

## **Toelichting afwegingsnotitie**

Bijgaande afwegingsnotitie is, samen met de rapportage "Tracéalternatieven voor de oostelijke ontsluiting Bedum" (Royal HaskoningDHV, 8 september 2014), gebruikt bij de afweging in het college van GS van Groningen en het college van B&W van Bedum om te komen tot een voorlopig voorkeursalternatief op 9 september 2014. Mede op basis van deze informatie, hebben beide colleges op 9 september 2014 besloten tot een voorlopig voorkeursalternatief 2.

Deze notitie is opgesteld door het projectteam Oostelijke ontsluiting Bedum. In deze notitie zijn de uitkomsten van de rapportage van Royal HaskoningDHV samengevat en zijn de uitkomsten, standpunten en wensen van de werkgroepen landbouw en omgeving verwoord.

## Afwegingsnotitie voorlopig voorkeursalternatief oostelijke ontsluiting Bedum

---

### Inleiding

Voor u ligt het definitief onderzoeksrapport met daarin de uitkomsten van de effectonderzoeken van de drie onderzochte alternatieven voor een oostelijke ontsluitingsweg Bedum. De conceptrapportage heeft u tijdens de collegevergadering van 19 augustus voor kennisgeving aangenomen. Mede op basis van de bespreking met de werkgroepen omgeving en landbouw op respectievelijk 27 en 28 augustus jongstleden, is de rapportage op een aantal punten aangepast. Daarnaast is door werkgroepen het verzoek gedaan een aantal aspecten in deze fase gedetailleerder uit te werken voordat er een voorlopig voorkeursbesluit wordt genomen.

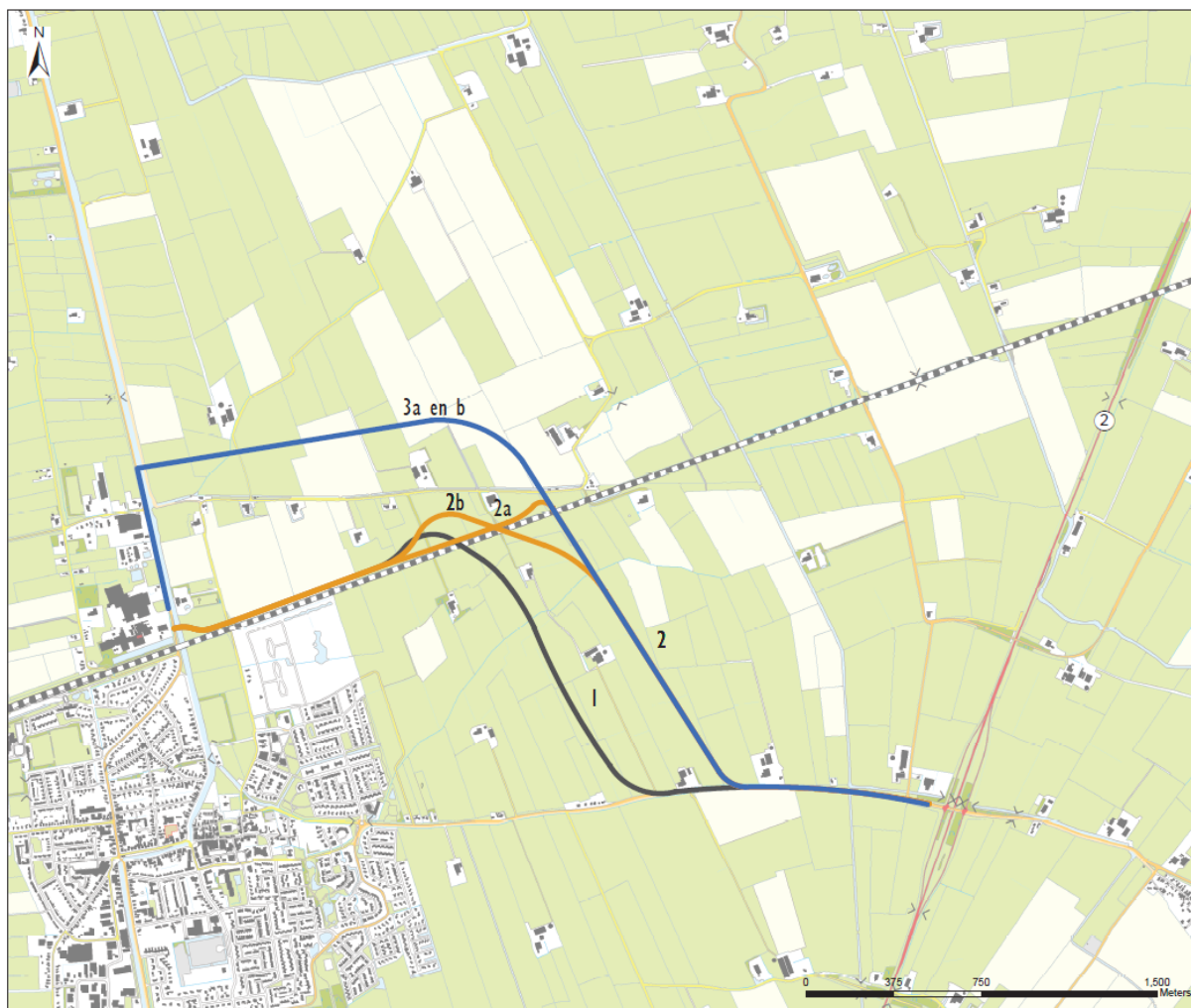
In deze afwegingsnotitie wordt een toelichting gegeven op het tot stand komen van de alternatieven, de uitkomsten van de effectenanalyse van de drie alternatieven en volgt een toelichting en onderbouwing op de voorkeursalternatieven per belangengroep gegeven.

Na vaststelling van het voorlopig voorkeursalternatief, volgt een inspraakperiode van 4 weken. Na verwerking van de uitkomsten van de inspraak en een eventuele heroverweging van het voorkeursalternatief, volgt eind dit jaar een voordracht aan Provinciale Staten waarbij wordt voorgesteld om - door het nemen van een planuitwerkingsbesluit - het definitieve voorkeursalternatief vast te stellen.

