

**BESTEMMINGSPLAN ADUARD-NIEUWKLAP,
Vervanging brug Aduard en aanleg rondweg Aduard-Nieuwklap**

(vastgesteld)

**Bestemmingsplan Aduard-Nieuwklap,
Vervanging brug Aduard en aanleg rondweg
Aduard-Nieuwklap**

Code 129812 / 16-12-13

GEMEENTE ZUIDHORN 129812 /16-12-13
BESTEMMINGSPLAN ADUARD-NIEUWKAP, VERVANGING BRUG ADUARD EN
AANLEG RONDWEG ADUARD-NIEUWKAP

TOELICHTING

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>blz</u>
1. INLEIDING	1
1. 1. Aanleiding	1
1. 2. Nieuwe bruggen in Aduard en Dorkwerd	1
1. 3. Rondweg Aduard-Nieuwklap	1
1. 4. Taakverdeling	2
1. 5. Plangebied en leeswijzer	2
2. BELEIDSKADER	4
2. 1. Rijks- en provinciaal beleid	4
2. 2. Gemeentelijk beleid	9
3. TRACEVASTSTELLING	12
3. 1. Projecthistorie	12
3. 2. Beoordeling alternatieven en voorkeurstracé	13
3. 3. Verkeersintensiteiten en monitoring	16
3. 4. Realisatiebesluit en planologische inpassing	16
4. PLANUITGANGSPUNTEN	17
4. 1. Afstemming Provinciaal Omgevingsplan Groningen 2009-2013	17
4. 2. Uitgangspunten voor het verkeerskundig ontwerp	17
4. 3. Landschappelijke inpassing van het ontwerp	20
4. 4. Kunstwerken	28
4. 5. Bomeneffectanalyse	29
4. 6. Groenplan	30
5. EFFECTEN OP DE OMGEVING	37
5. 1. Algemeen	37
5. 2. Verkeer	37
5. 3. Landschappelijke effecten	37
5. 4. Landbouw	42
5. 5. Geluid (wegverkeerslawaai)	43
5. 6. Geluid (laad- en loswal)	45
5. 7. Water	46
5. 8. Ecologie	50
5. 9. Archeologie	58
5. 10. Externe Veiligheid	60
5. 11. Luchtkwaliteit	62
5. 12. Bodem	62
5. 13. Leidingen	63

5. 14.	Duisternis en stilte	65
5. 15.	Ruimtelijke kwaliteit	65
5. 16.	Duurzaamheid en energie	66
5. 17.	Relatie M.E.R.- (beoordelings)plicht	67
6.	TOELICHTING OP DE BESTEMMINGEN	69
6. 1.	Algemeen	69
6. 2.	Toelichting op de bestemmingen	69
7.	UITVOERBAARHEID	72
7. 1.	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	72
7. 2.	Economische uitvoerbaarheid	73
8.	OVERLEG	76

BIJLAGEN

<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 aanleg en wijzigingen van wegen in Aduard, Noordelijk Akoestisch Adviesbureau B.V., Assen, 18 januari 2013.
<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>	Ecologisch onderzoek naar vleermuizen rondweg Aduard, Buro Bakker Adviesburo voor Ecologie B.V., januari 2012. Korte mededeling beschermde soorten rondweg Aduard, Natuurscope, Ecologisch onderzoek, Zuidhorn, november 2012.
<u>Bijlage 5</u>	Tracé Aduard-Dorkwerd, Een Archeologisch Bureauonderzoek, Libau , Groningen, augustus 2010.
<u>Bijlage 6</u>	Tracé Aduard-Dorkwerd, Archeologisch vooronderzoek: een inventariserend veldonderzoek, RAAP-notitie 37478, RAAP Archeologisch Adviesbureau, Weesp, 2011.
<u>Bijlage 7</u>	Een archeologisch bureau-onderzoek en een inventariserend veldonderzoek door middel van grondboringen aan de zuidkant van de rijksweg N355 tussen Groningen en Zuidhorn (Gr.), ARC-rapporten, 2008-78, ARD, Groningen, juni 2008.

- Bijlage 8** Onderzoek luchtkwaliteit Rondweg Aduard, Noordelijk Akoestisch Adviesbureau B.V., Assen, 18 januari 2013.
- Bijlage 9** Watertoets, uitgangspuntennotitie bestemmingsplan, Waterschap Noorderzijlvest, oktober 2012.
- Bijlage 10** Ontheffing provinciale omgevingsverordening ten behoeve van het gedeeltelijk dempen van een karakteristieke sloot in verband met de vervanging van een brug bij Aduard, Gedeputeerde Staten, 21 september 2012.
- Bijlage 11** Externe Veiligheidsrapportage N983 - Rondweg Aduard, Steunpunt Externe Veiligheid Groningen, 10 april 2012.
- Bijlage 12** Vervangen bruggen Aduard en Dorkwerd, Visie landschappelijke inpassing, Provincie Groningen, 12 december 2012.
- Bijlage 13** Bomeneffectanalyse vervanging bruggen Aduard/Dorkwerd, grondgebied gemeente Groningen, Danphe BV, Valthermond, 15-02-2013.
- Bijlage 14** Bomeneffectanalyse vervanging bruggen Aduard/Dorkwerd, grondgebied gemeente Zuidhorn, Danphe BV, Valthermond, 27-06-2013.
- Bijlage 15** Ontheffing provinciale omgevingsverordening ten behoeve van het wijzigen van een deel van het beloop van een karakteristieke weg ten behoeve van de vervanging van bruggen bij Aduard en Dorkwerd, Gedeputeerde Staten, 8 mei 2013.
- Bijlage 16** Overlegreacties.
- Bijlage 17** van Uchelen, E.2013, Inventarisatie poelkikker Nieuwklap i.v.m. aanleg rondweg in het kader van de Flora- en faunawet, Wildernistrek, Vledder, juni 2013.
- Bijlage 18** Onderzoek_geluidsuitstraling provinciale laad- en loswal Aduard naar de omgeving, Noordelijk Akoestisch Adviesbureau B.V., Assen, 15 mei 2013.

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 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 Dorkwerd betreft het de vervanging van de bestaande brug door een nieuwe brug. In Aduard wordt een nieuwe brug op korte afstand ten oosten van de huidige, te verwijderen brug aangelegd.

In het project voor de verbetering van de bruggen wordt ook een deel van de oevers aangepast.

Over het project voor de vervanging van de bruggen te Aduard en Dorkwerd is al uitgebreid met betrokkenen gesproken. De plannen voor Dorkwerd zijn na een intensief voorbereidingstraject in planologische zin vooruit getrokken: hiervoor is inmiddels een bestemmingsplan door de raad van de gemeente Zuidhorn vastgesteld (9-07-2012).

1. 3. Rondweg Aduard-Nieuwklap

In samenhang met de brugverbetering bij Aduard is voorzien in de omleiding van de provinciale weg, de N983 die nu nog dwars door de bebouwde kom van Aduard loopt. Door de wegomlegging wordt de leefbaarheid in Aduard sterk verbeterd, omdat het doorgaande verkeer en de overlast daarvan aanmerkelijk afneemt.

Met de rondweg wordt voorzien in een betere en meer verkeersveilige afwikkeling van het doorgaande verkeer vanuit Noordwest-Groningen richting de N355. De wegomlegging is in de herziening van de provinciale Omgevingsverordening (vastgesteld 20-03-2013) meegenomen.

De plannen voor een rondweg om Aduard naar Nieuwklap en de vervanging van de brug bij Aduard zijn na een intensief voorbereidingstraject thans in een zodanig stadium dat ruimtelijke inbedding in een bestemmingsplan kan plaatsvinden. Deze plannen zijn ingrijpend: naast een brugverbetering over het Van Starckenborghkanaal gaat het om een nieuwe weg om Aduard, de verplaatsing van de laad- en loswal, een nieuwe aansluiting van deze weg op de N355 bij Nieuwklap en een aantal bijbehorende werkzaamheden.

Provinciale Staten gaan als vervolg op een eerder uitwerkingsbesluit (met besluitvorming over het tracé) nog een definitief realisatiebesluit vaststellen.

Het realisatiebesluit zal eind 2013 worden genomen.

De besluiten zijn de basis voor de verdere planvorming, waaronder het opstellen van een planologische regeling.

Het project voor de nieuwe brug bij Aduard en de rondweg valt merendeels op grondgebied van de gemeente Zuidhorn, voor het deel ten oosten van Nieuwklap ligt het project op grondgebied van de gemeente Groningen. Daarvoor wordt ingezet op twee bestemmingsplannen: één voor het Zuidhorn en één voor Groningen. Deze worden onderbouwd door een qua inhoud gemeenschappelijke toelichting.

In het juridische deel (verbeelding en planregels) vindt concretisering naar de beide gemeenten plaats.

De plannen worden voorbereid met behulp van de *Crisis- en Herstelwet*. Deze wet beoogt een versnelde ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke en infrastructurale projecten en daarmee een bijdrage te leveren aan de bestrijding van de economische crisis; (zie ook hoofdstuk 7).

1. 4. Taakverdeling

Het project voor de vervanging van de bruggen in Aduard en Dorkwerd is een project dat de provincie Groningen uitvoert. Omdat de werkzaamheden op grondgebied van de gemeenten Zuidhorn en Groningen plaatsvinden, is in overleg tussen provincie en gemeenten afgesproken, dat de gemeenten de herziening van de bestemmingsplannen in procedure brengen en aan de gemeenteraden ter vaststelling voorleggen. De provincie zorgt als initiatiefnemer en uitvoerder van het werk voor de inhoudelijke inbreng voor de bestemmingsplannen.

Hoewel het Van Starckenborghkanaal binnenkort in eigendom, beheer en onderhoud van provincie naar Rijk overgaat, blijft de provincie voor de lopende projecten, waaronder het project voor de vervanging van de bruggen over het Van Starckenborghkanaal, de regie houden op de projectuitvoering en worden de bestaande afspraken gerespecteerd. Het exacte moment van de overgang is nog niet vastgelegd; gestreefd wordt naar 2013.

1. 5. Plangebied en leeswijzer

Het gebied van de bestemmingsplannen wordt bepaald door de voorgenomen wegomleiding rond Aduard (met een nieuwe aansluiting van de N983 op de N355), de brugverbetering over het kanaal, de aanleg van een nieuwe los- en laadwal en het nieuwe aansluitpunt bij Nieuwklap, een en ander met alle bijbehorende werken en werkzaamheden.

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 (hoofdstukken 3 en 4);
 - een beschrijving van de effecten op de omgeving (hoofdstuk 5);
 - een toelichting op het juridische systeem en op de gebruikte bestemmingen (hoofdstuk 6);
 - een beschrijving van de uitvoerbaarheidsaspecten (hoofdstuk 7);
 - een verantwoording van het overleg (hoofdstuk 8).

2. BELEIDSKADER

2. 1. Rijks- en provinciaal beleid

- *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

In de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* (SVIR, 2011) staan de plannen van het Rijk voor ruimte en mobiliteit. Zo beschrijft het kabinet in de structuurvisie in welke infrastructuurprojecten zij de komende jaren wil investeren en op welke manier de bestaande infrastructuur beter benut kan worden. Provincies en gemeentes krijgen in de plannen meer bewegingsvrijheid op het gebied van ruimtelijke ordening.

Het rijksbeleid is met de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* (2012) geactualiseerd. Het Rijk kiest voor een terughoudende rol in het ruimtelijk beleid.

Binnen het plangebied spitsen de rijksbelangen zich in het bijzonder toe op het Van Starckenborghkanaal, daar waar deze onderdeel is van het landelijk hoofdvaarwegennet (Lemmer-Delfzijl).

In 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. Het precieze moment van overgang van provincie naar Rijk is nog niet bekend, maar gestreefd wordt om dat in 2013 te laten doen. Rijk en provincie Groningen overleggen hierbij tevens over de verplaatsing van de laad- en loswal.

Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (BARRO)

Het *Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening* (BARRO) is op 30 december 2011 in werking getreden.

Het BARRO stelt regels over de 13 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*.

Het betreft de volgende:

1. Rijksvaarwegen
2. Mainportontwikkeling Rotterdam
3. Kustfundament
4. Grote rivieren
5. Waddenzee en waddengebied
6. Defensie
7. Hoofdwegen en hoofdspoorwegen
8. Elektriciteitsvoorziening
9. Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen
10. Ecologische hoofdstructuur
11. Primaire waterkeringen buiten het kustfundament
12. IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte)
13. Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde

Meer specifiek vindt vanuit de rijksverantwoordelijkheid over de hoofdvaarwegen met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu overleg plaats over de aanpassingen en werkzaamheden aan de hoofdvaarverbinding Lemmer-Delfzijl. Dat resulteert onder meer in een aantal civieltechnische en ruimtelijke randvoorwaarden. Overleg tussen Rijk en provincie vindt plaats over de technische uitvoering van onder meer de nieuwe bruggen en de laad- en loswal.

- *Vorbereidingsbesluit Noord-West 380 kV verbinding*

Het Rijk bereidt een (rijks)inpassingsplan voor de aanleg van de Noord-West 380 kV hoogspanningsverbinding Eemshaven-Ens voor. Vooruitlopend daarop hebben de betrokken ministeries (Ministerie Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en Ministerie Infrastructuur en Milieu) voor het project een nieuw voorbereidingsbesluit genomen, dat op 16 juli 2013 in werking treedt. De nieuwe verbinding is onder meer bedoeld om in de toekomst voldoende capaciteit te bieden voor het elektriciteitstransport.

Met het nemen van het voorbereidingsbesluit wordt beoogd om onomkeerbare ontwikkelingen te voorkomen: voor het bouwen en voor overige werken en werkzaamheden moeten betrokken gemeenten rekening houden met voornemen. Met het voorbereidingsbesluit wordt een vrij ruim gebied rond de bestaande leidingen (figuren 2 en 3) gereserveerd.

Overleg tussen provincie en TenneT vindt plaats over wederzijdse afstemming van de plannen.



Figuur 1. Fragment voorbereidingsbesluit, omgeving kanaal



Figuur 2. Fragment voorbereidingsbesluit, omgeving N355

- Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013

Provinciale Staten hebben op 17 juni 2009 het *Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013* (POP) 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 aan de regio economisch sterker te willen ontwikkelen. Ingezet wordt op de aanwezige sterke economische sectoren en op een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Goede verbindingen zijn hierbij 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

Het POP laat verder voor dit plangebied als gebiedsaanduidingen zien (figuur 3):

- bestaand landbouwgebied in het gebied tussen kanaal en de N355. De landbouw is daar de hoofdfunctie;
- (inter)nationale hoofdvaarweg ter plaatse van het Van Starckenborghkanaal;
- reservering ecologische verbindingszone langs het Aduarderdiep;
- aanduiding 'vaarverbinding' ter plaatse van de Lindt.

Daarnaast wordt op kaart 3 van het POP de infrastructuur in de provincie weergegeven: wegen, vaarwegen en bestaande hoogspanningsleidingen. Zie hiervoor ook hoofdstuk 4.

- *Omgevingsverordening Groningen, 2009*

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

- *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.

- *Omgevingsverordening Groningen, partiële herziening 2013*

Door middel van een partiële herziening is de *Omgevingsverordening* op een aantal inhoudelijke onderdelen herzien. Ook zijn vergroting van de doelmatigheid en een afstemming van het ontheffingenstelsel op de reparatie van de Wro uitgangspunten.

De partiële herziening is op 20 maart 2013 door Provinciale Staten vastgesteld.

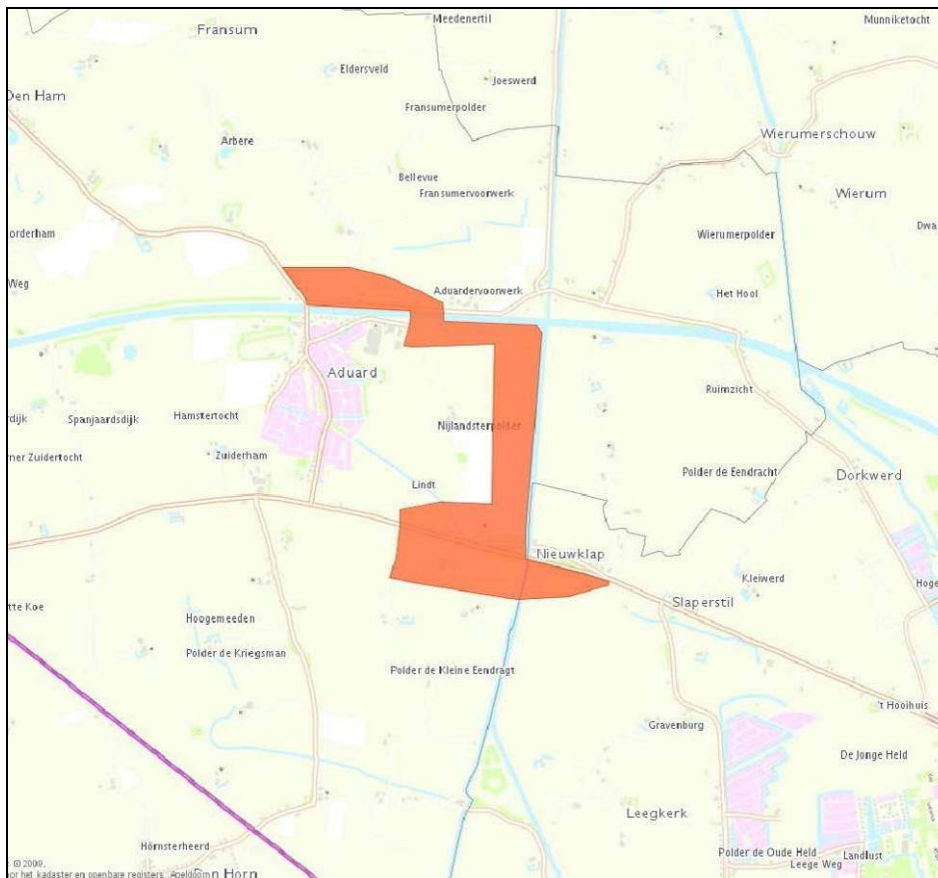
In de herziening is onder meer de beoogde verkeerssituatie rond Aduard meegenomen (kaart 5c) van de POV. De *Omgevingsverordening* kent aan het gebied de aanduiding "gereserveerd tracé wegverbinding"; zie figuur 4.

De provincie zegt over dergelijke reserveringszones:

" Een bestemmingsplan voorziet niet in de bouw of aanleg van nieuwe gebouwen, bouwwerken en gebruik van gronden die afbreuk doen of kunnen doen aan de mogelijkheid om wegen, spoorwegen en leidingen aan te leggen in de bijlage 11, kaart 5c, aangegeven reserveringszones of zoekgebieden voor wegen, spoorwegen en leidingen".

Daarnaast zijn vanuit de *Omgevingsverordening* (2013) een tweetal thematische beleidskaarten van belang. Allereerst is dat kaart 4 bij de *Omgevingsverordening*, dat de (toekomstige) Ecologische hoofdstructuur aangeeft. Deze geeft ten zuiden van de N355 bij Nieuwklap een beheersgebied aan. In hoofdstuk 5.6. wordt op de doorwerking voor het plangebied teruggekomen.

Verder vermeldt kaart 6a van de POV de landschappelijke kernkarakteristieken die in acht moeten worden genomen. In verband daarmee wordt in hoofdstuk 4 teruggekomen op de doorwerking in de bestemmingsplannen.



Figuur 4. Fragment Omgevingsverordening, partiële herziening 2013, met gereserveerd tracé wegverbinding

- *Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport*

Het provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (afgekort: MIT) vormt een concretisering van het Provinciaal Omgevingsplan en het collegeprogramma op het gebied van infrastructuur.

In het programma is rekening gehouden met de vervanging van de bruggen Dorkwerd en Aduard, alsmede met de aanpassingen in de wegenstructuur.

De provincie hanteert voor projecten uit het MIT enkele opeenvolgende fasen van besluitvorming:

- opnamebesluit: een principebesluit over het al dan niet opnemen van projecten binnen het provinciale programma;
- planuitwerkingsbesluit: mogelijkheden worden verkend, alternatieven onderzocht en een planuitwerkingsbesluit wordt genomen voor een voorkeursalternatief;
- realisatiebesluit: de haalbaarheid van een planuitwerking mondt uit in een realisatiebesluit.

Voor het voorliggende plan zijn de eerste twee fasen doorlopen; er moet nog een realisatiebesluit worden genomen (naar verwachting: eind 2013).

2. 2. Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Zuidhorn 2030

De gemeenteraad van Zuidhorn heeft op 06-06-2011 de Structuurvisie Zuidhorn 2030 vastgesteld. In de structuurvisie wordt in de toekomstige infrastructuur onder meer rekening gehouden met:

- verbetering doorstroom van het verkeer op de Friesestraatweg, met voor de korte termijn de aanleg van een (doorlopende) parallelweg;
- vervanging van de brug over het Aduarderdiep;
- opwaardering van het Van Starckenborghkanaal naar klasse Va;
- aanleg oostelijke rondweg bij Aduard;
- afwaardering van de huidige doorgaande route door Aduard (Heereweg/-Burgemeester Barneveldweg/Burgemeester Seinenstraat).

Gemeente Zuidhorn, bestemmingsplannen

De huidige planologische regeling voor het plangebied is voor de in hoofdzaak onbebouwde gronden opgenomen in het *Bestemmingsplan Buitengebied*.

De gemeenten in het Westerkwartier hebben gezamenlijk een nieuw plan voor hun buitengebied ontwikkeld. De gemeenteraad van Zuidhorn heeft het bestemmingsplan Buitengebied bij besluit van 12 april 2010 vastgesteld. Het plan werd onherroepelijk na uitspraak van de Raad van State van 24 mei 2012. De plandelen die niet onherroepelijk werden, hebben geen betrekking op dit plangebied.

In het bestemmingsplan zijn de gronden rond het kanaal (daar waar de rondweg is voorzien) onder een agrarische (onbebouwde) bestemming gebracht. Verder hebben de aanwezige woningen een woonbestemming gekregen en is bij Nieuwklap een bedrijfsbestemming opgenomen. Het betreft hier een opslagterrein. Karakteristieke waterlopen ten noorden van het kanaal en kenmerkend reliëf zijn met een beschermende bestemming geregeld.

