

Zienswijzennota ontwerp bestemmingsplan 'De Kortsluiting'

6 november 2019

Zienswijzennota ontwerp bestemmingsplan 'De Kortsluiting'

6 november 2019

Inleiding

Het ontwerp bestemmingsplan 'De Kortsluiting' (hierna: ontwerp) is opgesteld om een nieuwe wegverbinding mogelijk te maken tussen de Onderdendamsterweg en de N361 te Winsum. In 2018 heeft een eerste ontwerp voor deze wegverbinding ter inzage gelegen. Dit eerste ontwerp voldeed bij nader inzien niet aan de eisen die de wet hieraan stelt. Het gemeentebestuur van de gemeente Het Hogeland heeft daarop besloten het eerste ontwerp op diverse punten aan te passen en aan te vullen en opnieuw als ontwerp ter inzage te leggen.

Het ontwerp lag met ingang van 15 augustus 2019 tot en met 25 september 2019 ter inzage. Binnen deze periode zijn 213 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn hieronder opgesomd en staan in onderstaand schema. In verband met de bescherming van persoonsgegevens, zijn de naam- en adresgegevens niet vermeld voor zover deze herleidbaar zijn tot natuurlijke personen.

Zienswijzen

Er zijn zienswijzen ingediend door:

1. De Fietzersbond afdeling Groningen.
2. 204 bewoners aan de Jan van der Zeestraat, de Pellerij, de Lijnbaan, de Irislaan, de Jasmijnstraat, de Violenstraat, de Anjerstraat, de Crocuslaan, de Tulpstraat, de Dahliastreet, de Hyacintlaan, de Van Sytzamastraat, de Tuinbouwstraat, de Regnerus Praediniusstraat, de B.H. Broekemastraat, de Wierdaweg, De Werf, de Warfstraat, de Wigbolt Ripperdastraat, de Ripperdaheerd, het Jan Boerhof, het Ekke Kleimahof, het Jan Jordenshof, de Dijkrechter, de C.F. van Sytzamastraat, de Simon van Wattumstraat, de Jan Altinkweg, de Johan Dijkstrasingel, de Peerdewask, de Geert Teislaan, de Garnwerderweg, de Onderdendamsterweg, het Kerspel, Het Oldehof, de Oosterstraat, de Binnensingel, de Nieuwstraat, de Schoolstraat, de Wagenrede, de Priorstraat, de Lombok, het Obergon, de Grachtstraat, de A.S. de Blécourtlaan, de Sien Jensemalaan, de Buitensingel, de Ploeg, het Aanleg, de Meeden, de Tuinbouwstraat, de Aemckenheerd, de Westerstraat, de Zeeborg, de Schouwerzijlsterweg en de Hoofdstraat te Winsum alsmede de Wilhelminalaan te Baflo.
3. De Haan Advocaten, namens 31 bewoners aan de Tageteshof, de Freesiaalaan, de Leliestraat, de Chrysantenlaan en de Salvialaan te Winsum.
4. Een bewoner van de Tulpstraat te Winsum.
5. Belangengroep 'Kortsluiting Winsum JA'.
6. Een bewoner van de Sien Jensemalaan te Winsum.
7. DeGoede, namens een bewoner aan de Ranumerweg te Winsum.
8. Univé rechtshulp, namens een bewoner aan de Fresialaan te Winsum.
9. Hockeyclub Winsum.
10. Belangengroep De Brake 2.

In het volgende schema is de inhoud van de zienswijzen omschreven en vervolgens de beantwoording van deze zienswijzen. Onder 'conclusie zienswijze' is aangegeven of en hoe de zienswijze leidt tot aanpassing van het bestemmingsplan. In de bijlage is een overzicht op kaart opgenomen met daarop per straat aangegeven de herkomst van de zienswijzen genoemd onder 2. en 3. in relatie tot het tracé van de verbindingsweg.

Nadere onderzoeken

In het kader van de zienswijzenprocedure is een aantal nadere onderzoeken gedaan. Deze nadere onderzoeken staan aan het eind van deze notitie opgesomd. Deze onderzoeken worden opgenomen als bijlage bij de toelichting van het vast te stellen plan.

Reactie overlegpartners

De provincie Groningen geeft aan geen zienswijze te zullen indienen tegen het ontwerp. Wel vraagt de provincie aandacht voor de verantwoording van de stikstofemissie. Mede naar aanleiding van deze opmerking is een aanvullende stikstofberekening en verantwoording uitgevoerd met betrekking tot de aanlegfase en de gebruiksfase van de verbindingsweg.

De Veiligheidsregio Groningen concludeert, dat haar advies in het kader van de voorbereiding van het ontwerp voldoende is overgenomen en ziet geen aanleiding tot verdere advisering over het ontwerp.

Het Waterschap Noorderzijlvest ziet, afgezien van een tekstuele opmerking, die wordt doorgevoerd, geen aanleiding een zienswijze kenbaar te maken.

Vervolg

De gemeenteraad zal worden voorgesteld te besluiten over de zienswijzennota en de vaststelling van het bestemmingsplan. Na het besluit van de gemeenteraad zal het bestemmingsplan als vastgesteld bekend worden gemaakt en ter visie worden gelegd.

