

GEMEENTE BEDUM

RAAD : 4 december 2014
AGENDAPUNT : 8
RV NUMMER : 064

ONDERWERP : Onderzoek tracé alternatieven oostelijke ontsluitingsweg Bedum

**VOORGESTELD
BESLUIT** : 1. In te stemmen met het voorkeursalternatief tracé 2 voor de oostelijke ontsluitingsweg Bedum en deze in de planuitwerkingsfase verder laten uitwerken, waarbij rekening wordt gehouden met de hieronder opgenomen opgaven;
2. Bepalen dat, als de spoorovergang van de nieuwe ontsluitingsweg wordt uitgevoerd als tunnel, ook het opheffen van de drie aanwezige onbewaakte overgangen aan het project wordt toegevoegd;
3. Als opgave voor de planuitwerkingsfase op te nemen:
a. De uitwerking en exacte positionering van de spoorwegovergang;
b. De uitwerking van een ontsluitingsstructuur voor de percelen ten zuiden van het spoor ter vervanging van de aanwezige onbewaakte overgangen;
c. De uitwerking van de aansluiting en kruisingen met bestaande (recreatieve) routes;
d. De spoorwegovergang Ter Laan af te sluiten voor het autoverkeer, waarbij de mogelijkheid van een voetgangers-/fietstunnel wordt onderzocht;
e. Het bepalen van de locatie van komgrens en het snelheidsregime op het gedeelte tussen de weg Ter Laan en de aansluiting op Boterdiep Wz;
f. Het toelaten van voetgangers en fietsers op het gedeelte tussen de weg Ter Laan en de aansluiting op Boterdiep Wz;
g. Het uitvoeren van een gedetailleerd geluidonderzoek;
h. De uitwerking van de landschappelijke inpassing van de nieuwe weg;
4. Provinciale Staten te informeren over uw besluit.

TOELICHTING : **Aanleiding**
Doorgaand vrachtverkeer zorgt in toenemende mate voor leefbaarheidsproblemen in Bedum en dan met name op en rondom de traverse Boterdiep Oz, Stationsweg en Wilhelminalaan. Dit heeft er uiteindelijk toe geleid dat in het addendum coalitieakkoord van de provincie Groningen van april 2013, extra middelen zijn opgenomen voor onder andere een oostelijke ontsluitingsweg Bedum. Op 30 mei 2013 heeft u een motie aangenomen waarmee ingestemd wordt met de keuze voor een oostelijke ontsluitingsweg en onderzoek te doen naar het meest wenselijke alternatief. Op 26 juni 2013 heeft Provinciale Staten vervolgens besloten voor dit project een verkenningsfase te starten.

Proces en participatie

Na de voorbereiding is begin dit jaar gestart met een integraal proces om te komen tot een voorkeursalternatief. Vanuit de provincie en de gemeente zijn daarbij alle disciplines betrokken geweest. Voor het creëren van draagvlak is met twee werkgroepen gewerkt: een werkgroep omgeving (4 bijeenkomsten) en een werkgroep landbouw (5 bijeenkomsten).

De samenstelling van de werkgroep omgeving is tot stand gekomen door werving via een huis aan huis mailing en via de kranten. Dit heeft geleid tot een vertegenwoordiging van 12 / 13 belanghebbende groeperingen, door maximaal 2 vertegenwoordigers per belangengroep (totaal 18 vertegenwoordigers).

De werkgroep landbouw is gestart met 24 grondeigenaren in het gebied en werd geleid door het Kadaster en twee externe procesbegeleiders. Resultaat van deze werkgroep is een rapportage met een eindadvies aan provincie en gemeente.

Het proces van beide werkgroepen was op elkaar afgestemd, waarbij de uitkomsten van

de ene werkgroep input vormde voor de andere.

De resultaten zijn verwerkt in een afwegingsnotitie. Deze rapportage met bijlagen en het rapport van de werkgroep landbouw liggen op de gebruikelijke wijze voor u bij de stukken ter inzage.

Besluit voorlopig voorkeursalternatief

Voor ons was van belang dat de gewenste afsluiting voor gemotoriseerd verkeer over de spoorwegovergang in de weg Ter Laan (nabij Ter Laan 4) in het voorlopig voorkeursalternatief werd opgenomen, waarbij in de uitwerkingsfase wordt onderzocht of, en zo ja met welke consequenties, een tunnel voor fietsers en voetgangers mogelijk is.

