

BESTEMMINGSPLAN BRUG DORKWERD

Vastgesteld

Bestemmingsplan
Brug Dorkwerd

Code 119813 / 19-07-12

**GEMEENTE ZUIDHORN 119813 / 19-07-12
BESTEMMINGSPAN BRUG DORKWERD**

TOELICHTING

INHOUDSOPGAVE

blz

1. INLEIDING	1
1. 1. Aanleiding	1
1. 2. Nieuwe bruggen in Aduard en Dorkwerd	1
1. 3. Taakverdeling	2
1. 4. Plangebied Dorkwerd en leeswijzer	2
2. BELEIDSKADER	4
2. 1. Rijks- en provinciaal beleid	4
2. 2. Gemeentelijk beleid	6
3. PROJECT EN PLANUITGANGSPUNTEN	8
3. 1. Projecthistorie	8
3. 2. Planuitgangspunten en ontwerp	9
3. 3. Aansluiting en kunstwerken	9
3. 4. Verkeersaspecten	10
3. 5. Landschappelijke inpassing	13
4. EFFECTEN OP DE OMGEVING	17
4. 1. Algemeen	17
4. 2. Verkeer	17
4. 3. Geluid	17
4. 4. Water	18
4. 5. Ecologie	20
4. 6. Archeologie	22
4. 7. Externe Veiligheid	22
4. 8. Luchtkwaliteit	24
4. 9. Bodem	24
4. 10. Leidingen	25
4. 11. Duisternis en stilte	25
4. 12. Ruimtelijke kwaliteit	26
4. 13. Duurzaamheid en energie	26
5. TOELICHTING OP DE BESTEMMINGEN	27
5. 1. Algemeen	27
5. 2. Toelichting op de bestemmingen	27
6. UITVOERBAARHEID	29
6. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	29
6. 2. Economische uitvoerbaarheid	30

7. OVERLEG	31
8. ZIENSWIJZEN	33

<u>Bijlage 1</u>	Modelstudie Aduard-Dorkwerd, modelstudie ten behoeve van input voor het akoestisch onderzoek, DHV BV, Groningen, juli 2011.
<u>Bijlage 2</u>	Akoestisch onderzoek wijziging brug en aansluitende wegen in Dorkwerd, Noordelijk Akoestisch Adviesbureau B.V., Assen, december 2011.
<u>Bijlage 3</u>	Toetsing aan de Flora- en faunawet voor de aanleg van een rondweg ten oosten van Aduard en de vervanging van twee bruggen over het Van Starckenborghkanaal, Buro Bakker Adviesburo voor Ecologie B.V., Assen 2010.
<u>Bijlage 4</u>	Tracé Aduard-Dorkwerd, Archeologisch vooronderzoek: een inventariserend veldonderzoek, RAAP-notitie 37478, RAAP Archeologisch Adviesbureau, Weesp, 2011.
<u>Bijlage 5</u>	Onderzoek luchtkwaliteit wijziging brug en aansluitende wegen in Dorkwerd, Noordelijk Akoestisch Adviesbureau B.V., Assen, december 2011.
<u>Bijlage 6</u>	Warteroets, uitgangspuntennotitie bestemmingsplan brug Dorkwerd, Waterschap Noorderzijlvest, 12 februari 2012
<u>Bijlage 7</u>	Ontheffing provinciale omgevingsverordening ten behoeve van het dempen van een karakteristieke sloot in verband met de vervanging van een brug bij Dorkwerd, Gedeputeerde Staten, 28 februari 2012.
<u>Bijlage 8</u>	Externe Veiligheidsrapportage N983 – Rondweg Aduard, Steunpunt Externe Veiligheid Groningen, 2011.
<u>Bijlage 9</u>	Zienswijzen

1. INLEIDING

1. 1. Aanleiding

In het kader van de opwaardering van belangrijke vaarwegen worden maatregelen aan de vaarroute Lemmer-Delfzijl getroffen. Er wordt voorzien in een opwaardering van deze vaarweg tot een zogenaamde vaarwegklasse Va. De bruggen over deze vaarweg worden geschikt gemaakt voor de klasse Va-schepen CEMT¹⁾ en - voor wat betreft de doorvaarthoogte - voor vierlaagscontainervaart. Daarmee worden veilige en vlotte vaarverbindingen beoogd.

1. 2. Nieuwe bruggen in Aduard en Dorkwerd

In het licht van de opwaardering van het Van Starckenborghkanaal is de provincie Groningen bezig met plannen voor nieuwe bruggen in Aduard en Dorkwerd. In Aduard gaat dat samen met de aanleg van een rondweg om het dorp. In Dorkwerd betreft het de vervanging van de bestaande brug door een nieuwe brug. Deze wordt op korte afstand ten westen van de huidige, te verwijderen brug aangelegd.

In het project voor de verbetering van de bruggen wordt ook een deel van de oevers aangepast. De plannen voor Dorkwerd zijn na een intensief voorbereidingstraject thans in een zodanig stadium dat ruimtelijke inbedding door middel van een bestemmingsplan kan plaatsvinden. Daarmee komt de planologische basis voor de daadwerkelijke realisering beschikbaar.

Ten aanzien van het project voor de vervanging van de bruggen te Aduard en Dorkwerd is al uitgebreid over de uitgewerkte plannen met betrokkenen gesproken. Eén en ander heeft in juni 2009 geleid tot een planuitwerkingsbesluit door de Provinciale Staten, gevolgd door het realisatiebesluit in december 2011. Deze besluiten zijn de basis voor de verdere planvorming, waaronder het opstellen van het voorliggende bestemmingsplan.

De provincie voert over de verkeersmaatregelen nauw overleg met de gemeente Zuidhorn. Beide situaties (Aduard en Dorkwerd) liggen op grondgebied van deze gemeente.

De verplaatsing van de brug te Aduard en de daarbij noodzakelijke verlegging van de N983 met een nieuwe aansluiting op de N355 (Nieuwklap) is weliswaar in de beoogde hoofdstructuur duidelijk, maar op onderdelen vindt nog nadere uitwerking plaats. Daarom wordt erop ingezet om voor de twee situaties aparte bestemmingsplannen te maken, om te beginnen voor de brug te Dorkwerd. Dit bestemmingsplan voorziet daarin.

¹⁾ CEMT-classes hebben betrekking op de indeling van binnen- en rivieren scheepvaart in Europa. Daarmee worden per klasse de maximale afmetingen van de betreffende schepen aangegeven.

1. 3. Taakverdeling

Het project voor de vervanging van de bruggen in Aduard en Dorkwerd is een project dat de provincie Groningen uitvoert. Daarvoor is onder meer een nieuwe planologische regeling nodig. Omdat de werkzaamheden op grondgebied van de gemeente Zuidhorn plaatsvinden, is in overleg tussen provincie en gemeente afgesproken, dat de gemeente de herziening van het bestemmingsplan in procedure brengt en aan de gemeenteraad ter vaststelling voorlegt. De provincie zorgt vanwege de aard van het project voor de inhoudelijke inbreng voor het bestemmingsplan. Hoewel per 1 januari 2012 het Van Starckenborghkanaal in eigendom, beheer en onderhoud is overgegaan van provincie naar Rijk blijft de provincie voor de lopende projecten, waaronder het project vervanging brug Dorkwerd, de regie houden op de projectuitvoering en worden de bestaande afspraken gerespecteerd.

1. 4. Plangebied Dorkwerd en leeswijzer

Het gebied van het bestemmingsplan wordt bepaald door de voorgenomen brugverbetering met alle bijbehorende werken en werkzaamheden. Voor ligging van het plangebied: zie figuur 1 en voor een beeld van de huidige brug figuur 2.



Figuur 1. Situatie plangebied en omgeving (Google Earth)

In deze plantoelichting wordt ingegaan op de achtergronden en uitgangspunten van het project. Na deze inleiding (hoofdstuk 1) volgen als onderwerpen:

- een weergave van het rijks-, provinciale en gemeentelijke beleidskader (hoofdstuk 2);
- een beschrijving van het voorgenomen project met de planuitgangspunten (hoofdstuk 3);
- een beschrijving van de effecten op de omgeving (hoofdstuk 4);
- een toelichting op het juridische systeem en op de gebruikte bestemmingen (hoofdstuk 5);
- een beschrijving van de uitvoerbaarheidsaspecten (hoofdstuk 6);
- resultaten van het gehouden overleg (hoofdstuk 7).



Figuur 2. Huidige brug (provincie Groningen)

2. BELEIDSKADER

2. 1. Rijks- en provinciaal beleid

- *Nota Ruimte* -

De *Nota Ruimte* (2006) bevat de visie van het rijk op de ruimtelijke ontwikkeling tot 2015, met een doorkijk tot 2030.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevrugnende functies op het beperkte oppervlak in Nederland. Meer specifiek richt het beleid zich op vier algemene doelen:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- borging van de veiligheid (tegen water en risicovolle activiteiten).

Twee begrippen staan centraal in de *Nota Ruimte*: Basiskwaliteit en Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Deze bestaat uit de belangrijkste gebieden in Nederland op het terrein van economie, infrastructuur en verstedelijking, water, natuur en landschap. Voor de gebieden die geen onderdeel vormen van deze hoofdstructuur is het beleid gericht op het waarborgen en zo mogelijk vergroten van de basiskwaliteit. De eerste verantwoordelijkheid voor deze basiskwaliteit ligt bij de provincie. De uitwerking van het beleid voor de (hoofd)infrastructuur vindt plaats in de *Nota Mobiliteit* (2007).

- *Nota Mobiliteit* -

In de *Nota Mobiliteit* is het verkeers- en vervoersbeleid op rijksniveau beschreven. Het kabinet wil de mobiliteitsgroei zo accommoderen dat betrouwbare, vlotte en veilige verplaatsingen van A naar B mogelijk zijn binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving. Veiligheid, duurzaamheid en omgevingskwaliteit zijn aspecten die zo mogelijk niet mogen lijden onder toename van mobiliteit. Rijk, provincies gemeenten en waterschappen zijn hiervoor gezamenlijk verantwoordelijk.

Het Rijk richt zich verder op verbetering van de hoofdvaarverbindingen. De vaarroute Lemmer-Delfzijl behoort daar toe. Er wordt voorzien in een opwaardering van deze vaarweg tot een zogenaamde vaarwegklasse V-a (het betreft hier een klasse-indeling volgens de zogenaamde CEMT-classificatie; daarmee worden veilige en vlotte vaarverbindingen beoogd). Diepere schepen (met een diepgang van maximaal 3,5 m) kunnen zo het kanaal benutten, terwijl voorts de doorvaarhoogte wordt aangepast aan grotere schepen. Daarvoor moet een aantal bruggen worden vernieuwd, waarmee tevens de mogelijkheid wordt geboden tot tweerichtingverkeer ter plaatse van de bruggen.

