

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Huidige situatie in het plangebied	5
2.1	Ligging en begrenzing	5
2.2	Aanwezige functies	6
2.3	Ontsluiting	7
2.4	Woonkarakter	7
2.5	Groen en water	8
3	Beleidskader	9
3.1	Provincie	9
3.2	Gemeente	10
4	Toekomstige ontwikkelingen	13
4.1	Woningbouw	13
4.2	Beeldkwaliteit	14
4.3	Toekomst van de overige functies	15
4.4	Watersysteem	15
5	Potentiële belemmeringen	17
5.1	Milieuhygiënische gesteldheid van de bodem	17
5.2	Archeologie	17
5.3	Geluidhinder	18
5.4	Externe veiligheid	20
5.5	Luchtkwaliteit	31
5.6	Flora en fauna	32
6	Juridische vormgeving	35
6.1	Algemeen	35
6.2	Inleidende regels	36
6.3	Planvorm	36
6.4	Bestemmingen	36
6.5	Toelaatbaarheid bedrijven	37
6.6	Algemene regels, overgangs- en slotregels	38
7	Economische uitvoerbaarheid	39
8	Inspraak & Overleg	41

Bijlagen

Bijlage 1: Archeologisch advies

Bijlage 2: Berekening wegverkeerslawaai Rijksweg

Bijlage 3: Akoestisch onderzoek industrielawaai

Bijlage 4: Aanvulling beeldkwaliteit

Bijlage 5: Beeldkwaliteitsplan Doklanden 1998

Inleiding

Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op het woongebied Doklanden, dat dicht bij het stadscentrum van Delfzijl ligt. Het plangebied wordt aan beide lange zijden begrensd door het water van het Damsterdiep en van het Oude Eemskanaal.

De eerste woningen in Doklanden kwamen aan het eind van de jaren negentig gereed. Begin 2009 was er nog ruimte voor de bouw van circa 13 (grondgebonden) woningen. Als deze zijn voltooid, telt het gebied circa 210 woningen. Mede door de aanleg van een grachtenstelsel ligt een groot deel van de woningen aan bevaarbaar water.

In 1999 stelde de gemeenteraad een bestemmingsplan voor Doklanden vast. Dit plan werd in datzelfde jaar nog goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van Groningen (met uitzondering van een miniem deel van de bestemming Woongebied, als gevolg van de milieuhinder van twee bedrijven). Door een foutje van de Staatscourant, dat tot een onvolledige kennisgeving leidde, werd het goedkeuringsbesluit van Gedeputeerde Staten echter door de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State vernietigd. Aanleiding voor deze vernietiging was het beroep dat een bedrijf tegen het besluit van Gedeputeerde Staten had ingediend, overigens zonder dat dit beroep betrekking had op de formele tekortkoming van de Staatscourant.

In 2001 is daarna wel een nieuw bestemmingsplan voorbereid, maar dit heeft uiteindelijk de wettelijk vereiste procedure niet doorlopen. De invulling van het plangebied verliep vervolgens via het toepassen van vrijstellingsprocedures (artikel 19 oude WRO). De invulling spoorde tot nu toe volledig met de bestemmingsregeling van 2001 en met het beeldkwaliteitsplan dat als een separaat document aan die regeling is toegevoegd.

Formeel geldt echter voor het plangebied nog een planologische regeling van begin jaren vijftig, die nadien meermalen op onderdelen is herzien. Nu in 2008 de Wet ruimtelijke ordening is gewijzigd en het plan bijna is voltooid, is er alle aanleiding om een bestemmingsplan voor Doklanden op te stellen.

Een belangrijk aspect voor de nog te realiseren woningen vormt de (geluid)hinder van nabijgelegen bedrijven. Voor de voltooide delen van Doklanden betekent het bestemmingsplan in feite een legalisatieregeling.

Vooruitlopend op het voorliggende plan is het bestemmingsplan Midscheeps 110 vastgesteld. Het bestemmingsplan heeft betrekking op het plangebied zoals dat op de onderstaande afbeelding is weergegeven. Het bestemmingsplan heeft betrekking op het bouwen van een woning op het perceel Midscheeps 110 en is op 7 juli 2010 onherroepelijk geworden.

PLANOLOGISCH-
JURIDISCHE VOORGE-
SCHIEDENIS

VIGERENDE PLANOLOGI-
SCHE REGELING



Kenschets plangebied Midscheeps 110

De systematiek van het bestemmingsplan Doklanden sluit aan op die van het recent opgestelde bestemmingsplan Delfzijl kern Noord. Dit komt de uniformiteit binnen de gemeente ten goede.

Het plan voldoet daarnaast aan de IMRO-standaarden zoals die begin 2009 gelden en aan de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2008 (SVBP 2008) met de daarbij gehanteerde kleuren en benamingen. Deze standaard is per 1 juli 2009 verplicht.

De verbeelding (voorheen plankaart) is getekend op een ingemeten ondergrond (GBKN), schaal 1:1.000. Het volledige plan is digitaal beschikbaar (regels, verbeelding en toelichting).

Huidige situatie in het plangebied

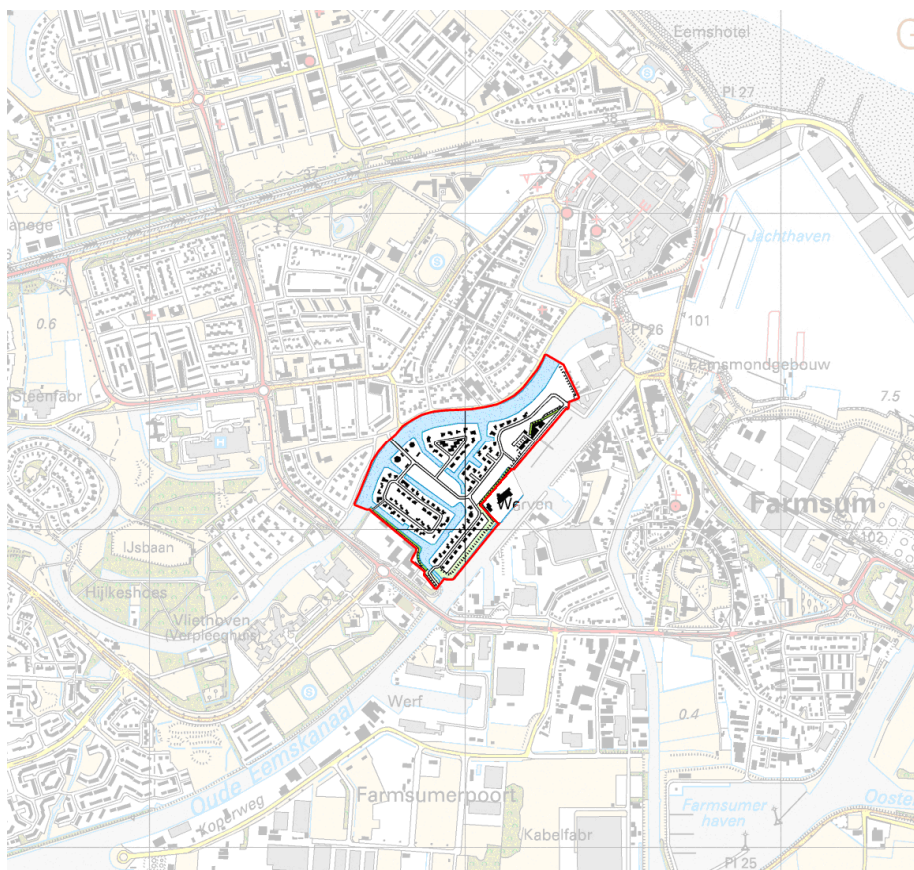
2

2.1

Ligging en begrenzing

Het plangebied maakt deel uit van de bebouwde kom van Delfzijl. Het ligt direct ten zuiden van het stadscentrum en wordt begrensd door:

- de noordelijke oever van het Damsterdiep (het water zelf valt binnen de plangrens);
- de oude tak van het Eemskanaal;
- terreinen en gebouwen van gemeentewerken en de brandweer aan de Hogelandsterweg (aan de zuidwestzijde);
- het woonbuurtje van de Concordiastraat aan de noordoostzijde.



Gemeente Delfzijl, bron: Topografische Dienst

Aan de noordzijde van het Damsterdiep grenst Doklanden aan het woongebied van de Scheepvaartbuurt. Aan de overzijde van het Oude Eemskanaal ligt het bedrijventerrein Eemskanaaldok.

2.2

Aanwezige functies

Het gebied bestaat uit vrij vlak terrein dat net boven N.A.P. ligt. De oppervlakte bedraagt ongeveer 20 ha. Het plangebied is genoemd naar het voormalige dok in het Oude Eemskanaal. Op deze plek ligt nu de jachthaven die het plangebied aan de oostzijde begrenst. Langs de jachthaven staan het clubgebouw van een watersportvereniging en een complex kleine appartementen (van oudere datum). Langs de jachthaven bevond zich tevens een jachtserveerbedrijf. Tot voor kort was deze in bedrijf, echter heeft de eigenaar op 23 november 2010 aangegeven alle bedrijfsactiviteiten te staken en gestaakt te houden.

Aan de oostgrens van het plangebied ligt het terrein van een transportbedrijf. Dit terrein wordt niet intensief meer gebruikt, omdat de transportactiviteiten zijn verplaatst naar een bedrijventerrein bij Farmsum. Dit terrein wordt meegenomen met de actualisatie van het bestemmingsplan Farmsum. Dit terrein is tot voor kort onderdeel geweest van 'het gezoneerde industrieterrein' waarvoor een geluidszone in de zin van de Wet geluidhinder geldt. Omdat het bestemmingsplan Farmsum meerdere gezoneerde industrieterreinen omvat, heeft de gemeente ervoor gekozen, vanwege juridisch-planologische eenduidigheid het terrein aan het bestemmingsplan Farmsum toe te voegen.

De rest van het plangebied is bedoeld voor woningen. De invulling van Doklanden begon aan het eind van de jaren negentig. In het noordelijk plandeel is een aantal percelen nog onbebouwd. Hier is nog ruimte voor circa 13 woningen.



Zicht op een nog onbebouwd plangedeelte met rechts de woningen van de Concordiastraat

2.3

Ontsluiting

Voor het autoverkeer is het gebied op twee punten ontsloten: aan de noordzijde via het Eemskanaal Noordzijde en aan de westzijde via een brug over het Damsterdiep. Voor het langzaam verkeer zijn er aan de zuidzijde twee extra ontsluitingen, in de vorm van bruggetjes over de vaarverbinding tussen het Damsterdiep en het Eemskanaal. Bij de zuidpunt van het plangebied ligt in deze vaarverbinding een kleine sluis.

2.4

Woonkarakter

Behalve de vaarverbinding is het woongebied voorzien van een stelsel van bevaarbare grachten die zijn aangesloten op het Damsterdiep. Een groot deel van de ruim 165 woningen, die tot nu toe zijn gebouwd, ligt daardoor aan water. De woningen zijn overwegend vrijstaand of halfvrijstaand. Aan weerszijden van de brug over het Damsterdiep staan twee appartementsgebouwen van vier bouwlagen en een penthouse. Hierin zijn in totaal 16 appartementen ondergebracht.

Zoals vermeld, staan op het terrein van het voormalige transportbedrijf twee bedrijfswoningen en staat langs de jachthaven een complex kleine appartementen. In dit oudere complex (dat dateert van voor de ontwikkeling van het woongebied Doklanden) zijn 28 wooneenheden ondergebracht.



Damsterdiep met links het plangebied Doklanden

2.5

Groen en water

In het plangebied is weinig ruimte voor openbaar groen ingericht. Het overheersende element van de openbare ruimte is water.

Net buiten het plangebied ten zuiden van het voormalige transportbedrijf, ligt langs het Oude Eemskanaal een groenelement in de vorm van een dijk die de functie van waterkering vervult.

3.1

Provincie

Provinciale Staten van Groningen hebben op 17 juni 2009 het Provinciale Omgevingsplan (POP) 2009-2013 en de Omgevingsverordening Groningen 2009 vastgesteld. Het POP heeft de gecombineerde status van (provinciale) structuurvisie onder de nieuwe Wet ruimtelijke ordening, regionaal waterplan, milieubeleidsplan en provinciaal verkeer- en vervoersplan. Bepaalde beleidsrichtlijnen uit de Omgevingsvisie zijn juridisch vastgelegd in de Omgevingsverordening, die in werking is getreden op 2 februari 2010. In de tussentijd hanteert het college van Gedeputeerde Staten echter als gedragslijn dat plannen en projecten worden getoetst op hun verenigbaarheid met provinciale belangen zoals die in de Omgevingsverordening zijn geborgd.

POP EN OMGEVINGS-
VERORDENING

De hoofddoelstelling van het POP is: duurzame ontwikkeling - voldoende werkgelegenheid en een voor mens en natuur leefbaar Groningen met behoud en versterking van de kwaliteiten van de fysieke omgeving, waarbij toekomstige generaties voldoende mogelijkheden houden om zich te ontplooien.

