

Memo aan de Raad

Datum
Afdeling

28 mei 2024
Beheer Openbare Ruimte

Onderwerp

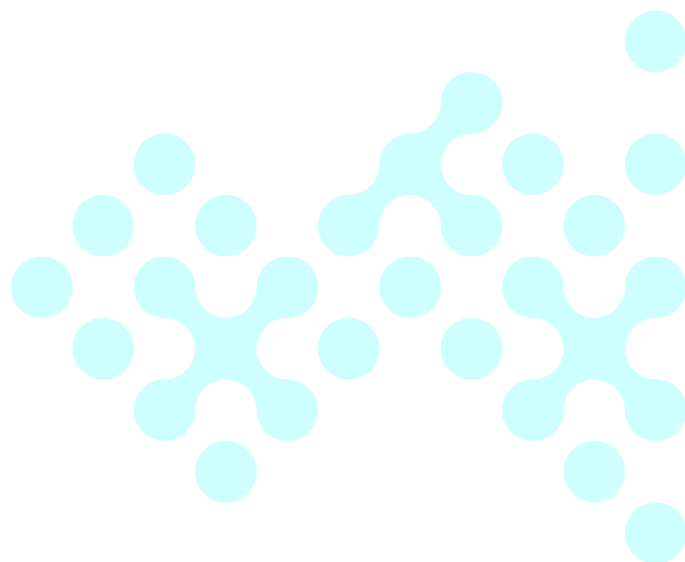
Stand van zaken fietspad
Hatsum - Winsum

**Portefeuille-
houder**

K. Arendz

**Behandelend
ambtenaar**
Manager

W. Feddema
R. Meenderink



Geachte raadsleden,

In de raadsvergadering van juli vorig jaar hebt u extra gelden beschikbaar gesteld voor de aanleg van een vrijliggend fietspad van Hatsum naar Winsum. Ook heeft u toen besloten het gedeelte van de rotonde Winsum naar de bebouwde kom Winsum via de Sideriushoeke hieraan te koppelen en hiervoor geld beschikbaar te stellen.

In het afgelopen jaar is veel tijd gestoken in het verwerven van de benodigde gronden. Ook is het proces van vergunningverlening doorlopen. Het contract voor de eerste fase is zo goed als gereed en kan binnenkort aan de aannemers verstrekt worden.

Deze memo heeft tot doel u te informeren over de voortgang in het afgelopen jaar, de planning, de wijze van uitvoering en de onderzoeken om invulling te kunnen geven aan de duurzaamheidsambities.

Achtereenvolgens wordt in het kort weer een toelichting gegeven op de meest relevante onderdelen van het plan. Over een aantal thema's bent u overigens al eens eerder geïnformeerd. Op onderdelen zijn wat aanpassingen in het plan opgenomen. Om die reden en om het complete beeld te krijgen worden ook die onderdelen /thema's nog even benoemd.

1. Beoogd tracé en dimensionering
2. Grondaankopen
3. Planologische procedure
4. Wijze van uitvoering en planning
5. Communicatie belanghebbenden /dorpsbelangen
6. Duurzaamheidsmaatregelen
7. Financiën

1. Beoogd tracé en dimensionering

Het gewenste tracé is wellicht bekend. Vanaf Hatsum naar Baaium komt het fietspad aan de oostkant van de weg te liggen. De gemeente had hier al de beschikking over een strook grond naast de weg. In Baaium worden de fietsers op de weg geleid en vanaf Baaium naar de rotonde Winsum is gekozen voor de westkant van de weg, overeenkomstig de wens van de dorpen Baaium en Wjelsryp. Vanaf de rotonde Winsum wordt het fietspad, ook aan de westkant, doorgetrokken tot de Sideriushoeke. Om een veilige aansluiting van het fietspad op de Kleasterdyk, de bebouwde kom in van Winsum, te kunnen realiseren wordt de kruising Sideriushoeke opnieuw ingericht. Het verkeer op de Stjelpdyk vanuit de richting Tzum moet voortaan voorrang verlenen op het verkeer van en naar Winsum, zoals weergegeven op het ontwerp bijlage 1.