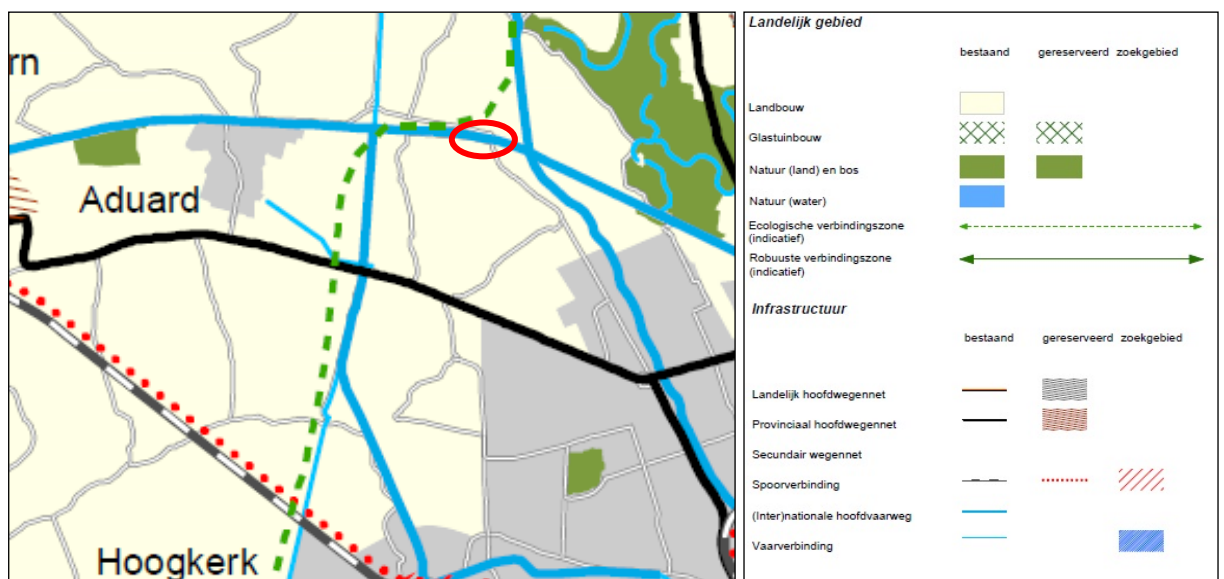
In de *Structuurvisie Infrastructuur en Milieu* (Tweede Kamer: 22-11-'11; begin 2012 in werking) wordt de rijkstaak over de ruimtelijke ordening beperkt tot zaken van nationaal belang. Daarbij vervangt de *Structuurvisie* de *Nota Ruimte* en de *Nota Mobiliteit*.

November 2011 is tussen het rijk en de provincie besloten dat de vaarweg Lemmer-Delfzijl (onderdeel van het landelijk hoofdvaarwegennet) eigendom van het Rijk wordt. Het Van Starckenborghkanaal is onderdeel van deze vaarweg. Tussen Rijk en provincies is afgesproken dat de opwaardering van de vaarweg conform eerdere afspraken doorgaat.

- Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013 -

Provinciale Staten hebben op 17 juni 2009 het *Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013* vastgesteld. Het Omgevingsplan geeft het geïntegreerd beleid aangaande de fysieke leefomgeving: het is zowel een ruimtelijk plan, als een plan aangaande milieu, water en mobiliteit.

Een belangrijke gebiedsopgave ligt in de regio Groningen-Assen, één van de nationale stedelijke netwerken. De provincie geeft in het Omgevingsplan aan de regio economisch sterker te willen ontwikkelen. Ingezet wordt op de aanwezig sterke economische sectoren en op een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Goede verbindingen zijn in dat verband van wezenlijk belang. Capaciteitsproblemen in de verbindingen van en naar Groningen moeten aangepakt worden. De provincie zelf is verantwoordelijk voor een goed netwerk van provinciale wegen. Daarnaast is in het POP rekening gehouden met de opwaardering van het Van Starckenborghkanaal en daarbij behorende werkzaamheden.



Figuur 3. Fragment Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013 (overzichtskaart) met globale ligging plangebied

- Omgevingsverordening Groningen, 2009 -

Ter uitvoering van het beleid uit het POP is de *Omgevingsverordening-2009* door de Provincie Groningen opgesteld. Deze geeft op meerdere terreinen richtlijnen en voorwaarden aan gemeentelijke bestemmingsplannen.

In de Omgevingsverordening heeft het gebied ten noorden van het Van Starckenborghkanaal de aanduiding “grootschalig open landschap” en ten zuiden de aanduiding “landschap met herkenbare onregelmatige blokverkeveling”. Verder hoort het gebied noordelijk van het kanaal tot het Nationaal Landschap Middag-Humsterland met aanduidingen voor karakteristieke waterlopen en wegen.

Binnen dit plangebied komen enkele kleinere delen van sloten voor die zijn aangemerkt als karakteristieke sloot. In paragraaf 3.5. van deze plantoelichting is aangegeven hoe daarmee wordt omgegaan en op welke wijze compensatie wordt voorzien.

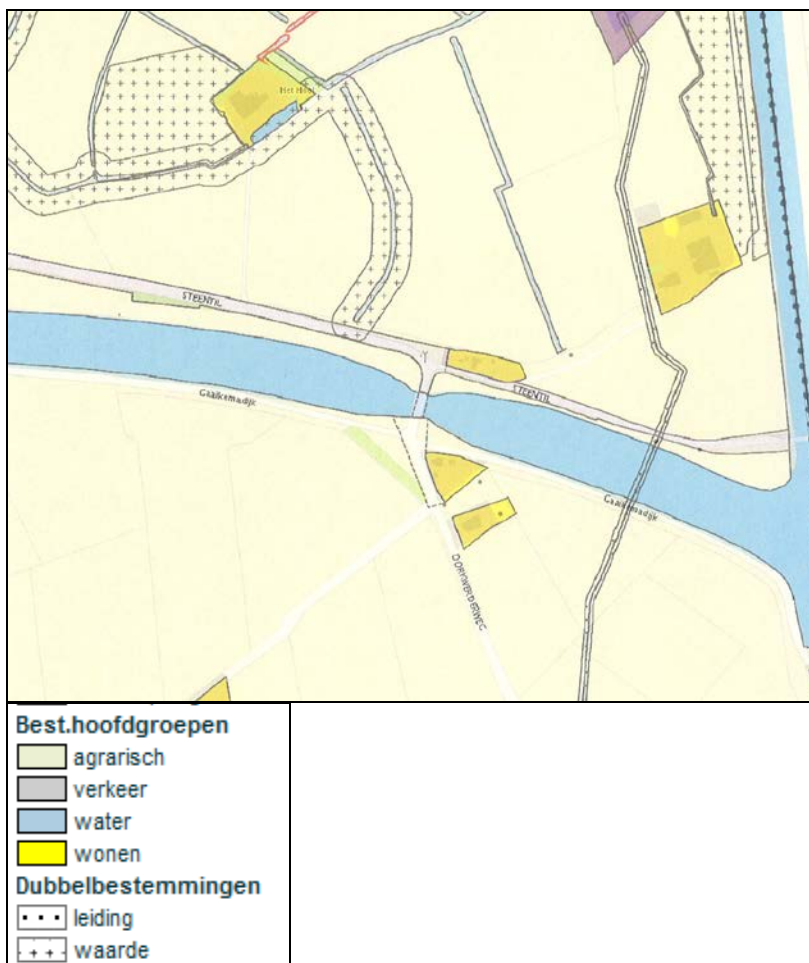
- *Omgevingsverordening Groningen, partiële herziening 2011* -
Inmiddels heeft Provinciale Staten op een aantal onderdelen een herziening van de Omgevingsverordening vastgesteld (2 februari 2011). De herziening is in hoofdzaak “beleidsluw” van karakter. Deze herziening heeft geen consequenties voor het plangebied.

2. 2. Gemeentelijk beleid

- *Structuurvisie Zuidhorn 2030* -
De gemeenteraad van Zuidhorn heeft recent (06-06-2011) de *Structuurvisie Zuidhorn 2030* vastgesteld. Daarin is onder meer rekening gehouden met de aanpassing van de bruggen over het Van Starckenborghkanaal.

- *Huidige bestemmingsplan* -
De huidige planologische regeling voor het plangebied is opgenomen in het *Bestemmingsplan Buitengebied* van de gemeente Zuidhorn. De gemeenten in het Westerkwartier hebben gezamenlijk een nieuw *Bestemmingsplan Buitengebied* ontwikkeld. De gemeenteraad van Zuidhorn heeft het bestemmingsplan Buitengebied bij besluit van 12 april 2010 voor zijn grondgebied vastgesteld. Het plan werd merendeels onherroepelijk na uitspraak van de Raad van State van 19 oktober 2011. De plandelen die niet onherroepelijk werden, hebben geen betrekking op het voorliggende plangebied.

Voor een fragment van het bestemmingsplan Buitengebied zie figuur 4.



Figuur 4. Fragment bestemmingsplan Buitengebied Zuidhorn (2010)

In genoemd bestemmingsplan zijn de gronden rond het kanaal, die nu het plangebied vormen, onder een agrarische (onbebouwde) bestemming gebracht. Verder hebben de drie woningen een woonbestemming gekregen en zijn de karakteristieke waterlopen ten noorden van het kanaal met een beschermende bestemming geregeld (de op het fragment aangegeven dubbelbestemming "waarde" regelt zowel karakteristieke waterlopen als het karakteristiek reliëf, zijnde laagtes rond de waterlopen).

In het bestemmingsplan Buitengebied is de brug op de huidige locatie bestemd. Er is geen rekening gehouden met de noodzakelijke verbreding van het kanaal ter plaatse van de huidige bruggen. Evenmin kent het bestemmingsplan Buitengebied flexibiliteitsbepalingen die uitvoering van het plan voor de nieuwe brug mogelijk maken.

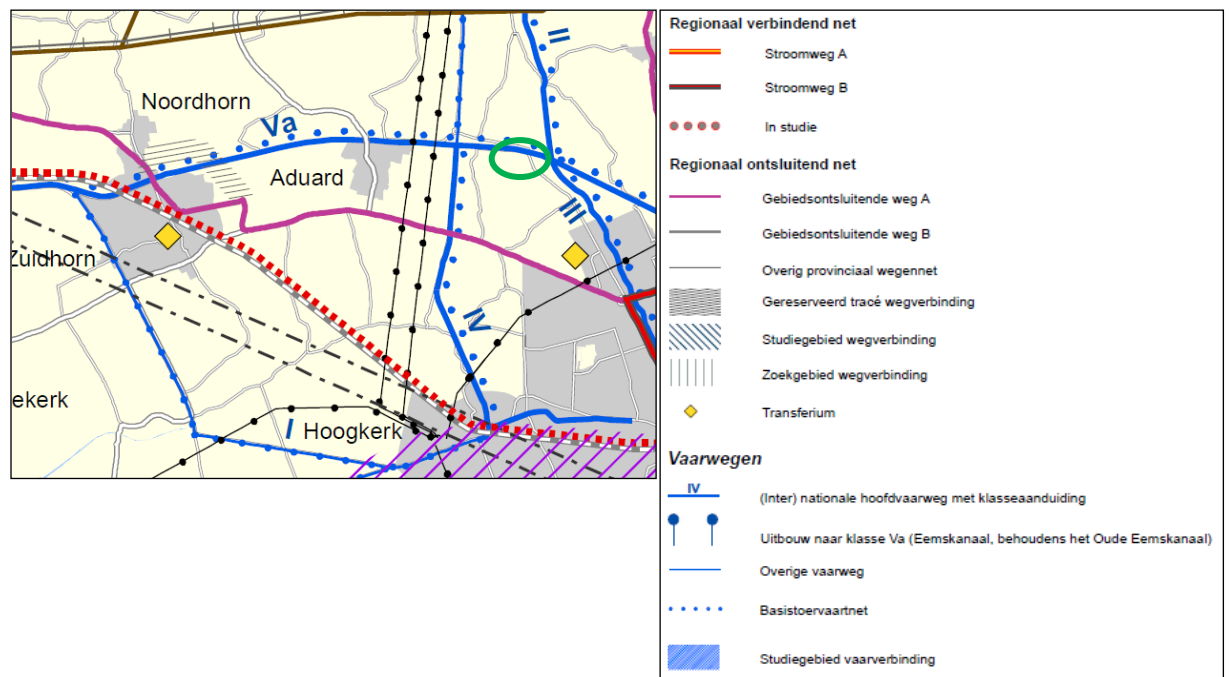
3. PROJECT EN PLANUITGANGSPUNTEN

3. 1. Projecthistorie

De opwaardering van het Van Starckenborghkanaal brengt met zich mee dat de bruggen over deze vaarweg vanuit het oogpunt van doorvaarthoogte (in geopende toestand) en doorvaartbreedte geschikt moeten worden gemaakt voor vierlaagscontainervaart. De bestaande brug is ook aan het einde van zijn technische levensduur. De situatie te Dorkwerd wordt daarop aangepast, waarbij de oude brug komt te vervallen en een nieuwe wordt aangelegd.

