

Rapport

Projectnummer: 351868

Datum: 20-11-2017

Herinrichting Stationsgebied Delfzijl

Ruimtelijk onderbouwing ex art. 2.12 lid 1 onder a sub 3 Wabo

Definitief

Revisiebeheer

Revisie	Datum	Status	Belangrijkste wijzigingen
1.0	12-10-2017	Concept	
1.1	13-10-2017	Concept	Interne controle concept
1.2	10-11-2017	Concept	Verwerken opmerkingen en akoestisch onderzoek
2.0	20-11-2017	Definitief	Verwerken opmerkingen en aanvulling onderzoeken akoestiek en luchtkwaliteit

Verantwoording

Titel Herinrichting stationsgebied Delfzijl
Subtitel Ruimtelijk onderbouwing ex art. 2.12 lid 1 onder a sub 3 Wabo
Projectnummer 351868
Revisie Definitief
Datum 20-11-2017

Auteur(s) Eline Claessens, Hans Praamstra
E-mailadres eline.claessens@sweco.nl

Gecontroleerd door Hans Praamstra
Paraaf gecontroleerd



Goedgekeurd door Tim Verver
Paraaf goedgekeurd



Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Plangebied	5
1.3	Leeswijzer	6
2	Beleidskader	7
2.1	Rijksbeleid	7
2.2	Provinciaal beleid	8
2.3	Gemeentelijk beleid	8
2.4	Conclusie	8
3	Huidige en toekomstige situatie	10
3.1	Huidige situatie plangebied	10
3.2	Toekomstige situatie plangebied	10
4	Milieu- en omgevingsaspecten	14
4.1	Inleiding	14
4.2	Natuur	14
4.3	Archeologie en cultuurhistorie	15
4.4	Bodem	18
4.5	NGE	18
4.6	Water	19
4.7	Verkeer	21
4.8	Bedrijven en milieuzonering	21
4.9	Geluid	22
4.10	Luchtkwaliteit	24
4.11	Externe veiligheid	24
5	Juridische aspecten/ toets aan bestemmingsplan	26
5.1	Vigerend bestemmingsplannen	26
5.2	Afwijking van het bestemmingsplan	27
5.3	Conclusie	27
6	Uitvoerbaarheid	28
6.1	Economische uitvoerbaarheid	28
6.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	28
Bijlagen	29

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In het Actieplan Centrum Delfzijl van de gemeente Delfzijl zijn diverse maatregelen benoemd waarmee het wensbeeld uit het Integraal Investeringsprogramma Delfzijl wordt uitgewerkt: (1) versterking centrum, (2) herstellen oude vestingstructuur en (3) verbeteren verbinding met de Waddenzee. Een belangrijk onderdeel van het herstellen van de oude vestingstructuur is de herinrichting van het Stationsplein.

Deze herinrichting betreft een belangrijk onderdeel van het herstellen van de oude vestigingsstructuur van Delfzijl. De herinrichting betreft op hoofdlijnen het herinrichten van het Stationsplein tot aantrekkelijk verblijfsgebied, het verplaatsen van het bestaande busstation en parkeerplaatsen, het verleggen van de Damsterlaan, de aanleg van een rotonde bij de huidige kruising van de Stationsweg en de Damsterlaan en verbeteren van de routes voor voetgangers en fietsers.

Deze herinrichting past niet binnen de vigerende bestemmingsplannen ('Centrum' en 'Delfzijl-Kern Noord'). Om deze ontwikkeling mogelijk te maken kan door middel van een uitgebreide omgevingsvergunningprocedure (ex art. 2.12 lid 1 onder a sub 3 Wabo) afgeweken worden van het bestemmingsplan, mits deze wordt voorzien van een goede ruimtelijke onderbouwing. Hierin wordt gemotiveerd waarom de herinrichting van het stationsgebied vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening passend is. De voorliggende rapportage voorziet hierin.

1.2 Plangebied

Het plangebied betreft het gebied ter hoogte van station Delfzijl dat is gelegen tussen de spoorlijn Delfzijl – Groningen en het centrumgebied van Delfzijl. Onderdeel van het plangebied is het stationsgebied met bijbehorende voorzieningen (busstation, fietsparkeren, Kiss& Ride, taxistandplaatsen, etc.), de Stationsweg, Johan van den Kornputplein en Damsterlaan (zie afbeelding op de volgende pagina) en de directe omgeving.



Globale plangebied

1.3 Leeswijzer

Deze ruimtelijke onderbouwing is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 bevat een beschrijving van de huidige en toekomstige situatie. Hoofdstuk 3 bevat een weergave van het relevante beleid van rijk, provincie en gemeente. Hoofdstuk 4 gaat in op de randvoorwaarden die vanuit de omgevingsfactoren relevant zijn. In hoofdstuk 5 wordt op de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid van het plan ingegaan en in hoofdstuk 6 is de conclusie opgenomen.

2 Beleidskader

2.1 Rijksbeleid

SVIR en Barro

In 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) in werking getreden. In deze structuurvisie geeft het kabinet aan waar het naar streeft: Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Om dat te bereiken brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij degene die het aangaat en laat het meer over aan gemeenten en provincies ('decentraal, tenzij...'). Het Rijk kiest voor een selectieve inzet van rijksbeleid op 13 nationale belangen. Buiten deze 13 belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid. De juridische borging van de nationale belangen vindt plaats in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). In het Barro zijn onder andere de regelingen met betrekking tot de Ecologische Hoofdstructuur (tegenwoordig Natuurnetwerk Nederland), Rijksbufferzones, Nationale Landschappen, de Waddenzee en militaire terreinen opgenomen. Een aantal regelingen is 'getrapt' vastgelegd. Dit wil zeggen dat de provincies en gemeenten verplicht zijn dit beleid nader uit te werken. Dit betreft bijvoorbeeld het Natuurnetwerk Nederland (hierna: NNN).

De dertien nationale belangen zijn niet van betekenis voor dit project. Dit houdt in dat de betekenis van de nationale structuurvisie voor dit project zodoende zeer beperkt is. Het relevante beleidskader wordt gevormd door het provinciale beleid en met name het gemeentelijk beleid.

Besluit ruimtelijke ordening

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is de ladder voor duurzame verstedelijking verankerd. Het Bro bepaalt dat voor onder meer bestemmingsplannen de treden van de ladder moet worden doorlopen. Per 1 juli 2017 is de nieuwe Ladder geregeld in artikel 3.1.6 leden 2-4 Bro. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening in de vorm van een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Met de ladder voor duurzame verstedelijking wordt een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten nagestreefd. Bovendien kan de ladder als katalysator functioneren in de regionale (de)programmering van de verstedelijking.

De ladder kent sinds 1 juli 2017 twee treden die achter elkaar worden doorlopen. Dit betekent dat als in een bestemmingsplan een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt, de behoefte aan die ontwikkeling moet worden beschreven. Indien de ontwikkeling is voorzien buiten het bestaand stedelijk gebied, dan moet worden gemotiveerd waarom de ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden gerealiseerd.

In artikel 1.1.1 sub i van het Bro is opgenomen wat een stedelijke ontwikkeling is. Onderhavige ontwikkeling wordt niet bij naam genoemd in de definitiebepaling en wordt blijkens de ministeriële handreiking niet onder de restcategorie van 'andere stedelijke voorzieningen' geschaard. Derhalve hoeft de ladder niet doorlopen te worden voor deze ontwikkeling. De ontwikkeling voorziet overigens wel in een actuele behoefte, zie hoofdstuk 2.

2.2 Provinciaal beleid

Omgevingsvisie provincie Groningen 2016 – 2020

De Omgevingsvisie provincie Groningen 2016 – 2020 vormt de basis voor het provinciale ruimtelijke beleid. De omgevingsvisie bevat de integrale lange termijnvisie van de provincie Groningen op de fysieke leefomgeving. In de omgevingsvisie presenteert de provincie de uitgangspunten en strategische keuzes voor de fysieke leefomgeving.

De centrale doelstelling van de provincie Groningen is het verder versterken van het aantrekkelijke woon- en leefklimaat van de provincie. De provincie focust zich hierbij op het benutten van de ontwikkelingsmogelijkheden en het beschermen van de karakteristieke bebouwde en onbebouwde elementen. De omgevingsvisie maakt een onderscheid in vijf verschillende thema's: ruimte, natuur en landschap, water, mobiliteit en milieu. De Omgevingsvisie heeft een kaderstellende werking voor de uitwerking van het beleid op deze thema's door de provincie zelf, maak ook door gemeenten en waterschappen. De richtlijnen en voorschriften die voortkomen uit de provinciale omgevingsvisie zijn vastgelegd in de provinciale omgevingsverordening.

