

---

4 november 2014  
Corr.nr. 2014-45.203, VV  
Zaaknr. 544317

Nummer 64/2014

---

**Voordracht** van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van Groningen ter vaststelling van een planuitwerkingsbesluit voor het voorkeursalternatief voor een oostelijke ontsluitingsweg Bedum

---

### 1. Samenvatting

Begin dit jaar is gestart met een integraal proces om te komen tot een voorkeursalternatief voor de oostelijke ontsluiting van Bedum. Vanuit provincie en gemeente zijn daarbij alle disciplines nauw betrokken geweest. Voor het creëren van een bij de bevolking gedragen voorkeursalternatief is met twee werkgroepen gewerkt: de werkgroep omgeving en de werkgroep landbouw. In de afgelopen periode heeft dat proces geleid tot een schifting van circa 12 alternatieven naar nog drie onderzochte alternatieven en uiteindelijk een bestuurlijke voorkeur voor tracéalternatief 2.

De resultaten van het onderzoek naar de effecten van de drie alternatieven zijn verwoord in een rapportage (zie bijlage 1). In bovengenoemd onderzoek zijn tevens de bevindingen van de werkgroep landbouw meegenomen. De voorkeuren en argumenten uit de werkgroep omgeving zijn verwoord in een afwegingsnotitie (zie bijlage 2) die mede ten grondslag heeft gelegen aan onze besluitvorming voor het voorlopige voorkeursalternatief 2.

Het voorlopige voorkeursalternatief heeft tijdens de inspraakperiode van 11 september tot 9 oktober ter inzage gelegen. De inspraakperiode heeft geleid tot 42 reacties die beantwoord zijn in de nota van reactie en commentaar (zie bijlage 3). De ingekomen reacties op het voorlopig voorkeursalternatief hebben bij ons alsook bij burgemeester en wethouders van Bedum niet geleid tot een ander standpunt.

Wij stellen voor om alternatief 2 vast te stellen als definitief voorkeursalternatief. Daarbij stellen wij voor, mede op basis van de inspraak, een aantal opgaven in planuitwerkingsfase verder uit te werken.

### 2. Doel en wettelijke grondslag

In deze voordracht wordt voorgesteld een planuitwerkingsbesluit met reserveringsbesluit te nemen voor het voorkeursalternatief 2. In de planuitwerkingsfase wordt dit alternatief samen met de omgeving verder uitgewerkt.

### 3. Procesbeschrijving en planning

Vrachtverkeer (van met name FrieslandCampina Domo) zorgt in toenemende mate voor leefbaarheidsproblemen in het dorp Bedum. In het coalitieakkoord 'Energiek en scherp aan de wind' 2011-2015 is opgenomen dat de verkeersproblemen in Bedum worden onderzocht om op basis daarvan eventuele maatregelen te nemen. In het addendum coalitieakkoord van april 2013 zijn, mede op basis van de uitgevoerde Quick Scan alternatieven N361 en Bedum (vastgesteld op 14 mei 2013) extra middelen opgenomen voor een pakket aan maatregelen voor de N361 en Bedum, waaronder een oostelijke ontsluitingsweg Bedum.

Ten behoeve van de verbetering van de leefbaarheid in Bedum heeft u besloten een verkenning te starten naar een oostelijke ontsluitingsweg om Bedum. Op 26 juni 2013 heeft u naar aanleiding van de voordracht (23/2013) een opname- en acceptatiebesluit genomen voor dit project en daarmee kon met de verkenningfase worden gestart.

Als u instemt met ons voorstel wordt het plan verder uitgewerkt in overleg met de omgeving. Na de uitwerking van het voorkeursalternatief, verwachten wij u eind 2015 een voorstel voor een realisatiebesluit voor te kunnen leggen.

#### **4. Begroting**

Om dit project conform de MIT-werkwijze verder in het proces te brengen stellen wij u voor een planuitwerkingsbesluit en, in financiële zin, een daarbij behorend reserveringsbesluit van € 8 mln. te nemen. Deze € 8 mln. wordt daarmee in de reserve RSP daadwerkelijk gelabeld aan dit project. Wij rekenen verder op een bijdrage van de gemeente Bedum en FrieslandCampina Domo van samen € 2 mln. voor realisatie van het project. Volgens voordracht 41/2011, die betrekking heeft op de uitvoering van de RSP- en MIT-projecten, wordt 3,2 % van het totaal van € 10 mln. gestort t.b.v. dekking van de kosten voor planuitwerking en toezicht.

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

Begin dit jaar is gestart met een integraal proces om te komen tot een voorkeursalternatief voor de oostelijke ontsluiting van Bedum. Vanuit provincie en gemeente zijn daarbij alle disciplines nauw betrokken geweest. Voor het creëren van een bij de bevolking gedragen voorkeursalternatief is met twee werkgroepen gewerkt: de werkgroep omgeving en de werkgroep landbouw. De samenstelling hiervan is tot stand gekomen door werving via een huis aan huis mailing en via de kranten.

