Gemeenteraad Het Hogeland

Postbus 26

9980 AA Uithuizen

Betreft; zienswijze 'De Kortsluiting'

Winsum, 15 september 2019

Naar aanleiding van het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan De Kortsluiting willen wij, zijnde vertegenwoordigers van de belangengroep De Brake 2, middels dit schrijven onze zienswijze aan u kenbaar maken.

Met toename verkeer toename van overlast

Wij verwachten als bewoners van De Brake 2 dat na realisering van De Kortsluiting er sprake zal zijn van een aanzienlijke toename van de verkeersdrukte[1] op de Onderdendamsterweg langs De Brake 2. Daarmee meer toename dan waar nu door de gemeente vanuit wordt gegaan.

Geluidsoverlast

De huidige situatie van de Onderdendamsterweg veroorzaakt al veel geluidsoverlast naar de wijk. In het bijzonder in het geval van 'zwaar verkeer' (vrachtwagens, landbouwvoertuigen) en 'snel verkeer' (te hard rijdende auto's en motoren). Deze geluidsoverlast oefent druk uit op het woongenot in de wijk en is schadelijk voor de gezondheid van omwonenden. Door bewoners van De Brake 2 wordt vanaf het moment van aanpassing van de weg (medio 2007) melding gemaakt van geluidsoverlast. Hoe ernstig geluidsoverlast genomen moet worden weten wij dan ook inmiddels (helaas) al jaren. Recentelijk is aan de effecten van geluidsoverlast aandacht besteed door RTVNoord, waarbij geluidsoverlast als 'stille killer' wordt bestempeld.

Aangezien een aanzienlijk deel van het verkeer op de Onderdendamsterweg bestaat uit zwaar- of 'snelverkeer' en dit leidt tot ernstige hinder voor wijkbewoners van De Brake 2, pleiten wij voor aanpassing van de maximaal toegestane snelheid naar 50 km per uur, als ook het toepassen van zgn. stil asfalt. Het asfalt wat bij aanpassing van de weg eerder is toegepast bestaat uit hard en dicht asfalt, wat maakt dat bandengeluid veel bijdraagt aan de ervaren geluidsoverlast. Dat het gebruik van stil asfalt heel goed mogelijk is, ook bij intensief gebruik van landbouwverkeer, is op diverse plaatsen in de regio inmiddels bewezen (zeer recent N361 tussen Groningen en Adorp evenals vanaf Eemshavenweg naar Loppersum).

Uitstoot schadelijke uitlaatgassen, fijnstof

Met een toename van verkeer zal ook de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen toenemen. Dit in het bijzonder bij toename van het aantal verkeersbewegingen van zwaardere diesels als landbouwverkeer en vrachtwagens. Ook hogere snelheid leidt tot meer uitstoot van schadelijke uitlaatgassen. De uitstoot zal naar onze verwachting aanzienlijk zijn, aangezien er op het deel van de Onderdendamsterweg ter hoogte van De Brake 2 niet gecontroleerd wordt op snelheid en dientengevolge ook geen handhaving plaatsvindt. De huidig maximaal toegestane snelheid maakt dat

[1] Quickscan kortsluiting Winsum Noord (Sweco) januari 2017

tractoren met regelmaat vol gas langs de wijk rijden en het overige verkeer vaak ook weinig gelegen is aan de toegestane snelheid.

Wij pleiten, ook in dit kader, met nadruk voor aanpassing van de maximaal toegestane snelheid van 50 km per uur.

Toelichting met betrekking tot Handhaven verkeersregels op de Onderdendamsterweg

Bij de constructieve aanpassing van de Onderdendamsterweg in het verleden, is geen of (te) weinig overleg geweest met de politie en daardoor heeft de politie na de oplevering van de weg, publiekelijk aangegeven niet op de Onderdendamsterweg te zullen handhaven (60km/uur). Hiermee is de weg publiekelijk vogelvrij verklaard vanaf het AC Terra in Winsum tot aan Onderdendam. Er wordt vaak erg hard gereden, dit terwijl de weg tussen het AC Terra en de rotonde aan het eind van De Brake 2 veelvuldig gebruikt wordt door fietsers (waaronder schoolgaande kinderen). Om een dergelijk standpunt van de politie te voorkomen voor het onderliggende project, pleiten wij voor het vroegtijdig betrekken van de politie (dus tijdens ontwerp) als belangrijke stakeholder in zake verkeersveiligheid

Aanpassen maximumsnelheid maar 50km/uur over het hele traject vanaf rotonde Ranum tot aan rotonde Geert Teislaan

Bij de huidige plannen gaat de maximumsnelheid op de N361, vanuit het noorden (Ranum) gezien, over van 80km/uur naar 50km/uur (vlak voor het nieuw aan te leggen verkeersplein) en blijft de maximumsnelheid op de N361 na het verkeersplein ook 50km/uur door de bebouwde kom van Winsum. Zienswijze is om de maximumsnelheid – uit oogpunt van veiligheid, bestaande en mogelijk toenemende verkeersgeluidsoverlast en eenduidigheid (voor verkeersgebruikers en handhavers) over het hele traject (dus nieuw en bestaand tracé van de Onderdendamsterweg langs woonwijk De Brake 2 en 3) 50km/uur te laten worden. Argumenten om deze zienswijze te onderbouwen worden hierboven genoemd. Daarbij; in alle situaties ligt de bebouwing nabij/ aan het tracé, dit geldt voor de N361, de kortsluiting en ook voor de bestaande Onderdendamsterweg langs De Brake 2 en 3.

