

Vergadering: 27 maart 2018  
Agendanummer: 15  
Status: Besluitvormend  
Portefeuillehouders: B.G. Westerink  
Behandelende ambtenaar: J. Legters  
E-mail: [j.legters@winsum.nl](mailto:j.legters@winsum.nl)

## **Aan de gemeenteraad,**

### **Onderwerp**

Tracékeuze kortsluiting.

### **Voorgestelde besluiten**

- Kennis te nemen van de afwegingen voor de tracékeuze voor de kortsluiting;
- Voor de realisatie van de kortsluiting N361-Ranum-Onderdendamsterweg te kiezen voor variant 1.

### **Samenvatting**

In de structuurvisie Winsum 2025 en het bijbehorende uitvoeringsprogramma werden in 2014 vanuit een interactief proces de ambities van en voor de gemeente Winsum ge(her)formuleerd. Hierin werd ook de actualisatie van de dorpsvisie Winsum meegenomen. Ook de wens om een kortsluiting Onderdendamsterweg-Ranum te realiseren komt voort uit de structuurvisie c.q. dorpsvisie Winsum.

In uw vergadering van 14 december 2017 heeft u vastgesteld dat de realisatie van de kortsluiting hoge prioriteit heeft. Middels een amendement heeft u hiervoor een uitvoeringskrediet van 8,2 mln beschikbaar gesteld. In de raadsvergadering van 23 januari 2018 heeft u de begrotingswijziging voor de aanvullende 2 mln goedgekeurd. Ondertussen is ook de ARHI procedure doorlopen. De overige gemeenten die opgaan in de gemeente Het Hogeland hebben geen zienswijze ingediend.

Er is nog niet expliciet een tracékeuze gemaakt. U heeft verzocht daarvoor een voorstel in te brengen in de raadsvergadering van 27 maart 2018. Wij stellen u voor het tracé variant 1 te kiezen.

### **Inleiding**

Voor de kortsluiting N361-Onderdendamsterweg zijn 3 varianten ontwikkeld; variant 1 loopt rechtdoor (oost-west) direct langs de noordzijde van de woonkern Winsum. Variant 2a en 2b lopen diagonaal door de landerijen en sluiten beide aan op de rotonde bij Ranum.

Doel van de kortsluiting is het ontlasten van de kern van Winsum van het doorgaande (vracht)verkeer en het bieden van een alternatieve verbinding voor het doorgaande verkeer. Bij de herinrichting van de kern is geanticipeerd op de aanleg van deze kortsluiting. De nieuwe Onderdendamsterweg is autoluw en als verblijfsgebied ingericht.

In uw vergadering van 14 december 2017 heeft u vastgesteld dat de realisatie van de kortsluiting hoge prioriteit heeft. Besloten is om een uitvoeringskrediet van 8,2 mln beschikbaar te stellen. Er is nog niet expliciet een tracékeuze gemaakt. U heeft verzocht daarvoor een voorstel in te brengen in de raadsvergadering van 27 maart 2018.

### **Context**

De kortsluiting is onderdeel van het Rompakkoord, een pakket afspraken tussen de provincie Groningen en de gemeente Winsum over verbetering van veiligheid op de weg en het spoor. Daarin is ook de kortsluiting opgenomen voor een bedrag van € 6,2 mln, welke gebaseerd is op een raming voor de kortste route (variant 1). Vervolgens hebben de provincie Groningen en gemeente samen een bestuursovereenkomst opgesteld en ondertekend. Hierin zijn o.a. de financiële afspraken, verantwoordelijkheden en eigenaarschap voor de projecten opgenomen. Ter verkenning van de mogelijkheden en kosten is vervolgens variant 1 uitgewerkt en geëxtrapoleerd naar de andere varianten. Uit de verkenning blijkt dat variant 1 8,2 mln kost (2 mln meer dan eerder geraamd en vastgelegd in het Rompakkoord).

Op verzoek van de Raad heeft de portefeuillehouder overleg gehad met de gedeputeerde Gräper van de provincie over een bijdrage van de provincie in de 2 mln meerkosten. In dit overleg heeft de gedeputeerde aangegeven dat er elders in de provincie nog een aantal infrastructurele projecten in voorbereiding zijn waarvan de kosten nog niet gedekt zijn. Dit heeft tot gevolg dat er geen budget beschikbaar is voor een extra bijdrage in de meerkosten van de kortsluiting. Door het college is alsnog een schriftelijk verzoek gedaan bij de provincie voor een bijdrage in de kosten.