In de afgelopen periode heeft dat proces geleid tot een ontwikkeling van circa 12 alternatieven en schifting naar uiteindelijk nog drie onderzochte alternatieven.

Op 3 juni jongstleden zijn tijdens een goed bezochte inloopbijeenkomst aan de omgeving het proces tot dan toe, de vervolgstappen en de te onderzoeken alternatieven gepresenteerd. Naar aanleiding van deze inloopbijeenkomst heeft met een aantal belanghebbenden nog individuele gesprekken plaats gevonden over de zorgpunten. Deze zorgpunten zijn, voor zover mogelijk, meegenomen in het effectenonderzoek en zijn betrokken bij de uiteindelijke standpuntbepaling.

Het concept van de rapportage "Tracéalternatieven voor de oostelijke ontsluiting Bedum" is op 27 augustus 2014 met de werkgroep omgeving besproken en op 28 augustus 2014 met de werkgroep landbouw. Mede op basis van de geleverde input tijdens deze bijeenkomsten, is de concept rapportage op een aantal punten aangepast.

Tijdens de laatste werkgroepbijeenkomst omgeving heeft iedere belangenbehartiger zijn/haar voorkeur uit kunnen spreken met de daarbij behorende argumenten. Deze standpunten zijn integraal overgenomen in de afwegingsnotitie die gebruikt is bij onze standpuntbepaling voor het voorlopige voorkeursalternatief.

Voorlopig voorkeursalternatief en inspraak

Mede op basis van de afwegingsnotitie en de definitieve rapportage "Tracéalternatieven voor de oostelijke ontsluiting Bedum", hebben wij op 9 september 2014 een voorlopig voorkeursalternatief vastgesteld. **(toelichting op het besluit is opgenomen in bijlage 4)**. Dit voorlopig voorkeursalternatief heeft van 11 september tot en met 8 oktober 2014 ter inzage gelegen en hebben belanghebbenden de mogelijkheid gehad een inspraakreactie in te dienen. Als onderdeel van deze inspraakperiode, heeft op 29 september een goed bezochte informatiebijeenkomst plaatsgevonden waar men toelichting kon krijgen op het doorlopen proces, de gemaakte afwegingen en de onderzoeksresultaten. Daarbij was tevens de mogelijkheid om een inspraakreactie in te dienen.

#### **6. Nadere toelichting**

##### **6.1 Aanleiding**

Vrachtverkeer (van met name FrieslandCampina Domo) zorgt in toenemende mate voor leefbaarheidsproblemen in het dorp Bedum. De gemeente Bedum en haar bevolking hebben daarbij meerdere malen laten weten graag een nieuwe ontsluitingsweg om Bedum gerealiseerd te zien. De gemeente Bedum heeft in haar structuurplan uit 2006 bijvoorbeeld al rekening gehouden met een nieuwe oostelijke ontsluitingsweg (vanaf het Boterdiep langs de noordzijde van het spoor naar de Sint Annerweg). In ons coalitieakkoord 'Energiek en scherp aan de wind' 2011-2015 hebben wij opgenomen dat de verkeersproblemen in Bedum worden onderzocht om op basis daarvan eventuele maatregelen te nemen. In het addendum coalitieakkoord van april 2013 zijn, mede op basis van de uitgevoerde Quick Scan alternatieven N361 en Bedum (vastgesteld op

14 mei 2013) extra middelen opgenomen voor een pakket aan maatregelen voor de N361 en Bedum, waaronder een oostelijke ontsluitingsweg Bedum.

Op 26 juni 2013 heeft u naar aanleiding van de voordracht (23/2013) een opname- en acceptatiebesluit genomen voor dit project en daarmee kon met de verkenningsfase worden gestart. De gemeenteraad van Bedum heeft op 30 mei 2013 een motie aangenomen waarmee zij instemt met de keuze voor een oostelijke ontsluitingsweg en onderzoek te doen naar het meest wenselijke alternatief.

## 6.2 Probleemstelling

De leefbaarheid in de kom (Wilhelminalaan, Stationsweg en Boterdiep Oostzijde) van Bedum staat onder druk. Bewoners geven aan dat het vele vrachtverkeer de belangrijkste oorzaak hiervan is. Uit onderzoek (Grontmij 2012) blijkt dat het aandeel vrachtverkeer door de kom van Bedum totaal circa 14% bedraagt op een totaal van circa 5.000 motorvoertuigen per dag. Dit zorgt voor geluidsoverlast en gevoel van onveiligheid. Indien de uitbreidingsplannen van Friesland Campina Domo doorgang vinden, zal als gevolg daarvan de hoeveelheid vrachtverkeer toenemen.

