

**GEMEENTE ZUIDHORN
ZUIDHORN-TRANSFERIUM**

BESTEMMINGSPLAN



Rho
—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

BESTEMMINGSPLAN TRANSFERIUM-ZUIDHORN

CODE 148505 / 14-09-2015

TOELICHTING

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>blz</u>
1. INLEIDING	1
1. 1. Aanleiding	1
1. 2. Leeswijzer	2
2. BELEIDSKADER	3
2. 1. Rijks en provinciaal beleid	3
2. 2. Gemeentelijk beleid	5
3. UITGANGSPUNTEN VOOR HET BESTEMMINGSPLAN	7
3. 1. Het transferium	7
3. 2. Ruimtelijke inpassing	10
4. OMGEVINGSASPECTEN	11
4. 1. Bedrijven en milieuzonering	11
4. 2. Ecologie	12
4. 3. Cultuurhistorie en archeologie	13
4. 4. Water	14
4. 5. Bodem	15
4. 6. Geluid	16
4. 7. Luchtkwaliteit	16
4. 8. Externe veiligheid	17
4. 9. Duurzaamheid	18
4. 10. Kabels en leidingen	19
5. UITVOERBAARHEID	20
5. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	20
5. 2. Economische uitvoerbaarheid	20
5. 3. Grondexploitatie	21
6. JURIDISCHE REGELING	22
6. 1. Planologische vertaling	22
6. 2. Toelichting op de bestemmingen	22
7. ZIENSWIJZEN	24

BIJLAGEN

- Bijlage 1:** Ecologische beoordeling realisatie transferium Zuidhorn, A&W rapport, Veenwouden, juli 2011.
- Bijlage 2:** Oostergast, fase 4 te Zuidhorn, gemeente Zuidhorn: Een Archeologisch Bureauonderzoek, Libau Steunpunt, Groningen, juni 2011.
- Bijlage 3:** Verkennend bodemonderzoek, Oostergast fase 4, TERRA, Oudemolen, juni 2011
- Bijlage 4:** Zienswijzennota

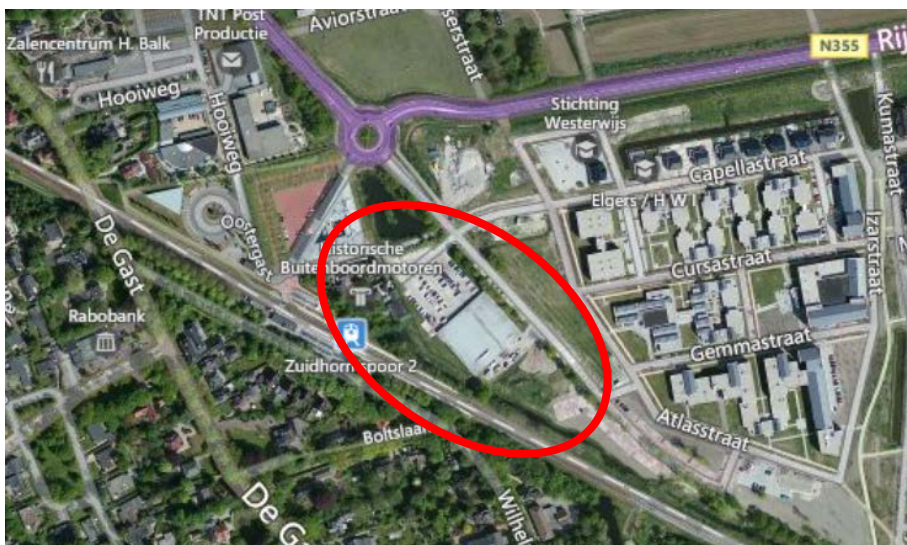
1. INLEIDING

1. 1. Aanleiding

Zuidhorn vervult een belangrijke functie als knooppunt voor verschillende vervoersstromen tussen Leeuwarden en Groningen. Ook het omliggende platteland van Zuidhorn profiteert van die ligging.

Nabij het station van Zuidhorn waren, in verband met de opwaardering van het centrum van Zuidhorn (het zogenaamde Komplan) tot voor kort tijdelijk een tweetal supermarkten gevestigd. Nu het centrum van Zuidhorn is vernieuwd, hebben deze winkels een plaats in het centrum aan de Dorpsvenne en de Overtuinen gekregen. Voor de locatie van deze tijdelijke supermarkten met hun omgeving is een apart bestemmingsplan (*Zuidhorn, Reserveringsgebied Transferium*) ontwikkeld. Dat plan werd door de gemeenteraad van Zuidhorn bij besluit van 7 mei 2012 vastgesteld. In het bestemmingsplan was voor de beide supermarkten een tijdelijke bestemmingsregeling opgenomen tot aan 1 april 2015. Na de datum van 1 april 2015 zijn de gronden volgens dit plan bestemd tot "Groen". Hoewel de naam anders doet vermoeden, maakt het plan van 2012 de aanleg van een transferium niet mogelijk.

Thans is op basis van een *Projectplan Transferium* duidelijk hoe de ruimtelijke indeling van het gebied wordt: voor de uitbouw van de regiofunctie van Zuidhorn wordt voorzien in een nieuw transferium nabij het spoor. De ligging op een knooppunt van vervoersassen wordt daarbij zo maximaal mogelijk benut. Met dit nieuwe bestemmingsplan wordt de planologische grondslag gelegd voor het aan te leggen transferium. In figuur 1 is de ligging van het plangebied aangegeven.



Figuur 1. Plangebied met omgeving (ondergrond: bing maps)

1. 2. Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk (2) van dit bestemmingsplan wordt het beleidskader geschetst dat relevant is voor het plan. Daarbij wordt ingegaan op het provinciaal en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 3 staan de uitgangspunten van het bestemmingsplan centraal: de uitgangspunten voor de aanleg van het transferium op basis van het daarvoor opgestelde projectplan.

Onderwerp van hoofdstuk 4 zijn de omgevingsaspecten waaraan de situatie is getoetst. In hoofdstuk 5 wordt de uitvoerbaarheid van het plan toegelicht. Dit is opgesplitst in maatschappelijke uitvoerbaarheid en economische uitvoerbaarheid. Ten slotte is in hoofdstuk 6 de juridische regeling opgenomen. In hoofdstuk 7 wordt verslag gedaan van de ontwerpfase van het bestemmingsplan, de ingediende zienswijzen en de wijzigingen naar aanleiding daarvan in het plan.

2. BELEIDSKADER

Dit hoofdstuk behandelt het beleid dat betrekking heeft op dit bestemmingsplan-gebied.

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.

Binnen het plangebied zijn geen directe rijksbelangen aan de orde. Wel speelt het plan in op het rijksbeleid over stimulering van het openbaar vervoer, een beleid dat onder meer voorziet in de opwaardering van de spoorlijn Leeuwarden-Groningen en meer in het bijzonder in de verbinding van Zuidhorn met de stad.

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*. Voor dit bestemmingsplan zijn er geen directe consequenties.