Provinciale Staten hebben op 1 juli 2009 een besluit genomen tot planuitwerking voor het project "Vervanging bruggen Aduard en Dorkwerd". Onderdeel van dit besluit is het vervangen van de brug te Dorkwerd. Omdat de planuitwerking voor dit project het meest ver gevorderd is, wordt daarvoor dit bestemmingsplan gemaakt. De uitwerking hiervan, verwoord in de realisatievoordracht (25-10-2011), is op 15-12-2011 door Provinciale Staten geaccordeerd.

De brugverbetering staat niet expliciet op de kaart 'infrastructuur' van het Provinciaal Omgevingsplan (2009), maar die kaart laat wel de context zien, terwijl het kanaal als "Vaarweg Va" is aangegeven



Figuur 5. Fragment Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013 (kaart infrastructuur) met ligging plangebied (groen)

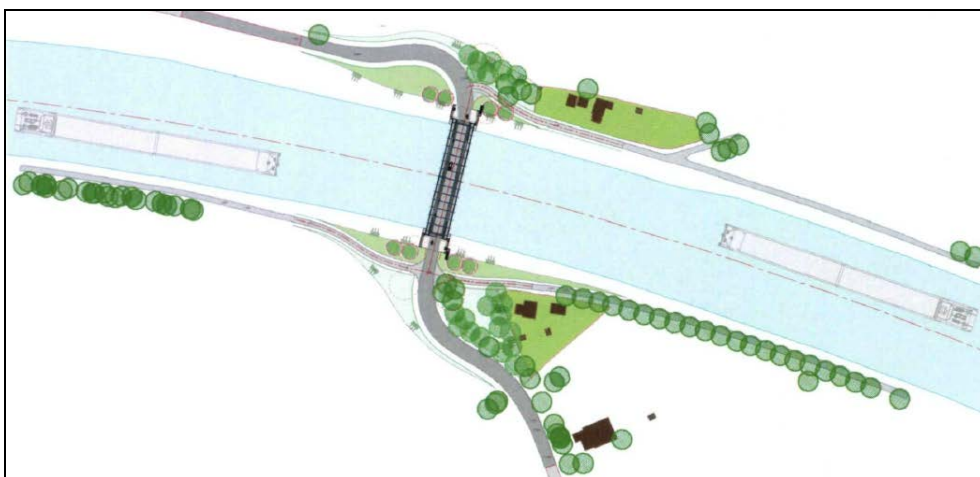
3. 2. Planuitgangspunten en ontwerp

Het Van Starckenborghkanaal wordt in de nieuwe situatie gekruist door een beweegbare brug.

Uitgangspunten voor het planontwerp zijn:

- de nieuwe brug wordt even westelijk van de huidige brug aangelegd. Daarbij wordt tevens de afstand tot de oostelijk gelegen woningen verruimd;
- het toeleidende wegenpatroon (met name de E.H.Woltersweg en de Gaaikemadijk) wordt daarop aangepast;
- het gaat om een gecombineerde auto- en fietsbrug;
- er wordt voorzien in landschapsmaatregelen om de nieuwe situatie ruimtelijk zo goed mogelijk in te passen. De provincie heeft daarvoor een plan voor landschappelijke inpassing opgesteld. Voorzien wordt in een nieuwe groenstructuur op/bij de afritten van de brug, ter compensatie van te rooien boombeplanting rond de bestaande brug.

In onderstaande figuur wordt de voorgenomen verbetering gegeven.

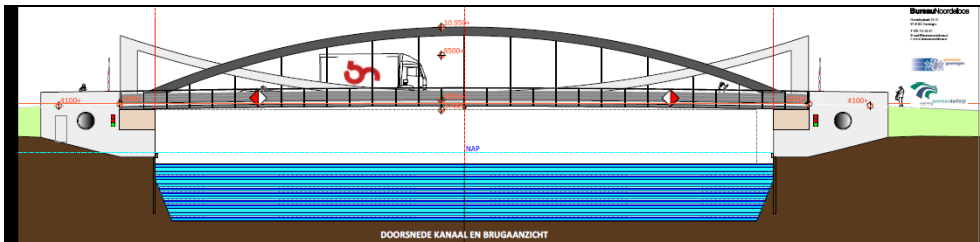


Figuur 6. Projectopzet met landschappelijke inpassing (provincie Groningen, oktober 2011)

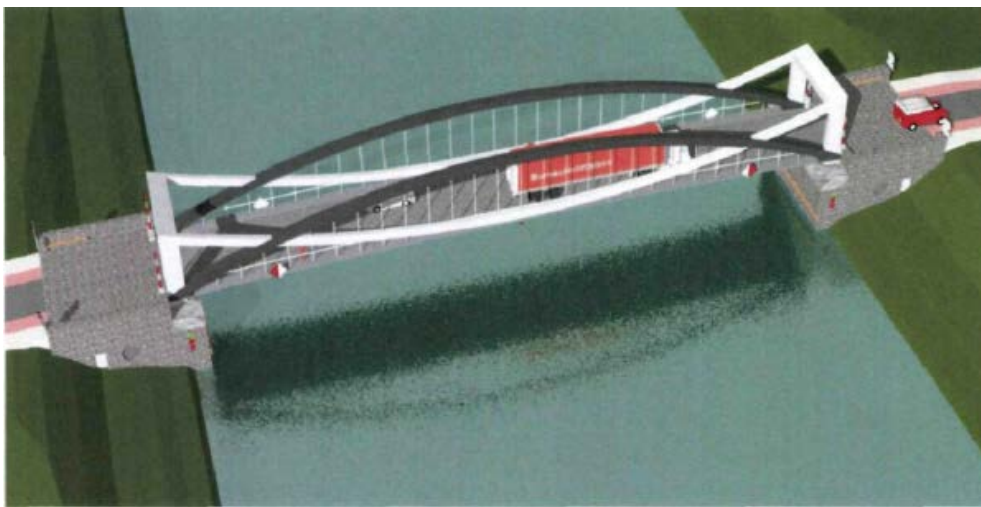
3. 3. Aansluiting en kunstwerken

Over het Van Starckenborghkanaal wordt een beweegbare brug aangelegd met een doorvaarthoogte van 9,1 m (in geopende stand) en een doorvaartbreedte van 54 m. De totale hoogte vanaf het kanaalpeil wordt ruim 11 m. Ter plaatse van de brug wordt het kanaal verbreed en wel zodanig dat de vaarweg onder de brug geschikt wordt voor twee passerende schepen.

De brug zal door de provincie in de vorm van een beweegbare brug worden aangelegd. De hoogte van de brug vloeit voort uit de te stellen eisen in verband met de opwaardering van het Van Starckenborghkanaal (zogenaamde klasse Va-schepen). Een beeld van de beoogde brug is in onderstaande figuur 7 en 8 gegeven.



Figuur 7. Impressie bruguitvoering Dorkwerd (provincie Groningen, bureau Noordeloos Groningen, oktober 2011).



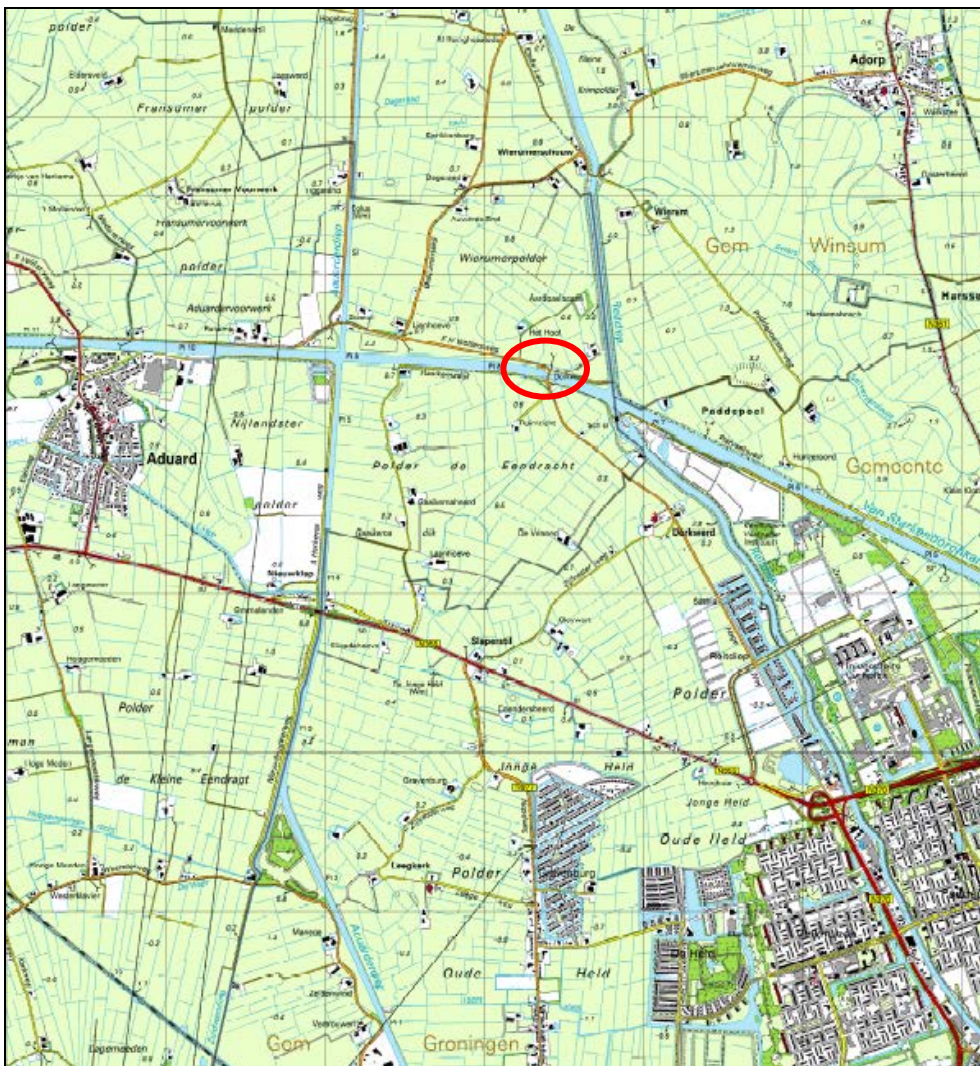
Figuur 8. Impressie brug Dorkwerd (provincie Groningen, voordracht Dorkwerd, oktober 2011).

3. 4. Verkeersaspecten

In het kader van de planvorming rond de brug verdient een aantal aspecten afzonderlijk aandacht. Daarbij laat figuur 9 het plangebied Dorkwerd in zijn ruimere context zien.

- *intensiteiten* -

In de huidige situatie wordt de brug in Dorkwerd onder meer gebruikt voor doorgaand verkeer uit het zuidelijk deel van de gemeente Winsum (het gebied rond Garnwerd, Ezinge en Feerwerd) richting de ringweg om de stad. Daarmee wordt ook de nieuwe woonwijk Reitdiepwijk gepasseerd. Verder heeft ook het gebied rond twee andere kernen in Winsum (Sauwerd, Adorp), dat aan de westzijde van de stad moet zijn, de neiging om te rijden via de brug bij Dorkwerd (en niet de provinciale weg N361 te nemen).



Figuur 9. Regionale context met globale ligging plangebied.