De drie centrale uitgangspunten zijn:

1. werken aan een duurzame leefomgeving;
2. eigen karakter handhaven en versterken;
3. sterke steden en vitaal platteland.

Verhoging van de ruimtelijke kwaliteit staat centraal in het POP. Een hoge kwaliteit van de leefomgeving draagt bij aan de leefbaarheid en is ook vanuit het oogpunt van duurzaamheid en als cultureel erfgoed van belang. Ruimtelijke kwaliteit heeft bovendien een economische waarde. De herkenbaarheid, identiteit, sfeer en allure van een gebied bepalen mede de aantrekkelijkheid ervan als woon- en werkomgeving. Meer dan voorheen dringt de provincie erop aan om bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen rekening te houden met de karakteristieken van de omgeving. De provincie verwacht dat in plannen en projecten inzichtelijk wordt gemaakt uit welke bovenliggende stedenbouwkundige en landschappelijke visie de gemaakte keuzen voortvloeien en welke beeldkwaliteit wordt beoogd.

Het versterken van het eigen karakter van Groningen is een centraal uitgangspunt van het provinciale omgevingsbeleid. Kernkarakteristieken zijn fysiek van aard en bestaan uit de landschappelijke en cultuurhistorische elementen die voor een gebied kenmerkend zijn.

De provincie wil de kernkarakteristieken, in samenwerking met gemeenten, waterschappen, maatschappelijke organisaties en andere belanghebbenden beschermen, beheren en waar mogelijk versterken. Dit betekent dat ontwikke-

lingen die druk op deze karakteristieken veroorzaken, of die hier schadelijk voor kunnen zijn, ruimtelijk zorgvuldig moeten worden ingepast.

De provincie ziet het als noodzakelijk dat voor het hele Eemsmondgebied een integrale regionale visie op wonen en voorzieningen wordt opgesteld, als antwoord op de daling van de bevolkingsomvang.

Bij de woningbouw moet in Delfzijl de nadruk liggen op herstructurering met een stedelijk karakter, gericht op verbetering van de woonkwaliteit. Vanwege de omvang van de problematiek heeft Delfzijl bij de provincie een duidelijke prioriteit bij de aanpak van de stedelijke vernieuwing. Deze geldt ook als middel om het imago van Delfzijl te verbeteren.

EISEN VANUIT DE OMGEVINGSVERORDENING

Op grond van artikel 4.5, eerste lid, van de provinciale Omgevingsverordening dient de toelichting van een bestemmingsplan een paragraaf over de ruimtelijke kwaliteit te bevatten die inzicht biedt in:

- a. de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied;
- b. de bestaande functionele en ruimtelijke karakteristiek;
- c. de bestaande cultuurhistorische en landschappelijke waarden;
- d. een ruimtelijk-functionele visie op de toekomst van het plangebied;
- e. de inpassing van de met het plan mogelijk gemaakte ruimtelijke ontwikkelingen in de ruimere omgeving;
- f. de maatregelen die nodig zijn om de mogelijke schade aan kwaliteiten en waarden ten gevolge van de realisering van het plan te voorkomen en te beperken of deze kwaliteiten en waarden elders te compenseren.

Op grond van artikel 4.5, tweede lid, van de Omgevingsverordening dient de toelichting van een bestemmingsplan een paragraaf over energie en duurzaam ruimtegebruik te bevatten die inzicht biedt in:

- a. de wijze waarop en de mate waarin het plan berust op sturende energieprincipes, waaronder in ieder geval cascadering, functiekoppeling en energie-efficiency;
- b. de wijze waarop en de mate waarin het plan berust op het uitgangspunt van duurzaam ruimtegebruik, onder meer door de toepassing van intensivering en herstructurering;
- c. overige aspecten van duurzaamheid omvattende sociale en economische aspecten en milieuaspecten.

3.2

G e m e e n t e

De gemeente Delfzijl werkt intensief aan een duurzame kwaliteitsverbetering van de woon- en leefomgeving op haar hele grondgebied. Dit betekent concreet dat de inzet is gericht op:

- een leefbare stedelijke kern met een gevarieerd woonmilieu en een bruisend stadshart;
- een vitaal platteland met dorpen met een goed voorzieningenniveau;
- behoud en versterking van krachtige economische werkgebieden (industrieterreinen/haven).

Samen met woningcorporatie Acantus en de provincie Groningen werkt de gemeente aan de revitalisering van de kern Delfzijl. Door de betrokken partijen is hiertoe de Ontwikkelingsmaatschappij Delfzijl (OMD) opgericht. Met als grondslag het Masterplan Delfzijl heeft de OMD het revitaliseringsproces krachtig ter hand genomen. De revitalisatie richt zich met name op het stadscentrum en op de woongebieden Delfzijl-Noord, Tuikwerd en Over de gracht/Scheepvaartbuurt. Doklanden is een recent ontwikkeld woongebied dat op een grotendeels braakliggend stedelijk terrein tot stand is gebracht en vormt geen onderdeel van de revitalisatie. Niettemin heeft dit plan wel als oogmerk de woonkwaliteit van Delfzijl te verhogen door een woonmilieu te bieden dat een hoogwaardige aanvulling betekent op ander aanbod in de kern.

Duurzaam bouwen en klimaatprogramma 2009-2012

De gemeentelijke ambities voor duurzaam bouwen en klimaatbeleid zijn opgenomen in de nota 'Duurzaam Bouwen 2005' en het klimaatprogramma 2009 - 2012. Er doen zich nu en in de komende jaren kansen voor, die Delfzijl wil benutten. Duurzaam Bouwen is een manier van bouwen, die is gericht op een gezond en verantwoord woon- en leefklimaat binnen- en buitenshuis. Dit betekent een gezond leefklimaat in de woning of het gebouw en een zodanige inrichting van de buitenruimte dat aan onze behoeften van comfort en welzijn wordt voldaan zonder schaarse grondstoffen te verspillen. De ambitie van de gemeente Delfzijl is, gegeven de grote veranderingsopgave in de woningvoorraad voor de komende jaren, om zoveel mogelijk duurzaam te bouwen en duurzaam te renoveren. Voor wat betreft onderhavig bestemmingsplan is dit beleid van toepassing bij woningbouwverbetering en nieuwbouw.

Aangezien reeds aangekondigd is dat de EPC in januari 2011, van overheidswege verlaagd wordt naar 0.6 vervalt de noodzaak de doelstelling van 50% EPC verlaging ten opzichte van 0.8 te handhaven.

Enkele maatregelen uit het klimaatprogramma die wel van toepassing blijven en voor dit bestemmingsplan relevant zijn, zijn een drietal maatregelen:

1. Nieuwe wijken zongerichte verkaveling toepassen van minimaal 70%,
2. Toolkit Duurzame woningbouw toepassen in woningbouwprojecten,
3. Verankering doelstellingen in RO-beleid en bouwverordening/ bouwbesluit.

Via actieve voorlichting aan bewoners wordt getracht het fysieke energie gebruik voor huishoudens te verminderen.

Toekomstige ontwikkelingen

4

Het leeuwendeel van het woongebied Doklanden is inmiddels gerealiseerd. Omdat in de voltooide delen voorlopig geen ingrepen worden voorzien, wordt daar in dit hoofdstuk verder niet op ingegaan. De aandacht richt zich op de gebiedsdelen en functies waar zich wel ontwikkelingen kunnen of zullen voordoen.

4.1

Woningbouw

In het noordelijk deel van het plangebied resteert nog ruimte voor woningbouw. In het (nooit vastgestelde) bestemmingsplan van 2001 is hier uitgegaan van de bouw van vrijstaande of dubbele woningen en in de noordpunt aaneengesloten woningen. Met uitzondering van dit laatste is er geen reden hier nu van af te wijken. Uitgangspunt is daarom de bouw van vrijstaande of dubbele woningen. Ook de richtlijnen van het destijds opgestelde en vastgestelde beeldkwaliteitsplan zijn in het algemeen nog bruikbaar. In totaal is er aan weerszijden van de Midscheeps (de hoofdontsluiting door het woongebied) ruimte voor nog circa 13 woningen.

In het Pact van de Regio (september 2009), de POP-provinciale verordening (2009) en bij provinciale brief van 8 december 2009 is voor de DEAL-regio de nieuwbouwruijnte (bouwen en slopen) voor de periode 2009 tot en met 2018 bepaald.

De gemeente Delfzijl heeft voor deze periode een nieuwbouwruijnte toegerekend gekregen voor het bouwen van 287 woningen. Tegelijkertijd is bepaald om de woningvoorraad met netto 1335 woningen te laten afnemen. De in dit plan aanwezige plancapaciteit is meegenomen in het bepalen van de nieuwbouwruijnte zoals bedoeld in eerdere genoemde beleidsdocumenten en provinciale brief.

CAPACITEIT EN
WONINGTYPE



Perceel voor een nieuwe woning

ONTSluitING

Om de meest noordelijke woonpercelen te ontsluiten, wordt er een korte in-steek vanaf de Midscheeps aangelegd. Deze wordt (alleen) voor fietsers en voetgangers doorgetrokken naar de Concordiastraat. Voor voetgangers wordt daarnaast een doorgang vrijgehouden langs de noordzijde van het appartementsgebouw Dok Staete, dat net buiten het plangebied, aan de kop van de jachthaven staat. Deze doorgang verbindt de Midscheeps eveneens met de Concordiastraat.

ONBEBEBOUWD PERCEEL LANGS HET DAMSTERDIEP

In het noordelijk deel van Doklanden ligt tussen de reeks woningen langs het Damsterdiep een nog onbebouwd perceel. Door de ondergrond van dit perceel loopt een overstortriool en een elektriciteitskabel van 15.000 volt (midden-spanningskabel). Mede ook omdat de oppervlakte van het perceel beperkt is, zal er geen woning worden gebouwd. Vanaf de hoofdontsluitingsstraat (Midscheeps) blijft hierdoor een vrij doorzicht op het Damsterdiep bestaan. De gemeente overweegt op deze plek een vissteiger aan te leggen die geschikt is voor minder validen.

4.2

Beeldkwaliteit

In 1998 is voor Doklanden een beeldkwaliteitsplan opgesteld en vastgesteld. Dit plan heeft als instrument gefungeerd om bij de nieuwbouw vooraf aan bouwers en burgers duidelijkheid te geven over de welstandsbeoordeling. Het bevat richtlijnen die een aanvulling betekenen op de regels en de kaart van het bestemmingsplan, zoals bijvoorbeeld de dakvorm, de kleuren en de materialisatie van de woningen (dergelijke aspecten kunnen niet in een bestemmingsplan worden vastgelegd). Tot nu toe is bij alle bouw- en inrichtingsactiviteiten aan het beeldkwaliteitsplan van 1998 vastgehouden. Aan de hand daarvan heeft de welstandscommissie advies uitgebracht over de bouwaanvragen.

Met uitzondering van de noordpunt van het plangebied en de percelen grenzend aan het voormalige jachtservicebedrijf, is er ook nu geen reden van het bestaande beeldkwaliteitsplan af te wijken. De afwijkende beeldkwaliteitseisen worden in de bijlage opgenomen en zullen afzonderlijk worden voorgelegd aan de gemeenteraad voor vaststelling.

Als de woningbouw in Doklanden zal zijn voltooid, kunnen de richtlijnen voor de beeldkwaliteit worden opgenomen in (een herziening van) de gemeentelijke welstandsnota. Het voorgestane beeld wordt daarmee ook voor de toekomst bewaakt.

GEMEENTELIJKE WEL-
STANDSNOTA

4.3

Toekomst van de overige functies

Langs de jachthaven staan het clubgebouw van een watersportvereniging. Er is geen reden om hier functieveranderingen te verwachten. De functie is er ook goed op de plaats.

Langs de jachthaven bevond zich tevens een jachtservicebedrijf. Tot voor kort was deze in bedrijf. Dit betekent dat er nu geen activiteiten meer op het perceel worden uitgeoefend die hinder veroorzaken voor het woongebied. De functieverandering heeft tot gevolg dat de bestemming van het voormalige jachtservicebedrijf zal worden gewijzigd. De 'nieuwe' bestemming is aangepast aan het huidige gebruik.

JACHTHAVEN PLUS VOOR-
ZIENINGEN

De gemaakte afspraken zijn in het onderhavige bestemmingsplan vastgesteld. De exacte formulering ervan is te vinden in de planregels.

In de publicatie Bedrijven en Milieuzonering van de VNG (editie 2009) wordt geadviseerd om een 'rustige woonwijk' niet dichterbij dan 50 m bij een jachthaven met bijbehorende voorzieningen te lokaliseren (vanwege te verwachten geluidhinder). Door de ligging te midden van andere functies (zoals het stadscentrum en bedrijfslocaties) heeft Doklanden echter niet het karakter van een 'rustige woonwijk', maar is veeleer sprake van een 'gemengd gebied' zoals de VNG dat kenschetst. Bij een dergelijke gebiedscategorie mag voor een kleinere afstand tussen woningen en hinderlijke activiteiten worden gekozen.

