
18 oktober 2016
Corr.nr. 2016-53886, VV
Zaaknr. 651903

Nummer / 2016

Voordracht van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van Groningen ter vaststelling van een realisatiebesluit voor de oostelijke ontsluitingsweg Bedum.

1. Samenvatting

In deze voordracht stellen wij u voor een realisatiebesluit te nemen voor het project oostelijke ontsluitingsweg Bedum.

Op 10 december 2014 heeft u voor dit project een planuitwerkingsbesluit genomen (voordracht 64/2014). Hiermee bent u akkoord gegaan met het verder uitwerken van het voorkeursalternatief inclusief een aantal opgaven.

Wij doen u nu het voorstel om het uitgewerkte voorkeursalternatief vast te stellen en voor de realisatie hiervan een krediet beschikbaar te stellen van € 13 miljoen exclusief btw. Het spoor wordt daarbij gekruist met een tunnel in plaats van een spoorwegovergang. Onderdeel van het project is ook de aanleg van een alternatieve ontsluiting voor drie onbewaakte overgangen.

De totale kosten van het project zijn geraamd op € 13 miljoen exclusief btw. De gemeente Bedum en FrieslandCampina doen ieder een bijdrage van € 1 miljoen exclusief btw.

Ook stellen wij u voor om in te stemmen met het structureel ophogen van het budget voor beheer en onderhoud als gevolg van areaaluitbreiding. Deze kosten zijn begroot op een jaarlijks bedrag van € 65.750,-. Eén ander conform de regels die gelden voor areaaluitbreiding.

2. Doel en wettelijke grondslag

Deze voordracht heeft tot doel om u te informeren over de planuitwerkingsfase van het project oostelijke ontsluitingsweg Bedum en daarnaast stellen wij u voor een realisatiebesluit te nemen.

Aanleiding voor het realiseren van de oostelijke ontsluitingsweg Bedum is dat vrachtverkeer (van met name FrieslandCampina) in de huidige situatie in toenemende mate voor leefbaarheidsproblemen in het dorp Bedum zorgt. Gelet op de uitbreidingsplannen van FrieslandCampina is de verwachting dat de hoeveelheid vrachtverkeer zal toenemen. Om het doorgaande (vracht)verkeer en het vrachtverkeer van en naar FrieslandCampina uit het dorp te weren (en zo de leefbaarheid te verbeteren) willen wij samen met de gemeente Bedum een nieuwe oostelijke ontsluitingsweg aanleggen bij Bedum. Het spoor wordt daarbij gekruist met een tunnel. Onderdeel van het project is ook de aanleg van een alternatieve ontsluiting voor drie onbewaakte overgangen in het spoorbaanvak Groningen-Delfzijl. Naast de leefbaarheid in Bedum wordt daarmee ook de spoorwegveiligheid verbeterd.

3. Procesbeschrijving en planning

Met deze voordracht stellen wij u voor het uitgewerkte voorkeursalternatief vast te stellen en hiervoor een realisatiebesluit te nemen. Zie bijlage 1 voor een overzichtstekening van het voorkeursalternatief. Tevens stellen wij u voor een krediet beschikbaar te stellen voor dit alternatief en de budgetten voor beheer en onderhoud structureel op te hogen als gevolg van areaaluitbreiding. Hier liggen de volgende documenten/besluiten aan ten grondslag:

- 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;
- Op 26 juni 2013 heeft u naar aanleiding van voordracht 23/2013 een opname- en acceptatiebesluit genomen voor dit project. Daarmee kon met de verkenningfase worden gestart;
- Op 10 december 2014 heeft u voor dit project een planuitwerkingsbesluit genomen (voordracht 64/2014). Hiermee bent u akkoord gegaan met het verder uitwerken van het voorkeursalternatief inclusief een aantal opgaven die onder punt 6 worden toegelicht. Daarnaast heeft u met dit besluit ingestemd om € 8 miljoen te reserveren voor dit project;
- Er is vervolgens in de planuitwerking rekening gehouden met de mogelijkheid van een tunnel in plaats van een gelijkvloerse spoorwegkruising. Daarvoor heeft u op 16 december 2015, naar aanleiding van voordracht 63/2015, een aanvullend reserveringsbesluit genomen van € 3 miljoen.

Afspraken tussen provincie, gemeente en FrieslandCampina worden vastgelegd in een anterieure overeenkomst. Wij gaan ervan uit dat deze overeenkomst medio december 2016 door de drie partijen is ondertekend en dat daarmee de bijdrage van de gemeente Bedum en FrieslandCampina is bekrachtigd. Niettemin stellen wij u in deze voordracht voor, onder voorbehoud van ondertekening van genoemde overeenkomst, in te stemmen met de realisatie van de oostelijke ontsluitingsweg.