2.3 Gemeentelijk beleid

Actieplan Centrum Delfzijl 2012-2022

Als uitwerking van het Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013, dat vooraf ging aan de Omgevingsvisie provincie Groningen 2016 – 2020, heeft de provincie Groningen gezamenlijk met de gemeenten De Marne, Delfzijl en Oldambt het Actieprogramma Werk, Energie en Leefbaarheid opgesteld met als doel om in korte tijd een impuls te geven aan de leefbaarheid en de ruimtelijke- en economische ontwikkelingen in deze gemeenten. Voor Delfzijl is deze leefbaarheidsopgave verwoord in het Actieplan Centrum Delfzijl 2012-2022.

De belangrijkste doelstelling is om de stad Delfzijl weer een mooi en bruisend stadshart te geven. Daarbij worden bestaande problemen in het centrum aangepakt en nieuwe perspectieven ontwikkeld op het gebied van recreatie, toerisme en winkelen. Delfzijl wil zo aantrekkelijker worden voor bewoners en bezoekers, een impuls geven aan het midden- en kleinbedrijf en zorgen voor nieuwe werkgelegenheid. Het Actieplan Centrum Delfzijl is opgedeeld in drie sporen:

- Spoor 1: versterken van het centrum. Dit spoor is gericht op het concentreren en bundelen van de centrumvoorzieningen in een compact centrumgebied in combinatie met structuurversterkende maatregelen.
- Spoor 2: herstel van de vesting. Hierin wordt gewerkt aan structuurversterkende en leefbaarheid verbeterende maatregelen. De oude vestingstructuur wordt hersteld in een actuele context. De reconstructie van de Stationsweg en het Stationsplein maakt hier onderdeel van uit.
- Spoor 3: verbinding met de zee. In dit spoor gaat het om structuurversterkende maatregelen die de relatie tussen het centrum van Delfzijl en de nabijgelegen zee (Eems-Dollard Estuarium) en zeehaven versterken.

2.4 Conclusie

De voorgenomen herinrichting van het stationsgebied Delfzijl past binnen de beleidsdoelstellingen op alle overheidsniveaus. De ontwikkeling draagt bij aan de doelstelling van de provincie om het aantrekkelijke woon- en leefklimaat verder te versterken. De

ontwikkeling draagt daarnaast ook bij aan de doelstellingen uit het gemeentelijke actieplan. De herinrichting voorziet namelijk in een aantrekkelijker Delfzijl voor bewoners en bezoekers.

3 Huidige en toekomstige situatie

3.1 Huidige situatie plangebied

Het huidige stationsgebied van Delfzijl heeft een open en stenig karakter. In de omgeving zijn de volgende functies aanwezig

- Ten zuiden van het station (tussen het stationsgebouw en de Stationsweg) liggen bushaltes en taxistandplaatsen. Ten zuiden van de Stationsweg, de centrumkant van Delfzijl, bevinden zich enkele parkeerterreinen
- Aan de westzijde van het station is een fietsenstalling gelegen die aansluit op het fietspad langs de Damsterlaan binnen het plangebied.
- Aan de oostzijde van het stationsgebouw bevindt zich een parkeerterrein en een voorziening voor halen en brengen (Kiss & Ride).
- Rondom het stationsplein zijn bedrijven, horecagelegenheden, apotheek, politiebureau en een zorginstelling gelegen.



Luchtfoto plangebied en omgeving

3.2 Toekomstige situatie plangebied

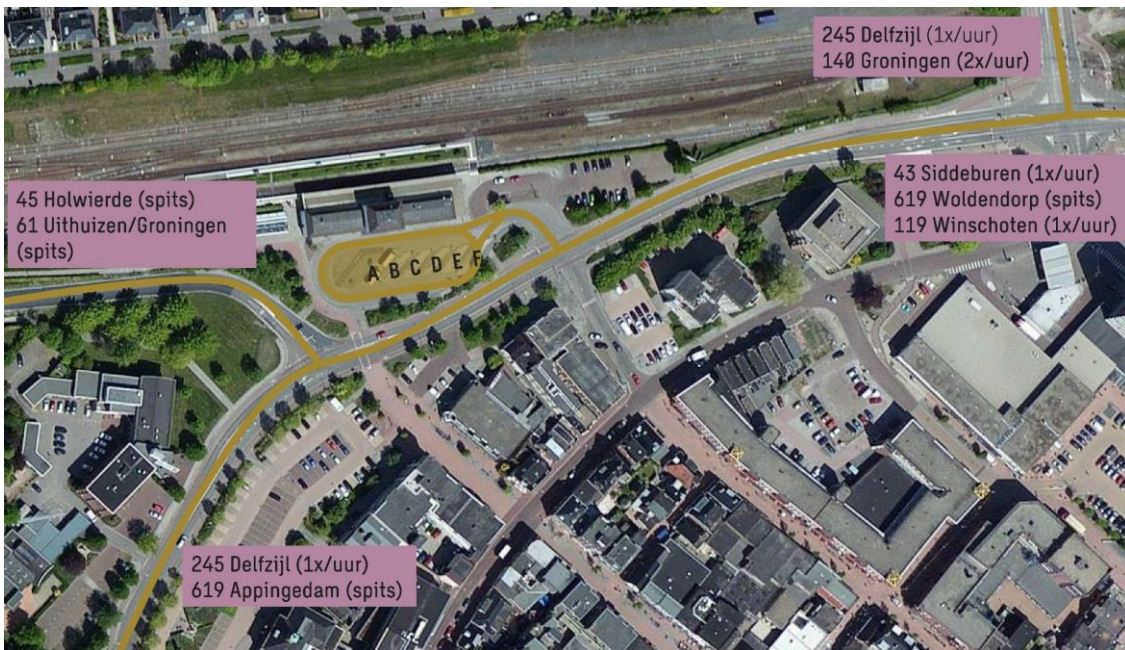
Doelstellingen herinrichting

Het aanpassen van het voorplein is om drie redenen een noodzakelijke ingreep.

- De eerste reden betreft de ruimtelijke kwaliteit. De huidige 'grijze' inrichting van het station is in de huidige situatie geen visitekaartje voor bezoekers. Daarnaast belemmeren een onduidelijke verkeerstructuur en veel verschillende verhardingstypen de toegang tot het

centrum en de kust. De herinrichting beoogd een nieuw ingericht plein dat leidt tot een veiligere verbinding met het centrum van Delfzijl in een aangename verblijfsomgeving met veel groen. Vanuit hier wordt de reiziger via aantrekkelijke en herkenbare routes naar het hernieuwde kernwinkelgebied van de havenstad of naar het Waddenwerelderfgoed met zeestrand.

- Het tweede hoofddoel is het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit betreft met name de verhouding tussen de verschillende verkeersdeelnemers (overzichtelijkheid kruisingen, potentiële conflictsituaties tussen verschillende verkeersdeelnemers, verschil in rijsnelheden). Specifiek aandachtspunt is de Stationsweg. Deze vormt in de huidige situatie een fysieke barrière op de looproute Station-centrumgebied. Dit als gevolg van de ligging van het busstation, maar ook door de intensiteit en rijsnelheid van het gemotoriseerde verkeer.
- Ten derde is de functie van station Delfzijl als belangrijk OV knooppunt in de regio van belang. Het station wordt dagelijks gebruikt door circa 900 treinreizigers (bron: Arriva) en circa 950 busreizigers (bron: Qbuzz). Het verbeteren van het functioneren van dit knooppunt (transferfunctie, comfort en verblijfskwaliteit reizigers en exploitatie vervoerder) is dan ook een derde hoofddoel. Het stationsgebied heeft als OV knooppunt een belangrijke positie in het stedelijk fietsnetwerk. De fiets maakt als voor- en natransport een belangrijk onderdeel uit van de totale vervoerketen. Op gemiddelde weekdag fietsen over de Stationsweg circa 800 fietsers. Het verbeteren van de fietsroutes in het stationsgebied draagt dan ook bij aan het functioneren als OV knooppunt.



Buslijnen van en naar busstation Delfzijl

Schetsontwerp herinrichting

Ten behoeve van de herinrichting is een schetsontwerp opgesteld (zie onderstaande afbeelding). In 2017 is hiervoor een ontwerpproces doorlopen waarin gezamenlijk en afgestemd met een klankbordgroep bestaande uit aanwonenden en aanliggende bedrijven de cruciale vraagstukken op het gebied van stedenbouw, verkeer, openbaar vervoer, kosten en techniek zijn verkend en uitgewerkt.