### Proces tot nu toe

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. Voor het creëren van een bij de bevolking breed gedragen voorkeursalternatief is met twee werkgroepen gewerkt: werkgroep omgeving en werkgroep landbouw. In de afgelopen periode heeft dat proces geleid tot een schifting van circa 12 alternatieven (mede door omgeving en landbouw ingebrachte alternatieven) naar uiteindelijk nog drie voorliggende en onderzochte alternatieven. Voor de alternatieven 2 en 3 is onderscheid gemaakt in 2a en 3a voor een gelijkvloerse kruising en 2b en 3b voor een tunnel. Deze schifting is tot stand gekomen door enerzijds globale inhoudelijke afwegingen, anderzijds op basis van draagvlak en politieke afwegingen. In de stuurgroepvergadering van 14 mei zijn de drie te onderzoeken alternatieven bepaald onder voorbehoud van de uitkomsten van de bespreking in de werkgroep omgeving.

Op 3 juni jongstleden zijn tijdens een goed bezochte inloopbijeenkomst aan de omgeving het proces tot nu toe, het vervolg en de te onderzoeken alternatieven gepresenteerd (zie figuur 1). Naar aanleiding van deze inloopbijeenkomst is er met een aantal partijen nog individueel gesproken over de aandachtspunten. Deze aandachtspunten zijn, voor zover mogelijk, meegenomen in het effectenonderzoek.



Figuur 1: onderzochte alternatieven

## Samengevatte analyse per alternatief

### Algemeen

De impact 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. Het feitelijke onderscheidend vermogen van deze effecten tussen de alternatieven is daarmee beperkt.

### Alternatief 1

Alternatief 1 is op basis van landschappelijke inpassing, verkeersveiligheid en logische- en directe routing een goede oplossing. Ook sluit dit alternatief aan bij het structuurplan van de gemeente Bedum en het bestemmingsplan voor de wijk Ter Laan 4. 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. Alternatief 1 betekent wel doorsnijding van 1 grote huiskavel aan de zuidzijde van het spoor en heeft daarmee grote impact op de bedrijfsvoering van deze landbouwer. Mede om deze reden, kan dit alternatief niet rekenen op draagvlak bij de omgeving en de landbouw. Voor de werkgroep landbouw is alleen een alternatief bespreekbaar, indien er sprake is van

grondmobiliteit/verkaveling. 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. Zij verbaasden zich erover dat deze nog als keuze werd aangeboden.

### Alternatief 2

Alternatief 2 scoort qua logica en directheid van de routing en verkeersveiligheid gelijkwaardig aan alternatief 1. Dit alternatief sluit ook aan bij het structuurplan van de gemeente Bedum. Op het aspect landschappelijke inpassing scoort dit alternatief in het huidige ontwerp negatief in verband met de korte afstand ten opzichte van de Wolddijk. Alternatief 2 is eenvoudig te combineren met het verleggen van het Boterdiep. De variant met een tunnel is niet realiseerbaar binnen de beschikbare € 10 miljoen (€ 12,8 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 in gebracht door de werkgroep landbouw. In beide alternatieven is er een mogelijkheid voor grondmobiliteit. 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). Vanuit de omgeving werd de suggestie aangedragen om dit alternatief te combineren met alternatief 1 (spoorovergang in westelijke richting opschuiven).

### Alternatief 3

Nadat alternatief 3 in beeld kwam vanuit de werkgroep landbouw, heeft een deel van de werkgroep omgeving dit alternatief 3 omarmt en het eigen voorstel voor een tracé langs het spoor losgelaten. De belangrijkste reden is waarschijnlijk om de nieuwe weg zo ver mogelijk van het dorp af te willen hebben en daarmee de kans op overlast te willen verkleinen. De werkgroep omgeving heeft tijdens de tweede bijeenkomst vanuit 3 ontwerpgroepen een aantal mogelijke alternatieven geschetst. De essentie van deze schetsen was: de nieuwe weg ten oosten van Sint Annerhuisjes aansluiten en bundeling met de noordzijde van het spoor.

Alternatief 3 scoort qua routing, directheid, verkeersveiligheid, ruimtelijke impact en landschappelijke, ruimtelijke inpassing slechter dan alternatief 1 en 2. Dit alternatief heeft de grootste impact op de Wolddijk doordat deze wordt doorsneden. Alternatief 3 is niet eenvoudig te combineren met het verleggen van het Boterdiep. Uitgaande van verlegging van het Boterdiep wordt een verkeerskundig en ruimtelijk onwenselijke situatie gecreëerd (zie afbeelding 3 op pagina 10). Indien dit uitgangspunt wordt losgelaten, ligt er alsnog 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 grootst. Dit alternatief is niet binnen de beschikbare € 10 miljoen te realiseren (€ 11,2 en 14,7 miljoen). 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 in gebracht door de werkgroep landbouw. In beide alternatieven is er een mogelijkheid voor grondmobiliteit. Bij dit alternatief is de verplaatsing van tenminste één grondeigenaar een voorwaarde (is meegenomen in de kosten). 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.

**Toelichting op de effectenanalyse van de drie alternatieven**

Deze beoordelingscriteria zijn aan het begin van het ontwerpproces toegelicht en afgestemd met de omgeving.

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>Toekomstrobuustheid:</b> uitbreidingsmogelijkheden FCD en ontwikkelingsmogelijkheden nieuwbouw	<b>Natuur:</b> input vanuit uitgevoerde quickscan plus aanvullende onderzoek
	<b>Landschap, cultuurhistorie en archeologie:</b> input vanuit uitgevoerde quickscan
	<b>Ruimtelijke kwaliteit:</b> wegbeeld en inpassing van de weg in de omgeving

Verkeer

*Netwerkeffecten en intensiteiten*

De netwerkeffecten zijn op basis van een verkeerskundig model onderzocht. Na analyse van dit model wordt geconcludeerd dat de nieuwe ontsluitingsweg nauwelijks regionale verkeerseffecten op levert. Ook niet voor verkeer op de weg Winsum - Groningen (N361). Op de volgende routes verschuift de routing wel:

- Verschuiving op de relatie Winsum/Onderdendam - Ten Boer (circa 100 mvt/etmaal). Verkeer ging eerst door het dorp Bedum via de Sint Annerweg en kiest nu voor de route via de nieuwe ontsluitingsweg
- Verkeer van en naar FCD - Groningen: door instellen verplichte routing vrachtverkeer door FCD, gaan de circa 300 vrachtwagens (bij eventuele uitbreiding in de toekomst zijn dit circa 650 vrachtwagen) via de nieuwe ontsluitingsweg, Sint Annerweg en de N46.



