Dijkhuis

Datum: 9 juli 2019
Onderwerp: Informatie rondom Kortsluiting Winsum

Geachte leden van de raad,

Een aantal raadsfracties heeft vragen gesteld over de besluitvorming en de voortgang rond de Kortsluiting (de nieuw aan te leggen wegverbinding tussen de Onderdendamsterweg – N361 nabij Winsum). Graag willen wij u daarover informeren.

De context

In de structuurvisie Winsum 2025 en het bijbehorende uitvoeringsprogramma werden in 2014 vanuit een interactief proces de ambities van en voor de gemeente Winsum ge(her)formuleerd. Hierin werd ook de actualisatie van de dorpsvisie Winsum meegenomen. Ook de wens om een kortsluiting Onderdendamsterweg-Ranum te realiseren komt voort uit de structuurvisie cq dorpsvisie Winsum. Daarvoor zijn drie varianten opgenomen. Variant 1 loopt rechtdoor direct langs de noordzijde van de woonkern van Winsum. Varianten 2a en 2b lopen diagonaal door de landerijen en sluiten beide aan op de rotonde bij Ranum

Doel van de kortsluiting is het ontlasten van de kern van Winsum van het doorgaande (vracht)verkeer en het bieden van een alternatieve verbinding voor dat doorgaande verkeer. Bij de herinrichting van de kern is geanticipeerd op de aanleg van de kortsluiting. De nieuwe Onderdendamsterweg is autoluw en als verblijfsgebied ingericht. Er doen zich regelmatig verkeersonwenselijke situaties voor. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is het dan ook van groot belang dat de Kortsluiting wordt aangelegd.

Het Rompakkoord

Het Rompakkoord omvat infrastructurele maatregelen in de voormalige gemeente Winsum. Het gaat hierbij om verbetermaatregelen N361 binnen en buiten de bebouwde kom, aanleg Fietspad+ tussen Groningen en Winsum, verbetering spoorwegveiligheid en realisering kortsluiting aan de noordkant van Winsum. Hiervoor is op 11 november 2016 een bestuursovereenkomst gesloten tussen de provincie en de gemeente, waarin o.a. de financiering en samenwerking is vastgelegd. In de periode daaraan vooraf is veelal op basis van technische en financiële aspecten naar de plannen gekeken, beoordeeld en onderhandeld tussen partijen.

In de bestuursovereenkomst was voor de kortsluiting een bedrag van € 6,2 miljoen gereserveerd voor de aanleg van de weg met een tunnel onder het spoor door. De raming van € 6,2 miljoen was gekoppeld aan variant 1.

Op basis van de raming van 6,2 miljoen hebben destijds de onderhandelingen plaatsgevonden tussen provincie en gemeente. Afgesproken is dat voor de kortsluiting €

0,5 miljoen betaald wordt door de gemeente Winsum en € 5,7 miljoen door de provincie Groningen (RSP-gelden).

Ter verkenning van de mogelijkheden en kosten is vervolgens variant 1 verder uitgewerkt en geëxtrapoleerd naar de andere varianten. Uit de verkenning is gebleken dat variant 1 (de goedkoopste variant) op € 8,2 miljoen werd geraamd (€ 2 miljoen meer dan eerder geraamd en vastgelegd in het Rompakkoord).

Beschikbaar stellen van het krediet

In de vergadering van 14 december 2017 heeft de raad van de gemeente Winsum vastgesteld dat de realisatie van de kortsluiting hoge prioriteit heeft en is besloten een uitvoeringskrediet van € 8,2 miljoen beschikbaar te stellen. Dit besluit is genomen op basis van een amendement wat met algemene stemmen is aangenomen. Er is dan nog niet expliciet een tracékeuze gemaakt. De raad heeft verzocht daarvoor een voorstel in te brengen in de raadsvergadering van 27 maart 2018.

Besluit tracékeuze

Op basis van een verdere uitwerking van voor- en nadelen van de varianten en in relatie tot het beschikbare uitvoeringskrediet heeft de raad op 27 maart 2018 besloten in te stemmen met variant 1, een weg met een tunnel onder het spoor door direct ten noorden van de woonkern van Winsum.

Reactie bewoners

Rondom de besluitvorming voor het beschikbaar stellen van het uitvoeringskrediet in december 2017 hebben de bewoners hun meningen al kenbaar gemaakt. Na de besluitvorming in december (beschikbaar stellen van € 8,2 miljoen) zijn vertegenwoordigers van de Freesialaan, De Brake 2 en de bewoners van het deel van de Onderdendamsterweg in het centrum (het heringerichte deel) uitgenodigd voor de deelname in een klankbordgroep. Lopende de overleggen hebben de vertegenwoordigers van de Freesialaan zich teruggetrokken uit het overleg. Zij wilden eerst duidelijkheid van de raad over de tracékeuze.

Partijen zijn het eens over de aanleg van een kortsluiting, niet over het tracé. De bewoners van de Freesialaan opteren voor variant 2b, de meest ver weg gelegen variant. Dit omdat zij van mening zijn dat hun uitzicht wordt ontnomen. Zij wilden in deze fase nog niet meedenken over oplossingen. De bewoners van De Brake 2 maken zich vooral zorgen over de geluidsbelasting. Aan hen is toegezegd dat er een (nieuw) geluidsonderzoek wordt uitgevoerd en in overleg gekeken wordt welke maatregelen eventueel wenselijk zijn en of deze dan ook uitvoerbaar zijn. Het resultaat van het uitgevoerde onderzoek gaf aan dat er geen maatregelen nodig zijn. Dit was voor hen aanleiding om uit de klankbordgroep te stappen.