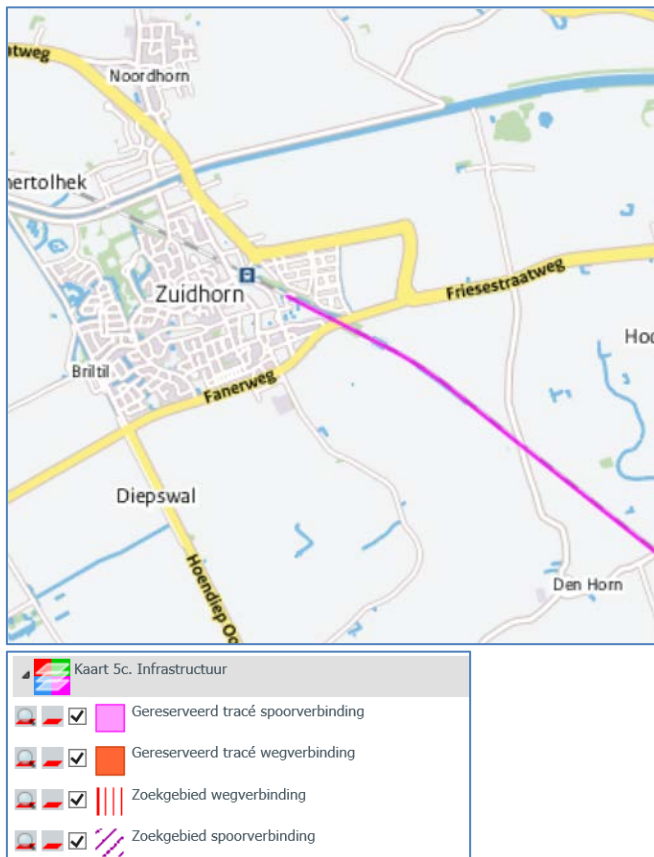
Provinciaal Omgevingsplan Groningen

Het provinciaal ruimtelijk beleid is verwoord in het *Provinciaal Omgevingsplan Groningen* (POP) dat opgesteld is voor de periode 2009-2013, met een doorkijk naar 2020. In het POP is rekening gehouden met uitbouw van de regiofunctie van Zuidhorn.

Omgevingsverordening Groningen

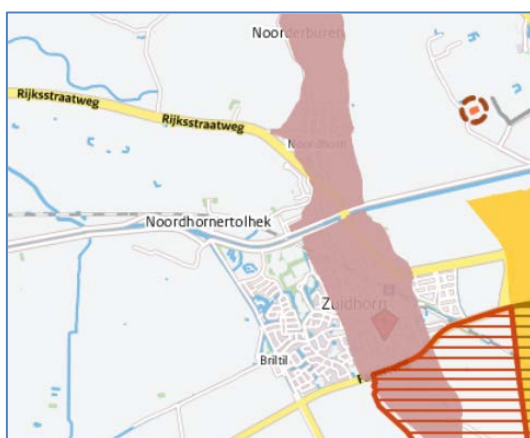
Naast het POP is heeft de provincie Groningen sinds 17 juni 2009 de beschikking over een *Omgevingsverordening*. De verordening is nauw verbonden met het Omgevingsplan. Het POP bevat de doelstellingen van het provinciale beleid. Door de realisering van die doelstellingen zijn instrumenten nodig. De *Omgevingsverordening* is daar één van. De regels uit de *Omgevingsverordening* sluiten nauw aan bij het POP. De verordening kan dan ook niet gelezen worden zonder raadpleging daarvan: het POP geeft de artikelen van de *Omgevingsverordening* hun betekenis en reikwijdte.

De *Omgevingsverordening* geeft op de kaart 5c (Infrastructuur) onder meer een reservering aan voor het spoortracé tussen Zuidhorn en Groningen.



Figuur 2. Fragment kaart 5c, Omgevingsverordening

Daarnaast bevat de Omgevingsverordening een kaart met specifieke landschapskenmerken. Onderstaand is een fragment opgenomen. Daaruit blijkt de ligging van Noordhorn en Zuidhorn op een glaciële rug in het landschap. De glaciële rug strekt zich ook uit over de locatie van het stationsgebied.



Figuur 3. Fragment kaart landschapswaarden

Geconcludeerd kan worden dat de bepalingen van de Omgevingsverordening zich niet verzetten tegen de regels van dit bestemmingsplan en de hieruit voortvloeiende doelen.

2. 2. Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Zuidhorn

In de Structuurvisie Zuidhorn (2010) is het belang van de infrastructurele ontwikkelingsas van Zuidhorn aangegeven. Dat blijkt uit de aanwezigheid en de verbeteringsplannen van de verbindingen over weg, water en spoor.

Huidige bestemmingsplannen

De locatie waarop bestemmingsplan betrekking heeft, ligt nu nog in het *Bestemmingsplan Zuidhorn- Reserveringsgebied transferium* (vastgesteld 07-05-2012). In figuur 4 wordt de verbeelding gegeven. In dit bestemmingsplan was een tijdelijke bestemmingsregeling voor de twee supermarkten en het parkeren getroffen.

In het bestemmingsplan is geen juridisch instrument opgenomen, dat het realiseren van een transferium mogelijk maakt. In de toelichting is dat nader onderbouwd.

De plantoelichting gaf als overwegingen (situatie eind 2011/begin 2012) aan:

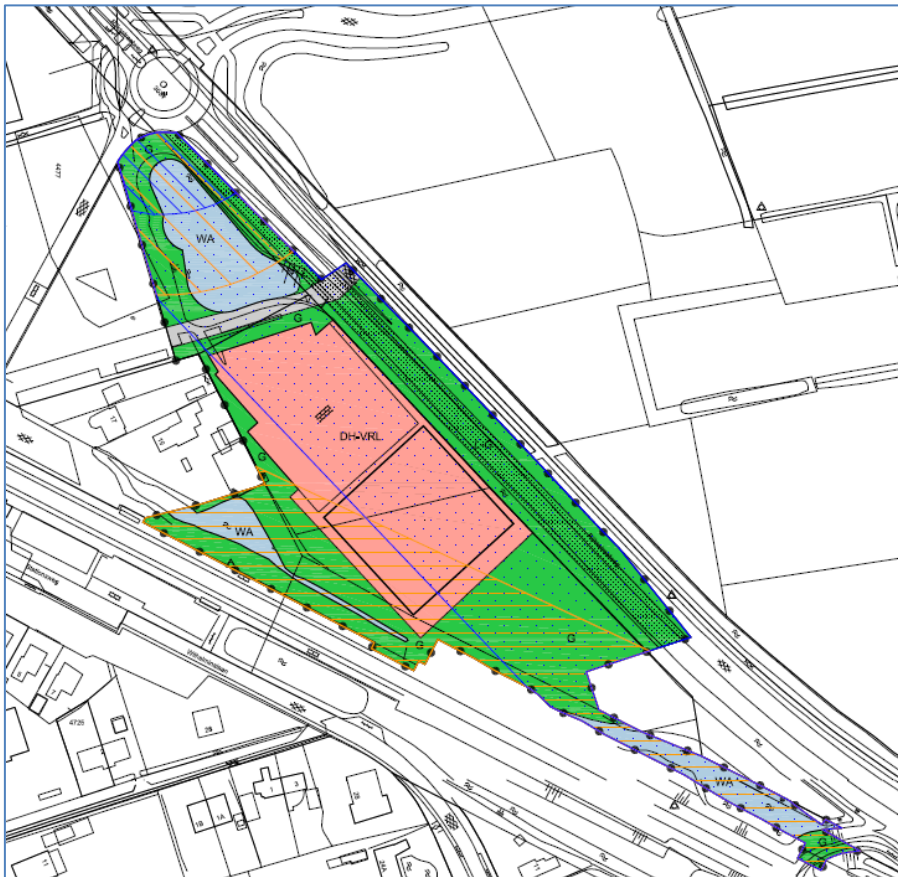
“In de eerste plaats is er op dit moment nog geen geld beschikbaar voor de uitbreiding van het transferium. Als gevolg hiervan kan de economische uitvoerbaarheid van de uitbreiding niet worden aangetoond. Het aantonen van deze uitvoerbaarheid is een noodzakelijke voorwaarde voor het maken van een planologische regeling die de aanleg van het transferium rechtstreeks mogelijk maakt.