### **Samenvatting van het proces.**

De bestuursovereenkomst is door de deelnemende partijen getekend op 11 november 2016. In de periode daaraan vooraf is veelal op basis van technische en financiële aspecten naar de plannen gekeken, beoordeeld en onderhandeld tussen partijen en minder op basis van maatschappelijk draagvlak.

Op 26 september 2017 heeft de projectleider op verzoek van de Raad een presentatie gegeven van de stand van zaken (planningen, niet inhoudelijk) van de projecten. Dit was het moment waarop de plannen voor de kortsluiting voor de burgers actueel werden. Een aantal inwoners heeft heftig en verontwaardigd gereageerd op de mogelijke keuze die voor lag, namelijk de kortste variant, omdat alleen die variant past bij het resultaat van de (financiële) onderhandelingen die hebben geleid tot de in het Rompakkoord opgenomen bedragen.

Samenvattend resteert de situatie die zijn oorsprong vindt ten tijde van het aangaan van het Rompakkoord. Feitelijk is op dat moment al impliciet de keuze gemaakt voor de goedkoopste, lees: kortste variant.

### **Projectbeschrijving Kortsluiting (doortrekken Onderdendamsterweg)**

Voor het doortrekken van de Onderdendamsterweg ten noorden van Winsum (60 km-weg) met een tunnel onder het spoor door zijn drie varianten onderzocht. Bij variant 1 komt er een nieuwe aansluiting op de N361 (een “verkeersplein”), bij varianten 2a en 2b komt er een nieuwe aansluiting op de rotonde bij Ranum. Daarvoor moet de rotonde gereconstrueerd worden. Bij varianten 2a en b is er ook nog de keuze of de afbuiging richting Ranum al vóór (deelvariant 2b) of direct ná (deelvariant 2a) de spoorweg wordt geprojecteerd.

Voor alle varianten moet grond verworven worden. Bij variant 1 is dit relatief gezien beperkt en betreft dit 2 eigenaren, bij variant 2 is dat behoorlijk ingrijpend en betreft het meerdere eigenaren.

### **Verkenning door Sweco**

Sweco heeft in opdracht van de gemeente Winsum en de provincie Groningen een onderzoek verricht naar de effecten van de twee varianten. Kort samengevat geeft het rapport het volgende beeld. Ten aanzien van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid wordt in het rapport geconcludeerd dat de afname van het verkeer door het centrum van Winsum (de centrale doelstelling) bij variant 1 (Sweco A1) met ca 2.400 vervoersbewegingen per dag zal afnemen (van nu 6.900 naar 4.500, ca 35%) Bij variant 2a (Sweco A2) is het effect aanzienlijk lager, 1.300 ritten per werkdag (van nu 6.900 naar 5.600, ca 19%). Dit wordt onder meer veroorzaakt door de “omrijbeweging” bij variant 2a voor het verkeer van/naar richting Groningen door aansluiting op de rotonde Ranum. Vaak zal dan de keuze worden gemaakt om toch door het centrum te rijden. De conclusies in het rapport van Sweco geven aan dat met variant 1 de verkeersontlasting van het centrum, de verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid en verkeersleefbaarheid beter worden bereikt dan bij variant 2a. Variant 2b is niet nader onderzocht maar zal zeker leiden tot een nog geringere afname van het verkeer door het centrum.

Het rapport is ook besproken met de provincie Groningen. In dat overleg is de voorkeur uitgesproken voor variant 1.

### **Geluidsbelasting**

Door het bureau RHDHV is een onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting bij variant 1 op de bestaande woonwijk. De conclusie is dat het verkeersgeluid binnen de normen blijft en er geen maatregelen nodig zijn.

Ook is er door het bureau WMA in 2012 een onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting van de woningen in De Brake II door de bestaande Onderdendamsterweg. De conclusie van dat onderzoek is, dat er in de huidige situatie geen maatregelen nodig zijn. De aanleg van de kortsluiting heeft daar geen invloed op.

### **Landschappelijke inpassing**

Variant 1 is getoetst door het bouwheerschap van de provincie en beoordeeld als positief. De andere varianten zijn nog niet formeel voorgelegd, maar wel besproken. Op voorhand is aangegeven dat deze varianten niet kunnen rekenen op instemming van de provincie. Door het bureau RHDHV is een verbeelding gemaakt van variant 1 ter plaats van de Bloemenbuurt. Hierop is te zien dat het uitzicht niet zal worden belemmerd. Door de aanleg van een lage haag blijft het uitzicht bewaard en kan tevens het zicht op de weg en passerende auto's sterk worden gereduceerd. Onderzocht wordt nog of het budget toereikend is om de weg iets verdiept (ca 0,25/0,35 m) aan te leggen zodat het zicht op voorbij rijdende personenauto's zo goed als geheel kan worden weggenomen. Bij de uitwerking hiervan zullen de bewoners van de Bloemenbuurt worden betrokken.