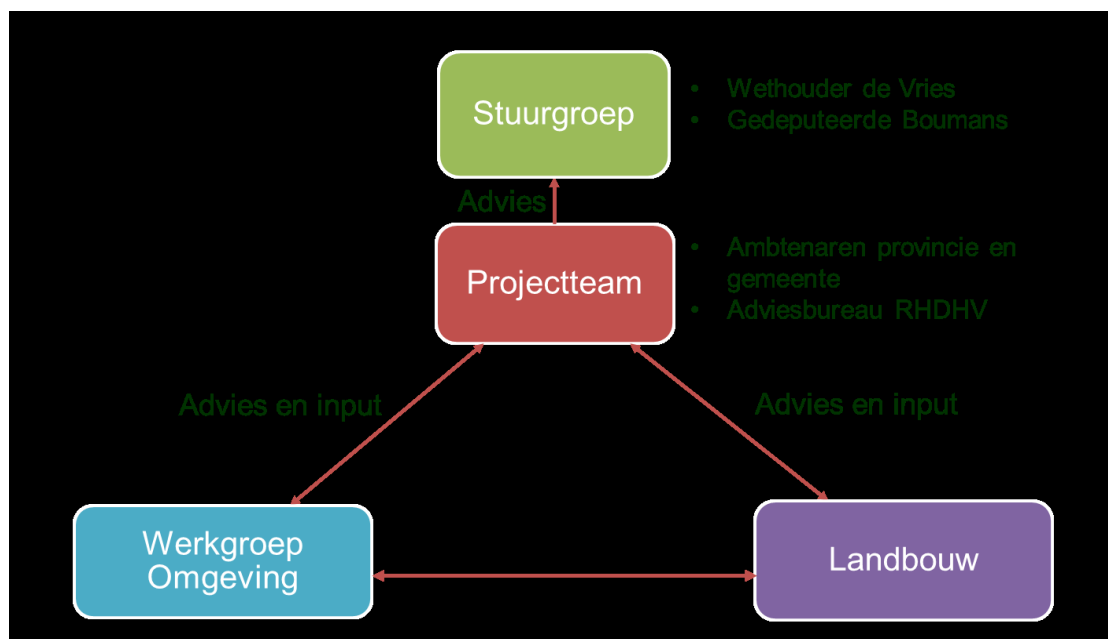
## 6.3 Doelstelling

Doel van de de oostelijke ontsluitingsweg is primair om het doorgaande (vracht)verkeer en het vrachtverkeer van en naar FrieslandCampina Domo uit het dorp te weren en daarmee de leefbaarheid in Bedum (met name op de Wilhelminalaan, Stationsweg en Boterdiep Oostzijde) te verbeteren.

## 6.4 Proces omgeving en landbouw

Begin dit jaar is gestart met een integraal proces om te komen tot een voorkeursalternatief voor de oostelijke ontsluiting van Bedum. Vanuit provincie en gemeente zijn daarbij alle disciplines nauw betrokken geweest. Voor het creëren van een bij de bevolking gedragen voorkeursalternatief is met twee werkgroepen gewerkt: werkgroep omgeving (4 bijeenkomsten) en werkgroep landbouw (5 bijeenkomsten). In de werkgroep omgeving waren 12 belanghebbende groeperingen vertegenwoordigd, door maximaal 2 vertegenwoordigers per belangengroep (totaal 18 vertegenwoordigers). De samenstelling hiervan is tot stand gekomen door werving via een huis aan huis mailing en via de kranten.

De werkgroep landbouw is gestart met 24 grondeigenaren en werd begeleid door het Kadaster en twee externe procesbegeleiders. Resultaat van de werkgroep landbouw is een rapportage met een eindadvies aan provincie en gemeente (te raadplegen via de website van de gemeente Bedum). De processen met beide werkgroepen waren op elkaar afgestemd waarbij de uitkomsten van de ene werkgroep, input vormde voor de andere (zie figuur 2 op pagina 5). In **bijlage 5** is een uitgebreide toelichting op het proces met de omgeving toegevoegd.