In de tweede plaats wordt binnen het kader van de Regiovisie gesproken over de mogelijke aanleg van een extra keerlus voor het spoor. Deze “lus” bestaat uit een extra zijspoor waarop een trein afkomstig uit Groningen kan stoppen om vervolgens weer naar de stad terug te rijden. Door de lus is een intensivering van het treinverkeer mogelijk.

De planvorming over de keerlus kan van invloed zijn op de planvorming over de uitbreiding van het transferium. Tegelijkertijd is het op dit moment nog niet goed te overzien hoe lang het duurt voordat de plannen voor de keerlus zijn uitgewerkt. Dit betekent dat het momenteel ook moeilijk is om te duiden hoe het transferium er uit komt te zien. Daarmee is er onvoldoende basis voor het opnemen van een flexibiliteitsbepaling waarmee de aanleg van het transferium op termijn mogelijk gemaakt kan worden.

Omdat de plannen voor het transferium op een later moment worden uitgewerkt wordt op een later moment ook een apart bestemmingsplan gemaakt die de aanleg van het transferium in planologische zin mogelijk moet maken.”

Inmiddels zijn deze plannen nader uitgewerkt, loopt de periode van de voorlopige bestemmingen af en wordt met het voorliggende bestemmingsplan de planologische basis voor (de uitbreiding van) het transferium gelegd.



Figuur 4. Fragment vigerende bestemmingsplannen met bestemmingen en aanduidingen

3. UITGANGSPUNTEN VOOR HET BESTEMMINGSPLAN

3. 1. Het transferium

Totstandkoming

In het projectplan voor het transferium worden de aanleidingen voor de projecten in het gebied bij het station en omgeving beschreven.

De totstandkoming van het transferium dateert van 1997 toen het eerste deel van het huidige transferium in gebruik werd genomen. Het betrof het deel dat gelijktijdig met de bouw van het nieuwe gemeentehuis in 1997 werd aangelegd waarbij aan de buitenzijde ruimte circa 100 parkeerplaatsen werden gerealiseerd.

Er werd van uitgegaan om hiervan de helft te bestemmen tot parkeerplaatsen voor het personeel van het gemeentehuis en de andere helft voor 'park en ride'.

Het driehoekige plein diende in eerste instantie als keerlus voor de bussen. Voor zo'n keerlus werd in 1999 in het aansluitende gebied een aparte voorziening gemaakt met een rondgaande rijrichting. Op dit deel werden ook 55 parkeerplaatsen aangelegd. In onderstaande figuur 5 zijn de eind jaren negentig aangelegde voorzieningen weergegeven.

Programma

Het gebruik van het transferium is in de loop van de jaren sterk gestegen. Reizigers komen niet alleen uit Zuidhorn, maar ook uit de wijde omgeving en gaan van daaruit verder met de trein naar Groningen. Maar Zuidhorn wordt ook veel door studenten gebruikt die met de bus verder naar het Zernikecomplex gaan.

Op grond van het regiobeleid (Regio Groningen-Assen) heeft Zuidhorn een extra taakstelling gekregen voor de realisering van 200 extra parkeerplaatsen in de directe omgeving van het station. Met dit bestemmingsplan wordt in deze uitbreiding voorzien. Daarnaast wordt ook ruimte geboden voor uitbreiding van fietsenstallingen. De precieze omvang daarvan wordt in overleg met de provincie bepaald.

Locatie

Dat voor het nieuwe transferium een locatie zo dicht mogelijk bij het station gezocht is, is duidelijk. De gemeente Zuidhorn kiest ervoor om de parkeerstromen zoveel mogelijk aan de noordkant van het station te blijven concentreren. Dat sluit aan bij de huidige situatie en bij de goede bereikbaarheid van deze locatie. Daarmee kunnen de wegen aan de zuidzijde van het station zoveel mogelijk van autoverkeer worden ontzien, hetgeen de verkeersveiligheid in dit gebied voor langzaamverkeer (fietsers, voetgangers) bevordert.

Projectgebied en maatregelen

Bij de planontwikkeling van het stationsgebied is een projectgebied onderscheiden met daarin een aantal te nemen maatregelen.

Deze hebben enerzijds betrekking op uitbreiding van de parkeermogelijkheden, anderzijds op een aantal flankerende maatregelen. Deze laatste hebben te maken met enerzijds het verbeteren van de busopstelplaatsen op het huidige gedeelte van het transferium; anderzijds gaat het om maatregelen voor de herinrichting/verbetering in het stationsgebied, zoals de verbetering en uitbreiding van

de fietsenstallingen, het verbeteren van de haal- en brengmogelijkheden van passagiers voor bus of trein en het aanpassen van het Stationsgebied. Onderstaande figuur geeft daarvan een overzicht.
Het voorliggende bestemmingsplangebied richt zich met name op de verbetering/uitbreiding van het transferium zelf.



Figuur 5. Luchtfoto met verbeteringsmaatregelen transferium e.o.

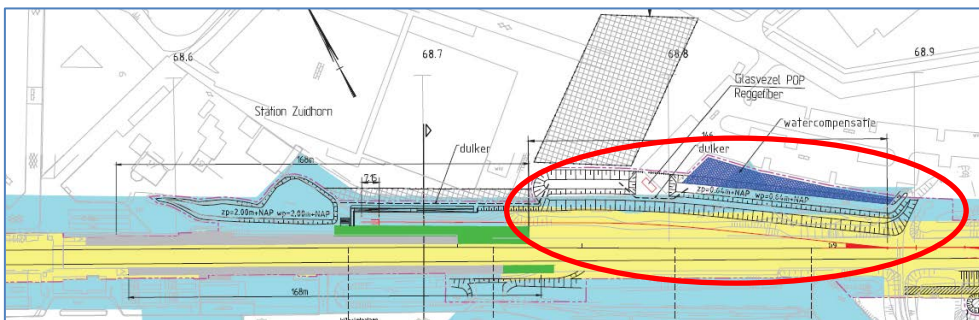
Ontwerp transferium

Voor de uitbreiding van het transferium vormt het ontwerp uit figuur 6 de basis. Dit is in onderstaande figuur weergegeven, waarbij als kanttekening geldt, dat het oostelijk geprojecteerde bouwvlak betrokken wordt bij de algehele herinrichting. Een mogelijke gebouw voor een dienstverlenende functie is niet meer actueel.



