

ZUIDHORN
BESTEMMINGSPLAN ZUIDHORN SPOORBRUG

VASTGESTELD



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

BESTEMMINGSPLAN SPOORBRUG ZUIDHORN

CODE 128504 / 14-09-2015

TOELICHTING

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>blz</u>
1. INLEIDING	1
1. 1. Aanleiding	1
1. 2. Planologische regeling	2
1. 3. Reservering werkterreinen c.a.	2
1. 4. Leeswijzer	3
2. BELEIDSKADER	4
2. 1. Rijks en provinciaal beleid	4
2. 2. Gemeentelijk beleid	6
3. UITGANGSPUNTEN VOOR HET BESTEMMINGSPLAN	8
3. 1. De spoorbrug	8
3. 2. Werkterreinen/voorbouwlocatie	10
3. 3. Kanaalverbreding	13
4. OMGEVINGSASPECTEN	14
4. 1. Ecologie	14
4. 2. Cultuurhistorie en archeologie	15
4. 3. Water	17
4. 4. Bodem	19
4. 5. Geluid	19
4. 6. Luchtkwaliteit	20
4. 7. Externe veiligheid	20
4. 8. Duurzaamheid	22
4. 9. Kabels en leidingen	23
5. UITVOERBAARHEID	24
5. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	24
5. 2. Economische uitvoerbaarheid	24
5. 3. Grondexploitatie	24
6. JURIDISCHE REGELING	26
6. 1. Planologische vertaling vernieuwing brug	26
6. 2. Toelichting op de bestemmingen	28
7. VOOROVERLEG	32
8. ZIENSWIJZEN	35

BIJLAGEN

- Bijlage 1** Toetsing Flora- en faunawet t.b.v. de vervanging van de spoorbrug en de bijbehorende bochtverruiming van het Van Starckenborghkanaal nabij Zuidhorn, Buro Bakker, adviesburo voor ecologie BV te Assen 09-12-2013, in opdracht van de provincie Groningen
- Bijlage 2** Zuidhorn, Spoorbrug, (Gemeente Zuidhorn, Gr.), Een Inventariserend Archeologisch Veldonderzoek, Archeologisch Onderzoeks- en Adviesbureau De Steekproef, Zuidhorn, 12-12-2013, in opdracht van de provincie Groningen
- Bijlage 3** Resultaten uitgevoerde GPP-toets, Bestemmingsplan voor vervanging van de brug over het Van Starckenborghkanaal, Grontmij De Bilt, 27-08-2014, nummer GM-0135502
- Bijlage 4** Vooroverlegreacties
- Bijlage 5** Nota van zienswijzen en zienswijze

1. INLEIDING

1. 1. Aanleiding

De provincie Groningen is in het kader van de algehele opwaardering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl onder meer in Zuidhorn bezig met de plaatselijke verbreding van het Van Starckenborghkanaal. Er wordt voorzien in een opwaardering van deze vaarweg tot een zogenaamde "vaarwegklasse Va". De bruggen over deze vaarweg, waaronder de spoorbrug, worden geschikt gemaakt voor de klasse Vasschepen en - voor wat betreft de doorvaarthoogte - voor vierlaagscontainervaart, alsmede voor tweebaks duwvaart in gestrekte formatie (in een combinatie van 1 duweenheid en 2 bakken achterelkaar, circa 190 m).

Daarmee worden veilige en vlotte vaarverbindingen beoogd.

Daarnaast speelt rond de spoorburg in het bijzonder de wens de oever van het kanaal zodanig te verbreden, dat voor het waarborgen van de veiligheid van de binnenscheepvaart een aanwezige 'knik' in het kanaal wordt verruimd. De bouw-mogelijkheid voor de nieuwe spoorbrug wordt afgestemd op de verbreding van het kanaal. Ook met de plaatsing van de pijlers waarop de brug rust, moet rekening worden gehouden met de nieuwe situatie van het kanaal. Samenhangend met de werkzaamheden heeft de provincie Groningen enige gronden aan de noordzijde van het kanaal gekocht, die worden betrokken bij het project.

Bij besluit van 24 september 2014 hebben Provinciale Staten groen licht voor het project gegeven door het beschikbaar stellen van een krediet voor de vervanging van de spoorbrug in Zuidhorn.

De gewenste verbetering van de spoorbrug is nog niet volledig planologisch geregeld. Datzelfde geldt voor de daarmee samenhangende kanaalverbreding en verlegging van de weg Van Starckenborghkanaal Zz. Vandaar dat deze werkzaamheden in dit bestemmingsplan een planologische basis krijgen. Enkele hiervan afgeleide zaken – in het bijzonder het aanpassen van de verkeersbestemming aan de nieuwe situatie - worden eveneens in dit bestemmingsplan meegenomen. In figuur 1 wordt de ligging van het plangebied op een luchtfoto weergegeven.