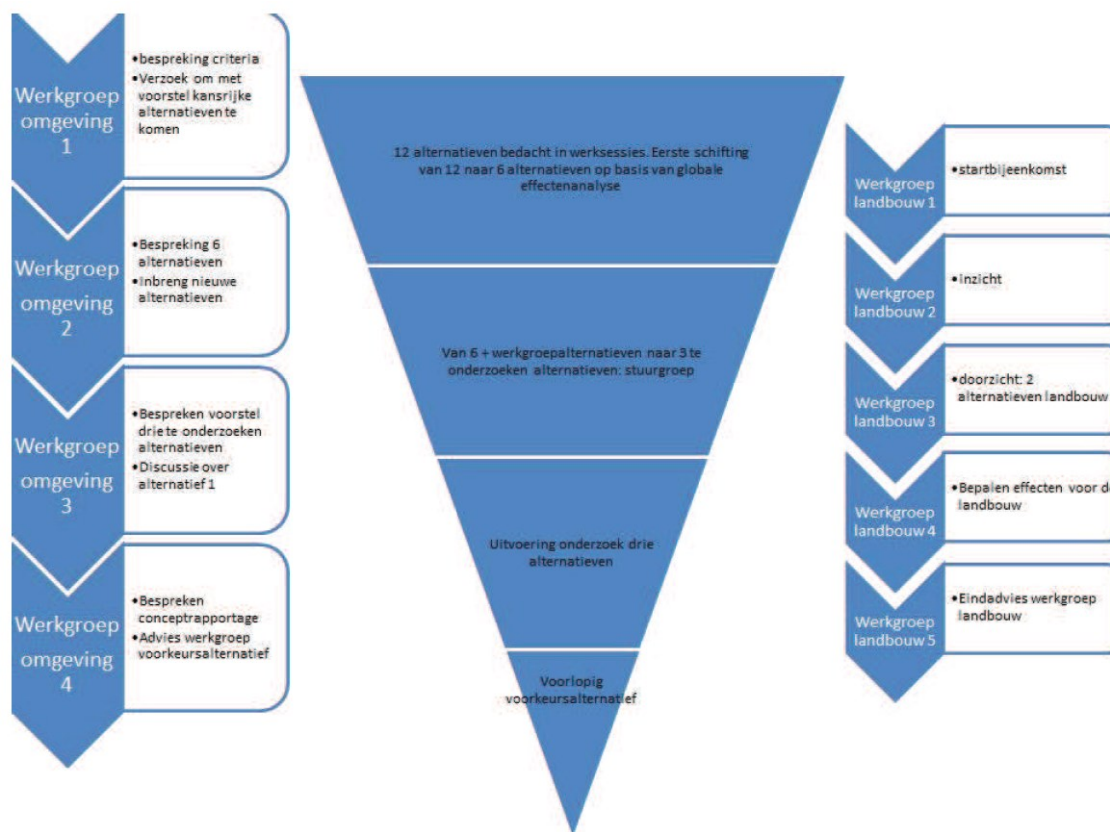
Figuur 1: weergave proces met de omgeving

In de afgelopen periode heeft dat proces geleid tot een schifting van circa 12 alternatieven naar uiteindelijk nog drie te onderzoeken alternatieven (zie figuur 3 op pagina 6). Voor de alternatieven 2 en 3 is onderscheid gemaakt in 2a en 3a voor een uitvoering met gelijkvloerse bewaakte spoor kruising en 2b en 3b voor een tunnelvariant. De schifting van 12 naar 3 alternatieven is tot stand gekomen door enerzijds inhoudelijke afwegingen en anderzijds op basis van draagvlak in de werkgroepen en bestuurlijke afwegingen. In de stuurgroepvergadering van 14 mei 2014 zijn de drie te onderzoeken alternatieven bepaald onder voorbehoud van de uitkomsten van de bespreking in de werkgroepen landbouw en omgeving van respectievelijk 14 mei en 21 mei.

Op 3 juni jongstleden zijn tijdens een goed bezochte inloopbijeenkomst aan de omgeving het proces tot dan toe, de vervolgstappen en de te onderzoeken alternatieven gepresenteerd (zie figuur 3 op pagina 4). Naar aanleiding van deze inloopbijeenkomst heeft met een aantal belanghebbenden nog individuele gesprekken plaats gevonden over de zorgpunten. Deze zorgpunten zijn, voor zover mogelijk, meegenomen in het effectenonderzoek en zijn betrokken bij de uiteindelijke standpuntbepaling. De onderzoeksresultaten zijn verwoord in de rapportage "Tracéalternatieven voor de oostelijke ontsluiting Bedum" (Royal HaskoningDHV, 8 september 2014).

Het concept van de rapportage "Tracéalternatieven voor de oostelijke ontsluiting Bedum" is op 27 augustus 2014 met de werkgroep omgeving besproken en op 28 augustus 2014 met de werkgroep landbouw. Mede op basis van de geleverde input tijdens deze bijeenkomsten, is de concept rapportage op een aantal punten aangepast. Alle gestelde vragen en gemaakte opmerkingen zijn verwoord in een soort nota van reactie en commentaar. Dit document is verzonden naar de werkgroepleden en is tevens op de website van de gemeente Bedum geplaatst.

Tijdens de laatste werkgroepbijeenkomst omgeving heeft iedere belangenbehartiger zijn/haar voorkeur uit kunnen spreken met de daarbij behorende argumenten. Deze standpunten zijn integraal overgenomen in de afwegingsnotitie die gebruikt is bij onze standpuntbepaling voor het voorlopige voorkeursalternatief.