Op 9 september jl. heeft ons college en het college van Gedeputeerde Staten voor de oostelijke ontsluitingsweg ingestemd met het voorlopig voorkeursalternatief 2, waarbij de door ons gewenste afsluiting van de spoorovergang is opgenomen.

Nadere toelichting onderzochte alternatieven en beoordeling alternatieven

De alternatieven

Alle alternatieven sluiten aan op Boterdiep Wz en gaan door middel van een beweegbare brug over het Boterdiep (zie figuur 1 en voorbeeld in figuur 2). Alternatieven 1 en 2 kenmerken zich door een bundeling met het spoor. Alternatief 3 ligt noordelijker van Bedum en ten noorden van de Wolddijk (Ter Laan) en doorsnijdt de Wolddijk als enige. Alternatief 1 is alleen uitvoerbaar met een gelijkvloerse spoorovergang (met een tunnel wordt een woning geraakt), doorsnijdt aan de zuidzijde van het spoor één landbouwperceel en is het meest westelijk gelegen. Alternatieven 2 en 3 sluiten circa 300 meter oostelijker aan op de Sint Annerweg en zijn beiden zowel met spoortunnel als gelijkvloerse spoorovergang uitvoerbaar. Alle alternatieven sluiten ten oosten van de Sint Annerhuisjes aan op de St Annerweg. Voor de aansluiting op de St Annerweg wordt gedacht aan een voorrangskruising, waarbij de ontsluitingsweg voorrang heeft op het verkeer uit de richting Bedum (zie voorbeeld in figuur 2).



Figuur 1 onderzochte alternatieven

Aansluiting Boterdiep Westzijde (voorbeeld)



Aansluiting Sint Annerweg (schets)



Figuur 2 voorbeelden aansluitingen Boterdiep Wz en St Annerweg

Beoordelingscriteria

De alternatieven zijn beoordeeld op een groot aantal aspecten en deelaspecten. Daarbij zijn alle relevante zaken die van belang zijn bij de afweging om te komen tot een voorkeursalternatief beschouwd. In het onderzoek is onderscheid gemaakt naar gebruiksfuncties, milieuaspecten, toekomstrobuustheid en kosten zoals in figuur 3 is weergegeven.

Beoordelingscriteria	
Gebruiksfuncties	Milieuaspecten
Verkeer: logische routes, ritlengtes en rijtijden, netwerk-effecten, verkeersveiligheid (inclusief spoorwegveiligheid) en bereikbaarheid woonpercelen buitengebied	Geluid: aantal woningen per geluidsklasse
Landbouw: input vanuit de werkgroep landbouw en bereikbaarheid woonpercelen	Trillingen: kans op (toename van) trillingen a.g.v. (toename van) verkeer
Recreatie: doorsnijding Zevenbruggetjesroute	Luchtkwaliteit: stikstofdioxide en fijnstof op 10 meter langs de weg
	Natuur: input vanuit uitgevoerde quickscan plus aanvullende onderzoek
Toekomstrobustheid:	Landschap, cultuurhistorie en archeologie: input vanuit uitgevoerde quickscan
Uitbreidingsmogelijkheden FrieslandCampina en ontwikkelingsmogelijkheden nieuwbouw	
Kosten	Ruimtelijke kwaliteit: wegbeeld en inpassing van de weg in de omgeving

Figuur 3: beoordelingscriteria

Verkeersgerelateerde effecten

Het doel van een oostelijke ontsluitingsweg is om het doorgaande (vracht)verkeer en het vrachtverkeer van FrieslandCampina Domo uit het dorp te weren. Alle drie alternatieven bieden een alternatieve route voor het vrachtverkeer. Voor de nieuwe ontsluitingsweg is uitgegaan van de inrichtingseisen van een erftoegangsweg (60/km uur). Om het vrachtverkeer van en naar FrieslandCampina Domo te laten rijden is het wel noodzakelijk dat FrieslandCampina Domo haar vrachtwagenchauffeurs en transporteurs verplicht via de nieuwe ontsluitingsweg te rijden.