Qua dimensionering is het uitgangspunt een fietspad met een breedte van 2,75 m1 en tussenberm van 2,50 m1.

2. Grondaankopen

Om het fietspad vrijliggend te kunnen aanleggen was het nodig gronden te verwerven van 14 verschillende grondeigenaren c.q. pachters. Deze onderhandelingen hebben langer geduurd dan verwacht en gehoopt. Echter, in februari en maart van dit jaar zijn alle akten getekend en de

benodigde gronden geleverd. Vermeld kan worden dat alle partijen akkoord zijn gegaan met de vooraf uitgevoerde taxaties van de gronden op basis van volledige schadeloosstelling. In veel gevallen zijn er met de eigenaren aanvullende afspraken gemaakt over bijvoorbeeld de afwerking van het terrein, inritten, afwatering, dammen en het ontvangen van vrijkomende grond. Daarover meer bij het onderdeel duurzaamheidsmaatregelen, punt 6. Ook willen we graag vermelden dat alle partijen de noodzaak van de aanleg van het fietspad onderschreven. Vanaf het begin zijn de gesprekken in goede sfeer verlopen.

3. Planologische procedure

De aanleg van het fietspad is strijdig met geldende beheersverordeningen en bestemmingsplannen van destijds gemeente Littenseradiel en Menameradiel. Daarom is de uitgebreide procedure voor het aanvragen van een omgevingsvergunning van toepassing.

De ontwerp omgevingsvergunning heeft vanaf 21 december 2023 voor een periode van 6 weken ter inzage gelegen (tot 2 februari 2024), om een ieder in de gelegenheid te stellen hiertegen zienswijzen in te dienen.

Er zijn twee zienswijzen binnengekomen: één op 31 januari 2024 van Dorpsbelang Baaium en één op 12 februari 2024 van Dorpsbelang Winsum. De twee zienswijzen betreffen aanvullingen op de ontwerpvergunning. Beide zienswijzen zien niet op de inhoud van het voorgenomen besluit. De zienswijzen worden daarom gezien als aanvulling op de voorgenomen werkzaamheden.

Op grond van het vorenstaande hebben burgemeester en wethouders op 28 maart jl. besloten de omgevingsvergunning te verstrekken.

Over de inhoud van de zienswijzen en onze reactie daarop meer in onderdeel Communicatie, punt 5.

4. Wijze van uitvoering en planning

Het project zal worden uitgevoerd in twee fasen. De eerste fase bestaat in hoofdzaak uit het dempen van de bestaande sloten en het aanbrengen van voorbelasting. Met als doel zo snel mogelijk de gewenste zetting te krijgen. Voorbelasting betekent dat de sloten worden gedempt met zand waarbij tijdelijk een overhoogte wordt aangebracht om de ondergrond zodanig te belasten dat in de gebruiksfase geen verzakkingen meer optreden.

Uit het grondonderzoek is naar voren gekomen dat in de onderlagen van het gedeelte vanaf de rotonde Winsum richting de Sideriushoeke leem en veen aanwezig is. Dit is niet gunstig en maakt ook dat er een extra zware belasting moet worden aangebracht om binnen afzienbare tijd de gewenste zetting te krijgen. Tijdelijk hebben we hier dus te maken met een grondwal met een hoogte van 2,5 meter. Op de bijlage 2 is in dwarsprofiel aangegeven hoe dat er uit ziet. Op het gedeelte van Hatsum naar rotonde Winsum bedraagt de overhoogte gemiddeld 1 meter.

Deze voorbelasting is dus tijdelijk. Op het moment dat de gewenste zetting is bereikt, dit wordt gemonitord middels peilbuizen, kan fase 2, de feitelijke aanleg van het fietspad worden uitgevoerd en wordt de overtollige grond weer verwijderd.

