

Postbus 38, 9780 AA Bedum  
Tel. 050-3018911  
Fax 050-3018247  
E-mail: gemeente@Bedum.nl

Aan de leden van de raad van Bedum

Doorkiesnr. 050-3018220 (H.S. Kruims)  
Uw brief --  
Uw kenmerk --  
Ons kenmerk HSK/AvD/009.10.2016  
Bijlage(n) 1. (tekening)

Onderwerp  
Afsluiting spoorwegovergang in de weg Ter Laan

Bedum, 4 oktober 2016

Geachte raadsleden,

In uw vergadering van 4 december 2014 hebt u met enthousiasme ingestemd met het voorkeurs-alternatief tracé 2 voor de oostelijke ontsluitingsweg Bedum en deze in de planuitwerkingsfase verder te laten uitwerken. Die verbinding, met name tussen de fabriek van FrieslandCampina en Groningen, zal leiden tot een grote vermindering van het zware vrachtverkeer door het centrum van Bedum. Dat is een ingrijpende wijziging van de wegenstructuur in ons dorp en enkele fracties in uw raad hebben daarom toen aangedrongen op een verbreding van het verkeerskundig onderzoek. Anders gezegd: biedt deze nieuwe weg ook nieuwe mogelijkheden voor extra ontsluitingen vanuit de wijk Ter Laan naar het station en de sportaccommodaties of ook naar het noorden. Aldus zouden nieuwe oost-west verbindingen mogelijk kunnen leiden tot vermindering van het verkeer op De Vliet en de Waldadrift. Ons voorstel tot sluiting van de spoorwegovergang Ter Laan voor autoverkeer was onderdeel van die discussie.

Insteek van de gemeente Bedum en de provincie Groningen was tot dit voorjaar om meerdere redenen een gelijkvloerse kruising van de ontsluitingsweg met het spoor. Het afsluiten van de spoorwegovergang van Ter Laan voor autoverkeer (en het extra aanbrengen van extra beveiliging voor langzaam verkeer) was daarbij een harde voorwaarde van Prorail. Voor de zomervakantie heeft het provinciebestuur om verdere vertraging van het proces te voorkomen, met onze instemming, gekozen voor een tunnel. Hierdoor is het afsluiten van de spoorwegovergang Ter Laan, vanuit verkeersveiligheid gezien: merkwaardig genoeg, weer afveegbaar. Pas toen konden de suggesties vanuit de raad om te voorkomen dat later zou kunnen worden gesproken van "gemiste kansen", alsnog van een nadere onderbouwing worden voorzien. Dit doen we in deze brief.

## **Wegenstructuur weg Ter Laan en woonwijk Ter Laan**

### ***I. De weg Ter Laan***

#### ***a. Functie van de weg***

Ter Laan is een tertiaire weg met een breedte van maximaal 4.00 meter. Hij verbindt het centrum van Bedum met het achterliggende agrarisch gebied en vormt een ondergeschikte verbinding met Middelstum via Fraamklap of Westerwijtwerd naar Middelstum.

Deze route wordt met name gewaardeerd door recreatief fietsverkeer. Ook maakt de weg Ter Laan onderdeel uit van de langzaam verkeer route naar Onderdendam via het fietspad/landbouw-ontsluitingsweg "De Grote Haver".

Alleen op het weggedeelte van "oud" Bedum tot aan het kruispunt met de Fazant worden woningen direct via deze weg ontsloten. De nieuwe woningen in Ter Laan IV hebben via Ter Laan alleen een ontsluiting voor langzaam verkeer. De auto-ontsluiting van deze woningen is aan de 'achterzijde' van de woningen aan de Meerkoet, via de woonwijk Ter Laan. In het buitengebied worden enkele (voormalige) boerderijen ontsloten via Ter Laan.



Woningen Meerkoet met fiets toegang aan Ter Laan

Voor een volwaardige noordelijke ontsluiting moet sprake zijn van een wegenstructuur die daarvoor is geëquipeerd. Dat is hier niet het geval. Bij een volwaardige ontsluitingsweg moet de breedte van deze weg worden vergroot van 4.00 meter nu naar minimaal 6.00 meter. Ook moeten er dan voorzieningen komen voor langzaam verkeer.

