

17 mei 2016
Corr.nr. 2016-23.452, VV
Zaaknr. 628637

Nummer 38/2016

Voordracht van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van Groningen betreffende de realisatie van de verbeteringsmaatregelen N361, de herinrichting van de dorpen Adorp en Sauwerd en de aanleg van de Fietsroute Plus Groningen-Winsum.

1. Samenvatting

In deze voordracht stellen wij u voor een realisatiebesluit te nemen voor drie projecten, nl. de verbeteringsmaatregelen N361, de herinrichting van de dorpen Adorp en Sauwerd en de aanleg van de Fietsroute Plus Groningen-Winsum. Wij stellen u voor de volgende kredieten beschikbaar te stellen:

- Verbeteringsmaatregelen N361, € 2,3 miljoen
- Herinrichting dorpen Adorp en Sauwerd, € 5,0 miljoen
- Fietsroute Plus Groningen-Winsum, € 6,8 miljoen

De bedragen zijn inclusief VAT en exclusief btw.

Wij stellen u eveneens voor om het eigendom, beheer en onderhoud van het deel van de Fietsroute Plus dat niet langs de provinciale weg ligt, over te dragen aan de gemeenten Winsum en Groningen. Zoals gebruikelijk bij dit soort overdrachten, wordt een éénmalige afkoopsom betaald aan deze gemeenten. Op basis van de gekapitaliseerde jaarlijkse onderhoudskosten is deze berekend op € 518.542,-, respectievelijk € 169.086,-.

Dit vormt voor het deel van Winsum een onderdeel van de afspraken die met de gemeente Winsum zijn gemaakt (voordracht 63/2015; verder aan te duiden als Maatregelenpakket N361).

Daarnaast stellen wij voor om het budget voor beheer en onderhoud structureel te verhogen met € 6.867,- als gevolg van areaalwijziging. Een en ander conform de regels die gelden voor areaalwijziging.

Aan het eind van de planuitwerkingsfase zijn de drie deelprojecten vanwege de raakvlakken voor wat betreft het vervolgproces gezamenlijk verder uitgewerkt.

De conceptplannen voor de drie deelprojecten zijn aan de omgeving gepresenteerd tijdens inloopbijeenkomsten van 10 november 2015 in Adorp en 12 november 2015 in Sauwerd. Hiervoor zijn alle reacties verzameld in een Nota Reacties en Commentaar (zie bijlage 1).

De uitwerking van de plannen is over het algemeen positief ontvangen met uitzondering van de maatregel, die wordt voorgesteld in het kader van het verbeteren van de verkeerveiligheid, om de Molenweg Noord te combineren met de Molenweg Zuid. Deze maatregel geeft in Adorp vooral bij aanwonenden veel weerstand. De reacties hebben niet geleid tot grote wijzigingen. Wel zijn aanpassingen gedaan. Het opheffen van twee stukjes parallelweg in Adorp Zuid is bijvoorbeeld uit de plannen geschrapt. Daarnaast is op basis van de inbreng uit Adorp het zicht bij de kruising Molenweg Zuid flink verbeterd. Ook het profiel van het dorpshart voor Adorp aangepast. In de extra inloopbijeenkomst die hiervoor op 26 april 2016 is georganiseerd was hiervoor voornamelijk waardering. Ook voor deze bijeenkomst zijn alle reacties verzameld in een aanvullende Nota Reacties en Commentaar Adorp (zie bijlage 2).

2. Doel en wettelijke grondslag

In februari 2011 heeft u op basis van voordracht 39/2011 een opnamebesluit met bijbehorend acceptatiebesluit genomen voor de verkenningsfase van de Fietsroute Plus Groningen-Winsum. Met uw besluit in mei 2013 bij voordracht 23/2013 over de herbestemming van de MIT/RSP-middelen heeft u een opname- en acceptatiebesluit genomen ad € 37 miljoen voor een extra bijdrage N361/Bedum¹.

Op 5 februari 2014 (voordracht 67/2013) heeft u ingestemd met de keuze voor het voorkeursalternatief voor de Fietsroute Plus Groningen-Winsum langs de westzijde van het spoor. Dit alternatief is in de planuitwerkingsfase in nauwe samenspraak met de omgeving verder uitgewerkt.

Op 16 december 2015 hebben uw Staten bij voordracht (63/2015) ingestemd met planuitwerkings- en reserveringsbesluiten voor de volgende onderdelen:

- Verbeteringsmaatregelen N361
- Herinrichting van de dorpen Adorp en Sauwerd.

Conform de MIT-systematiek stellen wij u in deze voordracht voor een realisatiebesluit te nemen voor de drie deelprojecten en de voor realisatie benodigde kredieten beschikbaar te stellen.

3. Procesbeschrijving en planning

De projecten

De drie nu voorliggende deelprojecten zijn op verschillende tijdstippen gestart en ieder project heeft een eigen proces gehad, zoals beschreven in de nadere toelichting (onder paragraaf 6 van de voordracht). In het laatste deel van de planuitwerkingsfase zijn de projecten vanwege de raakvlakken en onderlinge afhankelijkheid gezamenlijk opgepakt. Er is een overzicht gemaakt van de gesprekken en bijeenkomsten met bewoners en belanghebbenden over de drie projecten (zie bijlage 3).

Naast de overleggen met de dorpsverenigingen en grondeigenaren is er overleg geweest met de gemeente Winsum en met stakeholders als Tennet (vervanging hoogspanningsmasten) en ProRail (spoorwegveiligheid²).

Het zogeheten Maatregelenpakket N361 bestaat, naast de hierboven beschreven projecten, ook uit twee deelprojecten waarvoor de verkenning nog moet starten, nl. herinrichting Winsum en kortsluitverbinding N361 - Onderdendamsterweg (zie in dit verband ook onze voordracht 63/2015).

Groot onderhoud

Voor het wegtraject N361 Groningen-Winsum is groot onderhoud gepland. Wij willen deze werkzaamheden combineren met de uitvoering van de drie deelprojecten en de geluidsreducerende maatregelen die de gemeente Winsum gaat treffen in de dorpen. Als onderdeel van het Meerjarenprogramma beheer en onderhoud draagt de provincie circa € 2.025.000,- bij aan deze werkzaamheden. Dit is exclusief bebouwde kom Winsum en inclusief kunstwerken. Dit bedrag wordt gefinancierd uit het Meerjarenprogramma beheer en onderhoud provinciale infrastructuur 2017-2020.

Duurzaamheid

De ambities aangaande duurzaamheid zijn verkend met medewerking van de Duurzame Ambassade.

De voorgestelde maatregelen zijn voortgekomen uit een interdisciplinaire afweging op basis van de volgende hoofdthema's:

¹ Het project Oostelijke ontsluitingsweg Bedum is in 2015 separaat opgepakt.

² Zoals wij in ons collegeprogramma hebben verwoord, is het onze ambitie om de veiligheid op de spoorwegovergangen te verbeteren. Ten aanzien van het project Fietsroute Plus en de Verbeteringsmaatregelen N361 ligt er een raakvlak met de opgave voor het verbeteren van de spoorwegveiligheid in de gemeente Winsum. Het verbeteren van de veiligheid op de spoorwegovergangen is vanwege onze genoemde ambitie en de integrale opgave en kansen (dezelfde landeigenaren, minder overgangen leidt tot minder kruisingen Fietsroute Plus en N361) bij de gemaakte afspraken betrokken.

Hier hebben uw Staten een besluit overgenomen op 16 december 2015 (voordracht 63/2015).

