

In november van het vorig jaar hebben wij u bij raadsmemo geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de voortgang van de aanleg van het fietspad van Hatsum naar Winsum.

Wij hebben u toegezegd u nader te informeren op het moment dat alle noodzakelijke gegevens bekend zijn om een actuele raming te kunnen maken en er duidelijkheid is over toekenning van de nog aangevraagde subsidies.

Onderstaand wordt weer een toelichting gegeven op de meest relevante onderdelen van het plan. Ook is overeenkomstig de toezegging die aan u gedaan is, het gedeelte Winsum-Sideriushoek hier aan toegevoegd. Dit vanuit de gedachte dat er winst behaald kan worden wanneer beide onderdelen worden gekoppeld en als één project op de markt wordt gebracht.

Voor de duidelijkheid wordt onderstaand een update gegeven van de volgende onderdelen.

1. Beoogd tracé en dimensionering
2. Grondaankopen
3. Ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen)
4. Resultaten onderzoeken (Ecologie, NGE, Archeologie, Milieu)
5. Watervergunning
6. Planologische procedure
7. Financiën
8. Communicatie belanghebbenden /dorpsbelangen
9. MKI waarde
10. Planning

1. Tracé

Zoals in de raadsmemo van november 2022 al is toegelicht is het uitgangspunt een fietspad met een breedte van 2,75 m1 en tussenberm van 2,50 m1. Dit wordt over het gehele traject consequent toegepast. Dat betekent dat op drie punten de weg verlegd moet worden. Vanaf Hatsum naar Baaium is het fietspad aan de oostkant van de weg geprojecteerd omdat de gemeente hier de beschikking heeft 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, door getrokken tot de Sideriushoek. Het realiseren van een veilige aansluiting van het fietspad op de Kleasterdyk, de bebouwde kom in van Winsum, was wel een uitdaging. In samenwerking met de afdeling Verkeer is gekozen voor de optie om hier een voorrangskruising van te maken. Het verkeer op de Stjelpdyk vanuit de richting Tzum moet voortaan voorrang verlenen op het verkeer van en naar Winsum, weergegeven op het ontwerp bijlage 1.

Het voordeel van deze oplossing is tweeledig. De snelheid van het verkeer van en naar Tzum, waar nu veel over wordt geklaagd, wordt er volledig uitgehaald. En belangrijker nog in de nieuwe situatie kunnen de fietsers deze weg oversteken daar waar de snelheid van het doorgaande verkeer laag is. Het fietspad leidt vervolgens naar de Kleasteryk in Winsum waarbij

de 30 km grens wordt verplaatst naar het punt waar de fietser de weg op worden geleid, iets ten noorden van de inrit van loonbedrijf Frankena. Het gedeelte Kleasterdyk vanaf dit punt tot de voormalige 30 km grens wordt ingevuld met fietssuggestie stroken.
Op basis van deze uitgangspunten is het VO (Voorlopig Ontwerp) opgesteld.

2. Grondaankopen

De overleggen, vanuit de gemeente, met de grondeigenaren zijn in goede sfeer verlopen en alle partijen hebben aangegeven mee te willen werken.

Een ter zake gespecialiseerd bureau is na de zomer 2022 gestart met de concretiseren van de afspraken met de grondeigenaren en het uitvoeren van de taxaties op basis van volledige schadeloosstelling. Dit heeft al met al langer geduurd dan in eerste instantie verwacht.

Oorzaak hiervan is dat er op onderdelen toch sprake is geweest van gewijzigde inzichten van een tweetal grondeigenaren lopende het proces. Niet in die mate dat de verwerving in gevaar is, maar wel zodanig dat dit heeft geleid tot vertraging. Mede daardoor zijn op dit moment nog niet alle taxaties uitgevoerd. Het vervolg is dat aan de hand van de taxaties nog definitief overeenstemming moet worden bereikt met partijen. Wij gaan ervan dat dit gaat lukken gelet ook op de positieve houding van de grondeigenaren.

Concreet gaan wij ervan uit dat de komende maanden de grondverwerving kan worden afgerond en de overeenkomsten gesloten kunnen worden.

3. Ondergrondse infra

De Consequentie van het verleggen van de weg op drie punten in het traject is ook dat de ondergrondse infra moet worden aangepast. Een aantal kabels en leidingen moet worden verlegd. Het merendeel van de kabels en leidingen ligt echter aan de woningkant waardoor de kosten van deze werkzaamheden relatief beperkt zijn.