De nieuwe ontsluitingsweg trekt naar verwachting weinig verkeer (maximaal circa 500 motorvoertuigen/etmaal, waarvan circa 300 vrachtwagens in 2020). Mocht FrieslandCampina Domo in de toekomst gaan uitbreiden, dan is de verwachting dat hier maximaal circa 380 vrachtwagens per dag bij komen. Alle alternatieven zorgen voor een zelfde afname van de hoeveelheid verkeer door Bedum (circa 400 motorvoertuigen waarvan 300 vrachtwagens per dag).

De effecten van de aan hoeveelheid en samenstelling van verkeer gerelateerde effecten op verkeersveiligheid, geluid, luchtkwaliteit, trillingen en recreatie zijn gelet op de lage intensiteiten relatief gezien beperkt.

De effecten ten aanzien van geluidsbelasting en luchtkwaliteit voldoen bij alle alternatieven (ruim) aan de daarvoor geldende wettelijke normen. Daarbij is er ten aanzien van geluidsbelasting binnen de daarvoor geldende normen, wel onderscheid tussen de alternatieven.

Effecten op landschap, natuur, cultuurhistorie en archeologie

Het plangebied kenmerkt zich door de volgende eigenschappen:

- Landschappelijk en cultuurhistorisch: Grote maat en schaal en een grote mate van openheid. De kenmerkende landschappelijk structuren zijn De Wolddijk met haar boerderijen, Het Boterdiep, de Ter Laanstermaar en de weg van Bedum naar Sintt Annen. Het plangebied wordt fysiek doorsneden door verschillende infrastructurele werken (spoor, hoogspanningsmasten). De polders met onregelmatige blokverkaveling en de watergangen benadrukken allemaal dezelfde landschappelijke richting (noord/zuid). Beplanting is met name aanwezig rondom de erven, oprijlanen naar de erven en de laanstructuur langs de St Annerweg. In het plangebied zijn een tweetal wierden bekend: ter plaatse van boerderij Roodeschool en net ten zuiden van de Roodeschool en de spoorlijn.
- Archeologisch: Het plangebied heeft voor het grootste gedeelte een lage archeologische verwachtingswaarde. De boerderijplaatsen zijn voornamelijk te vinden aan de dijk Ter Laan en vormen onderdeel van de Wolddijk.
- Natuur: Er zijn geen beschermde natuurgebieden binnen het plangebied. Het gebied is weinig geschikt als weide -en akkervogelgebied. De verwachtingswaarde van beschermde soorten is laag. De tracéalternatieven verschillen onderling niet in belangrijke mate van elkaar op het aspect natuur.

Beoordeling alternatieven

Alternatief 1

Alternatief 1 is op basis van landschappelijke inpassing, verkeersveiligheid en logische en directe routing een goede oplossing. Dit alternatief sluit aan bij het structuurplan van de gemeente Bedum. Daarin is rekening gehouden met een oostelijke ontsluiting van Bedum langs het spoor. Dit alternatief doorsnijdt de oude Wolddijk (Ter Laan) niet en houdt daar voldoende afstand van. Alternatief 1 is eenvoudig te combineren met het verleggen van het Boterdiep (alleen aan de orde bij een uitbreiding van FrieslandCampina Domo). Alternatief 1 betekent wel doorsnijding van 1 grote huiskavel aan de zuidzijde van het spoor en heeft daardoor een negatief effect op de bedrijfsvoering van deze landbouwer. Daarnaast doorsnijdt dit alternatief het Zeven Bruggetjespad. Voor de werkgroep landbouw is alleen een alternatief bespreekbaar, indien er sprake is van grondmobiliteit/kavelruil. In dit alternatief is die kans klein. Dit alternatief is alleen uitvoerbaar met een gelijkvloerse spoorovergang. Zonder toestemming van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voor een gelijkvloerse spoorovergang is dit alternatief niet realiseerbaar. Dit alternatief was absoluut niet bespreekbaar voor de werkgroep omgeving. De werkgroep verbaasde zich erover dat

deze nog als keuze in het verdere proces nog serieus werd meegewogen.