In het bestemmingsplan Buitengebied is in hoofdlijnen de bestaande situatie opgenomen en van een actuele regeling voorzien.

In het *Bestemmingsplan Aduard-2007* is het bestaande dorp geregeld. Het plan grenst aan Van Starckenborghkanaal Herziening van dit bestemmingsplan is voor een klein deel noodzakelijk: met name waar de brug over het kanaal komt te vervallen, het kanaal wordt verbreed en de kade wordt verbeterd.

In het *Bestemmingsplan Industrierrein Van Starckenborghkanaal te Aduard-2008* is het bestaande bedrijventerrein geregeld. Een klein deel van het kanaal is daarin meegenomen, alsmede de laad- en loswal aan de noordzijde van de Albert Harkemaweg. Deze laatste is in eigendom van de provincie Groningen. In het bestemmingsplan-2008 is de huidige, feitelijke situatie van het industrierrein als uitgangspunt voor de regeling genomen.

Op het bedrijventerrein is thans een aantal bedrijven (zonder bedrijfswoning) gevestigd, terwijl verder een laad- en loswal aanwezig is.

Gemeente Groningen, bestemmingsplannen

Van de gemeente Groningen zijn als geldende planologisch beleid van belang het *Bestemmingsplan Buitengebied* en het *Bestemmingsplan Openbaar vaarwater*. Het bestemmingsplan Buitengebied heeft betrekking op de bebouwingsconcentratie Nieuwklap en het aangrenzende buitengebied. De bebouwde functies zijn overeenkomstig de aanwezige situatie bestemd, het landbouwgebied heeft een bestemming "Agrarisch met Waarde" gekregen. De agrarische functie staat voorop, daarnaast is rekening gehouden met aanwezige landschappelijke waarden. In de verkeersstructuur is de N355 overeenkomstig de aanwezige situatie bestemd.

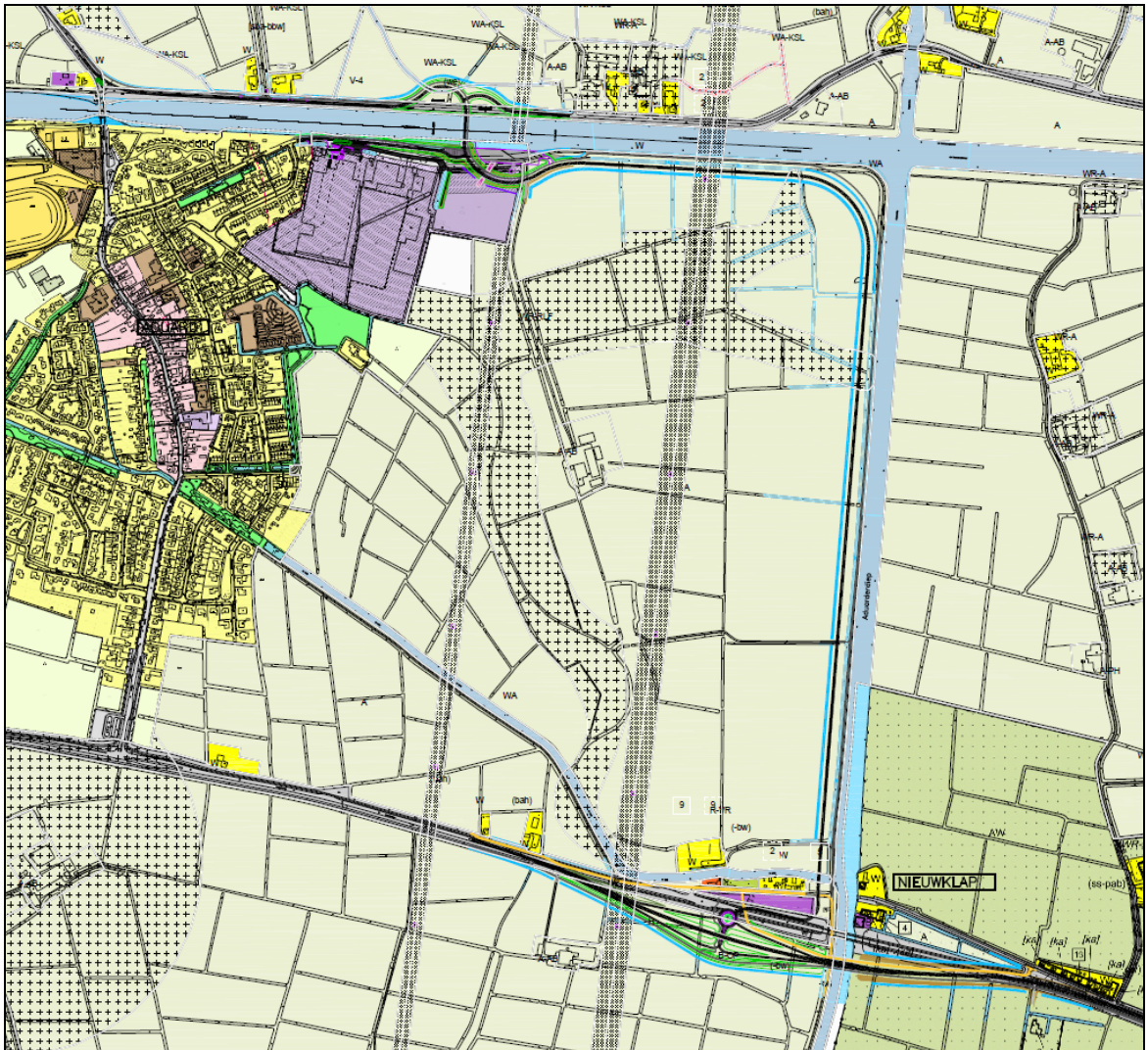
De gemeente Groningen heeft daarnaast een apart bestemmingsplan voor het gedeelte van het Aduarderdiep dat binnen de gemeente valt (de gemeentegrens ligt in het hart van het water).

Het betreft hier het bestemmingsplan Openbaar Vaarwater (2008). De bestemming water is toegepast, aanleggelegenheden zijn uitgesloten.

Samenvatting

In figuur 5 zijn de vigerende planologische regelingen voor het plangebied samengebracht. De figuur laat aldus een beeld zien van de aansluitende agrarische gebiedsbestemmingen (lichtgroen), de bestemmingsregelingen voor de N355 (grijs) en het Van Starckenborghkanaal (blauw) en de overige bestemmingen in en nabij het plangebied (zoals het slotenpatroon, alsmede hoogspanningsleidingen en het waardevolle reliëf, beide laatsten gearceerd).

Het met het de nieuwe bestemmingsplannen herziene plangebied is toegevoegd.



Figuur 5. Overzicht vigerende planologische regelingen

3. TRACEVASTSTELLING

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 opwaardering van het kanaal maakt onderdeel uit van de plannen voor de verbetering van de hele vaarweg Lemmer-Delfzijl. De bruggen over de vaarweg worden geschikt gemaakt voor de klasse Va-schepen (CEMT) en - voor wat betreft de doorvaarthoogte - voor vierlaagscontainervaart. Daarmee worden veilige en vlotte vaarverbindingen beoogd. Bovendien zijn de bruggen aan het einde van hun technische levensduur.

De CEMT-klasse indeling is gebaseerd op de *Confédération Européenne des Ministres de Transport*. 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.

De opwaardering tot klasse Va maakt de vaarweg geschikt voor schepen met de volgende afmetingen (op basis van de RVW 2011):

- lengte: 110 - 135 m
- breedte: 11,4 m
- diepgang: 3,5 m
- laadvermogen: 2000-4000 ton

De weg door Aduard wordt als 'erftoegangsweg' aangemerkt, met een functie voor het verkeer vanuit de gebiedsontsluitingswegen in het kwadrant tussen de N361, de N388 en de N355 (Leeuwarden-Groningen). Zie ook figuur 6.

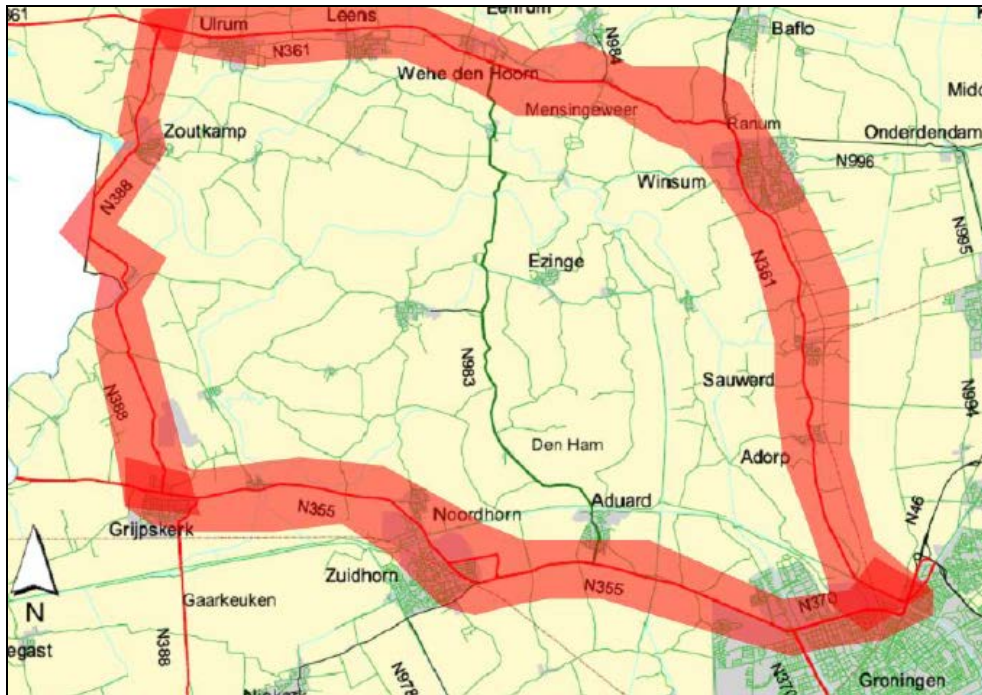
Er wordt ingezet op verbetering van de veiligheid en de doorstroming op deze gebiedsontsluitingswegen, zodat sluipverkeer binnen het kwadrant zoveel mogelijk beperkt wordt.

Wat betreft de situatie in Aduard geeft de doorgaande provinciale weg (N983) verkeersdruk, gevoel van onveiligheid en hinder. Oorzaken zijn de intensiteit, het aandeel vrachtverkeer, de aanwezigheid van landbouwverkeer en het plaatselijk aanwezige profiel. Samenhangend hiermee is er sprake van geluid- en trillingshinder.

Nadat eerder een zogenaamd 'opnamebesluit' was genomen, hebben Provinciale Staten op 1 juli 2009 een besluit genomen tot planuitwerking voor het project "Vervanging bruggen Aduard en Dorkwerd"¹⁾. De formele bekrachtiging middels een realisatiebesluit, dat eerder voor de brug te Dorkwerd heeft plaatsgehad, moet voor het overige projectdeel nog worden genomen.

¹⁾ Het besluit werd genomen op basis van een voordracht van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten d.d. 3 maart 2009.

Dit laatste niet vanwege de inhoud, maar vanwege onderzoek naar de mogelijkheden voor een doelmatige uitvoering/aanbesteding.



Figuur 6. Kwadrant van gebiedsontsluitingswegen (voordracht, 03-03-09)

3. 2. Beoordeling alternatieven en voorkeurstracé

De situatie rond de bruggen van Aduard en Dorkwerd heeft geleid tot een studie naar een integrale aanpak. Dit heeft in de periode tot 2008 tot studies naar de verschillende mogelijkheden geleid. Deze hebben in een voorlopig voorkeursalternatief (2008) uitgemond. Dit is hieronder weergegeven.

Tijdens een gehouden inspraakronde (in augustus-oktober 2008) over het voorlopige voorkeursalternatief, zijn diverse mondelinge en schriftelijke inspraakreacties ingediend. Er zijn individuele inspraakreacties binnengekomen, maar ook reacties van een grotere groep mensen of organisaties, zoals de Burgerinitiatiefgroep "Het Beter Bruggen Plan Aduard-Dorkwerd", bewonersvereniging Reitdiep, verschillende dorpsbelangen in de omgeving, een gezamenlijke reactie van zestien leden van de voormalige Klankbordgroep Vervanging Bruggen Aduard/Dorkwerd, bedrijven bij Aduard en de Verkeerscommissie VWH.



Figuur 7. Voorkeursalternatief, 2008

Aduard en de dorpen in haar omgeving (en 16 leden van de voormalige klankbordgroep) hebben door middel van verschillende inspraakreacties gepleit voor twee autobridgen bij Dorkwerd en Aduard, de brug bij Aduard ten westen van de loswal, een ontsluitingsroute langs het Aduarderdiep en het realiseren van twee aansluitingen op de Friesestraatweg. Onder andere De Burgerinitiatiefgroep “Het Beter Bruggen Plan Aduard-Dorkwerd” en bewonersvereniging Reitdiep en Vereniging Dorkwerd e.o. hebben destijds de voorkeur uitgesproken voor één vaste brug in combinatie met twee fietsbruggen.

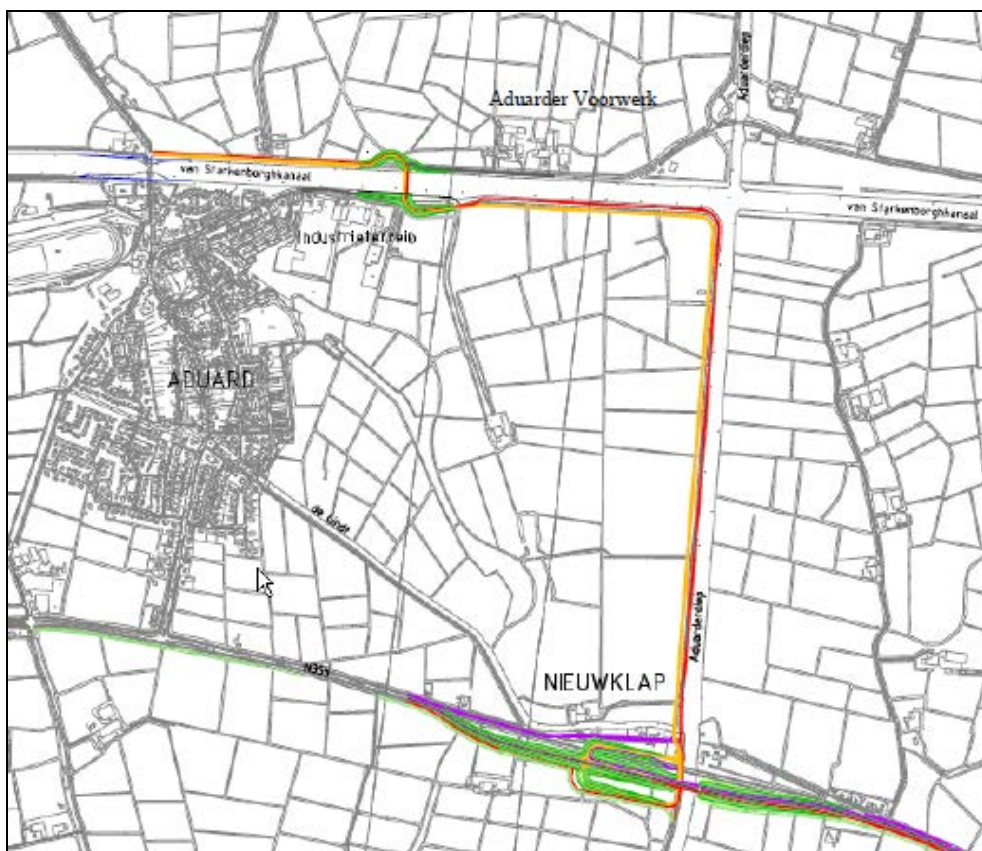
Uiteindelijk is, mede op basis van de inspraakreacties, het voorlopige voorkeursalternatief op een aantal onderdelen aangepast:

- De nieuwe brug bij Aduard komt zo dicht mogelijk bij Aduard te liggen: aan de westzijde van de loswal. De loswal wordt aan de oostzijde verlengd. Voor het transport van de loswal naar het achtergelegen opslagterrein wordt een voorziening getroffen.
- De aansluiting op de Friesestraatweg ten zuiden van Aduard blijft gehandhaafd. Met name de zuidelijke toegang tot Aduard blijft logisch (de route van Aduard richting Zuidhorn ook) en de bereikbaarheid van bedrijven blijft goed.
- Ten zuiden van Nieuwklap komt een ongelijkvloerse kruising. Een ongelijkvloerse kruising beperkt het effect op de doorstroming op de Friesestraatweg (N355) en leidt niet tot een toename van de verkeersstroom over Dorkwerd.

Dit heeft uiteindelijk geleid tot een bestuurlijk voorkeursalternatief dat aan Provinciale Staten is voorgelegd (3 maart 2009). PS hebben vervolgens op 1 juli 2009 een planuitwerkingsbesluit genomen.

Het gekozen alternatief is in figuur 8 schematisch weergegeven en kent de volgende principekeuzes:

- over het kanaal worden twee bruggen voor alle verkeer gehandhaafd;
- de brug van Aduard wordt in oostelijke richting verschoven en komt ten westen van de loswal;
- er wordt een ontsluitingsweg om de Nijlandsterpolder aangelegd, waarmee het doorgaande verkeer uit Aduard verdwijnt;
- de bestaande aansluiting op de Friesestraatweg bij Aduard blijft gehandhaafd;
- er komt een ongelijkvloerse kruising op de Friesestraatweg ten zuiden van Nieuwklap.



Figuur 8. Bestuurlijk voorkeursalternatief (2009)

In de daarop volgende periode is het plan op onderdelen nog bijgesteld. In het bijzonder de planuitwerking bij Nieuwklap is na overleg met de betrokkenen aangepast. De eerdere 'pookaansluiting' is vervangen door een aansluiting met een beperkter ruimtebeslag.

Daarmee zijn voordelen behaald aangaande:

- de leefbaarheid van de buurtschap met aanmerkelijk minder verkeer en bijgevolg minder geluid- en trillingshinder;

- de maat en schaal van de verkeersknoop die zich beter tot de bebouwingsconcentratie van Nieuwklap verhouden en daarmee het bereiken van een verbeterde ruimtelijke kwaliteit;
- het totale ruimtebeslag en de restruimte, die kleiner zijn;
- het tegengaan van overlast landbouwverkeer in het bijzonder voor fietsers;
- het ontmoedigen van sluipverkeer Nieuwbrugsterweg;
- een kortere en logischer aansluiting tussen de Lindt en de Fietsroute Plus.

3. 3. Verkeersintensiteiten en monitoring

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 vooralsnog afgezien van de aanleg van een nieuw tracé, met uitzondering van het gedeelte tussen Ranum en Mensingeweer.

Over het algemeen worden positieve effecten verwacht op het terugdringen van verkeersintensiteiten op de lokale wegen ten gunste van de erftoegangswegen en de gebiedsontsluitingswegen (autonome groei buiten beschouwing gelaten). Door het regelmatig houden van verkeerstellingen zal monitoring plaatsvinden van de verkeersintensiteiten.

3. 4. Realisatiebesluit en planologische inpassing

Het planontwerp is inmiddels zover uitgekristalliseerd dat planologische inbedding (bestemmingsplan) kan plaatsvinden en realisatiebesluit door Provinciale Staten kan worden genomen (dit is de laatste fase in de proceduregang volgens het *Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport* om te komen tot een daadwerkelijke realisering van projecten).

De procedures hiervan worden ondersteund door enerzijds een visie op een goede landschappelijke inpassing en anderzijds door uitvoering van een aantal deelonderzoeken die op onderdelen randvoorwaarden stellen.

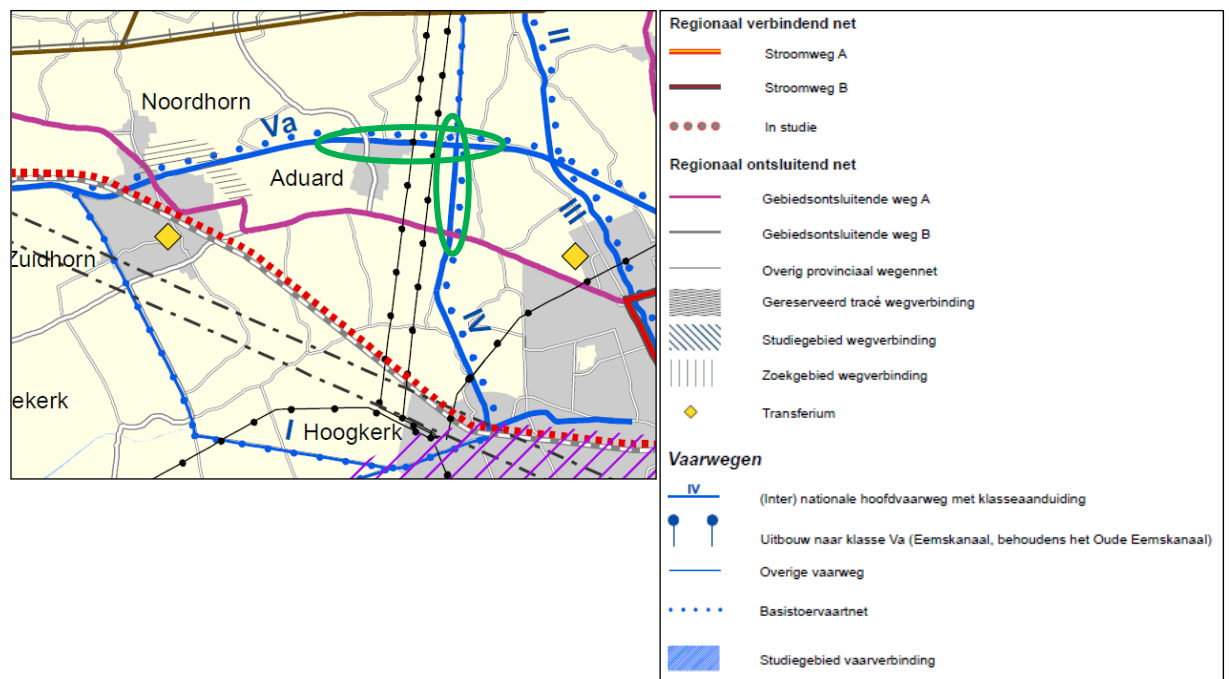
In het volgende hoofdstuk komt de landschappelijke inpassing aan de orde.

