

## GEMEENTE BEDUM

**RAAD** : 15 december 2016  
**AGENDAPUNT** : 4  
**RV-NUMMER** : 066

**ONDERWERP** : Ontsluitingsweg Bedum

**VOORGESTELD  
BESLUIT** :  
1. instemmen met de het voorgestelde planuitwerking voor de ontsluitingsweg;  
2. instemmen met het door Provinciale Staten van Groningen te nemen realisatiebesluit;  
3. Provinciale Staten informeren over uw besluit en  
4. planuitwerking verder concretiseren en vastleggen in een (ontwerp)bestemmingsplan.

**TOELICHTING** :

### **Inleiding**

In uw vergadering van 4 december 2014 hebt u ingestemd met het voorkeursalternatief tracé 2 voor de oostelijke ontsluitingsweg Bedum en bepaald deze in de planuitwerkingsfase verder laten uitwerken, waarbij rekening moest worden gehouden met de volgende opgaven:

1. dat, indien de spoorovergang van de nieuwe ontsluitingsweg wordt uitgevoerd als tunnel, ook het opheffen van de drie aanwezige onbewaakte overgangen aan het project zou worden toegevoegd;
2. als opgave voor de planuitwerkingsfase op te nemen:
  1. de uitwerking en exacte positionering van de spoorwegovergang;
  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. het bepalen van de locatie van komgrens en het snelheidsregime op het gedeelte tussen de weg Ter Laan en de aansluiting op Boterdiep Wz;
  6. het wel of niet toelaten van voetgangers en fietsers op het gedeelte tussen de weg Ter Laan en de aansluiting op Boterdiep Wz;
  7. het uitvoeren van een gedetailleerd geluidonderzoek;
  8. de uitwerking van de landschappelijke inpassing van de nieuwe weg.

Deze planuitwerking is inmiddels afgerond. Wij leggen de uitkomsten hierbij aan u voor.

### **Bedoeling van dit voorstel**

In dit voorstel stellen wij u voor in te stemmen met de planuitwerking van het voorkeurs-alternatief. Met de instemming van de gemeente Bedum kan Provinciale Staten ook instemmen met het uitgewerkte voorkeursalternatief door het vaststellen van een zgn. realisatiebesluit en het beschikbaar stellen van de benodigde financiële middelen voor de oostelijke ontsluitingsweg Bedum. De totale kosten van het project zijn geraamd op € 13.000.000,--, excl. btw. Zoals bekend dragen FrieslandCampina Domo en de gemeente Bedum ieder een bedrag bij van € 1.000.000,--. Uw raad heeft dit bedrag middels een bestemmingsreserve geoormerkt; te zijner tijd zullen wij u middels een begrotingswijziging vragen de bedragen ter uitbetaling beschikbaar te stellen (twee maal 50%).

In de volgende fase, de realisatiefase, zullen de werkzaamheden zich vooral richten op het doorlopen van de bestemmingsplanprocedure, verwerving van de benodigde gronden, afstemming met ProRail over de tunnel, contractvorming en aanbesteding. Zoals ook bij de voorgaande fases het geval is geweest, werken de gemeente en de provincie hierin goed samen. De verwachting is dat de oostelijke ontsluitingsweg medio 2020 kan worden opgeleverd. In 2017 zal de besluitvorming met betrekking tot het "Bestemmingsplan Ontsluitingsweg" aan u worden voorgelegd; wij proberen qua planning dit af te

stemmen met het “Bestemmingsplan Zuivelpark”.

### **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 deze fase 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 ontsluitingsweg of op een of andere wijze impact 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 relevante belanghebbenden. Ook is alle relevante informatie centraal gedeeld via de website van de gemeente Bedum. Wij verwijzen u naar bijgaande voordracht van Gedeputeerde Staten voor een specificatie van de gevoerde overleggen (*bijlage 1*).

Op 10 oktober 2016 heeft er een inloopavond plaatsgevonden voor een bredere groep geïnteresseerden en andere belanghebbenden. Tijdens deze inloopavond zijn de plannen voor zowel de ontsluitingsweg als de plannen voor de uitbreiding van de zuivelfabriek van FrieslandCampina Domo gepresenteerd en is o.a. een 3D-visualisatie getoond om een zo goed mogelijk beeld te geven van het uitgewerkte alternatief. In totaal hebben ca. 210 mensen de inloopavond bezocht. Daarbij is de mogelijkheid geboden om via een inspraakperiode vragen te stellen en een reactie in te dienen. De vragen en reacties zijn verwerkt in een reactienota die als bijlage 2 is toegevoegd aan dit voorstel.