4.4

Watersysteem

In elk ruimtelijk plan moet aandacht worden geschonken aan de wateraspecten. Volgens de wet dient in de toelichting bij ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen. In een dergelijke paragraaf wordt uiteengezet of en in welke mate het plan gevolgen heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grond- en het oppervlaktewater. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets: 'het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en beslui-

WATERTOETS

ten'. In de nieuwe Wet ruimtelijke ordening en de Waterwet, die beide in 2008 van kracht werden, is de positie van deze toets nog versterkt.

BELEID Het kader voor de watertoets is het beleid in de Vierde Nota Waterhuishouding, Waterbeleid 21^e eeuw, de Europese Kaderrichtlijn Water en de beleidslijn Ruimte voor de Rivier. Voor details wordt verwezen naar deze beleidsdocumenten.

Doklanden ligt in het beheersgebied van het Waterschap Noorderzijlvest. In het Waterbeheerplan 2010-2015 van dit waterschap (ontwerpversie, december 2008) is een aantal doelstellingen voor het watersysteem in stedelijke kernen geformuleerd:

- Het waterschap pleit ervoor dat het rioolstelsel, de zuivering en de lozingen daarvan op het oppervlaktewater als keten worden benaderd.
- De waterstand in stedelijk gebied mag van het waterschap fluctueren, zodat zowel extreme neerslag als langdurige droogte in het systeem kunnen worden opgevangen. Het systeem dient voldoende flexibel te zijn en de ruimte te krijgen. Wateraanvoer zou niet nodig moeten zijn.
- Het water dient schoon, helder en gezond te zijn. De waterkwaliteit en de voorwaarden voor het waterleven mogen door ingrepen in het systeem niet verslechteren.
- Regenwater is waar mogelijk afgekoppeld van het riool.

RIOOLSTELSEL Om voldoende drooglegging te verkrijgen, is het woongebied Doklanden bij het bouwrijp maken opgehoogd.

In het gebied is een gescheiden rioolstelsel aangelegd. De gebouwen en het terrein van het voormalige transportbedrijf zijn inmiddels ook op dit gescheiden stelsel aangesloten. Het huishoudelijke afvalwater wordt via het DWA-stelsel van Delfzijl afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Het hemelwater wordt via een RWA-riool geloosd op het oppervlaktewater van het Damsterdiep. Doordat de weg- en erfverhardingen slechts door een beperkte hoeveelheid autoverkeer worden belast en er daardoor weinig kans is op vervuiling, vormt het gescheiden stelsel een verantwoorde keuze. Door dit stelsel komen geen vervuilende riooloverstorten voor en is de hoeveelheid water die de zuiveringsinstallatie moet verwerken, beperkt.

P o t e n t i ë l e b e l e m m e r i n g e n

5

In dit hoofdstuk komt een aantal randvoorwaarden aan de orde die een belemmering kunnen vormen voor de ontwikkelingen in het plangebied. Overwegend betreft het milieuaspecten.

5.1

Milieuhygiënische gesteldheid van de bodem

Voordat het woongebied Doklanden bouwrijp werd gemaakt, is onderzoek naar eventuele bodem- en grondwaterverontreiniging uitgevoerd. Daarbij zijn verschillende verontreinigingen aan het licht gekomen. De resultaten gaven aanleiding om een saneringsplan op te stellen. De provincie Groningen constateerde dat sprake was van een geval van ernstige bodemverontreiniging en keurde het saneringsplan in 1997 goed. Dit plan is daarna conform de gekozen opzet uitgevoerd.

BODEMSANERING

Voor de nu nog te bebouwen percelen van het plangebied moet de bodem echter opnieuw worden bemonsterd, omdat het onderzoek van de jaren negentig inmiddels wettelijk is verjaard. Voordat bouwvergunningen kunnen worden verleend, zal het nieuwe onderzoek moeten zijn uitgevoerd.

HERNIEUWD ONDERZOEK

5.2

Archeologie

Sinds Nederland in 1992 het Verdrag van Valletta (Malta) ondertekende, heeft de zorg voor het archeologisch erfgoed een vaste plaats in het proces van de ruimtelijke planvorming gekregen. Dit heeft uiteindelijk geleid tot het in werking treden van de Wet op de archeologische monumentenzorg op 1 september 2007. Uitgangspunten van deze wet zijn dat de gemeenten in bestemmingsplannen rekening dient te houden met aanwezige en verwachte archeologische waarden (artikel 38a). Door het vroegtijdig betrekken van archeologische belangen in de planvorming, het behoud van archeologische waarden in situ (ter plaatse) en hantering van het zogenaamde 'veroorzaker-principe'. Dit principe houdt in dat degene die in de bodem ingrijpt financieel verantwoordelijk is voor behoudsmaatregelen en voor onderzoek naar eventueel aanwezige archeologische waarden.

WETTELIJK KADER

De gemeente Delfzijl beschikt over een Archeologische beleidsadvieskaart, welke in 2009 door de Raad is vastgesteld. Op deze kaart is aan het plangebied Doklanden een lage archeologische verwachtingswaarde toegekend, met uit-

ONDERZOEK

zondering van het Damsterdiep. Het Damsterdiep heeft een hoge archeologische verwachtingswaarde. Deze waarde geeft aan dat er een archeologisch onderzoek noodzakelijk is bij ingrepen groter dan 200 m². In dit bestemmingsplan heeft het Damsterdiep een dubbelbestemming (Waarde - archeologie 4) toegekend gekregen.

Het overige deel van Doklanden heeft zoals eerder genoemd een lage archeologische verwachtingswaarde. Bij het bouwrijp maken van het woongebied in de jaren negentig is de bodem sterk vergraven en opgehoogd. De vergraving hield mede verband met de aanleg van het grachtenstelsel in het gebied. Voor of tijdens deze werkzaamheden is geen archeologisch onderzoek uitgevoerd. Eventuele archeologische sporen zullen daardoor zijn verstoord of door een grondlaag zijn bedekt. Ook in eerdere stadia is de bodem van delen van het plangebied al flink verstoord (voormalige industriële activiteiten). De kans dat nu nog waardevolle archeologische resten kunnen worden aangetroffen, lijkt daarom klein. Het lijkt dan ook niet nodig archeologisch bureau- of veldonderzoek uit te voeren voor de nog te bebouwen percelen. In de voltooide gedeelten van het plangebied zullen voorlopig waarschijnlijk geen ingrepen in de bodem meer plaatsvinden.

ARCHEOLOGISCH ADVIES
VAN LIBAU

Niettemin is de conclusie, dat onderzoek in dit geval weinig zinvol is, ter beoordeling voorgelegd aan LIBAU in Groningen - de adviseur voor archeologie in de provincie. Op 9 december 2008 heeft LIBAU laten weten het met de conclusie eens te zijn (zie bijlage).

5.3

Geluidhinder

WET GELUIDHINDER

De bouwmogelijkheden in het plangebied worden beïnvloed door de bepalingen in de Wet geluidhinder. Relevant zijn in dit geval het wegverkeers- en het industrielawaai.

Wegverkeerslawaa i

GELUIDZONES

Rond wegen gelden geluidzones. Als binnen dergelijke zones nieuwe geluidgevoelige objecten (zoals woningen) worden geprojecteerd, dient een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. Uitzondering hierop vormen wegen en straten waar een een 30 km/uur-regime is ingesteld. In die situaties is geen sprake van geluidzones en stelt de Wet geluidhinder geen akoestisch onderzoek verplicht.

Het hele plangebied is uitgevoerd als een 30 km/uur-zone. De functie (erftoegangswegen), de inrichting en het feitelijk gebruik van deze 30 km/uur-zone zijn goed op elkaar afgestemd. Daarom is een akoestisch onderzoek niet nodig.

Van de omliggende wegen geldt op de Hogelandsterweg, de Rijksweg en de Nieuweweg/Duurswoldlaan een maximumsnelheid van 50 km/uur. Dit betekent dat van deze wegen wel een analyse nodig is van het verkeerslawaa i.

Voor tweestrookswegen binnen de bebouwde kom bedraagt de zonebreedte, die aan weerszijden van de weg in beschouwing moet worden genomen, 200 m. Het plandeel, waar nog woningen kunnen worden gebouwd, ligt ruim 500 m van de Hogelandsterweg verwijderd, zodat een akoestisch onderzoek niet nodig is.

De afstand tussen de Nieuweweg/Duurswoldlaan en het plandeel, waar woningen kunnen worden gebouwd, bedraagt circa 180 m. Daarmee ligt een klein fragment van dit plandeel binnen de geluidszone. Het gebied tussen de Nieuweweg en Doklanden is echter dicht bebouwd met forse bouwvolumes die het geluid afschermen. Daarom mag met grote zekerheid worden aangenomen dat de maatgevende 48 dB-contour van de Nieuweweg niet tot aan het plangebied reikt. Daarmee vormt deze weg geen belemmerende factor voor de nieuwbouw.

De Rijksweg ligt ongeveer 60 m van de nieuwbouwzone verwijderd. Voor deze situatie is een akoestische berekening noodzakelijk, niet alleen vanwege de korte afstand, maar ook vanwege de geluidsgoedeleiding die het water van het tussenliggende Damsterdiep veroorzaakt.

AKOESTISCH ONDERZOEK

Blijkens tellingen van de gemeente bedroeg in 2009 de verkeersintensiteit op de Rijksweg 2.335 motorvoertuigen per etmaal. Verwacht wordt dat de intensiteit de komende jaren met ongeveer 1,5% per jaar zal toenemen.

Op basis van deze verwachting is met behulp van Standaard Rekenmethode I de toekomstige ligging van de 48 dB-geluidscontour van de Rijksweg berekend. Het blijkt dat in 2020 deze contour ongeveer 33 m uit de as van de weg zal liggen. Bij deze uitkomst is rekening gehouden met een aftrek van 5 dB op grond van artikel 110 g van de Wet geluidhinder. Voor de gedetailleerde gegevens wordt verwezen naar de bijlagen.

Aangezien de nieuwbouwzone ongeveer 60 m van de Rijksweg ligt verwijderd, treedt er wat betreft het wegverkeer in wettelijke zin geen geluidhinder op.

CONCLUSIE

Industrielawaai

Het woongebied Doklanden ligt geheel binnen de (gecombineerde) geluidszone die vastgesteld is rond de industrieterreinen Oosterveld/Koveltemp, Eemskanaal Dok en Oosterhorn.

GELUIDSZONE

De geluidbelasting, die (burger)woningen van industrielawaai ondervinden, dient bij voorkeur beneden 50 dB(A)-etmaalwaarde te blijven. Op grond van bepaalde criteria kan van deze voorkeursgrenswaarde ontheffing worden gevraagd tot een maximum van 55 dB(A). In zo'n geval dienen geluidwerende maatregelen aan de gevels te worden getroffen, om een aanvaardbaar geluidsniveau binnen de woningen te creëren. Op 16 februari 1999 is door Gedeputeerde Staten van Groningen voor het hele woongebied Doklanden ontheffing van de voorkeursgrenswaarde verleend tot een maximum van 55 dB(A).

MAXIMAAL TOEGESTANE
GELUIDBELASTING

In december 2009 heeft DGMR in opdracht van de gemeente een akoestisch onderzoek naar het industrielawaai in het nog te bebouwen deel van Doklan-

AKOESTISCH ONDERZOEK

den uitgevoerd. Als basis hiervoor geldt het onderzoek voor een actualisatie van de geluidzone van de industrieterreinen, waar DGMR mee bezig is. Omdat het jachtservicebedrijf inmiddels niet meer in gebruik is, bestaat de mogelijkheid om op de gronden grenzend aan het voormalige jachtservicebedrijf woningbouw te realiseren. Daarom zijn er in aanvulling op het geluidsonderzoek van DGMR aanvullende geluidsmetingen uitgevoerd, waarin de voormalige geluidsproductie van het jachtservicebedrijf niet is meegenomen. De geluidsproductie van het transportbedrijf is eveneens niet meegenomen, omdat het terrein tot voor kort geen onderdeel meer uitmaakt van 'het gezoneerde industrieterrein' waarvoor een geluidzone in de zin van de Wet geluidhinder geldt. De uitkomsten van de metingen zijn in de bijlage opgenomen.

RESULTATEN EN CONCLUSIE

De gemeenteraad heeft inmiddels de 5b2 contour vastgesteld. Er wordt dus uitgegaan van variant 5b2 uit het actualisatieonderzoek van DGMR. Daaruit blijkt dat op enkele locaties in het nieuwbouwgebied de verleende hogere waarde van 55 dB(A) wordt overschreden (5b2 is de voorkeursvariant voor de gemeente bij de actualisatie van de geluidzone). De overschrijdingen doen zich op begane grondniveau (waanemhoogte 1,5 m) echter nergens voor, wel op grotere hoogten. Dit leidt tot de conclusie dat woningbouw in het nieuwbouwgebied overal aanvaardbaar is, met de restrictie dat op sommige locaties extra voorwaarden aan het bovendeel van de woningen moeten worden verbonden. Deze locaties zijn op de verbeelding (plankaart) aangeduid en in de regels is voorgeschreven dat op de dakverdieping (in geval van twee bouwlagen met kap) geen geluidsgevoelige ruimten mogen worden ingericht, dan wel dat het dak 'doof' moet zijn (wat vooral betekent dat er geen te openen ramen mogen worden aangebracht).