Deze verbreding van dit gedeelte van Ter Laan (tot het spoor) is zonder grote ingrepen niet mogelijk, omdat de fysieke ruimte daarvoor ontbreekt. Dit past ook niet bij het historisch karakter van de weg, die overigens al is aangetast door de realisering van een separaat voetpad en de aangebrachte betonnen bermverharding.

#### ***b. Planologisch kader***

Bij de vaststelling van de structuurvisie in medio 2006 staat een mogelijke oost-west verbinding aan de noordzijde van de spoorlijn ingetekend voor de ontsluiting van vrachtverkeer van FrieslandCampina verkeer vanaf Onderdendam. Aan de zuidzijde kon hierdoor verder gewerkt worden aan de ontwikkeling van de woonwijk Ter Laan. De constante lijn hierin waren het rustige, landelijke karakter van de wijk, de ontsluiting via bestaande wegen in ons dorp en daarmee een verfijnde nerfstructuur, van dik naar dun, als het gaat om ontsluiting en bereikbaarheid van deze nieuwbouwwijk. De hiermee verkregen scheiding tussen doorgaand- en wijkontsluitingsverkeer was een belangrijk argument. Dit geldt ook voor de spoorlijn als scheiding en markering van de oost-west verbinding enerzijds en de wijk Ter Laan anderzijds.

Het bestemmingsplan "Bedum, Ter Laan – fase 4" is in 2007 vastgesteld, waarbij de hoofdontsluiting van fase 4 plaatsvindt, evenals voor Ter laan 1-2-3, via de Reiger en de rotonde Sint Annerweg. Dit geeft aan dat de weg langs de wijk Ter Laan van cultuurhistorisch belang is omdat deze langs de zogenoemde "Groene Long" van Bedum ligt. In de toelichting op het plan wordt hierover het volgende geschreven:

*"Om het karakter van dit romantische open stukje landschap te behouden, is het belangrijk om het landelijke profiel van het dijkweggetje (Ter Laan) erlangs te behouden en het bebouwingsbeeld van Ter Laan hierop af te stemmen.*



*Dit is gelukt door het dijkweggetje geen auto-ontsluitingsfunctie voor de wijk of de aanliggende woningen te geven, zodat het smalle profiel en de bomenrij behouden kunnen blijven. Voor de aanliggende woonbebouwing is een bijzondere verkaveling gemaakt: brede kavels met een toegang voor de auto vanuit de woonwijk en een eigen bruggetje voor voetgangers aan het dijkweggetje. De aanliggende vrijstaande woningen met nokrichtingen haaks op het dijkweggetje zorgen samen met de brede tuinen voor kleinschalig en groen beeld langs de Groene Long."*

Een tweede ontsluiting van de wijk Ter Laan richting het oosten is niet realiseerbaar, omdat het gekozen voorkeurstracé van de nieuwe oostelijke ontsluiting (te) ver naar het oosten ligt. Dit voorkeurstracé is mede gekozen vanwege de wens van de bewoners van de wijk Ter Laan om de nieuwe ontsluitingsweg zo ver mogelijk van de wijk Ter Laan te leggen.

Ook is geopperd om een (extra) nieuwe ontsluiting te maken vanaf de wijk naar de oostelijke ontsluitingsweg. Aangezien nu duidelijk is dat Prorail alleen een tunneloplossing zal accepteren en deze tunnel niet voorzien is in de scope van het project, zal deze infrastructuur voor rekening van de gemeente moeten worden aangelegd. Aangezien deze investering ongeveer € 3.000.000,-- bedraagt, is dit geen realistische optie.

#### ***c. Sluipverkeer***

Zoals gezegd dient de weg Ter Laan als een tertiaire ontsluitingsweg voor enkele woningen en boerderijen in het buitengebied van de gemeente Bedum. Tevens wordt de weg Ter Laan met name gebruikt door fietsers richting Onderdendam (via De Grote Haver) en Middelstum.