- Leefomgeving
- Materialen en grondstoffen
- Energie en klimaat
- Duurzame bereikbaarheid

In de betreffende teksten geven wij per onderdeel aan in welke richting wij denken. In de realisatiefase is ruimte voor nadere concretisering van maatregelen. Het beschikbare budget is daarbij taakstellend.

Gezamenlijke inloopbijeenkomst

Voor de drie deelprojecten is op 10 november (Adorp) en 12 november 2015 (Sauwerd) een inloopbijeenkomst georganiseerd, waarbij naast de herinrichtingsplannen voor de dorpen Adorp en Sauwerd en de voorgestelde verbeteringsmaatregelen voor de N361, ons voorkeursalternatief voor de Fietsroute Plus is gepresenteerd. Tijdens (en na afloop van) de inloopbijeenkomsten konden alle aanwezigen een reactie achterlaten op de plannen. Deze reacties zijn verzameld in de Nota Reacties en Commentaar en onze respons hierop hebben wij voorzien van commentaar (zie bijlage 1).

Planning

Na positieve besluitvorming van uw kant zal de realisatie van de maatregelen op de N361 tussen Groningen en Winsum, inclusief de dorpskernen van Adorp en Sauwerd, plaatsvinden in 2017/2018. De realisatie van de Fietsroute Plus staat gepland voor 2018/2019. Belangrijke stappen die van invloed kunnen zijn op dit tijdsplan zijn de te doorlopen bestemmingsplanprocedures en grondverwervingstrajecten.

4. Begroting

Het gevraagde investeringskrediet dat met dit besluit gepaard gaat, bedraagt € 14,1 miljoen. Dit bedrag is onder te verdelen naar de volgende projecten:

A. Verbeteringsmaatregelen N361 Groningen-Winsum	€ 2,3 miljoen
B. Herinrichting Adorp en Sauwerd	€ 5,0 miljoen
C. Fietsroute Plus Groningen-Winsum	€ 6,8 miljoen

De bovengenoemde bedragen zijn exclusief btw, maar inclusief VAT. Dekking van deze middelen vindt plaats vanuit het RSP.

Wij stellen u voor om conform de MIT-werkwijze een realisatiebesluit te nemen, waardoor een bedrag van € 14,1 miljoen beschikbaar wordt gesteld voor de (gefaseerde) uitvoering van de voorkeursalternatieven.

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 kosten voorbereiding en toezicht. Hiervoor is een werkwijze in het leven geroepen en zijn de capaciteitskredieten geïntroduceerd.

Voor de voorliggende projecten leidt deze werkwijze tot een voeding van de capaciteitskredieten van totaal € 1.607.400,- waarvan € 1.430.586,- ten gunste van het capaciteitskrediet realisatiefase en € 176.814,- ten gunste van het capaciteitskrediet ondersteuning.

Dekking

De € 14,1 miljoen wordt gedekt uit RSP middelen.

Verbeteringsmaatregelen N361 Groningen-Winsum

RSP-middelen € 2,3 miljoen

Herinrichting Adorp en Sauwerd

RSP-middelen € 5,0 miljoen

Fietsroute Plus Groningen-Winsum

RSP: Herbestemming MIT/RSP-middelen (voordracht 23/2013) € 4,0 miljoen

RSP: Maatregelenpakket N361 (voordracht 63/2015) € 2,8 miljoen

Areaalwijziging aanleg fietsroute

Provincie Groningen	€ 6.867,- structureel per jaar ten laste van algemene middelen
Gemeente Winsum	€ 23.334,- structureel, af te kopen via € 518.542,- eenmalig ten laste van reserve afkoopsommen wegen en kanalen
Gemeente Groningen	€ 7.609,- structureel, af te kopen via € 169.086,- eenmalig ten laste van reserve afkoopsommen wegen en kanalen

Areaalwijziging herinrichting Adorp en Sauwerd

Provincie Groningen	€ 20.690,- structureel per jaar ten laste van de algemene middelen
---------------------	--

Kosten voor beheer en onderhoud door aanleg fietsroute

De aanleg van de fietsroute betekent een uitbreiding van ons areaal en daarmee ook een toename van de beheer- en onderhoudskosten. Deze kosten zijn begroot op basis van het voorlopig ontwerp op een jaarlijks bedrag van € 37.810,-, waarvan € 6.867,- betrekking heeft op provinciaal areaal.

Voor de dekking hiervan wordt het budget voor beheer en onderhoud structureel verhoogd met voornoemd bedrag ten laste van de algemene middelen. Deze werkwijze is conform de regels die gelden bij areaaluitbreiding.

Overdracht van eigendom, beheer en onderhoud fietsroute (gedeeltelijk)

Wij stellen voor het eigendom, beheer en onderhoud gedeeltelijk over te dragen aan de gemeenten Winsum en Groningen. Volgens het huidige beleid is het beheer en onderhoud van fietspaden met een regionale functie direct langs provinciale wegen een taak van de provincie. De Fietsroute Plus Groningen-Winsum zal grotendeel komen te liggen op een eigen tracé los van de wegverbinding Groningen-Winsum. Wij menen dat het logisch is om eigendom, beheer en onderhoud over te dragen aan de gemeenten. Hierover hebben constructieve gesprekken plaats gevonden en zijn afspraken gemaakt over een overdracht. Deze afspraken moeten nog formeel worden vastgelegd voor wat betreft de gemeente Groningen. Deze maken voor het Winsumer deel, zoals eerder aangegeven, deel uit van het Maatregelenpakket N361.

Bij overdracht van provinciaal areaal naar de gemeenten is het gebruikelijk dat wij op basis van de jaarlijkse onderhoudskosten een eenmalige afkoopsom bepalen. Wij hanteren hiervoor de IPO-richtlijnen "Richtlijnen inzake overdracht van wegen na effectuering van de Wet herverdeling Wegen". De afkoopsom bedraagt € 518.542,-³ voor de gemeente Winsum en € 169.086,- voor de gemeente Groningen. Deze afkoopsommen kunnen worden bekostigd uit de reserve Afkoopsommen wegen/vaarwegen (02120014).

Kosten voor Beheer en Onderhoud door herinrichting Adorp en Sauwerd

De verkeerveiligheidsmaatregelen in en buiten de dorpen betekenen een areaaluitbreiding en daarmee ook een toename van de beheer- en onderhoudskosten. Deze kosten zijn begroot op basis van het voorlopig ontwerp op een jaarlijks bedrag van € 20.690,-. Voor dekking hiervan dient het budget voor beheer en onderhoud structureel te worden verhoogd met voornoemd bedrag ten laste van de algemene middelen. Deze werkwijze is conform de regels die gelden bij areaaluitbreiding

5. Inspraak/participatie

Wij hebben geen formele inspraakprocedure gehanteerd. Wel was er sprake van interactieve beleidsvorming. In paragraaf 6, die een nadere toelichting biedt op de deelprojecten, wordt daar per onderdeel uitgebreid op ingegaan.

6. Nadere toelichting

In deze paragraaf zullen wij nader inhoudelijk ingaan op de drie afzonderlijke deelprojecten, nl.:

- A. Verbeteringsmaatregelen N361 Groningen-Winsum tussen de dorpen
- B. Herinrichting van de dorpen Adorp en Sauwerd
- C. Fietsroute Plus Groningen-Winsum

³ Het bedrag was ten tijde van de besprekingen met Winsum nog geraamd op € 500.000,-. Bij de definitieve berekening volgens de IPO-richtlijnen is het bedrag van € 518.542,- tot stand gekomen.

A. Verbeteringsmaatregelen N361 (Groningen-Winsum tussen de dorpen)

1. Inleiding

In de verkenningsfase zijn maatregelen uitgewerkt ter verbetering van de verkeersveiligheid en kwaliteit van doorstroming op de N361. Uitgangspunt daarbij zijn sobere en doelmatige verbeteringsmaatregelen waarbij de inrichting van de weg herkenbaarder wordt voor de weggebruiker en een aantal kruisingen veiliger wordt ingericht.