De nieuwe ontsluitingsweg trekt naar verwachting weinig verkeer (maximaal circa 500 mvt/etmaal, waarvan circa 300 vrachtwagens).



Figuur 2: netwerkeffecten alternatieven

De impact 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. Het feitelijke onderscheidend vermogen van deze effecten tussen de alternatieven is daarmee beperkt.

#### Logische routing, ritlengten en rijtijden

Op twee relaties zijn de alternatieven onderscheidend ten aanzien van de aspecten logica, ritlengte en rijtijden:

- Winsum/Onderdendam - Ten Boer: Verkeer gaat in de huidige situatie door het centrum van Bedum (groene lijn figuur 2). In de nieuwe situatie gaat dit verkeer via de ontsluitingsweg;
- FCD - ringweg Groningen: Vrachtverkeer gaat in de huidige situatie door Bedum (paarse lijn in figuur 2). In de nieuwe situatie gaat dit verkeer via de nieuwe ontsluitingsweg. Voor wat betreft de route van/naar FCD levert elk alternatief ten opzichte van de huidige routing per definitie extra reistijd op. Door verplichtstelling van FCD voor het gebruik van deze route;

In onderstaande tabel zijn de uitkomsten van de analyses naar ritlengte en reistijd samengevat.

	<b>alternatief 1</b>	<b>alternatief 2</b>	<b>alternatief 3</b>
route Winsum/Onderdendam - Ten Boer	Directe routing. Deels door de bebouwde kom. 0,5 kilometer korter en reistijdwinst van 6,5 minuten	Directe routing. Deels door de bebouwde kom. 0,5 kilometer korter en reistijdwinst van 6,5 minuten	Directere dan alternatieven 1 en 2 routing en buiten de bebouwde kom. 1 kilometer korter en reistijdwinst van 7 minuten
route FCD - Groningen	Directe routing. 5 kilometer langer reistijdverlies van 2 minuten	Directe routing. 5 kilometer langer reistijdverlies van 2 minuten	Indirecte en onlogische routing (eerst naar noorden rijden). 6,5 kilometer langer reistijdverlies van 4 minuten

### *Verkeersveiligheid*

In zijn algemeenheid dragen alle drie alternatieven bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid op de Wilhelminalaan. Gelet op beperkte netwerkverschuivingen is de relatieve impact op verkeersveiligheid beperkt. Per alternatief zijn de volgende trajectdelen te onderscheiden:

- Boterdiep Westzijde
- Nieuwe ontsluitingsweg met kruisingen bestaande wegen
- Sint Annerweg

In onderstaande tabel wordt per trajectdeel het onderscheid per alternatief weergegeven.

	<b>alternatief 1</b>	<b>alternatief 2</b>	<b>alternatief 3</b>
Boterdiep Westzijde	geen effect	geen effect	Toename vrachtverkeer in combinatie met menging fietsverkeer, maar een afname van autoverkeer.
Nieuwe ontsluitingsweg	kruisingen met Ter Laan en Zevenbruggetjespad.	kruisingen met Ter Laan en Zevenbruggetjespad.	kruisingen met Ter Laan, Kerkepad en de Grote Haver. Gelet op

	Gelet op lage intensiteit, is het risico op ongevallen laag. Aandachtspunt is het mogelijke medegebruik door fietsers uit de wijk Ter Laan 4 naar de sportvelden en het station.	Gelet op de lage intensiteit is het risico op ongevallen laag. Aandachtspunt is het mogelijke medegebruik door fietsers uit de wijk Ter Laan 4 naar de sportvelden en het station.	lage intensiteit is het risico op ongevallen laag.
Sint Annerweg	snellheidsremmende werking voor verkeer Sint Annerhuisjes, toename verkeer oostelijk, fietsoversteek Stedumerweg	snellheidsremmende werking voor verkeer Sint Annerhuisjes (minder dan bij alternatief 1), toename verkeer oostelijk, fietsoversteek Stedumerweg	snellheidsremmende werking voor verkeer Sint Annerhuisjes (minder dan bij alternatief 1), toename verkeer oostelijk, fietsoversteek Stedumerweg
Overig	verwachte toename van het verkeer op Ter Laan in combinatie met fietsverkeer.	verwachte toename van het verkeer op Ter Laan in combinatie met fietsverkeer.	

### *Spoorwegveiligheid*

Prorail hanteert als uitgangspunt bij nieuwe spoorkruisingen dat deze ongelijkvloers uitgevoerd dienen te worden. Alternatieven met een tunnel (alternatieven 2b en 3b) hebben per saldo geen effect op de spoorwegveiligheid.

Alternatieven met een gelijkvloerse kruising komen bij Prorail en het ministerie van ILT 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.

Op dit moment wordt de uitgevoerde risicoanalyse beoordeeld door Prorail om te bepalen of de spoorwegveiligheid inderdaad voldoende geborgd is. De uitkomsten van de uitgevoerde analyse wijzen er op dat dat aan alle voorwaarden voor een gelijkvloerse kruising kan worden voldaan en de verkeersveiligheid op en nabij het spoor per saldo wordt verbeterd.



## Landbouw

### *Alternatieven 2 en 3*

Er vanuit gaande dat er geen kavelruil plaats vindt, is de impact op de landbouw ten aanzien van de volgende aspecten het grootst bij alternatief 3:

- areaalverlies
- aantal geraakte kavels
- aantal betrokken eigenaren
- omrijdafstanden
- extra aansluitingen

Daarbij wordt één huiskavel van een landbouwbedrijf volledig doorsneden en een huiskavel van een ander bedrijf ook fors aangetast. Door het opschuiven van het tracé naar de kavelgrens wordt de aantasting van dit bedrijf beperkt.

Alternatief 2 heeft minder impact op bovengenoemde aspecten ten opzichte van alternatief 3. Bovendien wordt een grote huiskavel niet dwars doorsneden. Door het opschuiven van het tracé naar de kavelgrens wordt de aantasting van dit bedrijf beperkt en is bedrijfsverplaatsing niet noodzakelijk.

De negatieve impact op bovengenoemde aspecten bij alternatieven 2 en 3 is echter te mitigeren door middel van ruilverkaveling en bedrijfsverplaatsing van twee bedrijven. De werkgroep landbouw heeft geconcludeerd dat hiervoor kansen liggen.