Zienswijze 1. De Fietzersbond afdeling Groningen		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
1.	De Fietzersbond was liever bij de voorbereiding van het ontwerp betrokken geweest. De fietzersbond vindt de onderbouwing van het ontwerp en de vormvrije m.e.r. beoordeling onvolledig nu in de diverse onderzoeken niet is ingegaan op de hoeveelheid fietsers, de fietsbewegingen en de gevolgen van de tracékeuze voor het fietsverkeer onder andere van en naar Onderdendam. Er wordt voorbij gegaan aan de provinciale Fietsstrategie 2016-2025. Hierin wordt onder meer aangegeven, dat de mogelijkheden van de e-bike dienen te worden benut en fietsvoorzieningen gestimuleerd zouden moeten worden. In dit verband is het de vraag of overwogen is om langs het tracé van De Kortsluiting een fietsverbinding aan te leggen. Gevraagd wordt te overwegen de omvang van het plangebied te vergroten. Op twee plaatsen moet het fietsverkeer het autoverkeer kruisen, waar dit nu niet het geval is. Voorgesteld wordt het tweerichtingenfietspad ten zuiden van de Onderdendamsterweg vanuit de komgrens aan de oostzijde van Winsum door te trekken tot minstens de oversteek bij de Terra-Pro-praktijkschool. Gepleit wordt voor een voor fietsers gunstige verkeersoplossing bij de kruising van de Kortsluiting op de N361. Nu de kruising binnen de komgrens ligt, is dit naar de mening van de Fietzersbond een gerechtvaardigd verzoek. De Fietzersbond wil graag meedenken over verbeterde oplossingen.	Ofschoon het niet met zoveel woorden in de plantoelichting is genoemd, is het fietsverkeer en de positie van de fietser meegenomen in de afwegingen die hebben geleid tot de keuze voor het tracé van de Kortsluiting en het ontwerp daarvan. Het doel van de Kortsluiting is het autoverkeer en het vrachtverkeer zoveel mogelijk uit de kern van Winsum te weren en daarmee de kern veiliger te maken voor de zwakkere weggebruikers. Het is in dat verband niet logisch de scheiding van snel en langzaam verkeer vervolgens teniet te doen door beiden over het nieuwe tracé te laten rijden. Hier komt bij, dat de onderdoorgang onder het spoor niet voldoet aan de richtlijnen voor fietsers: deze is te steil. De gemeente is in nauw overleg met de bewoners van de woonwijk De Brake over flankerende maatregelen die de leefbaarheid en de verkeersveiligheid op de Onderdendamsterweg en in het noordelijke deel van deze wijk kunnen verbeteren. Aanpassing van de maximum snelheid naar 50 km/u maakt onderdeel uit van het gesprek evenals een aanpassing van het fietspad ter plaatse. De aansluiting van de Kortsluiting op de N361 maakt deel uit van een reeks rotondes en aansluitingen op die weg. Voor de aansluiting van de Kortsluiting wordt het beleid van de provincie Groningen op dit punt

		gevolgd. Het beleid van de provincie is fietsers bij de oversteken en de rotondes langs de N361 uit de voorrang te houden. In afwijking van dit beleid fietsers voor de aansluiting van de Kortsluiting voorrang te geven, zou daarom onduidelijkheid en daarmee onveiligheid en gevaarlijke situaties in de hand werken. Mede naar aanleiding van reacties van belanghebbenden is de verkeerssituatie ter plaatse van de aan te leggen aansluiting N361/Kortsluiting nader onderzocht (zie het nadere onderzoek genoemd onder 1). In het nader onderzoek wordt gerefereerd aan een publicatie van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) getiteld 'Rotondes met vrijliggende fietspaden ook veilig voor fietsers? Welke voorrangsregeling voor fietsers is veilig op rotondes in de bebouwde kom?'. Hieruit blijkt, dat de verschillen gering zijn voor wat betreft slachtofferongevallen onder fietsers uit de voorrang (0,06 slachtofferongevallen per 'rotondejaar') en in de voorrang (0,16 slachtofferongevallen per 'rotondejaar').
	Conclusie zienswijze De zienswijze van de Fietzersbond leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan. Wel zullen de genoemde onderzoeken aan de toelichting worden toegevoegd bij de vaststelling van het plan.	

Zienswijze 2 tot en met 205. (204 bewoners van diverse straten)		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
2.	De indieners van de zienswijze maken zich al jaren zorgen over de Onderdendamsterweg die door het dorp loopt. Het is een erg drukke weg met veel vracht- en landbouwverkeer. Met name voor kinderen en ouderen is de route door het dorp erg gevaarlijk. Er gebeuren geregeld ongelukken. De indieners van de zienswijze zijn blij met de nieuwe verbinding en kunnen zich dan ook vinden in het ontwerp. Door de nieuwe verbinding zal de doorstroming van het verkeer worden bevorderd en het doorgaand verkeer door de bebouwde kom van Winsum worden verminderd wat de verkeersveiligheid en de leefbaarheid ten goede komt. Men hoopt dat de verbinding op korte termijn gerealiseerd gaat worden.	Het gemeentebestuur voelt zich door de zienswijze gesteund in haar keuze voor het tracé van De Kortsluiting, neemt de zienswijze voor kennisgeving aan en gaat er van uit, dat de werkzaamheden zo spoedig mogelijk na de vaststelling van het bestemmingsplan kunnen worden uitgevoerd.
	Conclusie zienswijze De zienswijze van de 204 bewoners van diverse straten leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.	