Schetsontwerp herinrichting stationsgebied Delfzijl (bron: HKBS)

De herinrichting bestaat uit de volgende elementen:

- Het busstation wordt verplaatst van de voorzijde van het station naar de oostzijde (locatie huidige parkeerterrein). Dit is de overheersende herkomst- en vertrekdirichting. Mogelijk worden de rijtijden hierdoor iets korter, maar omdat het busstation op een tijdknoop ligt (meeste bussen wachten op de trein en vertrekken gelijktijdig), is dit voor de exploitatie van het busvervoer niet relevant.
- De parkeerplaatsen, Kiss & Ride en taxistandplaatsen worden verplaatst naar de westzijde van het stationsgebied en krijgen een aansluiting op de Damsterlaan. Hiermee ontstaat een heldere indeling van het stationsgebied in de verschillende voorpleinfuncties.
- Bovenstaande verplaatsingen resulteren in een duidelijke scheiding tussen de verschillende aankomende en vertrekkende verkeersstromen (bus oostzijde, auto en fiets westzijde). Ook zorgt dit voor meer comfort en overzicht voor reizigers die wachten, aankomen, vertrekken en/of overstappen. Dit is een sterke verbetering ten opzichte van de huidige situatie.
- De wegen en routes langzaam verkeer in het stationsgebied worden verkeersveiliger gemaakt:
 - Het kruispunt met de Damsterlaan en Stationsweg wordt vervangen door een rotonde die iets ten westen van het huidige kruispunt zal komen te liggen. Een rotonde zorgt voor

lagere snelheden, meer rust en meer tijd voor verkeersdeelnemers om op elkaar te kunnen anticiperen dan in de huidige situatie. Dit heeft een positieve invloed op de verkeersveiligheid.

- Er wordt voorzien in een gescheiden fietsstructuur langs de rotonde en de zuidzijde van de Stationsweg. Hierdoor wordt de kwaliteit van de fietsroutes richting het station verbeterd. Dit geldt zowel voor fietsers met bestemming station als voor doorgaand fietsverkeer.
- Een veilige oversteekvoorziening voor de route station-centrumgebied en overige oversteekbewegingen rond de rotonde (extra markeren en toevoegen van een middeneiland voor oversteken in twee instanties). Samen met de afname van de rijksnelheid door de rotonde levert dit een verbetering van de oversteekbaarheid op.
- De verplaatsing van het busstation en aanpassing van de wegenstructuur geeft ruimte om het plein aan de voorzijde van het station her in te richten tot een hoogwaardig verblijfsgebied met parkgroen en een robuuste bomenstructuur langs de Stationsweg/Johan van den Kornputplein.
- De aanwezige parkeervoorzieningen worden zo veel mogelijk gehandhaafd. In de huidige situatie zijn in het stationsgebied en directe omgeving 130 parkeerplaatsen aanwezig (exclusief parkeerplaatsen voor kort parkeren, taxi en K&R). De parkeerplaatsen op het Johan van den Kornputplein blijven geheel gehandhaafd. De parkeerplaatsen voor de ABN Amro worden teruggebracht ten behoeve van het nieuwe fietspad en bomen aan de zuidzijde van de Stationsweg. De huidige parkeerplaatsen ten oosten van het stationsgebied worden verplaatst naar de westzijde van het stationsgebied.

4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

Naast het feit dat de herstructurering van het stationsgebied binnen het beleidskader van het Rijk, de provincie en de gemeente tot stand moet komen, dient ook rekening te worden gehouden met de aanwezige functies in en rond het plangebied. Uitgangspunt voor de ontwikkeling is dat er een goede omgevingsituatie ontstaat. In de volgende paragrafen worden de milieu- en omgevingsaspecten en eventueel daaraan verbonden randvoorwaarden behandeld.

4.2 Natuur

In het kader van de Wet natuurbescherming moet voorafgaand aan ruimtelijke ingrepen worden onderzocht of er sprake is van effecten van de voorgenomen werkzaamheden op wettelijk beschermde soorten flora en fauna en/of natuurgebieden. De wettelijke bescherming van natuurwaarden valt in grote lijnen uiteen in gebiedsbescherming en soortbescherming. Gebiedsbescherming houdt in dat gebieden met belangrijke natuurwaarden wettelijk zijn beschermd. Het gaat hierbij om het Natuurnetwerk Nederland (NNN, voorheen de Ecologische Hoofdstructuur of EHS), Natura 2000-gebieden, natuurreservaten en andere in bestemmingsplannen aangeduide natuurgebieden. De soortbescherming valt net als Natura-2000 onder de Wet Natuurbescherming, die per 1 januari 2017 in werking is getreden.

Ten behoeve van de herontwikkeling van het stationsgebied is een verkennend natuuronderzoek uitgevoerd. De rapportage hiervan is als bijlage 1 bijgevoegd.

Soortbescherming

Aangezien het projectgebied in een stedelijke context ligt, voor een groot deel verhard is, niet aansluit op grote natuur(lijke)gebieden, geen watergangen bevat en door de noordelijke ligging buiten het verspreidingsgebied van een groot aantal beschermde soorten valt, kunnen negatieve effecten op een groot aantal soort(groep)en op voorhand worden uitgesloten. Dit geldt voor reptielen (buiten verspreidingsgebied), amfibieën (buiten verspreidingsgebied en/of provinciale vrijstelling, vissen en andere van water afhankelijke soort(groep)en, waaronder libellen, waterkevers en weekdieren (ontbreken watergangen) en vlinders (buiten verspreidingsgebied en ontbreken kritische biotopen). Voor al deze soort(groep)en ontbreekt essentieel leefgebied binnen het plangebied en zijn effecten dus op voorhand uitgesloten.

De soortgroepen waarvoor dit niet geldt, flora, vogels en zoogdieren, worden in de onderstaande paragrafen besproken.

Flora

Op basis van de aangetroffen plantensoorten en hun biotopen, kan het voorkomen van beschermde wilde planten met kritische eisen ten aanzien van hun standplaatsen in het plangebied worden uitgesloten. Nader onderzoek is niet nodig.

Vogels

Er bevinden zich geen jaarrond beschermde nesten in het plangebied. Ook kunnen effecten op het functionele leefgebied van in de directe omgeving van het plangebied voorkomende jaarrond beschermde nesten worden uitgesloten. Nader onderzoek naar deze groep vogels is niet nodig.

Binnen het plangebied kunnen wel enkele algemeen voorkomende vogels tot broeden komen. Alle broedgevallen zijn onder de Wet natuurbescherming beschermd. Met de meeste broedvogels kan relatief eenvoudig rekening worden gehouden door de werkzaamheden buiten de broedtijd uit te voeren en/of wanneer concrete broedgevallen aanwezig zijn. Voor het broedseizoen wordt over het algemeen de periode 15 maart tot en met 15 juli aangehouden. Het broedseizoen is echter afhankelijk van klimatologische omstandigheden en kan zowel eerder als later beginnen, dan wel eindigen. Wanneer het niet mogelijk is om buiten het broedseizoen te werken, kan het gebied waar de werkzaamheden plaatsvinden ruim voor het broedseizoen ongeschikt worden gemaakt (en gehouden) voor broedvogels. Het plangebied moet dan direct voorafgaand aan de uitvoer van de werkzaamheden door een ter zake kundige worden gecontroleerd.

Vleermuizen

Van vleermuizen zijn verblijfplaatsen, foerageergebieden en vliegroutes beschermd. Verblijfplaatsen van vleermuizen kunnen in het plangebied worden uitgesloten. Ook is er naar verwachting geen sprake van essentiële vliegroutes of foerageergebied. Nader onderzoek naar deze functies is niet nodig.

Overige zoogdieren

Effecten op andere beschermde zoogdiersoorten in het plangebied kunnen worden uitgesloten. Wel kunnen er in het plangebied meer algemene (en) vrijgestelde zoogdiersoorten voorkomen. Hierop is de zorgplicht van toepassing. De zorgplicht van de Wet natuurbescherming schrijft voor dat men verplicht is om alles wat redelijkerwijs mogelijk is, te doen of juist te laten om schade aan wilde planten en dieren zo veel mogelijk te voorkomen.

Gebiedsbescherming

Het plangebied ligt in de directe omgeving van Natura 2000-gebied de Waddenzee maar negatieve effecten van de voorgenomen sloopwerkzaamheden op de soorten, habitats van soorten of habitattypen waarvoor dit gebied is aangewezen kunnen op voorhand worden uitgesloten. Dit op grond van aard van de werkzaamheden, alsmede de aanwezigheid van de tussenliggende infrastructuur (wegen, zeedijk en bebouwing), die de uitstraling van de werkzaamheden op het Natura 2000-gebied tot een minimum reduceren. Ook is er geen sprake van een toename van verkeersaantrekkende werking en daarmee geen sprake van toename van stikstofdepositie.