### *Alternatief 1*

Alternatief 1 wordt door zowel de werkgroep omgeving als de werkgroep landbouw als onacceptabel beschouwd. Bij alternatief 1 wordt weliswaar het minste aantal kavels en eigenaren geraakt. De impact van alternatief 1 op een groot en waardevol bedrijf is echter groot door een volledige doorsnijding van een huiskavel. De gevolgen hiervan zijn terug te vinden in de kostenraming waarbij rekening is gehouden met waardedaling van het bedrijf en compensatiemaatregelen. Bij dit alternatief liggen geen tot beperkte kansen op een geslaagde kavelruil.

## Recreatie

Alternatieven 1 en 2 doorkruisen het Zevenbruggetjespad. Beide tracés zijn daarmee een barrière. Echter gelet op de lage intensiteit is de impact op de beleving beperkt en is een veilige oversteek goed realiseerbaar. Alternatief 3 doorkruist het Kerkepad en het fietspad Grote Haver. Echter gelet op de lagere status van het Kerkepad en de lage intensiteit is de impact op de beleving beperkt en is een veilige oversteek goed realiseerbaar.

### Geluid

Alle alternatieven voldoen aan wet geluidshinder (geluidsbelasting lager dan 48dB). Enige uitzondering daarbij is de gesloopte woning op Ter Laan 26 bij alternatief 3A. Volgens het bestemmingsplan is hier echter een bouwvlak voor een woning. Er is dus sprake van een (her)bouwmogelijkheid op deze locatie.

Binnen de normen van de wet geluidshinder is er wel sprake van een toename van geluid als gevolg van de nieuwe weg. Dit speelt met name voor de woningen in Ter Laan Buitengebied en Ter Laan 4. De hoogste geluidsbelasting als gevolg van de nieuwe weg (alternatieven 1 en 2) ligt in de wijk Ter laan 4 en bevindt zich in de geluidscontour van 33 - 38 dB. Dit is fors onder de norm van 48 dB.

### Trillingen

Bij alle alternatieven is er kans op klachten over trillingen op de Sint Annerweg (4 a 5 woningen). Bij alternatief 3 is de kans op klachten over trillingen ook te verwachten op Boterdiep Westzijde (2 woningen op relatief korte afstand van de weg).

### Lichthinder

Beleidsuitgangspunt op provinciale wegen is geen verlichting tenzij. Indien verlichting wordt toegepast zal dit op belangrijke kruisingen of gevaarlijke bochten overwogen worden. Indien verlichting wordt gerealiseerd zullen de armaturen worden uitgevoerd met beperkte uitstraling. De alternatieven zijn op dit onderdeel niet onderscheidend.

Daarnaast kan lichthinder ontstaan als gevolg van inschijnende koplampen van het verkeer op de nieuwe ontsluitingsweg. De kans hierop is het grootst bij alternatieven 1 en 2. De effecten zijn echter goed te mitigeren/compenseren.

### Luchtkwaliteit

De gevolgen voor de luchtkwaliteit liggen ver onder de norm. Gelet op de lage intensiteiten op de nieuwe ontsluitingsweg is de toename bovendien zeer beperkt. De alternatieven zijn derhalve niet onderscheidend.

### Natuur

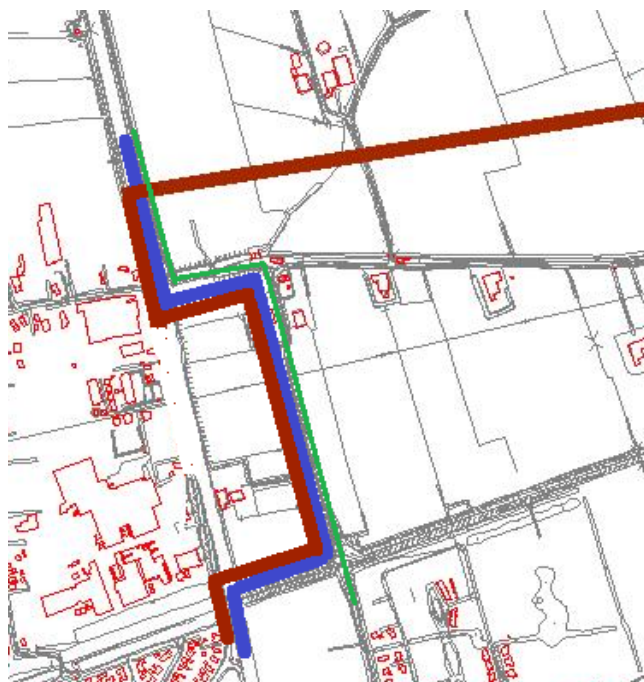
Impact op natuur is bij alle alternatieven zeer beperkt in verband met de beperkte aanwezigheid daarvan (Quick Scan onderzoek en veldonderzoek naar poelkikker en vleermuisroutes). Alternatief 3 geeft een extra doorsnijding en daarmee iets grotere verstoring van fauna ten opzichte van alternatieven 1 en 2. Alternatieven 1 en 2 liggen direct naast de spoorlijn welke al een verstoringzone heeft. De cumulatieve verstoring is dus iets groter bij alternatief 3 in verband met de langere doorsnijding.

### Landschap, ruimtelijke kwaliteit en cultuurhistorie en archeologie

Alternatief 1 scoort op de aspecten landschap, ruimtelijke kwaliteit, cultuurhistorie en archeologie het beste. De belangrijkste verschillen tussen de alternatieven 1 en 2A, is dat alternatief 2A een grotere impact heeft op de Wolddijk en de openheid van het landschap meer aantast. Alternatief 2B is ter plaatse van de tunnel moeilijk inpasbaar (de tunnel breekt met het omliggende landschap). Alternatieven 1 en 2 zijn gebiedseigen en worden gebundeld met het spoor. De alternatieven 3A en 3B leiden ten opzichte van de overige alternatieven tot een extra aantasting van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden (doorsnijding van het open landschap en de Wolddijk en geheel zichtbaar in het open gebied). De tunnelvariant (3B) heeft de meeste impact doordat de tunnel moeilijk inpasbaar is en ter plaatse breekt met het omliggende landschap en de Wolddijk.