4. Resultaten van de onderzoeken

Alle voor de omgevingsvergunning noodzakelijke onderzoeken zijn uitgevoerd.
Een korte samenvatting van de resultaten.

a. Ecologische toets

Uit het uitgebreide onderzoek blijkt dat er geen negatieve effecten worden voorzien voor de natuur en dat geldt ook voor de stikstofdepositie. Het voornemen om een fietspad aan te leggen is om die reden niet in strijd met de Wet Natuurbescherming.

Met de AERIUS-Calculator, versie 2023 is de stikstofdepositie berekend voor de realisatie fase. Het resultaat van de berekening geeft een stikstofdepositie aan van minder dan 0,005 mol/hectare/jaar. Dat wordt vertaald in "niet significante stikstofdepositie".

Concreet betekent dit dat het uitvoeren van de plannen en werkzaamheden geen invloed hebben op de instandhoudingsdoelen van Natura 2000 gebieden. En dat betekent weer dat er geen vergunning nodig is.

b. NGE Onderzoek (Niet Gesprongen Explosieven)

Er is vooronderzoek uitgevoerd naar de mogelijke aanwezigheid van explosieven uit de Tweede Wereldoorlog. Omdat grondverzetwerkzaamheden gaan plaatsvinden is de eventuele aanwezigheid van Ontploffbare Oorlogsresten een risico. Om dit risico uit te sluiten is een bureauonderzoek gedaan.

Uit de inventarisatie blijkt dat er geen explosieven in het gebied te verwachten zijn.

c. Archeologisch onderzoek

De ingrepen in de bodem, voor de nieuw te graven sloten, reiken tot maximaal 2 meter onder het maaiveld en kunnen een bedreiging vormen voor aanwezige archeologische resten. Het beoogde fietspad doorsnijdt volgens de FAMKE kaart vier aanwezige terpen. Dit is bij Hatsum, ten zuiden van Baaium, nabij de rotonde Winsum en ten noorden van de Kleasterdyk in Winsum. In deze zones zijn boringen uitgevoerd.

Uit de resultaten van de boringen blijkt dat direct onder het maaiveld al waardevolle resten gevonden zijn. Gelet op de hoge archeologische waarde van de terpen wordt ter plekke een vervolgonderzoek geadviseerd. Dit betekent concreet dat tijdens de uitvoering uitgebreid vervolgonderzoek plaatsvindt middels proefsleuven. Een en ander onder archeologisch toezicht. Gevolg hiervan is wel hogere kosten. De archeologische begeleiding vindt plaats door een erkend bureau waarvan de kosten ten laste van het project komen. Overigens is nog moeilijk in te schatten of dit verdere consequenties heeft. Wanneer er concreet iets van waarde wordt gevonden tijdens de werkzaamheden kan een vervolgonderzoek geëist worden en dat kan weer leiden tot stagnatie. Gevolg in dat geval is ook dat de nog te contracteren aannemer niet zijn normale productie zal gaan halen. Om die reden is in de raming ook een Risico reservering gedaan om deze kosten te kunnen dekken, indien van toepassing.

d. Milieukundig onderzoek

Het milieukundig onderzoek betreft de volgende onderdelen:

- Bodemonderzoek

Het doel is het vaststellen van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem en het grondwater ter plaatse van het te realiseren fietspad en de nieuwe watergangen binnen het plangebied.

- Verhardingsonderzoek

Het doel is vaststellen of de te verwijderen asfaltverharding teerhoudend is in verband met het verleggen van de weg op 3 locaties.

- Waterbodemonderzoek

Een aantal watergangen moet worden gedempt. Voorafgaand aan het dempen en verwijderen van de aanwezige sliblaag dient de milieu hygiënische kwaliteit van de aanwezige sliblaag te worden vastgesteld.

De resultaten van het bodemonderzoek geven een gedifferentieerd beeld. Op een aantal locaties is sprake van matige tot sterke verontreiniging. Dit betreft een aantal dammen, waar asbestresten gevonden zijn. Ter plekke zal gesaneerd moeten worden middels een procedure volgens het Besluit Uniforme Saneringen (BUS) welke aan de provincie Fryslân gemeld dient te worden. Ook geldt dat de werkzaamheden door een gecertificeerde aannemer uitgevoerd dienen te worden, onder toezicht van een gecertificeerde milieukundig begeleider.