Figuur 1. Ligging spoorbrug met directe omgeving

1. 2. Planologische regeling

Voor de werkzaamheden voor de nieuwe spoorbrug, is momenteel een drietal bestemmingsplannen van toepassing: het Bestemmingsplan *Buitengebied* van 2010, het bestemmingsplan *Kernen Brittil-Zuidhorn* van 2011 en het (aangrenzende) bestemmingsplan *Mokkenburg* van 2013.

De daarin opgenomen verkeers- en waterbestemmingen bieden onvoldoende ruimte voor de gewenste verbeteringsmaatregelen. Daarom is besloten tot een nieuw bestemmingsplan. Onder afstemming op de vigerende regelingen zijn daarmee de beoogde activiteiten planologisch realiseerbaar. In hoofdstuk 2 wordt meer uitgebreid op deze samenhang teruggekomen.

1. 3. Reservering werkterreinen c.a.

In het bestemmingsplan is naast een regeling voor de nieuwe brug, tevens een tijdelijke regeling opgenomen ten behoeve van werkterreinen voor een voorbouwlocatie.

In verband met het (strakke) tijdschema waarbinnen de nieuwe brug in functie moet zijn en logistieke voordelen wordt nabij de brug een planologische reservering gedaan voor deze werklocatie. Ruimte wordt aldus geboden voor opslag van materieel en voor het (gedeeltelijk) vóórmonteren van de brug.

Omdat het hier om een tijdelijke activiteit gaat, is hiervoor een tijdelijke bestemmingsregeling opgesteld. Daarna gelden de basisbestemmingen voor de gronden. Op locatie, inrichting, randvoorwaarden en bestemmingsregeling wordt uitgebreider in hoofdstuk 3.2. ingegaan.

1. 4. Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk 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 kanaalverbreding, voor de nieuwe spoorbrug en de daarmee samenhangende activiteiten.

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. In hoofdstuk 6 is de juridische regeling opgenomen. Hoofdstuk 7 behandelt het gehouden vooroverleg. Ten slotte wordt in hoofdstuk 8 op de raadsvaststelling ingegaan.

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, vastgesteld 2012) 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 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.

De overgang van provincie naar Rijk heeft in 2013 plaatsgevonden. De hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl is vanaf 1 januari 2014 in beheer en eigendom van het Rijk. Rijkswaterstaat wordt verantwoordelijk voor het beheer van de bruggen, houdt toezicht en zorgt voor een veilige en vlotte doorvaart. Wel gaat de bediening in samenwerking met de provincies.

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*. Rijkswaerwegen vallen onder deze nationale belangen.

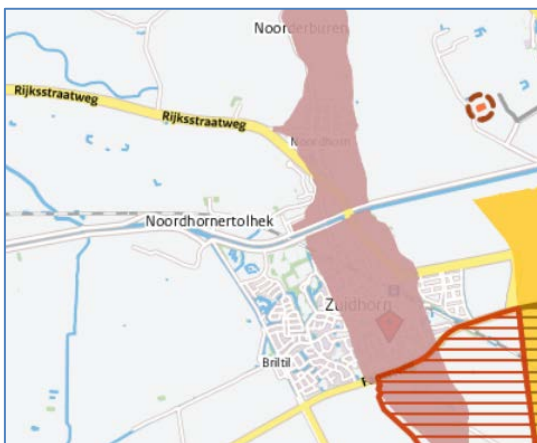
Meer specifiek vindt vanuit de rijksverantwoordelijkheid over de hoofdvaarwegen met het Ministerie van Infrastructuur en Milieu overleg plaats over de aanpassingen en werkzaamheden aan de hoofdvaarverbinding Lemmer-Delfzijl. Dat resulteert onder meer in een aantal civieltechnische en ruimtelijke randvoorwaarden.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

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 de opwaardering van het Van Starckenborghkanaal en daarbij behorende werkzaamheden.

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) geen specifieke aanwijzingen voor de bestaande brugsituatie in Zuidhorn. Daarnaast bevat de Omgevingsverordening een kaart met specifieke landschapkenmerken en waarden. Onderstaand is een fragment van deze kaart opgenomen, waaruit de ligging van Noordhorn en Zuidhorn op een glaciale rug in het landschap blijkt. De glaciale rug strekt zich niet uit tot de locatie van de spoorbrug. Wel ligt een klein deel van het gebied, dat na realisering van de nieuwe spoorbrug wordt heringericht, binnen het aangegeven gebied van de glaciale rug. Bij zich voordoende kritische werkzaamheden wordt daarmee rekening gehouden.