### Toekomstvastheid/robuustheid

Alle alternatieven bieden perspectief voor uitbreidingsmogelijkheden voor FCD en nieuwbouw. Een omlegging van het Boterdiep is bij de alternatieven 1 en 2 eenvoudig in te passen, mits er voldoende ruimte overblijft om het Boterdiep in te passen tussen spoor en weg. Bij alternatief 3 is het omleggen van het Boterdiep ruimtelijk en landschappelijk niet eenvoudig in te passen. Uitgaande van verlegging van het Boterdiep op het eigen terrein van FCD, leidt dit bij alternatief 3 tot een S-bocht. Dit is ruimtelijk ongewenst en onlogisch (zie figuur 3). Indien gekozen wordt voor alternatief 3 in combinatie met het verleggen van het Boterdiep, ligt hier een ontwerpogave waarbij rekening gehouden dient te worden met: de impact op de woningen aan de Boterdiep Westzijde/Wroetende Mol, woningen Ter Laan (noordoostkant van het uitbreidingsterrein, het gemaaltje, de fietsroute via de Grote Haver en de impact op de Wolddijk).



Figuur 3: verlegging Boterdiep in combinatie met alternatief 3 met ongewenste verkeersstructuur

## Kosten

<b>Alternatief</b>	<b>Kosten in mln euro excl. btw</b>
1 (gelijkvloers)	9,3
2 (gelijkvloers)	9,1
2 (tunnel)	12,8
3 (gelijkvloers)	11,2
3 (tunnel)	14,7

Wat opvalt in de ramingen is het verschil tussen alternatief 1 (gelijkvloers) en alternatief 2 (gelijkvloers). Ondanks dat alternatief 2 een langer en nieuw tracé heeft, is de raming voor alternatief 2 lager dan alternatief 1. Het verschil zit grotendeels in de grondaankoopkosten. Dit onderschrijft de grotere impact op de landbouw bij alternatief 1. Beide alternatieven vallen echter binnen het beschikbare budget. In bijlage 3 zijn de uitgangspunten bij de kostenraming opgenomen.

## **Beoordeling belangenpartijen 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 bijlage 2 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 en het advies van de werkgroep landbouw zoals verwoord in de Landbouw Effectenrapportage (LER) van deze werkgroep.

### 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 Treff 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 ivm meer kruisingen Structuurvisie heeft geen status
Geen voorkeur	Wandelaarsgroep FrieslandCampina		

### Werkgroep landbouw

De werkgroep landbouw heeft aangegeven een voorkeur te hebben voor de alternatief 2 of 3, waarbij zij als voorwaarde stellen dat er sprake moet zijn van verplaatsing van twee bedrijven. Alleen in dat geval hebben deze alternatieven een meerwaarde voor de landbouw. In het proces met de werkgroep landbouw hebben twee bedrijven aangegeven, eventueel wel te willen verplaatsen. De werkgroep landbouw heeft daarbij aangegeven een lichte voorkeur te hebben voor alternatief 3. Deze voorkeur is echter niet te onderbouwen op basis van de uitkomsten van het onderzoek. Daarin scoort alternatief 2 iets beter. Voor alternatief 2 geldt overigens dat het tracé vrijwel overal op de grens van een perceel ligt of gelegd kan worden (zowel langs het spoor als noord-zuid) waardoor bedrijfsverplaatsing niet perse noodzakelijk is.



## Verzoeken omgeving aanvullende detailanalyses en wensen voor de planuitwerking

In het advies van de werkgroep landbouw (opgenomen in het eerder genoemde LER) en tijdens de laatste werkgroepbijeenkomst met de omgeving op 27 augustus is een aantal verzoeken gedaan voor nadere detaillering van de onderzoeken voor besluitvorming en is een aantal voorstellen gedaan voor de verdere planuitwerking.

### **Verzoeken nadere detailanalyses ten behoeve van de besluitvorming**

#### Verzoek ter Laan 4

Ten aanzien van de geluidsbelasting gevraagd de volgende zaken gedetailleerder analyseren: 1. cumulatief effect weg en spoor; 2. cumulatief effect van weg, spoor en FCD; 3. gevoeligheidsanalyse met een toename van het verkeer met x%; 4. effect van een hogere snelheid; 5. verschil in avond en nachtbelasting; 6. toename van het verkeer ten opzichte van de huidige situatie

#### Advies projectteam

*Het doel van de studie is om alternatieven onderling objectief te vergelijken. Dit geldt ook voor het aspect geluid. Daarbij zijn de alternatieven voor wat betreft de nieuw aan te leggen weg getoetst aan de wet geluidshinder door middel van een akoestisch model. Verder is op basis van de verandering in de verkeersintensiteit berekend wat het effect daarvan is op de geluidbelasting langs het Boterdiep Westzijde en de Sint Annerweg. Deze onderzoeken bieden inzicht in de verschillen die er ten aanzien van geluid zijn tussen de alternatieven. Daarmee is er ook voldoende informatie om een keuze voor een alternatief te bepalen. Uit de onderzoeken blijkt dat de geluidsbelasting, waar de weg ook komt te liggen, ver onder de daarvoor geldende norm van 48 dB ligt.*

*Dat neemt echter niet weg dat er een terechte behoefte is aan meer detailinformatie over de geluidsbelasting zoals in de vragen is aangegeven. De verdiepingsvragen worden normaliter bij de planuitwerking/bestemmingsplanprocedure van een voorkeursalternatief uitgevoerd. Redenen hiervoor zijn dat in de planuitwerking nog keuzes gemaakt moeten worden, die invloed kunnen hebben op de geluidsbelasting (bijvoorbeeld de exacte ligging van de weg). In de planuitwerkingsfase (nadat een voorkeursalternatief is vastgesteld), worden gedetailleerdere geluidsonderzoeken uitgevoerd. Daarbij worden de geluideffecten op geluidgevoelige bestemmingen in het invloedsgebied van de weg bepaald.*

#### Verzoek FrieslandCampina Domo

Werk alternatief 3 in combinatie met het verleggen van het Boterdiep verder uit. Mogelijk dat hier kansen liggen om de impact op de woningen langs de Boterdiep Westzijde en de Wroetende Mol te minimaliseren.