Ten behoeve van de verkeerssituatie die samenhangt met de realisering van nieuwe bruggen te Aduard en Dorkwerd is een verkeersstudie gemaakt (bijlage 1)²⁾. Het onderzoek betreft een vergelijking tussen de bestaande situatie en die in het prognosejaar 2025; dit is tien jaar na de beoogde aanleg. Tevens is in dit onderzoek de externe verkeerssituatie in de omgeving betrokken, met name aangaande N361 (Groningen-Winsum-Mensingeweer). Na uitspraak van Provinciale Staten (2011) wordt inmiddels afgezien van opwaardering van genoemde weg, met uitzondering van het gedeelte Ranum-Mensingeweer.

Het verkeersonderzoek komt tot de conclusie dat tengevolge van het niet doorgaan van de verbetering van de N361 tussen Groningen en Winsum de intensiteiten in Dorkwerd beperkt zullen blijven tot een autonome groei.

²⁾ Modelstudie Aduard-Dorkwerd, Modelstudie ten behoeve van input voor het akoestisch onderzoek, DHV BV, Groningen juli 2011.

De uitvoering van dit bestemmingsplan (met een brugvervanging) leidt als zodanig dan ook niet tot andere intensiteiten.

Door het regelmatig houden van verkeerstellingen zal monitoring plaatsvinden van de intensiteiten op de brug³. Als tegen de verwachting in het verkeer over Dorkwerd toch substantieel zou toenemen, zullen in overleg met de gemeenten aanvullende maatregelen worden genomen om de route voor doorgaand verkeer verder te ontmoedigen.

- verkeersveiligheid / fietsverkeer

Bij de planvoorbereiding is door omwonenden de vrees voor verkeersonveilige situaties geuit: terwijl de nieuwe brug in Aduard voorzien wordt van een gescheiden fietspad, zal dat met de brug in Dorkwerd niet het geval zijn. De provincie zet erop in om de brug zo verkeersveilig mogelijk in te richten.

Gelet op de te verwachten intensiteiten van het autoverkeer is de aanleg van een apart fietspad of van fietsstroken niet noodzakelijk. De fietsers blijven op de rijbaan, wat past bij het snelheidsregime en bij de indeling van de aansluitende infrastructuur: ook in de omgeving zijn geen vrijliggende fietspaden. Tevens is besloten het rijbaangedeelte op het brugdek niet breder te maken dan in de huidige situatie. Dit voorkomt dat het verkeer makkelijker de snelheid zal verhogen en zorgt ervoor dat het verkeer beter met elkaar rekening zal moeten houden. Tijdens de bouwfase blijft het verkeer van de bestaande brug gebruik maken.

- snelheden

De snelheid is een aspect dat in samenhang met die op de toeleidende wegen van belang is. Het gaat hier om gemeentelijke wegen. De gemeente Zuidhorn heeft de toegestane snelheid van het weggedeelte tussen de Steentilbrug en de brug te Dorkwerd onlangs verlaagd van 80 naar 60 km/u. Ook op de nieuwe brug zal een snelheid van maximaal 60 km/u gelden. Op het weggedeelte ten zuiden van de brug geldt eveneens een maximum snelheid van 60 km/u (Dorkwerd, Reitdiep).

De veiligheid van de fietsers op de brug wordt hiermee bevorderd. Er is overigens bij nadering van de brug sprake van een afname van de snelheid door een enigszins olopemde weg en door de voorrangssituatie.

Op de Gaaikemadijk aan de zuidzijde van het kanaal geldt een snelheid van 80 km/u. De gemeente Zuidhorn heeft geen plannen om voor deze weg een snelheidsverlaging naar 60 km/u in te stellen.

- sluipverkeer

Gelet op de afstand tot de stad Groningen, is punt van aandacht in hoeverre er sprake is van sluipverkeer richting de stad.

De vervanging van de brug Dorkwerd leidt niet tot verandering van de provinciale wegenstructuur en binnen deze structuur niet tot meer of minder weerstand op de routes van en naar de stad.

Het is dan ook niet aannemelijk dat het project op zichzelf leidt tot een toe- of afname van het vermeende sluipverkeer.

³⁾ Jaarlijks vindt rapportage plaats, onder mee via verkeersmonitor.nl

Wel is te verwachten dat op het moment dat de nieuwe brug in Aduard opengesteld wordt, dit zal leiden tot een afname van het verkeer over de brug Dorkwerd.

3. 5. Landschappelijke inpassing

3.5.1. Beleidsdoel, algemeen

Het *Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013* wijst op het belang van een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing. Om deze intenties inhoud te geven, is een aparte landschapsstudie met beeldkwaliteitsplan opgesteld.

3.5.2. Visie landschappelijke inpassing

Voor de vervanging van de bruggen in Aduard en Dorkwerd heeft de provincie een integrale *Visie landschappelijke inpassing* ⁴⁾ laten opstellen.

Voor de nieuwe situatie worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

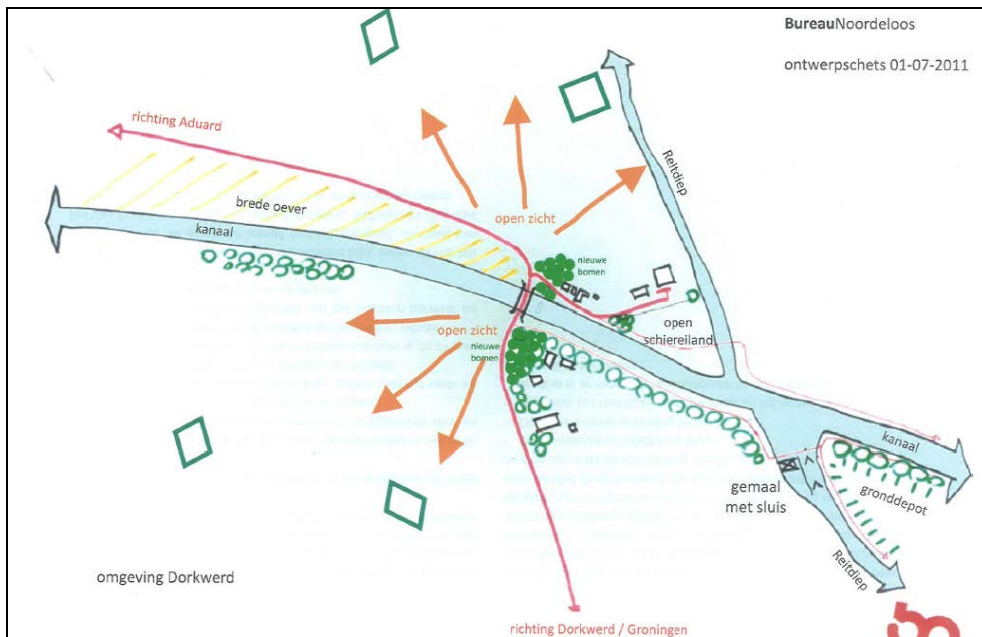
- wegen, brug en grondlichamen worden als ruimtelijke eenheid ontworpen, waarbij de twee-eenheid Van Starckenborghkanaal en het landschap leidend is;
- langs het Van Starckenborghkanaal wordt uitgegaan van handhaving van een lange, strakke lijn in het talud;
- het talud in de brug richting het open landschap wordt flauw en glooiend vormgegeven, waarbij de weg over dit talud loopt;
- de binnenruimte (aan de noordzijde) is:
 - * een verbreding/verbijzondering in de berm en in de oever;
 - * een uitzichtpunt;
 - * een rustpunt (vooral voor langzaam verkeer).
- er wordt gezorgd voor een goede aansluiting van bestaande erven op de weg, zowel ruimtelijk als functioneel (door beplanting);
- bestaande erven functioneren als beschutting en contrast met de openheid van het landschap aan de westzijde;
- de beplanting die nu aan de zuidwestzijde van de weg ligt, moet wijken voor de nieuwe weg naar de brug; dit gebied wordt benut voor een sterke beleving van het open landschap.

Het ontwerp voor de landschapsvisie is in figuur 10 opgenomen en is uitgewerkt in figuur 11. Deze uitgewerkte landschapsvisie is reeds aan de orde geweest bij de behandeling van de 'Voordracht vervanging brug bij Dorkwerd' in Provinciale Staten ⁵⁾. Over het borgen van deze landschapsmaatregelen heeft de provincie toegezegd de landschapsmaatregelen daadwerkelijk te realiseren.

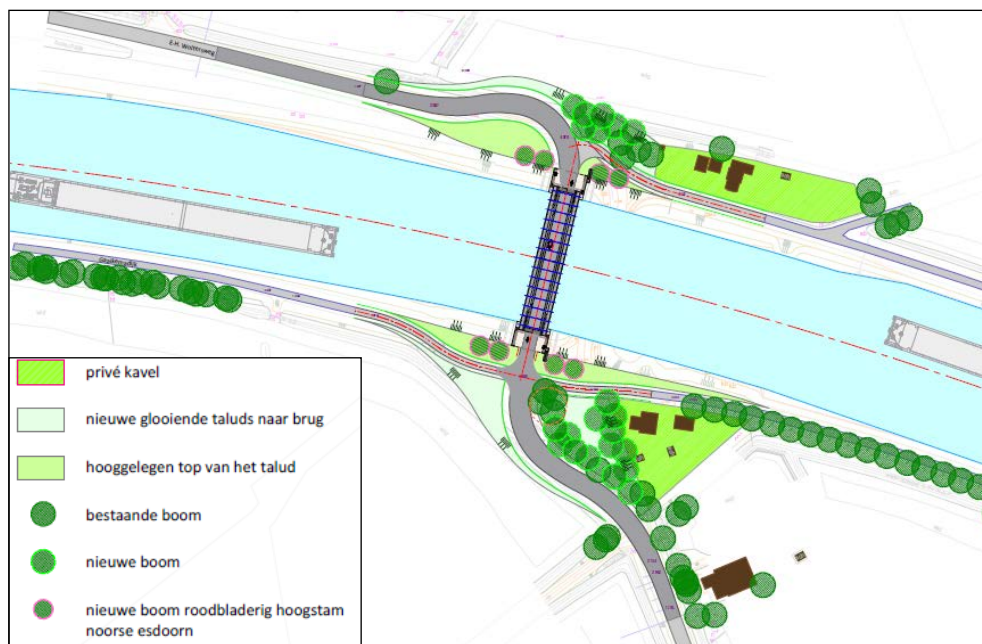
Binnen de totale kostenraming is daarmee rekening gehouden. Een verdere uitwerking vindt in een groenplan plaats.

⁴⁾ Vervangen bruggen Aduard en Dorkwerd, Visie landschappelijke inpassing, Provincie Groningen, 2011.

⁵⁾ Voordracht van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten van Groningen de vervanging van de brug bij Dorkwerd, 25 oktober 2011, zaaknr.: 354516.



Figuur 10. Landschappelijke inpassing brug Dorkwerd (bureau Noordeloos Groningen, juli 2011)



Figuur 11. Landschappelijke inpassing brug Dorkwerd (provincie Groningen, oktober 2011).

De provincie heeft een zogenaamde bomeneffect-analyse laten uitvoeren (*Nationale Bomenbank, proc jnr. 310.11349, 2011*) waarin invulling is gegeven aan figuur 11. Daaruit komt naar voren welke werkzaamheden aan de te rooien en te planten bomen moeten worden gedaan. Het is een op uitvoering gericht plan, dat dan ook bij de realisering van het plan wordt betrokken.

3.5.3. Relatie Nationaal Landschap Middag-Humsterland

Gelet op het *Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013* en de *Omgevingsverordening provincie Groningen 2009* is bijzondere aandacht nodig voor de vraag hoe om te gaan met de karakteristieke waarden van het Nationaal Landschap Middag-Humsterland. Hierbij kan worden opgemerkt dat na inwerkingtreding van de Structuurvisie Infrastructuur en Milieu de status van Nationaal Landschap vervalt. De landschappelijke betekenis van dit landschap wijzigt echter niet zodat de toegekende planologische bescherming gehandhaafd wordt.