Figuur 2. Fragment kaart landschapswaarden en uitvergroting ter plaatse van spoorbrug

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat dit bestemmingsplan binnen het rijks- en provinciaal beleid past.

Masterplan vormgeving vaarweg Lemmer-Delfzijl

Ten behoeve van een samenhangende visie voor de brugverbeteringen vanwege de opwaardering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl is een visiedocument opgesteld: Masterplan vormgeving vaarweg Lemmer-Delfzijl. Deze visie is een gezamenlijk initiatief van de provincies Fryslân en Groningen. De wijze waarop de uitwerking in deze plansituatie heeft plaatsgehad komt in hoofdstuk 3 aan de orde.

2. 2. Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Zuidhorn

In de Structuurvisie Zuidhorn (2010) is de vervanging van de spoorbrug als een belangrijk infrastructureel project voor de komende jaren opgenomen, passend binnen de infrastructurele ontwikkelingsas van Zuidhorn. Dit beleid voorziet onder meer in infrastructurele verbeteringen rond de zone van de N355, het spoor en het Van Starckenborghkanaal.

Toekomstvisie Zuidhorn 2030

Een visie voor de langere termijn is opgenomen in de Toekomstvisie Zuidhorn (2030). Investeren in een duurzame mobiliteit vormt een belangrijk thema om een snelle en milieuvriendelijke bereikbaarheid van de regio te waarborgen. De verdere uitbouw van het openbaar vervoer vormt daar een belangrijk onderdeel van.

Huidige bestemmingsplannen

De locatie waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft, ligt tot het van kracht worden van dit nieuwe bestemmingsplan nog in het *Bestemmingsplan Zuidhorn-Briltl* (vastgesteld 14-11-2011). In figuur 3 wordt een fragment van de verbeelding gegeven. In dit bestemmingsplan wordt de aanloop van de spoorlijn richting de brug plus het zuidelijke bruggenhoofd geregeld. Deze regeling is echter onvoldoende voor de gewenste verbetering.

Verder valt de kanaalverbreding in een drietal bestemmingsplangebieden:

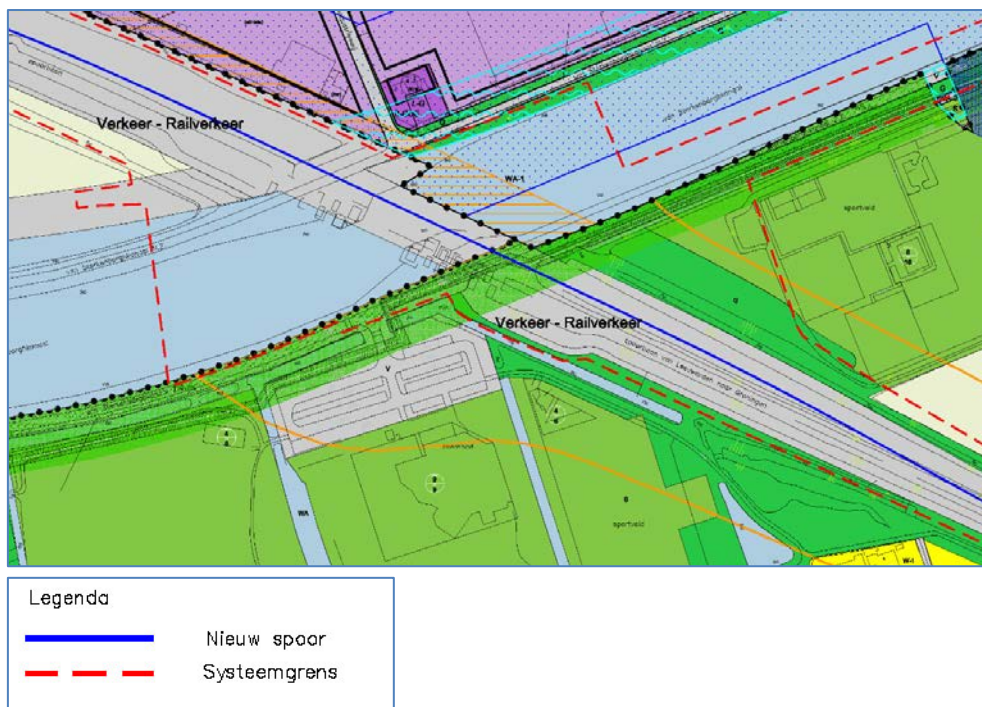
- verbredingswerkzaamheden aan de noordzijde zijn mogelijk binnen het bestemmingsplan Buitengebied;
- verbredingswerkzaamheden aan de oostzijde van de spoorbrug zijn meegenomen in het recent (16-12-2013) vastgestelde bestemmingsplan Mokkenburg;
- de beoogde verbreding aan de westzijde van de spoorbrug valt thans nog in bestemmingsplan Briltl-Zuidhorn, maar de regeling vraagt aanpassing met het oog op de kanaalverbreding en de daarvan afgeleide plaatsingseisen aan de brug. Dat vindt nu met dit bestemmingsplan plaats.