Figuur 6. Ontwerp transferium (projectplan transferium, ontwerp Bureau De Zwarte Hond)

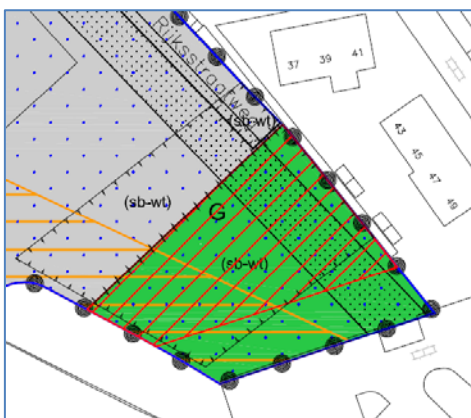
Daarnaast wordt in dit gebied rekening gehouden met de aanleg van een keerspoor in het kader van een pendeltrein Zuidhorn-Groningen. Dit wordt aan de noordzijde van het bestaande spoor aangelegd. Vanuit dit project wordt het bestaande noordelijk perron verlengd en verbreed (tot een zogenaamd 'eilandperron'). Dit maakt deel uit van het project *Extra Sneltrain Groningen-Leeuwarden (ESGL)*, een project dat ProRail in opdracht van de provincies Friesland en Groningen uitvoert. Het geplande keerspoor ligt tegen de uitbreiding van het transferium aan, zodat in de begrenzing van dit bestemmingsplan met deze situatie rekening moet worden gehouden. Figuur 7 geeft het ontwerp voor het keerspoor aan met in rood het gebied aangegeven waar het keerspoor wordt voorzien.



Figuur 7. Reservering locatie keerspoor (ontwerp keerspoor ProRail, 2014)

Tijdelijk werkterrein

In dit bestemmingsplan wordt ruimte gereserveerd voor een tijdelijk werkterrein tussen het spoor en de Rijksstraatweg. Het betreft een werkterrein dat tijdelijk een functie krijgt vanwege de komst van een extra sneltrein tussen Groningen en Leeuwarden. Eén van de maatregelen van dit project betreft de aanleg van een keerspoor in het kader van de pendeltrein Zuidhorn-Groningen. Omdat het hier om een tijdelijke activiteit gaat, is hiervoor een tijdelijke bestemmingsregeling opgesteld. Daarna geldt weer de basisbestemming voor de gronden, in dit geval de bestemming "Groen". Zie onderstaande figuur 8 voor de globale ligging van het werkterrein.



Figuur 8. Locatie tijdelijk werkterrein

De locatie is zo gekozen dat een directe relatie met het aan te leggen keerspoor aanwezig is. Als gezegd betreft het een tijdelijk werkterrein. Wanneer realisering van het keerspoor actueel wordt, worden nadere afspraken met ProRail gemaakt over de periode waarin het werkterrein daadwerkelijk nodig is. Het werkterrein zal niet eerder dan in 2016 in gebruik worden genomen. De activiteit vindt plaats in de periode tot 1 oktober 2019. Over de aard van de werkzaamheden en te treffen maatregelen zal te zijner tijd nader overleg met ProRail plaatsvinden. Van belang zal in elk geval zijn een zo veilig mogelijke situatie en het waar mogelijk beperken van overlast voor de omgeving.

3. 2. Ruimtelijke inpassing

In het ontwerp voor de uitbreiding van het parkeerterrein wordt ruimte gereserveerd voor maatregelen die een goede inpassing waarborgen.

Uitgangspunt daarvoor vormt het ontwerp zoals opgenomen in figuur 4. Aan de west- en oostzijde zijn voor groenvoorzieningen in ruime mate gronden gereserveerd, die zorgen voor een doorlopende groenstructuur rond het huidige transferium en de keerlus.

4. OMGEVINGSASPECTEN

Naast het feit dat de ontwikkelingen in het plangebied binnen het overheidsbeleid tot stand moet komen, moet ook rekening gehouden worden met de aanwezige functies in en rond het gebied. Het uitgangspunt voor het bestemmingsplan is dat er een goede omgevingsituatie ontstaat. In dit hoofdstuk zijn de randvoorwaarden, die voortvloeien uit de omgevingsaspecten, beschreven.

Hieronder wordt een beschrijving gegeven van de relevante deelonderzoeken.

4. 1. Bedrijven en milieuzonering

Hoewel er met het plangebied geen sprake is van een bedrijfsmatige bestemming, is wel de afstand van het transferium tot omliggende woonbebouwing van belang. Op vrij korte afstand liggen de woningen Hooiweg 17 en 19, aan de noordzijde van de spoorlijn. Daarnaast zijn ook de nieuw gebouwde woningen aan de westkant van de Atlasstraat op relatief korte afstand van het transferium gelegen.

Autoparkeerterreinen worden in de brochure *Bedrijven en Milieuzonering* van de VNG (2009) aangemerkt als categorie 2-inrichting, een functie ten opzichte waarvan een richtafstand van 30 m wordt aangehouden.

Ten opzichte van de bestaande woningen wordt niet volledig aan de richtafstand voldaan. Met name geldt dat voor de woningen aan de Atlasstraat 5-49 (met uitzondering van het woningblok 15-17). De meest nabij gelegen woning aan de Hooiweg ligt wel op voldoende afstand (het hiernaast gelegen kleinschalige museum is geen geluidgevoelig object).

De afstand tussen de woonbestemmingen van de Atlasstraat en de grens van het transferium is circa 20 m.

Opgemerkt moet worden dat de richtafstanden zijn gebaseerd op de afstand tussen de mogelijk milieubelastende activiteit en het omgevingstype. De richtlijnafstanden van de VNG gelden voor een "rustige woonwijk". De richtafstanden kunnen, voor zover dit niet ten koste gaat van het woon- en leefklimaat, met één afstandsstap worden verlaagd, indien sprake is van een omgevingstype "gemengd gebied". Als een gemengd gebied beschrijft de VNG een gebied met matige tot sterke functiemenging, waarbij naast woningen ook andere functies voorkomen, zoals winkels, horeca, kleine bedrijven en/of andere voorzieningen.

Dit bestemmingsplan ligt in een gebied dat als een "gemengd gebied" kan worden aangemerkt. Gelet op de aanwezigheid van het gemeentehuis, het museum, een zwembad en het station is er sprake van een gebied met een matige functiemenging, zeker waar het betreft het gebied Rijksstraatweg-spoorlijn.

In geval van een gemengd gebied mogen de richtafstanden van de VNG met één afstandsstap worden verlaagd. Daarmee is een kleinere richtafstand (milieucategorie 1 = richtafstand van 10 m) te rechtvaardigen.

Bovendien kan gewezen worden op de groene afscheiding van het parkeerterrein (te beschouwen als een maatregel in het overgangsgebied naar de woningen toe). Een groene afscherming van het transferium kan ook in visueel opzicht de hinder beperken.

Gelet hierop kan, met inachtnaam van de richtafstand en de aan te brengen groene afscherming, de conclusie worden getrokken dat ten opzichte van de woningen aan de Atlasstraat geen sprake is van onaanvaardbare (visuele en geluid-)hinder. Bijkomend voordeel is dat het hele gebied is gelegen in een gebied waar snelheid van het verkeer maximaal 30 km mag bedragen. Niet in de laatste plaats kan nog gewezen worden op het maatschappelijk belang, verbonden aan goede openbaar vervoersvoorzieningen.