In de volgende fase, de realisatiefase, zullen onze werkzaamheden zich vooral richten op het doorlopen van een bestemmingsplanprocedure, het verwerven van benodigde gronden, afstemming met ProRail over de tunnel, contractvorming en aanbesteding. Wij verwachten de oostelijke ontsluitingsweg Bedum medio 2020 op te kunnen leveren.

4. Begroting

De kosten die met dit besluit aan de orde zijn bedragen € 13 miljoen inclusief VAT (zijnde de kosten voor Voorbereiding, Administratie en Toezicht) en exclusief btw. De provinciale bijdrage aan het project is € 11 miljoen. Deze kosten worden gedekt uit de voor dit project gereserveerde RSP-middelen. Daarnaast dragen de gemeente Bedum en FrieslandCampina ieder € 1 miljoen exclusief btw bij.

VAT

Via voordracht 41/2011 heeft u ingestemd met ons voorstel de extra benodigde capaciteit in het kader van de uitvoering van RSP- en MIT-projecten te dekken door hiervoor middelen aan de projectbudgetten te onttrekken, de zogeheten VAT kosten. Hiervoor is een werkwijze in het leven geroepen en zijn de capaciteitskredieten geïntroduceerd.

Afdracht capaciteitskredieten

Voor de voorliggende projecten leidt deze werkwijze tot een voeding van de capaciteitskredieten van totaal € 1.482.000,- waarvan € 1.318.980,- ten gunste van het capaciteitskrediet realisatiefase en € 163.020,- ten gunste van het capaciteitskrediet ondersteuning.

Beheer en onderhoud

De oostelijke ontsluitingsweg Bedum betekent een areaaluitbreiding. De kosten hiervoor zijn begroot op een jaarlijks bedrag van € 65.750,-. Wij stellen u daarom voor in te stemmen met het structureel ophogen van het budget voor beheer en onderhoud als gevolg van deze areaaluitbreiding.

5. Inspraak/participatie

In de vorige fase (verkenningfase) is voor het creëren van een bij de bevolking gedragen voorkeursalternatief met twee werkgroepen gewerkt, een werkgroep omgeving en een werkgroep landbouw.

In de planuitwerkingsfase is juist meer ingezet op individuele keukentafelgesprekken en direct contact met de mensen die een grondpositie hebben, direct met hun eigendom grenzen aan de nieuwe rondweg of op een of andere wijze gevolgen ondervinden van de nieuwe ontsluitingsweg.

De overige betrokken zijn geïnformeerd via nieuwsbrieven, telefoongesprekken en persberichten. Belangrijke keuzes in het project zijn, vooruitlopend op de persberichten of informatieavonden, proactief gecommuniceerd met de grondeigenaren of andere belanghebbenden. Ook is alle relevante informatie centraal gedeeld via de website van de gemeente Bedum.

Samenvattend hebben, naast de reguliere emailwisselingen en telefoongesprekken, de volgende communicatiemomenten plaatsgevonden:

Communicatiemiddel	Aantal
Keukentafelgesprekken met grondeigenaren	20*
Nieuwsbrieven	2
Keukentafelgesprekken met bewoners	16*
Bestuurlijk overleg met gemeente Bedum	4
Persberichten	1
Individuele gesprekken bewoners/agrariërs met gedeputeerde	3
Informatieavond	1
Inspraakperiode	van 10 oktober t/m 7 november

**Genoemde aantallen betreffen meerdere gesprekken met dezelfde eigenaren/bewoners.*

Op 10 oktober 2016 heeft er een inloopavond plaatsgevonden voor alle geïnteresseerden en belanghebbenden. Naast informatie over de oostelijke ontsluitingsweg werd ook informatie verstrekt over de uitbreidingsplannen van FrieslandCampina. Tijdens deze inloopavond zijn informatiebanners en een 3D-visualisatie getoond om een zo goed mogelijk beeld te geven van het voorkeursalternatief. Uiteindelijk hebben ca. 210 mensen de inloopavond bezocht. Daarbij is de mogelijkheid geboden om ter plaatse via een inspraakreactie vragen te stellen en een reactie in te dienen. Na de bijeenkomst heeft men nog vier weken de tijd gehad om een schriftelijke reactie in te dienen bij de gemeente Bedum. De vragen en reacties zijn verwerkt in een reactienota die als bijlage 2 is toegevoegd aan deze voordracht.