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

4. PLANUITGANGSPUNTEN

4. 1. Afstemming Provinciaal Omgevingsplan Groningen 2009-2013

De brugverbeteringen en de rondweg staan 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 9. Fragment Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013 (kaart infrastructuur) met indicatieve ligging plangebied (groen)

Inmiddels is in de partiële herziening van de nieuwe provinciale Omgevingsverordening (vastgesteld 20 maart 2013) de nieuwe rondweg expliciet meegenomen (zie figuur 4, hoofdstuk 2).

4. 2. Uitgangspunten voor het verkeerskundig ontwerp

Uitgangspunten voor het verkeerskundig ontwerp zijn:

Kanaal/brugverbetering:

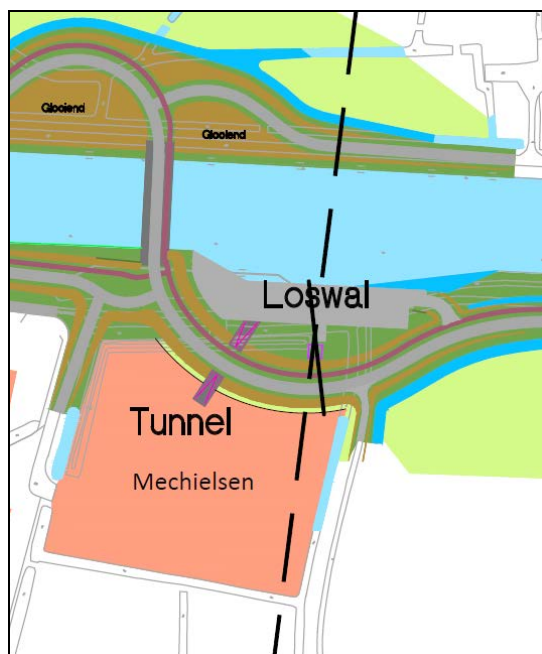
- De brugverbetering bij Aduard vloeit voort uit de opwaardering van de landelijke hoofdvaarweg.
- De nieuwe brug wordt op ± 750 m oostelijk van de huidige brug aangelegd. Ter plaatse van de te verwijderen brug worden de kanaaloevers aangepast. De nieuwe brug over het Van Starckenborghkanaal wordt een beweegbare brug met een doorvaarthoogte van 9,1 m (in geopende stand) en een doorvaartbreedte van 54 m.

De totale hoogte vanaf kanaalpeil wordt ruim 11 m (uitgaande van een brug in gesloten toestand).

De doorvaarthoogte en -breedte vloeien voort uit de eisen in verband met de opwaardering van het Van Starckenborghkanaal voor klasse Va schepen. 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 hoogte van de brug zelf is mede ingegeven door het architectonisch ontwerp van de brug.

- De nieuwe bruggen te Dorkwerd en bij Aduard maken onderdeel uit van een gemeenschappelijk project en zullen een uniforme uitvoering krijgen (dit geldt het architectonisch ontwerp; de brugindeling varieert, gezien het verschil in verkeersfunctie).
- De brug bij Nieuwklap krijgt een hoogte van 9,5 m boven NAP (inclusief reiling). Het rijweggedeelte ligt op circa 8,00 m boven NAP.
- Er wordt ruimte gereserveerd voor de aanleg van een bochtverbreding in het kanaal bij de aansluiting met het Aduarderdiep; daarover vindt nog overleg met de kanaalbeheerder plaats.
- In de nieuwe situatie wordt rekening gehouden met een verbeterde situatie aangaande de laad- en loswal, met ruimere mogelijkheden van ladende en lossende schepen (buiten de eigenlijke vaarroute). De nieuwe weg wordt om de loswal gelegd. Het bedrijf Mechielsen houdt zijn bereikbaarheid met de laad- en loswal door middel van realisering van een tunnel (figuur 10). Met het bedrijf vindt overleg plaats over de opzet van het nieuwe plan.



Figuur 10. Impressie ontsluitingssituatie bedrijf Mechielsen / laad en loswal

Wegenstructuur:

- In samenhang met de brugverbetering wordt de N983 om het dorp Aduard heen gelegd.
Knelpunten aangaande de verkeersveiligheid in het dorp en een vlotte doorstroming van het verkeer worden zo aangepakt. Bovendien worden maatregelen genomen om het sluijverkeer te beperken.
Ook wordt in combinatie met de aanleg van de nieuwe brug de ontsluiting van het bedrijventerrein Aduard verbeterd.
- Het nieuwe weggedeelte van de N983 krijgt een totale lengte van 3,4 km. Daarvan ligt ± 890 m aan de noordzijde van het kanaal en de overige 2,5 km aan de zuidzijde.
- Bij de aansluiting met het Aduarderdiep buigt de nieuwe weg in zuidelijke richting naar Nieuwklap af.
- Bij Nieuwklap wordt door middel van een ongelijkvloerse kruising aangesloten op de N355. De buurtschap zelf wordt zoveel mogelijk ontzien.
- De N355 wordt iets in zuidelijke richting verplaatst en krijgt een nieuwe brug over het Aduarderdiep.
- De nieuwe rondweg bestaat uit een rijbaan van 6,00 m met bermstroken; de hoofdrijbaan van de N355 heeft een breedte van 7,50 m.
- De nieuwe weg krijgt de functie van een “erftoegangsweg”. De maximum snelheid op de weg wordt 60 km/u. Voor de N355 geldt een maximum snelheid van 80 km/u.
- De tracékeuze, gebundeld aan het kanaal en het Aduarderdiep, beperkt de doorsnijding van landbouwgronden en ontziet het landschap van de Nijelandsterpolder.

De wijze waarop de nieuwe weg wordt aangelegd, past in de gedachtegang rond het duurzaam veilig-beleid, zoals dat landelijk - en ook in de provincie Groningen - is geïntroduceerd. Een belangrijk uitgangspunt achter dit beleid is rekening te houden met en in te spelen op het gedrag van de verkeersgebruiker. Dat gedrag wordt mede bepaald door de inrichting van de weg. Die inrichting moet bijdragen aan het zogenaamde zelfverklarende karakter van de weg. Voor het verkeersgedrag en dus de verkeersveiligheid is het essentieel dat de verwachtingen van de weggebruiker nauw aansluiten bij de feitelijke situatie. Het aan de weggebruiker aanbieden van een beperkt aantal goed herkenbare verschijningsvormen van de weg verbetert dit verwachtingspatroon. Dat geldt bijvoorbeeld voor de wegbreedtes en de toe te passen markeringen.
Deze uitgangspunten zijn leidend geweest bij het ontwerp.

Een *Duurzaam veilig wegennet* kent drie wegcategorieën, een indeling die ook binnen de provincie Groningen wordt gebruikt en in het Provinciaal Omgevingsplan is aangehouden:

- Stroomwegen A: autosnelwegen;
- Stroomwegen B: autowegen;
- Regionale gebiedsontsluitingswegen A;
- Regionale gebiedsontsluitingswegen B;
- Erftoegangswegen.

De N355 is een gebiedsontsluitingsweg A, de N983 is een erftoegangsweg en wordt tot het ‘overig provinciaal wegennet’ gerekend (POP 2009-2013).

Fietsverkeer:

- Er wordt voorzien in een doorlopend fietspad langs de nieuwe weg.
- De breedte van het fietspad wordt 2,5 m.
- Bij Nieuwklap wordt de laatste schakel in de *Fietsroute Plus Zuidhorn-Groningen* meegenomen (dit fietspad krijgt een breedte van 3,5 m).
- Aanleg vindt op verkeersveilige en sociaal veilige wijze plaats.

Openbaar vervoer

- De huidige busroutes lopen via de N355 en via de N983 (vanuit Oldehove via Aduard) richting de stad Groningen.
De inzet is om de bussen zoveel mogelijk te laten rijden, zoals ze nu ook rijden. Wel betekent de nieuwe verkeersoplossing, dat er sprake is van een langere route. In onderzoek is of de nieuwe wegomlegging een functie moet krijgen als openbaar vervoersroute.
Planologisch wordt in elk geval ruimte gereserveerd voor bushaltes (zowel ten oosten van de Aduarderbrug en bij Nieuwklap).

4. 3. Landschappelijke inpassing van het ontwerp4.3.1. Visie landschappelijke inpassing

Het *Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013* wijst op het belang van een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing.

Om deze intenties inhoud te geven, is een visie opgesteld: *Vervangen bruggen Aduard en Dorkwerd, Visie landschappelijke inpassing* (provincie Groningen, 2012). Daarin is een algemene visie opgenomen en wordt ingegaan op een aantal deelprojecten. Er heeft een afstemming plaatsgevonden op het ontwerp (*Definitief Ontwerp*) van de nieuwe wegenstructuur.

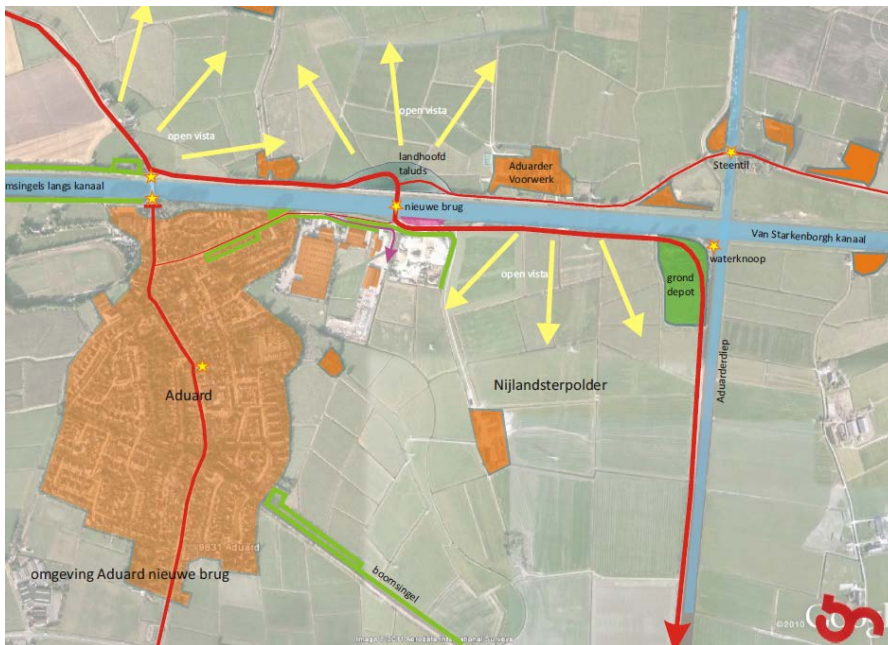
In bijlage 12 is de landschapsvisie opgenomen. Hieronder volgt een samenvatting waarbij wordt aangegeven hoe de planologische vertaling in dit bestemmingsplan plaatsvindt.

Algemene uitgangspunten landschapsvisie

Centraal in de visie staat het waarborgen en versterken van de bestaande kwaliteiten van het gebied. De volgende kenmerken moeten in het landschapsonwerp verankerd zijn:

- Optimale beleving van het karakteristieke landschap.
 - * Landschappelijke openheid.
 - * Het oude cultuurlandschap, dat door het kanaal als zelfstandig lijnvormig element, wordt doorsneden.
 - * De verspreid gelegen erven en bomenrijen geven maat en schaal in het gebied.
- Leesbaarheid van het landschap, ruimte en gebruik.
 - * Herkenbaarheid van de ontstaansgeschiedenis.
 - * Herkenbaarheid van functie en gebruik.

- * De natuurlijke samenhang tussen de verschillende elementen.
 - * Maat en schaal.
 - Bijzondere punten in het landschap:
 - * Uitzichtpunten (hogere gelegen delen, oriëntatiepunten).
 - * Civiele kunstwerken.
 - * Iconen in het landschap.
 - * Knooppunten met een afwisselende beleving.
 - * Rustpunten (vooral voor langzaam verkeer).
 - Nieuwe ruimtelijke samenhang en netwerk.
- Deze hoofdelementen staan in figuur 11 weergegeven.



Figuur 11. Ruimtelijke hoofdkenmerken

De landschapsvisie onderscheidt 5 deelprojecten:

1. verwijderen bestaande brug Aduard;
2. maken nieuwe oeververbinding Aduard;
3. aanleg rondweg om Aduard en door de Nijlandsterpolder;
4. nieuwe oeververbinding Dorkwerd;
5. nieuwe aansluiting bij Nieuwklap.

Opgemerkt wordt dat deelproject 4 op figuur 12 is geregeld in het eerder gemaakte bestemmingsplan *Brug Dorkwerd* (vastgesteld, juli 2012).

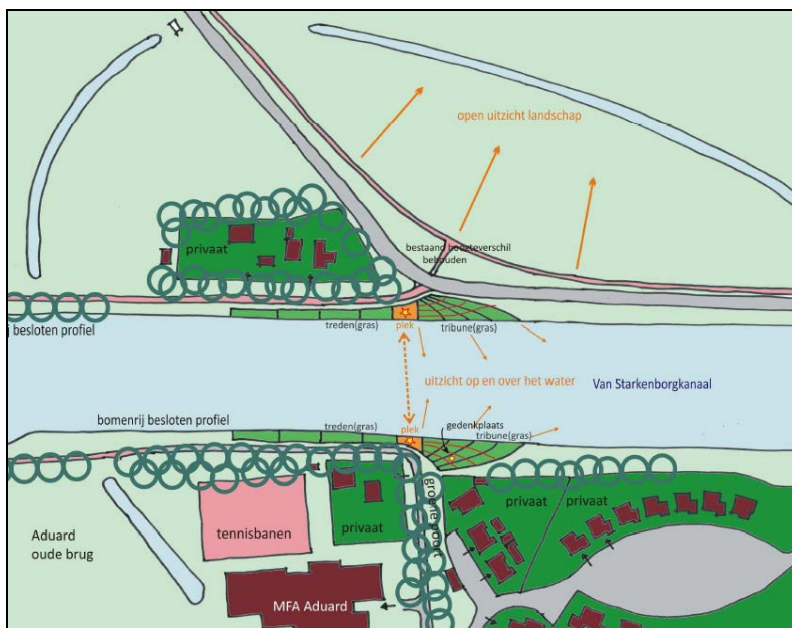


Figuur 12. Deelgebieden landschapsvisie

Ad 1. Verwijderen bestaande brug bij Aduard



Figuur 13. Verkeerskundig ontwerp Aduard, opheffen oude brug



Figuur 14. Landschapsmaatregelen oude brug Aduard

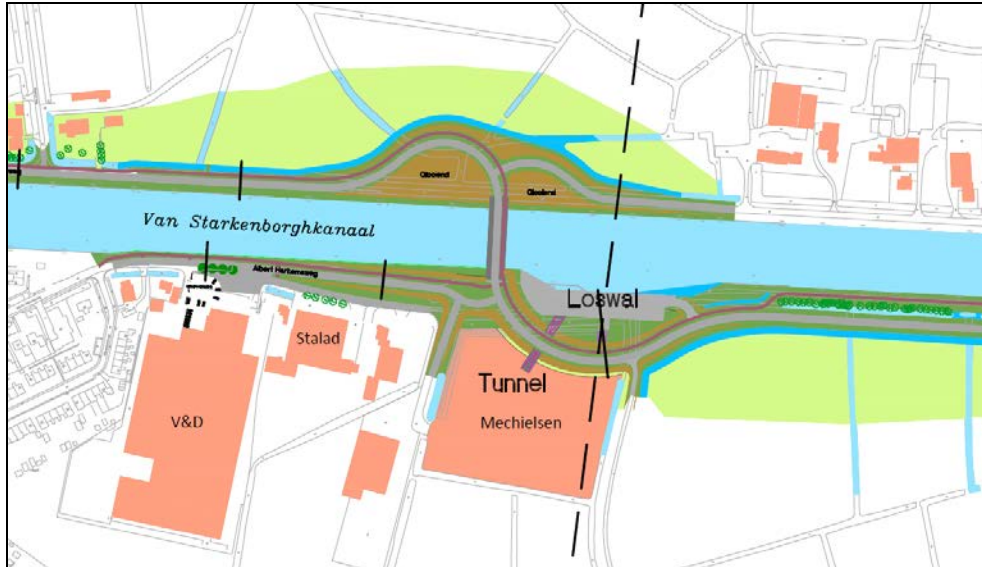
Naast verwijdering van de brug, worden hier tevens de landhoofden verwijderd; er komt hier dus geen nieuwe oeververbinding. Meer oostelijk komt de nieuwe brug.

Vanwege de historische betekenis van deze oude route naar het Middag Humsterland is het belangrijk dat de route van de N983 herkenbaar blijft. Daarom gelden als uitgangspunten voor dit deelproject:

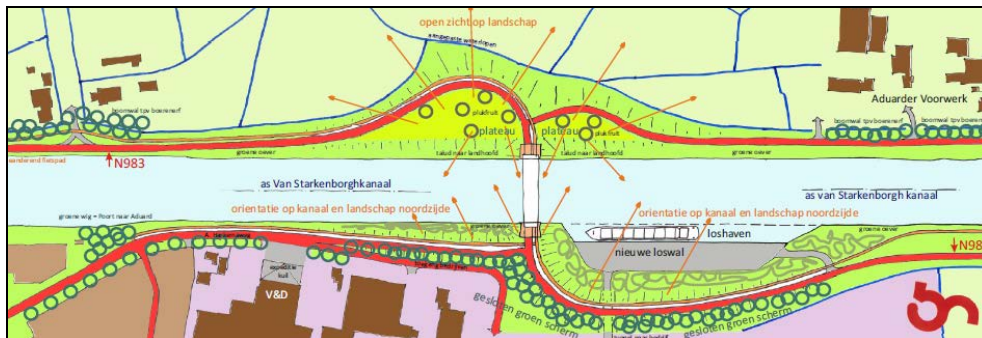
- blijvende herkenbaarheid van de oude verbinding met een goede vormgeving van de landhoofden;
- hoogteverschillen gebruiken voor een optimale beleving van het landschap (uitzicht);
- verschil tussen open karakter aan de oostzijde en besloten karakter aan de westzijde behouden en versterken. Vanuit de ecologische doelstelling geldt hierbij als nuancering, dat aan de noordzijde van het kanaal de groenstructuur behouden dient te blijven voor het geleiden van een vleermuisroute. Vanwege de afstemming op de landschappelijke doelstelling (behoud openheid), zal de groenstructuur bestaan uit bomen met weinig ondergroei;
- de grondlichamen van de landhoofden buiten de vaarweg blijven behouden;
- de bocht in de nieuwe weg zo scherp mogelijk maken voor de herkenbaarheid van de oude route.

Het verkeerskundig ontwerp voor dit deelgebied is op figuur 13 weergegeven, de landschapsvisie op figuur 14.

Ad 2. Maken nieuwe oeververbinding Aduard



Figuur 15. Verkeerskundig ontwerp nieuwe brug Aduard e.o.



Figuur 16. Landschapsvisie nieuwe brug Aduard e.o.

Voor dit deelproject is ingezet op een goede vormgeving van verschillende elementen (wegenstructuur, laad- en loswal, dorpsentree Aduard, fietsverbinding).

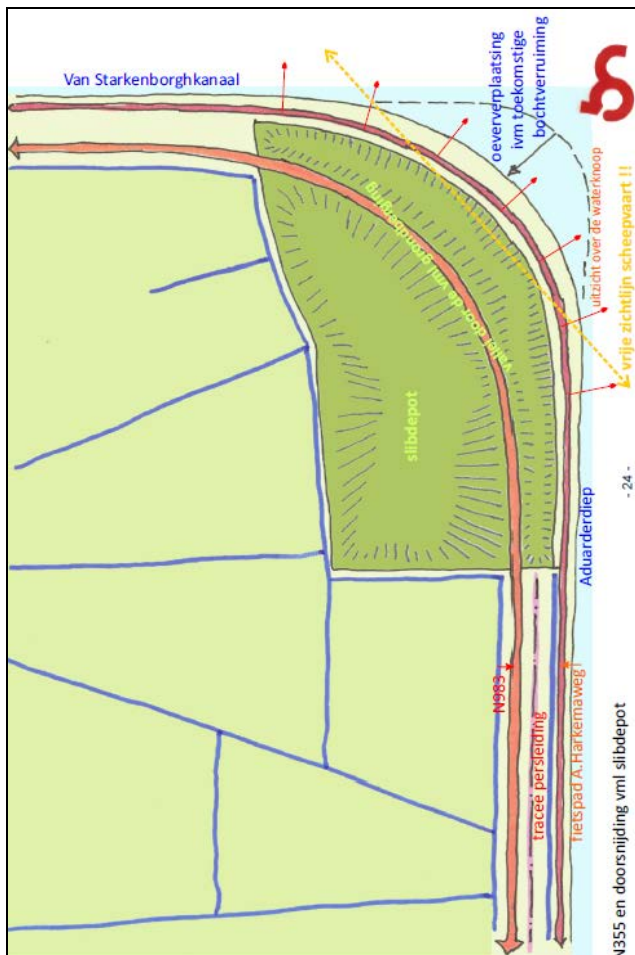
Als specifieke uitgangspunten voor dit deelproject worden gehanteerd:

- wegen, brug en grondlichamen als een ruimtelijke eenheid ontwerpen;
- ruimtereservering laad- en loswal, afgestemd op de nieuwe situatie. Deze functie hoort ruimtelijk en functioneel tot het kanaal; het talud zal daarop worden afgestemd;
- waarbogen van de kwaliteit van de nieuwe dorpsentree, onder meer door het bedrijventerrein in te planten ('groene coulissen');
- aan de bedrijvenszijde wordt voorzien in een groenscherm, de waterzijde blijft open;
- respect voor het beschermde Nationaal Landschap Middag Humsterland;
- vóór en na de nieuw aan te leggen brug is de bermbreedte tussen weg en fietspad versmald tot ongeveer 2,5 m;
-

- bij beide binnentaluds aan de noordzijde van het Van Starckenborghkanaal wordt ruimte gezocht voor een inrichting met rustpunten (recreatief). Verder dient bij beide binnentaluds rekening te worden gehouden met de geleiding van een vleermuizenroute. Zo dient het opgaande groen aan de noordzijde aan te sluiten op de groenstructuur aan zowel de west- als de oostzijde. Ook hierbij geldt een zodanige vormgeving van de groenstructuur (met weinig ondergroei), dat de landschappelijke openheid zoveel mogelijk gewaarborgd blijft.