Door het maken van een extra ontsluiting van de woonwijk Ter Laan (Fuut en/of Aalscholver) richting de spoorwegovergang wordt het nog eenvoudiger voor gemotoriseerd verkeer om via Ter Laan naar Middelstum of Onderdendam v.v. te rijden. Dit is niet bedoeld maar ook onwenselijk: gemotoriseerd verkeer moet namelijk zo veel mogelijk worden afgewerkt via de N-wegen, zoals N46-Eemshavenweg, N995-Bedumerweg en N993-St. Annerweg. Deze wegen zijn daarvoor geëquipeerd. De ervaring leert dat overlast op wegen, zoals Ter Laan, ontstaat, doordat ze worden gebruikt als sluiproute als er op de daarvoor aangewezen en toegeruste wegen stremmingen zijn door bijvoorbeeld wegwerkzaamheden.

Een extra ontsluiting via Ter Laan kan ook leiden tot toename van het verkeer vanuit het noorden naar het oude centrum van Bedum. De route via Ter Laan kan dan als alternatief worden gebruikt voor de reguliere ontsluitingsweg (Reiger). En ook dit zou moeten worden voorkomen door die eerder genoemde nerfstructuur en kanalisering van het verkeer via daartoe aangewezen en ingerichte wegen. Nu zijn er al vaak klachten over verkeersoverlast op de wegen in het oude centrum, zoals Grotestraat, Bazuinslaan en Plantsoenstraat. Extra verkeer kunnen deze wegen niet aan en dit werkt ook negatief op het leefklimaat voor de bewoners in dit gebied.

#### ***d. Verkeersveiligheid langzaam verkeer***

Met het afsluiten van de spoorwegovergang Ter Laan kan worden bewerkstelligd dat er een verkeersveilige verbinding voor langzaam verkeer blijft tussen het centrum en de wijk Ter Laan, maar ook richting Onderdendam en Middelstum v.v. De weg Ter Laan wordt zo (nog) meer een fietsverbinding, grotendeels vrijliggend naar Onderdendam, met alleen bestemmingsverkeer. Een extra aansluiting/ontsluiting staat haaks op dat gemeentelijk beleid. De verkeersveiligheid van fietsers is hiermee niet gediend, want de weg Ter Laan wordt namelijk ook veelvuldig gebruikt door kinderen uit Ter Laan die (zelfstandig) op fiets naar de basisschool gaan.

De veiligheid van de spoorwegovergang voor het langzaam verkeer kan worden vergroot door het vervangen van de halve slagbomen door hele slagbomen, waardoor fietsers niet meer tussen de slagbomen kunnen doorslalommen.



De realisering van een voetgangers-/fietstunnel is door de aanwezigheid van een hoofdtransportleiding van de Gasunie technisch moeilijk uitvoerbaar en dit heeft forse financiële consequenties. Aangezien de spoorwegovergang Ter Laan al beveiligd is, is een bijdrage van Prorail/Ministerie van I&M niet aannemelijk omdat de prioriteit ligt bij het opheffen van onbeveiligde spoorwegovergangen. Ook is er geen financiële ruimte binnen het provinciale projectbudget. Bovendien wordt een (fiets)tunnel door de gebruikers over het algemeen als sociaal onveilig ervaren.

#### *e. De andere kant van nieuwe oost-west verbindingen*

Hoewel de raad lang geleden unaniem heeft ingestemd met de structuurvisie en het bestemmingsplan voor Ter Laan, de kwaliteiten ervan, de wegenderfstructuur en ook de ontsluiting van de wijk, is met name het laatst genoemd punt van tijd tot tijd onderwerp van discussie geweest, namelijk bij de bouwweg, maar ook bij de veiligheid en bereikbaarheid.

De nieuwe ontsluitingsweg biedt op het eerste gezicht mogelijkheden voor een alternatieve verbinding tussen Ter Laan en sportvoorzieningen/station, maar onze verkenningen geven aan dat de bezwaren vanuit het gemeentelijk beleid groter zijn dan de voordelen. Bovendien gaat het om een relatief klein aantal inwoners en auto's, namelijk die uit (een deel van) de wijk Ter Laan zelf.