Alternatief 2

Alternatief 2 scoort qua logica en directheid van de routing en verkeersveiligheid gelijkwaardig aan alternatief 1. Dit alternatief sluit aan bij het structuurplan van de gemeente Bedum. Variant 2a (met een gelijkvloerse spoorkruising) heeft in het huidige ontwerp een negatief effect op het aspect landschap vanwege de korte afstand ten opzichte van de Wolddijk. Alternatief 2 is eenvoudig te combineren met het verleggen van het Boterdiep (alleen aan de orde bij een uitbreiding van FrieslandCampina Domo). Daarnaast doorsnijdt dit alternatief het Zeven Bruggetjespad. De variant met een tunnel (€ 12,8 miljoen) is niet realiseerbaar binnen de beschikbare € 10 miljoen. Uitvoering van dit alternatief met een gelijkvloerse spoorovergang is alleen mogelijk na toestemming van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Dit alternatief is samen met alternatief 3 ingebracht door de werkgroep landbouw. De werkgroep landbouw heeft daarbij aangegeven in beide alternatieven kansen te zien voor grondmobiliteit en ziet deze kansen graag verder onderzocht. Dit alternatief zal bij een deel van de omgeving kunnen rekenen op draagvlak, maar bij een ander deel van de omgeving juist stuiten op weerstand vanwege de verwachte impact op het woongenot (geluid, uitzicht, lichthinder) en de doorkruising van het Zeven Bruggetjespad. Vanuit de omgeving werd de suggestie aangedragen om dit alternatief te combineren met alternatief 1 (spoorovergang in westelijke richting opschuiven).

Alternatief 3

Alternatief 3 doorsnijdt als enige alternatief het Zeven Bruggetjespad niet. Alternatief 3 scoort qua effecten op routing, directheid, verkeersveiligheid, ruimtelijke kwaliteit en landschap negatiever dan alternatieven 1 en 2. Dit alternatief heeft het grootste effect op de Wolddijk doordat deze wordt doorsneden. Alternatief 3 is niet eenvoudig te combineren met het verleggen van het Boterdiep (alleen aan de orde bij een uitbreiding van FrieslandCampina Domo). In dat geval ligt er een complexe ontwerpopgave door de aanwezigheid van de woningen langs de weg Ter Laan, de impact op de Wolddijk, fietsroute Grote Haver en het gemaal en er is extra landbouwgrond nodig. De kosten voor dit alternatief zijn het hoogst en zijn niet binnen de beschikbare € 10 miljoen te realiseren (€ 11,2 voor een variant met gelijkvloerse spoorovergang en 14,7 miljoen voor een variant met een tunnel). Uitvoering van dit alternatief met een gelijkvloerse spoorovergang, in combinatie met het opheffen van een aantal onbewaakte overgangen, is alleen mogelijk na toestemming van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Dit alternatief is samen met alternatief 2 ingebracht door de werkgroep landbouw. De werkgroep landbouw heeft daarbij aangegeven in beide alternatieven kansen te zien voor grondmobiliteit en ziet deze kansen graag verder onderzocht. Bij dit alternatief is de verplaatsing van tenminste één grondeigenaar wenselijk in verband met de forse impact op de bedrijfsvoering. Dit alternatief zal bij een deel van de omgeving kunnen rekenen op draagvlak, maar bij een ander deel van de omgeving juist stuiten op weerstand (geluid, uitzicht, lichthinder, trillingshinder), landschap en verkeersveiligheid.

Standpunten en onderbouwing werkgroepen omgeving en landbouw

In de werkgroepen omgeving en landbouw is er wisselend voorkeur uitgesproken voor de alternatieven 2 en 3. Alternatief 1 wordt door de werkgroepen omgeving en landbouw als onwenselijk beschouwd. Voor de werkgroep landbouw is dit geen goed alternatief omdat van één landbouwbedrijf de huiskavel dwars wordt doorsneden. Ook de werkgroep omgeving heeft tijdens de laatste bijeenkomst (27 augustus 2014) verzocht alternatief 1 te laten vervallen.

In de afwegingsnotitie is een stakeholdersoverzicht opgenomen met daarbij per stakeholder het belang en argumenten voor of tegen een alternatief op basis van de

bespreking in de werkgroepbijeenkomst omgeving van 27 augustus 2014 en het advies van de werkgroep landbouw zoals verwoord in de Landbouw Effectenrapportage (LER) van deze werkgroep. In onderstaand figuur is een samenvatting van de standpunten van de stakeholders per alternatief weergegeven.