Voor de bewoners van het centrum is variant 1 het meest aantrekkelijk omdat deze variant het meeste effect heeft op het verminderen van het verkeer door het centrum. De vertegenwoordigers van De Brake 2 en de bewoners van de Onderdendamsterweg vonden het belangrijk dat besluitvorming niet zou vertragen, maar dat er snel met de werkzaamheden wordt gestart.

Het vervolg, de procedures en voorbereiding van de werkzaamheden en planning

Na de tracékeuze door de raad zijn de werkzaamheden voor de realisatie opgestart. Dit betreft onder meer het opstarten van de bestemmingsplanprocedure met de daarbij behorende onderzoeken, het opstellen van een bestek met tekeningen voor de aanleg van de weg, het formuleren van de opdracht aan ProRail voor het realiseren van de tunnel en het verwerven van de benodigde gronden van de betreffende eigenaren voor de aanleg van de weg. De deelnemers in de klankbordgroep zijn regelmatig op de hoogte gehouden van de voortgang.

Op 11 september 2018 heeft het college het ontwerpbestemmingsplan vastgesteld en vervolgens 6 weken ter inzage gelegd. De raad is vooraf geïnformeerd over deze procedure. Een aantal bewoners heeft zienswijzen ingediend. Daarbij is ook aangegeven dat zij een procedure bij de Raad van Staten zullen gaan voeren. Na het publiceren van het ontwerpbestemmingsplan en het beoordelen van de ingediende zienswijzen is de inschatting gemaakt dat de kwaliteit van het bestemmingsplan en het nog ontbreken van een aantal onderzoeken het welslagen van een procedure bij de Raad van Staten risicovol maakt. Er is dan ook besloten het ontwerpbestemmingsplan te verbeteren, de ontbrekende benodigde onderzoeken eerst af te ronden en vervolgens het ontwerpbestemmingsplan opnieuw in procedure te brengen en ter inzage te leggen. Middels een memo bent u als raad daarover geïnformeerd.

De voortgang van dit project is nog van vele factoren afhankelijk. Voorlopig is de planning om de realisatie van de weg en tunnel in 2023 af te ronden.

Heroverweging tracé en realisatie

Ook is de vraag gesteld of het ook mogelijk is om het hele project en de tracékeuze te heroverwegen.

Voor die overweging zijn de volgende elementen van belang:

- Een ander tracé is duurder en zal lager scoren op de doelen die met de kortsluiting worden nagestreefd, namelijk bevordering van de doorstroming van het verkeer en vermindering van doorgaand verkeer door de bebouwde kom van Winsum.
- Bestek en tekeningen voor de realisatie van de weg en de aansluiting op de N361 zijn klaar en kunnen worden aanbesteed zodra het bestemmingsplan is vastgesteld (gemaakte kosten opstellen bestek met bijkomende kosten ca € 45.000)
- Bestemmingsplan is in concept gereed (kosten opstellen plan + procedure tot nu toe ca € 60.000)
- Opdracht voor het opstellen programma van eisen voor de tunnel is verleend (aangegane verplichting ca € 250.000)
- Grond van Leegte is aangekocht (ca € 185.000 inclusief kosten). Leegte heeft aangegeven niet te willen meewerken aan de andere varianten en geeft aan dat dan zijn hele bedrijf aangekocht moet worden. Een variant is dan onteigening. De kosten daarvan zijn nu nog niet te overzien maar het zal gaan om enkele tonnen
- ProRail heeft voor de opdracht voor de tunnel ook al behoorlijk wat uren gemaakt (€ 100.000 a € 200.000)
- De buitendienststelling van het spoor is al aangevraagd (aanvraag duurt 2 jaar) met als planning uitvoering 2022
- Andere keuzes maken betekent uitstel van de realisatie tot 2024/25 (ca 2-3 jaar tijdverlies)
- Uitstel betekent dat de realisatiedatum voor de RSP-bijdrage (start uitvoering voor 2022) niet gehaald zal worden, en dat we daardoor de bijdrage van € 5,7 miljoen mogelijk zullen verliezen

Samengevat

- Een ander tracé zal lager scoren op de doelen die met de kortsluiting worden nagestreefd, namelijk bevordering van de doorstroming van het verkeer en vermindering van doorgaand verkeer door de bebouwde kom van Winsum;
- Andere keuzes maken, betekent uitstel realisatie tot 2024/2025 (ca 2-3 jaar tijdverlies);
- Uitstel betekent dat de realisatiedatum voor de RSP-bijdrage (start uitvoering voor 2022) niet gehaald zal worden, en dat we daardoor de bijdrage van € 5,7 miljoen zullen verliezen;
- Nieuw of aangepast traject betekent dat de reeds uitgevoerde werkzaamheden voor de voorbereiding, onderzoeken, bestemmingsplannen e.d. (grotendeels of geheel) opnieuw moeten;
- De reeds gemaakte voorbereidingskosten tot nu toe bedragen ca € 800.000.

Gezien de reeds geïnvesteerde kosten, het tijdsverlies en het verliezen van de RSP-bijdrage bij het herzien c.q. aanpassen van het project, is een wijziging van variant, naar onze mening, geen optie,.

Wij nemen aan u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Het Hogeland,

H.J. Bolding, burgemeester

P.P.M. van Vilsteren, secretaris