De N361 is een karakteristieke weg met aan weerszijden bomen. De weg heeft grotendeels een historisch beloop. De meanders van de weg vinden hun oorsprong in de landschappelijke structuur van de voormalige rivier De Hunze. Langs de weg staat veel bebouwing en daardoor zijn er veel erfaansluitingen. Dit maakt dat de mogelijkheden voor een ingrijpende, meer structurele aanpak van de weg aanloopt tegen grenzen. Binnen de verbeteringsmaatregelen is een aanpak voorzien die zo veel mogelijk tegemoet komt aan maatregelen ter verbetering van de doorstroming en de veiligheid, binnen het gegeven van de karakteristieke weg.

Voor de verbeteringsmaatregelen Groningen- Winsum tussen de dorpen hebben uw Staten eerder al een planuitwerkingsbesluit (voordracht 63/2015) genomen.

2. Doel

In de afgelopen periode zijn de maatregelen uitgewerkt ter verbetering van de verkeersveiligheid en kwaliteit van doorstroming op de N361. Het betrekken van ruimtelijke kwaliteitsaspecten bij aanpassingen aan wegen is een voorwaarde om het karakter en de aantrekkelijkheid van de provincie duurzaam in stand te houden. Oorspronkelijk vertrekpunt, ook financieel, was de realisatie van een parallelstructuur langs de N361. Op basis van de uitkomsten van de verkenning, hebben uw Staten besloten af te zien van een parallelstructuur langs de N361 (voordracht 63/2015 van 16 december 2015). De grote negatieve impact van de parallelstructuur op landbouw, natuur, ruimte en landschap, hoge kosten en het beperkte oplossende vermogen van deze maatregel gaven hierbij voor ons de doorslag (zie bijgevoegde 'Eindrapportage verkenningsfase maatregelen buiten de bebouwde kom N361 Groningen-Winsum' (zie bijlage 4).

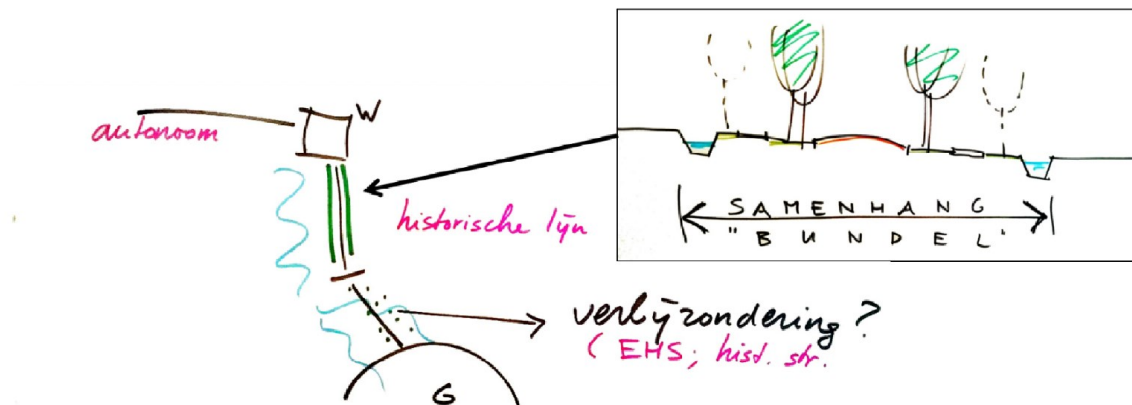
3. Voorstel

Wij stellen voor in te zetten op sobere en doelmatige verbeteringsmaatregelen waarbij de inrichting van de weg herkenbaarder wordt en een aantal kruisingen veiliger worden ingericht:

- Het verminderen van het aantal zijwegen (vier) op de N361 door het samenvoegen van zijwegen. Dit betreft circa 20% van het totale aantal zijwegen;
- Het verminderen van het aantal erfaansluitingen (drie) op de N361 door het combineren met andere zijwegen;
- Het verminderen van het aantal fietsoversteken (drie) op de N361;
- De te handhaven kruisingen met zijwegen en erfaansluitingen worden beter herkenbaar en veiliger gemaakt op acht locaties, inclusief de drie locaties waarop driekwart van de kruispuntongevallen plaatsvindt. Dit betreft het toepassen van middengeleiders met linksafvakken;
- De vormgeving van de kruisingen wordt op eenduidige wijze aangepakt voor de hele N361. Hiermee wordt de herkenbaarheid en aantrekkelijkheid van de route van Groningen naar het Lauwersmeer vergroot. De vormgeving en kleurstelling wordt gelijk aan de gerealiseerde kruispunten in het Lauwersmeergebied;
- De te handhaven fietsoversteken op de N361 worden qua vormgeving herkenbaarder en veiliger gemaakt door fietsoversteken zoveel mogelijk te combineren met middengeleiders waardoor fietsers in 2 keer kunnen oversteken;
- Op het deel van de N361 Groningen-Winsum is de ruimte achter de kantlijn (de zogeheten redresseerstrook) krap. Daarom is er hier voor gekozen niet achter de kantlijn maar de kantlijn zelf van ribbelmarkering te voorzien. Mochten weggebruikers de kantstreep raken dan wordt door de attentie van het geluid en gevoel voorkomen dat men in de berm raakt. In geval van vermoeidheid of afleiding kan een dergelijke markering een ongeval, het in de berm raken, voorkomen. Het toepassen van ribbel-kantlijnmarkering draagt op de N361 bij aan het zo optimaal mogelijk waarborgen van de verkeersveiligheid binnen het bestaande verhardingsoppervlak.

De N361 doorloopt van Winsum naar Groningen verschillende landschapsstructuren:

- Ten zuiden van Winsum ligt de N361 op een oeverwal bij het Reitdiep (gedeelte Winsum – Harssensbosch). De weg is hier voor een groot deel gelegen op de oude route die de wierdedorpen met elkaar verbindt. Dit deel van de N361 is beplant met aan weerszijden een enkele of dubbele bomenrij. Dit weggedeelte moet beplant blijven;
- Tussen Harssensbosch en Groningen volgt de N361 niet meer de oeverwal, maar wordt het Hunzedal min of meer haaks gekruist. Het beloop van de weg is niet meer meanderend maar volgt een autonome rechte lijn. Op dit laatste deel kan overwogen worden om bomen niet terug te planten wanneer dit aan de orde is, om zo de openheid van het dal te accentueren.



Schematische weergave bijzondere positie N361 Winsum - Groningen

4. Aandachtspunten

- Geluidsreductie: Gelijktijdig met de uitvoering van de verbeteringsmaatregelen zal op het gehele tracé geluidsreducerend asfalt worden toegepast. Dit vanwege de aanpak in het kader van het Geluidsactieplan 2e tranche. Dit wordt over de gehele N361 tussen Groningen en Winsum toegepast;
- Wegbreedte: In het onderzoek is nadrukkelijk aandacht besteed aan het aspect van de wegbreedte van de N361. De karakteristieke weg meandert door het landschap en de weg kent een hoge intensiteit. De ongevalsanalyse levert op dat het type ongevallen dat een relatie heeft met de breedte van de weg hier niet aan de orde is. Verbreding van de weg zou hier ook een sterke verslechtering van het ruimtelijk beeld betekenen en zou de karakteristieke groenstructuur ernstig aantasten. Aantasting hiervan weegt ons inziens niet op tegen de beperkte meerwaarde die verbreding van de weg zou opleveren. In plaats van verbreding van de weg wordt dus ribbelmarkering toegepast.