Hieraan werd ook wel de suggestie verbonden dat het gemotoriseerd verkeer van de wijk Ter Laan via de St. Annerweg en de N46 (Eemshavenweg) naar Groningen zou kunnen rijden in plaats van via de Waldadriest en de Groningerweg. Dit zou de verkeersintensiteit daar kunnen verminderen. Dat effect is zeer onwaarschijnlijk; dat wordt gevoeld als omrijden en in afstand is dat ook zo (3,5 km in plaats van 2,1 km).

Ook de andere kant op, dus naar het station en het sportcomplex, wordt niet als een vanzelfsprekend alternatief gezien: er zijn enkele barrières die deze route niet aantrekkelijk maken. Zie tevens bijbehorende kaart.

We noemen:

- via kleine woonstraten naar de weg Ter Laan;
- vervolgens noordwaarts via de smalle weg Ter Laan over de spoorwegovergang Groningen – Delfzijl;
- dan naar het kruispunt Ter Laan / nieuwe ontsluitingsweg (die dan een andere kruispunt-oplossing vergt dan de eenvoudige die nu is voorzien);
- daarna, via de nieuwe brug, naar het kruispunt (verlegde) Boterdiep Wz;
- vervolgens in zuidelijke richting via Boterdiep Wz, wederom het spoor passerend;
- om via Wilhelminalaan, Stationsweg en Sportlaan bij sportcomplex of station aan te komen.

Dit zijn de aangewezen en ingerichte routes; afsnijding via Parallelweg of Beatrixlaan is dan ook mogelijk, maar ongewenst. Deze straten zijn daarvoor niet geschikt.

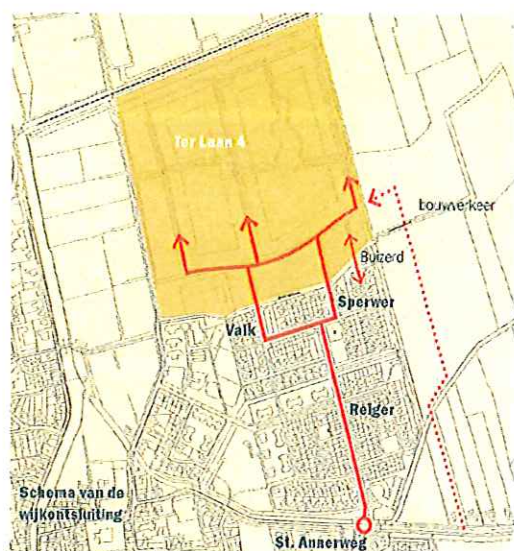
## *II. Woonwijk Ter Laan*

### *a. Nerfstructuur*

Onder I.b (het planologisch kader) hebben we al kort de nerfstructuur in het wegenpatroon genoemd. Hiermee wordt bedoeld dat de wegstructuur aan het begin van de wijk (ter hoogte van de rotonde St. Annerweg) grof begint met de Reiger als wijkontsluitingsweg (hoofdnerf breedte 6 meter). Onderdeel hiervan zijn ook de wegen Fazant en Sperwer met een breedte van 6 meter. Verderop, noordelijker in de wijk Ter Laan worden de wegen smaller (fijnere nerven) met een breedte van 5 meter. Zie hiervoor de navolgende afbeeldingen waarop de nerfstructuur van de wijk Ter Laan duidelijk is te zien.



Met de auto is het alleen mogelijk om via de Fazant op de weg Ter Laan te komen. Dit is ook de enige voorziene verbinding tussen de wijk Ter Laan en de weg Ter Laan. Alle overige verbindingen zijn of worden een loop- en/of fietsverbinding.



*Nerfstructuur Ter Laan*



*Inrichtingsschets Ter Laan IV*

Een volwaardige auto-ontsluiting aan de noordzijde staat haaks op deze nerfstructuur van de wijk Ter Laan. Een wijziging van dit gemeentelijk beleid vergt wijzigingen in die wegenstructuur: de huidige ontsluitingen voor langzaam verkeer moeten dan worden verruimd en verbreed. Als voorbeeld noemen we de Aalscholver en de toekomstige ontsluiting aan de Fuut.