Ten aanzien van de effecten van het werkterrein op de omgeving zal voor de daadwerkelijke invulling in overleg met ProRail een invulling worden gegeven. Het zal in elk geval een tijdelijk gebruik worden, wat in het bestemmingsplan ook is vastgelegd. De periode van tijdelijk gebruik kan worden afgestemd op het daadwerkelijk benodigd tijdsbestek. Zo nodig kunnen maatregelen ter beperking van hinder worden genomen. Eerder is in hoofdstuk 3 hierop ingegaan. In de eindsituatie, met een bestemming "Groen", is er sprake van een alleszins aanvaardbare situatie.

4. 2. Ecologie

▪ *Toetsingskader en beleid*

Bij elk ruimtelijk plan dient, met het oog op de natuurbescherming, rekening te worden gehouden met de *Natuurbeschermingswet* en de *Flora- en faunawet*. Er wordt onderscheid gemaakt in gebiedsbescherming en soortenbescherming.

Met betrekking tot de gebiedsbescherming gaat het om de bescherming van gebieden die zijn aangewezen als onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en/of om gebieden die zijn aangewezen als Natura 2000-gebied.

De soortenbescherming vindt primair plaats via de *Flora- en faunawet*. Op grond van deze wet mogen er geen beschermde planten en dieren (en hun verblijfsplaatsen), die in de wet zijn aangewezen, verstoord worden. Onder voorwaarden is ontheffing van deze verbodsbepalingen mogelijk.

Voor soorten die vermeld staan op bijlage IV van de Habitatrictlijn en een aantal Rode-Lijst soorten zijn deze voorwaarden zeer streng.

▪ *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan*

Wat betreft de gebiedsbescherming liggen er in de (directe) omgeving van het plangebied geen Natura 2000-gebieden (Vogelrichtlijn- en Habitatrictlijngebieden) en zijn deze ook niet voorzien. Dit blijkt het bestemmingsplan *Zuidhorn-Reserveringsgebied* en de *Omgevingsverordening Groningen*.

Wat betreft de soortbescherming is reeds in het kader van het vorige bestemmingsplan ecologisch onderzoek gedaan naar de mogelijke aanwezigheid van beschermde soorten (Bijlage 1)¹⁾.

¹⁾ Ecologische beoordeling realisatie transferium Zuidhorn, A&W-rapport 1659, juli 2011. Het ecologisch onderzoek is tevens uitgevoerd met het oog op de reservering voor een transferium c.a.

In het ecologisch onderzoek van 2011 werden de volgende conclusies worden getrokken:

- er ontstaat geen conflict met de Natuurbeschermingswet, noch met de regelgeving aangaande de Ecologische hoofdstructuur en de overige vormen van gebiedsbescherming;
- ten aanzien van de soortbescherming:
 1. ingeval van werkzaamheden aan de sloten kan vanwege de aanwezigheid van de Kleine Modderkruiper zonder ontheffing worden gewerkt, mits gebruik wordt gemaakt van een goedgekeurde gedragscode;
 2. voor vogels is er geen conflict, mits broedende vogels niet worden verstoord;
 3. ten aanzien van vleermuizen is er geen conflict, mits rekening wordt gehouden met mogelijke vliegroutes;
 4. overige wettelijk beschermde soorten komen naar verwachting niet voor en/of ondervinden geen negatieve effecten.

In de nieuwe situatie wordt overwogen dat alleen de voorgenomen functie verandert: de tijdelijke detailhandelsvestigingen zijn niet meer aan de orde en het gebied is inmiddels deels heringericht. In de nieuwe situatie gaat het om een transferium en een reservering voor een werkterrein ten behoeve van werkzaamheden aan het spoor. Het gaat thans om een terrein dat na sloop voor een nieuwe functie beschikbaar komt. Met het oog en het ontbreken van waardevolle landschapselementen is er geen hoge verwachting voor ecologische waarden.

Wat betreft werkzaamheden aan de sloten in verband met de eventuele aanwezigheid van de beschermde Modderkruiper wordt opgemerkt, dat binnen het nieuwe plangebied geen bestaande sloten zijn meegenomen.

Samenvattend: het plan is vanuit oogpunt van ecologie uitvoerbaar. Afhankelijk van het moment van daadwerkelijke realisering en eventuele wijzigingen in het gebruik kan een actualisatie gewenst zijn.

4. 3. Cultuurhistorie en archeologie

▪ *Toetsingskader en beleid*

Bij het opstellen van plannen moeten cultuurhistorische waarden tijdig in beeld worden gebracht. Het *Besluit ruimtelijke ordening* (Bro) stelt in dat verband specifieke eisen aan het opstellen van ruimtelijke plannen. Waar mogelijk moeten cultuurhistorische waarden worden behouden of versterkt. Cultuurhistorie is daarmee een sturend onderdeel geworden in de ruimtelijke ordening.

Het bestemmingsplan betreft aanleg van een transferium in een gebied waar geen sprake is van cultuurhistorische waarden.

Ter bescherming van eventuele archeologische waarden in de bodem is de *Monumentenwet* van toepassing. De kern van deze wet is dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven.

▪ *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan*

Het plangebied kent geen cultuurhistorische waarden.

Wat betreft het aspect ‘archeologie’ is in het kader van het vorige bestemmingsplan een archeologisch bureauonderzoek door Libau uitgevoerd (Bijlage 2) ².

De conclusies van dat bureauonderzoek waren:

“Op de glaciale rug bestaat kans archeologische resten uit de Steentijd IJzertijd/Romeinse tijd en middeleeuwen aan te treffen. De bodem in het plangebied is gedeeltelijk verstoord door de huidige bebouwing. Echter, de aanwezigheid van een esdek van meer dan 50 cm dikte heeft de onderliggende bodem beschermd tegen ingrepen. Het is mogelijk dat zich onder het esdek nog intacte archeologische resten bevinden.”

Met het oog hierop adviseerde Libau over het bestemmingsplan van 2012:

- *in het onbebouwde gebied en ter plaatse van de supermarkten met bijbehorend terrein een vervolgonderzoek te laten uitvoeren;*
- *geen archeologisch onderzoek te laten uitvoeren in het westelijk en zuidwestelijk plandeel.”*

Thans kan worden opgemerkt, dat de supermarkten niet meer aanwezig zijn en dat voorzien wordt in een transferium en een reservering voor een werkterrein. Bij de aanleg van deze nieuwe functies zal nog een archeologisch vervolgonderzoek moeten worden uitgevoerd.

Ten behoeve van de aanleg van het transferium zal onder de verharding een cunet op een diepte van ± 80 cm worden aangebracht. Dit is nodig in verband met de aanleg van een riolering. Voordat deze werkzaamheden worden uitgevoerd en het terrein geschikt is voor het uitvoeren van boringen, zullen de (archeologisch kritische) werkzaamheden plaatsvinden zoals geadviseerd door Libau Steunpunt.

Samenvattend is het bestemmingsplan op dit punt uitvoerbaar onder voorwaarden aangaande archeologische begeleiding tijdens de uitvoering.

4. 4. Water

▪ *Toetsingskader en beleid*

Vanwege het grotere belang van het water in de ruimtelijke ordening, wordt van waterschappen een vroege en intensieve betrokkenheid bij het opstellen van ruimtelijke plannen verwacht. Bovendien is de watertoets een verplicht onderdeel in de ruimtelijke procedure geworden.