Werkgroep omgeving

Alternatief	Voorstanders	Argumenten voor	Argumenten tegen
1	Geen voorstanders	Verkeersveiligheid Sint Annerweg	Doorsnijding waardevol landbouwbedrijf
		Bundeling weg met spoor	Geen draagvlak omgeving
			Veel mensen hebben last van verkeer (geluid lichtinschijn)
			Weg trekt extra verkeer aan uit NW groningen
			Verkeersveiligheid Ter Laan verminderd
			Komt niet overeen met Rust, Ruimte en Groen Ter Laan 4
			Spoor stelt nu weinig voor, ook weg erlangs heeft een hele grote impact
2	Wroetende Mol/Boterdiep Westzijde	Bundeling weg met spoor	Veel mensen hebben last van verkeer (geluid lichtinschijn)
	Ter Laan Buitengebied Noord/Baljon	Korte route	Weg trekt extra verkeer aan uit NW groningen
	Landbouw (meningen verdeeld 2 of 3)	Minder kostbare route	Verkeersveiligheid Ter Laan verminderd (schoolverkeer)
	Cumula	Logische route, betere aansluiting FrieslandCampina	Doorsnijding Zevenbruggetjespad
	VVN Bedum	Verkeersveiligheid Sint Annerweg	Spoor stelt nu weinig voor, ook weg erlangs heeft een hele grote impact
	Sint Annerhuisjes (meningen verdeeld over 2 en 3)	Draagvlak deel omgeving	Komt niet overeen met Rust, Ruimte en Groen Ter Laan 4
		Staat in structuurplan	
		Combi alternatief 1 en 2 voorkomt aantasting Wolddijk	
3	Ter Laan fase 4	Soepele verkeersafhandeling	Verkeer zeer dicht langs huizen: geluid, licht en trillingen, veiligheid
	Ter Laan fase 3	Geen doorsnijding Zevenbruggetjespad	Zonde van landschap
	Ter Laan buitengebied /Heite	Draagvlak bij grootste groep omwonenden	Toename sluipverkeer + ritten landbouw langs Wroetende Mol
	Landbouw (meningen verdeeld 2 of 3)	Ontwikkelruimte agrariers	Route is 2,5 x zo lang
	Sint Annerhuisjes (meningen verdeeld over 2 en 3)	Mogelijkheden uitbreiding en aansluiting NW Groningen	Minder veiligheid ijm meer kruisingen
		Treft minder groepen mensen	Structuurvisie heeft geen status
Geen voorkeur	Wandelaarsgroep		
	FrieslandCampina		

Figuur 4: samenvatting standpunten per alternatief

Werkgroep landbouw

De werkgroep landbouw heeft aangegeven een voorkeur te hebben voor de alternatief 2 of 3, waarbij zij als voorwaarde stelt dat er sprake moet zijn van grondmobiliteit. De werkgroep is van mening dat, ondanks de forse ruimtelijke ingreep, toekomstperspectief voor structuurversterking van de landbouw in het gebied gerealiseerd kan worden. Daarvoor is het volgens de werkgroep landbouw noodzakelijk dat er grondmobiliteit wordt gecreëerd door middel van inzet van bedrijfsverplaatsing, rechtstreekse aankoop en/of kavelruil. De werkgroep landbouw doet de aanbeveling om dit in een volgende fase nader uit te werken. In het proces met de werkgroep landbouw hebben twee bedrijven aangegeven, te willen overwegen om eventueel te gaan verplaatsen. De werkgroep landbouw heeft daarbij aangegeven een lichte voorkeur te hebben voor alternatief 3. De conclusies en het advies van de werkgroep landbouw is gevat in een rapportage (Doorzicht via Inzicht: Resultaat werkgroep Landbouw rondweg Bedum, 26 juni 2014). Deze rapportage is een product van de werkgroep zelf en is te raadplegen via de website van onze gemeente.

De lichte voorkeur van de werkgroep landbouw voor alternatief 3 is echter niet te onderbouwen op basis van de uitkomsten van het onderzoek. Voor alternatief 2 geldt dat het tracé vrijwel overal op de grens van een perceel ligt of gelegd kan worden (zowel

langs het spoor als noord-zuid).