De gemeente kiest hiermee niet voor de mogelijkheid om een procedure te volgen voor het verlenen van ontheffing tot een hogere waarde dan 55 dB(A), wat op zich wel mogelijk zou zijn, omdat Delfzijl de zogenaamde Zeehaven-norm mag toepassen waarmee een hogere grenswaarde tot 60 dB(A) kan worden verleend.

Het onderzoeksrapport van DGMR en de aanvullende geluidsmetingen zijn als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd.

5.4

Externe veiligheid

BEVI Externe veiligheid gaat over het overlidensrisico voor personen als gevolg van ongevallen met gevaarlijke stoffen en de bescherming hiertegen. De veiligheidsrisico's worden uitgedrukt in plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). Verder kunnen de veiligheidsrisico's worden verdeeld in risico's veroorzaakt door bedrijvigheid (inrichtingen) en in risico's veroorzaakt vanwege het transport van gevaarlijke stoffen (via weg, spoor, vaarweg, of buisleidingen). Er zijn daarom normen vastgesteld om deze risico's te beheersen en op een acceptabel niveau te houden. De veiligheidsnormen zijn voor inrichtingen vastgelegd in het gewijzigde Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI, 2009) en, voor het vervoer, in de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke

Stoffen (RNVGS, 2005). Beide kaders bevatten grenswaarden voor het plaatsgebonden risico en richtwaarden voor het groepsrisico. Het BEVI en de circulaire verplichten gemeenten bij ruimtelijke besluiten de risiconormen in acht te nemen.

In deze paragraaf wordt de risicosituatie voor het plangebied geschetst. Hiervoor zijn alle voor de externe veiligheid relevante bronnen geïnventariseerd.

Plaatsgebonden risico

Het plaatsgebonden risico is het risico buiten een inrichting of langs een (spoor)weg, uitgedrukt als een kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting of langs het (spoor)weg. Voor kwetsbare objecten geldt dat de PR 10^{-6} een grenswaarde is. Er mogen binnen deze PR 10^{-6} geen nieuwe kwetsbare objecten worden opgericht. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt dat de PR 10^{-6} een richtwaarde is. Met andere woorden beperkt kwetsbare objecten dienen in principe buiten de PR 10^{-6} te worden opgericht mits hiervoor gewichtige redenen voor zijn.

Groepsrisico

Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Het risico geeft aan hoe groot de kans is dat bij een ongeval bij een risicolocatie 10, 100 of 1000 slachtoffers tegelijk vallen. Dit risico is daardoor een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Voor het groepsrisico geldt een oriënterendewaarde. Dit is geen norm, maar een ijkpunt. Overheden moeten iedere verandering van het GR verantwoorden. Deze verantwoordingsplicht moet overheden aanzetten tot discussie over de omvang van het groepsrisico en de verhouding tot de oriënterendewaarde. Maar ook over de veiligheid van de risicovolle situatie, de gevolgen voor de omgeving, de hulpverlening en de zelfredzaamheid van omwonenden.

De oriënterendewaarde wordt uitgedrukt in een risicocurve. In die curve (de zogenaamde Fn-curve) wordt de calamiteitfrequentie afgezet tegen het verwachte aantal doden. Met de komst van de verantwoordingsplicht is de toetsing aan de oriënterendewaarde niet meer dan een onderdeel in een totale afweging.

Inventarisatie bestaande risicobronnen

Conform de landelijke regelgeving moet een inventarisatie worden uitgevoerd van de risicobronnen in en nabij het gebied waarvoor het bestemmingsplan wordt vastgesteld.

In de volgende paragrafen worden de uitkomsten van deze inventarisatie gepresenteerd.

Voor de gegevens over de risicobronnen is gebruik gemaakt van onderstaande overzichten:

- Provinciale risicokaart Groningen;
- Wm-archief gemeente Delfzijl;
- Ontwerp basisnetten weg, water en spoor;
- Provinciaal basisnet Groningen, d.d. 20 april 2010;
- Leidinggegevens Gasunie.

Bestaande risico's binnen het plangebied

Binnen het plangebied bevinden zich geen risicovolle inrichtingen welke onder het BEVI vallen.

Binnen het plangebied zijn geen transportroutes gelegen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Binnen het plangebied liggen geen ondergrondse hoge druk aardgas transport buisleidingen.

Toekomstige risico's binnen het plangebied

In het kader van het bestemmingsplan wordt vooral de bestaande situatie vastlegt. Het betreft een conserverend bestemmingsplan. De doeleindenomschrijving is zodanig geformuleerd dat risicovolle activiteiten in de toekomst uitgesloten blijven. De aanleg van transportwegen voor gevaarlijke stoffen is eveneens uitgesloten.

Samenvattend betekent het voorgaande dat ook in de toekomst geen risico-bronnen binnen het plangebied aanwezig zullen zijn.

Risicovolle inrichtingen in de omgeving

In de omgeving van het plangebied bevinden zich risicovolle inrichtingen. Het gaat hier om de volgende risicovolle inrichtingen:

1. Veenhuis Oil Products;
2. Auto Bolhuis;
3. Emplacement van Prorail b.v.;
4. Akzo Nobel Chemicals bv.

Ad 1.

Ten noordoosten van het plangebied bevindt zich het LPG tankstation Veenhuis Oil Products. Het LPG tankstation betreft een BEVI inrichting. Op dit moment wordt de milieuvergunning van het LPG tankstation aangepast voor wat betreft de doorzet LPG per jaar. De doorzet wordt verlaagd van 1000 m³ naar 500 m³. Voor de PR 10⁻⁶ contour betekent dit dat deze van 35 meter naar 25 meter gaat. Het invloedsgebied van de inrichting bedraagt 150 meter.

De afstand van de grens van het plangebied tot het LPG tankstation bedraagt circa 249 meter. Voor externe veiligheid levert deze inrichting geen knelpunt op.

Ad 2.

Ten zuidoosten van het plangebied bevindt zich het LPG tankstation van Autobolhuis. Het LPG tankstation betreft een BEVI inrichting. In de milieuvergunning van de inrichting is vastgelegd dat de LPG doorzet maximaal 1000 m³ per jaar is. Voor de PR 10⁻⁶ contour betekent dit dat deze 35 meter bedraagt. Het invloedsgebied van de inrichting bedraagt 150 meter.

De afstand van de grens van het plangebied tot het LPG tankstation bedraagt circa 201 meter. Voor externe veiligheid levert deze inrichting geen knelpunt op.

Ad 3.

Ten noorden van het plangebied is het Emplacement van Prorail b.v. gelegen. De afstand van de grens van het plangebied tot het huidige Emplacement van Prorail b.v. bedraagt circa 762 meter.

Op dit moment wordt door ProRail onderzoek gedaan naar de risico's in Delfzijl door middel van een QRA. Voor wat betreft inzicht in de risico's moet het resultaat van dit onderzoek worden afgewacht. Voor het Emplacement van ProRail is bij de gemeente Delfzijl een risicoberekening beschikbaar van september 1993. Daaruit is gebleken dat de grens van het plangebied niet is gelegen binnen de contouren. Op grond van deze QRA vormt het aspect externe veiligheid voor het plangebied geen knelpunt.

Daarnaast wordt op dit moment een verhuizing van het emplacement naar Oosterhorn in overweging genomen. ProRail heeft op 21 september 2010 een nieuwe vergunning aangevraagd op grond van de Wet milieubeheer. De eventuele verplaatsing zal geen knelpunt opleveren voor het aspect externe veiligheid.

Ad 4.

Ten oosten van het plangebied is Akzo Nobel Chemicals bv gelegen. Akzo is een inrichting welke onder het BEVI valt. Met een kwantitatieve risicoanalyse (QRA), welke met het rekenprogramma Safeti-nl is uitgevoerd is de PR 10^{-6} bepaald op circa 630 meter en het invloedsgebied van Akzo op 2900 meter. Bij de bepaling van het groepsrisico van Akzo zijn de kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied meegenomen. Uit deze berekening is een FN-curve naar voren gekomen, welke is gelegen onder de oriënterende waarde.

Daarnaast is met het rekenprogramma Safeti-nl een situatie berekend waarin voor de dagperiode 250 personen en voor de nachtperiode met 100 personen extra zijn ingevoerd in het invloedsgebied van Akzo. De locatie waar deze personen in het model zijn ingevoerd is gelegen op circa 1800 meter afstand van Akzo. Het resultaat van deze berekening is dat een kleine verschuiving van de FN-curve plaatsvindt richting oriënterende waarde. De FN-curve komt niet boven de oriënterende waarde uit.

In dit bestemmingsplan zullen circa 13 woningen kunnen worden gerealiseerd.

Gezien de ervaring van de vorige onderzoeken, de grote(re) afstand (circa 2004 meter) tot Akzo en de niet noemenswaardige verandering van het aantal personen zal de FN-curve niet noemenswaardig veranderen. Er is geen sprake van ruimtelijke belemmeringen voor wat betreft het aspect externe veiligheid.

Geconcludeerd kan worden dat de plaatsgebonden risicocontouren 10^{-6} , van de risicovolle inrichtingen buiten het plangebied, niet over het plangebied vallen. Het plangebied is wel gelegen in het invloedsgebied van BEVI inrichting Akzo Nobel Chemicals BV. Gezien de ervaring van vorige onderzoeken, de grote(re) afstand (circa 2004 meter) tot Akzo en het conserverend karakter van het bestemmingsplan zal de FN-curve niet noemenswaardig veranderen. Er is geen sprake van ruimtelijke belemmeringen voor wat betreft het aspect externe veiligheid.

Risicovolle transportroutes in de omgeving

Externe veiligheidsbeleid laat steeds meer een ontwikkeling zien waarbij een koppeling wordt gelegd tussen risico bron, risicocontour en ruimtelijke ordening. Voor inrichtingen is dit via het Bevi vormgegeven. Voor transport is het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) in ontwikkeling. In het Btev wordt de ruimtelijke kant van het basisnet voor rijkswegen, spoor en waterwegen vormgegeven. Voor lokale wegen kan het bevoegde gezag (provincie of gemeente) ook een basisnet vaststellen. De provincie Groningen heeft een provinciaal basisnet Groningen ontwikkeld.

De provincie Groningen heeft het ontwerp provinciaal basisnet Groningen in juni 2009 vastgesteld en is daarna voor reacties rondgezonden. De reacties op het ontwerp provinciaal basisnet Groningen en de laatste inzichten rondom het nationaal Basisnet hebben ertoe geleid dat het provinciaal basisnet Groningen, status definitief, vastgesteld Gedeputeerde Staten d.d. 20 april 2010 er qua opzet anders uitziet dan het ontwerp.

Het provinciaal basisnet Groningen is de uitkomst van een traject waarin aangesloten is bij nationale inzichten over autonome groei. Een traject waarin inzicht is verkregen in geprognosticeerde transportaantallen als gevolg van ontwikkelingen in de Eemshaven en het chemiepark Delfzijl.

Een traject waarin keuzes zijn gemaakt om de relatief veilige situatie die in de provincie Groningen aanwezig is rondom transportassen te behouden. Daarbij mag het vestigingsklimaat voor bedrijven, die grote transportstromen van gevaarlijke stoffen genereren in de Eemshaven en het chemiepark Delfzijl, niet onnodig worden beperkt.

Voor het bestemmingsplan Doklanden in relatie tot het provinciaal basisnet Groningen betekent dit:

- PRmax van de N 991 niet van toepassing is;
- Binnen 30 meter afstand vanaf de rand van de weg N 991 geen nieuwe objecten ten behoeve van minder zelfredzame personen.

Voor bestemmingsplan Doklanden in relatie met het toekomstige nationaal basisnet betekent dit:

- Voor het spoortraject Sauwerd - Chemiepark Delfzijl wordt een PRmax geadviseerd van 11 meter. Binnen de PRmax geen nieuwe kwetsbare objecten;
- Het spoortraject Sauwerd - Chemiepark Delfzijl heeft een plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter. Het PAG is het gebied tot 30 meter waarin geen nieuwe objecten ten behoeve van minder zelfredzame personen mogen worden gerealiseerd.

De winst van het toekomstige nationaal basisnet spoor en van het provinciaal basisnet Groningen is dat er nu een robuust systeem is waarin de externe risico's van transport van gevaarlijke stoffen is beschouwd.

Ten behoeve van ruimtelijke plannen rondom provinciale wegen hoeft er voor het plaatsgebonden risico (PR) geen berekening meer gemaakt te worden.

In het provinciaal basisnet Groningen zijn situaties beschreven waarin gemeenten bij de besluitvorming van ruimtelijke plannen géén nadere verantwoording

(o.a. geen risicoberekening) van het groepsrisico (GR) meer hoeven uit te voeren.

Er zijn referentiewaarden beschikbaar voor situaties waarin wel gerekend moet worden.

Er is een uniforme benadering binnen de provincie Groningen.