### **Flora/fauna**

Deze onderzoeken moeten nog worden opgestart. De eerste verkenningen leveren voor variant 1 geen onmogelijkheden op. De impact van variant 2 is niet onderzocht. Omdat deze variant het gebied diagonaal doorsnijdt zal de impact groter zijn.

### **Planning**

De planning is nog onzeker en is erg afhankelijk van de keuze voor het tracé en daarmee samenhangend de grondverwerving en de ruimtelijke procedures. Uitgaande van variant 1 en rekening houdend met de planning van de bouw van de tunnel is de inschatting dat de realisatie zou kunnen plaatsvinden eind 2019, begin 2020. Dit is ook mede afhankelijk van het moment waarop een 'buiten dienststelling' kan worden aangevraagd bij ProRail voor de realisatie van de tunnel.

### **Reactie bewoners**

Rondom de besluitvorming voor het beschikbaar stellen van het uitvoeringskrediet in december 2017 hebben de bewoners hun meningen al kenbaar gemaakt. Na de besluitvorming in december zijn vertegenwoordigers van de Freesiaan (ca.16 woningen), De Brake II en de bewoners van het deel van de Onderdendamsterweg in het centrum (het heringedeelde deel) uitgenodigd voor de deelname in een klankbordgroep. Lopende de overleggen hebben de vertegenwoordigers van de Freesiaan zich teruggetrokken uit het overleg. Zij willen eerst duidelijkheid over de tracékeuze.

Partijen zijn het eens over de aanleg van een kortsluiting, niet over het tracé. De bewoners van de Freesiaan opteren voor variant 2b, de meest ver weg gelegen variant. Dit omdat zij van mening zijn dat hun uitzicht wordt ontnomen. Zij willen in deze fase nog niet meedenken over oplossingen. De bewoners van De Brake II maken zich vooral zorgen over de geluidsbelasting. Aan hen is toegezegd dat er een nieuw geluidsonderzoek wordt uitgevoerd en in overleg gekeken wordt welke eventuele maatregelen wenselijk zijn en of deze dan ook uitvoerbaar zijn. Voor de bewoners van het centrum is variant 1 het meest aantrekkelijk omdat deze variant het meeste effect heeft op het verminderen van het

verkeer door het centrum. De vertegenwoordigers van De Brake II en de bewoners van de Onderdendamsterweg vinden het belangrijk dat besluitvorming niet vertraagd wordt, maar dat er snel met de werkzaamheden wordt gestart.

### **Financieel**

In het Rompakkoord is 6,2 mln gereserveerd voor de kortsluiting (variant 1). Om een goed beeld te krijgen van de omvang van de werkzaamheden, de kosten en effecten is er een projectgroep opgestart, waarin ook Prorail (bouw van de tunnel) en het bureau RHDHV (voorbereiding wegaanleg) deelnemen. Variant 1 is globaal uitgewerkt en er is een raming van de kosten gemaakt.

Voor variant 1 komt de totaalraming uit op 8,2 mln inclusief onvoorzien.

Toelichting;

- Voorwaarde van Prorail is dat er door de gemeente een zekerheidsstelling wordt gegeven voor een post onvoorzien. Voor dit project is dit 900k.
- De kostenraming voor de aanleg van de weg is inclusief de aansluiting op de N361. Voor de aansluiting wordt uitgegaan van een goed functionerend en veilig 'verkeersplein'. Elders op de N361 wordt deze oplossing ook toegepast.

De geraamde kosten van 8,2 mln passen binnen het krediet wat u als Raad beschikbaar hebt gesteld. Dit bedrag is ook in de ARHI-procedure goedgekeurd.

### Variant 2a

De berekening voor deze modellen is niet uitgewerkt, maar geëxtrapoleerd vanuit variant 1. Dit leidt tot een raming van 9.58 mln inclusief zekerheidsstelling.

Toelichting:

- kosten tunnel blijven ongewijzigd;
- voor een aansluiting op de rotonde Ranum is een reconstructie noodzakelijk. Op basis van ervaring is een inschatting gemaakt van de kosten;
- De kosten van grondverwerving is qua kosten en planning in deze variant een belangrijke onzekere factor;
- De weg wordt langer.

Deze variant overschrijdt het door de Raad beschikbare budget van 8,2 mln zeker met 1,3 mln. Bij de verdere uitwerking (o.a. grondverwerving) zal dit bedrag zeker niet minder worden. Verder is het onduidelijk of er in de ARHI procedure goedkeuring zal worden verleend.