Artikel 4.34 van de Omgevingsverordening geeft het volgende aan:

“In een bestemmingsplan dat betrekking heeft op het Nationaal Landschap Middag-Humsterland worden regels gesteld ter bescherming van de landschappelijke openheid, het reliëf, de karakteristieke verkaveling, het beloop en profiel van watergangen en wegen, alsmede het daarmee samenhangende reliëf en de aanwezige wierden en dijken.”

Zo geldt onder meer een verbod op het verleggen en dempen van als karakteristieke sloten aangegeven watergangen.

Het blijkt dat het plangebied grenst aan de uiterste zuidoostpunt van het Nationaal Landschap. Van de in het Nationaal Landschap onderscheiden karakteristieke sloten sluiten er twee aan op de nieuwe parallelle watergang ten noorden van het kanaal. De meest oostelijke blijft intact, de westelijke krijgt over een geringe lengte een iets andere aansluitpunt.



Figuur 12. Fragment kaart Landschapswaarden (6a), POV-2009.

Geconstateerd kan worden dat het karakteristieke patroon van waterlopen slechts in geringe mate wordt aangetast (over een lengte van 7,00 m). Behalve in de provinciale verordening, is deze sloot beschermd in het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Zuidhorn.

In het plangebied is het noodzakelijk om een klein deel (over een lengte van 7,00 m) van een als karakteristiek aangegeven (casco-)sloot te dempen. Ook moet een toegangsdam worden verplaatst. Voor dit (beperkte) verlies wordt door de provincie als uitvoerder van het project ingezet op compensatie van de verloren waarde.

Gelet op enerzijds het maatschappelijk belang van het project, anderzijds de mogelijkheden voor een goede compensatie, is voor dit provinciale project door de gemeente Zuidhorn een ontheffingsprocedure bij Gedeputeerde Staten gevolgd. Daarmee wordt de benodigde compensatie duurzaam verzekerd. De ontheffing is door Gedeputeerde Staten verleend bij besluit van 28 februari 2012 (Bijlage 7).

Voor compensatie gelden achtereenvolgens de volgende mogelijkheden:

- compensatie door het hergraven van gedempte sloten in het Nationaal Landschap;
- compensatie binnen het Nationaal Landschap door onbestemde sloten om te zetten naar karakteristieke sloten;
- compensatie binnen het Nationaal Landschap Middag Humsterland door karakteristieke sloten met wijzigingsbevoegdheid (als aangegeven op kaart 6b van de verordening) om te zetten naar karakteristieke sloten;
- financiële compensatie binnen het gebiedsfonds Westerkwartier.

In het ontheffingsbesluit geven Gedeputeerde Staten aan dat het omzetten van onbestemde sloten in karakteristieke sloten (optie 2) alleen zin heeft indien het om van oorsprong karakteristieke sloten gaat (niet elke willekeurige sloot komt in aanmerking voor de aanduiding 'karakteristiek'). De aan te wijzen sloot moet een sloot zijn die de onregelmatige blokverkaveling van het gebied accentueert dan wel een kromme sloot, dat wil zeggen een van oorsprong natuurlijke waterloop. Verder zijn GS van mening dat bij dit plan al geld moet worden gereserveerd voor de compensatie van de sloot bij Dorkwerd, zodat compensatie verzekerd is. Om diezelfde reden moet ook een maximumtermijn worden gesteld waarbinnen de compensatie wordt gerealiseerd.

De voorgestelde slootdemping is door initiatiefnemer met het waterschap Noorderzijlvest besproken en akkoord bevonden. Uit de quick scan flora en fauna (zie ook hoofdstuk 4.5) blijkt dat er geen beschermde soorten in en om het projectgebied zijn aangetroffen. De ontheffing is door Gedeputeerde Staten verleend bij besluit van 28 februari 2012.

Omdat dit bestemmingsplan zich beperkt tot de nieuwe brug met aansluitingen te Dorkwerd, vindt de daadwerkelijke planologische effectuering van de compensatieregeling plaats in het kader van een (komend) bestemmingsplan voor de verkeersverbetering nabij Aduard. Feitelijk gaat het hier immers ook om één project. Door de compensatie van Dorkwerd te combineren met die van Aduard (brug c.a.) nemen bovendien de compensatiemogelijkheden significant toe en wordt het maatschappelijk effect meer zichtbaar. De compensatiemaatregelen dienen binnen drie jaar na inwerkingtreding van het voorliggende bestemmingsplan uitgevoerd te worden.

4. EFFECTEN OP DE OMGEVING

4. 1. Algemeen

Uit de Europese en Nederlandse wet- en regelgeving vloeit een aantal randvoorwaarden voor de ruimtelijke ordening voort. In dit hoofdstuk worden deze omgevingsaspecten en de betekenis voor dit bestemmingsplan beschreven. Achtereenvolgens komen de milieuaspecten aan bod (geluid, luchtkwaliteit, bodem), de aspecten van water en voorts ecologie, archeologie en externe veiligheid.

Vooraf wordt opgemerkt dat in een aantal van de deelonderzoeken de situatie van Dorkwerd en Aduard gecombineerd is onderzocht. Per thema worden hieronder de conclusies op Dorkwerd toegespitst.

Daarnaast vloeit uit de *Omgevingsverordening provincie Groningen 2009* een aantal zaken voort waarmee bij dit bestemmingsplan rekening dient te worden gehouden. Dit betreft met name de aspecten landschap en cultuurhistorie. Deze aspecten zijn eerder in hoofdstuk 3 verwoord.

4. 2. Verkeer

Ten behoeve van de verkeerssituatie rond de nieuwe bruggen in Aduard en Dorkwerd is een nader onderzoek naar de mobiliteitseffecten uitgevoerd, dat als basis heeft gediend voor de diverse milieuonderzoeken. In het vorige hoofdstuk is aan de hand van de conclusies uit het onderzoek geconstateerd, dat er geen toename van verkeersintensiteiten, anders dan tengevolge van een zekere autonome groei, is te verwachten. De toekomstige ontwikkeling wordt aan de hand van tellingen bijgehouden.

4. 3. Geluid

Toetsingskader en beleid

Ten aanzien van het aspect geluid is de Wet geluidhinder (Wgh) primair bepalend. Daarnaast moet worden gekeken of vanuit een goede ruimtelijke ordening sprake is van een aanvaardbare geluidssituatie. In dit plangebied speelt alleen het wegverkeerslawaai.

Op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder hebben bepaalde wegen een geluidzone. De breedte van zo'n zone is afhankelijk van de ligging van de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied. Uitzonderingen zijn woonerven en wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt; in deze situatie is er geen geluidzone en geldt de Wet geluidhinder dus niet.

Uitgangspunt is dat er geen situaties ontstaan, die strijdig zijn met de wet. Met ingang van 1 januari 2007 is de *Wet geluidhinder* gewijzigd. De wet is aangepast zodat de rekenmethode en de rekenwaardes meer rekening houden met de geluidssituatie 's avonds en 's nachts en zodat ze beter aansluiten bij de in de overige EU-landen gebruikte systematiek. Geluidsberekeningen dienen voortaan uit te gaan van de L_{den} -waarde (gemiddelde over dag, avond en nacht). Ook de voorkeursgrenswaarde is aangepast: deze ligt nu op 48 dB.

Daarnaast is er in de Wet geluidhinder een regeling opgenomen voor reconstructie van wegen. Hiervan is sprake als de geluidsbelasting door aanpassing van bestaande wegen met meer dan 1,5 dB toeneemt.

Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

Ten behoeve van de realisering van de nieuwe brug te Dorkwerd is specifiek akoestisch onderzoek uitgevoerd ⁶⁾ (Bijlage 2).

Daarin is de situatie onderzocht, zoals die ontstaat door verhoging van de brug en verlegging van de aansluitende wegen. In het onderzoek zijn de geluidbelastingen op de woningen ter hoogte van de te reconstrueren delen van de wegen in de situaties 2011 en 2025 berekend. Uit het onderzoek blijkt, dat op geen van de beschouwde wegen er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Vanuit de Wet geluidhinder zijn er dan ook geen verplichtingen en is het bestemmingsplan uitvoerbaar.

4. 4. Water

Toetsingskader en beleid

De watertoets vormt een onderdeel van de startovereenkomst *Waterbeleid in de 21^e eeuw*, een gezamenlijk stuk van de VNG, de provincies, het Rijk en de Unie van Waterschappen. In het kader daarvan dient in de totstandkoming van ruimtelijke plannen rekening te worden gehouden met de belangen van het water. Er moet voldoende ruimte zijn voor waterberging. Daarnaast zijn de kwaliteitsaspecten van belang.

Wat betreft het wettelijk kader het volgende.

De *Wet op de waterhuishouding* geeft aan dat de provincie een waterhuishoudingsplan vast dient te stellen waarin de hoofdlijnen van het waterhuishoudkundig beleid zijn opgenomen. Waterschappen hebben op grond van de *Wet op de waterhuishouding* een belangrijke taak met betrekking tot het waterbeheer. De *Wet op de Waterhuishouding* is met ingang van 22 december 2009 door de *Waterwet* vervangen.

Wat betreft het beleidskader bevat het *POP Groningen 2009-2013* het actuele provinciale beleidskader met een functietoekenning aan het grond- en oppervlaktewater. Voor de functies zijn kwaliteitsnormen vastgesteld. Op de functiekaart 'water' heeft het gebied rond Dorkwerd de gebruiksfunctie 'landbouw'. Deze typering is gebaseerd op de aanwezige situatie.

Het waterschap Noorderzijlvest heeft de *Notitie Stedelijk waterbeheer* uitgebracht, met daarin aandacht voor zowel de stedelijke als de landelijke situaties. In de toekomstige waterhuishoudkundige situatie is er de noodzaak om de mogelijkheden voor waterberging in de waterhuishoudkundige systemen te vergroten. Het Waterschap Noorderzijlvest hanteert daarvoor normen, opgenomen in de *Notitie Stedelijk Water (2006)*.

⁶⁾ Akoestisch onderzoek wijziging brug en aansluitende wegen in Dorkwerd, Noordelijk Akoestisch Adviesbureau BV., Assen, december 2011.

Volgens de *Kaderrichtlijn Water* (KRW) moet er gebruik worden gemaakt van inrichtingsmaatregelen die zo min mogelijk afbreuk doen aan de kwaliteit van het oppervlaktewater (slibfilters, infiltratiebermen, olieafscidders). Ook kan op een ecologische wijze een verslechtering van de waterkwaliteit worden tegengegaan. Ten behoeve van het kwaliteitsaspect wordt voorzien in de aanleg van brede bermen.

Toetsing en uitgangspunten voor het bestemmingsplan

Ten behoeve van de ontwikkeling is het noodzakelijk een aanliggende watergang, ten noorden van het Van Starckenborghkanaal, over een lengte van circa 7 meter te dempen. In het kader van de uitvoering van het bestemmingsplan is het dempen van de watergang besproken met het Waterschap Noorderzijlvest. Hierbij is gebleken dat geen compenserende maatregelen getroffen hoeven te worden en is het dempen van de watergang akkoord bevonden.