Zienswijze 206. De Haan Advocaten.		
3.1	Inhoud zienswijze	Beantwoording
	Het ontwerp is eerder ter visie gelegd. De zienswijzen die hierop werden ingediend zijn niet voorzien van een inhoudelijke reactie. Gelet hierop en het feit, dat de zienswijzen wezen op juridische gebreken vinden de bewoners het passend dat zij gecompenseerd worden voor de gemaakte kosten.	Zoals in de inleiding is aangegeven lag het ontwerp eerder ter inzage. Over de reden waarom het eerste ontwerp is aangepast en aangevuld en vervolgens opnieuw ter inzage is gelegd, hebben de indieners van de gemeente een voortgangsbrief gehad. Ook is daarin de verdere voortgang van het proces aangeduid. Inhoudelijk worden de eerder ingediende zienswijzen in deze notitie beantwoord. In de Wet ruimtelijke ordening zijn geen mogelijkheden opgenomen om indieners van een zienswijze financieel te compenseren. Dit is ongebruikelijk. De gemaakte kosten voor het indienen van een zienswijze zijn voor eigen risico en rekening van de indieners. De gemeente komt hier niet aan tegemoet.
3.2	De inhoud van de eerder ingediende zienswijzen dient als herhaald en ingelast te worden beschouwd. De nu ingediende zienswijzen zijn een aanvulling op de eerdere zienswijzen.	De eerder ingediende zienswijzen tegen het eerste ontwerp worden, voor zover niet vanaf 3.3 van een beantwoording voorzien, vanaf punt 3.12 weergegeven.
3.3	Door de bewoners zijn in de eerder ingediende zienswijzen diverse gebreken in het eerste ontwerp geconstateerd. Daarmee zijn de bewoners wel degelijk in hun belangen geschaad. Dit in tegenstelling tot wat door het college aan de gemeenteraad is meegedeeld. Het nieuwe ontwerp vertoont grotendeels dezelfde gebreken alsmede nieuwe gebreken. Bewoners hebben daardoor opnieuw kosten moeten maken en achten het niet meer dan redelijk hierin te worden gecompenseerd. Daarnaast is op het ontwerp de Crisis- en herstelwet van toepassing verklaard, waardoor de bewoners eveneens worden beperkt in hun juridische mogelijkheden. De memo van 9 juli 2019 van het college aan de gemeenteraad geeft een onjuist beeld van de situatie en de urgentie van het project en legt daarmee oneigenlijke druk op de gemeenteraadsleden en de omliggende bewoners.	Wat betreft de gemaakte kosten wordt verwezen naar de beantwoording bij 3.1. Voor het project is bijlage 1 van de Crisis- en herstelwet (Chw) van toepassing. Hier zijn algemene categorieën projecten in opgesomd waarop de wet van toepassing is en waarmee het project automatisch onder deze wetgeving valt. In dit geval gaat het om artikel 3.4 uit bijlage 1 van de Chw: "ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden krachtens afdeling 3.1 van de Wet ruimtelijke ordening of een omgevingsvergunning waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht van het bestemmingsplan, het inpassingsplan of de beheersverordening wordt afgeweken, ten behoeve van de aanleg of wijziging van wegen". In de memo van 9 juli 2019 is de gemeenteraad ingelicht over de stand van zaken met betrekking tot het bestemmingsplan. Het nu gepubliceerde ontwerp volgt de procedures en de wettelijke termijnen genoemd in de Wet ruimtelijke ordening.
3.4	In het ontwerp wordt de keuze voor het tracé niet ter discussie gesteld. Door de bewoners is en wordt gevraagd de alternatieven nogmaals tegen elkaar af te wegen.	De gemeenteraad van de voormalige gemeente Winsum besloot op 27 maart 2018 de verdere uitwerking van de Kortsluiting te baseren op het tracé direct ten noorden van de dorpsrand. Hier is het ontwerp, inclusief het inrichtingsplan, op gebaseerd. Bij de keuzevorming zijn meerdere alternatieven overwogen zoals in paragraaf 2.2 en bijlage 1 van de toelichting van het bestemmingsplan is beschreven.
3.5	Het ontwerp maakt niet inzichtelijk hoe de verharding die nodig is voor het tracé wordt gecompenseerd in het kader van het waterbeheer.	Voor het realiseren van het tracé zal een watervergunning worden aangevraagd. Het project wordt uitgevoerd overeenkomstig het advies dat het waterschap in de voorbereiding van het bestemmingsplan gaf. Het afstromende regenwater wordt direct afgevoerd via de bermen. Op deze wijze vindt er geen versnelde afvoer plaats en hoeft niet te worden

		gecompenseerd. Niettemin wordt langs de gehele noordzijde van het tracé een watergang aangelegd. Voor het bestemmingsplan heeft de wettelijke watertoets plaatsgevonden en is door het waterschap Noorderzijlvest een positief wateradvies afgegeven.
3.6	De in het rapport van Sweco gebruikte gegevens van verkeersaantallen en –intensiteiten zijn uit 2013 en niet meer representatief, mede gelet op het feit dat na 2013 de Aldi en de Albert Heijn nabij de Onderdendamsterweg zijn gerealiseerd.	De keuze voor het onderhavige tracé is door de gemeenteraad van de voormalige gemeente Winsum genomen en is in het ontwerp juridisch-planologisch uitgewerkt, zie onder 3.4. Ten behoeve van de vaststelling van het bestemmingsplan is op basis van de verkeersintensiteiten geldend voor het jaar 2018 nader ingegaan op de effecten voor de verkeersafwikkeling en de relatie met het wegverkeerslawaaï onderzoek en de berekening en verantwoording van de stikstofdepositie. Deze oplegnotitie wordt bij de vaststelling als bijlage toegevoegd aan de toelichting. Vastgesteld is, dat er in de afgelopen jaren geen structurele wijzigingen of ontwikkelingen zijn geweest die geleid hebben tot een hogere verkeersintensiteit. Hetgeen is opgemerkt over de vestiging van de Aldi en de AH is onjuist. In 1994 is een C1000 geopend in Winsum. In januari 2014 is dit een AH geworden. De Aldi is in november 2011 geopend.
3.7	De aansluiting van De Kortsluiting op de N361 door middel van een verkeersplein zal leiden tot onveilige verkeerssituaties. Het verkeersplein zal leiden tot onduidelijke voorrangssituaties, files en botsingen. Voor fietsers is de oversteek gevaarlijk. Een aansluiting op de bestaande rotonde bij Ranum zal uit oogpunt van verkeersveiligheid beter scoren dan het ontwerp, komt verder van de woonbebouwing af te liggen en vergt minder bomenkap.	Als ook onder 3.4 genoemd, is het ontwerp een uitwerking van de keuze van het tracé waartoe de gemeenteraad van de voormalige gemeente Winsum op 27 maart 2018 besloot. Mede naar aanleiding van reacties van belanghebbenden is de verkeerssituatie ter plaatse van de aan te leggen aansluiting N361/Kortsluiting nader onderzocht en is de aansluiting vergeleken met de situatie waarin er sprake zou zijn van de aanleg van een rotonde in plaats van een verkeersplein. Gekeken is naar aspecten van verkeersveiligheid, doorstroming en verkeersafwikkeling. Gelet op de afwisseling van aansluitingen en rotondes op het gehele tracé van de N361 en de voorrangsregels die uitgaan van voorrang voor het snelverkeer, is er sprake van een eenduidig verkeersbeeld en verwachtingspatroon. Voor de verkeersveiligheid maakt de vorm waarin de aansluiting wordt gerealiseerd een gering verschil. Door de eenduidige voorrangsregels op het gehele tracé van de N361 is de fietsveiligheid hier niet in het geding. Uit de rekenresultaten blijkt verder, dat de verkeersafwikkeling en de doorstroming van het verkeer bij toepassing van de voorgenomen aansluiting voldoet. Opties als een rotonde of verkeerslichten zijn niet noodzakelijk. De intensiteiten kunnen via de geplande aansluiting worden afgewikkeld zonder dat de wachttijden de acceptabele grens overschrijdt. Het onderzoek wordt bij de vaststelling van het bestemmingsplan toegevoegd aan de toelichting.