### Variant 2b (afbuiging richting Ranum voor het spoor)

Extrapolatieberekeningen leiden tot een raming van 10.77 mln inclusief zekerheidsstelling.

Toelichting:

- de kosten van de tunnel zullen hoger uitvallen omdat de constructie (schuine kruising) duurder is;
- Kosten aanpassing rotonde als bij 2a;
- De kosten van grondverwerving is qua kosten en planning in deze variant een belangrijke onzekere factor;
- De weg wordt langer.

Opgemerkt wordt dat de subsidie (bijdrage) voor de kortsluiting voor 1 januari 2019 moet zijn aangevraagd bij de provincie. Daarnaast dient in verband met de beschikbaarheid van de subsidiegelden ( RSP-gelden) de uitvoering te starten voor 1 januari 2022.

### Besluitmatrix

Doortrekken Onderdendamsterweg besluitmatrix Vergelijking varianten onderling			
onderwerpen	var 1	var 2a	var 2b
landschappelijke inpassing	+	-	-/-
afwikkeling doorgaand verkeer	++	+/-	-
geluidsbelasting woningen	+/-	+	+/+
voorkomen sluipverkeer centrum	++	-	-/-
voorkomen vrachtverkeer door centrum	+	-	-/-
verbeteren leefbaarheid centrum	++	+/-	-
voorkomen negatieve invloed flora/fauna	+	-	-/-
kosten bouw tunnel	+	+	-
kosten aanleg weg	+	-	-/-
kosten grondverwerving	+	-	-/-/-
planning	+	-	-/-

### Vervolg procedures en inspraak.

Na de tracékeuze wordt de bestemmingsplanprocedure opgestart. Parallel daaraan wordt de uitvoering van de werkzaamheden voorbereid en vinden de nodige onderzoeken plaats. Onderdeel daarvan is de aanvraag van een omgevingsvergunning. In de bestemmingsplanprocedure en de aanvraag van de omgevingsvergunning is de inspraak van burgers geregeld. Tijdens het ontwerpproces van de weg en de tunnel zal de klankbordgroep regelmatig worden uitgenodigd voor overleg. Zodra het ontwerp in concept gereed is, zal er een algemene inloopavond worden georganiseerd. Met de resultaten daarvan zal daar waar mogelijk rekening worden gehouden.

### Communicatie:

Tijdens de voorbereiding en uitvoering van de werkzaamheden zal regelmatig overleg plaatsvinden met de klankbordgroep en worden gecommuniceerd via de projectenpagina "Op weg in Winsum" in de Wiekslag. Ook zal er nog een algemene inloopavond worden georganiseerd.

### **Samenvatting/conclusie.**

Op basis van het onderzoek van Sweco (effect op verminderen verkeer door het centrum), het beschikbare krediet (alleen toereikend voor variant 1), de landschappelijke inpassing, effecten voor flora/fauna en kosten van de bouw van de tunnel is de keuze voor variant 1 een logisch gevolg. Ook de verwerving van de benodigde grond zal bij variant 1 meer zekerheid geven, tijdsbesparing opleveren en goedkoper zijn dan bij varianten 2a en 2b.

Bij alle varianten is er geen sprake van benodigde maatregelen t.g.v. geluidsbelasting. De beleving van de bewoners zal divers blijven bij de verschillende varianten. In alle gevallen is er geen sprake van onevenredige invloed of overlast.

### **Advies/voorstel:**

- Kennis te nemen van de afwegingen voor een tracékeuze voor de kortsluiting;
- Voor de realisatie van de kortsluiting N361-Ranum-Onderdendamsterweg te kiezen voor variant 1.

### **Bijlagen:**

- Quickscan Sweco
- Advies geluidsbelasting verkeer variant 1 (bureau RHDHV)
- Overzichtskaartje tracés
- Verbeelding (uitzicht) bij variant 1

Burgemeester en wethouders van Winsum,

M.A.P. Michels, burgemeester

drs. F.J.G. Wiertz, secretaris

Agendnummer: 15  
Vergadering: 27 maart 2018

De raad van de gemeente Winsum;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders;

b e s l u i t :

- Kennis te nemen van de afwegingen voor een tracékeuze voor de kortsluiting;
- Voor de realisatie van de kortsluiting N361-Ranum-Onderdendamsterweg te kiezen voor variant 1.

Aldus vastgesteld door de raad van de gemeente Winsum in zijn openbare vergadering van 27 maart 2018.

De raad voornoemd,

voorzitter,

griffie