Het verkeerskundig ontwerp voor dit deelgebied is op figuur 15 weergegeven, de landschapvisie op figuur 16.

Ad 3. Aanleg rondweg om Aduard door Nijlandsterpolder



Figuur 17. Landschapvisie, gronddepot e.o.

Bij de landschappelijke uitgangspunten is in de landschapvisie een onderscheid gemaakt tussen drie tracégedeelten (figuur 17):

Voor het deel aan de noordzijde van het kanaal gelden:

- noordzuid-relatie versterken met accent op openheid aan de noordzijde;
- enkele bomen nabij erven laten staan/versterken;
- fietspad niet overal parallel aan de weg, maar de landschappelijke lijnen laten volgen. Daarbij wordt een bermbreedte tussen weg en fietspad van in beginsel 2,5 tot 4,5 m aangehouden, een bermbreedte die past bij het beeld van het fietspad van de N983.

Voor het deel aan de zuidzijde van het kanaal gelden:

- bestaande waterloop wordt gehandhaafd en de rechte lijnen van het kanaal en het Aduarderdiep worden in de vormgeving van de rondweg gevolgd;
- rekening houden met aanwezige hoofdwaterleiding;
- voor fietsers zorgen voor een optimale beleving van het water;
- zo mogelijk noord-zuid relatie versterken met accent op openheid aan de noordzijde.

Voor de hoek Van Starckenborghkanaal/ Aduarderdiep gelden:

- (voormalig) gronddepot ruimtelijk herkenbaar;
- fietspad volgt water;
- besloten karakter voor automobilist versterken.

In dit deelgebied blijft de rij knotwilgen (ook vanuit ecologisch motief) bestaan.

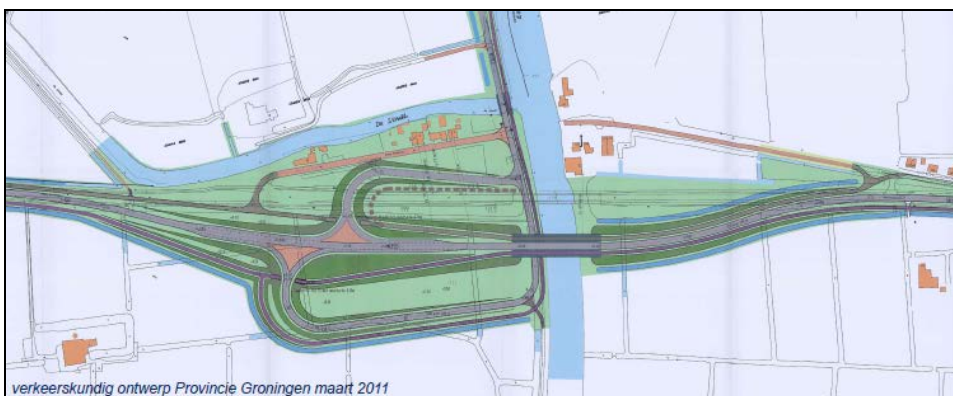
Ter aanvulling op de landschapvisie geldt dat aan de noordzijde van het kanaal in verband het geleiden van een vleermuizenroute van de nieuwe brug richting de oude brug de groenstructuur behouden dient te blijven.

De bomen die hier gekapt moeten worden vanwege de aanleg van de nieuwe weg en het fietspad, worden in de vorm van laanbeplanting weer teruggebracht. Vanwege het waarborgen van de openheid zal hier weinig onderbegroeiing worden aangelegd.

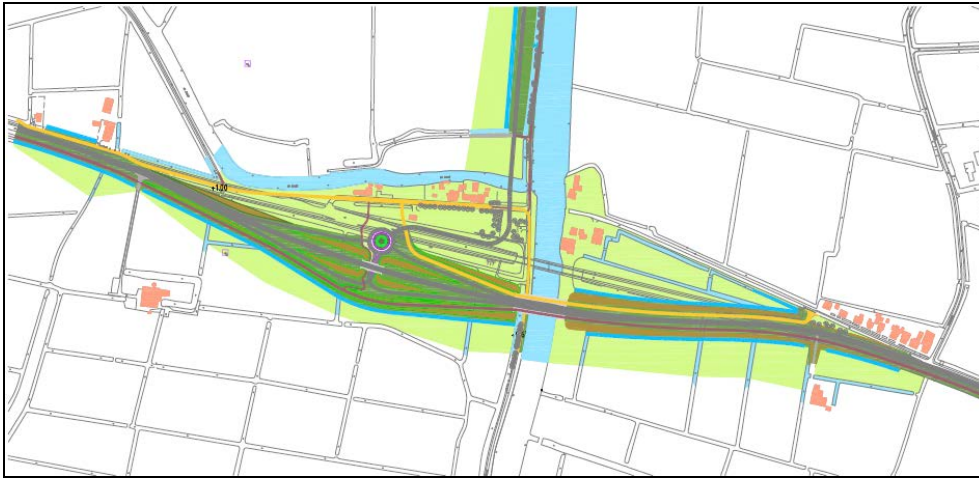
Uitwerking vindt plaats in het Groenplan (zie ook paragraaf 4.6.2.).

Ad 5. Nieuwe aansluiting bij Nieuwklap

Voor het deelgebied Nieuwklap is de oorspronkelijke planopzet (met een pookaansluiting (figuur 18)) vervangen door de opzet zoals in figuur 19 is opgenomen.



Figuur 18. Oorspronkelijke pookaansluiting Nieuwklap



Figuur 19. Verkeerskundig ontwerp Nieuwklap e.o.



Figuur 20. Landschapvisie nieuwe aansluiting Nieuwklap.

Als specifieke uitgangspunten worden in de landschapvisie genoemd:

- ontwerpen met respect voor de buurtschap Nieuwklap, de oude loop van de Friesestraatweg en de kwaliteit van de plek waarborgen;
- de buurtschap Nieuwklap en het verkeersknooppunt (dat verhoogd in het landschap komt te liggen) worden als twee ruimtelijk verschillende eenheden beschouwd met ieder een eigen herkenbaarheid;
- het waarborgen van de leesbaarheid van onderdelen en ingrepen;
- routes logisch vormgeven;
- een verkeersoplossing die in maat en schaal van de plek passend is;

- nieuwe talud aan de noordzijde inplanten, zuidzijde open houden;
- daarbij ruimte vormen voor een 'botanische zone', een parkachtige ruimte met een transparant, groen karakter;
- bedrijfslocatie onderzoeken op mogelijkheden voor inplant. De westzijde van de bedrijfslocatie wordt bestemd als "Groen" in verband met de verkeersveiligheid.

Het verkeerskundig ontwerp voor dit deelgebied is op figuur 19 weergegeven, de landschapvisie op figuur 20.

4. 4. Kunstwerken

In deze paragraaf wordt een impressie gegeven van de te realiseren kunstwerken.

- *brug Van Starckenborghkanaal bij Aduard*

De keuze van de brug bij Aduard sluit aan bij de huidige beleving van de bruggen: een robuuste basis in de vorm van de landhoofden en daarop als toevoeging een enkelvoudig dragend element, als een 'tafel' variërend in de hoogte.



Figuur 21. Impressie brug over Van Starckenborghkanaal bij Aduard

Vanuit deze vorm is gekozen voor een herkenbaar en niet te opvallend beeld. Daarbij is de gedachte dat vanuit robuuste landhoofden de overspanning met een enkelvoudige beeldtaal gerealiseerd wordt.

Vanaf de brug wordt de oversteek ervaren en daadwerkelijk het kanaal gezien. Zicht speelt ook over het profiel van de brug. De brug ligt hoger dan de omgeving en de oversteek is bijna 60 meter in een rechte lijn. Aan het eind van die lijn ligt een uitzicht op de bestemming aan de overzijde.

Het zicht speelt ook vanaf het water en vanaf de oevers. Daar komt het profiel van de brug in beeld als overspanning van het water. De oversteek van het water is ook een gebeurtenis met een bepaald beeld. Dat betekent niet een anonieme kruising maar één waarvan men achteraf het adres kan navertellen. Het materiaal van de beweegbare overspanning bestaat in principe uit staal. De uitwerking daarvan is nog te bepalen. De historische geklonken beelden zijn nu niet meer opportuun.

De uitvoering zal veel meer glad en gelast zijn. De landhoofden krijgen een verankering in het Groninger landschap.

De keuze voor massieve gemetselde buitenschillen ligt daarmee voor de hand. Door te werken met steensoorten en metselpatronen kan ingespeeld worden op de specifieke locatie.

Uitgangspunt bij de landschappelijke aansluiting op de landhoofden is dat de taluds een aansluiting vinden bij de groene taluds van de kanaaloever.

- *brug Aduarderdiep bij Nieuwklap*

De nieuwe vaste brug over het Aduarderdiep bij Nieuwklap is forser dan de bestaande brug. Er zal sprake zijn van een totale overspanning met de pijlers op beide oevers. Daarmee ontstaat een overspanning van circa 35 m over het water en circa 70 m tussen de landhoofden.



Figuur 22. Impressie brug over Aduarderdiep bij Nieuwklap

Als gevolg van het doorvaartprofiel van bijna 7 m hoog boven het water, komt de bovenzijde van de brug en de grondlichamen bijna 8 m boven het huidige maaiveld. Gekozen is voor weliswaar een forse brug maar met een lichte constructie. Licht in gewicht waardoor geringe brugdiktes en maten voor de pijlers noodzakelijk zijn. Licht in die zin, dat ondanks de grote afmetingen er voldoende daglicht onder brug resteert, opdat geen sociaal onveilige gebieden in de ‘oksels’ ontstaan. Licht in de beleving: vanaf de grondlichamen komt de weg ter plaatse los van de bodem en zweeft als een dunne losse plaat boven het Groninger land. En ten slotte licht is in de zin van transparant (brugleuningen en ondersteuning), waardoor het water en het omringende landschap zoveel mogelijk soepel om de constructie spelen, het vrije zicht op die omgeving zoveel mogelijk onbelemmerd latend.

4. 5. Bomeneffectanalyse

Daar waar de landschapsvisie aangeeft op welke wijze de nieuwe infrastructurele werken landschappelijk worden ingepast, vindt een nadere uitwerking plaats in het groenplan en in een bomeneffectanalyse. Zo komt uit deze analyse naar voren welke werkzaamheden aan te rooien en te planten bomen moeten worden ge-

daan. Het is een op uitvoering gericht plan, dat bij de realisering van het plan wordt betrokken.

Inmiddels zijn voor de plandelen Zuidhorn en Groningen bomeneffectanalyses uitgevoerd. Daarbij is een inventarisatie gedaan naar de aanwezigheid en kwaliteit van de bomen en is onderzocht welke bomen bij de uitvoering van de plannen schade zullen oplopen of niet in stand kunnen blijven.

De bomeneffectanalyses besluiten met het geven van mogelijkheden voor beschermende of compenserende maatregelen. Zo worden de mogelijkheden beschreven op welke wijze een nieuwe groen-/bomenstructuur kan worden ontwikkeld. Wat dit betreft sluiten de bomeneffectanalyses aan op de landschapsvisie *Vervangen bruggen Aduard en Dorkwerd, Visie landschappelijke inpassing* (provincie Groningen, 2012). De bomeneffectanalyses worden uitgewerkt in een groenplan.

4. 6. Groenplan

4.6.1. Beleid

In de voorgaande paragraaf is ingegaan op de *Visie Landschappelijke inpassing (2012)*. Deze Visie Landschappelijke inpassing werkt de verschillende projectonderdelen uit. Aan de visie ligt een ruimtelijke en landschappelijke analyse van het gebied Noordelijk Westerkwartier-Middag Humsterland ten grondslag. Deze visie is gebaseerd op het *Landschapsontwikkelingsplan Noord-Groningen (2006)*.

Voor de gemeente Zuidhorn is het groenbeleid weergegeven in de *Groenvisie Zuidhorn-2015*, vastgesteld op 07-02-2011. De visie is uitgangspunt voor toekomstig ontwerp, aanleg en beheer van groenvoorzieningen.

Met de groenvisie wil de gemeente in brede zin het groenbeleid ondersteunen en versterken aangaande de kernwaarden rust, ruimte en gemeenschapszin. Ook is de inzet om met de visie het woon- en leefklimaat, de veiligheid, de herkenbaarheid van de kernen en de aansluiting op het omringende landschap te waarborgen en te versterken.

Accenten in het beleid liggen op:

- behoud, versterking en aanpassing van de bomenstructuur;
- voldoende aandacht voor de groenstructuur bij herinrichtingsplannen;
- aanpak van boomziektes;
- minder bestrijden van overlast van bomen die een natuurlijk product afgeven;
- helder en eenvoudig kapvergunningbeleid.

Voor de gemeente Groningen is het groenbeleid weergegeven in:

1. De Groenstructuurvisie “Groene Pepers”
2. De Stedelijke Ecologische Structuur (SES)
3. De Algemene Plaatselijke Verordening.

Samengevat geven deze beleidsstukken het volgende weer.

Ad 1. De Groenstructuurvisie “Groene Pepers”

In 2009 is de Groenstructuurvisie “Groene Pepers” vastgesteld. “Groene Pepers” is een paraplustuk.

Dat wil zeggen dat - als er in de onderliggende structuurplannen terreinen zijn aangemerkt als Stedelijke Hoofdstructuur (zie hierna), de Ecologische hoofdstructuur, de bomenhoofdstructuur, monumentaal groen en/of waardevolle waterverbinding - deze in de groenstructuurvisie als *basisgroen* zijn aangewezen.

In “Groene Pepers” geeft de gemeente zijn beleid zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve zin weer over het groen in de stad. De visie “Groene Pepers” onderscheidt onder meer een samenvattend *blauw-groen netwerk*, de complete hoofdstructuur van groen en water.

Als onderdeel van dit netwerk is een *basisgroenstructuur* onderscheiden, een kwalitatief hoofdwaardige groenstructuur waar de gemeente zich primair verantwoordelijk voor voelt. Daar wordt ingezet op versterking van de functionele kwaliteit en de completering van de samenhang in het netwerk.

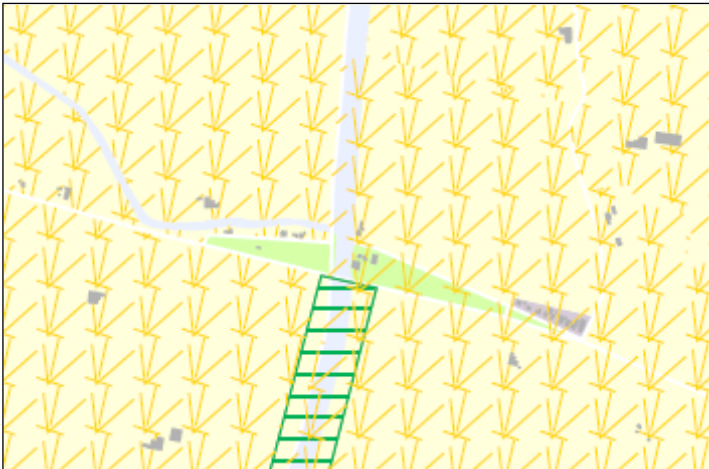
Bij eventuele kap in de basisgroenstructuur moet 1:1 worden gecompenseerd. Dat moet primair binnen het projectgebied en - als dat niet kan - in de nabijheid van de locatie waar het groen wordt gekapt. Dit compensatieprincipe sluit aan bij de *Boswet*.

Langs de oostzijde van het Aduarderdiep wordt in “Groene Pepers” een zone aangegeven als verbindend groen. Voor het plangebied aan de oostzijde van Nieuwklap zijn overigens geen specifieke aanduidingen gegeven.

Ad 2. De Stedelijke Ecologische Structuur (SES)

De stedelijke ecologische structuur (SES) is primair ingezet als hulpmiddel om de kwaliteit van de natuur bij ruimtelijke ontwikkelingen te handhaven. De SES is een stedelijke ecologische hoofdstructuur. Voor niet-wettelijk beschermde gebieden zijn richtlijnen en doelen opgesteld.

Het gebied rondom Nieuwklap is als onderdeel van de Nationale EHS (geel aangeduid). Zie figuur 23. Verder wordt aan de zuidzijde een ecologische verbinding langs het Aduarderdiep aangegeven, waarbij het Aduarderdiep wordt verbonden met het zuidelijk van de stad gelegen netwerk. Aan de noordkant van de N355 bij Nieuwklap zijn twee groene gebiedjes aangegeven die zelf niet onder de SES vallen, maar duiden op aanwezig groen.



Figuur 23. Fragment SES

Ad 3. De Algemene Plaatselijke Verordening Groningen

In de *Algemene Plaatselijke Verordening Groningen* (APVG) van 2009 en de bijbehorende *Nota Kapbeleid* van 2010 wordt de juridische bescherming van waardevol groen weergegeven. In de *Nota Kapbeleid* is omschreven dat (potentieel) monumentale bomen beschermenswaardiger zijn dan niet-potentieel monumentale bomen. De *Nota Kapbeleid* geeft dan ook een overzicht van de waardevolle, monumentale bomen.

Binnen het plangebied van Nieuwklap komen geen (potentieel) monumentale bomen voor.

Bij aanvragen om het vellen van houtopstanden wordt onder meer getoetst op de aanwezigheid van 'dringende redenen'. In de *Nota Kapbeleid 2010*, met daarin beleidsregels voor de beoordeling van vergunningaanvragen, is dit criterium nader uitgewerkt. Er mag een dringende reden in elk geval worden aangenomen, als het college van burgemeester en wethouders c. q. de gemeenteraad zich aan de hand van een bomeneffectanalyse of een groenparagraaf (in een bestemmingsplan) hebben uitgesproken over bepaalde projecten waarbij groenbelangen zijn betrokken en het belang van bomen adequaat en zorgvuldig in beeld gebracht. Dat gebeurt met dit bestemmingsplan.

4.6.2. Uitwerking in Groenplan

Voor het projectgebied worden groenplannen gemaakt voor het grondgebied van de betrokken gemeenten. Deze worden betrokken bij de uitvoering van het groenbeleid in het plangebied.

In eerste instantie is het Groenplan gemaakt en uitgewerkt voor het gebied Nieuwklap. Voor het overige Zuidhorner deel wordt in het kader van de planuitvoering een verdere uitwerking in een Groenplan opgesteld.

In deze paragraaf wordt het groenplan voor het gebied bij Nieuwklap samengevat.

In algemene zin ligt aan het Groenplan ten grondslag het uitgangspunt om de buurtschap Nieuwklap in ruimtelijk-landschappelijke zin bestaansrecht te blijven bieden door de wegaansluiting op grotere afstand van de woningen te realiseren. De vergrote ruimte tussen de historische Friesestraatweg en de provinciale weg zou in dat licht zoveel mogelijk een inrichting moeten krijgen die aansluit op het open, agrarische karakter, zoals de kenmerkend is voor de omgeving.

In dat licht is een plan ontwikkeld om in de ruimte tussen de nieuwe en de oude weg aan de Groningse zijde van het Aduarderdiep verder geen bomen te willen planten. Met het oog op visuele hinder en de leefbaarheid van Nieuwklap is aan de zijde van Zuidhorn een (transparante) bomenweide voorzien.

Oogmerk is om de overgang tussen de bestaande bebouwing, de aansluiting van de nieuwe rondweg op de rotonde en de voet van het talud goed te kunnen in te richten. Zie hiervoor ook navolgende schetsen, die hieronder nader worden toegelicht.

Door de verplaatsing van de brug, het afgraven van de taluds en de aanleg van de nieuwe aansluiting is de kap van een deel van de bestaande beplanting noodzakelijk. De openheid van het landschap wordt daarmee vergroot. In het ontwerp wordt gekozen voor de nieuwe openheid.

De bestaande boombeplanting, die niet op het bestaande talud staat en deels aan de rand van het talud staat, kan behouden blijven. Slechts dát deel van de bestaande essen waar reeds sprake is van aftakeling wordt gekapt. Aan de noordzijde van het nieuwe talud komt nieuwe beplanting in de vorm van struiken en boschages. De beplanting wordt gevormd door bosplantsoen met hoofdzakelijk essen, elzen, eiken en meidoornen.

Een deel van de te kappen bomen wordt gecompenseerd door het aanvullen van de bestaande laanbeplanting. Aan de zijde van Zuidhorn betreft dit eiken. Aan de zijde van Groningen betreft dit bomen van de eerste grootte (bomen die hoger worden dan 18 m).

De laanbeplanting eindigt aan de kant van Zuidhorn bij de huidige aansluiting op de Friese Straatweg. Het gebied hiernaast en voor het terrein wordt open.

De ecologische waarde van de grastaluds langs de nieuwe infrastructuur wordt vergroot door het inzaaien van botanisch grasmengsel, het zogenaamd kruidenmengsel.

Dit mengsel dient afgestemd te zijn op de benodigde stevigheid van het talud. Daarnaast wordt de ecologische waarde van de grastaluds vergroot door de bermen op ecologisch verantwoorde wijze te maaien. Dit houdt in dat met de maai-frequentie rekening wordt gehouden met de ontwikkeling van de diversiteit aan bloemen en dat de fauna er mede van kan profiteren.