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 4 maken zich zorgen over bijvoorbeeld geluidsoverlast door zowel de weg als de uitbreiding van FrieslandCampina Domo;
3. daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de snelheid en de verkeersveiligheid op de St. Annerweg en de kruising met de Stedumerweg.

De ingebrachte reacties hebben niet tot grote veranderingen van de plannen geleid. Wij verwijzen u naar genoemde reactienota.

Uiteindelijk worden de inspraakreacties beoordeeld bij het bij het opstellen van het ontwerpbestemmingsplan voor zowel de weg als de zuivelfabriek. Beide bestemmingsplannen zullen in een later stadium aan uw raad ter vaststelling worden aangeboden. In de bestemmingsplanprocedure is ruimte voor het indienen van zienswijzen.

### **Grondmobiliteit.**

Door de werkgroep landbouw is tijdens de verkenningfase verzocht in de planuitwerkingsfase onderzoek te doen naar de mogelijkheden van 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 door middel van individuele gesprekken uitgevoerd omdat 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. Gelet hierop is door de provincie het onderzoek naar aankoop en inzet van bedrijven stopgezet.

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. Gedurende de realisatiefase zal de provincie open blijven staan voor mogelijkheden en initiatieven vanuit de omgeving voor kavelruil en grondmobiliteit. Mochten zich bijvoorbeeld kansen voordoen om de betreffende agrariërs te compenseren in grond, dan zullen deze kansen worden onderzocht op haalbaarheid en worden meegenomen 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 onder andere de geluidseffecten op de woonwijk Ter Laan 4 te bepalen. De voorkeurswaarde zal op geen enkele wijze worden overschreden. Onder 2.7 staan de uitkomsten van dit onderzoek beschreven. Kortheidshalve verwijzen wij u daarnaar.

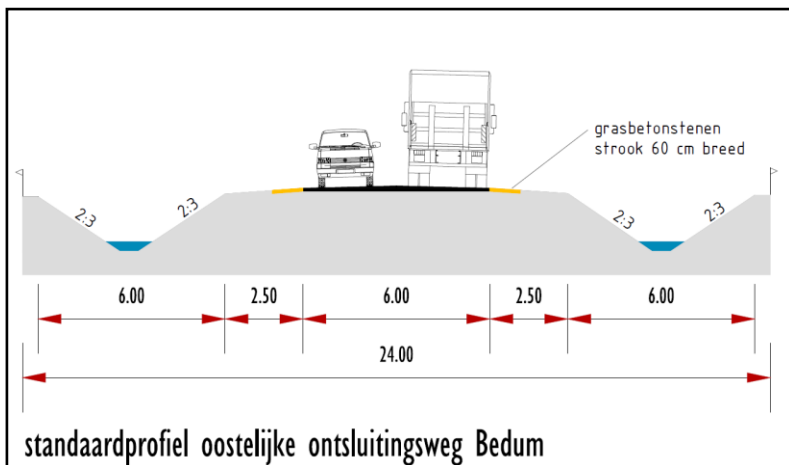
## St. Annerweg en kruising met de Stedumerweg

In de inspraakreacties wordt ook aandacht gevraagd voor de snelheid en de verkeersveiligheid op de St. Annerweg en de kruising met de Stedumerweg. Onder 2.3 staat in een nadere toelichting op hoofdlijnen beschreven hoe hiermee wordt omgegaan.

## Nadere toelichting

Voordat wij een toelichting geven op deze opgaven en aanvullende punten gaan wij voor de compleetheit nog even in op de uitgangspunten voor de nieuwe weg, zoals vastgesteld in uw raadsbesluit van 4 december 2014. Deze zijn:

- een erftoegangsweg met een ontwerpsnelheid van 60 kilometer per uur tussen de Eemshavenweg en Ter Laan;
- de weg is niet toegankelijk voor fietsers, maar wel voor landbouwverkeer;
- in het kader van ruimtelijke kwaliteit rekening houden met:
  - een gepaste afstand tot de Wolddijk (cultuurhistorisch lint);
  - zoveel mogelijk bundeling met het spoor en
  - zo goed mogelijk afstemmen op bestaande kavelgrenzen.