Totaal zijn er 16 reacties ingediend die betrekking hebben op de oostelijke ontsluitingsweg. Op hoofdlijnen zijn de conclusies uit de reactienota:

1. Grondeigenaren willen worden gecompenseerd in grond;
2. De bewoners van de woonwijk Ter Laan maken zich zorgen over bijvoorbeeld geluidsoverlast door zowel de weg als de uitbreiding van FrieslandCampina;
3. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de snelheid en verkeersveiligheid op de St. Annerweg en de kruising met de Stedumerweg.

De ingebrachte reacties hebben niet tot grote veranderingen van de plannen geleid.

Grondmobiliteit

Door de werkgroep landbouw is tijdens de verkenningsfase verzocht om in de planuitwerkingsfase onderzoek te doen naar grondmobiliteit/kavelruil. Twee bedrijven hebben aangegeven hun bedrijf te willen verkopen en daarmee grond beschikbaar te stellen. Met deze partijen zijn intentieovereenkomsten gesloten waarmee de voorwaarden van zowel de provincie als de verkopende partijen waren vastgelegd. Vervolgens zijn verschillende keukentafelgesprekken gevoerd met de direct betrokken grondeigenaren om enerzijds inzicht te krijgen in de impact van de rondweg op hun bedrijf en anderzijds de compensatiemogelijkheden te onderzoeken. Dit is d.m.v. individuele gesprekken uitgevoerd aangezien de impact per bedrijf verschilt. Vervolgens is de interesse van omliggende agrariërs gepolst. Uit het onderzoek kwam naar voren dat er wel interesse was voor grond, maar niet tegen voor ieder acceptabele voorwaarden. Tevens heeft de melkveehouderij te maken gekregen met verslechterende marktomstandigheden (lage melkprijs en onzekerheid over veranderende wetgeving fosfaatrechten). Gelet hierop hebben we het onderzoek naar aankoop en inzet van bedrijven moeten stopzetten.

Parallel aan het proces van grondmobiliteit is het ontwerp in overleg met de betrokken grondeigenaren verder geoptimaliseerd. Dit heeft ertoe geleid dat er geen grote kavels meer worden doorsneden en de impact op bedrijfsniveau wordt verkleind. Toch blijven wij in de realisatiefase open staan voor mogelijkheden en initiatieven vanuit de omgeving voor kavelruil en grondmobiliteit. Mochten zich bijvoorbeeld kansen voor doen om de getroffen agrariërs te compenseren in grond, dan zullen wij deze kansen onderzoeken op haalbaarheid en meenemen in de grondaankoopstrategie. Belangrijke voorwaarde blijft dat er zicht moet zijn op doorverkoop en verder dat het financiële risico beheersbaar en verantwoord blijft.

Geluid

Er is een geluidonderzoek uitgevoerd om o.a. de geluidseffecten op de woonwijk Ter Laan te bepalen. Onder ad 7 van punt 6, de nadere toelichting, staan de uitkomsten van dit onderzoek beschreven.

St. Annerweg en kruising met Stedumerweg

In de inspraakreacties wordt tevens aandacht gevraagd voor de snelheid en verkeersveiligheid op de St. Annerweg en de kruising met de Stedumerweg. Onder ad 3 van punt 6, nadere toelichting, staat op hoofdlijnen beschreven hoe wij hiermee omgaan.

6. Nadere toelichting

Met het planuitwerkingsbesluit heeft u ingestemd met het nader uitwerken van het voorkeursalternatief inclusief de volgende opgaven:

1. De uitwerking en exacte positionering van de spoorwegkruising;
2. De uitwerking van een ontsluitingsstructuur voor de percelen ten zuiden van het spoor ter vervanging van de aanwezige onbewaakte overgangen;
3. De uitwerking van de aansluiting en kruisingen met bestaande (recreatieve) routes;
4. De spoorwegovergang Ter Laan af te sluiten voor het autoverkeer, waarbij de mogelijkheid van een voetgangers-/fietstunnel wordt onderzocht;
5. De bepaling van de locatie van de komgrens en het snelheidsregime op het gedeelte tussen de weg Ter Laan en de aansluiting op Boterdiep Westzijde;
6. De uitwerking van het toelaten van voetgangers en fietsers op het gedeelte tussen de weg Ter Laan en de aansluiting op Boterdiep Westzijde;
7. Het uitvoeren van een gedetailleerd geluidonderzoek;
8. De uitwerking van de landschappelijke inpassing van de nieuwe weg.