Van de eerste fase wordt het contract in de komende week afgerond en aan de geselecteerde partijen verstrekt. Aanbesteding en gunning is dan voorzien in begin juli. De geselecteerde aannemer kan dan zo snel mogelijk starten met het grondwerk.

In de zomerperiode wordt het contract voor fase 2 voorbereid en volgens de huidige planning aanbesteed in september. In oktober kan naar verwachting gestart worden met de feitelijke aanleg van het pad. Uiteraard op voorwaarde dat de gewenste zetting is bereikt.

5. Communicatie met belanghebbenden/ dorpsbelang

Lopende het traject vindt er regelmatig overleg plaats met de dorpsbelangen van Baaium en Winsum. Men is op de hoogte van de voortgang. Tevens is vanzelfsprekend met alle grondeigenaren gesproken, maar ook met andere belanghebbenden. Op onderdelen is op verzoek van aanwonenden maatwerk verricht in het uitvoeringsplan.

Over de ingekomen zienswijzen het volgende. Dorpsbelang Baaium ziet graag de zuidelijke komgrens van het dorp op dezelfde wijze vormgegeven als die aan de noordzijde. Dit verzoek is beoordeeld door de afdeling Verkeer en is meegenomen in het uitvoeringsplan. Omdat dit feitelijk buiten de scope van het fietspad valt, worden de kosten hiervan gedekt via de post kleine maatregelen vanuit de Mobiliteitsvisie.

Dorpsbelang Winsum maakt zich zorgen over de nieuwe situatie op de Kleasterdyk en vraagt om aanvullende verkeersremmende maatregelen. Aangegeven is dat er al maatregelen genomen zijn in de vorm van het aanbrengen van fietssuggestiestroken, vergelijkbaar met de situatie zuidelijk van Dronryp op de brug over het Van Harinxmakanaal (bijlage 3). Vanuit de gedachte dat dit voor fietsers veiliger is. Met dorpsbelang Winsum is afgesproken dat we de nieuwe situatie gaan monitoren en aan de hand van bevindingen beoordelen of aanvullende maatregelen nodig zijn.

6. Duurzaamheidsmaatregelen

In ons collegeprogramma “Sûn wurkje oan ‘e takomst” hebben we aangegeven dat we als gemeente het goede voorbeeld willen geven. Ook hebben we die ambities uitgesproken in de Duurzaamheidsagenda “Duurzamer worden door het “oars” te doen”.

Om die reden is voor dit project de MKI (Milieu Kosten Indicator) waarde bepaald. De MKI-waarde is een indicator die aangeeft hoeveel milieuschade een bouwwerk veroorzaakt gedurende de hele levenscyclus, dus van de winning van grondstoffen tot en met het afvalbeheer. Hierbij wordt gekeken naar verschillende milieu-impactcategorieën, zoals klimaatverandering, CO₂-uitstoot, stikstofuitstoot, waterverbruik en bodemverontreiniging etc. Hoe lager de MKI-waarde, hoe duurzamer het bouwwerk is.

Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat enorm bespaard kan worden op CO₂-uitstoot door een ander type beton toe te passen dan traditioneel beton, namelijk geopolymeerbeton. Omdat dit een betrekkelijk nieuw concept is waarbij CO₂ arme bindmiddelen worden toegepast, wordt voorgesteld om eerst een pilot te doen. Hiervoor hebt u een voorstel ontvangen ter behandeling in de raadsvergadering van 6 juni as. In dit voorstel wordt nader uitgelegd wat de reden van de pilot is en wat het doel hiervan is.

Verder is gekeken in welke mate invulling kan worden gegeven aan de doelstelling om zo schoon en emissieloos mogelijk te bouwen. Dit is in 2030 een wettelijke verplichting. In de route daar naar toe loont het de moeite om de uitvoering van een project nog eens kritisch te benaderen en te beoordelen in welke mate invulling kan worden gegeven aan die ambitie. Soms is het noodzakelijk te investeren in innovatieve en duurzame oplossingen, maar soms kan ook op een relatief eenvoudige manier winst behaald worden.