## Toelichting op de uitwerkingsopgaven

### Ad 2.1 Spoorwegkruising

Uitgangspunt van ProRail is dat bij nieuwe spoorkruisingen een ongelijkvloerse spoorkruising dient te worden gerealiseerd. Alternatieven in de vorm van 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. Mede gelet op de extra kosten van een tunnel, is door de provincie Groningen aan Ingenieursbureau Movares opdracht verstrekt om 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. In een ambtelijk verkennend overleg is dit door ProRail bevestigd. Vervolgens is door de provincie het formele verzoek bij ProRail ingediend om de procedure te starten om een gelijkvloerse spoorovergang toe te staan. Echter, 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, heeft meerdere keren haar bedenkingen geuit tegen een gelijkvloerse spoorwegkruising.

Ambtelijke besprekingen met ILT hebben niet geleid tot een positief advies, zoals ProRail eerder had afgegeven, voor een gelijkvloerse spoorwegovergang.

Gezien de lange procedure rondom de besluitvorming voor een gelijkvloerse spoorwegkruising en het standpunt van ILT heeft dit proces circa een jaar vertraging opgeleverd. Om verdere vertraging te voorkomen is, kort voor afgelopen zomer door de provincie besloten, de tunnelvariant te laten uitwerken. Hiervan bent u tussentijds op de hoogte gesteld. Ook is uit de gesprekken met de omgeving gebleken dat er meer draagvlak is voor de tunnelvariant.



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 restruimte is tussen het spoor en het tracé en er een grotere afstand is tot de Wolddijk;
- het vervolgproces is eenvoudiger vanwege een standaard werkwijze met ProRail, de zogenaamde tunnelalliantie; dit proces is door ProRail mede geïntroduceerd om de doorlooptijden te

- verkorten;
- de impact op doorsnijding van landbouwpercelen is kleiner; het tracé is beter ingepast op basis van de bestaande kavelgrenzen.

Voor de tunnelbak is ervoor gekozen om deze uit te voeren met groene taluds. Dit zorgt voor een goede landschappelijke inpassing. Ten opzichte van een rechte betonnen bak biedt dit als voordeel dat er minder bouwstoffen nodig zijn, zoals beton. Daarmee is deze oplossing minder belastend voor het milieu. Onderstaande figuur geeft een impressie van de tunnelvariant met groene taluds.



*Impressie van de tunnel met groene taluds*

### ***Ad 2.2 Ontsluiting drie woonpercelen zuidzijde spoor en onbewaakte overgangen***

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

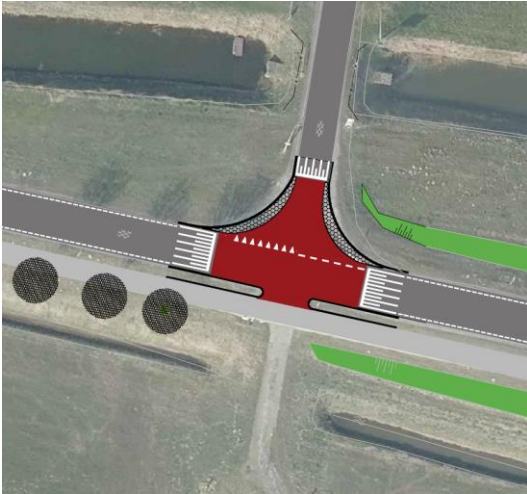
Het opheffen van de onbewaakte overgangen bestaat enerzijds uit de aanleg van een alternatieve ontsluiting via een parallelstructuur en anderzijds uit het afsluiten en opruimen ervan. Het plan voorziet in een parallelstructuur aan de zuidzijde van het spoor die als alternatieve ontsluiting dient voor de woningen Ter Laan 27, 31 en 35. Deze kosten worden door het project gedragen. Het opruimen van de overgangen en de kosten die daarmee zijn gemoeid is aan ProRail. Twee onbewaakte overgangen kunnen opgeheven worden. 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 opgeruimd worden. Om ook hier de spoorwegveiligheid te verbeteren zal de overweg bewaakt dan wel ongelijkvloers gemaakt moeten worden. In overleg met ProRail worden de mogelijkheden hiervoor verkend. Eventuele maatregelen kunnen niet uit dit project gefinancierd worden.