Inspraak

Het besluit van beide colleges over het voorlopig voorkeursalternatief heeft van 11 september tot 9 oktober ter inzage gelegen. Belanghebbenden hebben de mogelijkheid gehad een inspraakreactie in te dienen. Op 29 september jl. is een inspraakavond geweest waar men toelichting kon krijgen op het doorlopen proces, de gemaakte afwegingen en de onderzoeksresultaten. Tijdens deze avond kon men mondeling een inspraakreactie geven (deze is vervolgens verwoord door een tweetal medewerkers van de provincie). Alle inspraakreacties zijn, voorzien van een reactie, opgenomen in de nota "Reactie en commentaar tracéalternatieven ontsluiting Bedum". Deze nota ligt ook voor u bij de stukken ter inzage; dit geldt ook voor de voordracht van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten.

Samenvatting inspraak:

In totaal zijn er 42 inspraakreacties binnen gekomen. De inspraakreacties zijn te verdelen in 3 groepen:

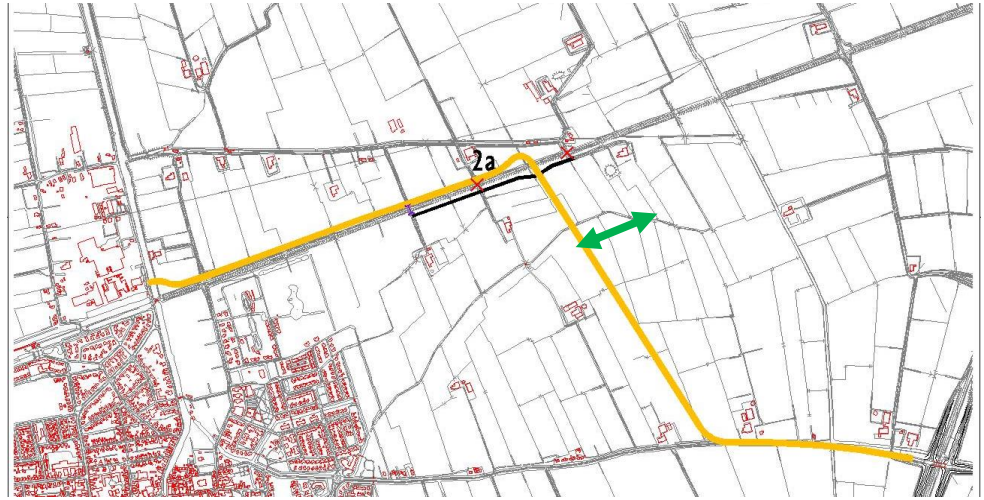
1. Voorstanders van alternatief 2. Er is een aantal inspraakreacties dat expliciet de voorkeur voor alternatief 2 onderschrijft. De indieners zijn veelal tegen alternatief 3.
2. Voorstanders van alternatief 3. In het merendeel van de inspraakreacties wordt gepleit voor alternatief 3 en tegen alternatief 2.
3. Geen voorkeur voor één van de alternatieven. In een aantal inspraakreacties is geen sprake van een voorkeur voor één van de alternatieven. In deze inspraakreacties worden specifieke aspecten benoemd die de indieners bij de verdere planuitwerking belangrijk vinden.

Ruwweg kan gesteld worden dat, afhankelijk van waar een indiener woont of gronden bezit, hij voor of tegen een alternatief is. Vanuit woonwijk Ter Laan zijn er dan ook inspraakreacties tegen alternatief 2 vanwege de afstand van het tracé tot de wijk en de effecten die dat op de wijk heeft. Vanuit de omgeving van de nieuwe spoorkruising zijn er zienswijzen in relatie tot zorg over de effecten van de exacte ligging van de spoorkruising en het gelijkvloers kruisen van het spoor of met een tunnel. Landbouwers vragen in zienswijzen aandacht voor een juiste inpassing van het tracé alsmede grondmobiliteit/kavelruil. Een deel van de indieners uit het buitengebied heeft zorg over de aantasting van het open landschap en vrije uitzicht alsmede de doorsnijding van de Wolddijk indien gekozen zou worden voor alternatief 3.

Voorstel voorkeursalternatief

Als mogelijk voorkeursalternatief zijn uiteindelijk drie varianten onderzocht. Deze alternatieven zijn beoordeeld op alle relevante zaken die van belang zijn bij een afweging om te komen tot een voorkeursalternatief. Alternatief 1 scoort het beste op de aspecten landschap en cultuurhistorie. Echter, dit alternatief kan bij geen enkele belanghebbende uit beide werkgroepen rekenen op draagvlak en is daarom afgefallen.