Provinciaal basisnet Groningen/toekomstige basisnet in relatie tot het bestemmingsplan Doklanden

PRmax en 30 meter zone en PAG

De PRmax en de 30 meter zone voor de N 991 uit het provinciaal basisnet Groningen en de geadviseerde PRmax en het PAG voor het spoor uit het toekomstige basisnet reiken niet tot de grens van het plangebied Doklanden.

Groepsrisico

Voor transportroutes is het groepsrisico als volgt gedefinieerd: de kans per jaar per kilometer weg dat een groep van 10 of meer personen in de omgeving van de weg in één keer het (dodelijk) slachtoffer wordt van een incident met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het groepsrisico geeft daarmee de aandachtspunten op de route van het spoor aan waar zich mogelijk een ramp met veel slachtoffers kan voordoen en houdt daarmee rekening met de aard en de dichtheid van de bebouwing in de omgeving van de weg. De verantwoording van het groepsrisico is vastgelegd in de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. De verantwoording heeft betrekking op een gebied van 200 meter aan weerszijden van een transportroute. Verder wordt in de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke stoffen het invloedsgebied als volgt omschreven:

“het gebied waarin personen nog worden meegeteld voor de berekening van het groepsrisico. Dit gebied wordt bepaald door de berekening van het grootst mogelijke ongeval waar nog bij 1% van de blootgestelde personen dodelijk letsel optreedt.”

De Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen geeft aan dat het gebied waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden is beperkt tot het gebied van 200 meter vanaf de infrastructuur. Onderhavige situatie ligt op een afstand van meer dan 200 meter van de genoemde infrastructuren en dus is er geen sprake van ruimtelijke belemmeringen voor wat betreft het aspect externe veiligheid.

Voor het bestemmingsplan Doklanden zijn de transportroutes N 991 en het spoortraject Sauwerd - Chemiepark Delfzijl, welke buiten het plangebied liggen, van belang. Het invloedsgebied van de N 991 wordt - voor het provinciaal basisnet Groningen - gesteld op 200 meter aan weerszijden van de weg. Het invloedsgebied van het spoortraject Sauwerd - Chemiepark Delfzijl bedraagt 1500 meter.

N 991

Op circa 284 meter afstand van de N 991 is de plangrens van het bestemmingsplan Doklanden gelegen. De plangrens van het bestemmingsplan Doklanden is

buiten de 200 meter zone, waarbinnen de verantwoording van het groepsrisico moet worden opgesteld, en buiten het invloedsgebied van de weg N 991 gelegen.

Geconcludeerd kan worden dat door de grote afstand van de plangrens van het bestemmingsplan Doklanden tot de weg N 991 het groepsrisico niet of nauwelijks wordt beïnvloed.

Spoortraject Sauwerd - Chemiepark Delfzijl

Het invloedsgebied van het spoortraject Sauwerd - Chemiepark Delfzijl bedraagt 1500 meter.

De grens van het plangebied is gelegen op een afstand van circa 308 meter van het spoortraject Sauwerd - Chemiepark Delfzijl. Dit is buiten de 200 meter zone, waarbinnen de verantwoording van het groepsrisico moet worden opgesteld, maar binnen het invloedsgebied van 1500 meter.

Gezien de afstand van de plangrens van het bestemmingsplan en de locatie van maximaal 13 woningen in het bestemmingsplan tot het spoortraject Sauwerd - Chemiepark Delfzijl zal het groepsrisico niet of nauwelijks worden beïnvloed.

Wanneer ruimtelijke plannen binnen het invloedsgebied van een transportroute maar buiten 200 meter van de transportroute worden gerealiseerd dient te worden ingegaan op de aspecten rampenbestrijding en zelfredzaamheid.

Buisleiding

Aan de zuidoostkant buiten het plangebied is een transportleiding voor aardgas onder hoge druk aanwezig.

Hiervoor geldt de circulaire “zonering langs hogedrukaardgastransportleidingen” (1984). Deze circulaire wordt momenteel door VROM herzien. Het nieuwe externe veiligheidsbeleid van VROM ten aanzien van buisleidingen zal naar verwachting in 2011 in werking treden middels de AMvB Buisleidingen. De circulaire uit 1984 zal dan komen te vervallen. Tot het verschijnen van de nieuwe de AMvB worden de veiligheidsnormen uit de circulaire van 1984 gehanteerd. Tegelijk wordt rekening gehouden met de uitkomsten van de nieuwe risicoberekeningen.

In onderstaande tabel zijn de gegevens van de hogedrukaardgastransportleiding, welke buiten het plangebied ligt, weergegeven:

Leiding nr	Werkdruk (bar)	Diameter (inch)	Bebouwingsafstand (m)	Toetsingsafstand (m)	PR 10 ⁻⁶ (m)	Effectafstand dodelijk (m)	Afstand tot plangrens (m)
N-509-90-KR-030	40	6,26	4	20	0	70	Circa 4

In de bestaande situatie wordt aan de bebouwingsafstand en toetsingsafstand, zoals deze in de circulaire is weergegeven, voldaan.

Volgens informatie afkomstig van de leidingbeheerder ligt het berekende plaatsgebonden risico van de leiding N-509-90-KR-030 op de 0 meter en de

effectafstand dodelijk op 70 meter afstand van de leiding. Het plangebied ligt niet binnen de PR 10^{-6} contour van deze leiding. Wel is het plangebied gelegen binnen de effectafstand dodelijk van deze leiding. In het gebied vanaf de plangrens tot het invloedsgebied van de leiding N-509-90-KR-030 zijn 2 woningen gelegen. De afstand van de woningen tot de aardgastransportleiding N-509-90-KR-030 bedraagt circa 45 meter. Gezien vorenstaande, de grote afstand en dat het 2 woningen betreft, kan worden geconcludeerd dat de oriënterendewaarde voor het plangebied niet wordt overschreden.

Gezien bovenstaande, er is voor de risicobronnen een laag groepsrisico, kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het groepsrisico ten aanzien van bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid. Voor de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid heeft de gemeente Delfzijl advies gevraagd aan de Hulpverleningsdienst Groningen.

Bestrijdbaarheid

Bij bestrijdbaarheid gaat het zowel om de voorbereiding op de bestrijding van een ramp of een zwaar ongeval, als om het beperken van de gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om de gevolgen zoveel mogelijk te beperken, is het van belang dat de hulpverleningsdiensten niet worden belemmerd in de uitvoering van hun hulpverlenende taken. Om de bestrijdbaarheid goed te kunnen verantwoorden, zijn de volgende aspecten door de regionale brandweer beoordeeld:

- Effecten van een incident met gevaarlijke stoffen.
- Bereikbaarheid van het plangebied en de risicobron.
- Bluswatervoorzieningen in het plangebied en de risicobron.

Effecten

De brandweer heeft het plangebied beoordeeld op de mogelijke effecten die hier kunnen optreden in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Hierbij is gekeken naar welke stoffen dan wel stofcategorieën een gevaar opleveren en tot op welke afstand effecten kunnen optreden. Het aspect bestrijdbaarheid is weliswaar niet ruimtelijk relevant, maar wel van belang voor de ruimtelijke afweging (verantwoording groepsrisico).

Akzo Nobel Chemicals B.V.

Door de chloortransportleiding en de koudchlooropslag is het maatgevende ongevalsscenario bij Akzo Nobel Chemicals B.V. het vrijkomen van een toxische wolk. Uit de Risicokaart blijkt dat het invloedsgebied 2900 meter bedraagt. Doordat het plangebied op circa 2000 meter van Akzo Nobel Chemicals B.V. ligt, zijn hier letale effecten van een toxische wolk mogelijk.

Spoortraject Sauwerd - Chemiepark Delfzijl/ Emplacement Delfzijl

Door het rangeren en vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor zijn drie maatgevende ongevalsscenario's mogelijk, namelijk een plasbrand, een explosie (BLEVE¹) en/of het vrijkomen van een toxische wolk. Uit referentiescenario's² blijkt dat bij een plasbrand de 100% letaliteitsgrens op 25 meter en de 1% letaliteitsgrens op 45 meter ligt. Voor een explosie is dit respectievelijk 140 en 330 meter en bij een toxische wolk respectievelijk 400 en 1250 meter. Doordat het plangebied op circa 300 meter van het spoor ligt, zijn hier letale effecten van een explosie en een toxische wolk mogelijk.

Hogedruk aardgastransportleiding N-509-90

Uit het rapport "Risicoanalyse aardgastransportleidingen" van Gasunie (d.d. 18 december 2008) blijkt, dat het falen van aardgastransportleidingen voornamelijk wordt veroorzaakt door schade door derden. Bij schade aan de leiding zijn een flare (fakkelbrand) en een explosie mogelijk. De omvang van het scenario is afhankelijk van de druk en de diameter van de leiding. De leiding N-509-90 heeft een diameter van 6,26 inch en een werkdruk van 40 bar. Hierdoor ligt de 100% letaliteitsgrens op 50 meter en de 1% letaliteitsgrens op 70 meter. Doordat het zuidelijke deel van het plangebied op 4 meter van de aardgastransportleiding ligt, zijn hier letale hittestraling- en overdrukeffecten mogelijk.

Bereikbaarheid

De brandweer heeft het plangebied beoordeeld op de bereikbaarheid voor de hulpdiensten. Om te bepalen of zij tijdens een ramp of een zwaar ongeval voldoende snel kunnen optreden, is de opkomsttijd beoordeeld. Om te bepalen of het plangebied en de risicobron bovenwinds (met de windrichting mee) zijn te benaderen, is de tweezijdige bereikbaarheid beoordeeld. Het aspect bereikbaarheid is ruimtelijk relevant en daardoor te borgen in het bestemmingsplan.

Uit de beoordeling van de bereikbaarheid blijkt dat het plangebied via de Rijksweg en de E.H. Roggenkampweg c.q. Eemskanaal Noordzijde voldoende snel en in voldoende mate tweezijdig bereikbaar is. Wel blijkt dat het noordelijke en het zuidelijke eiland eenzijdig bereikbaar zijn. Dit geeft mogelijk beperkingen aan het effectief bestrijden van calamiteiten in dit deel van het plangebied. Verbetering van de bereikbaarheid zou wenselijk zijn, maar het betreft echter een bestaande situatie.

Uit de beoordeling van de risicobronnen blijkt dat de locatie van Akzo Nobel Chemicals B.V. in voldoende mate bereikbaar is en tevens beschikking heeft over een (gezamenlijke) bedrijfsbrandweer. Het spoortraject Delfzijl-Chemiepark is ook in voldoende mate bereikbaar. Voor buisleidingen is deze beoordeling niet relevant.

¹ Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion; explosie van uitzettend gas ten gevolge van het koken van een vloeistof.

² Handreiking 'Verantwoorde brandweeradviesing', IPO, februari 2010

Bluswatervoorzieningen

De brandweer heeft het plangebied beoordeeld op de aanwezigheid en de beschikbaarheid van bluswatervoorzieningen. Om te bepalen of de brandweer snel kan beschikken over voldoende bluswater, is de beschikbaarheid van zowel primaire (brandkranen) als secundaire (open water) bluswatervoorzieningen beoordeeld. Het aspect bluswatervoorziening is weliswaar niet ruimtelijk relevant, maar wel van belang voor de ruimtelijke afweging. Verbeteringen ten aanzien van bluswatervoorzieningen zijn te borgen in de uitvoeringsfase van het plan.

Uit de beoordeling blijkt dat in het plangebied brandkranen zijn gesitueerd, maar dat deze in het noordelijke deel van het plangebied onvoldoende dekking bieden. In het plangebied is veel openwater aanwezig, maar in het noordelijke deel van het plangebied is dit onvoldoende bereikbaar om te kunnen gebruiken als secundaire bluswatervoorziening. Dit geeft beperkingen aan het snel en effectief bestrijden van incidenten in dit deel van het plangebied. Daarom wordt geadviseerd om het noordelijke deel van het plangebied te voorzien van extra brandkranen. De handleiding 'Bereikbaarheid en bluswatervoorziening regio Groningen' geldt hierbij als uitgangspunt.

Uit beoordeling van de risicobronnen blijkt dat Akzo Nobel Chemicals B.V. beschikt over twee ondergrondse bluswaternetten. Daarnaast beschikt de (gezamenlijke) bedrijfsbrandweer over aanvullend pompmaterieel. Langs het spoortraject Delfzijl-Chemiepark zijn nauwelijks primaire bluswatervoorzieningen aanwezig. De haven kan weliswaar dienen als secundaire bluswatervoorziening, maar bij lage waterstanden is het onttrekken van bluswater niet of nauwelijks mogelijk. Dit geeft beperkingen aan het snel en effectief bestrijden van incidenten op het spoor. Tot slot geldt voor incidenten met een aardgas-transportleiding dat een gasbrand niet geblust mag worden in verband met explosiegevaar. Dit bemoeilijkt het snel en effectief bestrijden van een gasbrand. De brandweer zal zich bij dergelijke incidenten voornamelijk richten op het bestrijden van secundaire branden en het assisteren bij het ontruimen van de gevarezone.