*Huidige fietsontsluiting Aalscholver*



*Toekomstige fietsontsluiting Fuut*

#### **b. Bewoners Ter Laan & Meerkoet**

De verkoop van kavels in de woonwijk Ter Laan 4 was en is mede gebaseerd op de kwaliteiten ervan: een mooie, rustige en groene wijk in een groene long met vrij uitzicht op groen. Met name de kavels aan de Ter Laansterweg (adreszijde: Meerkoet) hadden ook als kenmerk aan de rand van de wijk, met vrij uitzicht op en met een korte en veilige fietsverbinding naar centrum en andere voorzieningen. Toen de oostelijke ontsluitingsweg in combinatie met de mogelijke uitbreiding van de melkfabriek, in beeld kwam, wezen verschillende bewoners, met name aan de noordwestzijde van Ter Laan 4, op de in hun ogen onaanvaardbare verschillen tussen verwachtingen en toekomst, waar het gaat om hun woongenot.



Wij moeten ervoor zorgen dat, in lijn met de structuurvisie en het bestemmingsplan, onderscheid blijft gemaakt tussen de zuid en de noordzijde van de spoorlijn. En hierin past niet een verbinding die bovendien haaks staat op de nerfstructuur.

Vanuit dat planologisch kader zal de gemeente Bedum en de provincie Groningen er alles aan doen om de uitbreiding van de melkfabriek, de omlegging van het Boterdiep en Boterdiep Wz en de ontsluitingsweg zo goed mogelijk landschappelijk in te passen.

### *c. Kwantiteiten*

Hoewel we het meest belang hechten aan de kwalitatieve overwegingen, hebben we ook gekeken naar enige kwantitatieve indicaties. Immers, als het planologisch kader zou moeten worden gewijzigd, zou het om substantiële verschuivingen in de verkeersafwikkeling, of oost-west verbinding, moeten gaan.

Het is logisch te veronderstellen dat alleen bewoners van Ter Laan 2 en 4 wellicht overwegen om de noordelijke ontsluitingsweg te gebruiken als ze, met de auto, richting de sportvoorzieningen gaan of het station. Dan gaat het om huishoudens. Zij zouden dan de verkleining van de afstand zwaarder moeten laten wegen dan de barrières die hiervoor werden beschreven.

Door de ligging zullen bewoners van Ter Laan 1 en waarschijnlijk ook Ter Laan 3 de bestaande route via de Reiger blijven gebruiken. Als zij met de auto via de noordelijke ontsluiting naar sportvoorzieningen of station gaan, nemen die “hindernissen” (zie onder 1. e) toe. De route via de Reiger ligt dan meer voor de hand.

Zonder dat onderscheid wordt gemaakt naar de delen van de wijk Ter Laan, zijn de verkeersstromen naar en uit de wijk via de Reiger geïnventariseerd, omdat wij eerder de ontlasting van Waldadriest en De Vliet niet substantieel hebben genoemd. Dit verkeerskundig onderzoek (kentekenonderzoek) is in de maand september uitgevoerd. Deze maand is gekozen omdat er dan geen invloed is van de schoolvakanties. Op twee dagen (dinsdag 20 september en donderdag 22 september) zijn de verkeersstromen gemeten op de route Ter Laan-De Vliet-stationsgebied c.a. v.v.. De conclusie is dat de vervoersbewegingen v.v. minimaal zijn. Dinsdagochtend: Ter Laan-stationsgebied c.a. twee auto's en dinsdagavond één auto. Op donderdag heeft geen enkele auto de route Ter Laan-stationsgebied c.a. v.v. gereden.

Wij sluiten niet uit dat eventueel op andere avonden die verbinding door sporters iets vaker zal worden gebruikt, maar het gehele beeld bevestigt dat een andere oost-west verbinding niet wezenlijk zal bijdragen tot een ontlasting van De Vliet e.d..

Het kentekenonderzoek ligt voor u op de gebruikelijke wijze in de leesmap ter inzage.

### *III. Stimuleren gebruik fiets*

De veiligheid is voor raad en college een belangrijke invalshoek bij de beoordeling van een optimale verkeersafwikkeling. Hierin past stimuleren van het fietsgebruik en ontmoediging van het autogebruik, zeker in het dorp zelf. Dat gemeentelijk beleid was de basis voor de ontwikkeling van de woonwijken Ter Laan. Met name bij Ter Laan, fase 4 hebben raad en college ook daarom gekozen voor een hoofdontsluiting van de wijk via de Reiger naar De Vliet en de Waldadriest. De nerfstructuur is een logisch vervolg daarop. Dit geeft fietsers vele mogelijkheden om via korte, directe en veilige routes “binnendoor” in het (oude) centrum te komen of basisscholen, sportvoorzieningen of station te bereiken. Dit is niet alleen in de wijk zelf het geval, maar ook via het IJsbaanpad en de Ter Laansterklap.