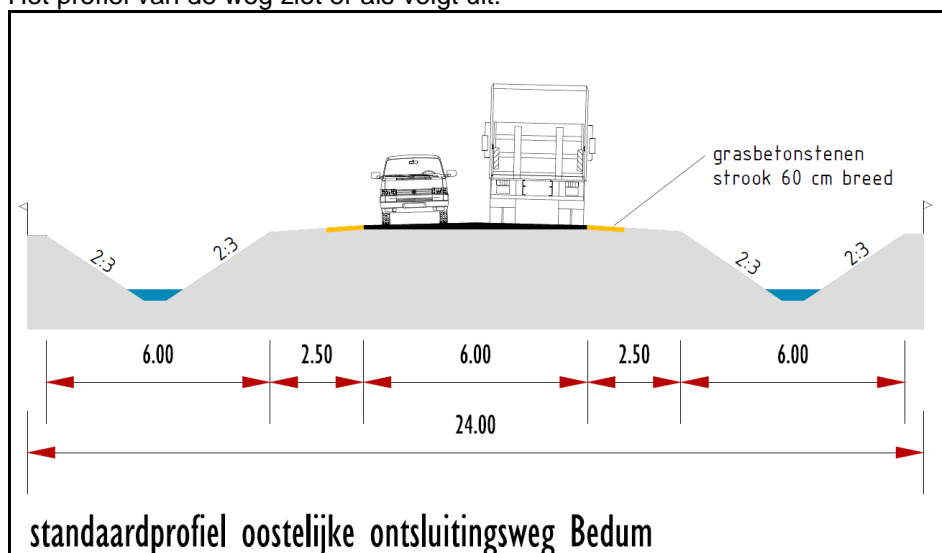
Daarnaast lichten wij de volgende punten toe:

9. Planologische procedure
10. Duurzaamheid

Voordat wij een toelichting geven op deze opgaven en aanvullende punten gaan wij eerst in op de uitgangspunten voor de nieuwe weg. Deze zijn:

- Een erftoegangsweg met een ontwerpsnelheid van 60 kilometer per uur tussen de Eemshavenweg en Ter Laan. Deze inrichting sluit het beste aan op de functie van de weg en de aansluiting op de omliggende infrastructuur.
- De weg is niet toegankelijk voor fietsers, maar wel voor landbouwverkeer;
- In het kader van ruimtelijke kwaliteit wordt rekening gehouden met:
 - Een gepaste afstand tot de Wolddijk (cultuurhistorisch lint);
 - Zoveel mogelijk bundeling met het spoor;
 - Zo goed mogelijk afstemmen op bestaande kavelgrenzen.

Het profiel van de weg ziet er als volgt uit:



Toelichting op de opgaven:

Ad 1. Spoorwegkruising

Uitgangspunt van Prorail is dat bij nieuwe spoorkruisingen een ongelijkvloerse spoorkruising dient te worden gerealiseerd. 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 verslechtert, maar juist verbetert. Wij hebben, mede gelet op de extra kosten van een tunnel, Ingenieursbureau Movares opdracht gegeven om voor ons een risicoanalyse uit te voeren 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. Wij hebben vervolgens het formele verzoek bij Prorail ingediend om de procedure te starten om een gelijkvloerse spoorkruising toe te staan. In deze procedure hebben ambtelijke besprekingen met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) (de instantie van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu die toeziet op naleving van wet- en regelgeving voor een veilige en duurzame leefomgeving) niet geleid tot een positief advies voor een gelijkvloerse spoorwegkruising. Dit proces heeft circa een jaar vertraging opgeleverd. Om verdere vertraging te voorkomen en omdat wij een groot aantal voordelen zien in het realiseren van een tunnel in plaats van een gelijkvloerse spoorwegkruising hebben wij ervoor gekozen de tunnelvariant uit te werken. Ook is uit de gesprekken met de omgeving gebleken dat er meer draagvlak is voor de tunnelvariant. Voor de tunnelvariant heeft u via voordracht 63/2015 reeds een aanvullend reserveringsbesluit genomen van € 3 miljoen. Voor de raming van de tunnel hebben wij Movares, als deskundig bureau met ervaring van spoorse projecten, gevraagd. Deze raming is als uitgangspunt gehanteerd voor het gevraagde budget.