Waterschappen hebben op grond van de *Waterwet* een belangrijke taak met betrekking tot het waterbeheer. In een waterbeheerplan geven zij functies aan het water geven waarbij afstemming wordt gezocht met het ruimtelijk beleid. Als leidende principes voor een duurzaam waterbeheer geldt een tweetal ‘tritsen’:

- Waterkwantiteit: vasthouden, bergen en afvoeren;
- Waterkwaliteit: schoonhouden, scheiden en zuiveren.

²⁾ Oostergast, fase 4 te Zuidhorn, gemeente Zuidhorn: Een Archeologisch Bureauonderzoek, Libau Steunpunt, Groningen, juni 2011.

Waterplan Regio West-Groningen

Samen met de betrokken gemeenten in het Westerkwartier en het waterschap Noorderzijlvest is *Waterplan Regio West-Groningen* opgesteld. In dit intergemeentelijke waterplan is een visie voor het jaar 2020 gegeven.

- *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan: watertoets*

In het vorige bestemmingsplan is als inzet gekozen om de wateropgave mee te nemen binnen de totale wateropgave van het bestemmingsplan *Oostergast, fase 1 en plandelen 2A,2B en 2C* van 2012.

(Vooruitlopend op dit bestemmingsplan is voor het gebied Oostergast (de onderscheiden fasen 1 t/m 4) enige tijd geleden al een wateropgave berekend³. Het gebied van het transferium (toen nog Oostergast, fase 3 en 4) is meegenomen in deze berekening. Er werd in het gebied van deze fasen eveneens voorzien in een toename van de verharde oppervlakte (bebouwing), thans vindt deze plaats in de vorm van een parkeervoorziening.

Overeenkomstig de normstelling van het waterschap is in deze berekening ervan uitgegaan dat 10% van de nieuw aan te leggen verharding als oppervlaktewater wordt gerealiseerd. Uit het onderzoeksresultaat blijkt, dat voor het gebied als geheel aan de wateropgave wordt voldaan. Het tekort voor fase 3 en 4 wordt opgevangen door het overschot in fase 1 en 2.

Ten opzicht van het bestemmingsplan *Oostergast, fase 1 en plandelen 2a,2b en 2c* biedt dit bestemmingsplan naast de ruimte voor uitbreiding van het transferium de mogelijkheid voor de aanleg van een werkterrein ten behoeve van werkzaamheden aan het spoor. Dit betreft een tijdelijke activiteit. Waar nodig wordt met het waterschap overlegd.

- Vooroverleg waterschap Noorderzijlvest

Zoals hiervoor opgemerkt, is reeds bij de planvorming voor het gebied Oostergast een berekening voor de totale wateropgave uitgevoerd. Hierover is bij de planvorming voor het gebied Oostergast reeds met het waterschap Noorderzijlvest overleg gevoerd.

Samenvattend kan uit het voorgaande worden geconcludeerd is dat het bestemmingsplan uit oogpunt van het waterbeleid uitvoerbaar is.

4. 5. Bodem

- *Toetsingskader en beleid*

Verdachte plekken met betrekking tot de kwaliteit van de bodem dienen in het kader van de *Wet bodembescherming* bij ruimtelijke plannen en projecten te worden gesignaleerd vanuit een goede ruimtelijke ordening.

- *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan*

Het project heeft geen betrekking op uitvoering voor milieugevoelige functies.

³) Oostergast Zuidhorn, wateropgave bij stedenbouwkundig plan fase 1,2 en fase 3+4, Burpo De Zwarte Hond, Groningen 16-12-2010.

In aansluiting op regulier beleid is bij vrijkomende grond het uitgangspunt dit zoveel mogelijk binnen de projectgrenzen te hergebruiken, mits milieuhygiënisch aanvaardbaar.

Wel kan nog gewezen worden op een eerder uitgevoerd bodemonderzoek (in het kader van de planvorming Oostergast toen hier nog van een dienstverlenende functie werd uitgegaan). Geconcludeerd is, dat er geen sprake is van (voormalige) potentieel bodembedreigende activiteiten. Voor de volledigheid is dit onderzoek als bijlage 3 toegevoegd aan de toelichting.

4. 6. Geluid

▪ *Toetsingskader en beleid*

In de *Wet geluidhinder* (Wgh) is bepaald dat elke spoorweg in principe een zone heeft waar aandacht aan geluidhinder moet worden besteed. Dit geldt ook voor spoorwegen. Daarbij onderscheidt de Wgh geluidsgevoelige functies (zoals woningen) en niet-geluidsgevoelige functies.

Inmiddels is voor geluidbelasting vanaf het spoor met bijbehorende geluidproductieplafonds een regeling opgenomen in de Wet Milieubeheer.

▪ *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan*

Dit bestemmingsplan regelt de aanleg van een transferium. Er worden geen geluidgevoelige bestemmingen met dit plan mogelijk gemaakt.

In het bestemmingsplan *Reserveringsgebied Transferium-2012* was nog rekening gehouden met een bestemmingsregeling vanwege de geluidzone van de N355. Met de ingebruikname van de wegomlegging van de N355 om Noordhorn en Zuidhorn (september 2014) is de functie van provinciale weg komen te vervallen. Daarmee is er ook geen noodzaak meer om de genoemde bestemmingsregeling te handhaven.

4. 7. Luchtkwaliteit

▪ *Toetsingskader en beleid*

Een onderdeel van de *Wet milieubeheer* betreft de luchtkwaliteit. De wet is enerzijds bedoeld om de negatieve effecten op de volksgezondheid aan te pakken, als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging. Anderzijds heeft de wet tot doel mogelijkheden te creëren voor ruimtelijke ontwikkeling, ondanks overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit.

▪ *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan*

Dit plan betreft een aanleg van een transferium met uitbreiding van de parkeermogelijkheden. Er wordt niet voorzien in functies die grenswaarden van het Besluit *Niet in betekende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)* overschrijden.

Bij de begrenzing is rekening gehouden met een mogelijke spoorbaanverlegging ten behoeve van een extra treinfrequentie Groningen-Zuidhorn. Deze werkzaamheid wordt planologisch apart geregeld.

4. 8. 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.

- *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan*

Transport gevaarlijke stoffen: spoorweg

Over het spoor van Groningen naar Leeuwarden vindt geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. In een brief van Prorail van 7 juli 2008 aan de provincie is aangegeven, dat ook voor de middellange termijn (2020) er geen plannen zijn om dit traject in te zetten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Gelet hierop is het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor niet relevant voor de voorgenomen ontwikkeling in dit bestemmingsplan.

Transport gevaarlijke stoffen: water

Het Van Starckenborghkanaal is in de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen aangewezen als een binnenvaartroute met frequent vervoer van gevaarlijke stoffen, ingedeeld in de categorie 'zwarte vaarwegen'. Het kanaal ligt op aanzienlijke afstand en heeft geen invloed op het plangebied.

Transport gevaarlijke stoffen: weg

In het bestemmingsplan Reserveringsgebied Transferium-2012 was nog rekening gehouden met een bestemmingsregeling vanwege vervoer gevaarlijke stoffen over de N355. Met de ingebruikname van de wegomlegging van de N355 om Noordhorn en Zuidhorn (september 2014) is de functie van provinciale weg komen te vervallen. Daarmee is er ook geen noodzaak meer om de genoemde bestemmingsregeling te handhaven.