De resultaten van het verhardingsonderzoek tonen aan dat er sprake is van teerhoudend asfalt daar waar de weg verlegd moet worden. Dit is een tegenvaller. Het te verwijderen asfalt moet afgevoerd worden naar een erkende verwerkingsinstallatie. Dit leidt tot extra kosten.

Uit de resultaten van het Waterbodemonderzoek blijkt dat het vrijkomende slib uit de te dempen sloten niet vervuild is en verspreid mag worden over de naastliggende landerijen.

5. Watervergunning

Vooraf aan de in te dienen watervergunning zijn er gesprekken gevoerd met Wetterskip Fryslân om de knelpunten en risico's in beeld te brengen. Met als doel overeenstemming te hebben over de aanpak en dit te verwerken in de vergunning aanvraag. Deze is inmiddels ingediend en in behandeling. Binnen het plangebied worden diverse sloten gedempt en is er door de aanleg van het fietspad een toename van verhard oppervlak. Dit betekent dat er watercompensatie plaats moet vinden binnen de bestaande peilgebieden. Deze compensatie is gevonden door de nieuwe te graven sloten iets ruimer te dimensioneren. Ook worden op verzoek van Wetterskip Fryslân een aantal waterstaatkundige optimalisaties meegenomen, zoals het vervangen van duikers en het aanbrengen van extra duikers.

6. Planologische procedure

Een bestemmingsplan wijziging is vereist om een fietspad aan te leggen op een locatie waar momenteel een agrarische bestemming geldt. De bestemmingswijziging moet worden aangepast naar verkeersbestemming en dit vereist een uitgebreide procedure.

De omgevingsvergunning is inmiddels ingediend en wordt door onze afdeling VTH behandeld. Er vindt in dat kader overleg plaats met andere betrokken partijen.

De ter inzage legging van het ontwerp is voor een periode van zes weken. Belanghebbenden kunnen in die fase reageren op het plan. Vervolgens wordt een Nota van Beantwoording opgesteld. Het ontwerp kan dan desgewenst nog aangepast worden. Als laatste stap is vaststelling door uw raad nodig waarop dan nog beroep mogelijk is.

Gelet op de wens van de omgeving gaan wij ervan uit dat dit, zeker op hoofdlijnen, geen problemen zal opleveren.

7. Financiën

In de memo van het vorig jaar hebben wij al min of meer een waarschuwing gegeven dat het budget, zoals dat in november 2021 beschikbaar is gesteld, niet toereikend is. Het bijgaande raadsvoorstel betreft dan ook de vraag naar extra middelen. De noodzaak hiervan wordt in dat voorstel nader toegelicht.

In de financiële bijlage behorende bij dat voorstel wordt een nader onderbouwing gegeven van de kosten.

Opgemerkt wordt dat het fietspad rotonde Winsum-Sideriushoeke financieel gezien als een afzonderlijk deelproject wordt gezien. Hiervoor was nog geen krediet beschikbaar. In het uitvoeringsplan van de Mobiliteitsvisie staat deze maatregel wel genoemd met een hoge urgentie met een investeringsbedrag van € 300.000. Echter, concreet is hiervoor nog geen krediet beschikbaar gesteld. Om die reden wordt dit gedeelte financieel gezien separaat

behandeld. Ook voor dit traject hebben we een subsidie toegezegd gekregen van het Rijk vanuit de Impulsregeling.

8. Communicatie met belanghebbenden/ dorpsbelang

De dorpsbelangen van Baaium en Winsum worden gevraagd en ongevraagd geïnformeerd over de stand van zaken en voortgang van het project. Men is volledig op de hoogte van de plannen en de planning.

Met verschillende bewoners aan het traject is op verzoek overleg geweest over de plannen. En specifiek om de gevolgen voor hen als aanwoner te duiden. Deze gesprekken zijn in goede harmonie verlopen en daar waar mogelijk wordt gepoogd een maatwerk oplossing te realiseren wanneer dit helpt om zorgen weg te nemen. Uiteraard moet de oplossing dan wel passen binnen de kaders van het werk.