Het plangebied maakt geen deel uit van het NNN waardoor directe en indirecte effecten op het nabijgelegen NNN-gebied het Biessumerbos worden uitgesloten. Een nadere toetsing in het kader van het onderdeel gebiedsbescherming van de Wet natuurbescherming of NNN is daarom niet nodig.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat dit milieuaspect niet aan de uitvoerbaarheid van het project in de weg staat.

4.3 Archeologie en cultuurhistorie

Archeologie

De wettelijke bescherming van onroerende rijksmonumenten, door het Rijk aangewezen stads- en dorpsgezichten en archeologische monumenten is geregeld in de Erfgoedwet. Ter implementatie van het Verdrag van Malta voorziet de Erfgoedwet in de bescherming van archeologische waarden. De kern van Erfgoedwet op dit punt is dat, wanneer de bodem wordt

verstoord, archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). Op welke plaatsen archeologisch onderzoek aan de orde is, wordt op grond van gemeentelijk of provinciaal beleid bepaald.

In opdracht van de gemeente Delfzijl is een archeologisch onderzoek uitgevoerd voor verschillende locaties in het Actieplan Centrum te Delfzijl, waaronder het Stationsplein, Stationsweg en de Damsterlaan. Het onderzoek is als bijlage 2 bij deze onderbouwing gevoegd. Het onderzoek heeft bestaan uit een bureauonderzoek en het uitvoeren van een inventariserend veldonderzoek door middel van boringen.

Bureauonderzoek

De verwachting voor het aantreffen van resten daterend uit de oudere perioden (Paleolithicum tot Vroege Bronstijd) wordt voor de historische kern van Delfzijl middelhoog geacht met ter hoogte van de Noordersingel een kleine (zand)opduiking met een hoge archeologische verwachting. Binnen het plangebied kunnen vooral archeologische resten worden aangetroffen vanaf de Late Middeleeuwen (13e tot 16e eeuw) en Nieuwe tijd. De archeologische verwachting voor het aantreffen van archeologische waarden uit de periode Late Bronstijd t/m Nieuwe tijd wordt middelhoog tot hoog geacht. De resten worden verwacht direct onder maaiveld/huidig straatniveau.

De specifieke verwachting voor de relevante deelgebieden voor onderhavige onderbouwing is dat er resten van de voormalige verdedigingswerken van de vesting Delfzijl aangetroffen kunnen worden. Het gaat dan om resten van de vestinggracht en de aarden wal daarbinnen. Door de aanleg van het station en de inrichting van het stationsplein zullen in de top van het bodempakket grote bodemverstoringen te verwachten zijn. De aanleg van kabel, leidingen en riolering heeft eveneens plaatselijk de bodem dieper verstoord. Eventuele archeologische resten kunnen aanwezig zijn in de diepere ondergrond in de vorm van grondsporen en/of vondsten (in de vorm van metaalvondsten, waaronder wapens, gereedschappen, projectielen en aardewerk, glas, bot, leer en hout). Deze sporen en vondsten kunnen dateren uit de periode Late Middeleeuwen-Nieuwe tijd.

Inventariserend veldonderzoek

In het plangebied zijn gecombineerde archeologische en milieukundige boringen uitgevoerd. De bodemopbouw bestaat uit een afdekkende toplaag (asfalt, klinkers, soms groenstrook) op een verstoord pakket van zand of klei, dat waarschijnlijk is opgebracht. Dit pakket heeft een dikte van circa 0,5 tot maximaal 2 m (gemiddeld circa 0,1 m). In enkele boringen aan de voorzijde van het station is onder dit dempingspakket of in het onderste gedeelte daarvan een aanwijzing voor een waterbodem aangetroffen bestaande uit meer humeuze, donkergrijze klei, soms met plantenresten.

Geconcludeerd kan worden dat in het stationsgebied in enkele boringen zwakke aanwijzingen zijn voor de aanwezigheid van een oude vulling (onderkant) van een waterloop (mogelijk de vestinggracht). In de overige boringen in dit gebied zijn geen archeologische indicatoren aangetroffen.

Indien de voorgenomen werkzaamheden zich beperken tot een herinrichting op maaiveld van de huidige situatie en eventuele bodemingrepen niet dieper reiken dan 0,40 m –Mv wordt geen vervolgonderzoek aanbevolen. Zodra graafwerkzaamheden worden uitgevoerd die dieper reiken dan 0,40 m beneden maaiveld zal aanvullend onderzoek noodzakelijk zijn. In dit stadium wordt er van uitgegaan dat dergelijke werkzaamheden niet aan de orde zijn. Indien hiervan

sprake is dienen in de omgevingsvergunning aanvullende bepalingen hieromtrent opgenomen te worden.

Cultuurhistorie

Artikel 3.1.6, tweede lid, onder a, Bro schrijft voor dat in de toelichting van het bestemmingsplan een beschrijving moet worden gegeven van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. De Rijksoverheid wil er met deze wetgeving voor zorgen dat er in de monumentenzorg niet alleen oog is voor het monument zelf, maar ook voor de omgeving ervan en het gebied op zichzelf: het zogenaamde gebiedsgerichte erfgoedbeleid.

Delfzijl ontwikkelde zich vanaf het begin van de 14e eeuw ter plaatse van drie afwateringssluizen van de Delf. Beheersing van de sluisen en dus de afwatering en doorvoer van schepen vormde in die periode een regelmatige bron van twisten. In de laatste decennia van de 16e eeuw vormde Delfzijl een strategische plaats in de beginfase van de Tachtigjarige Oorlog. De stad kwam wisselend onder bewind te staan van Staatse of Spaanse troepen. In de eeuwen daarna bleef de stad haar militaire karakter houden. De vesting Delfzijl is in 1874 opgeheven en vanaf 1877 zijn de verdedigingswerken grotendeels gesloopt met uitzondering van een deel van de vestinggracht in het zuidwesten van Delfzijl (zie onderstaande kaartbeeld). Het treinstation werd in 1883 gebouwd als eindstation van de lijn Groningen-Delfzijl.



Vesting Delfzijl 1649



Delfzijl circa 1900

In de Atlas Leefomgeving zijn alle bekende archeologische en bouwkundige monumenten en historisch-geografische informatie samengebracht in een digitale kaart. Via deze kaart zijn de bekende cultuurhistorische waarden per gebied te inventariseren. Het raadplegen van de Atlas Leefomgeving heeft voor het plangebied geen aanvullende informatie opgeleverd.

Station Delfzijl

Het treinstation van Delfzijl werd in 1883 gebouwd als eindstation van de lijn Groningen-Delfzijl. Het stationsgebouw is een rijksmonument (*monumentnummer 352059*). Het project heeft betrekking op de herinrichting van de directe omgeving van het stationsgebouw. Het stationsgebouw ligt net buiten het plangebied en het project ziet dan ook niet op aanpassingen aan het monumentale stationsgebouw.

Conclusie

In het plangebied zijn geen cultuurhistorische waarden aanwezig. Vanuit cultuurhistorie gelden er geen randvoorwaarden ten aanzien van de voorgenomen activiteit.

4.4 Bodem

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening moet de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem geschikt zijn voor de beoogde functie. Hiervoor is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd.

In opdracht van de gemeente Delfzijl is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd ter plaatse van het plangebied. Dit onderzoek is als bijlage 3 bij deze onderbouwing gevoegd. Doel van dit onderzoek is het verkrijgen van kennis omtrent de aard en omvang van mogelijke bodemverontreiniging.

Direct ten zuidoosten van het stationsgebouw is eerder een verontreiniging aangetoond met PAK en olie. Tevens was een ondergrondse tank aanwezig nabij het projectgebied. In de boringen ter plaatse is een puinhoudende laag aangetroffen. Daarnaast is de grond plaatselijk slibhoudend. Voor de aanwezigheid van een waterpartij zijn historisch geen aanwijzingen verkregen. Uit de resultaten blijkt dat sprake is van een heterogeen verdeelde verontreiniging over de puinhoudende laag. De uitgevoerde boringen geven een beeld van de omvang van de puinhoudende laag. Eén van de puinhoudende monsters is geanalyseerd op asbest. Hierbij is geen asbest aangetroffen.