5. Duurzaamheid

De thema's, zoals genoemd in paragraaf 3, worden per project toegelicht.

Leefomgeving

Voor het thema leefomgeving is voor het project Verbeteringsmaatregelen N361 gekeken naar onder andere geluid. Naast de wettelijke verplichte maatregelen wordt de gehele N361 voorzien van geluidsreducerend asfalt. Dit heeft een positieve uitstraling op de leefomgeving.

Materialen en grondstoffen

Het streven is gebruik te maken van duurzame materialen zoals bijvoorbeeld een nieuw ontwikkeld geluidsreducerend asfalt SMA NL*G+. De verwachting is dat het nieuwe asfaltmengsel vier jaar langer meegaat dan het huidige geluidsreducerend asfalt. Hiermee wordt bespaard op grondstoffen. Wanneer de pilot met reflecterend asfalt goede uitkomsten heeft, zal ook hier naar de inzet van reflecterend materiaal gekeken worden.

Energie en klimaat

Tijdens de werkzaamheden streven we ernaar om het aantal omrijbewegingen zo beperkt mogelijk te houden (omleidingen) en daarmee de extra CO₂-uitstoot, maar ook overlast voor de omgeving te beperken. Bij de aanbesteding van het werk zullen voorwaarden ten aanzien van CO₂-gebruik

(CO₂-prestatieladder), hergebruik van grondstoffen in fundering en asfaltverharding, het beperken van transport van grondstoffen en social return opgenomen worden als randvoorwaarde.

Duurzame bereikbaarheid

Om de bereikbaarheid zoveel mogelijk te waarborgen worden de projecten integraal benaderd en uitgevoerd. Zo wordt ook afgestemd met andere beleidsterreinen binnen de provincie zoals groen, bebording, duikers en bermen, onderhoud van kunstwerken etc., maar ook met de gemeente Winsum (bijv. onderhoud riolering) om daarmee de werkzaamheden zo efficiënt mogelijk op elkaar af te stemmen.

6. Proces en draagvlak

Bij het tot stand komen van de verbeteringsmaatregelen zijn er in 2014 in de verkenningsfase gesprekken gevoerd met een aantal belangenpartijen zoals LTO Winsum en de dorpsverenigingen. Tijdens de inloopbijeenkomsten in november zijn er enkele reacties op het ontwerp gegeven met verzoeken voor detail aanpassingen aan het ontwerp. Deze zijn deels al besproken met de indieners en worden deels in de realisatiefase onderzocht.

De plannen zijn naar aanleiding van de inspraakreacties en gesprekken met stakeholders en grondeigenaren alleen op detail gewijzigd.

7. Begroting Verbeteringsmaatregelen N361 Groningen-Winsum tussen de dorpen

Begroot is een bedrag van € 2,3 miljoen (incl. VAT excl. btw).

De met de uitgewerkte plannen gemoeide kosten vallen lager uit ten opzichte van de oorspronkelijke ideeën voor de realisatie van een parallelstructuur. Daarmee ontstaat tevens financiële ruimte voor de aanvullende dekking van de Fietsroute Plus Groningen-Winsum, zoals wij in onze voordracht voor het planuitwerkingsbesluit van de Fietsroute Plus hebben aangegeven.

B. Herinrichting Adorp en Sauwerd

1. Inleiding

De verkenning naar herinrichtingsmaatregelen in Adorp en Sauwerd is in het voorjaar van 2015 gestart. De opgave voor herinrichting van de dorpen in Adorp en Sauwerd is zeer gecompliceerd, de uitdaging lag er in een ontwerp te maken voor een betere doorstroming, verbetering van de veiligheid, verbetering van de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit, dit alles gecombineerd met een hoge verkeersintensiteit. Vanwege deze complexe opgave is er vooruitlopend op het project in september 2014 een werkatelier georganiseerd om in Friesland kennis op te doen over deze problematiek. Hier zijn heringerichte dorpen bekeken, waar er ook sprake is van een hoge intensiteit. De verschillende herinrichtingen zijn met elkaar vergeleken voor de verschillende invalshoeken. Op basis van de opgedane kennis zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd voor de herinrichtingen van Adorp en Sauwerd:

- Kernkwaliteiten van dorp als vertrekpunt;
- Doorgaand profiel 50km/u;
- Fiets- en voetgangersvoorziening;
- Een herkenbaar dorpshart per dorp;
- Toepassen van asfalt voor de weg, geen klinkerverharding;
- Aandacht voor groen en verlichting;
- Rustige kleurstelling.

In essentie voorzien de schetsontwerpen in een eenduidig plan met voor beide dorpen een herkenbare inrichting en wegbeeld. Hierbij wordt aangesloten bij de karakteristieken en historie van Adorp en Sauwerd. Qua opbouw van de dorpen wordt onderscheid gemaakt in een inleidend deel, het dorp zelf en het dorpshart. Per deel geldt een herkenbaar principeprofiel van de weg met een daarbij horende inrichting.

2. Doel

De wegverbinding Groningen-Lauwersoog (N361) is gecategoriseerd als gebiedsontsluitende weg A, maar voldoet niet aan de richtlijnen die gelden voor een dergelijk type weg. Dit geldt ook voor het feit dat de weg door bebouwde kommen gaat. Nadat in 2011 besloten is om geen nieuwe weg

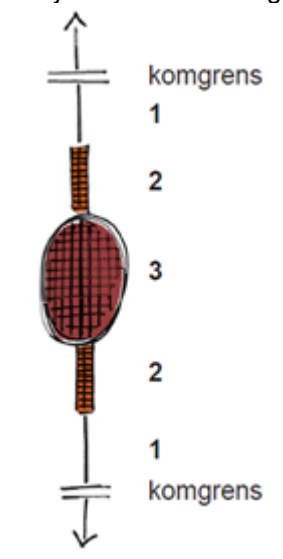
aan te leggen om de bebouwde kommen heen, is er opdracht gegeven om maatregelen te nemen waarmee de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en ook de ruimtelijke kwaliteit verbeterd kan worden. Daarnaast moet de doorstroming op het gehele tracé tussen Groningen en Winsum op niveau blijven.

De volgende doelen zijn gediend met de realisatie van de plannen voor Adorp en Sauwerd:

- Verkeersveiligheid o.a. door minder snelheidsovertredingen en veiliger kruisingen;
- Leefbaarheid o.a. door verbetering van de oversteekbaarheid en de oprijdbaarheid en de vermindering van de geluidsbelasting;
- Verbetering van de ruimtelijke kwaliteit door met het gebruik van materialen en groen de kwaliteiten en sfeer van de dorpen goed naar voren te brengen. Elk dorp krijgt een herkenbaar dorpshart.

3. Voorstel

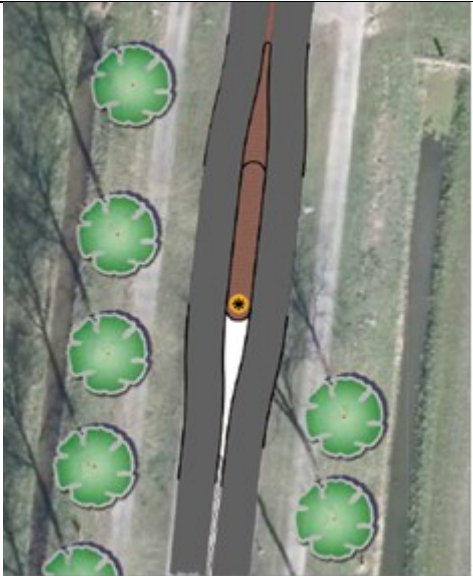
In de dorpen is onderscheid gemaakt in een inleidend deel, het dorp en het dorpshart. Per deel geldt een herkenbaar principeprofiel van de weg met een daarbij horende inrichting. Met deze inrichting wordt de dorpse omgeving en de verschillende kruisingen beter benadrukt waardoor we verwachten dat er minder snelheidsovertredingen zullen plaatsvinden. Verder wordt de verkeersveiligheid verbeterd door een betere zichtbaarheid van de kruisingen met behulp van een afwijkende kleurstelling.