Een voorbeeld van het laatste is het onderdeel grondvervoer. In het gehele project komt 12.000 m³ grond vrij, die afgevoerd moet worden. Om de overlast van vrachtverkeer door de dorpen zo beperkt mogelijk te houden en daarmee ook de uitstoot, is met de verschillende grondeigenaren overleg gevoerd met als doel de vrijkomende grond zoveel mogelijk op de naastliggende landerijen te verwerken. Uiteraard binnen de kaders van wat is toegestaan. Vermeld kan worden dat we met vrijwel alle aanliggende grondeigenaren die principe-afspraken hebben kunnen maken.

Tevens zal in de uitvraag aan aannemers worden gevraagd om HVO 100 brandstof toe te passen. HVO staat voor “Hydrotreated Vegetable Oil” en is een nieuw type dieselbrandstof. Het wordt gemaakt van afgewerkte plantaardige oliën en restafval. Er wordt geen gebruik meer gemaakt van fossiele aardolie. Hierdoor is HVO een fossielvrije en hernieuwbare brandstof met enorme voordelen op het gebied van duurzaamheid. De CO₂ reductie bedraagt bijna 90 % en tevens is er een lagere uitstoot van schadelijke emissies zoals fijnstof, koolwaterstof, stikstofoxiden, koolmonoxide en PAK's.

Dit zijn maatregelen die ertoe moeten bijdragen dat invulling wordt gegeven aan uw en onze ambitie om “it oars” te doen en dat wij “sa sîn mooglik wurkje oan ‘e takomst”. Hiermee geven we als overheid zoveel als mogelijk het goede voorbeeld. Bijkomend effect is dat naar aannemende partijen een signaal uitgaat dat de gemeente serieus invulling gaat geven aan de gestelde ambities.

7. Financiën

Op 20 juli van het vorig jaar hebt u aanvullende middelen beschikbaar gesteld voor de uitvoering van het project. Tevens hebt u extra middelen beschikbaar gesteld om ook het gedeelte rotonde Winsum- Sideriushoeke in uitvoering te nemen. Totaal is er een bedrag beschikbaar van € 1.992.232. We gaan ervan uit dat dit bedrag voldoende is om het project uit te kunnen voeren zoals tevoren bedacht. Echter, zoals hiervoor vermeld lopen er onderzoeken om het project zo duurzaam mogelijk en zo emissieloos mogelijk uit te voeren. Wat dat in fase 2 gaat betekenen in termen van geld is nu nog niet bekend. Wanneer dat leidt tot meer kosten komen we zo snel mogelijk bij u terug. We informeren u dan over de hoogte van die extra kosten maar vooral ook wat de duurzaamheids-effecten zijn. Op grond van de geboden alternatieven, de milieubesparing in relatie tot kosten, kunt u dan bepalen of u bereid bent hier eventueel extra geld voor beschikbaar te stellen.

Van belang voor uw raad

Het doel van deze memo is u inzicht te geven in waar we staan in het proces. Waar we op het moment nog mee bezig zijn en op welke wijze er gecommuniceerd wordt met de omgeving. Tevens hoe de actuele planning eruitziet.