Het overige terrein kent diverse bijmengingen gerelateerd aan de verharding. Daarnaast zijn in de ondergrond puin bijmengingen aangetroffen. Uit de resultaten blijkt dat het ophoogzand matig verhoogd is met kobalt, daarnaast zijn licht verhoogde gehalten aan PCB en koper aangetroffen. De ondergrond is sterk verontreinigd met kobalt en nikkel. De passieve waarneming van de lichte teergeur is niet bevestigd met de analyse. De ondergrond is niet herbruikbaar, het ophoogzand is herbruikbaar als klasse Industrie.

De onderzoeksresultaten vormen geen belemmering voor het beoogde gebruik als stationsgebied.

4.5 NGE

De mogelijke aanwezigheid van explosieven in de ondergrond houdt in Nederland over het algemeen verband met de Tweede Wereldoorlog. Handelingen die leiden tot niet gesprongen conventionele explosieven in de bodem betroffen bijvoorbeeld het afwerpen van munitie, beschietingen vanuit de lucht/vanaf het water/op het land, het neerstorten van vliegtuigen, gevechten tijdens de begin-, tussen- en eindfase van de Tweede Wereldoorlog, het dumpen van munitie en het verdedigen van gebieden met mijnevelden, e.d. Indien er bij voorgenomen (graaf)werkzaamheden een redelijk vermoeden bestaat op het aantreffen van conventionele explosieven (CE) in de (water)bodem dient een vooronderzoek conform de WSCS-OCE uitgevoerd te worden. Dit wordt voorgeschreven door de vereniging voor Explosieven Opsporing (VEO) en is verankerd in de bouwprocesbepalingen in het Arbobesluit en de V&G voorbereidingsfase.

Bij een QuickScan wordt een beperkte hoeveelheid historische gegevens verzameld om vast te stellen of er sprake is van een "redelijk vermoeden" op het aantreffen van CE in de (water-) bodem. Hiervoor zijn geen richtlijnen opgesteld. De scope van het onderzoek is daarbij de positie van de ingreep en gebeurtenissen en een (arbitraire) marge van circa 500 meter daaromheen. De genoemde marge houdt rekening met het feit dat niet alle historische informatie plaats accuraat is.

Op basis van de geraadpleegde literatuur ontstaat het beeld dat tijdens de Duitse inval en de bezettingsjaren er op de projectlocatie geen oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden waarbij mogelijk CE achter zijn gebleven. De oorlogshandelingen concentreren zich op grotere afstand van de kanaalkade.

De noordzijde van Appingedam en west Delfzijl/Farmsum waren niet geïnnundeerd. Hier heeft langdurig en intensief conflict plaatsgevonden waarbij niet gesprongen klein kaliber munitie, handgranaten, antitankmunitie, geschut- en afwerpmunitie verwacht kan worden.

Het bovenstaande geeft aanleiding om eventuele graafwerkzaamheden dieper dan 0,5 meter – maaiveld als risicovol te beschouwen. Graaf- en boorwerkzaamheden kunnen hier niet zonder een aanvullende beschouwing of onderzoek uitgevoerd worden. Voor de werkzaamheden dient voorafgaande aan de uitvoeringsfase geïnventariseerd te worden of deze tot grotere diepte gepland zijn dan 0,5 meter – maaiveld. Als dit het geval is dan dient aanvullend detectieonderzoek plaats te vinden.

4.6 Water

De watertoets is het proces van informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten. Het doel is het waarborgen en het expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing nemen van alle waterhuishoudkundige doelstellingen. Door middel van de watertoets kunnen de initiatiefnemer en waterbeheerder, al tijdens de planontwikkeling, overeenstemming bereiken over water in het ruimtelijk plan. In de watertoets worden de waterhuishoudkundige consequenties van het ruimtelijk plan beoordeeld en geconcretiseerd in termen van ‘vasthouden, bergen en afvoeren’ en ‘voorkomen, scheiden en zuiveren’.

De Watertoets heeft geresulteerd in onderstaande waterparagraaf waarin is aangegeven met welke randvoorwaarden en uitgangspunten ten aanzien van water rekening dient te worden gehouden bij de verdere uitwerking van het plan. Het is een toelichting op het doorlopen proces en maakt de besluitvorming ten aanzien van water transparant. De beoogde maatregelen binnen het plangebied zijn met behulp van de Digitale Watertoets getoetst aan alle relevante waterbelangen.

Fysische geografie

Onder een 2,0 meter dik kleipakket wordt tot circa 10 meter – maaiveld veen aangetroffen. Hieronder is tot de maximaal verkende diepte van 14,5 meter – maaiveld klei aangetroffen. Het bodemtype betreft zavel met lichte klei. De hoogte van het maaiveld bedraagt globaal 1,4 meter NAP. Het gebied wordt globaal aangeduid als grondwatertrap V (<0,4 tot >1,2 meter). Gezien de stedelijke inrichting heeft het de verwachting dat het GHG/GLG regiem gesitueerd is rond de 0,5 en 1,6 meter – maaiveld. De projectlocatie is gelegen in een gebied waarin zich ondiep storende lagen bevinden.

(Stedelijk) waterbeheer

De locatie is gelegen in het beheersgebied van Waterschap Noorderzijlvest. De locatie is aangekoppeld op een gescheiden stelsel. Binnen het projectgebied en het plan komt geen open water voor. De locatie is omsloten door een gemengd rioleringsstelsel waar al het vuil- en schoonwater op wordt afgezet. De projectlocatie is niet gesitueerd in een bergingsgebied, een grondwaterbeschermingsgebied, een beekdal, in gebieden aangemerkt als kwetsbaar water, nabij een hoofdwatgang, ter hoogte van primaire en regionale keringen, niet nabij een rioolgemaal, een geurzoning RWZI of een zoning natuurgebied.

Wateroverlast

Het aspect Wateroverlast heeft voor de voorgenomen ontwikkeling met name betrekking op de zorg voor het voldoende rekening te houden met mogelijk hoge grondwaterstanden.

Het verharde oppervlak na de herinrichting zal ongeveer gelijk blijven aan de huidige situatie (circa 8.900 m²). In de huidige inrichting wordt al het water op het gescheiden stelsel gezet. In de te realiseren plannen zal een voldoende hoog aanlegniveau gekozen moeten worden om de droogleggingseisen te kunnen garanderen (0,8 meter – maaiveld voor wegen). Daarnaast dient rekening gehouden te worden met het beperkte infiltrerende vermogen. Er dient voldoende afwateringscapaciteit gecreëerd te worden naast de wegverharding, bijvoorbeeld door de aanleg van een gedraineerd cunet. In de verdere uitwerking van het schetsontwerp dient duidelijk te worden hoe de afvoersituatie wordt geborgd.

Grond- en oppervlaktewaterkwaliteit

Het aspect Grond- en oppervlaktewaterkwaliteit heeft voor de voorgenomen ontwikkeling met name betrekking op de zorg voor het tegengaan van vervuiling van het grond- en oppervlaktewater.

Het verhard oppervlak in het plangebied kan worden aangeduid als 'licht verontreinigde oppervlakken'. Dat betekent dat rechtstreeks afkoppelen is toegestaan mits er geen sprake is van een verhoogd risico. Beschouwd dient te worden hoe omgegaan wordt met de verkeerslast binnen het afgekoppelde stationsgebied.

Riolering

Het aspect Riolering heeft voor de voorgenomen ontwikkeling met name betrekking op de zorg voor voldoende ruimte voor zuiveringsvoorzieningen en een passend rioolstelsel.

Het scheiden van vuilwater en schoon hemelwater dient uitgangspunt te zijn bij de verdere uitwerking van het plan en bij het opstellen van het bijbehorende rioleringsplan. Voor de afvoer van schoon (afgekoppeld) hemelwater dient aangekoppeld te worden op het regenwaterriool.

Vergunningen

Het aspect Vergunningen heeft voor de voorgenomen ontwikkeling met name betrekking op het uitvoeren van wijzigingen in het watersysteem volgens de relevante beleidsregels van het waterschap.

Het wijzigen van het watersysteem dient in nauw overleg met het waterschap plaats te vinden. Mogelijk zijn watervergunningen nodig. Indien het verhard oppervlak toch toeneemt, of wanneer er open water gecreëerd gaat worden is dit aan de orde en dient de ingreep getoetst te worden aan de regels in de keur.

Juridische vertaling en advies

Op 28 september 2017 is Waterschap Noorderzijlvest en de gemeente Delfzijl middels de Digitale Watertoets geïnformeerd over de plannen. De hieruit voortgekomen randvoorwaarden en uitgangspunten zijn verwerkt in voorliggende waterparagraaf. Voor de verdere procedurele afhandeling van de watertoets is het van belang om het waterschap te blijven betrekken en rekening te houden met de hierin aangegeven adviezen.