Vanuit de werkgroepen en vanuit de omgeving was geen eenduidige voorkeur voor alternatieven 2 of 3. De inspraakreacties hebben voor ons en het college van GS niet geleid tot andere, nieuwe inzichten en daarmee ook niet tot een ander voorkeursalternatief. De negatieve effecten op landschap, ruimtelijke kwaliteit, routing en verkeersveiligheid zijn bij alternatief 3 het grootst. Bovendien zijn de geraamde kosten voor dit alternatief het hoogst en passen deze niet binnen het beoogde budget. Daarom stellen wij voor alternatief 2 te kiezen als voorkeursalternatief en dit alternatief verder uitwerken in de volgende fase (planuitwerkingsfase).



Figuur 5: voorkeursalternatief met gelijkvloerse spoorkruising (groene pijl indicatief zoekgebied locatie)

Bij dit voorkeursalternatief met uitvoering van een gelijkvloerse spoorkruising blijven de kosten binnen de beschikbare € 10 miljoen; zoals bekend is hierin een bijdrage van onze gemeente van € 1 miljoen opgenomen. Deze bijdrage hebben wij als bestemmingsreserve in onze begroting opgenomen. De variant met een tunnel – voorkeur van ons college- heeft een raming van € 12,8 miljoen en past daarmee niet binnen de beschikbare middelen.

Planuitwerkingsfase

Indien u ons voorstel voor het voorkeursalternatief overneemt zal in de planuitwerkingsfase het voorkeursalternatief samen met de omgeving verder uitwerken. Daarbij komen in ieder geval de volgende opgaven aan de orde:

- a. De uitwerking en exacte positionering van de spoorwegovergang;
- b. De uitwerking van een ontsluitingsstructuur voor de percelen ten zuiden van het spoor ter vervanging van de aanwezige onbewaakte overgangen;
- c. De uitwerking van de aansluiting en kruisingen met bestaande (recreatieve) routes
- d. De spoorwegovergang Ter Laan af te sluiten voor het autoverkeer, waarbij de mogelijkheid van een voetgangers-/fietsstunnel wordt onderzocht;
- e. Het Bepalen van de locatie van komgrens en het snelheidsregime op het gedeelte tussen de weg Ter Laan en de aansluiting op Boterdiep Westzijde;
- f. Het toelaten van voetgangers en fietsers op het gedeelte tussen de weg Ter Laan en de aansluiting op Boterdiep Westzijde;
- g. Het uitvoeren van een gedetailleerd geluidonderzoek;
- h. De uitwerking van de landschappelijke inpassing van de nieuwe weg.

Toelichting op de uitwerkingsopgaven:

- **Gelijkvloerse spoorkruising of tunnel:** uitgangspunt van Prorail is dat bij nieuwe spoorkruisingen een ongelijkvloerse spoorkruising wordt gerealiseerd. Alternatieven met een gelijkvloerse kruising komen bij Prorail en de inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) alleen in beeld, indien voldaan wordt aan bepaalde voorwaarden. Uit een door een onafhankelijk bureau uitgevoerd onderzoek naar de veiligheidsrisico's van een gelijkvloerse bewaakte spoorkruising in combinatie met het opheffen van een aantal onbeveiligde overgangen, blijkt dat de verkeersveiligheid op en nabij het spoor per saldo toeneemt. In ambtelijk overleg met Prorail is dit bevestigd en inmiddels heeft de provincie Prorail formeel gevraagd om de procedure te starten om een

gelijkvloerse kruising toe te staan. Dit besluit wordt begin 2015 verwacht.

In de scope van het project is nu opgenomen dat bij de keuze voor een gelijkvloerse spoorovergang drie onbewaakte overgangen worden opgeheven. Hiervoor wordt dan een nieuw ontsluitingspad aangelegd. Mocht het besluit over de gelijkvloerse kruising toch negatief uitvallen –maar de verwachting is dit niet-, dan wordt de kruising van het spoor en de nieuwe ontsluitingsweg uitgevoerd met een tunnel. De aanpak van de 3 onbewaakte overgangen valt dan buiten de scope van het project “oostelijke ontsluitingsweg”.