Zoals eerder genoemd wordt hiermee duidelijkheid geschapen over de maximumsnelheid voor gebruikers en handhavers, met positieve gevolgen voor verkeersveiligheid en verkeersoverlast.

Op dit moment is de Kortsluiting ontworpen zonder 50km/uur specificatie en wordt er gekeken welke snelheid bij het ontwerp past; dit is in onze opvatting vreemd. Om herontwerp te voorkomen is de zienswijze dat de 50km/uur specificatie meteen zou moeten worden meegenomen. De Kortsluiting zou daarmee van begin tot eind op voorhand (als uitgangspunt bij ontwerp) ingericht moeten worden als tracé met een maximaal toegestane snelheid van 50 km/uur, onder andere door gebruik te maken van visuele versmalling (belijning en fietspad suggestiestroken). Hiermee zal meer veiligheid en duidelijkheid voor fietsers en wandelaars ontstaan in de nieuwe verkeerssituatie

[1] Quickscan kortsluiting Winsum Noord (Sweco) januari 2017

Op de Onderdendamsterweg langs De Brake 2 wordt de bestaande situatie door wandelaars en fietsers als onveilig en onduidelijk ervaren.



Figuur: Nieuwe plan.

In het vorige plan was het onduidelijk hoe de voorrang wordt geregeld en waar, door fietsers en/of wandelaars, veilig overgestoken kan worden. Dit terwijl veel kinderen onderweg van en naar scholen in de regio gebruik zullen moeten maken van (delen van) deze route waarbij ze te maken krijgen met andere en dus onveiliger verkeerssituaties.

In het nieuwe plan is middels de tekening veel meer detail te zien hoe de nieuwe doorsteek gaat aansluiten op de oude situatie (de Onderdendamsterweg). Het is een hele verbetering; op de splitsing is nu sprake van een weg voor auto's, volwaardige separate fietspaden (links en rechts) en een volwaardig separaat voetpad. Bovendien worden fietsers in goede banen geleid (middels de

[1] Quickscan kortsluiting Winsum Noord (Sweco) januari 2017

fietspaden) ten behoeve van een veilige oversteek. Dit concept wordt echter niet doorgezet op de bestaande Onderdendamsterweg (zowel niet richting centrum als ook niet richting Onderdendam (het stuk tot de rotonde met de Geert Teislaan). Richting Onderdendam na de rotonde met de Geert Teislaan is weer sprake van een separaat volwaardig fietspad. Op de bestaande Onderdendamsterweg is nog steeds sprake van fietsers en voetgangers door elkaar op het voetpad en voor fietsers ook de mogelijkheid om op de weg te fietsen waar auto's rijden (helemaal geen volwaardig fietspad). M.a.w. de splitsing is prima ingericht, maar de situatie eromheen is nog steeds onveilig, onduidelijk en sluit niet aan. Beide wegdelen van de Onderdendamsterweg uitkomend op de splitsing zouden ook aangepakt moeten worden (identiek aan de splitsing zelf) opdat er:

- Een volwaardig separaat voetpad ontstaat met scherpe hoge stoepranden, zodat het geen uitwijkstrook wordt bij nauwe inhaalmanoeuvres waarbij en passant een paar voetgangers geraakt kunnen worden. Nu is de stoeprand schuin met de suggestie dat het autoverkeer daar wel even overheen uit kan wijken (je kunt die stoeprand nu gewoon "nemen" met 80km/uur zonder probleem: let wel dus over het voetpad rijden met die snelheid).

- Sprake is van aan beide zijden een volwaardig fietspad. Dit zal echter een aanzienlijke verbreding van de totale weg behoeven. Een alternatief is om de weg te voorzien van fietspad suggestiestroken (links en rechts met een roodgekleurd asfalt).



Figuur: Voorbeeld van een weg met fietspad suggestiestroken. In ons geval dan met nog een volwaardig voetpad ernaast aan 1 kant (daar waar die nu ook ligt).

Met deze laatste optie is een snelheid verlaging naar 50km/uur zeer op z'n plaats omdat de weg dan qua beeld aanzienlijk smaller wordt.

Dit speelt nadrukkelijk op de Onderdendamsterweg langs De Brake 2. Want nu worden fietsers en voetgangers gedwongen zich gezamenlijk in 2 richtingen te verplaatsen over een fiets/voetpad van amper 1,5 meter breed, terwijl snelrijdend zwaar verkeer op 10-20 centimeter hen passeert.