Ter invulling van de watertoets is het bestemmingsplan aangemeld via de website www.dewatertoets.nl. De uitgangspuntennotitie die langs deze weg is verkregen, is opgenomen als bijlage 6 bij het bestemmingsplan. De uitgangspuntennotitie is vervolgens, in het kader van het vooroverleg ex artikel 3.1.1 *Besluit ruimtelijke ordening*, besproken met het Waterschap Noorderzijlvest. Uit de uitgangspuntennotitie en het overleg komt het volgende naar voren:

- op basis van de projecttekening, die aan dit bestemmingsplan ten grondslag ligt, neemt de totale oppervlakte aan verharding toe met circa 860 m²;
- indien het verhard oppervlak in een ruimtelijk plan met meer dan 750 m² toeneemt, is compensatie door aanleg van waterberging een vereiste. Volgens regulier beleid van het waterschap moet ten minste 10% gecompenseerd worden;
- het Van Starckenborghkanaal wordt ter plaatse van de nieuwe brug verbreed en de oevers van het kanaal worden aangepast en verbreed. Tevens worden nieuwe waterlopen gegraven. De oppervlakte aan water neemt hierdoor toe met ruim 2000 m²;
- de toename in verharding vindt plaats in de polders (Wierumerpolder en Polder De Eendracht), de compensatie vindt plaats in de boezem. De polderpeilen liggen hoger, dan wel gelijk aan het boezempeil, waardoor afwatering naar de boezem plaatsvindt. Op basis hiervan, en gezien de geringe overschrijding van de 750 m², is de compensatie van het extra verhard oppervlak in de boezem aanvaardbaar;
- in het plangebied is een hoofdwatergang aanwezig. Deze watergang is de belangrijkste watergang voor de wateraanvoer en waterafvoer van het gebied en is essentieel voor het goed functioneren van het watersysteem. Deze watergang is beschermd door middel van de KEUR. Op basis hiervan wordt ten behoeve van de daadwerkelijke uitvoering van het bestemmingsplan een watervergunning aangevraagd

Op basis van het voorgaande stemt het waterschap Noorderzijlvest in met het plan. Het bestemmingsplan is vanuit dit punt uitvoerbaar.

4. 5. Ecologie

Toetsingskader en beleid

Uitgangspunt voor het bestemmingsplan is dat er geen strijdigheid ontstaat met het beleid en de wetgeving op het gebied van de natuurbescherming. Het ecologische beleidskader in ons land wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet 1998 ⁷⁾ en de *Flora- en faunawet*.

De wetten hebben respectievelijk betrekking op de bescherming van waardevolle gebieden en van waardevolle soorten.

4.5.1. Gebiedsbescherming

De bescherming van Natura 2000-gebieden en Beschermd Natuurmonumenten is geregeld in de *Natuurbeschermingswet*.

Indien ontwikkelingen (mogelijk) leiden tot aantasting van de natuurwaarden binnen deze gebieden, moet een vergunning worden aangevraagd. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het beleid ten aanzien van de Ecologisch Hoofdstructuur (EHS), opgenomen in het POP-2009-2013. Voor ontwikkelingen binnen de EHS geldt het 'nee, tenzij-principe'.

4.5.2. Soortenbescherming

De *Flora- en faunawet* regelt de bescherming van soorten, ongeacht of deze wel of niet voorkomen in beschermde gebieden. Indien het niet mogelijk is de negatieve effecten op flora en fauna door het treffen van mitigerende maatregelen te voorkomen, dient een vrijstelling of ontheffing voor de ingreep te worden verkregen. Er wordt onderscheid gemaakt in licht beschermde, matig zwaar beschermde en zwaar beschermde soorten.

Toetsing en uitgangspunten voor het bestemmingsplan

- *gebiedsbescherming*

Binnen of in de directe nabijheid van het plangebied komen geen gebieden voor die vallen onder de *Natuurbeschermingswet*, noch gebieden die vallen onder de Ecologische Hoofdstructuur.

Het ecologisch onderzoek (bijlage 3) ⁸⁾ constateert dat het dichtstbijzijnde beschermde gebied het Nature 2000-gebied "Leekstermeer" betreft. Gezien de ruime afstand - meer dan 5 km - worden geen negatieve effecten op beschermde soorten verwacht.

Evenmin wordt er volgens het POP-Groningen voorzien in de toekomstige ontwikkeling van de EHS in of nabij het plangebied.

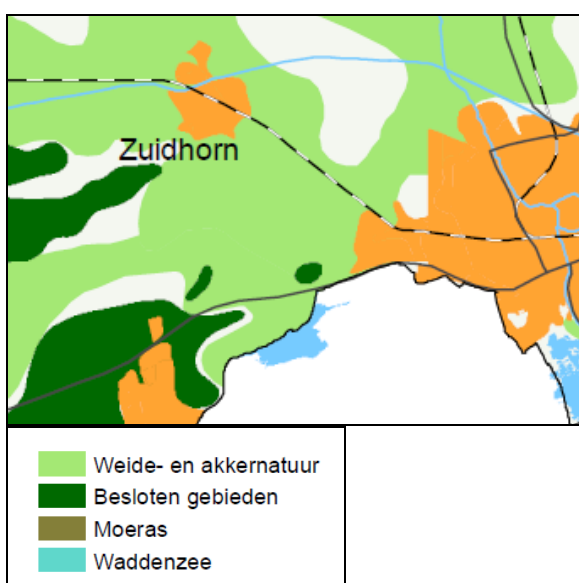
⁷⁾ De Natuurbeschermingswet van 1998 is op 1-10-2005 gewijzigd. Sindsdien zijn de bepalingen vanuit de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn in de Natuurbeschermingswet verwerkt.

⁸⁾ Toetsing aan de Flora- en faunawet voor de aanleg van een rondweg ten oosten van Aduard en de vervanging van twee bruggen over het Van Starcken borghkanaal, Buro Bakker Adviesburo voor Ecologie B.V., Assen, 2010.

- gebiedsbescherming buiten de EHS -

Ook al valt het plangebied niet in de Ecologische hoofdstructuur, volgens het provinciaal beleid (POP 2009-2013) dient tevens gekeken te worden naar mogelijk aanwezige natuurwaarden buiten de EHS. Zo geeft het POP aan, dat ook buiten de EHS er vele gebieden zijn met kenmerkende en belangrijke natuurwaarden, waaronder landbouwgronden. In figuur 13 zijn globaal de gebieden aangegeven waar deze natuurwaarden specifiek aandacht verdienen.

Het gebied rond Dorkwerd is in het POP aangeduid als 'weide- en akkernatuur', maar wordt door dit bestemmingsplan niet aangetast. Het ecologisch onderzoek concludeert geen strijdigheid met het POP.



Figuur 13. Fragment POP (figuur 3-3), kaart Natuurwaarden

4.5.3. soortenbescherming

In het genoemde ecologisch onderzoek is de mogelijke aanwezigheid van beschermde soorten onderzocht. Ten aanzien van de flora wordt een aantal algemene soorten aangetroffen. Er zijn geen zwaardere of strikt beschermde soorten aangetroffen.

Voor de algemene soorten geldt een vrijstelling.

Wat betreft de aanwezigheid van vogels is opgaand groen geschikt als broedgelegenheid. Bij de brug Dorkwerd is echter zeer beperkt opgaand groen aanwezig. Wel is een nest van een Witte Kwikstaart is aangetroffen.

Het ecologisch onderzoek komt meer in het bijzonder tot de volgende conclusies.

Vleermuizen:

Gelet op de zeer beperkte aanwezigheid van groen wordt een vliegroute voor vleermuizen hier niet verwacht. Het naastliggende Van Starckenborghkanaal dient hoogstwaarschijnlijk als vliegroute en foerageergebied.

Door middel van passende maatregelen (verlichting) zullen mitigerende maatregelen worden getroffen.

Broedvogels:

Als zorgmaatregel wordt buiten het broedseizoen met de werkzaamheden gestart.

Overige soorten:

Het geldt hier algemene soorten waarvoor geen ontheffing hoeft te worden aangevraagd. Wel is de algemene zorgplicht van kracht.

Er is geen ontheffingsnoodzaak op grond van de Flora- en faunawet. Met inachtnaam van mitigerende en zorgmaatregelen is het plan Dorkwerd vanuit ecologisch oogpunt uitvoerbaar.

4. 6. Archeologie

Toetsingskader en beleid

Ter implementatie van het Verdrag van Malta, is de *Monumentenwet* gewijzigd. De kern van *Monumentenwet* is dat, wanneer de bodem wordt verstoord, archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). Op welke plaatsen archeologisch onderzoek aan de orde is, wordt op grond van gemeentelijk of provinciaal beleid bepaald.

Toetsing en uitgangspunten voor het bestemmingsplan

4.6.1. archeologisch bureauonderzoek

Allereerst heeft de provincie Libau Steunpunt gevraagd om een archeologisch bureau-advies. Gelet op het verschil in ingrepen heeft dit bureauonderzoek zich in het bijzonder op de planvorming rond Aduard gericht.

4.6.2. archeologisch veldonderzoek

Vervolgens is een archeologisch veldonderzoek uitgevoerd (bijlage 4)⁹. Het onderzoek komt tot de conclusie dat voor de onderzochte tracédelen geen archeologisch vervolgonderzoek nodig is. De geplande bodemingrepen kunnen vanuit archeologisch oogpunt zonder bezwaar worden uitgevoerd.

4. 7. Externe Veiligheid

▪ *Toetsingskader en beleid*

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals vuurwerk, LPG en munitie.

Sinds een aantal jaren is er wetgeving over "externe veiligheid" om de burger niet onnodig aan te hoge risico's bloot te stellen.

De normen voor externe veiligheid zijn voor risicovolle inrichtingen vastgelegd in onder andere het *Besluit externe veiligheid inrichtingen* (Bevi).

⁹⁾ Tracé Aduard-Dorkwerd, Archeologisch vooronderzoek: een Inventariserend veldonderzoek, RAAP-notitie 37478, RAAP Archeologisch Adviesbureau, Weesp 2011.

Naast dit Bevi dient vanuit oogpunt van externe veiligheid getoetst te worden aan de *Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen*, het (*concept*) *Besluit transportroutes externe veiligheid* en het *Besluit externe veiligheid buisleidingen*.

De *Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen* wordt naar verwachting in 2012 vervangen door het *Besluit transport externe veiligheid* en het daaraan gekoppeld basisnet.

Inmiddels heeft de provincie Groningen het provinciaal basisnet (*Veilig op weg, veiligheid rondom de weg, De uitwerking: Het provinciaal basisnet*). Dit is verwerkt in de provinciale Omgevingsverordening.

Het externe veiligheidsbeleid heeft vorm gekregen in de risicobenadering. Er wordt getoetst aan twee verschillende normen: het plaatsgebonden risico (PR)¹⁰⁾ en het groepsrisico (GR)¹¹⁾.

Ten aanzien van het plaatsgebonden risico geldt een kans van 10^{-6} als grenswaarde. Dit betekent dat binnen de zogenaamde PR 10^{-6} -contour geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden toegestaan. Voor ontwikkeling van nieuwe beperkt kwetsbare objecten geldt deze norm als streefwaarde. Het onderscheid tussen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten is vastgelegd in het *Besluit externe veiligheid inrichtingen*.

▪ *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan*

Het aspect 'externe veiligheid' is onderzocht door het Steunpunt Externe Veiligheid te Groningen¹²⁾ (Bijlage 8).

Voor dit bestemmingsplan zijn de relevante conclusies:

- binnen het plangebied liggen geen risicovolle inrichtingen en geen hogedruk aardgastransportleidingen, waarop de regeling aangaande externe veiligheid van toepassing is. Evenmin worden kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten bestemd, waardoor risicobronnen buiten het plangebied geen aandacht behoeven;
- de weg die leidt naar de brug te Dorkwerd maakt geen deel uit van het provinciaal basisnet.

De conclusie uit het onderzoek is dat het plan vanuit oogpunt van externe veiligheid uitvoerbaar is.

¹⁰⁾ Plaatsgebonden Risico (PR) is "het risico op een plaats buiten een inrichting uitgedrukt als de 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 waarbij een gevaarlijke stof, gevaarlijke afvalstof of bestrijdingsmiddel betrokken is".