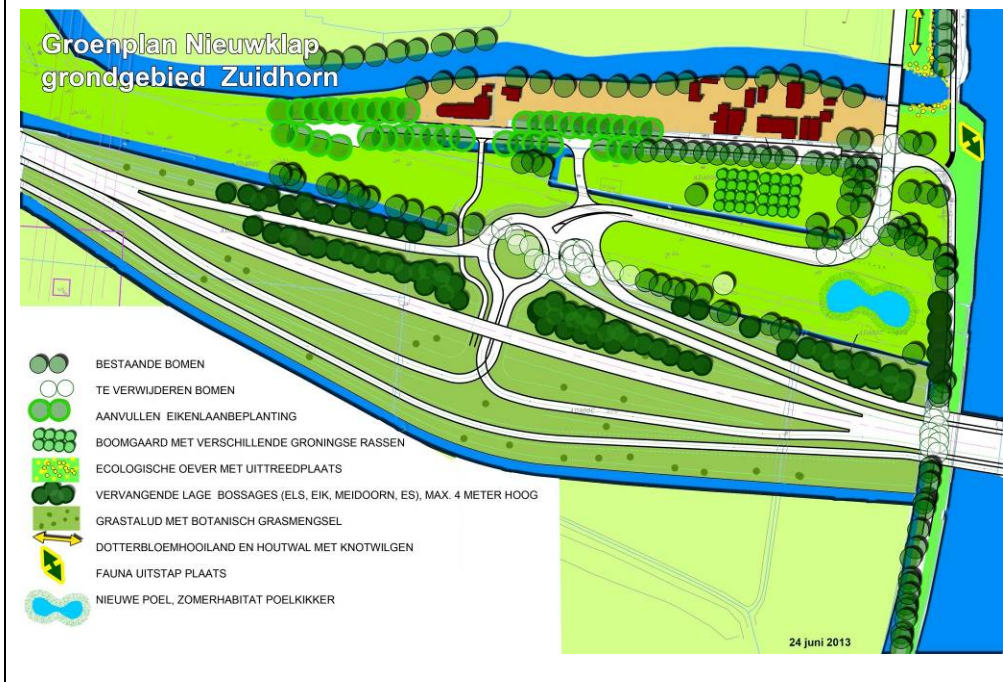
Het gebied dat aansluit op de bebouwing krijgt een aanvullende beplanting met een boomgaard van Groninger fruitsoorten. Deze beplanting vormt, samen met de te behouden boombeplanting van de essen een geheel en krijgt, het karakter van een transparante bomenweide (in de landschapsvisie *botanische vitrage* ge-

noemd voor wat betreft de westzijde).

De ecologische verbinding van zuid naar noord langs het Aduarderdiep zal gelegd worden door de aanleg van een ecologische verbinding onder de brug aan de oostkant.

Voorts is rekening gehouden met ruimte voor de Poelkikker voor een zomerhabitat (met de aanleg van een poel) en een winterhabitat (met aan te brengen lagere beplanting). Deze is (indicatief) op navolgende figuur weergegeven. Voor het grondgebied van de gemeente Groningen vindt nog nadere uitwerking in een compensatieplan plaats.

Aan de westzijde van het kanaal wordt het gebied tussen de nieuwe weg en het bestaande fietspad ten noorden van Nieuwklap over de gehele lengte ecologisch ingericht, met name als botanisch grasland. De bestaande oever van de bestaande sloot kan aan de zijde van de groene strook iets verbreed worden, zodat de ecologische waarden hier versterkt worden. De ecologische strook zal beheerd worden als Dotterbloemgrasland. De bestaande singel wordt waar nodig aangevuld met knotwilgen. Aan de westzijde van het Aduarderdiep, op de hoek met de Lint, wordt een 'FUP' (fauna-uittreedplaats) gerealiseerd om de fauna de gelegenheid te geven over te steken van de oostelijke naar de westelijke oever van het Aduarderdiep. Via het fietspad is er vervolgens trek mogelijk naar de landerijen aan de westzijde van het Aduarderdiep. De FUP betreft een verlaging van de damwand over ca. 2 meter breedte, waarna de oever daar ter plaatse aangevuld wordt met stortsteen.





4.6.3. Bomeneffectanalyse

Op basis van het Groenplan en een bomeninventarisatie is een zogenaamde *bomeneffectanalyse* (BEA) opgesteld. Daarin is invulling gegeven aan de maatregelen aangaande de landschappelijke inpassing.

Uit de analyse komt naar voren welke werkzaamheden aan te rooien en te planten bomen moeten worden gedaan. Tussen het *Groenplan* en de *bomeneffectanalyse*³⁾ heeft wederzijds afstemming plaatsgevonden.

Op basis van de BEA wordt tevens de omgevingsvergunning voor het rooien van houtopstanden aangevraagd.

In de BEA is een overzicht gegeven van de te handhaven c.q. te vellen bomen. Dit resulteert voor het grondgebied Zuidhorn in de navolgende groenbalans:

Bepanting	Aanwezig	Groenplan		Groenbalans
		Vellen / rooien	Compensatie	
Bomen	211 stuks	64	n.n.b.	-64 stuks
Singel	ca. 82,6 are	58,3 are	n.n.b.	-58,3 are
Bos	ca. 1 ha	0,5 ha	0,5 ha	0
Boomweide	ca. 9 are	4 are	4 are	0

³⁾ N355, Aduard, Bomeneffectanalyse vervanging bruggen Aduard-Dorkwerd, Grondgebied gemeente Zuidhorn, Danphe BV, Valthermond, projectnummer R12/983/Zhr/v3, 27/06/2013.

In de bomeneffectanalyse wordt hierover geconstateerd, dat binnen het ontwerp van de weg c.a. ruimschoots voldoende ruimte beschikbaar is om minstens zoveel en gelijkwaardige beplantingen te realiseren.
Inmiddels vindt actualisatie plaats in het kader van het Groenplan. Over en weer vindt afstemming plaats tussen Groenplan en BEA.

5. EFFECTEN OP DE OMGEVING

5. 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. Zo komen de milieuaspecten aan bod (geluid, luchtkwaliteit, bodem) en verder de aspecten water, ecologie, archeologie en externe veiligheid.

Daarnaast dient vanuit de *Omgevingsverordening Groningen 2009* (en het *Provinciaal Omgevingsplan Groningen 2009-2013*) met een aantal zaken rekening te worden gehouden. Dit betreft voornamelijk de aspecten landschap en cultuurhistorie. Deze aspecten zijn eerder in hoofdstuk 3 verwoord.

5. 2. Verkeer

Voor de verkeerssituatie die samenhangt met de realisering van nieuwe bruggen te Aduard en Dorkwerd is een verkeersstudie gemaakt (bijlage 1)⁴⁾. Het onderzoek betreft een vergelijking tussen de bestaande situatie en die in het prognosejaar 2025; dit is tien jaar na de beoogde aanleg. In dit onderzoek is de externe verkeerssituatie in de omgeving betrokken

Uit het onderzoek blijkt 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.

5. 3. Landschappelijke effecten

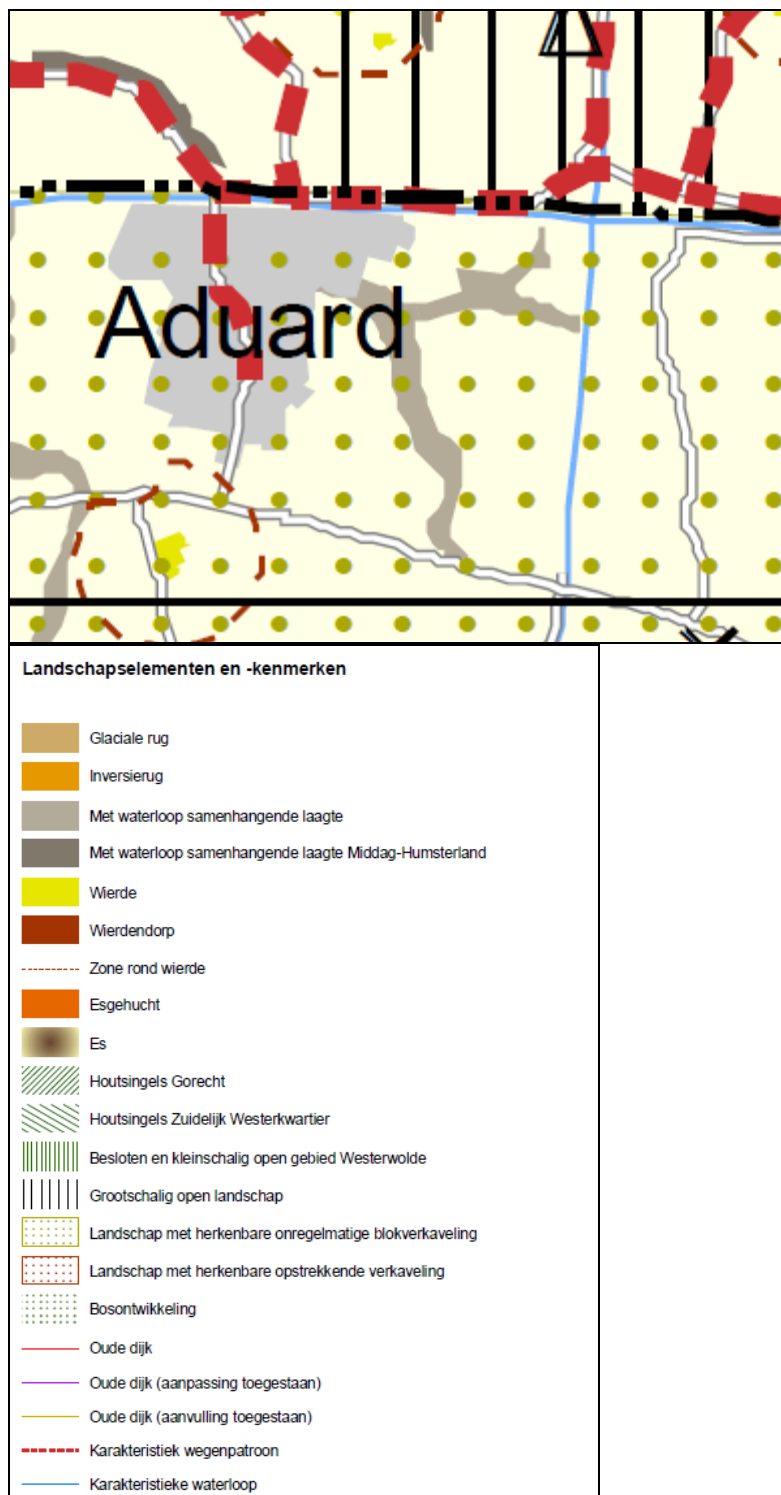
Toetsingskader en beleid

In de Omgevingsverordening van de provincie bestaat veel aandacht voor het behoud van de landschappelijke kernkarakteristieken.

Binnen de landschapsvisie is rekening gehouden met de kenmerkende landschapswaarden.

In deze paragraaf wordt de formele toetsing aan de provinciale Omgevingsverordening gedaan. Kaart 6a van de Omgevingsverordening kent daarin een aantal landschappelijke kernkarakteristieken.

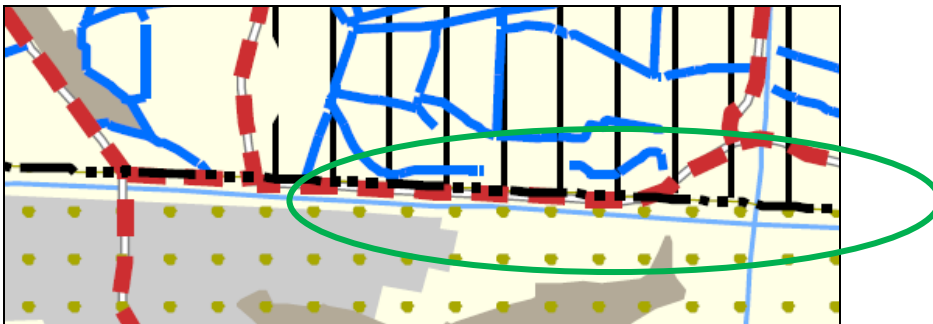
⁴⁾ Modelstudie Aduard-Dorkwerd, Modelstudie ten behoeve van input voor het akoestisch onderzoek, DHV BV, Groningen juli 2011.



Figuur 24. Fragment kaart 6a landschapswaarden, POV, 2012

Volgens de Omgevingsverordening moet enerzijds rekening worden gehouden met specifieke waarden in het Nationaal Landschap Middag Humsterland (ten noorden van het Van Starckenborghkanaal), anderzijds met overige landschappelijke kernkarakteristieken (ten zuiden van het kanaal).

Met de inwerkingtreding van de *Structuurvisie Infrastructuur en Milieu* is de status van Nationaal Landschap vervallen. De landschappelijke betekenis van dit landschap wijzigt echter niet, zodat de toegekende planologische bescherming gehandhaafd wordt.



Figuur 25. Fragment kaart landschapswaarden, onderdeel Middag-Humsterland

Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

Met de bepalende landschapswaarden uit de Omgevingsverordening en meer in het bijzonder die voor het deel Middag-Humsterland is zoveel mogelijk rekening gehouden, zoals uit de *Visie landschappelijke inpassing* blijkt (hoofdstuk 4.3.). De wijze waarop een en ander juridisch is vertaald, is in onderstaand kader aangegeven.

Aanduidingen uit Omgevingsverordening en verwerking in het bestemmingsplan

Aanduidingen POV:

Herkenbare onregelmatige blokverkeveling

De POV geeft aan dat een bestemmingsplan, dat op een gebied met deze aanduiding betrekking heeft, regels stelt ter bescherming van de aanwezige herkenbare blokverkeveling.

Verwerking bestemmingsplannen: door bundeling van de nieuwe infrastructuur aan bestaande elementen is de ingreep in het landschap zo beperkt mogelijk gehouden en wordt daarmee ook de verkeveling zo beperkt mogelijk aangetast.

Aanduiding POV:

Karakteristiek wegenpatroon Middag-Humsterland

De POV geeft dat regels moeten worden gesteld aan het karakteristieke wegenpatroon in het gebied Middag-Humsterland.

Verwerking bestemmingsplan: de aansluiting van de N983 aan de noordzijde van het kanaal valt onder deze aanduiding. Deze wordt in geringe mate aangepast.

In het landschapsontwerp is een blijvende herkenbaarheid van de oude verbinding uitgangspunt (zie ook hoofdstuk 4).

Met het oog hierop is een ontheffing van de provinciale Omgevingsverordening nodig.

De gemeente Zuidhorn heeft op 17 april 2013 de provincie verzocht om ontheffing te verlenen ten behoeve van het wijzigen van een klein deel van het beloop van een karakteristieke weg ten noorden van het Van Starckenborghkanaal. Deze wijziging is, zoals aangegeven, noodzakelijk voor de aansluiting van de nieuwe bruggen op de Evert Harm Woltersweg bij Aduard en Dorkwerd. Gedeputeerde Staten hebben bij brief van 8 mei 2013 de gevraagde ontheffing verleend (Bijlage 15).

Gedeputeerde Staten vinden het, vanwege het grote maatschappelijke belang van de weg, gerechtvaardigd dat het beloop van een beperkt deel van de weg wordt aangepast. Tevens hebben Gedeputeerde Staten overwogen dat de landschappelijke waarde van de weg van een andere orde is, dan die van de andere karakteristieke en slingerende wegen door het gebied Middag Humsterland, die veelal op de hogere delen liggen en van wierde naar wierde slingeren. Oorspronkelijk liep de weg van Steenstil naar de noordkant van Aduard, maar bij de aanleg van het Van Starckenborghkanaal is de weg verlegd en heeft deze zijn huidige beloop gekregen, parallel aan het kanaal. Daarmee is de landschappelijke waarde van een groot deel van deze weg aanzienlijk teruggebracht.

Aanduiding POV:

Karakteristieke sloten Middag-Humsterland

De POV geeft aan dat regels worden gesteld ter bescherming van het beloop en profiel van als karakteristiek aangegeven sloten in Middag-Humsterland. De regels houden een verbod in op het verleggen en het dempen van deze sloten.

Een klein deel van de als karakteristiek aangegeven sloten bij Aduard en Dorkwerd is niet te handhaven, omdat dit moet wijken voor de aanleg van de bruggen en infrastructuur waarin dit bestemmingsplan en het eerder vastgestelde bestemmingsplan voor de brug bij Dorkwerd, voorzien. In verband hiermee zijn door de gemeente Zuidhorn ontheffingen bij Gedeputeerde Staten aangevraagd, waarbij zij het maatschappelijk belang van het project heeft overwogen en heeft willen laten prevaleren. Bij besluit van 28 februari 2012 en 21 september 2012 hebben Gedeputeerde Staten ontheffing verleend onder voorwaarde(n) van compensatie. Daarbij is afgesproken dat de compensatieopgave voor 'Dorkwerd' wordt meegenomen bij de compensatieopgave voor 'Aduard'. De door GS op 21 september 2012 verleende ontheffing voor 'Aduard' is opgenomen als Bijlage 10. In het ontheffingsbesluit zijn de opties voor compensatie - in volgorde van wenselijkheid - benoemd:

1. compensatie door het hergraven van gedempte karakteristieke sloten in Middag-Humsterland;
2. compensatie binnen Middag-Humsterland door karakteristieke sloten met wijzigingsbevoegdheid in het bestemmingsplan om te zetten in karakteristieke sloten (zonder wijzigingsbevoegdheid);

3. compensatie binnen Middag-Humsterland door onbestemde sloten om te zetten naar karakteristieke sloten;
4. financiële compensatie via het gebiedsfonds Westerkwartier met een bedrag van € 21.400.

Tevens zijn vier voorwaarden aan de ontheffing verbonden:

- a. de inspanningen zullen zich richten op het hergraven van gedempte karakteristieke sloten in Middag-Humsterland (optie 1);
- b. de compensatie moet zijn afgerond voordat de bruggen bij Aduard en Dorkwerd zijn gerealiseerd;
- c. de compensatie volgens de opties 2 en 3 (in die volgorde) is pas aan de orde als (volledige) compensatie volgens optie 1 een tijdscompensatie (voorwaarde b) in de weg staat;
- d. compensatie volgens optie 4 wordt alleen als noodmaatregel ingezet.

Daarnaast is in de ontheffing opgenomen dat in het belang van een kwalitatief betere oplossing - in overleg en met instemming van Gedeputeerde Staten - kan worden afgeweken van voorwaarde b.

Voorwaarde b is, met instemming van Gedeputeerde Staten, zodanig aangepast dat de compensatie nog niet uitgevoerd hoeft te zijn voordat de bruggen bij Aduard en Dorkwerd zijn gerealiseerd. In plaats daarvan dient er op het moment van het in gebruik nemen van de desbetreffende bruggen/weg een concreet, haalbaar en door Gedeputeerde Staten vastgesteld compensatieplan te liggen, dat tevens de instemming heeft van burgemeester en wethouders van Zuidhorn. Deze aanpassing geeft meer ruimte om tot een kwalitatief goed en haalbaar compensatieplan te komen.

Het compensatieplan dient in ieder geval te bevatten:

- aanleiding compensatieplan;
- zoekgebied compensatieopgave (Middag-Humsterland);
- een kaart waarop wordt aangegeven waar en hoeveel m² wordt gedempt bij de brug Dorkwerd en waar en hoeveel m² bij de brug Aduard;
- een kaart waarop de in Middag-Humsterland gelegen locaties van compensatie worden aangegeven;
- de hoeveelheid compensatie in m² (waarbij als eis geldt dat minimaal wordt gecompenseerd wat in totaal is gedempt);
- een (chronologische) omschrijving van de stappen die zijn ondernomen om tot het compensatieplan te komen;
- gegevens over de afspraken met grondeigenaren;
- een schriftelijke verklaring van de betrokken grondeigenaar/grondeigenaren waaruit blijkt dat hij/zij akkoord is/zijn met de voorgestelde compensatiemaatregelen;
- gegevens over de (procedurele) stappen die moeten worden ondernomen om tot uitvoering van het compensatieplan te komen.

Hierbij geldt verder:

- dat het compensatieplan wordt geschreven en wordt vastgesteld door Gedeputeerde Staten;
- dat Burgemeester en Wethouders schriftelijk zullen moeten verklaren in te stemmen met het compensatieplan;
- dat Burgemeester en Wethouders zich daarbij eveneens bereid moeten verklaren om de eventuele noodzakelijke (planologische) procedures te voeren die nodig zijn om tot uitvoering van de desbetreffende compensatiemaatregelen te komen.

De medewerking van grondeigenaren aan het compensatieplan vindt plaats op basis van vrijwilligheid. Indien zij besluiten mee te werken, dan ontvangen zij een afgesproken schadeloosstelling op het moment dat de compensatiemaatregel is uitgevoerd en onder de voorwaarde dat de compensatiemaatregel naderhand niet wordt teruggedraaid.

Als de inspanningen om te komen tot compensatie volgens optie 1 niet het gewenste resultaat hebben, dan worden de andere stappen (opties), in volgorde van wenselijkheid, doorlopen om aan de compensatieopgave te voldoen. Daarbij geldt dat het compensatieplaatje uiteindelijk ook kan bestaan uit een combinatie van de opties 1 tot en met 3 (4). De compensatie volgens optie 4 (financiële compensatie) wordt alleen ingezet als noodmaatregel.

Verwerking in planregels bestemmingsplan:

In de planregels (bestemming Verkeer) is een voorwaardelijke verplichting opgenomen, die er op neer komt dat de nieuwe bruggen en de nieuwe infrastructuur niet eerder in gebruik kunnen worden genomen dan op het moment dat er een concreet en haalbaar compensatieplan ligt dat door de betrokken partijen is geaccordeerd.

5. 4. Landbouw

Toetsingskader en beleid

Het plangebied loopt merendeels door/langs landbouwgronden. In het POP hebben deze de functie "landbouw". De (grondgebonden) landbouw staat in deze gebieden voorop.

Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

Ten behoeve van de planuitvoering zal aankoop van een aantal gronden noodzakelijk zijn.

Belangrijk uitgangspunt van de tracékeuze is een bundeling van de nieuwe infrastructuur aan bestaande elementen (Van Starkenborghkanaal, Aduarderdiep), zodat niet alleen het ruimtebeslag beperkt is, maar ook de doorsnijding van agrarische percelen. Ook liggen er geen agrarische bouwpercelen binnen het plangebied.

De provincie zet in de voor planrealisering benodigde gronden in beginsel na minnelijke schikking te verwerven. Met de betreffende agrariërs in het gebied wordt daarover overlegd. Tot het moment van verwerving kan de agrarische bedrijfsvoering op reguliere wijze worden voortgezet.

De nieuwe rondweg als onderdeel van de N983 mag tevens gebruikt worden voor landbouwverkeer. Agrarische percelen kunnen hierop ook worden aangesloten.

Voor de N355 geldt dat landbouwverkeer, zolang de parallelwegen nog niet zijn aangelegd, gebruik blijft maken van de hoofdrijbaan.