Door meerdere bewoners wordt gevraagd om snelheidsbeperkende maatregelen op het traject Hatsum – Winsum. Echter, de scope beperkt zich in dit geval tot de aanleg van het fietspad. Daarvoor zijn ook de gelden beschikbaar gesteld. Dit is de betreffende bewoners ook medegedeeld. Dit vraagstuk is overigens bekend bij de afdeling Verkeer.

9. MKI waarde

In de komende periode, in de fase van de uitwerking van het VO (Voorlopig Ontwerp) naar het DO (Definitief Ontwerp) wordt de MKI waarde bepaald. De MKI-waarde (Milieu Kosten Indicator) 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, waterverbruik en bodemverontreiniging etc. Hoe lager de MKI-waarde, hoe duurzamer het bouwwerk is.

Concreet voegt het dus alle relevante milieueffecten van een bouwwerk samen in één enkele score waardoor de duurzaamheid en circulariteit op basis van één getal overzichtelijk en kwantificeerbaar wordt gemaakt.

Mogelijk kunnen er voor vaststelling van het DO nog aanpassingen gedaan worden om de MKI waarde in positieve zin te beïnvloeden.

Bij het opstellen van aanbestedingsdossier wordt nog nagedacht over de optie om in de uitvraag aan de aannemende partijen naast een reguliere inschrijving voor het project, een milieu schaduw prijs te vragen gebaseerd op de MKI waarde welke mee gaat wegen in de uiteindelijke gunning. De aannemende partijen wordt in dat geval op een aantal relevante onderdelen de vrijheid gegeven om met alternatieven te komen. Echter, dit moet nog nader uit gewerkt worden.

10. Planning

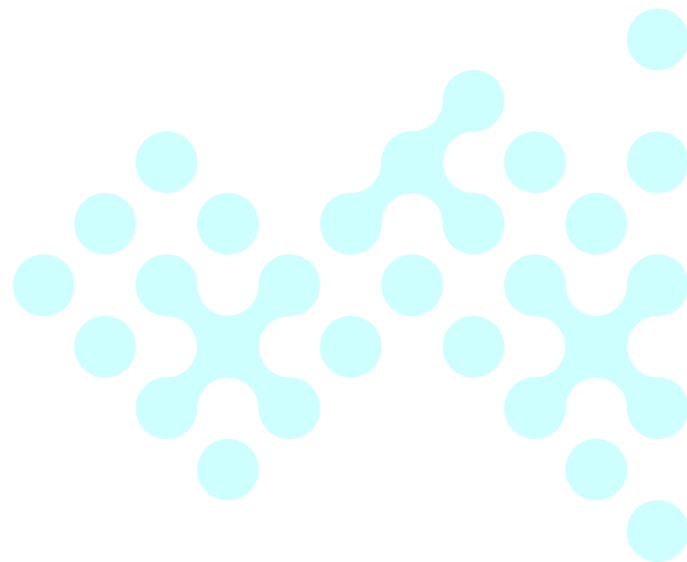
Een en ander zal afhankelijk zijn van uw besluit om de gevraagde gelden beschikbaar te stellen. Ervan uitgaande dat dit gebeurt, moeten de volgende stappen nog worden doorlopen om het project in uitvoering te kunnen nemen.

- a. Bestemmingsplan wijziging. De plan procedure doorlopen met ter inzage legging van het Ontwerp waarna de definitieve vaststelling door u kan plaatsvinden. (mei-sept 2023).

- b. Grondverwerving. Op basis van de taxaties de overeenkomsten met de grondeigenaren effectueren (juni-augustus 2023).
- c. Het VO (voorontwerp) nader uitwerken naar een DO (Definitief Ontwerp) (juli -september 2023)
- d. Opstellen contract (juli – oktober 2023).
- e. Opstellen aanbestedingsdossier (oktober 2023).
- f. Aanbesteding (oktober – november 2023).
- g. Na aanbesteding gunning van de opdracht (november – december 2023).
- h. Realisatie (maart- oktober 2024).

Van belang voor uw raad

Het doel van deze memo is u een gevoel te geven waar we staan in het proces. Welke risico's er nog zijn, op welke wijze er gecommuniceerd wordt met de omgeving, hoe de planning eruitziet en welke acties nog moeten plaats vinden.



BIJLAGE 1.

Ontwerp aanpassing kruising Stjelpdyk – Kleasterdyk