¹¹⁾ De definitie van Groepsrisico (GR) is "de cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof, gevaarlijke afvalstof of bestrijdingsmiddel betrokken is".

¹²⁾ EV rapportage N983 - Rondweg Aduard, Steunpunt Externe Veiligheid Groningen, 2011.

4. 8. Luchtkwaliteit

▪ *Toetsingskader en beleid*

In hoofdstuk 5 van de *Wet milieubeheer* zijn de grenswaarden op het gebied van de luchtkwaliteit vastgelegd. Daarbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) van belang.

Projecten die in zeer beperkte mate bijdragen aan de luchtverontreiniging, zijn op grond van het *Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)* vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden.

Op grond van de *Regeling Niet in betekenende mate (luchtkwaliteitseisen)* zijn (onder andere) de volgende projecten vrijgesteld van toetsing:

- woningbouwprojecten met minder dan 1.500 woningen;
- kantoorlocaties met een vloeroppervlak van minder dan 100.000 m²;
- projecten die minder dan 3% van de (toekomstige) grenswaarde voor stikstofdioxide of fijnstof bijdragen. Dit komt overeen met 1,2 µg/m³.

▪ *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan*

Met het oog hierop is voor de nieuwe situaties Aduard-Dorkwerd onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit uitgevoerd (Bijlage 5)¹³. Voor de situatie in Dorkwerd gaat het primair om een verplaatsing van de brug en een aanpassing van de toeleidende wegen.

Uit het gehouden onderzoek blijkt dat overal ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan. Verder blijkt dat de concentraties en de overschrijdingen afnemen, doordat het schoner worden van het wagenpark meer effect heeft dan de verkeersgroei.

Het bestemmingsplan is op dit punt dan ook uitvoerbaar.

4. 9. Bodem

▪ *Toetsingskader en beleid*

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening, dient in geval van ruimtelijke ontwikkelingen te worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik. Dat geldt in het bijzonder voor gevoelige functies als het wonen. Ter plaatse van locaties die verdacht worden van bodemverontreiniging, moet ten minste verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd.

Aangaande het aspect 'bodem' heeft de provincie Groningen in zijn beleid "Van last naar lust" aangegeven, zoveel mogelijk te streven naar een gesloten grondbalans en naar hergebruik van grondstromen.

▪ *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan*

Het bestemmingsplan voorziet niet in 'gevoelige' bestemmingen. Wel vindt er grondverzet plaats en komt er grond vrij.

¹³⁾ Onderzoek luchtkwaliteit wijziging brug en aansluitende wegen in Dorkwerd, Noordelijk Akoestisch Adviesbureau BV., Assen, december 2011.

De vrijkomende grond zal zoveel mogelijk binnen de projectgrenzen worden gebruikt, zoals voor de afwerking van de (flauwe) taluds en mogelijk ook voor noodzakelijke ophogingswerkzaamheden. De eventueel resterende grond wordt in de omgeving in een tijdelijk depot gezet om te verwerken bij de aanleg van de brug en de rondweg bij Aduard. Hiervoor wordt nog een apart bestemmingsplan opgesteld. Het plan is ten aanzien van bodem uitvoerbaar.

4. 10. Leidingen

▪ *Toetsingskader en beleid*

Ten behoeve van de aanleg heeft de provincie de aanwezigheid van leidingen onderzocht.

In planologische zin moeten in het bijzonder bestaande of nieuwe hoofdtransportleidingen in een bestemmingsplan worden bestemd met een zone waarbinnen bebouwing wordt uitgesloten in verband met onderhoud en ter voorkoming van gevaar. Ook kan het gewenst zijn om ter bescherming van leidingen beperkingen te stellen aan (diepe) grondbewerkingen.

▪ *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan*

De aanwezigheid van hoofdtransportleidingen is binnen het plangebied niet aan de orde. Wat de overige leidingen naast het kanaal betreft: deze zijn gelegen in de stroken rond de bermsloten en het eigenlijke kanaal. Bij de daadwerkelijke uitvoering moet rekening worden gehouden met een aantal werkzaamheden aangaande deze leidingen. In het algemeen regelen nuts-c.q. energiebedrijven privaatrechtelijk met grondeigenaren de rechten voor aanleg/onderhoud van leidingen. Met de betrokken nutsbedrijven vindt bij de uitvoering van dit bestemmingsplan overleg plaats. Afstemming heeft met de betrokken eigenaren/beheerders plaatsgevonden. Het plan is ten aanzien van leidingen uitvoerbaar.

4. 11. Duisternis en stilte

▪ *Toetsingskader en beleid*

In de *Omgevingsverordening provincie Groningen 2009*, zoals Provinciale Staten die in juni 2009 hebben vastgesteld, is aangegeven dat stilte en duisternis belangrijk kunnen zijn en dat een bestemmingsplan inzicht moet bieden in de wijze waarop gemeenten daar rekening mee houden (artikel 4.21, lid 2 van de *Omgevingsverordening*).

▪ *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan*

Ten aanzien van het aspect 'duisternis' wordt erop ingezet om het wegvak rond het kanaal niet te voorzien van lichtmasten. Daar waar dat vanuit verkeersveiligheid nodig is, zullen bij de brug wel lichtmasten worden geplaatst. Dat is overeenkomstig de huidige situatie, zij het dat van de nieuwe lichtmasten een beperktere uitstraling uitgaat dan van de bestaande. Wat dat betreft zijn er positieve effecten op het aspect 'duisternis'.

Ten aanzien van het aspect 'stilte' wordt opgemerkt, dat het met dit plan gaat om de aanleg van een brug die vanuit zijn aard geluidproductie met zich mee brengt.

Het gaat echter om verplaatsing, niet om een nieuwe situatie. Bij de bespreking van het akoestisch onderzoek (paragraaf 4.4.) is gebleken dat aan de wettelijke normen wordt voldaan. Het plan is uit oogpunt van duisternis en stilte uitvoerbaar.

4. 12. Ruimtelijke kwaliteit

▪ *Toetsingskader en beleid*

De *Omgevingsverordening provincie Groningen 2009* benoemt de noodzaak om in een bestemmingsplan in te gaan op de ruimtelijke kwaliteit (artikel 4.5. van de *Omgevingsverordening*).

▪ *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan*

Wat het ruimtelijk aspect betreft, wordt verwezen naar de projectbeschrijving en de wijze waarop de provincie daar in de sfeer van landschappelijke inpassing mee om wil gaan.

4. 13. Duurzaamheid en energie

De provincie Groningen vraagt in de *Omgevingsverordening-2009* aandacht voor duurzame oplossingen en energiebesparing.

Ten aanzien van dit aspect kan gewezen worden op de volgende zaken:

- de provincie Groningen koopt voor 100% duurzaam in;
- van de brugverbeteringen in Dorkwerd en Aduard wordt in ruimer verband positieve effecten op het waterverkeer verwacht;
- de lichtuitstraling zal zo min mogelijk zijn;
- funderingsstoffen en vrijkomend asfalt worden hergebruikt;
- er wordt gestreefd naar een gesloten grondbalans.

5. TOELICHTING OP DE BESTEMMINGEN

5. 1. Algemeen

Dit bestemmingsplan is opgezet conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), zoals deze gelden per 1 juli 2008. Inherent hieraan is de toepassing van de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) 2008. De SVBP maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. De SVBP 2008 schrijft voor hoe bestemmingsplannen overeenkomstig de nieuwe Wro en Bro moeten worden gemaakt. De SVBP geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zowel digitaal als analoog. De regels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld conform deze standaarden. Verder zijn per 1-1-2010 wijzigingen in het Bro doorgevoerd in verband met de (verplichte) digitalisering van bestemmingsplannen.

5. 2. Toelichting op de bestemmingen

Hieronder worden de in het plan voorkomende bestemmingen toegelicht. De bestemming zijn op alfabetische volgorde in de planregels opgenomen.

Inleidende regels

- Begrippen -

De in het bestemmingsplan voorkomende begrippen zijn in artikel 1 van de planregels gedefinieerd. Het betreft hier een gestandaardiseerde opzet van begrippen.

-Wijze van meten -

De meetbepalingen zijn afgeleid van de landelijke standaard voor bestemmingsplan.

Bestemmingsregels

- Groen -

De bestemming "Groen" is gegeven aan bermen langs wegen, oeverzones langs het kanaal en voor het nieuw aan te leggen groen binnen het plangebied. Ook met in- en uitritten naar omliggende percelen en fiets- en wandelpaden wordt binnen deze bestemming rekening gehouden.

- Verkeer -

De belangrijkste bestemming in dit plangebied is de bestemming "Verkeer". Deze geeft de planologische basis voor de aanleg van de nieuwe brug, inclusief verkeersvoorzieningen, de gewijzigde wegaansluitingen, bermsloten en beplanting. Binnen de bestemming is rekening gehouden met de aanleg van de brug in de gewenste hoofdvorm.

- *Water* -

Het Van Starckenborghkanaal, inclusief de kanaalverbreding bij de nieuwe brug, is onder de bestemming "Water" geregeld. De overige waterlopen binnen het plangebied zijn eveneens onder die bestemming gebracht.

Algemene regels

Hoofdstuk 3 van de planregels sluit af met een aantal algemene regels:

- de anti-dubbeltelbepaling die erop gericht is om gronden die eenmaal bij een bouwplan in beschouwing zijn genomen, bij latere bouwplannen niet opnieuw te betrekken;
- de algemene gebruiksregels die aangeven welke gebruiksvormen naast de bestemmingsomschrijving als strijdig gebruik moeten worden beschouwd;
- de algemene afwijkingsregels die onder voorwaarden mogelijkheden geven voor verhoging van in de planregels genoemde bouwwerken.

Overgangs- en slotregels

Standaard in bestemmingsplannen zijn de overgangsbepalingen (ter voldoening van bestaande rechten) en slotregels (aanhalingstitel en vaststellingsdatum ten behoeve van de gemeenteraad). Deze zijn in hoofdstuk 4 van de planregels opgenomen

6. UITVOERBAARHEID

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheidsaspecten van een bestemmingsplan. In dat verband wordt in dit hoofdstuk onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid. Vervolgens wordt in dit hoofdstuk ook ingegaan op het aspect van het 'exploitatieplan'.

6. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

- Planvoorbereiding -

Bij de voorbereiding voor de brugverbetering is door de provincie regelmatig en uitvoerig overlegd met betrokkenen.

Nadat Provinciale Staten op 1 juli 2009 een besluit nam tot planuitwerking voor het project "Vervanging bruggen Aduard en Dorkwerd", is als volgt met de omgeving besproken:

- een plenaire informatieavond (7 maart 2011), waarbij het basisontwerp goed is ontvangen;
- een 'keukentafeloverleg' (24 maart 2011);
- een presentatie voor de gemeenteraad van Zuidhorn (april 2011);
- een toelichting aan de burgemeester van Zuidhorn (juni 2011);
- het uitbrengen van een nieuwsbrief (juli 2011);
- het houden van een inloopbijeenkomst met omwonenden over wat er met de ingebrachte opmerkingen is gedaan (3 november 2011);
- daarnaast wordt via de provinciale site geïnformeerd over de planvorming.

De belangrijkste aandachtspunten die tijdens deze communicatie naar voren zijn gekomen, zijn de volgende:

- aandacht voor verkeersveiligheid en weginrichting;
- waarborging woonerven;
- overlast beperken door lichtinschijn van auto's.

Deze aandachtspunten zijn/ worden meegenomen in de realisatiefase.

Zie overigens ook hoofdstuk 3 voor wat betreft de aspecten van verkeer en het aspect van landschappelijke inpassing.