Zelfredzaamheid

Bij zelfredzaamheid gaat het om de mogelijkheden voor personen in het invloedsgebied van een risicobron om zichzelf in veiligheid te brengen indien een ramp of een zwaar ongeval plaatsvindt. Belangrijk aspect hierbij is, dat zij zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar zonder daadwerkelijke hulp van de hulpverleningsdiensten, bijvoorbeeld door te vluchten of te schuilen. De mate van zelfredzaamheid in het rampgebied is bepalend voor de omvang van de hulpverlening tijdens een ramp of een zwaar ongeval. Om de zelfredzaamheid van de aanwezige personen te beoordelen, zijn de volgende aspecten beoordeeld:

- Zelfredzaam vermogen.
- Ontvluchtingsmogelijkheden.
- Signaleringsmogelijkheden.

Zelfredzaam vermogen

De brandweer heeft het plangebied beoordeeld op de mate van zelfredzaamheid van personen. Hierbij is het fysieke vermogen beoordeeld, zoals geestelijke en/of lichamelijke beperkingen van groepen personen. Het aspect zelfredzaamheid is niet ruimtelijk relevant, maar is wel zwaarwegend voor de verantwoording van het groepsrisico.

Uit beoordeling van het zelfredzame vermogen blijkt, dat in het invloedsgebied geen nieuwe objecten worden gerealiseerd waarbij sprake is van langdurig verblijf van groepen met een verminderde zelfredzaamheid, zoals kleine kinderen, zieken en ouderen. De huidige bewoners en werknemers in de invloedsgebieden vormen een gemiddelde bevolkingsgroep uit de samenleving, die over het algemeen als zelfredzaam wordt beschouwd. Het aspect zelfredzaam vermogen geeft hierdoor geen aanleiding tot het treffen van maatregelen.

Ontvluchtingsmogelijkheden

De brandweer heeft het plangebied beoordeeld op de mogelijkheden voor ontvluchten van het mogelijke rampgebied. Hierbij zijn de vluchtmogelijkheden loodrecht van de risicobron beoordeeld. Dit aspect is niet ruimtelijk relevant, maar wel te borgen bij de inrichting van het plangebied.

Uit beoordeling blijkt dat het plangebied in de invloedsgebieden van Akzo Nobel Chemicals BV, het spoortraject Sauwerd-Chemiepark Delfzijl, het emplacement Delfzijl en een hogedruk aardgastransportleiding ligt. Bij grote calamiteiten bij deze risicobronnen kan het noodzakelijk zijn om het plangebied te ontvluchten dan wel te ontruimen. Het plangebied en de directe omgeving daarvan bieden voldoende ontvluchtingsmogelijkheden die van deze risicobronnen wegleiden, met uitzondering van het noordelijke en zuidelijke eiland. Door de enkele ontsluiting van het noordelijke eiland en alleen een fietsbrug als tweede ontsluiting van het zuidelijke eiland, zijn de mogelijkheden voor ontvluchting hier beperkt. Verbetering van de ontvluchtingsmogelijkheden zou wenselijk zijn, maar het betreft echter een bestaande situatie.

Signaleringsmogelijkheden

Tot slot heeft de brandweer het plangebied beoordeeld op de mogelijkheden voor signalering. Hierbij is beoordeeld of het plangebied in het sirenebereik van het bestaande Waarschuwing en Alarmering Systeem (WAS) ligt. Het aspect signalering is niet ruimtelijk relevant, maar wel zwaarwegend voor de verantwoording van het groepsrisico.

Uit beoordeling van de signaleringsmogelijkheden blijkt dat het plangebied volledig in het sirenebereik van het bestaande WAS ligt. Hierdoor is een snelle signalering mogelijk. Het aspect signaleringsmogelijkheden geeft daarom geen aanleiding tot het treffen van maatregelen.

Conclusie

Op basis van voorgaande verantwoording kan geconcludeerd worden dat de risico's vanwege het bestemmingsplan Doklanden aanvaardbaar zijn. Voor het

bestemmingsplan Doklanden zal het groepsrisico, gezien de grote afstand tot de genoemde risicobronnen in het dit advies, niet of nauwelijks toenemen. Bij de aanvaarding is mede in overweging genomen:

- Het plaatsgebonden risico wordt nergens in het plangebied overschreden;
- De PRmax en de 30 meter zone uit het provinciaal basisnet Groningen en de geadviseerde PRmax en het PAG uit het toekomstige basisnet reiken niet tot de grens van het plangebied Doklanden;
- Het groepsrisico blijft ook in het voorliggende bestemmingsplan Doklanden onder de oriëntatiewaarde en zal voor de desbetreffende risicobronnen niet of nauwelijks toenemen.
- Bij een ongeval met gevaarlijke stoffen bij Akzo Nobel Chemicals B.V., op het spoor Groningen-Sauwerd of met de aardgastransportleiding zijn in het plangebied letale effecten mogelijk. Uit beoordeling van de bestrijdbaarheid blijkt dat de bereikbaarheid van de twee eilanden beperkt is en dat de bluswatervoorzieningen in het noordelijke deel van het plangebied beperkt zijn. Dit geeft beperkingen aan het snel en effectief bestrijden van mogelijke effecten. De regionale brandweer adviseert daarom om in ieder geval de bluswatervoorzieningen in het noordelijke deel van het plangebied te verbeteren. Verbeteringen ten aanzien van bluswatervoorzieningen zijn te borgen in de uitvoeringsfase van het plan.
- Uit de beoordeling van het aspect zelfredzaamheid blijkt dat in het invloedsgebied geen sprake is van verminderd zelfredzame personen. De ontvluchtings- en signaleringsmogelijkheden zijn voldoende met uitzondering van de ontvluchtingsmogelijkheden van twee eilanden. Dit betreft echter een bestaande situatie.

5.5

Luchtkwaliteit

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. De in deze wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing).

Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wet milieubeheer in werking getreden.

NSL/NIBM

Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit.

De ministerraad heeft op voorstel van de minister van VROM ingestemd met het NSL. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden.

Ook projecten die 'niet in betekenende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm.

In de AMvB-nibm is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) als 'niet in betekenende mate' wordt beschouwd.

BESTEMMINGSPLAN

In het plangebied kunnen nog circa 13 woningen worden gerealiseerd. De invloed die dat op de luchtkwaliteit heeft, is vooral afkomstig van het gemotoriseerde verkeer dat de woningen oproepen. Op basis van de CROW-publicaties nr. 256 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden' (oktober 2007) mag worden uitgegaan van een ritproductie van zeven ritten per woning. Dit betekent een ritproductie vanwege de te realiseren woningen van ongeveer 105 ritten per etmaal.

NIBM-TOOL

Voor kleinere ruimtelijke en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft het ministerie van VROM in samenwerking met InfoMil de nibm-tool 3-8-2009 ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging. Met behulp van deze rekentool is de toename van de stoffen NO₂ en PM₁₀ bepaald.

Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigen (weekdaggemiddelde)		105
Aandeel vrachtverkeer		0,5%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,12
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,03
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig;		

nibm-tool 3-8-2009

CONCLUSIE

Uit de berekeningen met de nibm-tool blijkt dat het plan de grens van 3% (een toename van 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) niet overschrijdt. Het project moet derhalve worden beschouwd als een nibm-project. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit kan derhalve achterwege blijven.

5.6

Flora en fauna

ONDERZOEK

Op grond van de Natuurbeschermingswet en de Flora- en faunawet moet voor elke ruimtelijke ingreep worden onderzocht wat de effecten zijn op de na-

tuurwaarden. Vervolgens moet worden beoordeeld of deze effecten acceptabel zijn.

Begin 2009 is ecologisch onderzoek voor het plangebied uitgevoerd. Uit het onderzoeksrapport⁴ wordt duidelijk dat de nieuwbouwlocatie geen deel uitmaakt van gebied uit de Natuurbeschermingswet 1998. Het dichtstbijzijnde gebied dat daar wel onder valt is het Natura 2000-gebied Eems-Dollard. Dit (water)gebied behoort tevens tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De afstand tussen het plangebied en de Eems-Dollard bedraagt circa 900 m.

BESCHERMDE GEBIEDEN

Het beschermde gebied ligt op dusdanige afstand van de nieuwbouwlocatie dat er geen negatieve effecten zijn te verwachten. Bovendien bevindt zich allerlei bebouwing en infrastructuur tussen de locatie en het beschermde gebied. De conclusie van het onderzoek is dat voor de voorgenomen activiteiten geen vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 nodig is. De activiteiten zijn op dit punt evenmin strijdig met de Nota Ruimte en het Provinciaal Omgevingsplan.

Behalve de invloed op beschermde gebieden is de soortenbescherming in het plangebied zelf van belang. Uit het ecologisch onderzoek blijkt dat in het plangebied naast onbeschermde soorten, zoals mol, bosmuis, veldmuis en huisspitsmuis, ook beschermde soorten (kunnen) voorkomen. Deze behoren tot de vaatplanten, zoogdieren en amfibieën (zie navolgende tabel). Door de werkzaamheden zullen de dieren worden verstoord, maar het betreft uitsluitend licht beschermde soorten, waarvoor bij ruimtelijke ontwikkeling een vrijstelling van de Flora- en faunawet geldt. Aan deze vrijstelling zijn geen aanvullende eisen gesteld. Dit betekent tevens dat geen afwijking met een omgevingsvergunning hoeft te worden aangevraagd.

SOORTENBESCHERMING

Beschermde diersoorten die in het plangebied kunnen voorkomen.

Nederlandse naam	Wetenschappelijke naam
Zwanenbloem	<i>Butomus umbellatus</i>
Egel	<i>Erinaceus europaeus</i>
Gewone bosspitsmuis	<i>Sorex araneus</i>
Rosse woelmuis	<i>Clethrionomys glareolus</i>
Bunzing	<i>Mustela putorius</i>
Hermelijn	<i>Mustela erminea</i>
Wezel	<i>Mustela nivalis</i>
Woelrat	<i>Arvicola terrestris</i>
Aardmuis	<i>Microtus agrestis</i>
Gewone pad	<i>Bufo bufo</i>
Bastaardkikker	<i>Rana klepton esculenta</i>
Meerkikker	<i>Rana ridibunda</i>
Bruine kikker	<i>Rana temporaria</i>
Kleine watersalamander	<i>Triturus vulgaris</i>

Voor vogels geldt een enigszins afwijkend beschermingsregime. Uitgezonderd exoten zijn alle vogelsoorten beschermd. In en in de directe omgeving van het

BESCHERMING VOGELS

⁴ Advies Natuurwaarden noordelijk deel Doklanden - Delfzijl, BügelHajema Adviseurs, Assen, februari 2009.

plangebied komen geen permanent bewoonde nesten of belangrijke rust- of foerageergebieden van vogels voor. Mogelijk broeden er enkele vrij algemeen voorkomende soorten. Daarom kan men er in dit plangebied van uitgaan dat geen verbodsbepalingen worden overtreden als buiten het broedseizoen wordt gewerkt of als de werkzaamheden voor het broedseizoen beginnen en continu voortduren. In zulke gevallen zullen vogels een rustiger broedplaats (op enige afstand) zoeken en niet door de werkzaamheden worden gestoord. Indien wordt gekozen voor de tweede optie moet het aanwezige braamstruweel ruim voor aanvang van het broedseizoen worden verwijderd.

De Flora- en faunawet kent geen standaardperiode voor het broedseizoen. Van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Voor de meeste vogels geldt dat het broedseizoen van ongeveer 15 maart tot 15 juli loopt.

In het plangebied is voor geen enkele vogelsoort de goede staat van instandhouding in het geding.

AANBEVELING

Het onderzoeksrapport komt nog met de aanbeveling om 'vleermuisvriendelijk' te bouwen, bijvoorbeeld met een toegankelijke (dubbele) spouw of ruimte onder het dak. Door het plaatsen van speciale vleermuiskasten, vleermuizen-dakpannen en -stenen kunnen extra zomerverblijfplaatsen worden gecreëerd.

Juridische vormgeving



6.1

Algemeen

Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden van de gronden in het plangebied. De wijze waarop de regeling juridisch is vormgegeven wordt bepaald door de Wet ruimtelijke ordening, het Besluit ruimtelijke ordening en de Regeling standaarden ruimtelijke ordening (2008).

De juridische regeling is vervat in de verbeelding en de bijbehorende regels. In de verbeelding worden de vlakken weergegeven waarop de regels van toepassing zijn; in de regels zijn per bestemming de bouw- en gebruiksmogelijkheden vastgelegd. Deze toelichting fungeert als de toelichting zoals omschreven in artikel 3.1.6, eerste lid, van het Besluit ruimtelijke ordening.