### ***Ad 2.3 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 materiaalkeuze en kleurstelling).

#### ***- Aansluiting Stedumerweg***

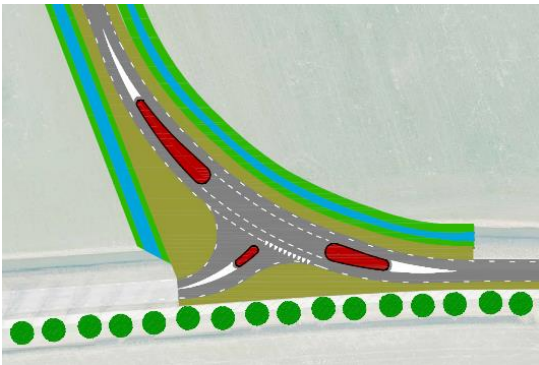
De zichtbaarheid van de aansluiting van de Stedumerweg wordt vergroot door kleurgebruik in materialen en toepassing van groen en verlichting. Dit werkt attentie verhogend. Daarnaast ontstaat er een visuele versmalling door langs de weg betonbanden toe te passen. Komende vanaf de Eemshavenweg wordt ruim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



*aansluiting Stedumerweg*

- *Aansluiting St. Annerweg*

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



*aansluiting St. Annerweg*

- *Oversteek Zevenbruggetjespad*

Zie hiervoor onder ad 2.3 De zichtbaarheid van de oversteek wordt nog nader uitgewerkt in materiaalkeuzes.

- *Aansluiting Ter Laan*

De spoorwegovergang wordt afgesloten voor motorvoertuigen (zie hierna onder ad 2.4 t/m 2.6). Fietsers en voetgangers kruisen de weg gelijkvloers. Het ontwerp hiervoor moet nog worden uitgewerkt.

**Ad 2.4 t/m 2.6 Gedeelte tussen de weg Ter Laan en de aansluiting op Boterdiep Wz.**

- *Spoorwegovergang Ter Laan afsluiten voor autoverkeer*

In onze brief van 4 oktober jl. aan uw raad zijn de redenen voor afsluiting van deze spoorwegovergang voor autoverkeer aangegeven. In uw vergadering van 31 oktober jl. hebt u deze brief voor kennisgeving aangenomen. In de brief is tevens aangegeven dat omwille van de financiën en sociale onveiligheid wordt afgezien van het realiseren van een fiets-/voetgangerstunnel.

- *Bepalen locatie komgrens en snelheidsregime*

Komende vanaf de oostelijke ontsluitingsweg wordt de komgrens voor de aansluiting bij de weg Ter Laan gerealiseerd. Het snelheidsregime verandert daar van 60 naar 50 km/u. Deze plek vinden wij logischer, 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*

Bij uitbreiding van fabriekslocatie van FrieslandCampina Domo wordt, zoals bekend, het Boterdiep, inclusief de weg Boterdiep Wz. omgelegd. Op het omgelegde Boterdiep Wz worden geen voetgangers en fietsers toegelaten, omdat er een verkeersveiliger alternatief wordt geboden via Ter Laan, dan wel via de Wroetende Mol en de Lageweg. Hiermee wordt het langzaam verkeer gescheiden van het vrachtverkeer bij de in-/uitritten van FrieslandCampina. Fietsers en voetgangers worden gefaciliteerd door middel van een nieuwe fietsbrug ter hoogte van de Wolddijk en een bestaande verbinding via de Ter Laansterklap. De bedrijfsvestiging van FrieslandCampina Domo is voor fietsers en voetgangers bereikbaar via de Lageweg.

De omlegging van het Boterdiep en de weg Boterdiep Wz is een direct gevolg van de uitbreiding van FrieslandCampina Domo en valt dus buiten de scope van dit project. Voor de volledigheid leek het ons goed dit toch in dit voorstel te melden.

#### ***Ad 2.7 Geluidonderzoek***

Voor de aanleg van de ontsluitingsweg is een bestemmingsplanwijziging nodig en in het kader daarvan is ingevolge de Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Doel hiervan is te bepalen of op de gevels van geluidsgevoelige 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 dus de ontsluitingsweg;
- voor geluidgevoelige objecten langs een te wijzigen weg, in dit geval de St. Annerweg en Boterdiep Wz, als voorwaarde dat de geluidbelasting niet met meer dan 2 dB mag toenemen ten opzichte van de bestaande situatie. In het geval dat deze 2 dB wordt overschreden is volgens de Weg 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 ontsluitingsweg bedraagt ten hoogste ca. 44 dB. De geluidbelasting ten gevolge van de wijziging van de St. 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 km/u naar 60 km/u. Dit, ondanks een toename van het vrachtverkeer. Binnen de geluidszone van Boterdiep Wz 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 weg en de wijziging van de aansluitende St. Annerweg en Boterdiep Wz..