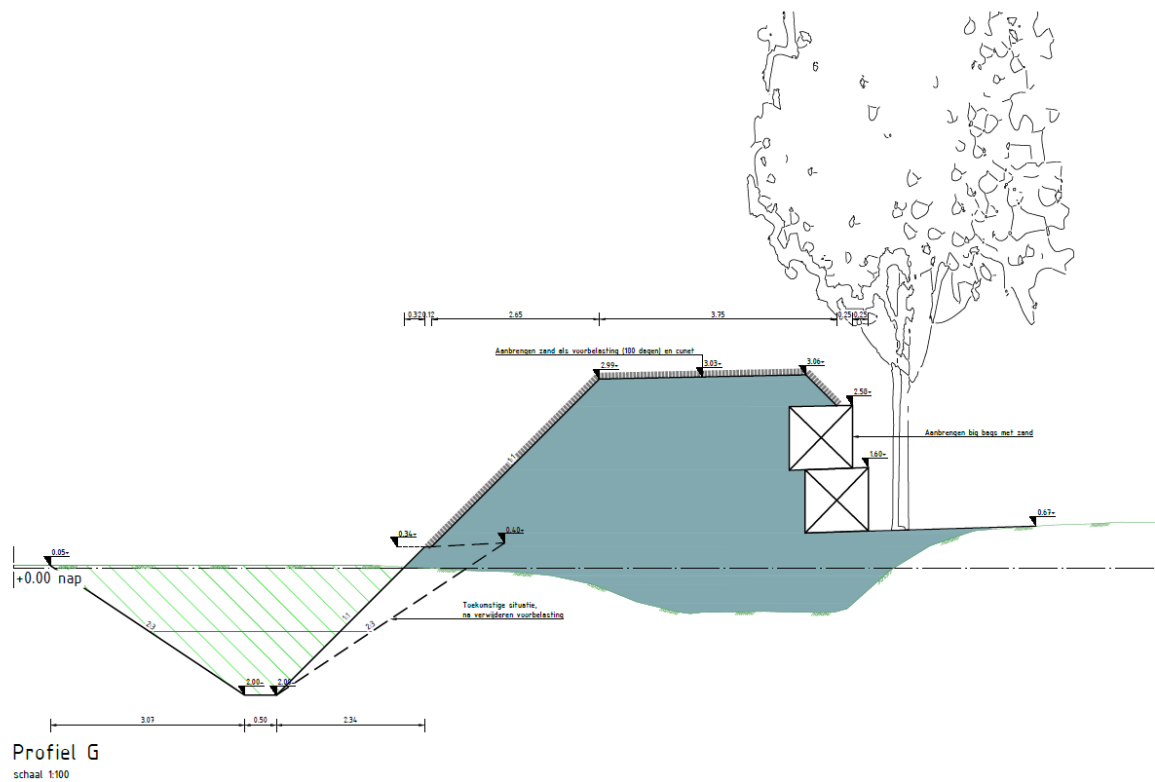
Bijlagen

Bijlage 1: ontwerp kruising Stjelpdyk-Kleasterdyk Winsum (Sideriushoeke)

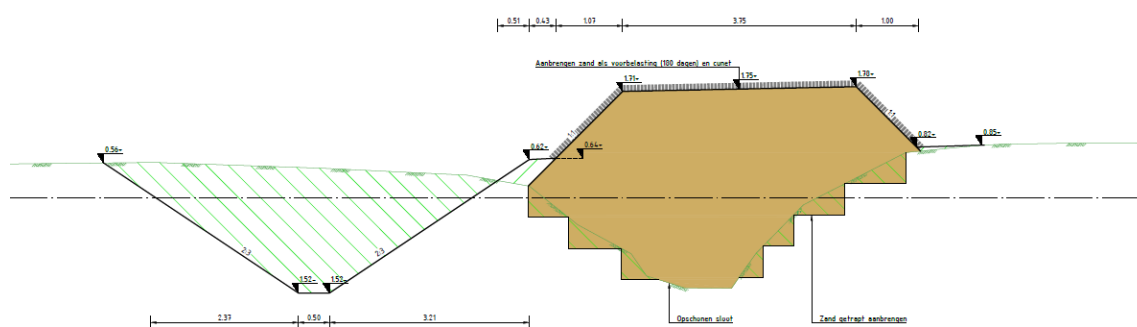
Bijlage 2: principe profielen voorbelasting

Bijlage 3: voorgesteld ontwerp Kleasterdyk Winsum

Principe dwarsproefiel voorbelasting rotonde Winsum - Sideriushoeke



Principe profiel voorbelasting gedeelte Hatsum- Winsum



BIJLAGE 3.

Voorbeeld fietssuggestiestroken Dronryp zoals ook zal worden toegepast op de Kleasteryk Winsum