Wabo

Per 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. De omgevingsvergunning is één geïntegreerde vergunning voor bouwen, wonen, monumenten, ruimte, natuur en milieu, die moet leiden tot een betere afstemming van allerhande regelgeving, kortere procedures, een betere dienstverlening vanuit de overheid en minder administratieve lasten voor aanvragers. Zo is onder meer de bouwvergunning uit de Woningwet ondergebracht in de omgevingsvergunning. In het bijbehorende Besluit omgevingsrecht (Bor) is verder geregeld voor welke bouwactiviteiten geen omgevingsvergunning meer hoeft te worden aangevraagd. Het gaat hierbij onder meer om categorieën bouwwerken in het achtererfgebied, zoals garage, serres en dergelijke, welke binnen nader gestelde afmetingen vergunningsvrij mogen worden opgericht. Hierbij is een onderscheid gemaakt in het vergunningsvrij bouwen binnen de kaders van het bestemmingsplan (conform de regels in het Bor en het bestemmingsplan) en vergunningsvrij bouwen zonder toetsing aan het bestemmingsplan (conform de regels in het Bor).

Planologisch beleid

Op 23 december 2008 heeft het College van burgemeester en wethouders de beleidsregels “Planologisch beleid gemeente Delfzijl” vastgesteld. Doelstelling van deze beleidsregels is duidelijkheid en uniformiteit te creëren. De regels zijn voor het gehele grondgebied van de gemeente van toepassing en worden ook in nieuwe bestemmingsplannen opgenomen. De bouwregels behorende bij dit bestemmingsplan zijn in overeenstemming met deze beleidsregels. De beleidsregels zijn op 14 januari 2008 bekend gemaakt en in werking getreden.

6.2

Inleidende regels

In de Inleidende regels zijn de bepalingen opgenomen die betrekking hebben op de gehanteerde begrippen en de wijze van meten; zie de artikelen 1 en 2, voorafgaand aan de bestemmingen.

6.3

Planvorm

Voor het plangebied is gekozen voor een overwegend perceelsgerichte bestemming. Ten aanzien van de bebouwing is sprake van een vrij grote mate van detaillering in de regels. Hierbij is het bestaande bebouwingsbeeld uitgangspunt. Wat betreft de afmetingen van de gebouwen zijn de goot- en bouwhoogte, de afstand tot de erfscheiding en dergelijke geregeld in de regels.

6.4

Bestemmingen

Gelet op het verschil in planologisch opzicht tussen een aantal in het gebied voorkomende functies, is in het bestemmingsplan onderscheid gemaakt tussen de volgende bestemmingen.

- Bedrijf
- Bedrijf - Nutsvoorziening
- Groen
- Maatschappelijk
- Tuin
- Verkeer - Verblijf
- Water
- Wonen - 1A
- Wonen - 1D
- Wonen - 1G
- Wonen - 2C
- Wonen - 2G
- Wonen - 3C
- Wonen - Woongebouw
- Waarde - Archeologie 4 (dubbelbestemming)

ALGEMENE BEBOUWINGS-
BEPALINGEN WOONBE-
STEMMINGEN

Alvorens wordt ingegaan op een aantal flexibiliteitsbepalingen, worden allereerst ter verduidelijking de algemene bebouwingsbepalingen voor het woongebied opgesomd.

De woonbestemmingen zijn onderverdeeld in vier categorieën:

- | | |
|----------------------|--------------------------------|
| Wonen - 1A, 1D en 1G | vrijstaande woningen; |
| Wonen - 2C en 2G | twee aaneen gebouwde woningen; |
| Wonen - 3C | aaneengesloten woningen; |
| Wonen - WGB | woongebouw. |

De hoofdgebouwen van de woningen dienen binnen het aangegeven bouwvlak te worden gebouwd. In de regels zijn de maximale goot- en bouwhoogten van de hoofdgebouwen aangegeven.

Bij de grondgebonden woningen (Wonen - 1, Wonen - 2 en Wonen - 3) bedraagt de afstand tot de zijdelingse perceelgrens minimaal 3 m. Tevens mag niet meer dan 50% van het bouwperceel worden bebouwd.

Ten aanzien van bijgebouwen en uitbouwen geldt dat deze binnen en buiten het bouwvlak kunnen worden gebouwd. Bijgebouwen en uitbouwen dienen te worden geplaatst op een afstand van ten minste 3 m achter de voorgevel van het hoofdgebouw.

De goot- en bouwhoogte van de bijgebouwen en uitbouwen bedragen maximaal 3,5 m respectievelijk 6 m. De afstand tot de zijdelingse perceelsgrens is minimaal 1 m. De gezamenlijke oppervlakte van bijgebouwen en uitbouwen bedraagt maximaal 70 m², met de restrictie dat niet meer dan 50% van het bouwperceel wordt bebouwd.

Binnen de woonbestemmingen zijn aan huis verbonden beroepen en bedrijven bij recht toegelaten. Hieraan is echter een aantal voorwaarden gekoppeld: de aan huis verbonden activiteiten mogen uitsluitend inpandig worden verricht, maximaal 30% van de oppervlakte van hoofd- en bijgebouwen mag worden gebruikt voor de aan huis verbonden activiteiten met een maximum van 45 m² en degene die het aan huis verbonden beroep uitoefent dient ook bewoner van de woning te zijn. Het gebruik mag voorts geen ernstige hinder voor het woonmilieu opleveren en mag geen afbreuk doen aan het woonkarakter van de omgeving.

Mits er geen onevenredige aantasting plaatsvindt, kan met een omgevingsvergunning worden afgeweken van:

AFWIJKING

- de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en/of bouwwerken;
- de verkeersveiligheid;
- het straat- en bebouwingsbeeld.

De mogelijkheid voor het kunnen stellen van nadere eisen mag de realisering van de activiteit als zodanig niet onmogelijk maken. De afweging om met een omgevingsvergunning af te wijken en of bij een wijziging kan leiden tot een weigering. Bij een nadere eis kan wel aan een onderdeel van een gebouw of aan de plaats ervan een voorwaarde worden gesteld, maar het gebouw als zodanig moet kunnen worden gerealiseerd.

NADERE EISEN

6.5

Toelaatbaarheid bedrijven

Voor de beoordeling van de aanvaardbaarheid van bedrijven is gebruikgemaakt van een Staat van bedrijven, welke als bijlage aan de regels is toegevoegd. Deze Staat van bedrijven is ontleend aan de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering'.

6.6

Algemene regels, overgangs- en slotregels

In de Algemene regels zijn de bepalingen opgenomen die betrekking hebben op het plan als geheel. Dit betreft onder meer een anti-dubbeltelbepaling, algemene ontheffingsregels en algemene wijzigingsregels. De overgangs- en slotregels zijn in een afzonderlijk hoofdstuk 4 opgenomen.

Economische uitvoerbaarheid



Voor de realisatie van het woongebied Doklanden is in 1997 een samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente en de ontwikkelende private partijen gesloten. De uitvoering vindt nog steeds plaats op basis van deze overeenkomst.

De ingrepen die in het plangebied zijn voorzien, komen voornamelijk voor rekening van de private partijen. De gemeente betaalt een bijdrage voor de infrastructuur.

Inspraak & Overleg



Artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat in een bestemmingsplan een beschrijving moet worden gegeven op welke wijze burgers en maatschappelijke organisaties bij de voorbereiding van een bestemmingsplan zijn betrokken. In verband hiermee wordt op dit bestemmingsplan inspraak verleend.

Het voorontwerpbestemmingsplan Doklanden heeft vanaf 6 mei 2010 tot en met 16 juni 2010 ter inzage gelegen op grond van de gemeentelijke inspraakverordening. Het plan kon worden ingezien en geraadpleegd via de website www.delfzijl.nl en op diverse locaties in de gemeente, waaronder het gemeentehuis. Gedurende de bovengenoemde 6 week bestond voor een ieder de mogelijkheid schriftelijke, mondeling of digitaal, via een beschikbaar gesteld e-mailadres, inspraakreacties in te dienen tegen het voorontwerp.

Verder is het bestemmingsplan ten behoeve van het vooroverleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) toegezonden aan de ambtelijke diensten van de verschillende overheidsdiensten. Deze instanties hebben hun reactie over het bestemmingsplan tot 1 juli 2010 aan ons kenbaar kunnen maken.

In het navolgende zijn de ingediende inspraak-en overlegreacties samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien. Daarbij is aangegeven of de betreffende reactie aanleiding gegeven heeft het plan wel of niet aan te passen. De volledige reacties zijn opgenomen in de bijlage.

Tot slot is een overzicht gegeven van de belangrijkste ambtshalve wijzigingen die in de planregels en de plankaart zijn doorgevoerd. Ook de toelichting is hierop aangevuld en voor zover nodig aangepast aan de meest recente beleidsinzichten.

Op basis van de ingediende reacties en ambtshalve wijzigingen is een ontwerpbestemmingsplan opgesteld. Dit plan wordt ter kennisgeving toegezonden aan belanghebbende overheidsinstanties en daarnaast voor een ieder ter inzage gelegd. Afhankelijk van de ingediende zienswijzen zal het plan (on)gewijzigd worden vastgesteld. Hierna volgt een eventuele beroepstermijn.

8.1

Inspraak

Van de mogelijkheid tot het indienen van een inspraakreactie was in eerste instantie gebruik gemaakt door één inspreker. Als gevolg van een gesloten

overeenkomst tussen inspreker en initiatiefnemer is de inspraakreactie ingetrokken.

De overeenkomst heeft geleid tot het wijzigen van de betreffende bestemming. De 'nieuwe' bestemming is aangepast aan het huidige gebruik.

8.2

Overleg

De onderstaande instanties hebben hun reactie over het voorontwerpbestemmingsplan aan ons kenbaar gemaakt:

- Ruimtelijke Plannen van de provincie Groningen
- Hulpverleningsdienst Groningen

Onderstaande diensten hebben aangegeven dat het plan geen aanleiding heeft gegeven tot het maken van opmerkingen.

- Rijkswaterstaat directie Noord-Nederland
- Waterschap Noorderzijlvest;
- Inspectie VROM Regio noord;
- Kamer van koophandel Groningen;
- Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumentenzorg
- Dienst GW&T van Ministerie van Defensie
- Ministerie van LNV - directie Noord

Ruimtelijke Plannen van de provincie Groningen

Actualiteit

In de toelichting kan vermeld worden dat de bij het POP behorende 'Omgevingsverordening provincie Groningen' inmiddels in werking is getreden.

Reactie: De toelichting wordt op dit onderdeel aangepast.

Woningbouwaspecten

Op grond van artikel 4.7 van de omgevingsverordening verantwoording van de woningbouw ten opzichte van de nieuwbouwruiimte worden toegevoegd.

Reactie: De opmerking wordt verwerkt in de toelichting.

Ruimtelijke kwaliteit

Voorgesteld wordt om het plan aan te passen zodat er sprake is van een entree aan de noordzijde van Doklanden. Daarnaast is het van belang dat er geen voorkanten aansluiten op achterzijden van bebouwing. De provincie stelt voor om de entree van Doklanden als openbaar groen te bestemmen. Het vlak markeert dan de entree. Er zijn vervolgens geen voorkanten van woningen die aansluiten op achterkanten van woningen.

Reactie: We zijn het eens dat voorkomen moet worden dat voorkanten aansluiten op achterzijden van de bebouwing. Er is voor gekozen om aan de noordzijde van Doklanden het vlak niet te bestemmen als

openbaar groen, maar om het vlak in te richten met 3 bouwpercelen. Op de plankaart worden op het vlak gevellijnen geprojecteerd. Ten minste één gevel van de woning wordt gebouwd in de lijn met de aanduiding 'gevellijn'. De drie woningen vormen vervolgens een zichtbare entree van Doklanden..

Watersaspecten

Er is in het plan niets geregeld met betrekking tot het wonen en werken op het water, terwijl er in de praktijk wel woonschepen liggen. Het verdient aanbeveling om in het plan duidelijkheid te scheppen over water binnen deze bestemming allemaal niet / wel mag (en waar dat wel/niet mag) en om de planregels daarop aan te laten sluiten.

Reactie: Op de waterwegen gelegen binnen het plangebied van Doklanden, zijn geen woonschepen toegestaan. Ter verduidelijking worden de planregels aangevuld op dit punt dat het niet is toegestaan om met een woonschip een ligplaats in te nemen op de waterwegen gelegen binnen het plangebied.

Het Oude Eemskanaal is in beheer bij de provincie Groningen en nog steeds aangemerkt als een scheepvaartweg met CEMT-klasse 4. Het Damsterdiep is in beheer bij het Waterschap Noorderzijlvest en ook hier liggen boten afgemeerd aan steigers.

Provincie verzoekt ons om de bestemming Water voor wat dit betreft aan te laten sluiten op het feitelijke (beoogde) gebruik (waaronder scheepvaartverkeer en recreatieverkeer).

De provincie constateert vervolgens dat binnen de bestemming Bedrijf2 wel uiting is gegeven aan de betreffende gebruiksmogelijkheden en bouw mogelijkheden.

Reactie: De bestemming voor wateren van het Oude Eemskanaal wat binnen dit plangebied ligt, zijn opgenomen in de bestemming Bedrijf 2. De overige wateren zijn uitsluitend bestemd voor recreatievaart. De bestemming water wordt aangepast op het punt van recreatievaart.

Verder moet er zo mogelijk middels dit bestemmingsplan, binnen de relevante bestemmingen (in ieder geval Woongebied 2) worden voorkomen dat er bouwwerken op de dijk (met waterkerende functie) kunnen worden gebouwd.