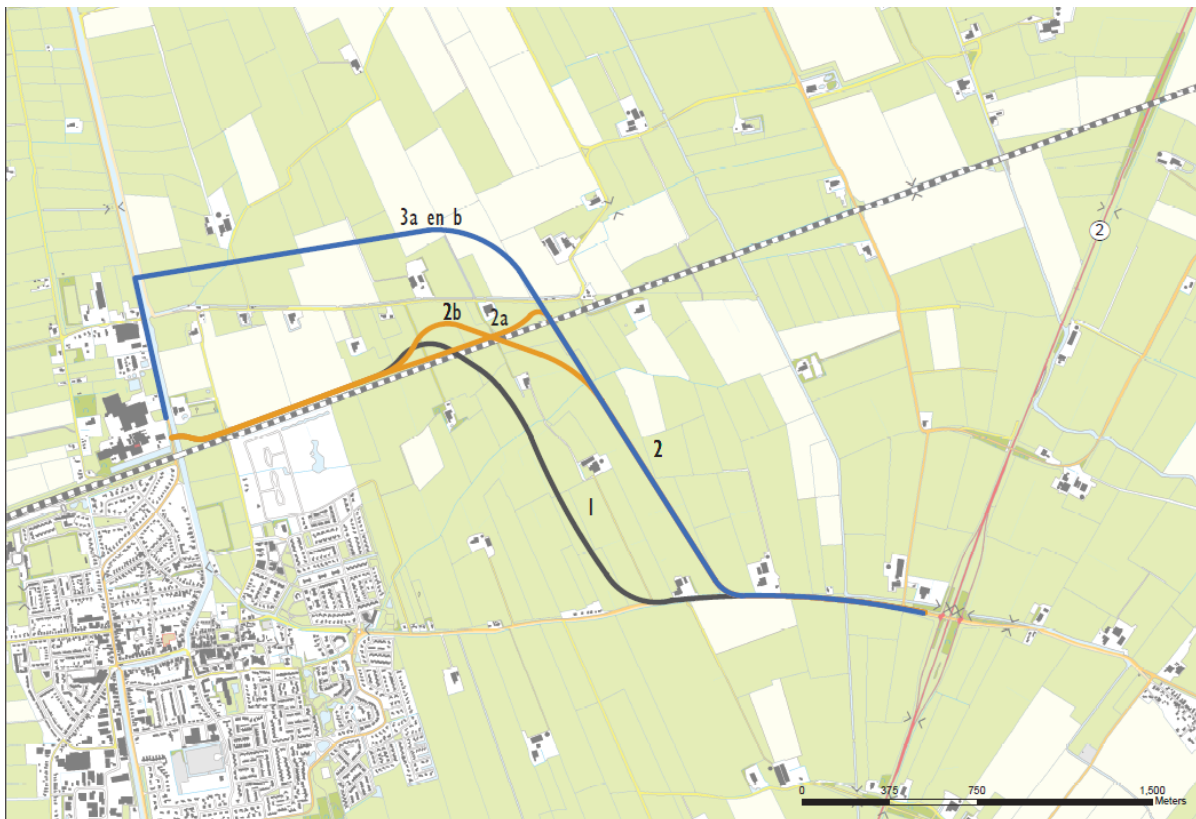
Figuur 2: schematische weergave proces omgeving en landbouw

#### Voorlopig voorkeursalternatief en inspraak

Mede op basis van de afwegingsnotitie en de definitieve rapportage "Tracéalternatieven voor de oostelijke ontsluiting Bedum", hebben wij en het college van B&W van Bedum op 9 september 2014 een voorlopig voorkeursalternatief vastgesteld. Dit voorlopig voorkeursalternatief heeft van 11 september tot en met 8 oktober 2014 ter inzage gelegen en hebben belanghebbenden de mogelijkheid gehad een inspraakreactie in te dienen. Als onderdeel van deze inspraakperiode, is op 29 september een goedbezochte informatiebijeenkomst georganiseerd waar men toelichting kon krijgen op het doorlopen proces, de gemaakte afwegingen en de onderzoeksresultaten. Daarbij was tevens de mogelijkheid om een inspraakreactie in te dienen.

### 6.5 De onderzochte alternatieven

Alle alternatieven sluiten aan op Boterdiep Westzijde en gaan door middel van een beweegbare brug over het Boterdiep (zie voorbeeld in figuur 4). 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 Sint Annerweg. Voor de aansluiting op de Sint Annerweg wordt gedacht aan een voorrangskruising, waarbij de ontsluitingsweg voorrang heeft op het verkeer uit de richting Bedum (zie voorbeeld in figuur 4).

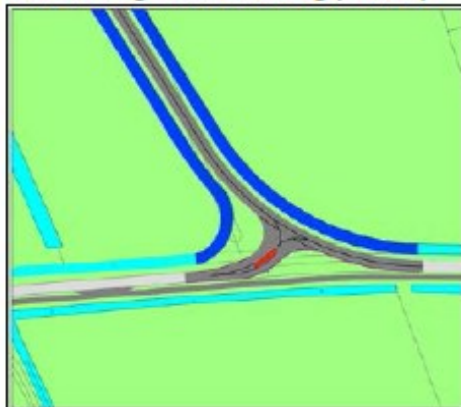


Figuur 3: onderzochte alternatieven

Aansluiting Boterdiep Westzijde (voorbeeld)



Aansluiting Sint Annerweg (schets)



Figuur 4: voorbeelden aansluitingen Boterdiep Westzijde en Sint Annerweg

## 6.6 De effecten

### 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 onderstaand figuur 5 is weergegeven.

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

Figuur 5: 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).