4.7 Verkeer

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen invloed hebben op de verkeersstructuur en de verkeersstromen. Om inzicht te krijgen in het huidige verkeersbeeld en de effecten van de herinrichting is een beknopt verkeersonderzoek uitgevoerd.

Huidige situatie

De Stationsweg/Johan van den Kornputplein en de Damsterlaan maken onderdeel uit van de hoofdwegstructuur van Delfzijl. De Stationsweg/Johan van den Kornputplein maakt onderdeel uit van de ring rond het centrumgebied. De Damsterlaan (en verderop in het verlengde de N360) is te kenmerken als een inprikker, namelijk de verbinding tussen Delfzijl en het nationale hoofdwegennet (N33). In de huidige situatie sluit de Damsterlaan haaks aan op de ring rond het centrum: een voor de weggebruiker logische situatie.

In de huidige situatie is sprake van de volgende verkeersintensiteiten per weekdag (Bron: mechanische tellingen uitgevoerd in 2016 en 2017 door gemeente Delfzijl):

- Stationsweg: circa 5.800 motorvoertuigen per etmaal;
- Johan van den Kornputplein: circa 5.500 motorvoertuigen per etmaal;
- Damsterlaan: circa 5.700 motorvoertuigen per etmaal;

Toekomstige situatie

De hierboven beschreven verkeersstructuur zal met de voorgenomen herinrichting niet wijzigen. Ook in de toekomstige situatie zal sprake zijn van een haakse aansluiting van de Damsterlaan op de ring rond het centrum, waarbij de ombouw van het kruispunt naar een rotonde niet zorgt voor een significante verbetering of verslechtering van de doorstroming. Er zal als gevolg van de voorgenomen herinrichting dan ook geen sprake van een verschuiving in verkeersstromen (extra aanzuigende of juist belemmerende werking).

4.8 Bedrijven en milieuzonering

In het kader van een goede ruimtelijke ordening en bescherming van de woon- en leefkwaliteit is het van belang om inzicht te krijgen in relevante milieuhinderaspecten. Milieuzonering is hiervoor een geschikt instrument. Dit instrument bestaat uit het aanbrengen van een ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende (bijvoorbeeld een bedrijf) en milieugevoelige objecten (bijvoorbeeld woningen).

In het handboek 'Bedrijven en milieuzonering' worden milieuaspecten als geluid, geur, stof en gevaar uitgedrukt in richtlijnafstanden die wenselijk worden geacht tussen milieubelastende en milieugevoelige functies. De richtlijnafstand is gebaseerd op een minimale afstand tot aaneengesloten woonbebouwing. Het betreffen indicatieve afstanden die bij voorkeur worden aangehouden. Er kan gemotiveerd van worden afgeweken als de situatie ter plekke dat toelaat. Het handboek maakt onderscheid tussen de omgevingstypen gemengd gebied en rustige woonwijk c.q. rustig buitengebied. De omgeving van het plangebied kan getypeerd worden als gemengd gebied.

Voor de herinrichting van het stationsgebied geldt milieucategorie 3.2 voor de activiteit busstation en milieucategorie 2 voor parkeerterreinen. Dat wil zeggen dat deze activiteiten ten opzichte van in de omgeving aanwezige woningen een afstand van respectievelijk 50 en 10 meter in acht dienen te nemen (zie onderstaande tabel onder gemengd gebied). Geluid is hierbij het meest bepalende hinderaspect. Daarnaast is de verkeersaantrekkende werking relevant.

Richtafstandenlijst Bedrijven en milieuzonering¹

OMSCHRIJVING	AFSTANDEN IN METERS						INDICES		
	GEUR	STOF	GELUID	GEVAAR	GROOTSTE AFSTAND	GEMENGD GEBIED	CATEGORIE	VERKEER	VISUEEL
Bus-, tram- en metrostations en -remises	0	10	100C	0	100	50	3.2	2P	2
Autoparkeerterreinen, parkeergarages	0	0	30C	0	30	10	2	3P	1

Voor de nieuw geplande parkeerplaatsen kan zonder meer worden voldaan aan de richtlijnafstand van 10 meter. Voor het te verplaatsen busstation geldt dat voor enkele omliggende woningen (zuidzijde Stationsweg) niet voldaan kan worden aan de genoemde richtlijnafstand van 50 meter. Dit betekent dat op voorhand een acceptabel woon- en leefkwaliteit niet gewaarborgd kan worden. Met behulp van nader akoestisch onderzoek is onderzocht of de voorgenomen activiteit vanuit de milieuwetgeving acceptabel is of gemaakt kan worden door het nemen van passende mitigerende maatregelen en of gemotiveerd afgeweken kan worden van de indicatieve afstand van 50 meter (zie volgende paragraaf).

4.9 Geluid

Het akoestisch onderzoek is uitgevoerd ten behoeve van de te doorlopen planprocedures. Doel van het onderzoek is:

- Het bepalen van de in de omgeving te verwachten (gewijzigde) geluidniveaus vanwege de autobussen op het terrein van het busstation en
- Het bepalen van de geluidbelasting vanwege de in het kader van de Wet geluidhinder gezoneerde wegen Johan van den Kornputplein, Stationsweg en Damsterlaan (reconstructie van de weg).

Het busstation is géén inrichting in de zin van de Wet milieubeheer. Vanuit de milieuregelgeving is derhalve geen direct werkend toetsingskader aanwezig. De vanwege het busstation te verwachten geluidniveaus zijn in kaart gebracht in het kader van een goede ruimtelijke ordening. Voor de beoordeling van de geluidniveaus is aangesloten bij de richt- en grenswaarden als verbonden aan de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'.

De Johan van den Kornputplein, Stationsweg en Damsterlaan zijn in het kader van de Wet geluidhinder gezoneerde wegen. Voor de binnen de wettelijke geluidzone van de te wijzigen wegvakken gelegen woningen geldt dat de akoestische effecten inzichtelijk dienen te worden gemaakt en getoetst aan de grenswaarden als opgenomen in de Wet geluidhinder. Indien blijkt dat de geluidbelasting vanwege het wegverkeer ter plaatse van de woningen c.q. geluidgevoelige bestemmingen met meer dan 1,5 dB toeneemt (afgerond 2 dB, zijnde het reconstructie criterium) dient te worden gekeken naar de mogelijkheden tot het treffen van geluid reducerende maatregelen en dient eventueel een hogere waarde procedure te worden doorlopen.

¹ Geluid: C = continu. De betreffende activiteiten zijn meestal continu (dag en nacht) in bedrijf.

Verkeer:

- 1 = potentieel geringe verkeersaantrekkende werking;
 - 2 = potentieel aanzienlijke verkeersaantrekkende werking;
 - 3 = potentieel zeer grote verkeersaantrekkende werking
- P = Personenvervoer.

Visueel: Dit is een indicator voor de visuele inpasbaarheid van activiteiten en heeft een schaal van 1 tot 3. De bepaling van de index is subjectief en niet eenduidig.

In een akoestisch onderzoek (uitgevoerd door Noorman Bouw- en milieuvadvis, zie bijlage 4) is de ontwikkeling getoetst aan de Wet geluidhinder (Wgh) en een goede ruimtelijke ordening. Doel van het onderzoek is het vaststellen van de te verwachten geluidsbelasting op de omgeving. Hieronder is een overzicht gegeven van de conclusies.

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus vanwege activiteiten busstation

De berekende langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus vanwege de activiteiten op het terrein van het busstation bedragen ten hoogste 50 dB(A) etmaalwaarde in de toekomstige situatie. Met deze waarde wordt, na de herinrichting van het stationsgebied, voldaan aan de richtwaarde van ten hoogste 50 dB(A) etmaalwaarde voor een 'gemengd gebied'.

Het akoestisch woon- en leefklimaat ter hoogte van de omliggende woningen van derden kan na de herinrichting, als acceptabel worden aangemerkt.

Maximale geluidniveaus vanwege activiteiten busstation

De maximale geluidniveaus op het terrein van het busstation worden veroorzaakt door het aan- en afrijden van voertuigen (autobussen). Als aangegeven in de VNG-uitgave 'Bedrijven en milieuzone- ring' kunnen, in een gemengde woonomgeving, dergelijke maximale geluidniveaus worden uitgezonderd van toetsing. Voor de volledigheid zijn de effecten wel inzichtelijk gemaakt.