De door ons voorgestelde maatregelen zijn gebaseerd op principes als:

- Optische versmalling: dit wordt bereikt door het toepassen van een middenberm en het aanvullen van de groenstructuur;
- Snelheidsremmende maatregelen: op logische plekken worden snelheidsremmende maatregelen in de vorm van 'druppels' toegepast;
- Optimaliseren van kruisingen: sommige kruisingen worden gecombineerd, in Sauwerd stellen wij een rotonde ter hoogte van de Stationsstraat voor, de kruisingen zullen worden voorzien van een zogeheten uitritconstructie;
- Optimaliseren oversteekvoorzieningen: beide oversteekmogelijkheden blijven gehandhaafd en zullen qua vormgeving worden geoptimaliseerd. Roodlichtnegatie is daarbij een belangrijk aandachtspunt;
- Dorpseigen wegontwerp: het principe van omgevingsbewust weg ontwerp is gehanteerd; Bestaande karakteristieke stedenbouwkundige structuren worden gerespecteerd en waar mogelijk versterkt;
- Versterken groenstructuur: de karakteristieke bomenstructuur langs de inleidende delen van de dorpen zullen worden aangevuld. Daarnaast is in beide dorpsharten gezocht naar mogelijkheden om bomen en groen toe te voegen;
- De aanleg van de gecombineerde fiets- en voetgangersvoorziening zal pas tot stand komen nadat de Fietsroute plus Groningen-Winsum is gerealiseerd en er veel minder fietsverkeer door de dorpen zal gaan.

Voor de detaillering van de ontwerpen verwijzen wij u naar de rapportage herinrichting N361 Adorp en Sauwerd (zie bijlage 5).

	
<i>Snelheidsremmende maatregel "druppel"</i>	<i>Voorbeeld inritconstructie</i>

4. Aandachtspunten

- Geluidsreductie: gelijktijdig met de uitvoering van de maatregelen zal ook binnen de dorpskernen geluidsreducerend asfalt worden toegepast. Dit vanwege aanpak sanering verkeersgeluid. Op een aantal plaatsen zullen ook geluidswerende voorzieningen, bijvoorbeeld greenwalls worden aangelegd. De extra financiering van de geluidsreducerende maatregelen, die zich verhouden tot te saneren woningen, wordt voorzien uit een rijkssubsidie die de gemeente Winsum heeft aangevraagd.
- Roodlichtnegatie: het door roodlicht rijden bij de oversteekplaats wordt in beide dorpen als een probleem gezien. Wij zijn overleg met de politie en het Openbaar Ministerie of de aanwezig zijnde digitale flitspalen in Adorp en Sauwerd hierop kunnen worden toegerust. In Sauwerd verliest de flitspaal haar betekenis met de realisatie van een rotonde en in Adorp zijn er bij de aanpak van de oversteekplaats mogelijkheden. Overigens is het zo dat het Openbaar Ministerie beslissingsbevoegd is.
- Afsluiting Molenweg Noord: de maatregel om de Molenweg Noord te combineren met de Molenweg Zuid stuit op grote weerstand. De maatregel is voorgesteld in het kader van het verbeteren van de verkeerveiligheid en komt voor uit het project Verbeteringsmaatregelen N361.⁴

⁴ De kruising Molenweg Noord ligt buiten de bebouwde kom



5. Duurzaamheid

De thema's, zoals genoemd in paragraaf 3, worden hieronder per project toegelicht.

Leefomgeving

De herinrichting van de dorpen draagt bij aan een betere leefomgeving. Zo wordt naast het beperken van geluidsoverlast, het bevorderen van de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid ook ingezet op verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Door middel van meubilair, type verlichting en verschillende groenvoorzieningen wordt dit ingevuld. Daarbij krijgen de dorpen een duidelijke indeling en dorpshart.

Materialen en grondstoffen

Het streven is gebruik te maken van duurzame materialen zoals bijvoorbeeld een nieuw ontwikkeld geluidsreducerend asfalt SMA NL 8 G+. De verwachting is dat het nieuwe asfaltmengsel vier jaar langer meegaat dan het huidige geluidsreducerend asfalt. Daarnaast wordt onderzoek gedaan (een proef) met reflecterend materiaal in de geluidsreducerende asfaltdeklaag.

Bij de informatierondes voor het project N361 veilig is door de bewoners van Adorp en Sauwerd de vraag gesteld of het ook mogelijk zou zijn om reflecterende materialen te gebruiken in het asfalt dat in de dorpen wordt toegepast. Dit is geheel nieuw omdat er nog niet eerder reflectiemateriaal is verwerkt in geluidsreducerend asfalt.

Door reflecterend materiaal te gebruiken in het asfaltmengsel kan er een besparing gehaald worden op de openbare verlichting. Een bijkomend duurzaamheidsvoordeel is dat door het gebruik van een lichte reflecterende steen in het asfalt de temperatuur van het wegdek minder hoog oploopt waardoor er niet zo snel spoorvorming optreedt. De verwachting is dat het nieuwe asfaltmengsel vier jaar langer meegaat dan de tot nu toe gebruikte geluidsreducerende asfaltmengsels.

Door toepassing van een goede wegdekreflectie verbetert de verkeersveiligheid, omdat er duidelijk contrast is tussen weg en berm. Ook wordt de zichtbaarheid van andere verkeersdeelnemers en obstakels op de weg vergroot, waardoor verkeersdeelnemers eerder kunnen anticiperen op de omstandigheden. Deze effecten opzicht en zichtbaarheid spelen daarnaast in op de vergrijzende verkeersdeelnemer. In verband met bovenstaande hebben wij een pilot gestart op de N980. De uitkomsten voor wat betreft effecten op geluidsreductie en stroefheid worden nog dit jaar verwacht.

Energie en klimaat

Tijdens de werkzaamheden streven wij ernaar om het aantal omrijbewegingen zo beperkt mogelijk te houden (omleidingen) en daarmee de extra CO₂-uitstoot, maar ook overlast voor de omgeving te beperken. Bij de aanbesteding van het werk zullen voorwaarden ten aanzien van CO₂-gebruik (CO₂-prestatieladder), hergebruik van grondstoffen in fundering en asfaltverharding, het beperken van transport van grondstoffen en social return opgenomen worden als randvoorwaarde.

Duurzame bereikbaarheid

Om de bereikbaarheid zoveel mogelijk te waarborgen worden de projecten integraal benaderd en uitgevoerd. Zo wordt ook afgestemd met andere beleidsterreinen binnen de provincie zoals groen, bebording, duikers en bermen, onderhoud van kunstwerken etc., maar ook met de gemeente Winsum, (bijv. onderhoud riolering) om daarmee de werkzaamheden zo efficiënt mogelijk op elkaar af te stemmen.