#### Advies projectteam

*Uitgangspunt voor deze studie is dat het Boterdiep niet wordt verlegd. In dat geval ontstaat er een onlogische situatie. Indien het Boterdiep (bij een uitbreiding van FCD) toch wordt verlegd, moet*

*hierover tijdig duidelijkheid worden verschaft door FCD. Een combinatie van alternatief 3 met het verleggen van het Boterdiep is dan een uitwerkingsopgave waarbij de impact op de Wolddijk, het gemaal, de fietsroute via Grote Haver en de woningen aan Ter Laan oostzijde een rol spelen. Het is de vraag of een uitwerking van dit vraagstuk van doorslaggevend belang is bij de bestuurlijke afweging.*

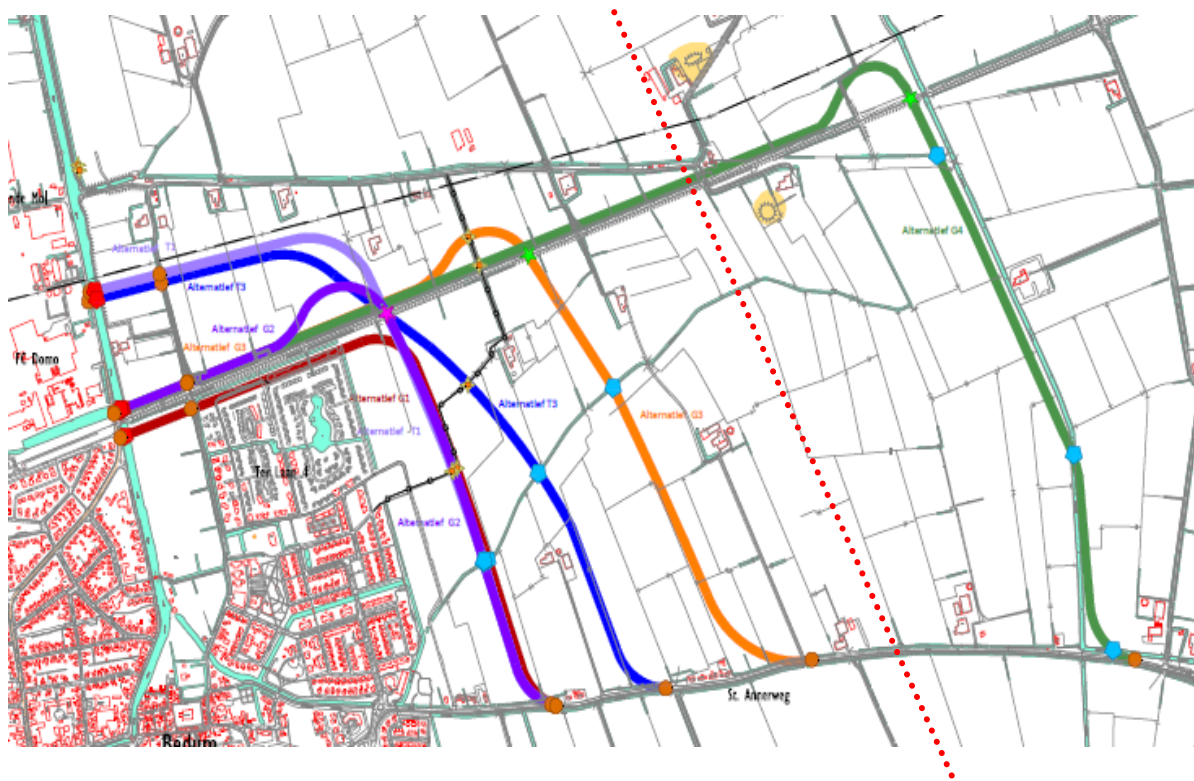
#### **Wensen omgeving voor vervolgitwerking**

##### *Ter Laan 4*

- Bij de keuze voor alternatief 1 of 2: Afsluiten van de spoorwegovergang Ter Laan voor het autoverkeer (sluipverkeer)
- Bij alternatief 1 of 2, de bebouwde komgrens ten oosten van de wijk Ter Laan 4 aanleggen waarmee het snelheidsregime op 50 kilometer/uur wordt gesteld.
- Maken van een mooie brug ipv een tunnel bij het Zevenbruggetjespad
- De weg niet fel te verlichten

##### *Landbouw*

- Neem in de planuitwerkingsfase voldoende tijd om de mogelijkheden voor bedrijfsverplaatsing te onderzoeken en mogelijk te maken. Ook de grondeigenaren hebben tijd nodig voor planuitwerking

**Bijlage 1: alternatieven die zijn afgevallen + toelichting**

Het oranje alternatief is niet afgevallen. Dit is alternatief 1 van de te onderzoeken alternatieven. De overige alternatieven zijn afgevallen.

In de bijgevoegde notitie aan de werkgroep is op pagina 7 en 8 in het kort aangegeven waarom verschillende alternatieven zijn afgevallen. Vanuit de ruimtelijke aspecten is het beste om het alternatief zo compact mogelijk rond het dorp te leggen. Een tracé ten zuiden van het spoor (rood) was inhoudelijk ook in beeld. Het college van de gemeente Bedum heeft daarbij aangegeven dat alternatieven ten zuiden van het spoor (en dus vlak ten noorden van een wijk in aanbouw) onbespreekbaar is. In het structuurplan van de gemeente Bedum en de bestemmingsplannen voor de nieuwe woonwijk is uitgegaan van een ontsluitingsweg aan de noordzijde van het spoor. De gemeente wil daar niet van afwijken. Voor de overige alternatieven dicht rond de kern geldt dat ze zijn afgevallen omdat de impact op ruimte, landbouw en een mogelijke uitbreiding van Friesland Campina vanwege het dwars doorsnijden van het terrein (donkerblauw en licht paars), of omdat een nieuwe overweg niet mogelijk is (donkerpaars). Daarnaast geldt ook dat de werkgroep omgeving breed heeft aangegeven, absoluut geen draagvlak is voor alternatieven die ten westen van Sint Annerhuisjes (tussen donkerblauw en oranje) aansluiten. Het college van de gemeente Bedum heeft hierover tevens uitgesproken geen aansluiting ten westen van Sint Annerhuisjes te willen.

## **Bijlage 2: stakeholdersoverzicht met belangen en argumenten**

Tijdens de laatste werkgroepbijeenkomst omgeving van 27 augustus 2014, heeft elke stakeholder, de voorkeur van zijn/haar achterban kunnen toelichten en motiveren. In onderstaand overzicht zijn de belangen per stakeholder weergegeven.