		In het nader onderzoek wordt gerefereerd aan een publicatie van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) getiteld 'Rotondes met vrijliggende fietspaden ook veilig voor fietsers? Welke voorrangsregeling voor fietsers is veilig op rotondes in de bebouwde kom?'. Hieruit blijkt, dat de verschillen gering zijn voor wat betreft slachtofferongevallen onder fietsers uit de voorrang (0,06 slachtofferongevallen per 'rotondejaar') en in de voorrang (0,16 slachtofferongevallen per 'rotondejaar').
3.8	Ter voorbereiding van het ontwerp is geen onderzoek gedaan naar verkeersveiligheid breder dan met betrekking tot de aanleg van De Kortsluiting ook in relatie tot het alternatieve tracé.	Dit ontwerp is een uitwerking van de tracékeuze van de gemeenteraad van de voormalige gemeente Winsum. Op basis van de onderzoeken die zijn gedaan in het kader van het ontwerp en gezien de nadere rapportages is er sprake van een acceptabele verkeersveiligheidssituatie in het algemeen en een aanmerkelijke verbetering van de verkeersveiligheid in de kern van Winsum.
3.9	Er bestaat onduidelijkheid over hoe en wanneer de uitbreiding van de bebouwde kom zal gaan plaats vinden.	Dit is een uitvoeringsaspect waarover nadere besluitvorming gaat plaatsvinden en niet in het bestemmingsplan geregeld behoeft te worden.
3.10	Het akoestisch onderzoek geeft geen inzicht in de verandering van de kwaliteit van de leefomgeving. Het onderzoek gaat ten onrechte uit van de beperkte snelheid van 60 km/u. De verkeersgegevens zijn verouderd. De bewoners vragen om geluid beperkende maatregelen, ongeacht of hiervoor een juridische noodzaak bestaat.	Zie onder 3.6. Uit het onderzoek wegverkeerslawaaï volgt, ook na nadere beschouwing, dat de geluidbelasting op de gevels van de woningen in de omgeving binnen de geldende normen van de Wet geluidhinder vallen. Er is geen noodzaak geluid beperkende maatregelen te nemen. Over de concrete inrichting van de groene inpassing van het tracé staat de gemeente open voor overleg met de omwonenden. Het bestemmingsplan biedt hiervoor het juridisch-planologische kader.
3.11	Ten behoeve van het ontwerp is geen voortoets uitgevoerd in verband met de stikstofdepositie van het ontwerp. Er is geen AERIUS berekening gedaan.	Mede naar aanleiding van de recente ontwikkelingen ten aanzien van stikstofdepositie, heeft een berekening plaats gevonden overeenkomstig de meest actuele versie van de Aeries- calculator en volgens de meest actuele telcijfers. Voor de gebruiks- en aanlegfase van het tracé komt de berekening uit op 0,00 mol N/ha/jr. De relevante stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden liggen op grote afstand van de betreffende ontwikkeling. Het bestemmingsplan en de uitvoering van het project heeft dus geen nadelige gevolgen voor stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden. De berekening wordt bij de vaststelling van het plan toegevoegd aan de toelichting.
3.12	Het ontwerp geeft onvoldoende inzicht in het plan en de uitvoerbaarheid hiervan, ten opzichte van de nodige vergunningen c.q. ontheffingen, betreffende de aansluiting op de provinciale weg en voldoet niet aan de Provinciale Omgevingsverordening.	De diverse onderzoeken en het overleg met de overlegpartners geven voldoende duidelijkheid over de uitvoerbaarheid van het plan. De gemeenteraad heeft de financiële middelen voor de uitvoering van het ontwerp beschikbaar gesteld. Tevens is gebleken van een aanmerkelijk maatschappelijk draagvlak voor het ontwerp.
3.13	De komst van de verbinding zal leiden tot een aantasting van het woon- en leefklimaat: vermindering uitzicht, geluidsoverlast, verslechtering luchtkwaliteit en beperking recreatieve functie van het gebied.	De keuze van het tracé en het daarop gebaseerde ontwerp is een resultaat van een algemene belangenafweging. Voornaamste doel van het ontwerp is verbetering van de verkeersveiligheid en de doorstroming van het verkeer in

		en rond de kern van Winsum. Niet wordt ontkend dat dit voor de bewoners van de noordelijke woonwijken van Winsum een verandering met zich mee brengt en met name voor de bewoners van de meest noordelijk gelegen bebouwing een meer stedelijke woonomgeving tot gevolg heeft. Zoals te lezen in hoofdstuk 4 van de toelichting en zoals de onderzoeken in de bijlagen van het bestemmingsplan laten zien, zijn deze gevolgen aanvaardbaar. De gemeente is bereid samen met bewoners te overleggen over de uitvoeringsaspecten.
3.14	Het ontwerp gaat niet vergezeld van een vormvrije m.e.r. beoordeling. De archeologische- en ecologische onderbouwing van het ontwerp schiet tekort.	Het ontwerp is voorzien van een vormvrije m.e.r. beoordeling (zie hiervoor paragraaf 4.11 en bijlage 10 van de toelichting) en archeologische - en ecologische onderzoeken. De onderbouwing van deze onderwerpen is hiermee goed gemotiveerd en er zijn geen belemmeringen voor het bestemmingsplan.
	Conclusie zienswijze De zienswijze van De Haan Advocaten leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan. Wel zullen de genoemde onderzoeken aan de toelichting worden toegevoegd bij de vaststelling van het plan.	