In de bestaande situatie bedraagt het maximale geluidniveau ter plaatse van de omliggende woningen ten hoogste $L_{A-max} = 63$ dB(A) in de dag-, avond- en nachtperiode. In de toekomstige situatie, na herinrichting bedraagt het maximale geluidniveau ten hoogste $L_{A-max} = 65$ dB(A) ter plaatse van de woningen Noordersingel 3 t/m 13c, Stationsweg 28 en Landstraat 73 t/m 81. Hoewel voor deze woningen geldt dat er feitelijk sprake is van een toename van het maximale geluidniveau vanwege de aankomende en vertrekkende bussen op het busstation, leidt dit naar verwachting niet tot een significante verslechtering van het woon- en leefklimaat. Maatgevend voor de ter plaatse van deze woningen optredende maximale geluidniveaus zijn (ongewijzigd ten opzichte van de bestaande situatie) de voorlans, over de openbare weg rijdende motorvoertuigen (met name vrachtwagens). De hiermee verband houdende maximale geluidniveaus zijn 5 tot 10 dB hoger dan de niveaus afkomstig van het busstation. Dit als gevolg van de kortere afstand van de weg tot de woningen, alsmede de hogere maximale bronsterktes.

Wegverkeerslawaai herinrichting omliggende wegen

Uit de berekeningsresultaten blijkt dat voor enkele woningen de geluidbelasting na de herinrichting van de met 2 dB of meer toeneemt (= hoger dan reconstructie criterium). De geluidbelasting na de herinrichting van de omliggende wegen bedraagt ten hoogste $L_{den} = 48$ dB op de gevels van deze woningen. Deze geluidbelasting wordt veroorzaakt door het wegverkeer rijdend over de Stationsweg. Er wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van ten hoogste $L_{den} = 48$ dB. Er hoeft geen hogere waarde procedure te worden doorlopen. De wegaanpassingen zijn akoestisch inpasbaar. Het woon- en leefklimaat is blijvend als acceptabel te beoordelen.

Conclusie

Op basis van deze conclusies wordt geconcludeerd dat de voorgenomen activiteit vanuit de milieuwetgeving acceptabel. Er kan dan ook gemotiveerd afgeweken worden van de indicatieve afstand van 50 meter.

4.10 Luchtkwaliteit

Het wettelijke stelsel voor luchtkwaliteitseisen is opgenomen in hoofdstuk 5, titel 5.2 van de Wet milieubeheer (Wm). Dit wettelijk stelsel wordt ook wel de 'Wet luchtkwaliteit' genoemd. De Wet luchtkwaliteit geeft het kwaliteitsniveau aan waaraan de buitenlucht moet voldoen om ongewenste effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid van mensen te voorkomen. In deze wet zijn luchtkwaliteitsnormen vastgelegd voor onder meer stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀). De Wet luchtkwaliteit schrijft voor dat bij ruimtelijke en verkeersplannen onderzoek moet worden gedaan naar de effecten op de luchtkwaliteit. Hierbij moeten de huidige en toekomstige concentraties van luchtverontreinigende stoffen in het onderzoeksgebied worden getoetst aan de wettelijke luchtkwaliteitsnormen.

Door Noorman Bouw- en milieuvadvis is een luchtkwaliteit onderzoek uitgevoerd (zie bijlage 5). Doel van het onderzoek is het bepalen van de te verwachten immissieconcentraties (zeer) fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) en stikstofdioxide (NO₂) in de omgeving van de inrichting. De berekende immissieconcentraties zijn getoetst aan de grenswaarden als gegeven in bijlage 2 van de Wet milieubeheer.

Conclusie

Uit de berekeningen volgt dat zowel voor als na herinrichting van het busstation aan de voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} geldende grenswaarden als vastgelegd in de Wet milieubeheer kan worden voldaan. Als gevolg van de herinrichting nemen, afhankelijk van de beoordelingslocatie, de concentratieniveaus stikstofdioxiden en fijnstof in de omgeving enigszins toe, dan wel af. De toe- en afname is beperkt en leidt 'niet in betekenende mate' tot een verbetering dan wel verslechtering van het woon- en leefklimaat.

Geconcludeerd wordt dat het milieuaspect 'luchtkwaliteit' geen belemmering vormt voor de gewenste ontwikkelingen.

4.11 Externe veiligheid

Externe veiligheid gaat over overlijdensrisico's die mensen lopen vanwege productie, gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, spoor, vaarwegen en buisleidingen. Gevaarlijke stoffen zijn bijvoorbeeld vuurwerk, lpg, chloor, ammoniak en munitie. De term externe veiligheid wordt gehanteerd omdat het overlijdensrisico van derden centraal staat. Het gaat om mensen die zelf niet deelnemen aan de activiteit die het overlijdensrisico met zich meebrengt.

De minister van Infrastructuur & Milieu (I&M) is verantwoordelijk voor de coördinatie van het externe veiligheidsbeleid voor gevaarlijke stoffen. Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) bevat veiligheidsnormen voor bedrijven. Voor het transport van gevaarlijke stoffen via weg, water en spoor heeft het Rijk normen vastgesteld in de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. In de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen is de nota verder uitgewerkt. Deze normen hierin hebben nog geen wettelijke status. Deze circulaire is op 1 juli 2014 vervangen door het 'Besluit externe veiligheid transportroutes' (Bevt) en het daaraan gekoppelde landelijke 'Basisnet'. Voor aardgastransportleidingen geldt het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

De genoemde kaders verplichten gemeenten om bij het opstellen van ruimtelijke plannen veiligheidsafstanden toe te passen en het externe veiligheidsrisico zo laag mogelijk te houden. Veiligheidsrisico's worden uitgedrukt in het plaatsgebonden risico en in het groepsrisico. Het plaatsgebonden risico vormt het basisbeschermingsniveau voor individuele burgers, het groepsrisico is een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een ramp. Bij negatieve

veranderingen van het groepsrisico moet de gemeente een verantwoording van het groepsrisico afleggen.

In de directe omgeving van het plangebied bevindt zich de spoorlijn Groningen – Delfzijl, waarover vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Deze spoorlijn maakt onderdeel uit van het Basisnet Spoor. Het Basisnet Spoor is het landelijk aangewezen spoornetwerk voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het plan ziet niet op de realisatie van nieuwe kwetsbare objecten binnen het PR risicoplafond (10 meter), het GR 10^{-7} risicoplafond (21 meter) en het GR 10^{-8} risicoplafond (155 meter). Er treden door het plan geen negatieve veranderingen op van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Conclusie

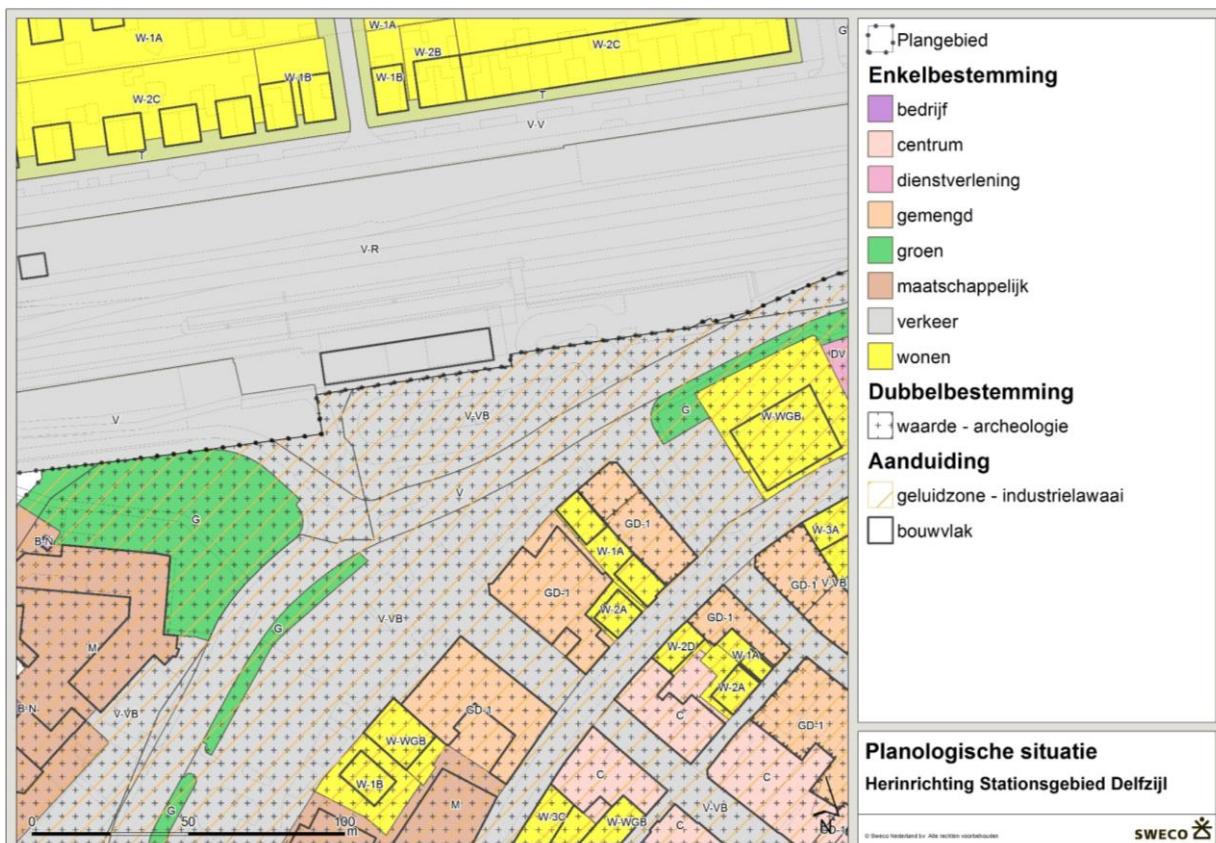
In de omgeving van het plangebied bevinden zich geen risicovolle inrichtingen. Wel ligt het plangebied aan het Basisnet Spoor. Er worden geen nieuwe risicobronnen gerealiseerd binnen het plangebied, ook worden er geen nieuwe gevoelige functies mogelijk gemaakt. Het plan ziet enkel op de herinrichting van de openbare ruimte. Het aspect externe veiligheid vormt dan ook geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