### **Wijk Ter Laan fase 4**

#### Voorstander alternatief 3

Bij alternatief 1 en 2 hebben er veel meer mensen last van. Er zullen dag en nacht vrachtwagens rijden met als gevolg geluidsoverlast en lichtinschijn. Luister naar de groep in plaats van naar enkele individuen. De weg zal extra verkeer aantrekken uit Noord West Groningen dat komt dan allemaal langs Ter Laan 4. De verkeersveiligheid zal verminderen: Er rijden veel fietsers en schoolgaande kinderen die de nieuwe route moeten kruisen. Al met al zal de wijk veel minder aantrekkelijk worden. Alternatief 3 heeft een groot draagvlak (95 % van de bewoners van de wijk Ter Laan 4 is voor, 5% is neutraal). Dit alternatief heeft als voordeel dat het Zevenbruggetjespad niet doorsneden wordt. Alternatief 3 is een goede Noord-West verbinding, de verkeersafhandeling zal soepel zijn, helemaal bij een inrichting van 80 km/u. Verder is bij alternatief 3 een goede grondmobiliteit voor de agrariërs mogelijk. Omlegging van het Boterdiep is goed mogelijk. Bij alternatief 3 zal er coulant omgegaan moeten worden met de mensen die er nadeel van hebben.

### **Wroetende Mol/Boterdiep Westzijde:**

#### Voorstander alternatief 2a (gelijkvloerse overgang

Alternatief 3 is onaanvaardbaar vanwege het verkeer op 4 a 5 meter van een aantal huizen, dit is veel dichter langs huizen dan bij andere alternatieven. Hierbij is het passeren van een vrachtwagen te vergelijken met een aardbeving. Bij de aanleg van alternatief 3 in combinatie met omlegging van het Boterdiep zal er veel sluipverkeer komen. Met de (6000 p.j.) ritten van landbouwbedrijven erbij wordt de situatie onleefbaar. De situatie wordt bij 3 erg onveilig en het is ook zonde van het landschap. Het structuurplan geeft ook aan dat de weg niet volgens alternatief 3 zal lopen. De weg kan beter gebundeld worden met het spoor. De voordelen van alternatief 2A t.o.v. 2B zijn de lagere kosten, de kortere route en de betere aansluiting op FrieslandCampina. Alternatief 1 is niet goed vanwege de doorsnijding van een landbouwbedrijf. Er is breed draagvlak voor alternatief 2A (handtekeningen).

### **Ter Laan Buitengebied noord /Baljon**

#### Voorstander van een combinatie van alternatief 1 en 2

Variant 3 is 2,5 x zo lang als de alternatieven 1 en 2, met alle nadelen (onlogische routing, doorsnijden landschap, omrijden verkeer FrieslandCampina, kosten grondaankoop). Ook is er veel overlast voor de Wroetende Mol. De goede grondmobiliteit die door anderen als voordeel wordt genoemd kan ook zonder dit alternatief plaatsvinden. De bewoners van Ter Laan 4 hebben voor aankoop in het structuurplan kunnen zien dat er een weg in het gebied zou komen. Het is belangrijk dat er een weg komt die het verkeer weert uit het centrum van Bedum. Voordelen van een combinatie van alternatieven 1 en 2 zijn onder andere het niet doorsnijden van het Zevenbruggetjespad en minder aantasting van de Wolddijk.

### **Ter Laan buitengebied midden/Heite Ter Laan 37 (ten zuiden weg Ter Laan)**

#### Voorstander alternatief 3

Namens zeven gezinnen met alle voors en tegens voor alternatief 3:

De argumenten van Ter Laan 4 zijn ook onze argumenten, met uitzondering van het opheffen van de spoorwegovergang. Het is belangrijk dat de onbewaakte overgangen verdwijnen. De structuurvisie heeft geen status, de weg loopt nu door de 'groene long' uit dezelfde visie, dit betekent dat de route sowieso anders moet lopen. Het argument dat de weg minder impact heeft klopt niet, het spoor stelt nu weinig voor, ook de weg erlangs heeft dus een hele grote impact. Er is voor alle alternatieven maar een broos draagvlak, gaat geld de doorslag geven? Graag wil ik aan het bestuur meegeven om naar de lange termijn te kijken zoals plannen voor een rondweg om Onderdendam en de ontsluiting van Noordwest Groningen.

### **Cumula**

#### Voorstander alternatief 2A

Route 2A is kort en scheelt reistijd, ook is het de minst dure variant. De aanleg van dit alternatief scheelt 1000 voertuigbewegingen van loonbedrijf Wieringa (en 6000 inclusief transport van Drijfhout) door het dorp. Met dit alternatief wordt minder landbouwgrond doorsneden dan andere alternatieven.

### **Sint Annerhuisjes**

#### Voorstander alternatief 2 of 3

De bewoners van de Sint Annerweg hebben niet allemaal dezelfde voorkeur. Een enkeling is voor alternatief 3 omdat het geen wijk of groepen mensen treft, het treft alleen individuen. Ook is een



goede aantakking mogelijk voor een toekomstige ontsluiting van Noord west Groningen. Het Zevenbruggetjespad wordt niet aangetast en de kruising met het Kerkepad moet oplosbaar zijn. Omdat dit alternatief ver van Bedum af ligt is uitbreiding later goed mogelijk. Alternatief 1 is niet bespreekbaar omdat het een bedrijf doorsnijdt. Dit kan ook geen voorkeursalternatief zijn omdat het bij niemand van de werkgroep de voorkeur heeft.

### **Wijk Ter Laan fase 3**

#### Voorstander alternatief 3 met tunnel

Alternatief 1 is geen alternatief in verband met het geluid en het zicht op het verkeer. Bovendien heeft het grote impact met de doorsnijding van het perceel van dhr. Bree. Het alternatief 3 met een tunnel is het beste omdat er dan minder zicht op het verkeer is. Is een alternatief 3 dat eerder naar links afbuigt geen optie?

### **FCD**

#### Geen voorkeur

Wij zijn niet tegen een tracé, maar het is moeilijk voor een bedrijf als FrieslandCampina Domo om voor een tracé te zijn dat een landbouwbedrijf doorsnijdt. De alternatieven 2 en 3 zijn beide geschikt met een aansluiting van Ter Laan op de rondweg. Bij alternatief 3 zit een lastige knoop aan de noordzijde met een uitdaging om deze op te lossen. Voordeel van alternatief 3 is de ontwikkelruimte voor de landbouw. Wat de vermeende impact betreft: we maken het allemaal erg dramatisch, er is een geringe impact op de omgeving (ook op Ter Laan), de cijfers van geluidsbelasting zijn niet hoog. Aan de andere kant valt het met de zichtbaarheid en de doorsnijding van het landschap ook wel mee met een weg.