Reactie: De betreffende dijk ligt buiten het plangebied van het bestemmingsplan Doklanden. Om deze reden is hierover niets opgenomen in dit bestemmingsplan.

Bestemming groen

Geadviseerd wordt de bouwregels ten aanzien van de aanwezigheid van een aantal bestaande voorzieningen ten behoeve van de scheepvaart (verkeersborden, meerpalen en een wachtplaats voor schepen die moeten schutten voor de sluis) voldoende af te dekken.

Reactie: Er worden nadere regels opgenomen in de bestemming groen, die bouwwerken ten behoeve van de scheepvaart mogelijk maken.

Externe Veiligheid

De stelling dat het plangebied Doklanden niet binnen de invloedsgebieden van bedrijven ligt is niet correct. Het plan ligt binnen het invloedsgebied van Akzo en wellicht ook binnen de nu nog geldende contour van het rangeerterrein. Dit betekent dat er een “verantwoording groepsrisico” moet plaatsvinden en dat er een advies zal moeten worden gevraagd aan de regionale brandweer.

Reactie: Verantwoording van het groepsrisico is toegevoegd aan de toelichting eveneens het advies van de brandweer.

Langs het zuidelijke deel van het plangebied loopt een hogedruk aardgasbuisleiding. Het invloedsgebied hiervan loopt over het plangebied. Ook hier zal moeten worden stil gestaan bij de verantwoording van het groepsrisico.

Reactie: Het invloedsgebied loopt over het plangebied. Ook hiervoor is een verantwoording van het groepsrisico opgenomen in de toelichting.

Duurzame ontwikkeling /energie

(artikel 4.5 Omgevingsverordening)

In het plan moet op grond van artikel 4.5 omgevingsverordening inzichtelijk worden gemaakt welke afwegingen er voor het plan op gebied van duurzame ontwikkeling en energie zijn gemaakt.

Ook mist informatie over de wijze waarop het fysieke energieverbruik wordt teruggebracht, zoals bedoeld in artikel 4.5 van de verordening.

Reactie: De opmerking wordt verwerkt in de toelichting.

In paragraaf 5.3 heeft u aangegeven dat het wegverkeer vanwege de Rijksweg geen geluidhinder zal opleveren voor de nieuwbouwzone. Met het oog op het aspect gezondheid en milieu kan er echter op gewezen worden dat geluidhinder ook beneden de wettelijke norm gezondheidsklachten kan geven.

Reactie: De verkeersintensiteit van de betreffende weg is niet hoog. Uit akoestisch onderzoek blijkt dat er is voldaan aan de geldende normen. Daarom wordt er vanuit gegaan dat dit geen onevenredige geluidhinder en/of gezondheidsklachten zal opleveren.

Verder wordt u verzocht initiatiefnemers te wijzen op de komende aanscherping van de EPC-norm voor gebouwen (“Experimentenbesluit excellente gebieden en Koplopergebied Noord-Nederland, AMvB ex artikel 120a, eerste lid Woningwet).

Reactie: Het bestemmingsplan Doklanden is een conserverend plan. Vrijwel alle woningen zijn reeds gerealiseerd. Ten tijde van nieuwe initiatieven, wordt er op toegezien dat aan EPC-norm wordt voldaan.

Provincie constateert op blz. 33 dat op een aanvaardbare afstand tot woningen de milieucategorieën 1 t/m 3.1 toelaatbaar zijn. In artikel 4.1 wordt dit niet terug gevonden. Geadviseerd wordt om exact aan te geven wat de regeling betreft voor de gronden met Bedrijf 2.

Reactie: Door een ambtshalve wijziging is het plangebied gewijzigd. Dit heeft het gevolg dat het transportbedrijf buiten het plangebied is komen te liggen en dat het artikel 4 bedrijf 2 is geschrapt

De provincie merkt op dat in het voorontwerp bestemmingsplan Doklanden gebruik is gemaakt van een bepaald rekenmodel waarmee aangetoond kan worden dat de beoogde nieuwbouw aanvaardbaar is, met het oog op eerder verleende waarden en met de restrictie dat op enkele locaties extra voorwaarden aan het bovendeel van de woningen moeten worden verbonden. Het betreffende rekenmodel gaat uit van enkele aanpassingen van een aantal provinciale milieuvergunningen. Het voorwerk is reeds gaande, maar dat de feitelijke uitvoer start na de zomer van 2010.

Met het oog hierop en met het oog op mogelijke bezwaren vanuit de omgeving is het raadzaam om het bestemmingsplan Doklanden pas verder in procedure te brengen zodra die milieuvergunningen zijn aangepast.

Reactie: Wij zijn niet voornemens om te wachten met het verder in procedure brengen van het bestemmingsplan Doklanden, omdat inmiddels de gemeenteraad van Delfzijl de 5B2 contour heeft vastgesteld. De kaders zijn voldoende helder om de procedure van het bestemmingsplan voort te zetten.

Hulpverleningsdienst Groningen

Een vertaling van de aanwezige veiligheidsrisico's naar het bestemmingsplan ontbreekt. Hierdoor is niet duidelijk wat de actuele veiligheidsrisico's in het plangebied zijn en of geplande ontwikkelingen hier eventueel win bij dragen. Geadviseerd wordt om het huidige en toekomstig groepsrisico inzichtelijk te maken conform artikel 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en artikel 4.3 van de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (RNVGS), dan wel artikel 6 en 7 van het ontwerp Besluit transport externe veiligheid (Btev).

Reactie: Verantwoording van het groepsrisico is toegevoegd aan de toelichting evenals het advies van de brandweer. Zie ook opmerking Externe Veiligheid.

8.3

Ambtshalve wijzigingen

Naast de wijzigingen die naar aanleiding van de inspraak en overlegreacties zijn doorgevoerd, heeft het voorontwerp aanleiding gegeven om ambtshalve wijzigingen door te voeren op grond van de meest recente beleidsinzichten c.q. ontwikkelingen in het plangebied. Deze wijzigingen zijn waar nodig verwerkt in de toelichting. De toelichting is verder geactualiseerd op grond van de meest gewijzigde beleidsinzichten c.q. veranderende wetgeving. De wijzigingen die doorgevoerd zijn in het juridische deel van het bestemmingsplan, de planregels en verbeelding, zijn hieronder opgesomd.

Planregels

- Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (WABO) in werking getreden. De omgevingsvergunning is één geïntegreerde vergunning voor bouwen, wonen, monumenten, ruimte natuur en milieu. De invoering van deze wet heeft onder andere geleid tot het doorvoeren van een aantal naamswijzigingen. De regels zijn hierop aangepast.
- Artikel 7 Maatschappelijk, gronden bestemd voor maatschappelijke voorzieningen, is toegevoegd.

Verbeelding

- Op de verbeelding is de aanduiding 'steiger' toegevoegd, ter plaatse van de op dit moment aanwezige steigers;
- De verbeelding is verder aangepast als gevolg van de doorgevoerde aanpassingen in de planregels;
- De bestemming van het parkeerterrein achter het appartementencomplex aan het Eemskanaal Noordzijde is veranderd in Verkeer - Verblijf;
- Een aantal bouwvlakken zijn aangepast aan de huidige situatie.
- Het transportbedrijf, aan de kade van het Eemskanaal Noordzijde, is in het voorontwerp als onderdeel van het plan Doklanden gepresenteerd. Dit terrein is tot voor kort onderdeel geweest van "het gezoneerde industrieterrein" waarvoor een geluidszone in de zin van de Wet geluidhinder geldt. Aan de overzijde van het kanaal ligt het gezoneerde industrieterrein Eemskanaal Dok. Dat industrieterrein maakt onderdeel uit van het te actualiseren bestemmingsplan Farmsum. Het bestemmingsplan Farmsum omvat meerder gezoneerde industrieterreinen. In het voorontwerp van dat bestemmingsplan zijn beide kadeoeveren van het Eemskanaal opgenomen, met uitzondering van het terrein van het transportbedrijf. Het bestemmingsplan Geluidszone industrielawaai wordt binnenkort in procedure gebracht. In dan plan worden de gezoneerde bedrijfsterreinen opnieuw bestemd. De gemeente kiest ervoor om, vanwege de juridisch-planologische eenduidigheid, het terrein van het transportbedrijf aan het bestemmingsplan Farmsum toe te voegen.

8.4 Zienswijzenprocedure

Het ontwerpbestemmingsplan "Doklanden" heeft voor een ieder ter inzage gelegen van 24 maart 2011 tot en met 4 mei 2011.

Tegen het ontwerpbestemmingsplan is uiteindelijk één zienswijze ingediend, één instemmende reactie en één reactie ter kennisgeving.

Ook behoeft het plan in de regels een ambtelijke aanpassing.

- *Zienswijze Mars Adviseurs Installatietechniek*

Op 3 mei 2011 heeft het bedrijf Mars Adviseurs Installatietechniek een zienswijze tegen het ontwerp bestemmingsplan Doklanden ingediend. De zienswijze betreft een verzoek om het bouwvlak van Voorplecht 26 aan te passen, waarmee de vergroting van het hoofdgebouw voor twee slaapkamers aan de achterzijde wordt mogelijk gemaakt.

Op basis van de huidige planologische systematiek, zoals neergelegd in het planologisch beleid (2008), zijn de bouwvlakken opgenomen op de verbeelding in het ontwerp bestemmingsplan. Dit betekent dat elk bouwvlak een oppervlakte van 150 m² heeft gekregen, dan wel de bestaande oppervlakte indien deze meer is. Binnen dit bouwvlak moet het hoofdgebouw gesitueerd worden. Voor het bouwen van aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen geldt niet dat het binnen het bouwvlak gebouwd hoeft te worden, maar gelden wel aanvullende regels zoals opgenomen in het bestemmingsplan.

Reactie:

Naar aanleiding van de zienswijze zijn de bouwvlakken in het ontwerp bestemmingsplan nogmaals onder de loep genomen op het zogeheten 'driehoekig eiland' (Beeldkwaliteitsplan 1998, deelgebied D). In de wijk Doklanden kan het zogeheten 'driehoekige eiland' op grond van ruimtelijke structuur en beeldkwaliteitseisen als een afzonderlijk gebied worden gezien. Hier wordt ruimte geboden voor woningen uit de vrije sector. In nader opzicht is gebleken dat de '150 m²-systematiek' voor deze woningen uit het betreffende gebied minder goed toepasbaar is, gezien de stedenbouwkundige vrijheid van de bouw in relatie tot de omvang van de kavels. Om hieraan tegemoet te komen stellen we voor om een aantal bouwvlakken op het 'driehoekige eiland' te vergroten zoals aangegeven in de bijlage. Op deze manier wordt er meer ruimte gegeven voor het vergroten van het hoofdgebouw.

- *Hulpverleningsdienst Regio Groningen*

Op 4 mei 2011 is er een brief van de hulpverleningsdienst Brandweer Regio Groningen binnen gekomen. De brief betreft een positieve reactie, niet een zienswijze zijnde. In de brief is namelijk aangegeven dat een nadere advisering vanuit de Brandweer niet aan de orde is, omdat het eerder gegeven advies onverkort is overgenomen in het ontwerp bestemmingsplan Doklanden.

- *Waterschap Noorderzijlvest*

Op 20 mei 2011 is er een brief van het Waterschap Noorderzijlvest binnen gekomen. Het ontwerp heeft van 23 maart 2011 tot en met 4 mei 2011 ter inzage gelegen. Omdat deze brief drie weken na het verstrijken van de termijn is ingediend, stellen wij voor om de reactie niet ontvankelijk te verklaren. Overigens zou de reactie niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan hebben geleid, omdat door de nieuwbouwcapaciteit van 13 woningen

weliswaar het verhard oppervlak toeneemt, maar dit gecompenseerd wordt door de grootte van de omliggende wateren. Het waterschap heeft tevens aangegeven dat de brief niet een zienswijze betreft, maar een kennisgeving.

8.4.1 Ambtshalve aanpassing van de regels

- Gebleken is dat het ontwerpbestemmingsplan op een aantal onderdelen een ambtshalve aanpassing behoeft, als gevolg van een omissie. Een aantal regels die via hyperlinkjes op ruimtelijke plannen in te zien zijn, zijn door een technische verstoring in niet alle gevallen correct overschreven. Met als gevolg dat in een paar gevallen de regels van het voorontwerp zichtbaar zijn in plaats van de regels van het ontwerp. Bij de papieren versies die ter inzage hebben gelegen, was van bovengenoemde geen sprake. De omissie is inmiddels verholpen.
- Geconstateerd is dat in artikel 1 'begrippen' een beschrijving van het begrip 'uitbouw' ontbreekt. Voorgesteld wordt om deze alsnog toe te voegen in het vast te stellen plan overeenkomstig planologisch beleid: *'Een gebouw dat als vergroting van een bestaande ruimte is gebouwd aan een hoofdgebouw, welke gebouw door de vorm onderscheiden kan worden van het hoofdgebouw en dat in architectonisch opzicht ondergeschikt is aan het hoofdgebouw, functionele ondergeschiktheid is niet vereist.'*