Transport gevaarlijke stoffen: ondergrondse aardgastransportleiding

Aan de oostzijde van het plangebied ligt een hogedruk gasbuisleiding van de NV Nederlandse Gasunie. Het betreft een 40 bar-leiding. Dit bestemmingsplan voorziet niet in een functie voor niet- dan wel minder zelfredzame personen. De gasleiding wordt door middel van een bestemmingsregeling beschermd; op/naast de leiding mag niet gebouwd worden.

Het bestemmingsplan is vanuit oogpunt van externe veiligheid uitvoerbaar.

Advisering Omgevingsdienst

In het kader van het gebruikelijke overleg over bestemmingsplannen vraagt de gemeente Zuidhorn de *Omgevingsdienst Groningen* en de *Veiligheidsregio Groningen* nader advies over het aspect externe veiligheid in relatie tot dit bestemmingsplan. Deze adviezen worden in de verdere procedure meegenomen.

4. 9. Duurzaamheid

De provincie Groningen vraagt in de Omgevingsverordening aandacht voor duurzame oplossingen en energiebesparing. Ook de gemeente Zuidhorn wil in het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk duurzaamheidsdoelen een plaats geven.

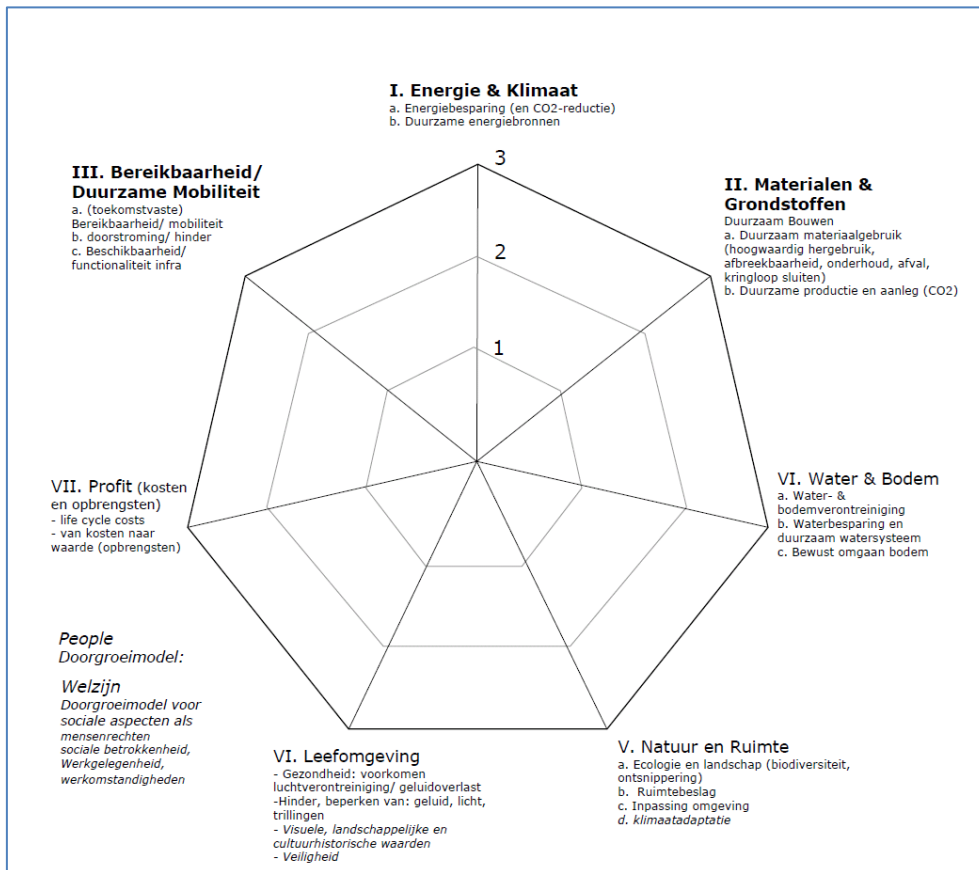
In algemene zin worden van de aanleg van het transferium worden positieve effecten op het gebruik van het openbaar vervoer verwacht. Nu al vormt Zuidhorn daarin als een belangrijk knooppunt, na aanleg van het transferium zal zich dat verder ontwikkelen.

Duurzaamheidsaspecten staan centraal in de planvorming en realisatie van het Transferiumproject. Om duurzaamheid concreet invulling te gaan geven in het project, wordt de aanpak Duurzaam GWW gehanteerd. In relatie tot de ontwikkeling van Transferiumlocatie Zuidhorn spelen diverse duurzaamheidsaspecten een rol (zie onderstaande figuur). Met verschillende interne en externe stakeholders/betrokkenen van het project worden gezamenlijk keuzes gemaakt over het ambitieniveau en de onderwerpen waarop extra inspanning op kan worden gepleegd.

Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen drie ambitieniveaus:

- ambitieniveau 1 = voor dit thema hanteren we wet- en regelgeving, maar hoeven geen extra maatregelen voor duurzaamheid genomen te worden.
- ambitieniveau 2 = voor dit thema willen we substantiële bovenwettelijke prestaties voor duurzaamheid voor dit project.
- ambitieniveau 3 = voor dit thema willen we 'maximale duurzaamheid' voor dit project.

In onderstaand schema zijn deze thema's in onderling verband schematisch weergegeven.



Figuur 9. Schematische weergave toepassing principes duurzaamheid

Concrete kansen en daaraan gekoppelde ambitieniveaus worden in het voorjaar van 2015 door de projectgroep Transferium nader uitgewerkt. De bovenstaande aanpak wordt ook gebruikt binnen het project Extra Sneltrain Groningen Leeuwarden(ESGL). Daarmee kan het ‘ambitieweb’ van beide projecten makkelijk naast elkaar worden gelegd en de synergie tussen beide projecten worden vergroot.

4. 10. Kabels en leidingen

In de buurt van het plangebied loopt onder de aanwezige infrastructuur een energieleiding in de vorm van een hogedruk gasleiding. Bij het ontwerp voor het transferium wordt met de ligging ervan rekening gehouden.

5. UITVOERBAARHEID

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt in de maatschappelijke en de economische uitvoerbaarheid.

5. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Planvoorbereiding

De ontwikkeling van het transferiumgebied met de komende vernieuwingsmaatregelen wordt voorbereid door een projectgroep met betrokken instanties en overheden: naast de gemeente Zuidhorn zijn dat de provincie Groningen, de Regio Groningen-Assen, ProRail, NS-Vastgoed, OV-bureau, de Regiopolitie en de nutsbedrijven.

Over het projectplan transferium zal in breed verband overleg plaatsvinden met aanwonenden en overige inwoners van Zuidhorn, organisaties en bedrijven, belangenverenigingen en reizigers van het openbaar vervoer. Er wordt kortom in brede zin met alle betrokkenen gecommuniceerd.

Het voorliggende bestemmingsplan is overigens een deel van de totale vernieuwing van het transferiumgebied, zoals in hoofdstuk 3 aan de orde is gekomen.

Naast de inhoudelijke discussie in het kader van het projectplan, staan ook de gebruikelijke mogelijkheden voor inspraak- en zienswijze open in het kader van het bestemmingsplan. Hieronder wordt dat aangegeven.

Procedure bestemmingsplan

De procedure van het bestemmingsplan vindt als volgt plaats.

Gelet op een vlotte proceduregang wordt direct een ontwerp-bestemmingsplan in procedure gebracht⁴. Dat gaat vervolgens zes weken ter inzage met de mogelijkheid om zienswijzen in te dienen.