Zienswijze 207. Bewoner van de Tulpstraat te Winsum		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
4.	De indiener van de zienswijze maakt zich zorgen over de Onderdendamsterweg die door het dorp loopt. Het is een erg drukke weg met vracht- en landbouwverkeer. Met name voor kinderen en ouderen is de route door het dorp erg gevaarlijk. Er gebeuren geregeld ongelukken. De indiener van de zienswijze is blij met de nieuwe verbinding en kan zich dan ook vinden in het ontwerp. Door de nieuwe verbinding zal de doorstroming van het verkeer worden bevorderd en het doorgaand verkeer door de bebouwde kom van Winsum worden verminderd wat de verkeersveiligheid en de leefbaarheid ten goede komt. De indiener van de zienswijze hoopt dat de verbinding op korte termijn gerealiseerd gaat worden.	Het gemeentebestuur voelt zich door de zienswijze gesteund in haar keuze voor het tracé van De Kortsluiting, neemt de zienswijze voor kennisgeving aan en gaat er van uit, dat de werkzaamheden zo spoedig mogelijk na de vaststelling van het bestemmingsplan kunnen worden uitgevoerd.
	Conclusie zienswijze De zienswijze van de bewoner van de Tulpstraat leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.	

Zienswijze 208. Belangengroep 'Kortsluiting Winsum JA'		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
5.	De belangengroep is het geheel eens met het ontwerp, de tracékeuze en de achterliggende gedachten daarvan die de bevordering van de doorstroming van het verkeer, de vermindering van het doorgaande	Het gemeentebestuur voelt zich door de zienswijze gesteund in haar keuze voor het tracé van De Kortsluiting, neemt de zienswijze voor kennisgeving

	verkeer door de bebouwde kom van Winsum en toename van verkeersveiligheid en leefbaarheid moeten bewerkstelligen. De belangengroep stelt wel een vraagteken bij de snelheid die zou moeten gelden voor de nieuwe weg, namelijk 60 km/u. Men zou graag zien dat de maximale snelheid voor de nieuwe weg als ook op de Onderdendamsterweg aan de oostzijde tot aan de rotonde 50 km/u wordt. De belangengroep spreekt de wens uit, dat de verbinding op korte termijn gaat worden gerealiseerd.	aan en gaat er van uit, dat de werkzaamheden zo spoedig mogelijk na de vaststelling van het bestemmingsplan kunnen worden uitgevoerd. Het verzoek om de maximum snelheid aan te passen naar 50 km/u wordt door de gemeente integraal beoordeeld, mede in samenhang met de wens vanuit de woonwijk De Brake 2. De maximum snelheid is geen onderwerp voor de regeling in een bestemmingsplan en kan hierin niet geregeld worden.
	Conclusie zienswijze De zienswijze van de Belangengroep 'Kortsluiting Winsum JA' leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.	

Zienswijze 209. Een bewoner van de Sien Jensemalaan, te Winsum		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
6.	De indiener van de zienswijze ondersteunt de zienswijzen die door de 'Belangengroep de Brake II' zijn ingediend. Voor de indiener van de zienswijze wegen de voordelen van het ontwerp zwaarder dan de nadelen. De volgende zienswijzen worden aangedragen: • Voorrangssituatie Takkebosserweg herzien; • de gelijkwaardige nieuw aan te leggen kruising richting afslag Winsum (richting Terra) vanuit Onderdendam heroverwegen; • wegversmalling ter hoogte van het hoogholtje herzien; • de onduidelijkheid van het fiets/voetpad aan de zuidkant van de Onderdendamsterweg ter hoogte van De Brake oplossen; graag een duidelijk beeld creëren; • de verkeersribbels in het wegdek ter hoogte van de Takkebosserweg verwijderen; • heroverwegen doortrekken fiets/voetpad langs het nieuwe tracé; • zebrapad aanleggen ter hoogte van het hoogholtje. Wat is het gemeentelijk standpunt over de recente snelheidsmetingen op de Onderdendamsterweg? Vragen worden gesteld bij de bruikbaarheid van de verkeersgegevens uit het rapport van Sweco. De verkeerscijfers dateren van 2013. Na deze datum hebben zich in de directe of wijdere omgeving van het plangebied ontwikkelingen voorgedaan. Het archeologisch onderzoek ter hoogte van de oude Onderdendamsterweg op de locatie van het zogenaamde Galgeveldje is niet juist uitgevoerd.	Zie de beantwoording onder 10.7. Over de genoemde aspecten overlegt de gemeente met de bewoners van De Brake. Het betreffen namelijk uitvoeringsaspecten die in het bestemmingsplan niet worden geregeld maar waar het bestemmingsplan wel het juridisch-planologische kader voor biedt. Ten aanzien van de zienswijze over de recente verkeersgegevens wordt verwezen naar de beantwoording onder 3.6. Het archeologisch onderzoek is geactualiseerd. Er bestaan geen redenen aan de accuraatheid van het onderzoek te twijfelen. De betreffende onderzoeken worden aan het vastgestelde bestemmingsplan toegevoegd en in de toelichting verwerkt.
	Conclusie zienswijze De zienswijze van de bewoner van de Sien Jensemalaan leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.	