Met inachtnaam van het voorgaande is het plan op dit punt uitvoerbaar.

5. 5. Geluid (wegverkeerslawaai)

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 in het bijzonder het wegverkeerslawaai.

Daarnaast wordt een deel van het bestemmingsplan voor het industrieterrein van Aduard herzien waarop zoneplichtige inrichtingen zijn toegestaan. Het betreft hier het oostelijke deel. Er zijn/komen hier overigens geen geluidgevoelige functies voor.

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.

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 het project is akoestisch onderzoek uitgevoerd ⁵⁾ (Bijlage 2). Daarin worden de akoestische gevolgen van het project in beeld gebracht. In het onderzoek is de geluidbelasting vanwege de nieuwe rondweg onderzocht en zijn ook de consequenties op het aanliggende wegennet onderzocht op basis van een verkeersprognose in 2025.

⁵⁾ Akoestisch onderzoek aanleg en wijzigingen van wegen in Aduard, Noordelijk Akoestisch Adviesbureau BV., Assen, 18 januari 2013.

Allereerst wordt vastgesteld dat de geluidbelasting in Aduard zelf aanmerkelijk zal afnemen door aanleg van de rondweg.

Verder geldt per onderdeel:

- Reconstructie Evert Harm Woltersweg: de geluidsbelasting voor de woningen ten noorden van Aduard neemt af. Voor geen van de woningen is sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.
- Reconstructie N983, Sietse Veldstraweg: de geluidbelasting zal niet veel wijzigen. Voor de woning alhier is geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.
- Rondweg Aduard: voor de woningen Friesestraatweg 2,4 en 6 zal niet aan de voorkeursgrenswaarde kunnen worden voldaan.
Maatregelen aan de bron of in het overdrachtsgebied zijn ongewenst en niet effectief. Zo stuit het treffen van geluidsreducerende maatregelen, anders dan het reeds voorziene geluidsreducerende wegdek, op bezwaren. Het verlagen van een maximum snelheid (60 km/u) ter hoogte van de woningen strookt niet met de functie van de weg en de ligging buiten de bebouwde kom. Het treffen van geluidwerende voorzieningen (wallen, schermen) is landschappelijk en uit oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst en evenmin kosteneffectief voor de drie woningen.
Daarom zal hiervoor een Procedure Hogere Waarden worden gevolgd, waarbij een zeker binnenniveau moet worden gegarandeerd.
- Aanpassing Friesestraatweg voor een volwaardige aansluiting van de nieuwe rondweg op de N355. Mede door het toepassen van geluidsreducerend wegdek is hier de geluidstoename nergens zodanig dat er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wgh.
Voor de woningen Friesestraatweg 273 en 375, alsmede de woning Gaaikemadijk 1 is sprake van een bestaande saneringssituatie. Het treffen van geluidsreducerende maatregelen, anders dan het reeds voorziene geluidsreducerende wegdek, stuit op bezwaren. Het verlagen van een maximum snelheid (80 km/u) ter hoogte van de woningen strookt niet met de functie van de weg, terwijl het treffen van geluidwerende voorzieningen (wallen, schermen) landschappelijk ongewenst is en evenmin kosteneffectief voor de woningen.
- Albert Harkemaweg: door de afnemende snelheid neemt de geluidsbelasting op de onderzochte woningen bij deze weg af.

Samenvattend: het project is uitvoerbaar, mits er voor drie woningen aan de Friesestraatweg een hogere waarde wordt vastgesteld. Deze situaties liggen binnen de gemeente Zuidhorn. Onderstaand kaartje geeft een overzicht.

De hogere waarde dient vóór de vaststelling van de bestemmingsplannen te worden vastgesteld.

Het opstellen van een saneringsprogramma voor de saneringssituaties Friesestraatweg 273 en 275, alsmede Gaaikemadijk 1 is een verantwoordelijkheid van de gemeente Groningen.



Figuur 26. Panden voor hogere waarden

Ten slotte is vanwege de afstemming op de Wgh een regeling voor het aantal rijstroken opgenomen: binnen een op de verbeelding ruime verkeerbepaling is het aantal rijstroken in de regels op twee vastgelegd.

5. 6. Geluid (laad- en loswal)

Toetsingskader en beleid

Ten behoeve van melding in het kader van Activiteitenbesluit is akoestisch onderzoek verricht vanwege de nieuwe situatie van de laad- en loswal. De grenzen van de inrichting worden daarbij gewijzigd.

Indien bij een *melding* blijkt, dat niet zonder meer aan het *Activiteitenbesluit* kan worden voldaan, kan nagegaan worden of dit wel mogelijk is door maatregelen te nemen dan wel door maatwerkvoorschriften te geven.

Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

Nu de laad- en loswal in oostelijke richting wordt verplaatst (over beperkte afstand), ontstaat er een nieuwe situatie. Er ontstaat iets meer afstand ten opzichte van het dorp. Schuin ten noordoosten liggen wel enkele verspreide woningen, die dichter worden genaderd. In een akoestisch onderzoek ⁶⁾ zijn daarvan de consequenties gezien (Bijlage 18).

Daaruit komt naar voren dat op alle woningen tijdens alle representatieve bedrijfssituaties aan de gehanteerde grenswaarde voor het langtijd-gemiddelde beoordelingsniveau wordt voldaan (daarbij zijn de bedrijfswoningen op het gezoneerde industrieterrein Van Starckenborghkanaal) buiten beschouwing gelaten).

⁶⁾ Onderzoek geluidsuitstraling provinciale loswal Aduard naar de omgeving, Noordelijk Akoestisch Adviesburo BV, Assen, 15 mei 2013.

Verder wordt in het akoestisch onderzoek opgemerkt, dat de berekende maximale geluidsniveaus ten gevolge van de laad- en loswal informatief zijn, aangezien het Activiteitenbesluit geen grenswaarde stelt aan laad- en losactiviteiten in de dagperiode. De berekende maximale niveaus in de dagperiode geven geen aanleiding om ernstige hinder te veronderstellen.

Het akoestisch onderzoek heeft verder de verkeersaantrekkende werking van de inrichting beschouwd; geconstateerd wordt dat aan de gestelde grenswaarden wordt voldaan. Samenvattend wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan op dit aspect uitvoerbaar is.

5. 7. 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 Aduard de gebruiksfunctie 'landbouw'. Deze typeering is gebaseerd op de aanwezige situatie.

Het waterschap Noorderzijlvest (beherend waterschap in het plangebied) 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)*.

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).

Toetsing en uitgangspunten voor het bestemmingsplan

Ten behoeve van de ontwikkeling is het noodzakelijk een aanliggende watergang, ten noorden van Aduard, over een lengte van circa 100 meter te dempen. Aan de

noordzijde van de weg komt een nieuwe bermsloot. Consequenties op waterhuishoudkundig gebied worden met het waterschap besproken.

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 9 bij het bestemmingsplan.

De uitgangspuntennotitie is besproken met het Waterschap Noorderzijlvest.

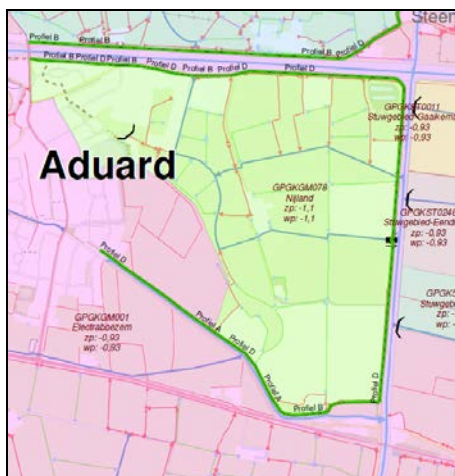
Waterkwantiteit

Ten aanzien van de waterkwantiteit hanteert het waterschap de vuistregel dat bij plannen van < 10 ha de extra te realiseren watercompensatie gelijk moet zijn aan 10% van de toename van het verharde oppervlak in een ruimtelijk plan.

Bij het creëren van de benodigde berging onderscheidt het waterschap een driedeling die achtereenvolgens moet worden doorlopen:

1. waterberging wordt binnen hetzelfde plangebied gerealiseerd;
2. waterberging wordt binnen hetzelfde peilgebied gerealiseerd;
3. waterberging wordt in een aanliggend, benedenstrooms peilgebied gerealiseerd.

Het plangebied ligt in twee peilgebieden: het peilgebied Nijland en het peilgebied Electraboezem. Zie figuur 26.



Figuur 27. Aanwezige peilgebieden (Waterschap Noorderzijlvest).

Het waterschap Noorderzijlvest heeft aangegeven dat per peilgebied de berekening voor de waterberging dient plaats te vinden. Op basis van de berekeningen is gebleken dat voldoende waterberging in beide peilgebieden kan worden gerealiseerd.

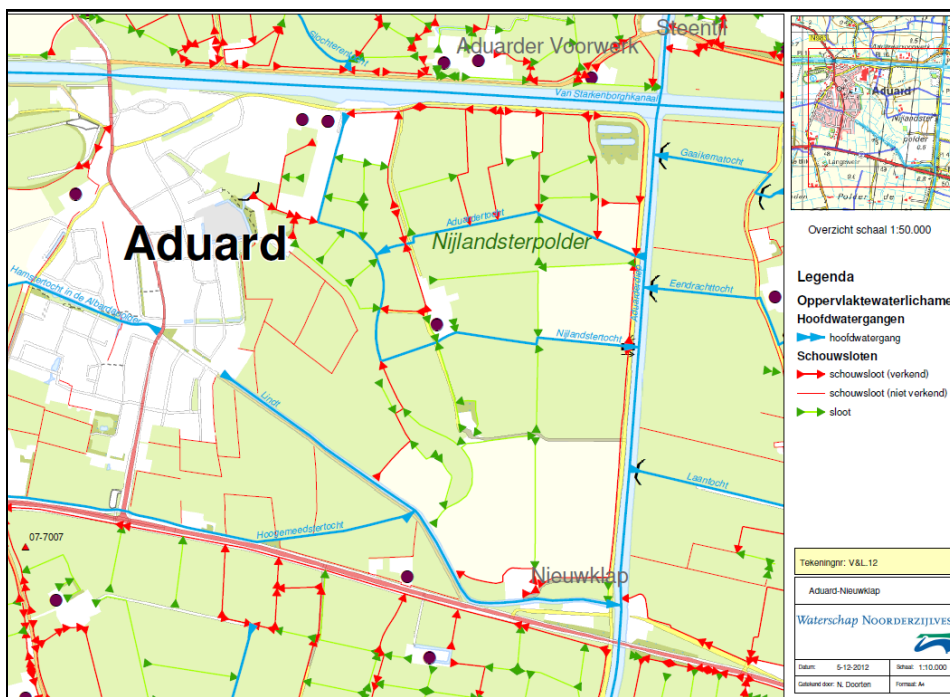
Op basis van de definitieve projecttekening, die aan het bestemmingsplan ten grondslag ligt, is dit beeld bevestigd; er is van de volgende oppervlaktes aan compensatie sprake:

Berekening waterberging (weg) Nijlandsepolder:	
toename verhard oppervlak	15.932 m ²
afname verhard oppervlak	-700 m ²
saldo toename verharding:	15.232 m²
totaal te dempen wateroppervlak	-960 m ²
nieuw te graven watergangen	3.300 m ²
saldo toename waterberging	2.340 m²
Berekening waterberging (weg) peilgebied-Electraboezem:	
toename verhard oppervlak	15.485 m ²
afname verhard oppervlak	-4.100 m ²
saldo toename verharding:	11.385 m²
totaal te dempen wateroppervlak	-1.000 m ²
nieuw te graven watergangen	7.500 m ²
saldo toename waterberging	6.500 m²

Gelet op de integrale benadering van het project is de watercompensatie per peilgebied beschouwd. De toename van het wateroppervlak bestaat primair uit de aanleg van bermsloten langs de nieuwe weg. Deze afwateringsloten compenseren in ruim voldoende mate de extra verharding. Per peilgebied geldt meer specifiek:

- de toename van het wateroppervlak in het peilgebied Electraboezem bestaat uit de plaatselijke verbreding van het Van Starckenborghkanaal (bij de brugovers en bij de loskade);
- en:
- bij het peilgebied Nijlandsepolder bestaat de toename van wateroppervlak primair uit de aanleg van bermsloten langs de nieuwe weg.

Ten aanzien van de stroming van de watergangen geeft onderstaande figuur informatie over de hoofdwatgangen en de schouwsloten.



Figuur 28. Waterhuishouding met oppervlaktewater

Waterkwaliteit

Voor het gehele tracé geldt dat er voldoende aandacht moet zijn voor de waterkwaliteit als gevolg van afstromend wegwater. Ten behoeve van het kwaliteitsaspect wordt voorzien in de aanleg van brede bermen. Met de aanleg van dergelijke brede bermzones wordt beoogd:

- afstroming van het water naar de bermen en bermsloten te laten plaatsvinden en daarmee rechtstreekse lozing op het oppervlaktewater te voorkomen;
- een groot gedeelte van het afgekoppeld regenwater van Aduard wordt richting de polder geleid; dit blijft ook in de toekomstige situatie gewaarborgd;
- vóórzuivering van het afstromende wegwater te laten plaatsvinden;
- opvang in verband met strooizout (waartoe de beoogde bermbreedte van $\pm 5,5$ m voorziet);
- de lozingsmogelijkheden van het afvalwater van de loswal op de riolering zijn punt van onderzoek;
- daarnaast kunnen de brede bermen zorgen voor een ecologische meerwaarde.

Overige aspecten

Met betrekking tot de waterhuishouding zijn verder de volgende zaken van belang:

- het Van Starckenborghkanaal speelt een belangrijke rol in de waterhuishouding van Groningen. Door het aanpassen van de bruggen worden de vernauwingen door de huidige bruggen opgeheven;

- bij de aanleg van de bruggen wordt rekening gehouden met bodemdaling. Er wordt uitgegaan van maatgevende hoogwaterstand;
- langs de nieuwe weg wordt een nieuw gemaal gebouwd. Daarmee past het waterschap Noorderzijlvest het polderpeil enigszins aan; dit heeft geen invloed op de uitvoering van de rondweg met bijbehorende werkzaamheden. Realisering van het gemaal wordt ingepast binnen de agrarische bestemming van het bestemmingsplan Buitengebied (afstemmen op de omvang en de mogelijkheden van de planregels);
- de leggerkaart van het waterschap geeft inzicht in de keringen van de boezems en de polder. Met de aanleghoogte van de wegen en de loswal wordt hiermee rekening gehouden, zodat de boezemwaterkering wordt aangepast, maar behouden blijft. Dit geldt ook voor de aanleg van de weg in de polder. Dit heeft geen invloed op de waterkering, omdat de bestaande weg wordt gehandhaafd als fietspad. Daarmee worden geen wijzigingen in deze waterkering aangebracht;
- de Keur van het waterschap beschermt hoofdwatgangen en andere watgangen en sloten; binnen de relevante bestemmingen wordt met hun aanwezigheid rekening gehouden.

5. 8. 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.

5.8.1. 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'.

5.8.2. Soortenbescherming

De *Flora- en faunawet* regelt de bescherming van soorten, ongeacht of deze wel of niet voorkomen in beschermde gebieden.

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.

Indien het niet mogelijk is de negatieve effecten op flora en fauna door het treffen van compenserende en/of mitigerende maatregelen te voorkomen, dient een vrijstelling of ontheffing voor de ingreep te worden verkregen. Er wordt onderscheid gemaakt in licht beschermde, matig beschermde en zwaar beschermde soorten.

Toetsing en uitgangspunten voor het bestemmingsplan

a. 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, behalve een klein deel van het plangebied ten zuiden van de N355 en oostelijk gelegen van het Aduarderdiep. Dit gebied valt binnen EHS-beheersgebied.

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

Ten aanzien van de gebiedsbescherming is, zoals aangegeven, het gebied oostelijk van het Aduarderdiep (zuidzijde N355) van belang.

Hiervoor heeft een begrenzing als beheersgebied plaatsgevonden. Zie ook figuur 29, waarin de ligging van het beheersgebied (en daarin het plangebied) is aangegeven.

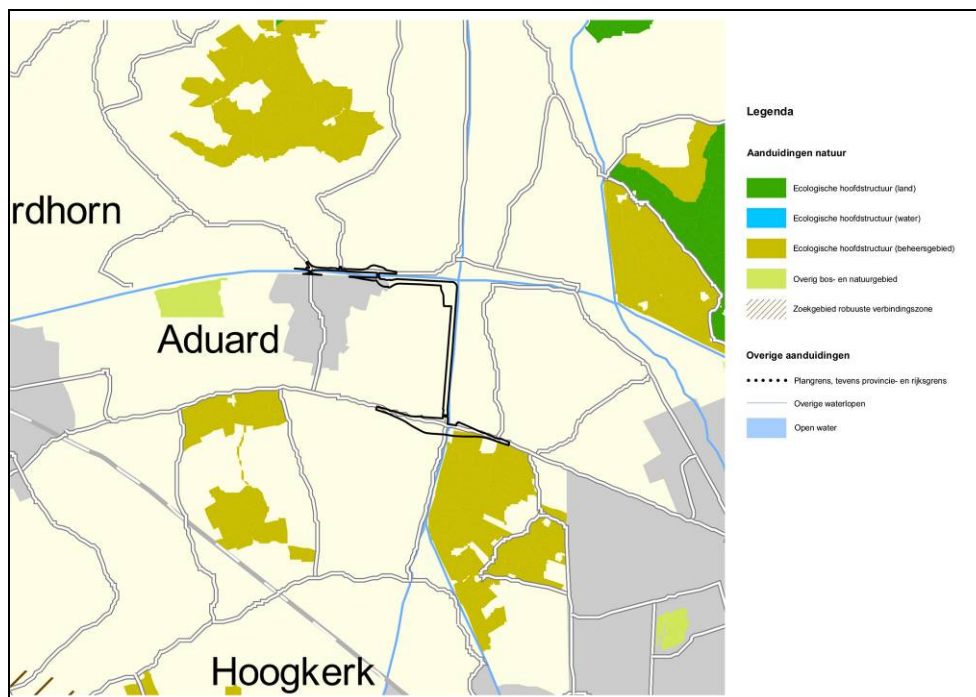
Uit de Omgevingsverordening kan worden afgeleid, dat aan de zuidzijde van de N355 weidegebieden met mogelijke waarden voorkomen. Daarmee valt het gebied onder het beschermingsregime van de EHS. Binnen de voorliggende planbegrenzing betreft het hier enkele bescheiden delen van een drietal percelen aan de zuidzijde van de N355 bij Nieuwklap⁹⁾. Deze liggen binnen het grondgebied van de gemeente Groningen.

Verder is van het totale EHS-gebied aan deze zijde van de N355 minder dan 1% benodigd is voor de werkzaamheden van het project bij Nieuwklap. Kwantitatief hoeft dus een zeer beperkt deel te worden aangesproken.

Op basis van de omgevingsverordening (artikel 4.31 Ecologische Hoofdstructuur) dient allereerst nagegaan te worden of sprake is van significante aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden van de ecologische hoofdstructuur deel uitmakende gronden. Indien dit het geval is, dienen de stappen uit artikel 4.31 van de Omgevingsverordening te worden doorlopen. De wezenlijke kenmerken en waarden van het beheersgebied betreffen vooral weidevogels, waarbij abiotische kenmerken openheid en rust van belang zijn.

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 Starckenborghkanaal, Buro Bakker Adviesburo voor Ecologie B.V., Assen, 2010.

⁹⁾ Deze gronden waren in het ecologisch onderzoek van 2010 nog niet meegenomen, omdat dat nog uitging van de 'pookaansluiting' bij Nieuwklap.



Figuur 29. Beheersgebieden bij Nieuwklap (POV-2012, kaart Natuur)

In eerste instantie is geconstateerd (*Visie landschappelijke inpassing, Provincie Groningen 2012*), dat de actuele waarden van de percelen, grenzend aan de N355, minimaal zijn. Vervolgens is bovenstaande door middel van onderzoek geverifieerd.

Natuurscope (adviesbureau voor ecologie) heeft door middel van enkele interviews in beeld gebracht of er weidevogels voorkomen in het gebied, zuidelijk van de N355. Ondermeer een weidevogelkundige die reeds 25 jaar verantwoordelijk is voor het weidevogelmeetnet en daarnaast twee boeren in de omgeving zijn geïnterviewd. Uit deze gesprekken is het volgende naar voren gekomen:

- belangrijke weidevogelwaarden liggen verder naar het zuiden van de N355, vooral ten zuiden van de 'tochtsloot' op ongeveer 50 meter ten zuiden van de bestaande boerderij;
- percelen waarvoor subsidie wordt verleend voor weidevogelbeheer, liggen op zodanige afstand van de N355, dat geen significante afbreuk wordt gedaan aan de betekenis van het gebied voor weidevogels;
- in het plangebied zijn geen meetpunten van het weidevogelmeetnet, maar ervaring in het gebied heeft geleerd, dat ter plaatse van het plangebied geen belangrijke waarden aanwezig zijn;
- langs het Aduarderdiep zijn geen belangrijke weidevogelwaarden aanwezig. Hier is geen navraag naar gedaan, maar dit gebied is goed bekend bij Natuurscope. Er komt een enkele Kievit en Scholekster voor, maar in zeer lage dichtheid. Kritische weidevogels zoals Grutto of Veldleeuwerik ontbreken hier.

De huidige N355 heeft reeds een versturende werking op het bestaande beheersgebied (en weidevogelgebied). Het enigszins naar het zuiden verplaatsen van de

weg (en de brug) heeft tot gevolg dat de verstoringszone gering verschuift naar het zuiden. Deze geringe verschuiving doet geen significante afbreuk aan het gebied.