Overzichtstekening van de tunnel en de onbewaakte overgangen

Naast de eerder genoemde uitgangspunten voor de weg, zijn bij de uitwerking van de tunnelvariant de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Een schuine kruising (van 45 graden) met het spoor om op voldoende afstand van de Wolddijk te blijven;
- Aan de noordzijde van het spoor buigt het tracé weer zo snel mogelijk naar het spoor om daarmee het ruimtebeslag te beperken;

- Aan de zuidzijde sluit de tunnel met een vloeiende boog aan op de weg;
- De kruising van de weg met het Zevenbruggetjespad blijft gelijkvloers. Gezien de intensiteiten en het zicht van de kruising is dit realiseerbaar. Tevens past een dergelijke kruising bij een erftoegangsweg.

Ten opzichte van de optie met de gelijkvloerse spoorwegovergang kent de tunnelvariant de volgende voordelen:

- Het autoverkeer kan doorrijden met een snelheid van 60 kilometer per uur (bij de gelijkvloerse spoorwegovergang is dit niet het geval in verband met de geëiste haakse kruising en de inpassing van het tracé);
- Bij de tunnelvariant is er geen restrisico m.b.t. een aanrijding tussen autoverkeer en de trein;
- Minder geluid en lichthinder (geen optrekkend vrachtverkeer en rinkelende bellen bij spoorbomen);
- Een betere landschappelijke inpassing:
 - De kruising met het spoor valt weg in het landschap waardoor op die plek de weg minder opvalt;
 - Het schuin kruisen van het spoor levert een vloeiender verloop van de weg op in het landschap; dit in tegenstelling tot een haakse gelijkvloerse kruising;
 - Het tracé aan de noordzijde loopt meer parallel aan het spoor, waardoor er minder onrendabele restuimte is tussen het spoor en het tracé en er een grotere afstand is tot de Wolddijk;
- De impact op doorsnijding van landbouwpercelen is kleiner; het tracé is beter ingepast o.b.v. bestaande kavelgrenzen.



Impressie van de tunnel met groene taluds

Ad 2. Ontsluiting drie woonpercelen zuidzijde spoor en onbewaakte overgangen

Vanuit de omgeving wordt veel waarde gehecht aan het opheffen van onbewaakte overgangen. Om die reden is, ondanks dat het geen primaire verantwoordelijkheid is van de provincie en de gemeente, gekeken naar mogelijke oplossingen voor drie onbewaakte spoorwegovergangen die rondom de plek van de tunnel en de nieuwe rondweg gesitueerd zijn.

Het opheffen van de onbewaakte overgangen bestaat enerzijds uit de aanleg van een alternatieve ontsluiting via een parallelstructuur en anderzijds uit het afsluiten en opruimen ervan. Wij voorzien in een parallelstructuur aan de zuidzijde van het spoor die als alternatieve ontsluiting dient voor de woningen Ter Laan 27, 31 en 35. Deze kosten worden uit het project gefinancierd.

Het opruimen van de overgangen en de kosten die daarmee zijn gemoeid komen ten laste van ProRail. Twee onbewaakte overgangen kunnen worden opgeheven. Voor de derde overgang, het Zevenbruggetjespad, geldt dat deze naast een ontsluitingsfunctie voor bewoners ook onderdeel is van een recreatieve wandelroute. Deze kan dus niet zomaar worden opgeruimd. Om ook hier de spoorwegveiligheid te verbeteren zal de overweg bewaakt dan wel ongelijkvloers moeten worden gemaakt. ProRail heeft verzocht om de mogelijkheden hiervoor met ons te verkennen. Eventuele maatregelen kunnen niet uit dit project worden gefinancierd.

Ad 3. Aansluiting en kruisingen met bestaande (recreatieve) routes

Voor de aansluitingen en kruisingen geldt als uitgangspunt dat deze gelijkvloers worden vormgegeven, zoals gebruikelijk bij een erftoegangsweg. Hieronder staan kort de principekeuzes voor de aansluitingen en kruisingen toegelicht. In de realisatiefase wordt het ontwerp nader uitgewerkt (o.a. qua materialisatie en kleurstelling).

Aansluiting Stedumerweg

De zichtbaarheid van de aansluiting van de Stedumerweg wordt vergroot door kleurgebruik in materialen en toepassing van groen en verlichting. Dit werkt attentie verhogend. Daarnaast ontstaat er een visuele versmalling door betonbanden toe te passen langs de weg. Komende vanaf de Eemshavenweg wordt ruim voor de aansluiting met de Stedumerweg de overgang naar het 60 km/u zone gemarkeerd.

Aansluiting Sint Annerweg

Waar de rondweg, komende vanaf de Eemshavenweg, in noordelijke richting afbuigt, wordt de bestaande rechte lijn op de Sint Annerweg doorbroken. Dit werkt snelheidsverlagend. Daarnaast wordt deze aansluiting vormgegeven met middengeleiders om de nieuwe situatie te accentueren en opstelruimte voor motorvoertuigen te realiseren.