Figuur 6: verkeerseffecten voorkeursalternatief 2 in 2020

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.

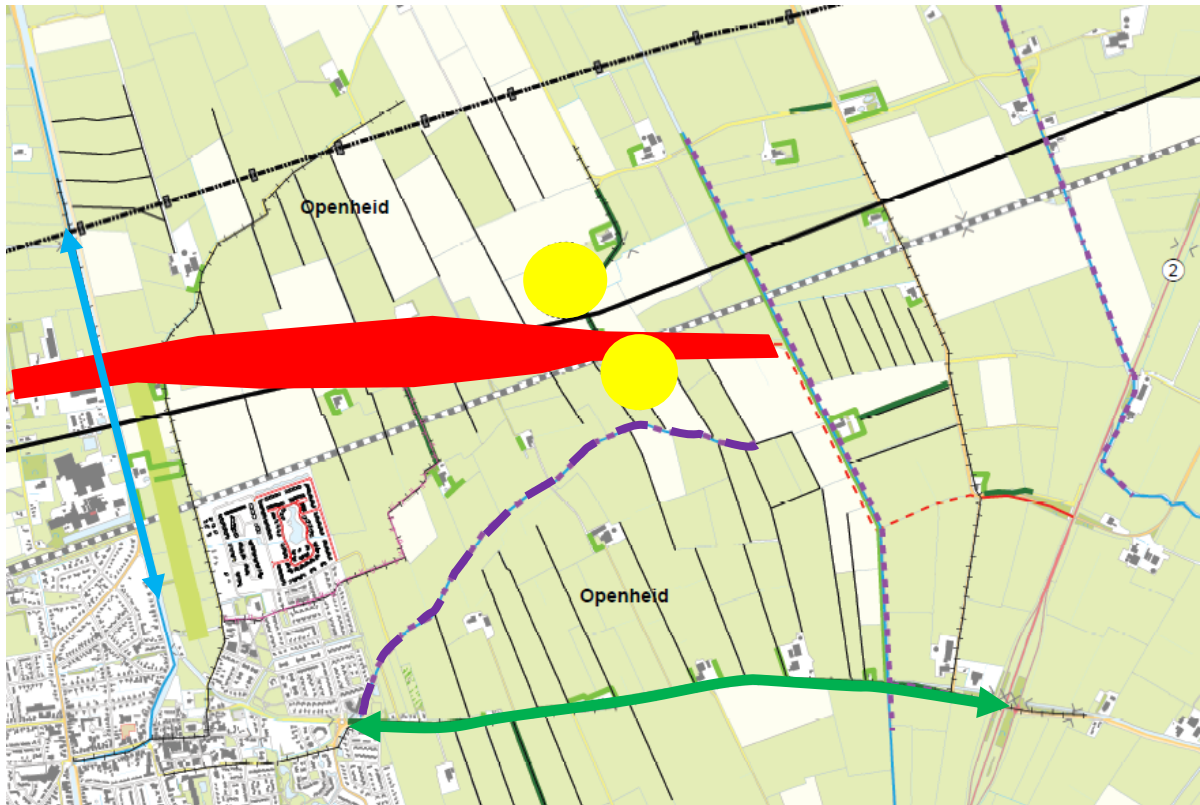
De effecten ten aanzien van geluidsbelasting en luchtkwaliteit voldoen bij alle alternatieven (ruim) aan de daarvoor geldende wettelijke normen. Daarbij is er ten aanzien van geluidsbelasting binnen de daarvoor geldende normen, wel onderscheid tussen de alternatieven.

### 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 (rode arcering in figuur 7), Het Boterdiep, de Laanstermaar (paarse stippellijn) en de weg van Bedum naar Sint Annen (groene pijl). Het plangebied wordt fysiek doorsneden door verschillende infrastructuurwerken (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 Sint Annerweg. In het plangebied zijn een tweetal **wierden** bekend (zie gele rondjes in figuur 7). 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 als lijn (zie rode arcering in figuur 7).



Figuur 7: landschappelijke, cultuurhistorische, archeologische en ruimtelijke waarden

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.

## 6.7 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 ontwerpogave 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.

## **6.8 Standpunten en onderbouwing stakeholders werkgroep omgeving**

### **Algemeen**

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

*Figuur 8: samenvatting standpunten stakeholders 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 de gemeente Bedum:

[http://www.bedum.nl/plannen\\_en\\_projecten/bedum/oostelijke\\_ontsluiting\\_bedum/oostelijke\\_ontsluiting\\_bedum\\_302725/](http://www.bedum.nl/plannen_en_projecten/bedum/oostelijke_ontsluiting_bedum/oostelijke_ontsluiting_bedum_302725/)

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). Daarbij merken wij op dat, hoewel er geen formele juridische basis is, de bereidheid bestaat om in de uitwerking het onderzoeken van mogelijkheden van bedrijfsverplaatsing t.b.v. structuurversterking in de landbouw mee te nemen.