Geconcludeerd kan worden dat geen significante afbreuk wordt gedaan aan het beheersgebied. Hierbij wordt opgemerkt dat de verplaatsing van de weg in kwantitatieve zin circa 50 m bedraagt en dat minder dan 1% van het beheersgebied benodigd is. Vanuit een goede ruimtelijke ordening worden wel enkele mitigerende maatregelen genomen, te weten:

- het verwijderen van de nu aanwezige beplanting op het talud van de huidige brug over het Aduarderdiep en het niet terugplaatsen van dergelijke beplanting (op het zuidelijk deel van het talud). Door het gebied open te houden kunnen de omstandigheden voor weidevogels verbeteren;
- het voorkomen van lichtuitstraling in het beheersgebied.

b. ecologische verbinding

Daarnaast wordt in het *Provinciaal Omgevingsplan Groningen 2009-2013* (indicatief) een ecologische verbindingzone aangegeven aan de westzijde van het Aduarderdiep vanaf het Reitdiepdalgebied in de richting van het Leekstermeer.

Het gaat hier om een onderdeel van de ecologische verbindingzone die natte natuurgebieden in het Zuidelijk Westerkwartier verbindt met vergelijkbare natuurgebieden in het Reitdiepdal en het Lauwersmeer.

Het Aduarderdiep is een mogelijk tracé voor deze verbindingzone. De verbinding kan in dit geval door van aanleg van natuurvriendelijke oevers gerealiseerd worden.

Uitgangspunten voor realisatie van deze indicatieve ecologische verbindingzones zijn 'werk met werk' maken. Daarnaast wordt - indien mogelijk - aangehaakt bij plannen van andere instanties, bijvoorbeeld het Waterschap Noorderzijlvest.

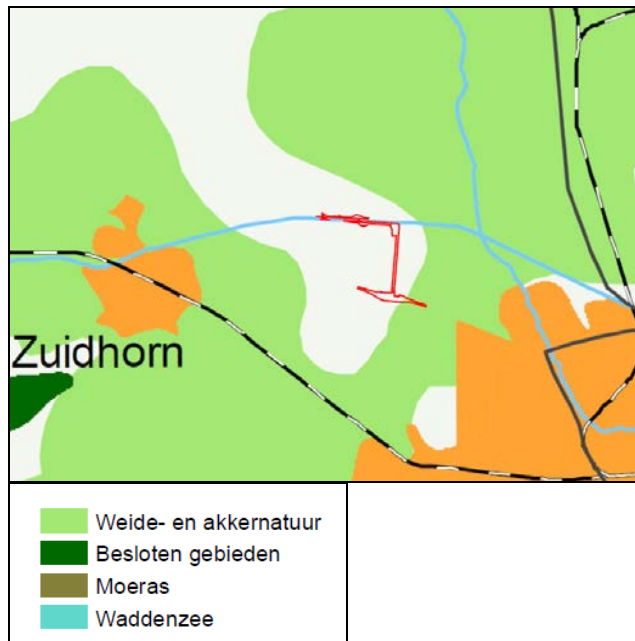
Aan de westzijde van het Aduarderdiep bevindt zich thans een bestaande weg, die - voor zover deze zich in het plangebied bevindt - wordt afgewaardeerd tot fietspad. Aan de westzijde van het diep is hierdoor te weinig ruimte voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers; daarmee valt de westzijde af als mogelijke zone. Aan de oostzijde van het Aduarderdiep is meer ruimte voor de eventuele realisatie van een natuurlijke vriendelijke oever. Het bestemmingsplan Aduard-Nieuwklap biedt de ruimte om bij de aanleg van de nieuwe brug bij Nieuwklap de oever aan de oostzijde als natuurvriendelijke oever af te werken.



Figuur 30. Fragment POP/kaart met indicatief aangegeven ecologische verbindingzone

c. gebiedsbescherming buiten de EHS

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 er ook buiten de EHS vele gebieden zijn met kenmerkende en belangrijke natuurwaarden, waaronder landbouwgronden. In figuur 31 zijn globaal de gebieden aangegeven waar deze natuurwaarden specifiek aandacht verdienen. Het plangebied ligt buiten deze gebieden, met uitzondering van het hiervoor al genoemde beheersgebied ten zuiden van de N355.



Figuur 31. Fragment POP (figuur 3-3), kaart Natuurwaarden met ligging plangebied

d. soortenbescherming

In het ecologisch onderzoek (Toetsing aan Flora- en Faunawet; bijlage 3) is ook de mogelijke aanwezigheid van beschermde soorten onderzocht.

Ten aanzien van de flora is een aantal algemene soorten aangetroffen. Er zijn geen zwaardere of strikt beschermde soorten aangetroffen. Voor de algemene soorten geldt een vrijstelling.

Ten aanzien van fauna kan op grond van het ecologisch onderzoek het volgende worden vastgesteld:

- ten aanzien van de fauna is opgaand groen geschikt als broedgelegenheid voor vogels;
- de brug 'Aduard' fungeert mogelijk als oversteekpunt voor diverse soorten vleermuizen. Aanvullend onderzoek heeft plaatsgevonden; zie hierna.
In algemene zin wordt in het ecologisch onderzoek gewezen op de betekenis van kanalen (en dus ook het Van Starckenborghkanaal) als vliegroute en foerageergebied. Uitstraling van verlichting moet zoveel mogelijk worden voorkomen;

Het aanvullende onderzoek heeft plaatsgehad (Ecologisch onderzoek naar vleermuizen rondweg Aduard, 2012, Bijlage 4).

Geconstateerd wordt dat de brug bij Aduard als oversteekpunt/ vliegroute voor vleermuizen fungeert, dat het groen bij de Albert Harkemaweg en de tuin direct noordelijk van het kanaal als foerageergebied fungeren en dat er geen verblijfplaatsen in het plangebied in de onderzoekslocatie aanwezig zijn.

Als mitigerende maatregelen worden voorgesteld:

- * eerst de nieuwe brug aanleggen, voordat de bestaande wordt verwijderd;
- * aanplant van begeleidend groen bij de opgang richting de brug;
- * opgaand groen langs A.Harkemaweg inpassen;
- * bij plaatsing van verlichting dit op vleermuisvriendelijke wijze te laten plaatsvinden.

- in de noordoostelijke hoek van het plangebied (nabij het slibdepot) is de Poelkikker geconstateerd. Vanwege de aanleg van de rondweg zal ontheffing op grond van de Flora- en faunawet moeten worden aangevraagd. Daarbij hoort een activiteitenplan met daarin de mitigerende maatregelen. In verband met geconstateerde nesten c.q. broedvogels moeten werkzaamheden buiten het broedseizoen worden gestart;
- voor algemene soorten is de gunstige staat van instandhouding niet in het geding. Daarvoor geldt een algemene vrijstelling, onder het rekening houden met zorgmaatregelen;

Aanvullend hebben naar beschermde soorten ecologisch onderzoeken plaatsgevonden. Dit betreft allereerst een onderzoek van Natuurscope, 6 november 2012, bijlage 4.

Dit omdat niet uit het hiervoor genoemde onderzoek kon worden afgeleid of het gebied ten noorden van het Van Starckenborghkanaal voldoende betrokken is geweest, met name in verband met de aanwezigheid van vleermuizen en de poelkikker. Natuurscope heeft daarnaast gekeken naar de Kleine Modderkruiper, de jaarrond beschermde vogels en het gebied ten zuiden van de N355.

Conclusies uit dit onderzoek zijn:

- de beplanting langs de Evert Harm Woltersweg is van belang als foerageergebied van vleermuizen. Door beplanting aan te brengen, kan deze functie volledig worden gehandhaafd;
- de knotwilgen langs de Albert Harkemaweg ten zuiden van de N355 zijn vrijwel zeker niet in gebruik als verblijfplaatsen door vleermuizen;
- Poelkikkers worden in het gebied niet verwacht, omdat het water in dit gebied qua kenmerken afwijkt van de eisen die de Poelkikker daaraan stelt en omdat geschikte overwinteringsbiotopen ontbreken;
- Kleine modderkruipers worden niet verwacht, omdat eerder onderzoek daar niet op wijst en het plangebied buiten het bekende verspreidingsgebied van de Kleine Modderkruiper ligt. Absolute zekerheid is zonder onderzoek in voorjaar en zomer niet te geven;
- er zijn geen nesten aanwezig in het plangebied van jaarronde soorten vogels.

Naar de aanwezigheid van de (zwaar beschermde) Poelkikker rond Nieuwklap is onderzoek uitgevoerd in het voorjaar 2013 (Bijlage 17). Daaruit is geconcludeerd dat de Poelkikker met zekerheid is aangetroffen in een sloot ten zuiden van de Friesestraatweg. In andere sloten ter weerszijden van de weg komt de Poelkikker *hoogstwaarschijnlijk* voor.

Gelet hierop dient een ontheffing van de Flora- en faunawet te worden gevraagd. In dat kader is een compensatie- en herinrichtingsplan nodig, dat in overleg met de provincie Groningen wordt opgesteld om de gunstige staat van instandhouding te garanderen.

Compenserende maatregelen zullen zowel op het grondgebied (plangebied) van de gemeente Zuidhorn, als op dat van de gemeente Groningen plaatsvinden. In overleg tussen gemeenten en provincie zullen deze worden meegenomen in het Groenplan en uitgewerkt in een compensatieplan.

5.8.3. Vertaling onderzoeksresultaten 'ecologie'

- gebiedsbescherming: er vindt met het bestemmingsplan een beperkte ingreep plaats in de (provinciale) ecologische hoofdstructuur, voor zover gevormd door mogelijke beheersgebieden.
Uit recent onderzoek (Visie landschappelijke inpassing, 2012) is gebleken dat de waarde als weidevogelgebied zodanig beperkt is, dat geen significante afbreuk wordt gedaan. De provincie heeft nader onderzoek laten doen (2012). Hierop is in de vorige paragraaf ingegaan met als conclusie dat de betekenis voor weidevogels door het bestemmingsplan niet significant wordt aangetast;
- soortenbescherming: voor enkele met name genoemde soorten (Poelkikker) is een ontheffing nodig op grond van de Flora en faunawet. Compenserende

en/of mitigerende maatregelen met een ruimtelijke component worden met dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt en worden voorts opgenomen in het bijbehorende Groenplan.

Zo wordt ter plaatse van het voormalige slibdepot voorzien in een groenbestemming waarbinnen tevens ruimte is voor natuurontwikkeling. De Dienst Landelijk gebied heeft in dit verband geadviseerd om ten behoeve van de compensatie van met name de winterhabitat bos/opgaande natte vegetatie aan te planten.

Daarnaast zijn in het ecologisch onderzoek voor de Poelkikker (Bijlage 17) een aantal suggesties opgenomen die in het Groenplan c.q. een compensatieplan worden meegenomen. Zie hiervoor paragraaf 4.6.2.

Als compensatiemaatregelen ten behoeve van de gunstige staat van instandhouding worden voorzien:

- compensatie van het zomergebied door de aanleg van een poel aan de noordkant van de nieuwe weg;
- zorgen voor overwinteringsgebied van de Poelkikker aan de noordzijde van de weg met een passende beplanting;
- zorgen voor een ecologische verbindingszone tussen het gebied bij Nieuwklap en het slibdepot; de sloot langs het Aduarderdiep kan daarin tevens een functie vervullen;
- de nieuwe sloot aan de zuidzijde van het nieuwe talud wordt aanvullend onderzocht op de geschiktheid voor leefgebied van de Poelkikker.

In bijlage 17 zijn deze maatregelen nader beschreven.

Overigens wordt in de ontheffingsaanvraag een plan van aanpak meegenomen over het totaal aan maatregelen. De verwachting is dat de ontheffing verleenbaar is: een deel van het slibdepot zal geschikt kunnen worden gemaakt als winterhabitat voor de poelkikker en aldus als een goede compensatie kunnen functioneren. De procedure van ontheffing wordt afgestemd op de planologische procedure en de te verwachten realiseringperiode.

Voor eventuele vleermuizen ter plaatse van de Aduarder brug is een aanvullend onderzoek uitgevoerd. In de uitvoering van het plan zullen mitigerende maatregelen worden genomen.

Zo zal aan de zuidzijde van het Van Starckenborghkanaal ten behoeve van een fourageergebied voor vleermuizen de bestaande beplanting zoveel mogelijk behouden blijven, zolang deze niet binnen het tracé van de nieuwe weg valt. Indien dat wel het geval is, vindt compensatie plaats.

Bij de knotwilgen ter hoogte van het slibdepot bij het Van Starckenborghkanaal en het Aduarderdiep, zal de onderbegroeiing worden weggesnoeid in verband met het uitzicht voor het scheepvaartverkeer.

Aanvullend op het voorgaande geldt dat - gelet op met name de aanwezigheid/habitats van de vleermuizen - in de loop van 2013 nader veldonderzoek zal plaatsvinden.

Bij de invulling/vormgeving van compenserende en/of mitigerende maatregelen worden de resultaten betrokken.

Naar verwachting zal dit geen gevolgen op de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan als zodanig hebben.

Algemeen uitgangspunt is verder dat in het project waar mogelijk de maatregelen worden benut voor ecologisch bermbeheer.

Ook de landschapsmaatregelen die rond de verkeersknooppunten worden voorzien, zullen zodanig ontwikkeld worden dat daarmee de ecologische betekenis wordt ondersteund.

5. 9. 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

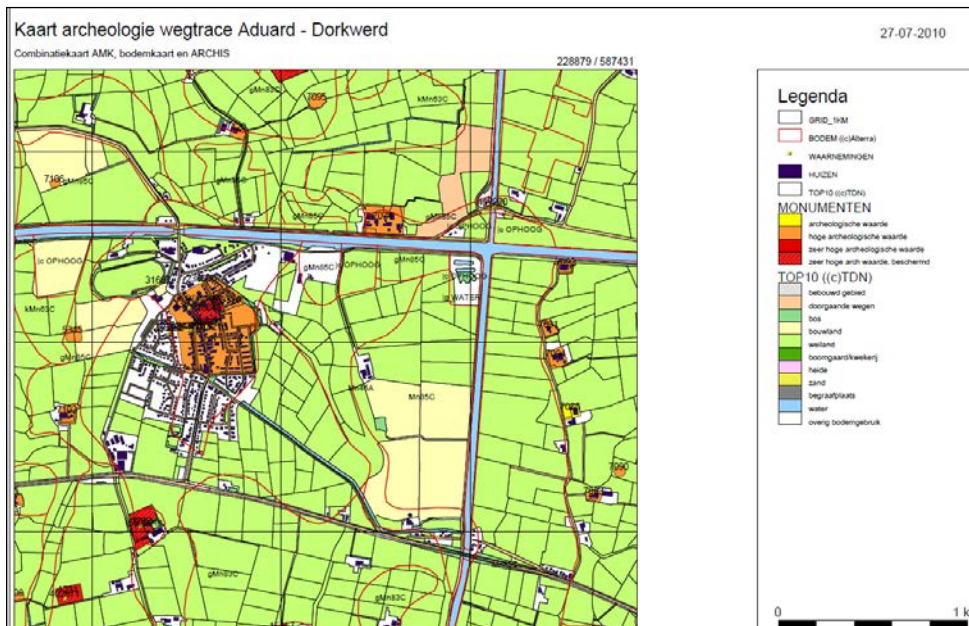
5.9.1. archeologisch bureauonderzoek

Allereerst heeft de provincie Libau Steunpunt gevraagd om een archeologisch bureau-advies.

Het bureauonderzoek constateert het volgende:

- in het tracé van de wegomleiding komen geen archeologische monumenten voor, noch anderszins op de *Archeologisch Monumentenkaart Groningen* geregistreerde terreinen. Zie figuur 32;
- ter plaatse van het gronddepot tussen het Aduarderdiep en de Gaaikemadijk is een vindplaats uit de late ijzertijd aangetroffen;
- het zuidelijk deel van het plangebied (aansluiting op de N355) overlapt een eerder onderzocht gebied, waar geen archeologische indicatoren zijn aangetroffen.

Libau concludeert dat binnen het aan te leggen tracé van de weg, vooral op de iets hoger gelegen gedeelten, kans is op het aantreffen van archeologische resten uit (met name) de ijzertijd. Ook latere perioden kunnen vertegenwoordigd zijn. Daarom adviseert Libau een booronderzoek. Het eerder (2008) onderzochte gebied bij Nieuwklap kan daarbij worden uitgesloten.



Figuur 32. Fragment AMK

Libau geeft verder nog een aantal adviezen de wijze waarop het onderzoek moeten worden uitgevoerd.

5.9.2. archeologisch veldonderzoeken

Vervolgens is een archeologisch veldonderzoek uitgevoerd (bijlage 6) ¹⁰⁾. 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.

Ten slotte is voor een beperkt deel van het plangebied nog van belang het archeologisch onderzoek voor de Fietsroute + (Zuidhorn-Groningen).

In dit onderzoek (Bijlage 7) zijn over het hele tracé van de fietsroute boringen verricht. Aangegeven wordt dat hier de vegetatiehorizont steeds dieper wordt en dat deze laag steeds minder humeus en vager wordt. Het wordt dan ook onwaarschijnlijk beoordeeld dat zich hier nog waardevolle resten bevinden.

Samenvattend kan worden opgemerkt dat op basis van de gehouden onderzoeken het plan uitvoerbaar is.

¹⁰⁾ Tracé Aduard-Dorkwerd, Archeologisch vooronderzoek: een Inventariserend veldonderzoek, RAAP-notitie 37478, RAAP Archeologisch Adviesbureau, Weesp 2011.

5. 10. 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).

Naast dit Bevi dient vanuit oogpunt van externe veiligheid getoetst te worden aan de *Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen*, het *Besluit transportroutes externe veiligheid* en het *Besluit externe veiligheid buisleidingen*. De *Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen* is in 2012 vervangen door het *Besluit transport externe veiligheid* en het daaraan gekoppelde 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) en het groepsrisico (GR). 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 Groningen ¹¹⁾ (Bijlage11).

In het rapport wordt een beschrijving gegeven van de begrippen 'plaatsgebonden risico' en 'groepsrisico'. Vervolgens wordt een beeld gegeven van de risicobronnen in het plangebied met mogelijke consequenties.

Voor dit bestemmingsplan zijn de relevante conclusies:

Inventarisatie bestaande risicobronnen

- binnen het plangebied liggen geen risicovolle inrichtingen en geen hogedruk aardgastransportleidingen, waarop de regeling aangaande externe veiligheid van toepassing is.

¹¹⁾ EV rapportage N983 - Rondweg Aduard, Steunpunt Externe Veiligheid Groningen, 10-04-2012.

- evenmin worden kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten bestemd, waardoor risicobronnen buiten het plangebied geen aandacht behoeven;
- de N983 zelf is aan te merken als een transportroute voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en valt daarmee onder de reikwijdte van de hiervoor genoemde circulaire (RNVGS) en onder het provinciaal basisnet (dit basisnet heeft betrekking op het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en het spoor).

Risicovolle transportassen

Het plan maakt de aanleg van een provinciale weg mogelijk, waarmee tevens een risicobron wordt bestemd. De N983 is opgenomen in het provinciaal basisnet. Daarmee worden transportroutes vastgelegd en een systeem gecreëerd voor de dynamiek van transport en de toekomstige groei daarin.

Volgens het provinciaal basisnet geldt er daarmee voor de N983:

- * een 30 m zone waarbinnen geen nieuwe kwetsbare objecten voor het verblijf van verminderd zelfredzame personen mogen worden opgericht;
- * een invloedsgebied van 200 m, waarbinnen de beleidsvrijheid voor bepaalde functies wordt beperkt.

Binnen dit bestemmingsplan wordt in een zone van 30 m, voor zover deze binnen de plangrens valt, niet voorzien in bestemmingen voor verminderd zelfredzame personen; daarmee wordt tevens aan de Omgevingsverordening Groningen voldaan.

Het Steunpunt Externe Veiligheid heeft binnen de zone van 200 m een risicoberekening gemaakt.

Daaruit komt naar voren dat het nieuwe tracé een positief effect heeft op het totale groepsrisico. Dat komt omdat het dorp Aduard ontlast wordt van doorgaand verkeer.

Voor de toekomstige situatie zijn tevens de aspecten 'zelfredzaamheid' en 'bestrijdbaarheid' onderzocht.

Samenvattende conclusie:

Uit het voorgaande volgt, dat voor de toekomstige situatie geen plaatsgebonden risico (PR 10^{-6}) aanwezig is. Verder ligt het berekende groepsrisico ruim onder de oriënterende waarde. In vergelijking met de huidige situatie is er sprake van een lichte verbetering van het groepsrisico.

Het Steunpunt constateert dat er geen aanleiding is om extra maatregelen te treffen voor de geplande wegomleiding. De wijziging blijkt geen gevolgen te hebben voor de plaatsgebonden risicocontour en een (netto) positief effect heeft op het groepsrisico.

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

5. 11. 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 8)¹²⁾.

Uit het onderzoek blijkt dat de intensiteit op de huidige N983 door Aduard afneemt met bijgevolg positieve effecten voor de luchtkwaliteit.

Ook met de aanleg van de nieuwe weg en de reconstructiewerkzaamheden wordt ruimschoots aan de grenswaarden van de Wet Milieubeheer voldaan.

De wegaanleg en de wegreconstructie kunnen dan ook gerealiseerd worden zonder belemmeringen vanuit de wetgeving aangaande luchtkwaliteit.

5. 12. Bodem

▪ *Toetsingkader 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. Grondwerken bij dit project dienen in het kader van het Besluit bodemkwaliteit bij de gemeente (als bevoegd

¹²⁾ Onderzoek luchtkwaliteit wijziging Rondweg Aduard, Noordelijk Akoestisch Adviesbureau BV., Assen, 18 januari 2013.

gezag) te worden gemeld.

Deze toetst of het grondverzet in overeenstemming is met de bodemfunctiekaart en de ontvangende bodemkwaliteit niet verslechtert (na toepassing).

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.

In de uitvoeringsfase van het project volgt nog een milieuhygiënisch onderzoek voor het aan te leggen tracé. Op basis van het bodeminformatie-systeem van de provincie Groningen zijn een tweetal mogelijk vervuilde locaties bekend: een locatie bij Nieuwklap en een locatie bij Aduard.

De locatie bij Nieuwklap is al gesaneerd, maar de mogelijkheid van restverontreiniging dient op deze locatie nog te worden onderzocht door middel van verkennend bodemonderzoek. Aangaande het terrein bij Aduard dient door middel van een verkennend bodemonderzoek uitgezocht te worden waar de bodemverontreiniging zich bevindt en in wat voor mate. Afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek dient wellicht bodemsanering plaats te vinden, afhankelijk van de precieze plek.