Zienswijze 210. DeGoede namens een bewoner van de Ranumerweg te Winsum		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
7.1	De achtergronden en de wens om een nieuwe ontsluiting te realiseren wordt ondersteund. Het doel om de Onderdendamsterweg in de kern van Winsum te ontlasten wordt onderschreven. De indiener kan zich evenwel niet vinden in de tracékeuze. Deze keuze stuit op juridische en praktische bezwaren en doet afbreuk aan de leefomgeving en het woon- en leefklimaat in zijn woning. De geplande weg en afslag zal pal voor zijn huis gerealiseerd worden. Dit terwijl er volwaardige alternatieven bestaan die minder bezwaarlijk zijn. Het eerder door de gemeenteraad onderzochte alternatief verder van de bebouwing van Winsum heeft de voorkeur.	De gemeenteraad van de voormalige gemeente Winsum besloot op 27 maart 2018 de verdere uitwerking van de Kortsluiting te baseren op het tracé direct ten noorden van de dorpsrand. Hier is het ontwerp, inclusief het inrichtingsplan, op gebaseerd. In de toelichting van het bestemmingsplan is aangegeven dat verschillende alternatieven zijn onderzocht. Zie hiervoor paragraaf 2.2 en bijlage 1 van de toelichting van het ontwerp. De Kortsluiting wil de doorstroming van het verkeer bevorderen alsook de leefbaarheid van en veiligheid in de kern van Winsum. Niet ontkend wordt, dat door de aanleg van de weg de situatie voor de bewoners aan de rand van Winsum wijzigt in termen van een veranderend uitzicht en een toename van de geluidbelasting op de woningen en de tuinen. In het kader van een bestuurlijke belangenafweging zijn beide belangen tegen elkaar afgewogen. Dit heeft geleid tot de keuze voor het onderhavige tracé die juridisch-planologisch vertaald is in het bestemmingsplan. Ook het gegeven dat de ontwikkeling voldoet aan de wettelijke vereisten ten aanzien van de diverse omgevingsaspecten heeft een rol gespeeld bij de belangenafweging waarop in het bestemmingsplan is aangegeven dat het project vanuit een goede ruimtelijke ordening uitvoerbaar is.
7.2	Het akoestisch onderzoek gaat uit van een verkeerskundig onderzoek dat zich baseert op onderzoeksgegevens uit 2013. Gelet op de sindsdien aangepaste N361 zijn deze gegevens niet actueel te noemen. De vraag is ook op welk onderzoek het ontwerp zich baseert: het onderzoek van bureau WMA of dat van BugelHajema. Ook is er onvoldoende onderzoek gedaan naar de verschillende typen geluid veroorzaakt door afremmend en optrekkend vrachtverkeer en de door het vrachtverkeer veroorzaakte trillingen.	Zie voor de beantwoording onder 3.6. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan wordt het onderzoek als bijlage bij de toelichting gevoegd.
7.3	Er is niet voldoende beoordeeld of de nieuwe ontsluitingsweg uit oogpunt van externe veiligheid acceptabel is op de nabij gelegen woningen.	Het onderzoek naar externe veiligheidsaspecten en het overleg met en advisering door de Veiligheidsregio wijst uit, dat er geen externe veiligheidsaspecten in het geding zijn met betrekking tot de ontwikkeling. Paragraaf 4.4 van de toelichting gaat hier nader op in.
7.4	Een onderzoek naar verkeersveiligheidsaspecten wordt gemist. Naar het gevoel van de indiener van de zienswijze neemt de verkeersveiligheid af door de extra afslag tussen de rotonden van Winsum en Ranum.	Mede naar aanleiding van reacties van belanghebbenden is de verkeerssituatie ter plaatse van de aan te leggen aansluiting N361/Kortsluiting nader onderzocht en is de aansluiting vergeleken met de situatie waarin er sprake zou zijn van de aanleg van een rotonde in plaats van een verkeersplein). Gekeken is naar aspecten van verkeersveiligheid, doorstroming en verkeersafwikkeling. Gelet op de afwisseling van aansluitingen en rotondes op het gehele tracé van de N361 en de

		voorrangsregels die uitgaan van voorrang voor het snelverkeer, is er sprake van een eenduidig verkeersbeeld en verwachtingspatroon. Voor de verkeersveiligheid maakt de vorm waarin de aansluiting wordt gerealiseerd een gering verschil. Door de eenduidige voorrangsregels op het gehele tracé van de N361 is de fietsveiligheid hier niet in het geding. Uit de rekenresultaten blijkt verder, dat de verkeersafwikkeling en de doorstroming van het verkeer bij toepassing van de voorgenomen aansluiting voldoet. Opties als een rotonde of verkeerslichten zijn niet noodzakelijk. De intensiteiten kunnen via de geplande aansluiting worden afgewikkeld zonder dat de wachttijden de acceptabele grens overschrijdt. Het aanvullende onderzoek wordt aan de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.
7.5	Het moeten wijken van het bos(je) naast de woning doet afbreuk aan het woon- en leefklimaat en de natuurwaarden ter plaatse. Het ecologisch onderzoek geeft een onvoldoende beeld van de aanwezigheid van beschermde diersoorten. Er vindt onvoldoende verankering plaats in het ontwerp van de adviezen uit het ecologisch onderzoek.	Uit het ecologisch onderzoek blijkt, dat de instandhouding van beschermde planten en diersoorten niet in het geding is. De aanbevelingen zullen de tijdens de uitvoeringsfase in acht worden genomen. Tevens geldt voor alle soorten de algemene zorgplicht vanuit de Wet natuurbescherming tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.
7.6	De conclusies in de m.e.r. beoordeling zijn gebaseerd op de eerder genoemde niet actuele verkeersgegevens.	Zie voor de beantwoording onder 3.6.
7.7	De gevolgen van het ontwerp voor de luchtkwaliteit zijn niet afdoende getoetst.	Per saldo laat de ontwikkeling vanuit het oogpunt van luchtkwaliteit geen belemmeringen zien. Dit is in paragraaf 4.5 van de toelichting gemotiveerd.
7.8	Concluderend wordt opgemerkt, dat het ontwerp onvoldoende is onderbouwd en niet berust op zorgvuldig onderzoek. De belangen van omwonenden zijn ondergeschikt gemaakt aan het doel van het ontwerp. Daarmee is er strijd met een goede ruimtelijke ordening.	De Kortsluiting wil de doorstroming van het verkeer bevorderen alsook de leefbaarheid van de kern van Winsum. Niet ontkend wordt, dat door de aanleg van de weg de situatie voor de bewoners aan de rand van Winsum wijzigt in termen van een veranderend uitzicht en een toename van de geluidbelasting op de woningen en de tuinen. In het kader van een bestuurlijke belangenafweging zijn beide belangen tegen elkaar afgewogen. Dit heeft geleid tot de keuze voor het onderhavige tracé. Ook het gegeven dat de ontwikkeling voldoet aan de wettelijke vereisten ten aanzien van de diverse omgevingsaspecten heeft een rol gespeeld bij de belangenafweging waarop in het bestemmingsplan de keuzes zijn gemaakt.
	Conclusie zienswijze De zienswijze van DeGoede namens een bewoner van de Ranumerweg te Winsum leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan. Wel zullen de genoemde onderzoeken aan de toelichting worden toegevoegd bij de vaststelling van het plan.	