Wij zijn van mening dat, als zich deze situatie gaat voordoen, opheffing van deze 3 overgangen gelijktijdig met de realisering van de ontsluitingsweg gerealiseerd moet worden. Immers, een onbewaakte overgang kent meer risico's en nu kan het voor een relatief geringe investering opgelost worden. Hierom hebben wij dit expliciet als voorstel aan u opgenomen.

- Exacte locatie spoorkruising: in de planuitwerkingsfase zal de exacte locatie van de spoorkruising worden onderzocht waarbij rekening gehouden wordt met de impact op de landbouw, het landschap, de cultuurhistorie (impact Wolddijk) en de effecten op de omwonenden.
- Afsluiten spoorovergang Ter Laan: als gevolg van een verwachte toename van de hoeveelheid autoverkeer door de woonstraat Ter Laan waar tevens veel fietsers rijden, willen wij de bestaande spoorwegovergang afsluiten voor het autoverkeer. Daarmee wordt Ter Laan in het 30 km/uur gebied een fietsstraat waarmee naar verwachting de ervaren overlast en verkeersveiligheid op deze weg aanzienlijk zal afnemen. Daarnaast zal ons verzoek om de mogelijkheid voor een fiets/voetgangerstunnel onder het spoor door op deze locatie worden onderzocht. In de kostenraming is daar geen rekening mee gehouden. Dan wordt ook bezien hoe dat verkeer richting Boterdiep Wz geleid wordt: over de rijbaan of een separaat fiets-/voetpad. Dit is mede afhankelijk van de toekomstige ligging van de komgrens en de overgang van de snelheidszone 30-60 km/uur.
- Onderzoek structuurversterking landbouw door grondmobiliteit/kavelruil: de werkgroep landbouw heeft in haar advies aangegeven kansen te zien voor structuurversterking van de landbouw bij alternatieven 2 en 3. Daarvoor is grondmobiliteit en kavelruil een voorwaarde. Twee grondeigenaren hebben in het proces van de werkgroep landbouw aangegeven eventueel te willen verplaatsen, waardoor ruimte ontstaat voor de aanleg van de weg en voor structuurversterking van de landbouw in dit gebied. In de planuitwerkingsfase zullen de mogelijkheden voor grondmobiliteit en/of kavelruil worden onderzocht.

Voorstel

Wij stellen u voor het bij dit voorstel gevoegde ontwerpbesluit vast te stellen.

Bedum, 4 november 2014

Burgemeester en wethouders van de gemeente Bedum,

De secretaris,

R. Wiltjer

De burgemeester,

drs. H.P. Bakker

Raadsbesluit nr. 064

De raad van de gemeente Bedum:

Gelezen het voorstel van het college van Burgemeester en Wethouders van 4 november 2014

Besluiten:

1. In te stemmen met het voorkeursalternatief tracé 2 voor de oostelijke ontsluitingsweg Bedum en deze in de planuitwerkingsfase verder laten uitwerken, waarbij rekening wordt gehouden met de hieronder opgenomen opgaven;
2. Bepalen dat, als de spoorovergang van de nieuwe ontsluitingsweg wordt uitgevoerd als tunnel, ook het opheffen van de drie aanwezige onbewaakte overgangen aan het project wordt toegevoegd;
3. Als opgave voor de planuitwerkingsfase op te nemen:
 - a. De uitwerking en exacte positionering van de spoorwegovergang;
 - b. De uitwerking van een ontsluitingsstructuur voor de percelen ten zuiden van het spoor ter vervanging van de aanwezige onbewaakte overgangen;
 - c. De uitwerking van de aansluiting en kruisingen met bestaande (recreatieve) routes;
 - d. De spoorwegovergang Ter Laan af te sluiten voor het autoverkeer, waarbij de mogelijkheid van een voetgangers-/fietsunnel wordt onderzocht;
 - e. Het bepalen van de locatie van komgrens en het snelheidsregime op het gedeelte tussen de weg Ter Laan en de aansluiting op Boterdiep Wz;
 - f. Het toelaten van voetgangers en fietsers op het gedeelte tussen de weg Ter Laan en de aansluiting op Boterdiep Wz;
 - g. Het uitvoeren van een gedetailleerd geluidonderzoek;
 - h. De uitwerking van de landschappelijke inpassing van de nieuwe weg;
4. Provinciale Staten te informeren over ons besluit.

Bedum, 4 december 2014

Plaatsvervangend griffier,

Voorzitter,