5 Juridische aspecten/ toets aan bestemmingsplan

5.1 Vigerend bestemmingsplannen

Het plangebied is gelegen binnen de geldende bestemmingsplannen 'Centrum', vastgesteld op 23 mei 2013 (zuidelijk deel) en 'Delfzijl-Kern Noord', vastgesteld op 10 juni 2010 (noordelijk deel). Hierbinnen gelden de volgende bestemmingen (zie onderstaande afbeelding):

- 'Verkeer' (V) ter plaatse van hoofdwegen met een doorgaand verkeersfunctie (Damsterlaan, Stationsweg en Johan van den Kornputplein).
- 'Verkeer – Verblijfsgebied' (V-V) ter plaatse van straten voor bestemmingsverkeer en parkeer- en groenvoorzieningen.
- 'Verkeer – Railverkeer' (V-R) ter plaatse van de spoorlijnen en eigendommen van NS Vastgoed (o.a. fietsenstalling en deel parkeerterrein oostzijde stationsgebied).
- 'Groen' (G) ter plaatse van onbebouwde gronden.
- 'Wonen' (W), 'Gemengd' (GD), 'Maatschappelijk' (M), 'Bedrijf' (B), 'Dienstverlening' (DV) en 'Centrum' (C) ter plaatse van bestaande woningen, winkels, maatschappelijke voorzieningen, kantoren en bedrijven in de omgeving van het stationsgebied.
- 'Waarde – Archeologie 2', 'Waarde – Archeologie 4' (dubbelbestemmingen) en 'Geluidzone – industrielawaai'. Dit betreffen gronden met respectievelijk archeologische waarden en een geluidzone vanwege de industrieterreinen ten oosten van Delfzijl.



Vigerende bestemmingsplannen

5.2 Afwijking van het bestemmingsplan

In onderstaande tabel is weergegeven voor welke onderdelen van de herinrichting van het stationsgebied afgeweken dient te worden van het vigerende bestemmingsplan. Belangrijkste afwijking betreft de nieuwe beloop van de hoofdwegen in het plangebied die in het vigerende bestemmingsplan Centrum gedetailleerd zijn vastgelegd met de bestemming Verkeer (vooral Damsterlaan en in zeer beperkte mate de Stationsweg en Johan v/d Kornputplein). Buiten deze bestemming zijn geen hoofdwegen toegestaan met als doel het waarborgen van een acceptabel akoestisch klimaat voor omliggende woningen.

Onderdeel herinrichting	Passend binnen bestemmingsplan
Herinrichting Stationsplein en looproute Station-centrum	Passend binnen bestemming Verkeer – Verblijfsgebied en Groen
Verplaatsing busstation naar oostzijde stationsgebied	Passend binnen bestemmingen Verkeer – Verblijfsgebied (BP Centrum) en Verkeer - Railverkeer (BP Delfzijl Kern Noord)
Verlegging Stationsweg, Johan v/d Kornputplein en Damsterlaan	Niet passend binnen bestemmingen Verkeer – Verblijfsgebied en Groen (BP Centrum) Passend binnen bestemming Verkeer (BP Delfzijl Kern Noord)
Verplaatsing parkeren, taxi, K&R naar Damsterlaan	Passend binnen bestemmingen Verkeer – Verblijfsgebied en Groen (BP Centrum) en Verkeer – Railverkeer (BP Delfzijl Kern Noord)
Realisatie fietspad oostzijde	Passend binnen bestemmingen Verkeer – Verblijfsgebied

5.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat de voorgenomen ontwikkeling past binnen de vigerende beleidskaders van Rijk, provincie en gemeente. Vanuit het beleid blijkt dat er geen belemmeringen bestaan voor het toekomstig gebruik en dat de ontwikkeling goed inpasbaar en verenigbaar is met de andere aanwezige belangen in het gebied.

Uit de uitgevoerde onderzoeken (archeologie en cultuurhistorie, bodemkwaliteit, water, natuur, verkeer, geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheid) blijkt dat de ontwikkeling niet leidt tot aantasting van het milieu of een overschrijding van wettelijk voorgeschreven normen. Tevens zijn er geen belemmeringen gebleken ten aanzien van een goede ruimtelijke ordening.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij een omgevingsvergunning voor planologisch afwijken van het bestemmingsplan dient op grond van artikel 6.12 Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) in de plantoelichting inzicht te worden gegeven in de economische uitvoerbaarheid.

Voor de uitvoering van het Actieplan Centrum waaronder de herinrichting van het Stationsgebied valt is budget opgenomen in de begroting van de gemeente Delfzijl. Tevens heeft de provincie Groningen subsidie ter beschikking gesteld in het kader van het programma Werk, Energie en Leefbaarheid (WEL). Totaal gaat het om circa € 30 miljoen. Voor de voorbereiding en uitvoering van de herinrichting van het Stationsgebied is een WEL-subsidie van € 1.929.666,- toegekend (beschikking 27 januari 2016). Deze uit het actieplan WEL toegekende subsidie is op 22 december 2016 door de raad als krediet beschikbaar gesteld. De economische uitvoerbaarheid is hiermee gewaarborgd.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Participatie

Voor het aanvragen van de omgevingsvergunning is in het kader van participatie op 1 maart 2017 een inloopbijeenkomst gehouden voor omwonenden en bewonersorganisaties. Daarnaast is een klankbordgroep ingesteld bestaande uit aanwonenden en aanliggende bedrijven. Samen met deze klankbordgroep zijn de ontwerpen nader afgestemd en uitgewerkt aan de hand van de door de deelnemers gemaakte opmerkingen.

Terinzagelegging

Op grond van artikel 3.10 Wet algemene bepalingen omgevingsrecht is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing op de voorbereiding van een omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan. Zo wordt het ontwerpbesluit gedurende zes weken voor een ieder ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kan een ieder een zienswijze indienen bij het college van burgermeester en wethouders. Bij besluitvorming op de aanvraag van de omgevingsvergunning worden de zienswijzen beoordeeld. Als de omgevingsvergunning wordt verleend, treedt deze in werking met ingang van de dag na afloop van de beroepstermijn, tenzij een verzoek om een voorlopige voorziening is gedaan. Na inwerkingtreding van de omgevingsvergunning vormt deze de basis om af te wijken van het bestemmingsplan.

Vooroverleg

Op de voorbereiding van een omgevingsvergunning waarbij wordt afgeweken van het bestemmingsplan, is artikel 6.18 Besluit omgevingsrecht van toepassing. Daarin is bepaald dat het bij bestemmingsplannen verplichte bestuurlijke vooroverleg ex. artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening ook wordt gevoerd bij deze besluiten. Dit houdt in dat het college van burgemeester en wethouders van Delfzijl overleg pleegt met de besturen van het betrokken waterschap en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging welke in het plan in het geding zijn.

Eventuele zienswijzen, de gemeentelijke reactie daarop en eventuele aanpassingen van de ruimtelijke onderbouwing zullen te zijner tijd worden samengevat in een reactienota.

Bijlagen

1. Natuur
2. Archeologie
3. Bodem
4. Geluid
5. Luchtkwaliteit