Zienswijze 211. Univé rechtshulp, namens een bewoner aan de Fresialaan te Winsum		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
8.1	De gekozen oplossing voor de aansluiting van De Kortsluiting op de N361 is voor de indiener van de zienswijze onbegrijpelijk in het licht van de verkeersveiligheid en de overlast die het zal geven in termen van stilstaand	De gemeenteraad van de voormalige gemeente Winsum besloot op 27 maart 2018 de verdere uitwerking van de Kortsluiting te baseren op het tracé direct ten noorden van de dorpsrand. Hier is het ontwerp op

	en optrekkend verkeer. De bewoner heeft een voorkeur voor aansluiting op de bestaande rotonde bij Ranum. Indien dit alternatief niet tot de mogelijkheden behoort, dan toch minimaal een aansluiting door middel van een rotonde en met plantverplichting van wintergroene struiken.	gebaseerd. De alternatievenafweging is in de toelichting van het bestemmingsplan gemotiveerd (in paragraaf 2.2 en bijlage 1). Mede naar aanleiding van reacties van belanghebbenden, is de verkeerssituatie ter plaatse van de aan te leggen aansluiting N361/Kortsluiting nader onderzocht en is de aansluiting vergeleken met de situatie waarin er sprake zou zijn van de aanleg van een rotonde in plaats van een verkeersplein. Gekeken is naar aspecten van verkeersveiligheid, doorstroming en verkeersafwikkeling. Gelet op de afwisseling van aansluitingen en rotondes op het gehele tracé van de N361 en de voorrangsregels die uitgaan van voorrang voor het snelverkeer, is er sprake van een eenduidig verkeersbeeld en verwachtingspatroon. Voor de verkeersveiligheid maakt de vorm waarin de aansluiting wordt gerealiseerd een gering verschil. Door de eenduidige voorrangsregels op het gehele tracé van de N361 is de fietsveiligheid hier niet in het geding. Uit de rekenresultaten blijkt verder, dat de verkeersafwikkeling en de doorstroming van het verkeer bij toepassing van de voorgenomen aansluiting voldoet. Opties als een rotonde of verkeerslichten zijn niet noodzakelijk. De intensiteiten kunnen via de geplande aansluiting worden afgewikkeld zonder dat de wachttijden de acceptabele grens overschrijdt. Dit aanvullende onderzoek wordt toegevoegd aan en verwerkt in het bestemmingsplan. De gemeente is bereid tot overleg over de concrete groen inpassing van het tracé. Het bestemmingsplan biedt hiervoor de juridisch-planologische mogelijkheden.
8.2	Er is onvoldoende aangetoond dat de geluidsnormen niet worden overschreden. Er is geen berekening dan wel worst-case benadering. Het aantal van 3.000 verkeersbewegingen kan niet worden geplaatst. Verder ligt het onderzoek van BugelHajema niet ter inzage bij het ontwerp.	Zie de beantwoording onder 3.6.
8.3	De bewoner gaat er van uit, dat er goede afspraken worden gemaakt over bomenkap en eventuele herplant. Figuur 7 in de toelichting is erg onduidelijk over de groene inpassing.	Het ontwerp van de Kortsluiting gaat vergezeld van een inrichtingsplan dat de aanplant van groen en de realisering van waterlopen in houdt. Figuur 7 van de toelichting is in bijlage 2 bij de toelichting vergroot weergegeven. Over de concrete inrichting van het groen staat een uitnodiging van de gemeente om hierover met omwonenden in gesprek te gaan. Het bestemmingsplan biedt hiervoor het juridisch-planologische kader.
8.4	Met de nieuwe verbinding wordt de leefbaarheid in de kern van Winsum weliswaar verbeterd, maar verschuift de 'niet leefbaarheid' naar het bestaande woongebied aan de noordzijde van het dorp. Niet bewezen is, dat met de komst van De Kortsluiting de leefbaarheid van de kern wordt verbeterd.	Zie voor de beantwoording onder 7.8.

8.5	Hoe wordt met stilte omgegaan? Er wordt slechts opgemerkt, dat er sprake zal zijn van extra geluid vanwege voertuigen en dat dit aanvaardbaar is. Verlichting is kennelijk ook aanvaardbaar, nu enkel op essentiële punten (tunnelbak en aansluitingen) verlichting wordt aangebracht.	In 4.9 van de toelichting wordt ingegaan op stilte, geluid en duisternis. De verlichting op het tracé wordt tot een minimum beperkt: ter plaatse van de onderdoorgang van enkele meters onder het spoor komt één lichtpunt, tevens komt er verlichting ter plaatse van de aansluiting op de N361 en de aansluiting aan de Onderdendamsterweg.
8.6	De vraag wordt opgeworpen hoe de stikstoftoename door de komst van de verbindingsweg zich verhoudt tot de geldende regelgeving en gevoelige gebieden in de omgeving.	Zie beantwoording onder 3.11.
Conclusie zienswijze De zienswijze van Univé rechtshulp, namens een bewoner aan de Fresialaan te Winsum leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan. Wel zullen de genoemde onderzoeken aan de toelichting worden toegevoegd bij de vaststelling van het plan.		