Oversteek Zevenbruggetjespad met de nieuwe ontsluitingsweg

Naast het spoor kruist het Zevenbruggetjespad ook de nieuwe ontsluitingsweg. Voor deze oversteek geldt dat de zichtbaarheid nog nader wordt uitgewerkt in materiaalkeuzes.

Aansluiting Ter Laan

De spoorwegovergang wordt afgesloten voor motorvoertuigen (zie ad 4. t/m 6). Fietzers en voetgangers kruisen de weg gelijkvloers. Het ontwerp hiervoor wordt nog uitgewerkt.

Ad 4 t/m 6. Gedeelte tussen de weg Ter Laan en de aansluiting op Boterdiep Westzijde

Spoorwegovergang Ter Laan afsluiten voor autoverkeer

De gemeente Bedum heeft besloten de bestaande spoorwegovergang bij Ter Laan af te sluiten voor autoverkeer en ziet daarbij af van een fiets/voetgangerstunnel. De onderbouwing voor dit besluit, een brief van het college van B&W van Bedum aan de gemeenteraad, hebben wij als bijlage 3 toegevoegd aan deze voordracht.

Bepalen locatie komgrens en snelheidsregime

Komende vanaf de oostelijke ontsluitingsweg wordt de komgrens voor de aansluiting bij Ter Laan gerealiseerd. Het snelheidsregime verandert daar van 60 kilometer per uur naar 50 kilometer per uur. Deze plek is logischerwijs gekozen, omdat enerzijds het verloop van de weg in combinatie met de overstekende fietsers/voetgangers een ander verkeersgedrag vragen en anderzijds de omgeving verandert (zicht op bebouwing).

Voetgangers en fietsers

De gemeente Bedum werkt samen met FrieslandCampina aan de omlegging van het Boterdiep t.b.v. de uitbreidingsplannen van FrieslandCampina. Op het omgelegde Boterdiep Westzijde worden geen voetgangers en fietsers toegelaten, omdat er een verkeersveiliger alternatief wordt geboden via Ter Laan dan wel Wroetende Mol. Hiermee wordt het langzaam verkeer gescheiden van het vrachtverkeer bij de in-/uitritten van FrieslandCampina. Fietzers en voetgangers worden gefaciliteerd d.m.v. een nieuwe fietsbrug t.h.v. de Wolddijk en een bestaande verbinding via de Ter Laansterklap.

Ad 7. Geluidonderzoek

Voor de aanleg van de Oostelijke ontsluitingsweg is een bestemmingsplanwijziging nodig en in het kader daarvan is ingevolge de Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Doel van het onderzoek is te bepalen of op de gevels van geluidgevoelige objecten wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder. Daarbij geldt:

- Een voorkeursgrenswaarde van 48 dB voor geluidgevoelige objecten langs een nieuwe weg, in dit geval de Oostelijke ontsluitingsweg;
- Voor geluidgevoelige objecten langs een te wijzigen weg, in dit geval de Sint Annerweg en het Boterdiep Westzijde, als voorwaarde dat de geluidbelasting niet met 2 dB of meer mag toenemen ten opzichte van de bestaande situatie. In het geval dat deze 2 dB wordt overschreden is volgens de Wet geluidhinder sprake van “reconstructie”.

Uit het akoestisch onderzoek is gebleken dat bij geen enkel geluidgevoelig object sprake is van een overschrijding van de voorkeurswaarde. De geluidbelasting ten gevolge van de aanleg van de Oostelijke ontsluitingsweg bedraagt ten hoogste ca. 44 dB. De geluidbelasting ten gevolge van de wijziging van de Sint Annerweg zorgt voor een afname van de geluidbelasting met ca. 1 dB. Dit wordt veroorzaakt doordat de rijsnelheid in de toekomstige situatie wordt verlaagd van 80 kilometer per uur naar 60 kilometer per uur. Binnen de geluidzone van het Boterdiep Westzijde bevinden zich geen woningen.

Aangezien bij geen enkele woning sprake is van een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde stelt de Wet geluidhinder geen aanvullende eisen voor de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg en de wijziging van de aansluitende Sint Annerweg en Boterdiep Westzijde.