### *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.

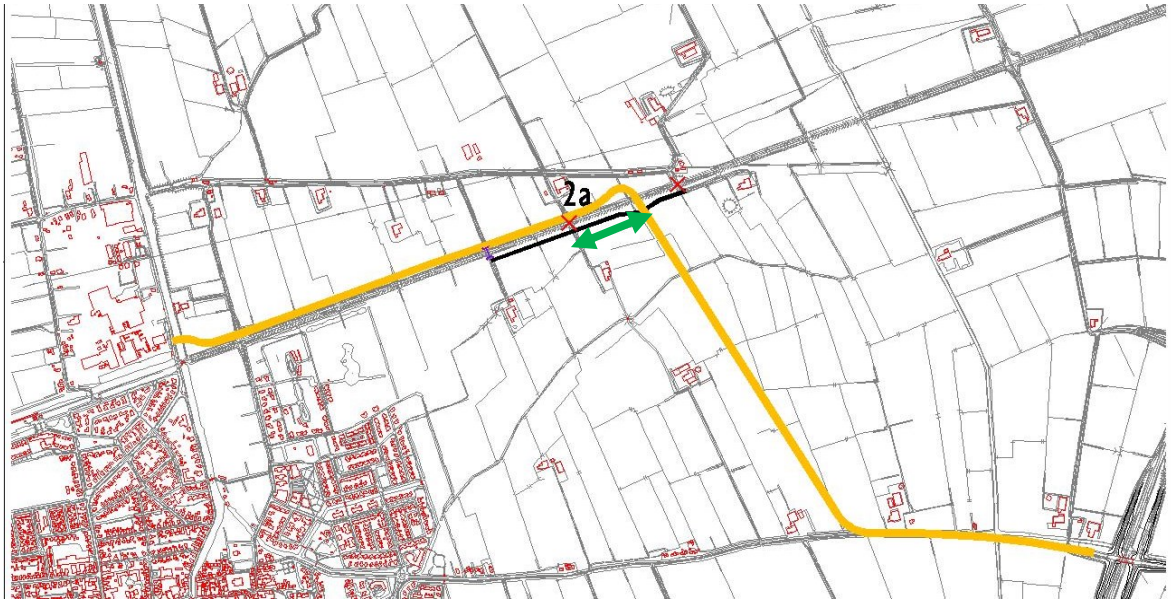
In meerdere zienswijzen worden uitwerkingsopgaven benoemd. Een deel daarvan is afkomstig van indieners die tegen alternatief 2 zijn, maar de uitwerkingsopgaven als randvoorwaarden zien als uiteindelijk toch voor alternatief 2 gekozen wordt. De meest genoemde uitwerkingsopgaven zijn:

- De nieuwe kruising van het spoor. Er zijn indieners die pleiten voor een ongelijkvloerse kruising (tunnel), maar ook voor een gelijkvloerse. Ook de reacties op de ligging van de kruising zijn sterk afhankelijk van waar de betreffende indiener woont.
- Het kruispunt van de weg Ter Laan met de oostelijke ontsluiting. Speciaal wordt daarbij ook aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid van vooral (brom)fietzers en voetgangers op de ontsluitingsweg tussen de weg Ter Laan en het Boterdiep Westzijde.
- Geluidhinder wordt door indieners als een belangrijk zorgpunt benoemd. Men wil het cumulatieve effect van wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industrielawaai van FCD onderzocht zien. Daarnaast verzoekt men om compenserende maatregelen?
- Vaak wordt de zorg over lichthinder door indieners benoemd. Gevraagd wordt om aanvullende maatregelen te nemen om dit tegen te gaan.
- Veel opmerkingen van indieners hebben betrekking op maatwerk qua inpassing en consequenties op kavel- en individueel niveau.
- Een aantal indieners maakt zich zorgen over de waarde van de woning als gevolg van de tracékeuze en wil graag gecompenseerd worden?

### **6.9 Voorstel voorkeursalternatief**

Alternatief 1 scoort het beste op de aspecten landschap (openheid landschap) en cultuurhistorie (impact op de Wolddijk). Dit alternatief kan echter bij geen enkele stakeholder rekenen op draagvlak. Dit alternatief doorsnijdt een groot landbouwperceel met grote gevolgen voor de bedrijfsvoering. Alternatief 1 is vanwege het gebrek aan draagvlak 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 B&W van Bedum 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 niet binnen het beoogde budget. Wij stellen u daarom voor alternatief 2 als voorkeursalternatief aan te merken en daarover een planuitwerkingsbesluit en reserveringsbesluit te nemen.