Bij uitvoering van de genoemde maatregelen zal het plan vanuit het aspect van bodem uitvoerbaar zijn.

5. 13. 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*

Binnen/nabij het plangebied ligt een hoofdwaterleiding met een belangrijke functie voor de regio. Deze wordt met name door zakelijke rechtsovereenkomsten beschermd (overeenkomsten tussen particulieren en het nutsbedrijf – het waterbedrijf Groningen).

Planologisch is de leiding niet expliciet in het aangrenzende bestemmingsplan Buitengebied voor Zuidhorn opgenomen, maar deze ligt wel in een onbebouwde bestemming.

Het voorliggende bestemmingsplan sluit daarbij aan: geen expliciete bestemmingsregeling, maar wel lopen over de leiding alleen onbebouwde bestemmingen. Ter informatie is de hoofdwaterleiding op onderstaande obstakelkaartje weergegeven.



Figuur 33. Ligging hoofdwaterleiding en hoogspanningsverbindingen

Verder wordt het plangebied doorkruist door een hoogspanningsleiding van TenneT. Deze is in het bestemmingsplan aanvullend bestemd, in aansluiting op het bestemmingsplan Buitengebied. Op deze regeling wordt met het nieuwe bestemmingsplan aangesloten.

TenneT is als nationaal elektriciteitsbeheerder bezig met een onderzoek naar een de aanleg van een nieuwe 380 kV hoogspanningsverbinding tussen de Eemshaven en Diemen. Voor dit nieuwe tracé zal nog de procedure van een rijksinpassingsplan worden gevolgd.

Vooruitlopend daarop is voor de tijdelijke verbindingen, die nodig zijn voor de aanleg van de definitieve verbindingen, een voorbereidingsbesluit getroffen. In hoofdstuk 2.1. gingen we daar al op in.

Op grond van het rijksbeleid en de provinciale Omgevingsverordening dient rekening te worden gehouden met dergelijke nieuwe tracés. Vooruitlopend op een rijksinpassingsplan op basis van een geaccordeerd tracé, zal de provincie Groningen over de aanleg van de weg nader overleg met TenneT en het Ministerie van E.L. & I. voeren.

Wat de overige leidingen naast het kanaal betreft: deze zijn gelegen in de stroken rond de berm sloten 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.

5. 14. Duisternis en stilte

- *Toetsingskader en beleid*

In de *Omgevingsverordening provincie Groningen 2009* 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 de nieuwe rondweg niet te voorzien van lichtmasten. Ook langs het fietspad wordt geen verlichting aangebracht. Daar waar dat vanuit verkeersveiligheid nodig is, zullen bij de bruggen, kruisingen, rotondes, onderdoorgangen wel lichtmasten worden geplaatst.

Dat is overeenkomstig de huidige situatie, zij het dat door de constructie van de nieuwe lichtmasten een beperktere uitstraling uitgaat dan van de bestaande. Er zijn zo 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 project dat vanuit zijn aard geluidproductie met zich mee brengt. Het gaat echter om verplaatsing, niet om een nieuwe situatie die bovendien positieve effecten geeft voor de geluidssituatie in de kernbebouwing van Aduard. Zie ook paragraaf 5.5., waar de toetsing aan de wettelijke geluidsnormen aan de orde komt.

Het plan is uit oogpunt van duisternis en stilte uitvoerbaar.

5. 15. Ruimtelijke kwaliteit

- *Toetsingskader en beleid*

De *Omgevingsverordening provincie Groningen* benoemt de noodzaak om in een bestemmingsplan in te gaan op de ruimtelijke kwaliteit.

Artikel 4.5. van de Omgevingsverordening geeft wat dit betreft aan dat de toelichting afhankelijk van de planinhoud met zijn gevolgen inzicht biedt in:

- a. De ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied
- b. De bestaande functionele en ruimtelijke karakteristiek
- c. De bestaande cultuurhistorische, landschappelijke en stedenbouwkundige 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 zowel de directe als in de ruimere omgeving
- f. De maatregelen die nodig zijn om de mogelijke schade aan de kwaliteiten en waarden ten gevolge van realisering van het plan te voorkomen en te beperken of deze kwaliteiten en waarden elders te compenseren
- g. De bijdrage die de met het plan mogelijk gemaakte ingrepen kan leveren aan de aanwezige en/of te ontwikkelen kwaliteiten en waarden

▪ *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan*

Wat het ruimtelijk aspect betreft, wordt verwezen naar de projectbeschrijving en de wijze waarop deze landschappelijk is ingepast .

Opgemerkt wordt dat aan het plan in ruimer verband een *Visie Landschappelijke Inpassing* ten grondslag ligt die de provincie voor het gebied heeft laten opstellen. In dat onderzoek is een analyse gedaan van de ontwikkelingsgeschiedenis en is ingegaan op de wijze waarop het project in de toekomstige ruimtelijk-functionele structuur wordt ingepast.

In hoofdstuk 4 van deze plandoelichting is vervolgens per onderdeel een vergelijking gemaakt van de (verkeerskundige) ontwerpen en de landschappelijke maatregelen die daarbij worden voorzien.

Voor de ruimtelijk-functionele inpasbaarheid in ruimere context wordt verder gewezen op de *Structuurvisie Zuidhorn-2030*. Eerder in deze plandoelichting is daarop ingegaan. In de structuurvisie zijn de ontwikkelingen aangaande de infrastructuur ingepast in de ruimere context.

5. 16. Duurzaamheid en energie

De provincie Groningen vraagt in de Omgevingsverordening 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. 17. Relatie M.E.R.- (beoordelings)plicht

▪ *Toetsingskader en beleid*

In de *Wet Milieubeheer* wordt onderscheid gemaakt tussen een MER (een milieueffectrapportage) voor een plan en voor besluit.

In de m.e.r.-regelgeving wordt voorts verschil gemaakt tussen activiteiten waarvoor altijd een MER wordt gemaakt (m.e.r.-plichtige activiteiten) en activiteiten waarvan aan de hand van bepaalde criteria moet worden beoordeeld of een MER opgesteld zou moeten worden (m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten)¹³⁾.

De m.e.r.-plichtige activiteiten worden genoemd in de zogenaamde C-lijst van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). De m.e.r. beoordelingsplichtige activiteiten worden genoemd in de zogenaamde D-lijst van hetzelfde besluit.

De beoordeling van deze lijsten is om drempelwaarden aan te geven waarboven sprake is van m.e.r.-plichtige dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten. Uit jurisprudentie¹⁴⁾ is overigens gebleken dat deze drempelwaarden niet absoluut moeten worden geïnterpreteerd.

Dit gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

▪ *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan*

Met dit bestemmingsplan is geen Planmer-plicht aan de orde.

De m.e.r.verplichting (C-Lijst) geldt voor autosnelwegen of autowegen. Autosnelwegen zijn dubbelbaanswegen waar de maximumsnelheid 120-130 km/u is. Autowegen zijn wegen met een maximumsnelheid van 100 km/u, waarbij volgens de Nederlandse wet- en regelgeving het daartoe bedoeld G3-bord moet zijn geplaatst.

De m.e.r.-beoordelingsplicht (D-lijst) geldt voor een wijziging van een autosnelweg of autoweg met een tracélengte van 5 km of meer.

Bij een autoweg is er volgens de definitie (onderdeel A van de bijlage van het Besluit m.e.r.) sprake van een:

- a. een voor autoverkeer bestemde weg die alleen toegankelijk is via knooppunten of door verkeerslichten gereguleerde kruispunten en waarop het verboden is te stoppen of te parkeren;

¹³⁾ Met de afkorting mer wordt de procedure van milieueffectrapportage bedoeld. De afkorting MER staat voor het milieueffectrapport.

¹⁴⁾ Uitspraak van het Europese Hof van Justitie, 15-10-2009. Het Besluit mer is hierop per 01-04-2011 gewijzigd.

- b. een weg als bedoeld in artikel 1, onder d. van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (= aangeduid met een G3 bord).



G3 bord: autoweg

Met de aan de orde zijnde wegverbinding gaat het om een erftoegangsweg. Inrichting vindt plaats op basis van de principes van 'duurzaam veilig'; de nieuwe rondweg wordt dus niet als autoweg ingericht.

Het karakter als erftoegangsweg blijkt uit:

- een maximum snelheid van 60 km/u; (bij een autoweg maximaal 100 km/u);
- een maximale breedte van 6,00 m; (bij een autoweg ten minste 7,00 m);
- het gebruik voor gemengd verkeer, waaronder landbouwverkeer (bij een autoweg wordt landbouwverkeer afgeleid via parallelwegen);
- de aanwezigheid van in/uitritten (een autoweg heeft geen uitritten);
- de aanwezigheid van meerdere rechtstreekse aansluitingen op de weg;
- nog los van de toetsing aan de inrichting, is de relatief beperkte lengte (circa 3,4 km).

Hiermee onderscheidt de rondweg zich duidelijk van een autoweg. De nieuwe rondweg sluit aan op de bestaande N355 die voor dit deel wordt gereconstrueerd. Het aantal rijstroken blijft hier gelijk; wel wordt voorzien in de aanleg van parallelwegen, in hoofdzaak voor landbouwverkeer.

Geconcludeerd wordt dat er voor het project geen sprake is van een (plan)merplicht of mer-beoordelingsplicht; het betreft geen autoweg, dus is het bestemmingsplan niet planmer-plichtig.

Het voorgaande wil overigens niet zeggen dat de milieueffecten van de wegomlegging niet uitvoerig in beschouwing zijn genomen. Deze zijn eerder in dit hoofdstuk genoemd.

Bovendien wordt op de volgende aspecten gewezen:

- de aanleg vindt met zo weinig mogelijk invloed op het gebied plaats (gebundeld aan bestaande infrastructuur);
- het nieuwe wegvak heeft een relatief beperkte lengte (circa 3,4 km) die ook onder de drempelwaarde van de m.e.r.-beoordelingsplichtige lijst van (5km) blijft;
- relevante omgevingsaspecten (geluid, luchtkwaliteit, bodem, landschap, ecologie, archeologie) zijn betrokken bij de beoordeling en hebben zo nodig tot maatregelen geleid. Deze zijn in de voorgaande paragrafen behandeld.

6. TOELICHTING OP DE BESTEMMINGEN

6. 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). De SVBP maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. De SVBP-2012 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.

6. 2. Toelichting op de bestemmingen

Hieronder worden de in het plan voorkomende bestemmingen toegelicht. Deze regels worden net als de bijbehorende verbeelding uitgesplitst naar het grondgebied van de gemeente Zuidhorn en de gemeente Groningen. 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 het bestemmingsplan.

Bestemmingsregels

- Bedrijf - Opslag

Een bestaande bedrijfslocatie aan de westzijde van Nieuwklap is dienovereenkomstig bestemd. De regeling sluit aan bij die van het vigerende bestemmingsplan Buitengebied.

Het gebied komt in aanmerking voor landschapsmaatregelen. Het bestemmingsplan geeft daarvoor een wijzigingsbevoegdheid, die deze groenaanleg mogelijk maakt.

- Groen

De bestemming Groen is gelegd op enkele doorlopende groen- en bermzones langs het kanaal en het Aduarderdiep.

Ook komt de bestemming voor op de gronden van het voormalige gronddepot.

Hier wordt een ecologische ontwikkeling voorzien, onder meer in verband met het leefgebied van een beschermde soort in het gebied (Poelkikker). Ook is binnen deze bestemming ruimte voor landschappelijke maatregelen.

Ook met in- en uitritten naar omliggende percelen en fiets- en wandelpaden wordt binnen deze bestemming rekening gehouden.

Aan de bestemming is een wijzigingsbevoegdheid toegevoegd die aan de noord-oostzijde ruimte biedt voor de bochtverruiming van het kanaal

- Verkeer

De belangrijkste bestemming in dit plangebied is de bestemming "Verkeer".

Deze geeft de planologische basis voor de aanleg van de nieuwe infrastructuur (rondweg, fietspad, bruggen en overige kunstwerken), inclusief verkeersvoorzieningen, de gewijzigde wegaansluitingen, bermsloten en beplanting. Daarnaast is binnen de bestemming uitdrukkelijk ruimte geboden voor bijbehorende voorzieningen en/of maatregelen, die voortvloeien uit de aspecten water, ecologie, landschap en milieu. De laad- en loswal is in de nieuwe situering door middel van een aanvullende regeling opgenomen.

Verder is in de planregels de afstemming op de Wet geluidhinder gelegd. (het aantal rijstroken is in de planregels aangegeven).

- Water

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

- Leiding - Hoogspanningsverbinding

Voor zover het plangebied wordt doorkruist door hoogspanningsleidingen -en dat is op twee plaatsen het geval - is de bestaande situatie door middel van een dubbelbestemming geregeld.

-Waterstaat - Waterkering

De waterkering langs het Van Starckenborghkanaal is onder een aparte bestemming gebracht. De bestemming is vanuit veiligheidsmotief opgenomen en verbiedt iedere activiteit die aan de waterkerende functie afbreuk kan doen.

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 bedoeling om te voorkomen dat voor eenzelfde stuk grond meer dan eenmaal gebruik wordt gemaakt van bebouwingsregels.

- 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.
- Enkele wijzigingsbevoegdheden: deze maken het mogelijk dat binnen vastgestelde regels de bestemming kan worden gewijzigd. Het betreft:
 - * de ruimte voor een bochtafsnijding ter plaatse van de aansluiting van het Aduarderdiep op het Van Starckenborghkanaal (binnen grondgebied en planologische regeling gemeente Zuidhorn);
 - * de omzetting van een bedrijfsbestemming te Nieuwklap ten behoeve van een groenbestemming ter uitvoering van het landschapsplan (binnen grondgebied en planologische regeling gemeente Zuidhorn).

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.

7. 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'.

7. 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;
- diverse 'keukentafeloverleggen' (21, 24, 28 en 30 maart 2011). Afstemming heeft plaatsgevonden in vier verschillende groepen: Omwonenden Dorkwerd, omwonenden Nieuwklap, bedrijven Aduard en omwonenden brug Aduard. Naar aanleiding van deze bijeenkomsten is een lijst met reacties en antwoorden aan de betrokkenen kenbaar gemaakt;
- 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);
- een 'keukentafeloverleg' met omwonenden over de brug Dorkwerd. In dit overleg stond centraal wat er met de ingebrachte opmerkingen is gedaan (3 november 2011);
- een 'keukentafeloverleg' met bewoners, grondeigenaren en bedrijven over het ontwerp van de zuidzijde van het Van Starckenborghkanaal bij Aduard (24 november 2011);
- een 'keukentafeloverleg' met bewoners, grondeigenaren en bedrijven over het ontwerp van de noordzijde van het Van Starckenborghkanaal bij Aduard (1 december 2011);
- een 'keukentafeloverleg' met bewoners, grondeigenaren en bedrijven over het ontwerp bij Nieuwklap (17 april 2012);
- het houden van een inloopbijeenkomst over het ontwerp Aduard, Nieuwklap en Dorkwerd (5 juli 2012);
- daarnaast is/wordt via de provinciale site geïnformeerd over de planvorming.

Ook de verkeerscommissie Hoogkerk wordt over het plan geïnformeerd.

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 bij Nieuwklap;
- landbouwverkeer bij de woningen bij Nieuwklap;
- zicht van de fietsoversteek aan de zuidzijde van de brug bij Aduard;
- inrichting van de loswal;
- sluipverkeer Nieuwbrugsterweg.

Deze aandachtspunten zijn/worden meegenomen in de realisatiefase.

Zie overigens ook hoofdstuk 4 voor wat betreft de aspecten van verkeer en het aspect van landschappelijke inpassing.

- Bestemmingsplan

Over het ontwerp en inpassing is door de provincie als initiatiefnemer van het project veelvuldig overleg gevoerd met een breed scala aan betrokken partijen zoals verschillende afdelingen binnen de provincie, het Waterschap, Rijkswaterstaat, de gemeente Groningen en diverse afdelingen van de gemeente Zuidhorn. Daarnaast is uitvoerig gesproken met bewoners aan en rond de weg en de ondernemers op het bedrijventerrein Van Starckenborghkanaal via zowel plenaire als individuele sessies. Gelet op het uitvoerige vooroverleg met betrokken partijen is op het bestemmingsplan geen inspraak verleend. Na het vooroverleg met verschillende overheden ex artikel 3.1.1. van het Besluit op de ruimtelijke ordening, is het bestemmingsplan direct als ontwerp-bestemmingsplan ter inzage gelegd. Het plan lag van 22 augustus 2013 tot en met 2 oktober 2013 ter inzage. Tijdens deze termijn kon een ieder zienswijzen naar voren brengen. Er zijn 8 zienswijzen ingediend. De behandeling van de zienswijzen, welke niet hebben geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan, is verwerkt in de bij het raadsbesluit horende 'Nota van zienswijzen bestemmingsplan 'Aduard-Nieuwklap, Vervanging brug Aduard en aanleg rondweg Aduard-Nieuwklap'.

7. 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.

De provincie gaat in zijn reservering uit van realisering binnen de planperiode van dit bestemmingsplan.

Verder komt het beheer en onderhoud ten laste van het *Convenant Hoofdkanalen* (het betreft een convenant tussen de provincie Groningen en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu).

Aan de aan te leggen infrastructuur draagt de gemeente Zuidhorn eveneens in financiële zin bij. Daartoe zijn op 15-02-2011 afspraken gemaakt tussen provincie en gemeente, gelet op het gezamenlijke belang bij het project.

Ten behoeve van de realisering van de brugverbeteringen 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. Mocht niet in alle gevallen minnelijke schikking worden bereikt, dan kan eventueel tot onteigening worden overgegaan.

Gelet op de financiële reserveringen is het plan uitvoerbaar.

Wat betreft de te realiseren landschapsmaatregelen kan het volgende worden gezegd. Over het borgen van deze landschapsmaatregelen heeft de provincie de inspanningsverplichting de landschapsmaatregelen daadwerkelijk te realiseren. Binnen de totale kostenraming is daarmee rekening gehouden.

Met het oog op voorgaande 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 planschadeverhaalsovereenkomst afgesloten.

Toepassing Crisis- en herstelwet

De *Crisis- en herstelwet* beoogt een versnelde ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke en infrastructurele projecten en daarmee een bijdrage aan de bestrijding van de economische crisis te realiseren. Hiertoe bevat de *Crisis- en herstelwet* een tweetal hoofdstukken met bijzondere wettelijke voorzieningen van tijdelijke aard en een hoofdstuk met wijzigingen van een groot aantal wetten, waaronder de *Wet ruimtelijke ordening*. Deze wijzigingen hebben een blijvend karakter.

Hoofdstuk 1 van de *Crisis- en herstelwet* bevat bestuursprocesrechtelijke bepalingen die van toepassing zijn op de (categorieën van) projecten die zijn genoemd in de bijlagen I en II van de *Crisis- en herstelwet*.

De plannen worden voorbereid met behulp van de *Crisis- en herstelwet* (Bijlage 1, categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten als bedoeld in artikel 1.1. 1^{ste} lid). Dit lid houdt het volgende in: de ontwikkeling van werken gebieden krachtens afdeling 3.1. van de *Wet ruimtelijke ordening* of een omgevingsvergunning, waarbij met toepassing van artikel 2.12 1^{ste} lid onder a, onder 3^{de} van de *WABO* van het bestemmingsplan, het inpassingsplan of de beheersverordening wordt afgeweken *ten behoeve van de aanleg of wijziging van wegen*.

Voor zover mogelijk zal voor het verdere vervolg van de formele procedure gebruik worden gemaakt van de op 31 maart 2010 in werking getreden *Crisis- en herstelwet*.

8. OVERLEG

Tijdens de voorbereiding van het bestemmingsplan is, conform artikel 3.1.1 *Besluit ruimtelijke ordening*, overleg gevoerd met betrokken overlegpartners. Het gevoerde overleg heeft de volgende resultaten gehad (Bijlage 16).

1. Gemeente Winsum

Deze stemt in met het plan.

2. Gemeente Groningen

Deze stemt in met het plan.

3. Waterschap Noorderzijlvest

Het waterschap geeft aan dat het waterschapsbeleid in de toelichting goed is weergegeven en dat ook de waterhuishoudkundige aspecten zijn benoemd. Verder merkt het waterschap op, dat voor het daadwerkelijk uitvoeren van de plannen een watervergunning op grond van de Keur van het waterschap nodig is. Daarover vindt overleg met de provincie Groningen plaats.

4. Rijksdiensten

Er zijn geen reacties van de zijde van de betrokken rijksdiensten ingekomen.

5. Adviescommissie bouwen en wonen

Er is geen reactie ingekomen.

6. Provincie Groningen

De provincie Groningen geeft haar vooroverlegreactie bij brief van 5 april 2013. De provincie wijst in haar reactie op het intensieve voortraject dat gevolgd is bij de totstandkoming van het bestemmingsplan, dit in het licht van het feit dat het project door de provincie Groningen wordt geïnitieerd en uitgevoerd. Dit heeft als positief resultaat gehad dat de instructies uit de provinciale Omgevingsverordening op goede wijze in het bestemmingsplan zijn vertaald. Daarnaast vraagt de provincie nog aandacht voor de volgende onderdelen.

▪ Ontheffing wijzigen beloop karakteristieke weg

Voor een klein deel moet het beloop van de karakteristieke weg ten noorden van het Van Starckenborghkanaal worden gewijzigd. Daarvoor dient een ontheffing van de provinciale Omgevingsverordening te worden verkregen.

Reactie:

Inmiddels is door Gedeputeerde Staten de benodigde ontheffing voor het deel van de karakteristieke weg verleend. De plantoelichting is hierop aangevuld.

▪ Actualiteit provinciaal beleid

Er wordt op gewezen dat de (partiële) herziening van de Omgevingsverordening inmiddels is vastgesteld (20 maart 2013).

Reactie:

De plantoelichting is hierop aangevuld.

▪ Verwerking afspraken compensatie karakteristieke sloten

De provincie vraagt nog een aanpassing van de tekst aangaande de afspraken over de compensatie van de demping van delen van karakteristieke sloten. Verder kan in de planregels artikel 5.4.b worden geschrapt.

Reactie:

De toelichting en de planregels zijn hierop aangevuld.

===