Ad 8. Landschappelijke inpassing nieuwe weg

De inpassing van de weg in de omgeving zal zo weinig mogelijk de kwaliteiten van het gebied aantasten. Kwaliteiten zijn het open landschap van het wegdorpenlandschap op zeeklei, het cultuurhistorisch lint van de Wolddijk, de Laanstermaar, de aanwezige wierden, kwelderwallen en de bestaande beeldbepalende landschapselementen zoals het spoor en de historische verkavelingspatronen. Het streven is om de weg een rustig beloop te geven met zo min mogelijk bochten. Wanneer er bochten moeten komen, zal dit zoveel mogelijk in lijn met het landschap en kavelrichting worden gedaan, zodat het verloop van de weg ervaren zal worden als passend in de omgeving.

Aan de noordzijde van het spoor is de ontsluitingsweg daarom zoveel mogelijk gebundeld met de spoorlijn, om de afstand tot de Wolddijk en de daaraan gelegen boerderijen zo groot mogelijk te houden en te voorkomen dat het gebied tussen spoor en Wolddijk versnipperd. Tussen het spoor en de Sint Annerweg volgt de weg de kavelrichting van het landschap.

Vanwege het open karakter van het landschap worden er geen bomen langs de weg geplant. Wel worden de erfbeplantingen (vrijwillig) en wegbeplanting langs de Sint Annerweg waar mogelijk versterkt, zodat duidelijk is dat dit oorspronkelijk beloop is van de weg van Sint Annen naar Bedum en dat de weg naar het noorden de ontsluitingsweg betreft. Ook de kruising met de Laanstermaar zal een accent krijgen, zodat het bochtig verloop van de waterloop (mare) ervaren kan worden.

Voor meer informatie over de landschappelijke inpassing van de ontsluitingsweg verwijzen wij u naar bijlage 4, Landschappelijke onderbouwing en inrichting ontsluitingsweg Bedum.

Ad 9. Planologische procedure

Er worden zowel plannen gemaakt voor een nieuwe ontsluitingsweg als voor een uitbreiding van de vestiging van FrieslandCampina te Bedum. De plannen voor de ontsluitingsweg worden gemaakt in opdracht van de provincie en de plannen voor de uitbreiding van de zuivelfabriek worden gemaakt in opdracht van FrieslandCampina. Beide plannen zijn niet conform de vigerende bestemmingsplannen ‘BUITENGEBIED’ en ‘BEDUM KERN’. Derhalve is voor de realisatie van beide plannen een wijziging van het planologisch regime nodig. De gemeente Bedum voert hiervoor de planologische procedure.

Hoewel er een relatie is tussen beide projecten, wordt er een bestemmingsplan opgesteld voor het gehele tracé van de ontsluitingsweg (inclusief het deel dat ligt op het uit te breiden bedrijfsterrein van FrieslandCampina) en een bestemmingsplan voor de uitbreiding van FrieslandCampina (inclusief verlegging van het Boterdiep en verlegging van Boterdiep Westzijde). Nut en noodzaak van beide verschillen namelijk en zo worden de procedures zuiver gehouden. Daarnaast geldt dat de procedure voor de aanleg van de ontsluitingsweg zo niet hoeft te wachten op de procedure voor de uitbreiding van FrieslandCampina. Ook geldt dat de ontsluitingsweg niet MER-plichtig is; de uitbreiding van FrieslandCampina is dat wel en het is niet gewenst om de procedure voor de ontsluitingsweg te belasten met de MER-procedure.

De inzet is om beide procedures in de tijd zoveel mogelijk gelijk op te laten lopen.

Ad 10. Duurzaamheid

Dit project draagt vanuit de projectdoelstelling al bij aan duurzaamheid in de zin van het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Bedum. Ook wordt winst behaald op het gebied van spoorwegveiligheid.

Naast veiligheid en leefbaarheid is voor dit project verder gekeken naar verschillende duurzaamheidsthema's. De omgevingswijzer is daarvoor als leidraad gebruikt. Dit project geeft specifiek invulling aan de volgende duurzaamheidsthema's: Energie & materialen, water en ruimtelijke kwaliteit. Deze thema's lichten wij kort toe.

Energie & materialen

Voor de realisatie van de nieuwe ontsluitingsweg zijn diverse bouwmaterialen benodigd die aanspraak doen op natuurlijke grondstoffen en die ook energie vragen om deze te verwerken. De volgende maatregelen geven invulling aan dit thema:

- Door het gebruik van natuurlijke taluds bij de tunnel is er minder beton benodigd. Hierdoor wordt minder aanspraak gemaakt op natuurlijke grondstoffen en dit bespaart tevens energie om deze grondstoffen te winnen en aan te voeren.
- Voor het grondwerk wordt niet alleen gekeken naar een grondbalans binnen het werk, maar wordt ook gekeken in hoeverre de grondbalans met andere projecten in de omgeving zo efficiënt mogelijk uitgevoerd kan worden. Daarbij wordt o.a. gekeken naar de mogelijkheden voor "werk met werk maken" met de uitbreidingsplannen van FrieslandCampina.