Het stimuleren van het fietsen en het ontmoedigen van het gebruik van de auto op korte afstanden is niet iets alleen van deze gemeente. Landelijk en provinciaal wordt sterk ingezet op het gebruik van de fiets om de hiervoor genoemde redenen, maar ook om gezondheidsredenen.

Dagelijks fietsen is een natuurlijke manier om voldoende lichaamsbeweging te krijgen. Onderzoek heeft aangetoond dat een niet-fietser gemiddeld 8,7 verzuimdagen heeft en een dagelijkse fietsers 7,4 verzuimdagen.

Dit Fietsbeleid wordt nu door ons college verder uitgewerkt. We willen hiermee het gebruik van de fiets, met name in het dorp Bedum, stimuleren.

Daarvoor wordt gekeken naar het optimaliseren van bestaande routes, het maken van korte doorsteekjes en het verbeteren van de oversteekbaarheid van bepaalde wegen. Deze notitie zal nog dit jaar gereed komen.

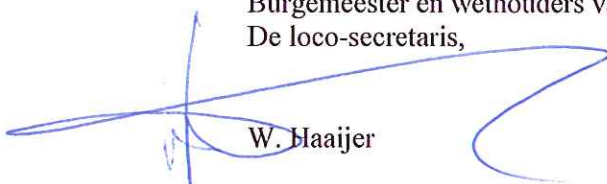
### Resumé

Wij hebben onze overwegingen voor de ontsluitingsweg als een nieuwe en aantrekkelijke verbinding tussen Noord Bedum en de stad nu nader (ten opzichte van onze brief aan u d.d. 26 november 2014) uitgewerkt. Bovenop deze kwalitatieve overwegingen hebben we kwantitatieve indicaties toegevoegd. We komen tot de conclusie dat de besluitvorming omtrent de structuurvisie en het bestemmingsplan plus de uitwerkingen van raad en college destijds, de nu voorgestelde keuze om tot afsluiting van de spooroverweg van de weg Ter Laan voor autoverkeer bevestigen.

Wij zien nog steeds een heel duidelijk onderscheid tussen opbouw en woongenot in de wijk Ter Laan ten zuiden van de spoorlijn en een betere ontsluiting voor (met name) het vrachtverkeer, tussen Bedum Noord en de Eemshavenweg aan de noordkant daarvan.

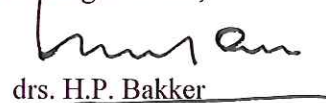
In deze nadere verkenning zien wij een bevestiging en versterking van die uiteenlopende functies. Hiermee voorkomen we naar ons oordeel dat in de toekomst van gemiste kansen zou kunnen worden gesproken.

Hoogachtend,  
Burgemeester en wethouders van de gemeente Bedum,  
De loco-secretaris,



W. Haaijer

De burgemeester,



drs. H.P. Bakker





Fietsroute (blauw)	
Adres	afstand (meters)
1	2027
2	1429
3	1665
4	1546
5	1306
6	1806

Autoroute De Vlijt (rood)	
Adres	afstand (meters)
1	3140
2	3181
3	2807
4	2615
5	2893
6	2270

Nieuwe route (zwart)	
Adres	afstand (meters)
1	2113
2	1703
3	2320
4	2327
5	2165
6	2668

A =	spoorwegovergang Ter Laan
B =	kruising Ter Laan - nieuwe ontsluitingsweg
C =	nieuwe brug
D =	spoorwegovergang Boterdiep Wz
FCD =	FrieslandCampina Domo
SP =	sportpark
S =	station Bedum



getekend: Ronald Koetje

gewijzigd

datum: 1 september 2016

schaal: -----

tek. nr:

onderwerp: afstanden Ter laan

onderdeel: overzicht