Figuur 9: voorkeursalternatief met gelijkvloerse spoorkruising (groene pijl indicatief zoekgebied locatie)

### Planuitwerkingsfase

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

- De uitwerking en exacte positionering van de spoorwegovergang;
- De uitwerking van een ontsluitingsstructuur voor de percelen ten zuiden van het spoor ter vervanging van de aanwezige onbewaakte overgangen;
- De uitwerking van de aansluiting en kruisingen met bestaande (recreatieve) routes
- De spoorwegovergang Ter Laan af te sluiten voor het autoverkeer, waarbij de mogelijkheid van een voetgangers-/fietsstunnel wordt onderzocht;
- Het Bepalen van de locatie van komgrens en het snelheidsregime op het gedeelte tussen de weg Ter Laan en de aansluiting op Boterdiep Westzijde;
- Het toelaten van voetgangers en fietsers op het gedeelte tussen de weg Ter Laan en de aansluiting op Boterdiep Westzijde;
- Het uitvoeren van een gedetailleerd geluidonderzoek;
- Het onderzoeken van de mogelijkheden van bedrijfsverplaatsingen om daarmee structuurversterking van de landbouw te realiseren;
- 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 gerealiseerd dient te worden. Alternatieven met een gelijkvloerse kruising komen bij Prorail en het Rijk alleen in beeld indien aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. De essentie daarvan is dat de veiligheidsrisico's aantoonbaar worden beheerst en dat per saldo de verkeersveiligheidssituatie niet verslechterd, maar juist verbeterd. Ingenieursbureau Movares heeft in opdracht een risicoanalyse uitgevoerd naar de veiligheidsrisico's van een gelijkvloerse bewaakte spoorkruising in combinatie met het opheffen van een aantal onbeveiligde overgangen.

Conclusie van deze analyse is dat kan worden voldaan aan de eisen en richtlijnen van Prorail en dat de verkeersveiligheid op en nabij het spoor per saldo wordt verbeterd. In een ambtelijk verkennend overleg is dit door Prorail bevestigd. Wij hebben inmiddels het formele verzoek bij Prorail ingediend om de procedure te starten om een gelijkvloerse spoorovergang toe te staan. De verwachting is dat begin 2015 hier definitief duidelijkheid over gegeven kan worden.



- 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;
- Ontsluiting drie woonpercelen zuidzijde spoor door een ontsluitingspad: bij de keuze voor een gelijkvloerse spoorovergang, zal een aantal onbewaakte overgangen worden opgeheven. Van deze overgangen maken drie woonpercelen in de huidige situatie gebruik. Voor deze percelen zal een andere ontsluiting gerealiseerd moeten worden door een ontsluitingspad aan te leggen.
- Afsluiten spoorovergang Ter Laan: als gevolg van een verwachte toename van de hoeveelheid autoverkeer door de woonstraat Ter Laan waar tevens veel fietsers rijden, wil de gemeente Bedum 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 over verzoek van de gemeente Bedum de mogelijkheid voor een fiets/voetgangerstunnel onder het spoor door op deze locatie worden onderzocht. In de kostenraming is daar geen rekening mee gehouden.
- 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.

## 7. Voorstel

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

Groningen, 4 november 2014.

Gedeputeerde Staten van Groningen:

M.J. van den Berg , voorzitter.

H.J. Bolding , secretaris.

Behandeld door : J. Veltman  
Telefoonnummer : 4486  
e-mail : j.veltman@provinciegroningen.nl

### Bijlagen bij de voordracht

Nr.	Titel	Soort bijlage
1	Tracéalternatieven voor de oostelijke ontsluiting Bedum 8/9/2014	rapport
2	Afwegingsnotitie voorlopig voorkeursalternatief oostelijke ontsluiting Bedum	notitie
3	Nota reactie en commentaar Tracéalternatieven oostelijke ontsluiting Bedum 28/10/2014	nota
4	Toelichting besluit voorlopig voorkeursalternatief 2 op 9 september 2014	besluit
5	Uitgebreide beschrijving proces met de omgeving	toelichting



**Provinciale Staten van Groningen:**

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 4 november 2014, 2014-45.203, VV;

Gelet op:

- Het covenant RSP/ZZL;
- Het addendum bij het coalitieakkoord;
- Voordracht 23/2013 over de herbestemming MIT/RSP.

**Besluiten:**

1. In te stemmen met het voorkeursalternatief tracé 2 voor de oostelijke ontsluitingsweg Bedum;
2. Overeenkomstig de provinciale MIT-methodiek hiervoor een planuitwerkingsbesluit en reserveringsbesluit van € 8 mln. te nemen;
3. Daarbij 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-/fietsstunnel wordt onderzocht;
  - e. De bepaling van de locatie van komgrens en het snelheidsregime op het gedeelte tussen de weg Ter Laan en de aansluiting op Boterdiep Westzijde;
  - f. De uitwerking van 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.

Groningen,

Provinciale Staten voornoemd:

, voorzitter.

, griffier.

**Bijlagen bij het besluit**

Geen