6. Proces en draagvlak

De verkenning naar herinrichtingsmaatregelen in Adorp en Sauwerd is in het voorjaar van 2015 gestart. Tijdens een startoverleg met de dorpsverenigingen van Adorp en Sauwerd is aan het projectteam verzocht om vanwege de historie een minder interactief planproces te starten en eerst met conceptplannen te komen en daarmee in overleg te gaan met de omgeving. Volgens deze werkwijze zijn in de zomer van 2015 de conceptplannen besproken met de omgeving. Als eerste met Dorpsbelangen en daarna met de direct aanwonenden aan de N361 en de bewoners van de Molenweg die zich pro-actief al in een vroeg stadium gemeld hadden. Wij hebben vanwege de gevoeligheid die in het verleden is ontstaan toen plannen voor een nieuwe wegverbinding op het laatste moment niet doorgedaan zijn, alle aanwonenden uitgenodigd om in kleine groepen over de ontwerpen te praten. Ook zijn de conceptplannen besproken met bedrijven/instanties uit Adorp en Sauwerd. In deze overleggen hebben wij een goed beeld gekregen van het draagvlak voor de plannen. Ook zijn naar aanleiding van de gesprekken enkele aanpassingen (meest op detailniveau) in het ontwerp gemaakt.

Het draagvlak voor de plannen verschilt tussen Adorp en Sauwerd. Waar in Sauwerd de positieve reacties de overhand hebben, komen er uit Adorp meer negatieve reacties. Dit is te verklaren uit de situatie in Adorp. Er spelen meer problemen met de weg, er is minder ruimte beschikbaar en de conceptplannen bevatten meer ingrijpende maatregelen. Met name de afsluiting van de Molenweg Noord, het verplaatsen van de bushalte, de aanleg van een zogeheten fietsstoep (gecombineerd fiets- en voetgangersvoorziening) en het opheffen van twee stukjes parallelweg leverden discussie op. Ook hebben wij het zicht op de kruising Molenweg Zuid aanzienlijk weten te verbeteren. Wij hebben een aantal extra overleggen belegd met bewoners uit Adorp. Van deze overleggen zijn de verslagen en een vraag en antwoordlijst toegevoegd (zie bijlagen 6/7/8). Over veel zaken zijn wij, behalve over de geplande afsluiting van de Molenweg Noord, het grotendeels eens geworden. De gemeente Winsum heeft aangegeven bereid te zijn te kijken naar verbeteringsmaatregelen op de Molenweg zelf, bijvoorbeeld een voetpad. De aanpassingen die wij hebben gedaan, zijn gepresenteerd in een extra inloopbijeenkomst op 26 april 2016 in Adorp. Bij de bezoekers hiervan waren de geluiden overwegend positief. Ook van deze bijeenkomst treft u de weerslag aan in de aanvulling op de Nota reacties en commentaar (zie bijlage 2).

7. Begroting Herinrichting dorpen Adorp en Sauwerd

Begroot is een bedrag van € 5,0 miljoen voor beide dorpen (incl. VAT excl. btw). Voor Adorp is € 2,5 miljoen geraamd en voor Sauwerd € 2,5 miljoen.

C. Fietsroute Plus Groningen-Winsum

1. Inleiding

In februari 2011 heeft u op basis van voordracht 39/2011 een opnamebesluit met bijbehorend acceptatiebesluit genomen voor de verkenningsfase van de Fietsroute Plus Groningen-Winsum. In februari 2014 (67/2013) hebben uw Staten een planuitwerkingsbesluit met reserveringsbesluit genomen voor het voorkeursalternatief van de Fietsroute Plus Groningen-Winsum. Het voorkeursalternatief betrof een fietsroute langs de westzijde van het spoor, zie ook analyse, afweging en advies verkenningsfase Fietsroute Plus Groningen-Winsum (bijlage 9).

In de planuitwerkingsfase is het voorkeursalternatief samen met de omgeving verder uitgewerkt. Omdat de aansluiting van de Fietsroute Plus in Winsum een nauwe samenhang met project Verbeteringsmaatregelen N361 kent, hebben wij in de fase van de planuitwerking dit onderdeel nader onderzocht. Het gaat daarbij om het routedeel Sauwerd-Winsum.

2. Doel

De aanleiding voor het ontwikkelen van de Fietsroute Plus tussen Groningen en Winsum is de in december 2002 door uw Staten vastgestelde Beleidsnota Fiets en de twee daaruit volgende Actieplannen Fiets. De realisatie van de zogeheten Fietsroutes Plus vormt in deze beleidsnota een belangrijk speerpunt.

Het doel van het project is het verbeteren van de verkeersveiligheid voor (brom)fietzers en het verbeteren van de concurrentiepositie ten opzichte van de auto.

3. Voorstel

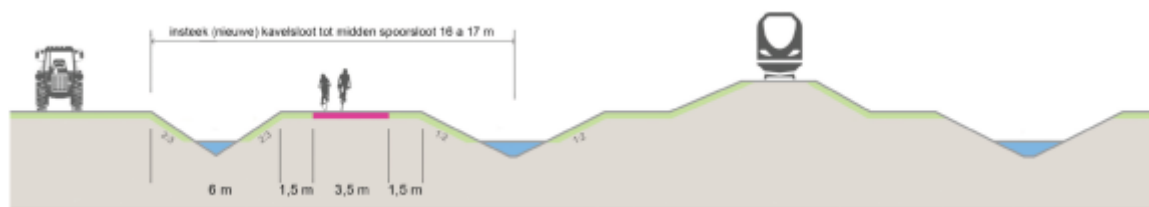
Als voorkeursalternatief voor de Fietsroute Plus Groningen-Winsum hebben de Staten in februari 2014 (67/2013) het tracé langs de westzijde van het spoor aangemerkt. Het huidige fietspad langs de wegverbinding N361 blijft in zijn geheel gehandhaafd, zodat er sprake blijft van een alternatieve route.

Begin 2014 is een inhoudelijke afweging gemaakt tussen de keuze om vanaf Sauwerd de route langs de westzijde van het spoor te vervolgen of bij de Oude Weg de fietsroute te vervolgen langs de oostzijde van de N361. Ondanks de lichte voorkeur voor een route langs het spoor vanwege aspecten als herkenbaarheid/directheid route, verkeersveiligheid, comfort, landschap, natuurwaarden, gaat het tracé van de Fietsroute Plus bij de Oude Weg terug naar de weg. Bij de keuze speelde de uitkomsten van een overleg met direct betrokkenen/grondeigenaren van het smalle gedeelte tussen spoor en weg tussen Sauwerd en Winsum een doorslaggevende rol. Meest opvallend daarbij was het bekend worden van het bestaan en gebruik van een tweetal vee-oversteken over het Fietsroute Plus-tracé (Voslaan en Winsumermeeden). Vanwege deze vee-oversteken is de kwaliteit van de Fietsroute Plus en de veiligheid in het geding. Daarnaast zou een aantal aanwonenden te maken krijgen met een fietspad in voor- en achtertuin.

De situatie met het kruisen van het spoor van vee doet zich ook op het trajectdeel Oude Weg-Winsum voor. Hier is sprake van een particuliere spoorwegovergang. In het kader van de spoorwegveiligheid wordt deze situatie verder onderzocht door de gemeente Winsum en ProRail. Aangezien hier verschillende belangen samenkomen, te weten: spoorwegveiligheid en kwaliteit en comfort voor de Fietsroute Plus (geen kruisend vee met fietspad), vraagt dit om een maatwerkoplossing.

Omdat de uitkomsten nog ongewis zijn, kiezen wij hier vooralsnog voor een basisoplossing die haalbaar en betaalbaar is, nl. de aanleg van een veetunnel onder de Fietsroute Plus door. Mocht het proces van grondmobiliteit succes opleveren dan zal het bedrag van € 400.000,- (zie ook voordracht 63/2015) terugvloeien naar het provinciale deel van de bekostiging van de spoorwegveiligheid.