Water

Om een duurzame en veilige leefomgeving te creëren hebben we een duurzame en klimaatbestendige bescherming voor grondwater en regenwater nodig.

Om wateroverlast te voorkomen dient het water zo lang mogelijk vastgehouden te worden. Dit wordt gerealiseerd door aan beide zijden van de nieuwe ontsluitingsweg een nieuwe sloot te graven die tevens dienst doet als veekering. Het waterschap vereist dat minimaal 10% van het nieuw aan te leggen verhard oppervlak wordt gecompenseerd in waterberging. In dit project voldoen wij ruimschoots aan dat percentage. Zo kan (regen)water langer worden vastgehouden bij grote hoeveelheden neerslag.

Ruimtelijke kwaliteit

Ruimtelijke kwaliteit is het vinden van een goede balans tussen gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde. Een integraal ontwerp, waarbij bestaande en geplande functies in samenhang zijn met elkaar, maakt het mogelijk deze balans te vinden en versterken. De volgende maatregelen geven invulling aan dit thema:

- In het ontwerp is zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande ruimtelijk waardevolle elementen, zoals beschreven in bijlage 4 Landschappelijke onderbouwing en inrichting ontsluitingsweg Bedum. Deze blijven goed herkenbaar in het landschap, worden zo mogelijk versterkt en worden door de weg nog meer beleefd;
- De ontsluitingsweg is in nauwe afstemming met de plannen van FrieslandCampina uitgewerkt, waarbij rekening is gehouden met de toekomstige uitbreidingsplannen;
- Landbouw is een belangrijke gebruikswaarde in het gebied. Door zoveel mogelijk rekening te houden met bestaande verkavelingspatronen wordt getracht deze gebruikswaarde te behouden en versnippering te voorkomen.

8. Voorstel

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

Groningen, 18 oktober 2016

Gedeputeerde Staten van Groningen:

F.J. Paas , voorzitter.

H.J. Bolding , secretaris.

Behandeld door : Emiel Hakvoort en Johan Lingbeek

Telefoonnummer : 050 316 4356 en 050 316 4605

e-mail : e.hakvoort@provinciegroningen.nl en j.lingbeek@provinciegroningen.nl

Bijlagen bij de voordracht

Nr.	Titel	Soort bijlage
1	Ontwerp oostelijke ontsluitingsweg Bedum	Tekening (pdf)
2	Reactienota	Tabel (pdf)
3	Brief college B&W aan gemeenteraad Bedum over afsluiting spoorwegovergang Ter Laan	Notitie (pdf)
4	Landschappelijke onderbouwing en inrichting ontsluitingsweg Bedum	Notitie (pdf)

Provinciale Staten van Groningen:

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van *(datum, documentnummer, afdeling)*.

Gelet op:

- Het opname en acceptatiebesluit van Provinciale Staten van 26 juni 2013 (voordracht 23/2013);
- Het besluit van Provinciale Staten van 10 december 2014 over de planuitwerking voor de oostelijke ontsluitingsweg Bedum (voordracht 64/2014);
- Het door Provinciale Staten op 16 december 2015 genomen aanvullend reserveringsbesluit (voordracht 63/2015).

Besluiten:

1. Het uitgewerkte voorkeursalternatief voor de oostelijke ontsluitingsweg Bedum vast te stellen, waarbij het spoor wordt gekruist met een tunnel in plaats van een spoorwegovergang en er een alternatieve ontsluiting wordt aangelegd voor drie onbewaakte overgangen.
2. Onder voorbehoud van ondertekening van de anterieure overeenkomst door de gemeente Bedum en FrieslandCampina in te stemmen met de realisatie van het uitgewerkte voorkeursalternatief en hiervoor een krediet beschikbaar te stellen van € 13 miljoen (inclusief VAT en exclusief btw) en deze kosten te dekken op de wijze zoals in de voordracht is aangegeven.
3. In te stemmen met het structureel ophogen van de budgetten van beheer en onderhoud als gevolg van areaaluitbreiding, zijnde een jaarlijks bedrag van € 65.750,-.

Groningen, *(datum)*

Provinciale Staten voornoemd:

F.J. Paas, voorzitter

H.Engels-van Nijen, griffier