Daarna besluit de gemeenteraad tot vaststelling van het bestemmingsplan; ingediende zienswijzen kunnen al dan niet tot aanpassingen of wijzigingen leiden.

5. 2. Economische uitvoerbaarheid

In het kader van het projectplan transferium is de financiële dekking van de voorgenomen maatregelen onderzocht.

Er wordt uitgegaan van een financiering die voor 25% uit een gemeentelijke investering bestaat en voor 75% uit externe subsidies.

4) Een afzonderlijk overleg over een voorontwerp-bestemmingsplan is voor dit bestemmingsplan niet vereist: dit gelet op het beleid van de provincie d.d. 10 mei 2011, nr 2011-20269/20/A.10,RP. Bovendien is de provincie ook bij de planvoorbereiding betrokken. Daarnaast heeft met het waterschap bij het totale plan Oostergast al overleg plaatsgevonden.

Voor het verkrijgen van subsidies wordt een beroep gedaan op fondsen van het Ministerie Infrastructuur en Milieu (fonds: *Groei op het spoor*), de provincie Groningen (fondsen: *Transferia en Busstations*; *Hoogwaardig Openbaar Vervoer en Q-liner*) en de Regio Groningen-Assen (*Meerjaren Investeringsprogramma 2010-2020*).

Het voorliggende bestemmingsplan bevat een onderdeel van de totale aanpak van het transferiumgebied, in het bijzonder de uitbreiding van parkeer- en haltegelegenheden met bijbehorende voorzieningen. Realisering van deze voorzieningen wordt ingebracht in de totale aanleg en exploitatie van het projectplan.

5. 3. Grondexploitatie

De *Grondexploitatiewet* (onderdeel van de *Wet ruimtelijke ordening*) stelt een gegarandeerd kostenverhaal verplicht bij het opstellen van bestemmingsplannen waarin bepaalde bouwplannen mogelijk worden gemaakt.

Een exploitatieplan is verplicht, tenzij het verhalen van kosten al op een andere wijze is verzekerd, het bepalen van een tijdvak of fasering niet noodzakelijk is en het stellen van eisen en regels over werken en werkzaamheden in het exploitatiegebied niet noodzakelijk is. In dat geval dient de gemeenteraad tegelijk met vaststelling van dit bestemmingsplan expliciet en gemotiveerd te besluiten om geen exploitatieplan vast te stellen.

In de situatie van dit plangebied wordt afgezien van het vaststellen van een exploitatieplan vanuit de omstandigheid dat het gaat om een project waarvoor Rijk, provincie, Regio Groningen-Assen en openbaarvervoersbedrijven afspraken over de financiering en de realisering maken.

6. JURIDISCHE REGELING

6. 1. Planologische vertaling

Dit bestemmingsplan gaat vergezeld van een verbeelding. Deze is op basis van het ontwerp voor het transferium, zoals opgenomen in het “projectplan transferium”, opgesteld. Dit is in hoofdstuk 3 van deze toelichting eerder toegelicht. De begrenzing van het plan wordt bepaald door de omvang van het transferium, inclusief de uitbreiding van de parkeergelegenheid. Daarnaast is een gebied meegenomen dat in het aansluitende gebied als werkterrein voor de spoorverbetering wordt gereserveerd.

Bij de begrenzing aan deze zijde is verder rekening gehouden met de aanleg van een keerspoor.

6. 2. Toelichting op de bestemmingen

Met inachtnaam van de onder 6.1. genoemde uitgangspunten is het bestemmingsplan opgesteld. Daarin komen de volgende bestemmingen voor:

Enkelbestemmingen

Groen

De bestemming “Groen” heeft betrekking op enkele gronden die rondom de parkeervoorzieningen worden voorzien. Figuur 6 in hoofdstuk 3 geeft een beeld van de (aan te leggen) groenvoorzieningen. De bestemming laat geen bebouwing toe. Binnen de bestemming is zo nodig ruimte voor extra afwatering.

Verkeer

Binnen de plangrens valt een deel van de oude Rijksstraatweg. In aansluiting op het geldende bestemmingsplan *Oostergast, fase 1 en plandelen 2A, 2B en 2C* is dit tracé, dat globaal loopt tot aan de woningen Atlasstraat 37-41, onder de bestemming “Verkeer” gebracht. Deze bestemming komt verder voor op een fietsverbinding vanuit de wijk Oostergast (in het verlengde van de Capellastraat) richting de dorpskern. Gelet op het belang van deze fietsverbinding is deze met een bestemming “Verkeer” apart bestemd.

Verkeer-Transferium

Het transferiumgebied zelf is met de bestemming “Verkeer-transferium” bestemd. Ook bijbehorende groenvoorzieningen kunnen binnen deze bestemming gerealiseerd worden.

Water

Een bestaande waterpartij naast het gemeentehuis is geregeld met de bestemming Water. Voortzetting van de aanwezige situatie is uitgangspunt.

Dubbelbestemmingen

Leiding-Gas

Binnen het plangebied ligt een hogedruk aardgasleiding. Deze is in planologische zin geregeld met de dubbelbestemming Leiding-Gas.

Deze bestemming beschermt de aanwezige leiding. De regeling sluit aan bij die van het huidige bestemmingsplan *Reserveringsgebied Transferium-2012*.

Functieaanduidingen

Ten behoeve van werkzaamheden aan het spoor is met dit bestemmingsplan een reservering gedaan voor een werkterrein, dat aansluit op het transferium. Het betreft een tijdelijke activiteit. De planregels bevatten de maximale juridische termijn, daarbinnen kan de tijdelijke activiteit op de daadwerkelijk benodigd tijdsduur worden afgestemd.

7. ZIENSWIJZEN

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft vanaf 26 maart tot en met 6 mei 2015 ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn heeft een ieder de mogelijkheid gehad een zienswijze in te dienen. Er zijn drie zienswijzen ingediend.

De ontvangen zienswijzen en de gemeentelijke reactie daarop zijn opgenomen in bijlage 4 bij deze toelichting.

Twee zienswijzen geven aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

1. De aanduiding 'geluidzone - spoor' is van de verbeelding en uit de regels verwijderd. De reden hiervan is dat dit wordt ondervangen door een wettelijke basis, te weten de Wet milieubeheer met de hieraan gekoppelde geluidproductieplafonds.
2. De mogelijkheid voor het houden van evenementen op het transferium is uit de regels verwijderd. In het bestemmingsplan moeten evenementen worden geregeld die jaarlijks gedurende een periode terugkeren. Nu deze evenementen hier niet worden voorzien, kan deze bepaling komen te vervallen. Overigens wordt hierbij het incidenteel houden van een evenement niet uitgesloten (via de Algemene Plaatselijke Verordening).
3. De wijzigingsbevoegdheid tot het uitbreiden van het transferium is uit het bestemmingsplan verwijderd. Reden hiervoor is dat onvoldoende duidelijk is of binnen de planperiode van 10 jaar van deze bevoegdheid gebruik zal worden gemaakt. Dit is op grond van vaste jurisprudentie een vereiste. Tevens is de financiële dekking voor de uitbreiding niet gegarandeerd. Mocht het transferium uiteindelijk te klein blijken, dan zal overwogen worden om via een afzonderlijke procedure aan een uitbreiding mee te werken.

===