- Bestemmingsplan -

Over dit bestemmingsplan wordt, mede gelet op de reeds gevoerde informatiebijeenkomsten in het kader van de aanleg van de nieuwe bruggen te Aduard en Dorkwerd geen afzonderlijke inspraakprocedure gevolgd. Uiteraard laat dit onverlet dat wel zienswijzen kunnen worden ingediend op het ontwerp van dit bestemmingsplan en daarna de mogelijkheid bestaat tot het instellen van beroep.

Daarnaast is het bestemmingsplan voorgelegd aan de betrokken diensten als bedoeld in het overleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit op de ruimtelijke ordening. Hoofdstuk 7 gaat hier nader op in.

Daarna volgt de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan en de procedure van vaststelling door de gemeenteraad.

Eventueel inkomende zienswijzen worden betrokken bij het besluit omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad van Zuidhorn. Zie hoofdstuk 8.

6. 2. Economische uitvoerbaarheid

Uit de behandeling in Provinciale Staten is gebleken, dat de kosten voor de brugverbetering worden gedekt uit de rijksfinanciering van fase 1 van de vaarweg Lemmer-Delfzijl en daarnaast uit de provinciale begroting. Verder komt het beheer en onderhoud ten laste van het *Convenant Hoofdkanalen*.

Ten behoeve van de realisering van de brugverbetering en de wegomlegging worden met de betrokken grondeigenaren gesprekken gevoerd over de aankoop van de benodigde gronden. Verwerving van de benodigde gronden vindt in beginsel via minnelijke schikking plaats. Binnen de projectbegroting zijn daarvoor reserveringen gedaan.

Met het oog op vorenstaande is de uitvoering van de betrokken werkzaamheden economisch gedekt en het plan economisch uitvoerbaar. Naar aanleiding van artikel 10 van de Wet openbaarheid van bestuur worden de stukken die aan de basis staan van de conclusie dat het project economisch uitvoerbaar is, niet aan het bestemmingsplan toegevoegd en niet ter inzage gelegd.

Grondexploitatie

Voor het voorliggende bestemmingsplan wordt geen exploitatieplan opgesteld. De kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan en de uitvoeringskosten van het project komen geheel voor rekening van de Provincie Groningen. Voor eventuele planschade wordt, voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan, een planschadeverhaalovereenkomst afgesloten.

7. OVERLEG

Tijdens de voorbereiding van een bestemmingsplan moet, conform artikel 3.1.1 *Besluit ruimtelijke ordening*, overleg gevoerd worden met het Rijk, de provincie Groningen en het Waterschap Noorderzijlvest. Daarnaast is het bestemmingsplan in het kader van het vooroverleg opgestuurd naar de Commissie Bouwen en Wonen.

Rijk

Het beheer van het Van Starckenborghkanaal is met ingang van januari 2012 overgegaan van provincie naar Rijk. Rijkswaterstaat is daarmee verantwoordelijk geworden voor het kanaalbeheer en dient bij plannen aan waterwegen die behoren tot het hoofdvaarwegennet, waartoe het Van Starckenborghkanaal behoort, betrokken te worden in het vooroverleg. Ook wenst Rijkswaterstaat betrokken te worden bij het watertoetsproces. Nu juist het ontwerp van de brug, de landschappelijke inpassing van het kunstwerk en de ontsluiting van de nieuwe brug met betrokkenheid van Provincie, Waterschap en omwonenden definitief gemaakt is, dient het Rijk zich aan als nieuwe overlegpartner. Gelet op de ambitie om in 2013 te starten met de aanleg van de brug heeft het college contact gezocht met Rijkswaterstaat om het vooroverleg voor dit concrete geval praktisch te benaderen om zo min mogelijk tijd te verliezen voor wat betreft de planologische procedure. Daarbij gaat het college ervan uit dat de belangen die de provincie bij de voorbereidingen van de ingreep behartigde vanuit provinciaal vaarwegbeheer niet anders zullen dan de belangen van het Rijk.

Het concept-bestemmingsplan is in februari 2012 aan Rijkswaterstaat aangeboden met het verzoek of Rijkswaterstaat in het kader van het vooroverleg nog formeel wil reageren. Rijkswaterstaat liet weten dat zij 2012 als overgangsjaar beschouwen, waarbij de lopende projecten nog onder verantwoordelijkheid van de provincie vallen. Daarbij gaf Rijkswaterstaat te kennen geen aanleiding te zien om voor het vooroverleg op dit bestemmingsplan te reageren.

Provincie Groningen

Het overleg met de provincie heeft ambtelijk plaatsgehad door een raadpleging van de betrokken afdelingen van de provincie. Vanuit de provincie is ingestemd met de hoofdzaak van het plan en zijn op onderdelen opmerkingen en suggesties gedaan. Deze zijn verwerkt.

De hoofdzaken vanuit het overleg met de provincie zijn:

- Het borgen van de landschappelijke inpassing en de inzet voor realisering ervan.
- De wijze waarop de noodzakelijke demping van een klein stuk karakteristieke sloot wordt gecompenseerd (de benodigde ontheffing van Geëdeputeerde Staten is inmiddels verleend bij besluit van 28-0-2012).
- De wijze waarop de brug met toeleidende wegenstructuur een functie in het regionale wegennet vervult en de wijze waarop de thema's veiligheid en verkeersintensiteiten zijn onderbouwd.
- De maatschappelijke uitvoerbaarheid, in het bijzonder de wijze waarop met de bewoners stapsgewijs is overlegd.

- De economische uitvoerbaarheid, in het bijzonder de wijze waarop de kosten zijn/worden gedekt.

Waterschap Noorderzijlvest

Met het Waterschap Noorderzijlvest is ten eerste overleg gevoerd over het gewijzigde slotenpatroon. Het waterschap Noorderzijlvest heeft ingestemd met de wijzigingen. In formele zin wordt voor het gehele project nog een watervergunning aangevraagd.

In het kader van het vooroverleg is ten tweede de digitale watertoets uitgevoerd. De resultaten van de digitale watertoets zijn, samen met het voorontwerp-bestemmingsplan, vervolgens besproken met het Waterschap Noorderzijlvest. In algemene zin keurt het Waterschap Noorderzijlvest compensatie in de boezem niet goed, als de toename van verharding buiten de boezem plaatsvindt. In dit specifieke geval is compensatie in de boezem echter aanvaardbaar en gaat het Waterschap Noorderzijlvest akkoord met het plan, aangezien;

- de polderpeilen hoger, dan wel gelijk liggen aan het boezempeil. Hierdoor zal afwatering naar de boezem plaatsvinden;
- de toename van het verharde oppervlak net boven de grens van 750 m² ligt;
- de compensatie van ruim 2000 m² ruimschoots voldoende is ten aanzien van de 860 m² toename verhard oppervlak

Commissie bouwen en wonen

Van de commissie bouwen en wonen is geen reactie ontvangen.

8. ZIENSWIJZEN

Het ontwerp-bestemmingsplan 'Brug Dorkwerd' lag van 22 maart 2012 tot en met 2 mei 2012 ter inzage. Tijdens deze termijn kon een ieder zienswijzen indienen. Er is 1 (mondelinge) zienswijze ingediend. Deze zienswijze is opgenomen in bijlage 9. In dit hoofdstuk wordt de zienswijze behandeld.

Ingekomen zienswijze

Reclamant 1

Zienswijze 1

Reclamant maakt zich zorgen over de veiligheid van de aansluiting van hun erf op de E.H. Woltersweg. Dit heeft te maken met de helling waarop zij de weg op moeten rijden. De inrit is in de huidige situatie al zeer steil. De vrees bestaat dat door de uitvoering van de werkzaamheden voor de brug Dorkwerd de aansluiting nog steiler wordt waardoor het veilig oprijden op de E.H. Woltersweg bemoeilijkt wordt.

Gemeentelijke reactie zienswijze 1:

Het bestemmingsplan maakt via de verkeersbestemming de wegaansluiting met de nieuwe brug mogelijk. De verkeersbestemming regelt niets ten aanzien van de uitvoering van het werk voor wat betreft materiaal, hoogtes en erfaansluitingen evenals het toekomstige beheer en onderhoud van wegen. Het bestemmingsplan gaat niet verder dan het planologisch mogelijk maken van aanleg van de weg, dan wel het bestendigen van een al bestaande weg. Voornoemde zaken dienen bij de uitwerking van bestektekeningen bepaald te worden. Wel zal in het kader van de werkuitvoering zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de opmerking van reclamant.

De zienswijze is ongegrond.

Zienswijze 2

Reclamant maakt zich zorgen dat de weg in de toekomst nog steiler wordt door toekomstig onderhoud waarbij een nieuwe laag asfalt over de bestaande laag wordt aangebracht. Hierdoor wordt de aansluiting in de toekomst eventueel alsnog bemoeilijkt.

Gemeentelijke reactie zienswijze 2

Bestemmingsplannen regelen niets ten aanzien van beheer en onderhoud van objecten. In het kader van het bestemmingsplan kunnen wij deze zorg niet wegnemen.

Ten aanzien van het onderhoud kunnen wij wel aangeven dat het niet aanvaardbaar is dat bij grootschalig onderhoud de weg opnieuw opgehoogd wordt. Technisch is het goed mogelijk om van de bestaande asfaltlaag iets af te frezen en vervolgens een nieuwe deklaag aan te brengen. Het is overigens niet te verwachten dat grootschalig onderhoud de eerst komende tien jaar uitgevoerd zal worden. Hooguit zal er sprake zijn van het aanbrengen van een zogenaamde slijtlaag van slechts enkele millimeters dikte.

De zienswijze is ongegrond.

Zienswijze 3

Reclamant verwacht dat de verkeersveiligheid in het geding komt op de E.H. Woltersweg door de huidige trajectkeuze. De huidige inrichting zou vooral voor motoren verleidelijk zijn om harder te rijden.

Gemeentelijke reactie zienswijze 3

Of in de nieuwe situatie harder gereden wordt dan in de huidige situatie is zeer de vraag. Wij verwachten juist dat door de meer gebogen aanrijroute aan de noord- en zuidzijde van de nieuwe brug, in combinatie met verhoging van het talud en nog aan te brengen beplanting hard rijden meer ontmoedigd wordt in vergelijking tot de huidige situatie. Paragraaf 3.4. gaat naar onze mening voldoende in op het aspect verkeersveiligheid. Wellicht ten overvloede merken wij ten slotte op dat het overschrijden van de snelheidslimiet een handhavingsvraagstuk op het gebied van verkeersregelgeving en niet zozeer een handhavingsvraagstuk op het gebied van ruimtelijke ordening.

De zienswijze is ongegrond.

Ambtshalve aanpassing

Wijziging zuidelijke bestemming Water in bestemming Groen

De keuze van de fysieke perceelsscheiding in de zuidwestelijke oksel van het knooppunt, aan de zuidzijde van het Van Starckenborghkanaal, is nog punt van overleg met de betrokken grondeigenaar. Ten tijde van de vaststelling c.q. voorbereiding van onderhavig bestemmingsplan is de definitieve keuze voor de perceelsafschieding tussen "het werk" en de landbouwgrond nog niet gemaakt. Het wijzigen van de bestemming Water in de bestemming Groen laat verschillende opties open om tot een goede oplossing te komen met de betrokken grondeigenaar. De bestemming Groen biedt de mogelijkheid voor het aanbrengen van een sloot, greppel, en/of omheining. Elk van deze oplossingen is landschappelijk en planologisch aanvaardbaar. Gelet op de afwateringsrichting is uit oogpunt van waterhuishouding een sloot niet noodzakelijk. De eerder gedachte bestemming Water zou enkel primair een waterloop van circa 5 meter breedte met daaraan ondergeschikte groenvoorzieningen mogelijk maken. Gelet op het voorgaande is dit beperkend voor de projectuitvoering.

===