De Fietsroute Plus zal worden uitgevoerd met een breedte van 3,50 m en parallel aan de spoorloot worden aangelegd. Dit profiel past op de hele lengte van 8,7 km langs het spoor, behalve bij het stationsplein Sauwerd. Hier wordt het profiel van de 3,5 m brede fietsroute in beton over het plein getrokken en zal op dit korte stukje sprake zijn van gemengd verkeer.



Op de route zal, net als op de huidige route, bromfietsverkeer toegestaan zijn. In beginsel is het wenselijk de fietsers op de Fietsroute Plus voorrang te geven op het kruisende (auto)verkeer. Dit blijft echter maatwerk gezien de specifieke situatie per kruising en de kwetsbaarheid van een fietser. Voor de Fietsroute Plus naar Winsum spelen de spoorwegovergangen die direct naast de fietsroute liggen ook een belangrijke rol. ProRail eist ter hoogte van een spoorwegovergang een uitbuiging van 33 meter voor fietspaden die parallel aan het spoor liggen, zodat het verkeer tussen de spoorwegovergang en de kruising met het fietspad kan stoppen om voorrang te verlenen (de zogeheten valstrik-situatie). Op de punten waar de genoemde uitbuiging niet inpasbaar is, zullen de fietsers uit de voorrang gehaald worden. De uitwerking van de kruisingen worden nauw afgestemd met de uitkomsten van het onderzoek dat de gemeente Winsum met ProRail uitvoert. Daaruit moet blijken welke spoorwegovergangen verdwijnen, hoe de verkeersstromen daardoor verplaatsen

naar een andere spoorwegovergang en wat dit betekent voor de verkeersveiligheid van de kruisende fietsers (wel of niet in de voorrang). In de maatwerkaanpak, zoals eerder geschetst, wordt daarbij als principe, "fietsers in de voorrang mits....." gehanteerd.

Zie voor het beheer en onderhoud van de Fietsroute Plus Groningen-Winsum Hoofdstuk 4 Begroting op pagina 3.

Gevolgen voor natuurwaarden

Aangezien de plannen ook gevolgen kunnen hebben voor flora en fauna in het gebied, is een ecologische verkenning gedaan door een extern bureau. Hierin zijn de (potentieel) aanwezige wettelijk beschermde natuurwaarden in en nabij het plangebied in kaart gebracht. Vervolgens is bepaald of de betreffende natuurwaarden negatieve effecten ondervinden van de ruimtelijke herinrichting. Deze effecten zijn vervolgens beoordeeld in het kader van de vigerende ecologische wet- en regelgeving. Dit betreft de Natuurbeschermingswet, de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (Ecologische Hoofdstructuur⁵), de Flora- en Faunawet en eventueel andere relevante ecologische wet- en regelgeving.

Al in de planuitwerkingsfase is een volledig Flora- en Fauna-onderzoek verricht.

Wij zullen de compensatieopgave alleen invullen voor NNN-natuur- en beheergebied en niet voor weidevogelkerngebied. In het weidevogelkerngebied in de zone tussen spoor en weg is compensatie niet noodzakelijk, omdat er bijna geen weidevogels aanwezig zijn en ook de potenties voor weidevogels hier zeer gering zijn (verstoring). Dit betekent een compensatieopgave van 1.7 ha. Hiervoor wordt een compensatieplan opgesteld. De kosten zijn in de raming verwerkt.

4. Aandachtspunten

Voor de volgende punten vragen wij, overeenkomstig de andere Fietsroutes Plus, nog aandacht:

- **Schuilvoorziening:** Het realiseren van twee schuilvoorzieningen/rustpunten bij de start van de route in Winsum en bij de kruising met de recreatieve route. De exacte plaats wordt in samenspraak met de omgeving bepaald in de realisatiefase. Bij het realiseren van de voorziening wordt aandacht besteed aan duurzaamheid en innovatie. Hieronder treft u een impressie aan hoe het er uit zou kunnen zien.



- **Verlichting:** De Fietsroute Plus zal niet voorzien worden van verlichting. Alleen bij kruispunten en discontinuïteiten (zoals bochten en bruggen) zullen wij verlichting toepassen. Hierbij valt te denken aan lichtmasten, maar ook aan verlichting in de as van het wegdek. In de realisatiefase zullen wij dit verder uitwerken. Uiteraard speelt duurzaamheid hier een rol.
- **Zwerfvuil:** Om een toename van zwerfvuil tegen te gaan zullen wij op een drietal plaatsen *blikvangers plaatsen. In de realisatiefase bepalen wij de exacte plek. Waar nodig inventariseren wij de mogelijkheden voor aanvullende maatregelen.*
- **Grondverwerving:** Voor de realisatie van de Fietsroute Plus is grond nodig van agrariërs, ProRail, Stichting Groninger Landschap en particulieren. In de planuitwerkingsfase is met alle

⁵ Thans NatuurNetwerk Nederland (NNN) geheten.

partijen gesproken over de plannen en wat dit betekent voor hun grondposities. Met name vanuit de kant van de agrariërs is de nadrukkelijke wens uitgesproken voor compensatie in grond. Dit is dan ook de eerste stap in het grondverwervingstraject waarbij kansen op grondcompensatie worden onderzocht. Daarbij is samenwerking met de gemeente Winsum, ProRail en Tennet een voorwaarde, aangezien enkele agrariërs door meerdere projecten (maatregelen ten behoeve van spoorwegveiligheid en nieuwe 380 kV-verbinding) worden geraakt. Mocht de compensatie in grond niet slagen, dan wordt het minnelijke grondverwervingstraject ingezet waarbij de benodigde stroken worden aangekocht en in het uiterste geval wordt onteigend indien er geen overeenstemming kan worden bereikt met de verschillende partijen.

- **Archeologie:** De fietsroute doorsnijdt een wierde nabij de Munnikeweg welke een beschermde status heeft. De plannen zijn besproken met de rijksdienst voor cultureel erfgoed. Onder voorwaarde van een gedegen archeologisch vooronderzoek, waarbij waardevolle vondsten in kaart gebracht moeten worden, is de realisatie van de Fietsroute Plus mogelijk. Door middel van een vergunningenprocedure waarbij overeenstemming moet zijn over het onderzoek en de voorwaarden die worden gesteld aan graafwerkzaamheden, werkt de rijksdienst voor cultureel erfgoed mee aan de plannen.
- **Ruimtelijke inpassing en groen:** De Fietsroute Plus langs het spoor zal overwegend een open karakter krijgen, passend in het open landschap. Alleen op plekken waar er aanleiding voor is zal groen toegepast worden. Waar de fietsroute plus langs de N361 komt te liggen zal een nieuwe groenstructuur aangeplant worden ter vervanging van de bestaande.

5. Duurzaamheid

De thema's, zoals genoemd in paragraaf 3, worden per project toegelicht.

Leefomgeving

Het Kwaliteitsteam van de Regio Groningen-Assen heeft eind 2013 advies uitgebracht over de plannen voor deze Fietsroute Plus. Zij complimenteerde ons met de aanpak en het betrekken van de omgeving. Zij adviseerden de krachtige (landschappelijke) lijn richting Martinitorren te benadrukken en iets te doen met zichtbaarheid van de bestemming. Als voorbeeld werden markeringen genoemd die aangeven hoever de fietser nog te gaan heeft. De combinatie met real-time-datagebruik kan in de realisatiefase nader worden onderzocht.

Voor dit project is ook gekozen om het fietspad minimaal te verlichten. Dit draagt bij aan behoud van de kernkwaliteit duisternis.