Toename verkeersveiligheid in het centrum mag niet leiden tot afname verkeersveiligheid en woongenot elders in het dorp

De weg wordt aangelegd om de verkeersoverlast in het centrum te verlagen en daarmee de veiligheid in het centrum te verhogen. Het belang hiervan voor de kern van het dorp wordt door ons onderschreven. Echter, onze zienswijze is dat dit niet mag leiden tot onnodige toename van overlast en het ontstaan van verkeersonveilige situaties elders. Daarbij richten wij ons, gezien de overlast die in de huidige situatie al ervaren wordt en onze zorgen rondom de verkeersveiligheid, op het deel van de Onderdendamsterweg ter hoogte van De Brake 2. Wij ervaren het dan ook als onbegrijpelijk dat vanaf het eerste ontwerp als uitgangspunt is genomen dat dit deel van het tracé geen nadere aandacht of aanpassing behoeft, enkel en alleen omdat deze er reeds ligt...

n.b. Het verlagen van de maximumsnelheid naar 50km/uur wordt door inwoners van Winsum (daarmee niet enkel door inwoners van de Brake 2) breed gedragen. Dit is meermalen (aantoonbaar) als zodanig naar voren gekomen tijdens bijeenkomsten tussen inwoners en gemeente. Tevens heeft de verkeersadviesgroep van de gemeente in 2015 dit nadrukkelijk geadviseerd. De adviesgroep heeft hier nooit reactie op mogen ontvangen.

Visie en beleid op herverdeling verkeersstromen binnen Winsum en omliggende dorpen

Door de kortsluiting ontstaat er een herverdeling van verkeerstromen. Onduidelijk is in wat voor mate dit zal zijn. Het is denkbaar dat wanneer de gangbare navigatieprogramma's (TomTom, Google) de nieuwe weg ontdekt hebben er andere navigatie-adviezen gegeven worden dan in de huidige situatie. Met navenante af of toename van verkeersdrukte. Bijvoorbeeld een advies om vanuit Lauwersoog naar de stad een route via Onderdendam en Bedum te nemen. Misschien is die route in dit voorbeeld sneller volgens de navigatiesystemen dan via Adorp en dan wordt het dus nog veel drukker op de Onderdendamsterweg dan nu voorspeld. We zagen al onverwacht navigatiegedrag bij gebruikmaking van navigatiesystemen n.a.v. de recente tijdelijke afsluiting van de N361 (Tussen Adorp en Groningen). Onderdendam was nationaal nieuws.

Het door de gemeente geraadpleegde Swecorapport[1] schat in dat er langs onze wijk (De Brake 2) 25% meer- voornamelijk zwaar- verkeer zal zijn. Deze 25% (ongeveer 400 - 600 voertuigen per 24 uur) vervolgen hun route na Winsum in meerdere richtingen. Voor bijvoorbeeld Onderdendam kan dit betekenen dat het nu al overbelastte centrum verder belast zal worden.

Daarnaast zijn er binnen Winsum diverse grotere projecten gestart (Sportpark West, De Tirrel, Woonwijk Munster) welke effecten zullen hebben op de verkeersstromen binnen en rondom Winsum. Zo zal met het groeien van sport en zorgfaciliteiten ook het aantal verkeersbewegingen toenemen doordat meer dan voorheen inwoners uit omliggende dorpen gebruik zullen gaan maken van deze faciliteiten. Tevens is er een toename van de bedrijvigheid in de Eemshaven en wil de melkfabriek in Bedum flink uitbreiden. Een visie, strategie of denken in scenario's ten aanzien van deze ontwikkelingen in relatie tot het voorliggende project mist in dit voorstel. Onze zienswijze is dat er voor een goede besluitvorming een onderbouwing gegeven wordt in het voorliggende voorstel waarin rekening gehouden wordt met de hierboven genoemde ontwikkelingen in de zeer nabije toekomst.

[1] Quickscan kortsluiting Winsum Noord (Sweco) januari 2017

Tot slot

Wij hopen dat u genoemde zaken uit onze zienswijze tot u wilt nemen. Het mogen inbrengen is een mooi en belangrijk recht bij voor inwoners ingrijpende projecten, zoals deze. Eerder hebben wij als belangengroep De Brake 2 diverse malen genoemde zaken bij de gemeente onder de aandacht gebracht, onder andere door gebruikmaking van de mogelijkheid tot inspreken.

Als vertegenwoordigers van veel inwoners van de Brake 2 maken we ons dan ook al langere tijd zorgen over de huidige situatie, als ook de nieuwe situatie die kan ontstaan na voltooiing van het tracé De Kortsluiting. **Ondanks het feit dat wij een "grote bocht" prefereren boven deze oplossing, staan** wij echter constructief in dit proces en zien het als de gelegenheid voor alle betrokken partijen om het nu goed te doen. Dit zodat alle belanghebbenden, politiek, inwoners en verkeersdeelnemers, later terug zullen kunnen kijken op een geslaagd project.

Hoogachtend,

Namens de belangengroep De Brake 2

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[1] Quickscan kortsluiting Winsum Noord (Sweco) januari 2017