#### ***Ad 2.8 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 zeelei, het cultuurhistorisch lint van de Wolddijk, de Ter Laanstermaar, de aanwezige wierden, kwelderwallen en de bestaande beeldbepalende landschapselementen zoals het spoor en de historische verkavelingspatronen. Het streven is om een weg een rustig beloop te geven met zo min mogelijk bochten.

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 om voorkomen dat het gebied tussen spoor en Wolddijk versnipperd. Tussen het spoor en de St. 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 (op vrijwillige basis) en wegbeplanting langs de St. Annerweg waar mogelijk versterkt, zodat duidelijk is dat dit de oorspronkelijke beloop is van de weg van St. Annen naar Bedum. Ook de kruising met de Ter Laanstermaar zal een accent krijgen, zodat het bochtig verloop van de waterloop (mare) ervaren kan worden. Wij verwijzen u voor uitgebreide informatie over de landschappelijke inpassing van de ontsluitingsweg naar bijlage 3 “Landschappelijke onderbouwing en inrichting ontsluitingsweg Bedum”.

#### **Aansluiting Boterdiep Wz/Wroetende Mol**

In aanvulling op bovengenoemde uitwerkingen 2.1 tot en met 2.8 is, op verzoek van bewoners van de Wroetende Mol ook gekeken naar de aansluiting Boterdiep Wz/Wroetende Mol.

De bewoners vrezen namelijk een toename van sluipverkeer via de Wroetende Mol na realisering van de ontsluitingsweg en de uitbreiding van FrieslandCampina Domo. Door de aansluiting anders vorm te geven wordt de Wroetende Mol niet aantrekkelijk voor sluipverkeer richting de Stationsweg te Bedum. Bijkomend voordeel is dat de woningen Wroetende Mol 1 en Boterdiep Wz 51 verder van de weg Boterdiep Wz af komen te liggen, wat hun woon- en leefgenot ten goede komt. Ook voor deze uitwerking geldt dat het buiten de scope van dit project valt omdat een en ander direct een gevolg is van de uitbreiding van FrieslandCampina Domo. Voor de volledigheid leek het ons goed dit toch in dit voorstel te melden.



*aansluiting Boterdiep Wz/Wroetende Mol*

### **Planologische procedure**

Zoals bekend wordt er gelijktijdig gewerkt aan de plannen voor de nieuwe oostelijke ontsluitingsweg (opdrachtgever provincie Groningen) als ook voor de uitbreiding van de vestiging van FrieslandCampina Domo te Bedum (in opdracht van FrieslandCampina Domo). Beide plannen zijn niet conform de vigerende bestemmingsplannen “Buitengebied” en “Bedum Kern”. Daarom is voor de realisatie van beide plannen een wijziging van het planologisch regime noodzakelijk. De gemeente voert beide planologische procedures.

De onderlinge afspraken en verplichtingen, incl. kostenverhaal, worden vastgelegd in een zogenaamde anterieure overeenkomst. Hierover is in principe overeenstemming; dit ligt nu ter besluitvorming bij de drie partijen. Het streven is om de overeenkomst nog deze maand te ondertekenen.

Hoewel er een relatie is tussen beide projecten, wordt er een bestemmingsplan opgesteld voor het gehele tracé van de ontsluitingsweg (incl. het deel dat ligt op het uit te breiden bedrijfsterrein van FrieslandCampina Domo) en een bestemmingsplan voor de uitbreiding van FrieslandCampina Domo, incl. de verlegging van het Boterdiep en de weg Boterdiep Wz). Nut en noodzaak van beide verschillen namelijk en zo worden de procedures onderscheiden gehouden. Daarnaast geldt dat de procedure voor de aanleg van de ontsluitingsweg zo niet hoeft te wachten op die voor de uitbreiding van FrieslandCampina Domo. Ook geldt dat de ontsluitingsweg niet MER-plichtig is; de uitbreiding van FrieslandCampina Domo is dat wel en het is niet gewenst om de procedure voor de ontsluitingsweg te belasten met de MER-procedure. De inzet is wel om beide procedures in tijd zoveel mogelijk gelijk op te laten lopen.

Bedum, 22 november 2016

Burgemeester en wethouders van de gemeente Bedum,

De secretaris,

R. Wiltjer

De burgemeester,

drs. H.P. Bakker

#### *Bijlagen:*

- 1. voordracht aan Provinciale Staten inzake nemen realisatiebesluit voor de oostelijke ontsluitingsweg*
- 2. reactienota inspraakreacties*
- 3. landschappelijke onderbouwing en inrichting ontsluitingsweg Bedum*