Materialen en grondstoffen

Bij de Fietsroute Plus zal onderzocht worden of het gebruik van duurzaam en reflecterend beton kan leiden tot het nog verder beperken van noodzakelijke verlichting. Bij de minimale verlichting die nodig is wordt bij de keuze van het soort verlichting rekening gehouden met een minimale verstoring van de natuurwaarden. Daarnaast is het gebruik van beton voor de Fietsroutes Plus een duurzame keuze vanwege de lange tijd dat het materiaal meegaat.

Duurzame bereikbaarheid

De Fietsroute Plus is intrinsiek duurzaam vanwege het versterken van het fietsgebruik ten opzichte van het autogebruik en het aspect gezondheid bij toegenomen fietsgebruik. Ondanks dat de Fietsroute Plus fysiek (projectgrens) niet geheel doorloopt tot aan het station in Winsum, kan in de promotiecampagne de mogelijkheid tot ketenmobiliteit worden gestimuleerd. Immers in Winsum liggen bij het station kansen om de bus, trein, auto samen te laten komen met de modaliteit fiets.

Omdat de Fietsroute Plus met de schuilvoorzieningen grotendeels langs het spoor loopt zal het aantrekkelijker worden om op de fiets naar de stad te gaan. Behalve dat de route zichzelf verkoopt, zal er een promotiecampagne plaatsvinden waarmee wij proberen mensen uit de auto op de fiets, elektrische fiets of elektrische scooter te krijgen.

Energie en Klimaat

Door de aanleg van een extra sloot tussen de landbouwgrond en de Fietsroute Plus ontstaat er een extra waterberging in het gebied. Bij de aanbesteding van het werk zullen voorwaarden ten aanzien van CO₂-gebruik, hergebruik van grondstoffen, het beperken van transport van grondstoffen en social return opgenomen worden als eis. De verschillende projecten op de N361 zullen hierbij uiteraard op elkaar afgestemd worden.

6. Proces en draagvlak

Het voorkeursalternatief is samen met de omgeving tot stand gekomen. Er is een interactief proces in gang gezet waarbij door gebruikers, bewoners en belanghebbenden samen met adviseurs van de gemeenten Groningen en Winsum en de provincie is nagedacht over de Fietsroute Plus. Er is onder andere een fietsenquête gehouden en er zijn workshops en inloopbijeenkomsten georganiseerd voor belangenorganisaties, frequente fietsers, aanwonenden en grondeigenaren. Daarnaast zijn er aparte overleggen gevoerd met natuurorganisaties. De grootste groep gebruikers (scholieren) is geraadpleegd door een gerichte actie op de route bij de Vogelopvang 't Hemelrijk en een werksessie op het Stadslyceum (voorheen Werkman College) in Groningen. Wij hebben veel draagvlak voor de aanleg van deze Fietsroute Plus geconstateerd.



7. Begroting Fietsroute Plus Groningen-Winsum

Het krediet dat met deze Fietsroute Plus aan de orde is, bedraagt € 6,8 miljoen. Dit krediet wordt gedekt uit de RSP-middelen. Voor € 4 miljoen is een reserveringsbesluit genomen in februari 2014 (voordracht 67/2013), de resterende € 2,8 miljoen maken onderdeel van het Maatregelenpakket N361 dat u bij voordracht 63/2015 op 16 december 2015 hebt aangenomen.

Op basis van het Planuitwerkingsbesluit van 10 december 2013 (67/2013) hebt u besloten een reservering te doen van € 4 miljoen ten laste van het RSP-budget. De raming sloot destijds op een bedrag van € 6,4 miljoen. Het bedrag van € 400.000,- verschil valt verklaren uit de kosten die gemoeid zijn met de aanleg van een veetunnel onder het fietspad. Mocht het proces van grondmobiliteit succes opleveren dan zal dit bedrag terugvloeien naar het provinciale deel van de bekostiging van de spoorwegveiligheid.

7. Geheimhouding

Niet van toepassing.

8. Voorstel

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

Groningen, 17 mei 2016.

Gedeputeerde Staten van Groningen:

F.J. Paas , voorzitter.

H.J. Bolding , secretaris.

Behandeld door : Greet Luursema en Haro van Dijk

Telefoonnummer : 050-316 4676 en 050-316 4446

e-mail : g.m.luursema@provinciegroningen.nl en h.p.van.dijk@provinciegroningen.nl

Bijlagen bij voordracht

Nr.	Titel	Soort bijlage
1	Nota reacties en commentaar Inloopbijeenkomsten projecten N361, 10 en 12 november in Adorp en Sauwerd	Nota Reacties en commentaar
2	Aanvullende Nota Reacties en Commentaar Inloopbijeenkomst 26 april in Adorp	Nota Reacties en commentaar
3	Overzicht gesprekken en bijeenkomsten projecten N361	Overzicht
4	Eindrapportage verkenningsfase maatregelen buiten de bebouwde kom N361 Groningen-Winsum	Rapportage
5	Rapportage herinrichting N361 Adorp en Sauwerd	Rapportage
6	Verslag overleg bewoners dorpskern Adorp 16 februari 2016	Verslag
7	Vragen en antwoorden n.a.v. bijeenkomst 16 februari Adorp	Overzicht
8	Verslag vervolgbijeenkomst bewoners dorpskern Adorp 12 april 2016	Verslag
9	Analyse, afweging en advies verkenningsfase Fietsroute Plus Groningen-Winsum	Rapportage

Provinciale Staten van Groningen:

Gelezen de voordracht van Gedeputeerde Staten van 17 mei 2016, nr. 2016-23.452, VV;

Gelet op

- op voordracht 23/2013 over de herbestemming van MIT -en RSP-middelen
- op voordracht 67/2013 over het planuitwerkingsbesluit Fietsroute Plus Groningen-Winsum
- op voordracht 63/2015 over reserverings- en planuitwerkingsbesluit Maatregelenpakket N361, Winsum en Bedum

Besluiten:

1. Een realisatiebesluit te nemen voor project Verbeteringsmaatregelen N361 (buiten de bebouwde kom).
2. Hiervoor een krediet van € 2,3 miljoen beschikbaar te stellen ten laste van de op basis van uw besluit op voordracht 63/2015 gereserveerde RSP-middelen.
3. Een realisatiebesluit te nemen voor project Herinrichting Adorp.
4. Hiervoor een krediet van € 2,5 miljoen beschikbaar te stellen ten laste van de op basis van uw besluit op voordracht 63/2015 gereserveerde RSP-middelen.
5. Een realisatiebesluit te nemen voor project Herinrichting Sauwerd.
6. Hiervoor een krediet van € 2,5 miljoen beschikbaar te stellen ten laste van de op basis van uw besluit op voordracht 63/2015 gereserveerde RSP-middelen.
7. Een realisatiebesluit te nemen voor project Fietsroute Plus Groningen-Winsum.
8. Hiervoor een krediet van € 6,8 miljoen beschikbaar te stellen ten laste van de op basis van uw besluiten op voordracht 67/2013, respectievelijk 63/2015 gereserveerde RSP-middelen.
9. In te stemmen met het structureel ophogen van de budgetten van beheer en onderhoud als gevolg van areaaluitbreiding van het fietspad, zijnde een jaarlijks bedrag van € 6.867,- en als gevolg van areaaluitbreiding Adorp en Sauwerd, zijnde een bedrag van € 20.690,-.
10. Het eigendom, beheer en onderhoud van het deel van de Fietsroute Plus dat niet langs de provinciale weg ligt, over te dragen aan de gemeenten Winsum en Groningen en hiervoor een éénmalige afkoopsom beschikbaar te stellen van € 518.542,- (gemeente Winsum), respectievelijk € 169.086,- (gemeente Groningen) ten laste van de reserve afkoopsommen wegen en kanalen.

Groningen,

Provinciale Staten voornoemd:

, voorzitter.

, griffier.