Zienswijze 212. Hockeyclub Winsum		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
9.	De indiener van de zienswijze maakt zich zorgen over de Onderdendamsterweg die door het dorp loopt. Het is een erg drukke weg met vracht- en landbouwverkeer. Met name voor kinderen en ouderen is de route door het dorp erg gevaarlijk. Er gebeuren geregeld ongelukken. De indiener van de zienswijze is blij met de nieuwe verbinding en kan zich dan ook vinden in het ontwerp. Door de nieuwe verbinding zal de doorstroming van het verkeer worden bevorderd en het doorgaand verkeer door de bebouwde kom van Winsum worden verminderd wat de verkeersveiligheid en de leefbaarheid ten goede komt. De indiener van de zienswijze hoopt dat de verbinding op korte termijn gerealiseerd gaat worden.	Het gemeentebestuur voelt zich door de zienswijze gesteund in haar keuze voor het tracé van De Kortsluiting, neemt de zienswijze voor kennisgeving aan en gaat er van uit, dat de werkzaamheden zo spoedig mogelijk na de vaststelling van het bestemmingsplan kunnen worden uitgevoerd.
Conclusie zienswijze De zienswijze van de Hockeyclub Winsum leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan.		

Zienswijze 213. Belangengroep De Brake 2		
	Inhoud zienswijze	Beantwoording
10.1	Na realisering van de verbindingsweg zal er sprake zijn van een aanzienlijke toename van de verkeersdruk op de Onderdendamsterweg langs De Brake 2. Meer dan nu waar door de gemeente van uit wordt gegaan.	Zie beantwoording onder 3.6.

10.2	Ter beperking van de overlast van het verkeer langs De Brake 2 wordt gepleit voor aanpassing van de toegestane snelheid naar 50 km/u en het toepassen van stil asfalt. Ook met het oog op de uitstoot van schadelijke uitlaatgassen en fijnstof wordt gepleit voor verlaging van de snelheid.	Zie onder 10.7.
10.3	Gepleit wordt voor vroegtijdig betrekken van de politie bij de aanleg van de verbindingsweg in verband met de handhaving van de verkeersregels.	Zie onder 10.7.
10.4	Gepleit wordt, in aanvulling op het bovenstaande, het gehele tracé van de Kortsluiting alsmede de Onderdendamsterweg langs de Brake 2 en het deel van de rotonde Ranum tot de huidige bebouwde kom van Winsum als een 50 km zone te bestempelen. Hiermee zal meer veiligheid en duidelijkheid ontstaan voor fietsers en wandelaars.	Zie onder 10.7.
10.5	Ten opzichte van het eerste ontwerp is de verkeerssituatie verbeterd: ter plaatse van de aansluiting van de nieuwe weg op de Onderdendamsterweg is er sprake van volwaardige separate fietspaden en een volwaardig separaat voetpad. Het fietsverkeer wordt in goede banen geleid. De situatie rondom de splitsing is echter nog steeds onveilig en sluit niet aan om de inrichting op de nieuwe splitsing. Verzocht wordt te streven naar een volwaardig apart voetpad en een fietspad aan beide zijden van de weg. Ook wordt verzocht de maximum snelheid aan te passen naar 50 km/uur.	Zie onder 10.7.
10.6	De toename van de verkeersveiligheid in het dorp mag niet leiden tot een afname van de verkeersveiligheid en een aantasting van het woongenot elders in het dorp, specifiek het deel van de Onderdendamsterweg ter hoogte van de Brake 2. Meer aandacht wordt gevraagd voor het deel van de Onderdendamsterweg nabij genoemde woonwijk. De belangengroep mist een visie ten aanzien van de ontwikkeling in het ontwerp genoemd in relatie tot andere ontwikkelingen in de directe en verdere omgeving van Winsum.	Zie onder 10.7.
10.7	De belangengroep staat constructief in het proces rondom de nieuwe verbinding en wil graag in gesprek met de gemeente om zaken nu goed te doen en de nieuwe verbinding goed te laten aansluiten op de bestaande situatie.	De gemeente is in overleg met de belangengroep over flankerende maatregelen die de leefbaarheid en de verkeersveiligheid op de Onderdendamsterweg en in het noordelijke deel van de wijk kunnen verbeteren. Een aanpassing van de maximum snelheid naar 50 km/u maakt deel uit van het gesprek. In dit kader is de verkeerskundige quickscan Onderdendamsterweg opgesteld die als bijlage bij de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan wordt gevoegd.
	Conclusie zienswijze De zienswijze van de Belangengroep de Brake 2 leidt niet tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan. Wel zullen de genoemde onderzoeken aan de toelichting worden toegevoegd bij de vaststelling van het plan.	

Eindconclusie zienswijzen

De ingediende zienswijzen worden ongegrond verklaard en leiden niet tot wijzigingen in de juridische regeling van het bestemmingsplan De Kortsluiting met IMRO code NL.IMRO.1966.BPWI2018INBR1-VG01.

Nadere onderzoeken

De volgende nadere onderzoeken worden aan de toelichting van het vast te stellen bestemmingsplan toegevoegd. In de toelichting worden de eindconclusies van de onderzoeken verwerkt:

1. Rapport Kruispunt N361 - Kortsluiting, beoordeling verkeerssituatie, 3 oktober 2019.
2. Oplegnotitie verkeersafwikkeling op basis van intensiteiten 2018.
3. Stikstofberekening en verantwoording (aanleg en gebruiksfase).
4. Archeologisch inventariserend onderzoek ter plaatse van de 'Kortsluiting N361'te Winsum, gemeente Het Hogeland (GR), 1 oktober 2019.
5. Verkeerskundige quickscan Onderdendamsterweg, onderzoek verkeersmaatregelen Onderdendamsterweg - Winsum, oktober 2019.

Bijlage

Overzichtskaart met daarop per straat aangegeven de herkomst van de zienswijzen genoemd onder 2. en 3. in relatie tot het tracé van de verbindingsweg.