### **VVN**

#### Voorstander alternatief 2A

VVN Bedum kan vanuit verkeersveiligheid gezien met alle drie de alternatieven leven. De minste onveiligheid op de St Annerweg is er met variant 1 (werkt remmend) ten opzichte van 2. Alternatief 1 doorsnijdt een bedrijf en dat is voor ons reden om alternatief 2 als voorkeur te hebben. Onze voorkeur is 2A met een gelijkvloerse spoorwegovergang omdat met deze variant een aantal onveilige onbewaakte overgangen opgeheven moeten worden. Alternatief 3 is de minst veilige in verband met de meeste doorsnijdingen (kruisingen) onder andere van het fietspad en de Wolddijk.

## Wandelaarsgroep

### Geen voorkeur uitgesproken

Het wandelnet Nederland (Groningen) pleit voor het ononderbroken tracé en behoud van het bestaande Zevenbruggetjes pad en het onverharde Kerkepad De Ketellaan.

## Landbouw

### Voorstander alternatief 2 of 3

De landbouwers hebben individueel verschillende belangen. Oplossingen zijn alleen mogelijk indien er grondmobiliteit/kavelruil mogelijk is. Dhr. Bree geeft aan dat hij bij alternatief 2 en 3 een goede oplossing ziet op de grens van twee grondeigenaren indien grondmobiliteit niet realiseerbaar is.

De werkgroep landbouw biedt aan de projectgroep/stuurgroep, middels dit document, haar input en advies aan. Het uiteindelijke resultaat van 3 werksessies zijn twee voorkeurstracés "Landbouw" welke in een goede onderlinge sfeer, een open houding en rekeninghoudend met elkaar tot stand zijn gekomen.

Vanuit de werkgroep worden de volgende conclusies getrokken en randvoorwaarden meegegeven aan het vervolgproces:

- Zonder grondmobiliteit géén tracé
- Zonder grondmobiliteit geen ontwikkelperspectief voor de landbouw
- De werkgroep heeft een lichte voorkeur voor tracé Noord
- De volgende stappen zouden moeten zijn:
  - verder onderzoek en concretisering bedrijfsverplaatsing
  - kavelruil om grondmobiliteit te faciliteren
- Bij afwijking van de geschetste tracés in deze rapportage stelt de werkgroep als voorwaarde dat er vanaf de start opnieuw gesproken wordt over randvoorwaarden en invulling

De werkgroep doet de volgende aanbevelingen:

- Houdt de werkgroep landbouw in stand in het vervolgtraject
- Ook voor de bedrijven geldt dat zij in een planuitwerkingsfase komen, geef de bedrijven ook tijd en kans om mee te denken in dit proces
- Houdt de kansen en mogelijkheden die zich (autonoom) voordoen op de grondmarkt in een ruime cirkel rondom het gebied goed in de gaten en speel actief in op mogelijkheden die zich voordoen voor rechtstreekse aankoop van ruilgrond of bedrijfsvestiging.

### **Eindconclusie:**

Ondanks de forse ruimtelijke ingreep is het denkbaar om toekomstperspectief te bieden aan landbouwbedrijven in het gebied. Hiervoor is wel ruimte benodigd. Voorwaarde is dat er grondmobiliteit wordt gecreëerd door middel van inzet van bedrijfsverplaatsing, rechtstreekse aankoop en kavelruil. Het verdient aanbeveling dit in een volgende fase nader uit te werken.

*Advies zoals opgenomen in de landbouweffectrapportage van de werkgroep Landbouw van juni 2014*

### Bijlage 3: uitgangspunten kostenraming

Ten opzichte van het oorspronkelijke raming van 10mln euro in 2013 zijn de volgende scopewijzigingen doorgevoerd en verwerkt in de bovenstaande ramingen:

- Op de N993/St. Annerweg is rekening gehouden met verbreding van de bestaande weg;
- Op de N995/ Boterdiep Westzijde is bij alternatief 3 rekening gehouden met de versmalling van het Boterdiep om de Boterdiep Westzijde te kunnen verbreden tot een voldoende verkeersveilige wegbreedte.
- De kosten voor grondaankoop zijn aangepast en gebaseerd op de laatste inzichten qua grondposities en de impact daarop van de verschillende alternatieven.
- Bij een tunnelvariant is geen rekening gehouden met het aanpassen van andere spoorwegovergangen.
- Bij gelijkvloerse spoorwegovergangen is rekening gehouden met een alternatieve ontsluiting van aanliggende percelen richting de nieuwe ontsluitingsweg.
- De bestaande spoorwegovergangen blijven vooralsnog zitten, maar worden fysiek ontoegankelijk gemaakt. (bv doortrekken van sloten). In de raming is er vanuit gegaan dat overbodig geworden vloerbeplating en bebording naderhand worden verwijderd en zijn niet in de kosten meegenomen.
- Pro-Rail heeft aangegeven dat de kosten voor het beheer en onderhoud van de gelijkvloerse spoorwegovergang bij de initiatiefnemer liggen. Deze kosten zijn nog niet bekend en derhalve niet meegenomen in de raming. Dit geldt ook voor de onderhoudskosten van een tunnel. Indien dit afgekocht dient te worden bij pro-rail dan komt dit bovenop de hierboven genoemde bedragen.
- Bovengenoemde prijzen zijn exclusief btw
- Prijspeil 2014
- Inclusief de voorbereidingskosten, grondaankoop en eventuele compenserende maatregelen.
- In de ramingen is rekening gehouden met de mogelijkheden voor grondmobiliteit. Dit uitgangspunt is voor alle tracées meegenomen en in die zin gelijk.
- Daarnaast is bovenop de kostenraming van de realisatie van het nieuwe tracé een extra post onvoorziene kosten van 10% en een extra post risicoreservering van 10% meegenomen in het project, waaronder dus ook voor de post grondverwerving/mobiliteit.
- In de raming is rekening gehouden met procesbegeleidingskosten voor het onderzoeken van de grondmobiliteit in de volgende fase.