Op onderstaand fragment is aangegeven hoe de systeemgrens van het project (= de grens die betrekking heeft op het gebied dat betrokken wordt bij de werkzaamheden) zich verhoudt tot de vigerende bestemmingsplannen.

Hoofdstuk 6 beschrijft de keuzes voor de herziening.

In onderstaande figuur zijn de vigerende bestemmingen weergegeven. De bestemming Verkeer-Railverkeer is zowel vanuit het geldende bestemmingsplan Kernen Brittil-Zuidhorn als het bestemmingsplan Buitengebied opgenomen. Aan het kaartfragment is toegevoegd de gehanteerde systeemgrens (werkgrens) voor de werkzaamheden aan de spoorbrug en nieuwe beloop van de spoorlijn.

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat dit bestemmingsplan binnen het gemeentelijk beleid past.



Figuur 3. Fragment vigerende bestemmingsplannen met toegevoegd ligging spoortracé en werkgrens (bron: Spoorbrug, situatie, Arcadis Amersfoort, 02-12-2014, i.o.v. ProRail P Spoor kruisingen, projectnummer D04041.000176.0100, tek.nr.4100)

3. UITGANGSPUNTEN VOOR HET BESTEMMINGSPLAN

3. 1. De spoorbrug

Uitgangssituatie

De spoorbrug in Zuidhorn is in de jaren dertig van de vorige eeuw gebouwd, toen het nieuw te graven Van Starckenborghkanaal de al bestaande spoorlijn Groningen-Leeuwarden kruiste. De bestaande spoorbrug is een niet beweegbare (vaste) stalen vakwerkbrug (met de kenmerkende driehoekige delen). Over de brug loopt een enkel spoor. De brug is een onmisbare schakel in de spoorverbinding Leeuwarden-Groningen. De huidige doorvaartbreedte is 22 m en de doorvaarthoogte van de brug meet 6,70 m.

Knelpunt in de huidige situatie vormt de smalle, relatief lage doorgang voor de scheepvaart op het Van Starckenborghkanaal, waarbij twee elkaar tegemoet komende schepen elkaar niet kunnen passeren ter plaatse van de brug.

Verder is geconstateerd dat de brug (inclusief hoge toeleidende spoorbaanlichamen) voor een belangrijk deel het zicht ontnemt op de S-bocht ten westen van de brug. Gelet op de erg krappe bochten, wordt de huidige situatie ter plekke als één van de grotere knelpunten op de vaarweg ervaren.

Locatie en ontwerp

In het licht van de opwaardering van het Van Starckenborghkanaal is de provincie Groningen bezig met plannen voor nieuwe bruggen over het kanaal. In Zuidhorn betreft het onder meer de vervanging van de bestaande spoorbrug door een nieuwe brug. In het project voor de verbetering van de bruggen wordt voor zover nodig ook de aangrenzende oevers aangepast.

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.

Onderstaande figuur geeft een beeld van zowel de bestaande situatie als de nieuw te realiseren spoorbrug.

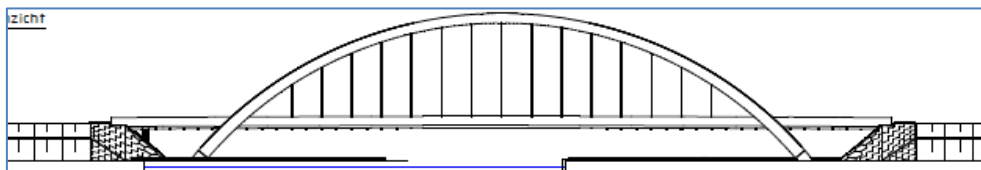


Figuur 4. Bestaande situatie en impressie nieuwe situatie

De spoorbrug wordt vervangen door een nieuwe, aanzienlijk langere en hogere spoorbrug. De nieuwe brug komt direct oostelijk van de huidige brug te liggen. Daarbij is overwogen dat daarmee de impact op de omgeving het minst groot is, omdat op hoofdlijnen de ligging van de vaarweg en de spoorbaan niet verandert. Dat dit op onderdelen wél het geval is, is reden voor deze bestemmingsplanherziening.

Daarbij zal de doorvaarthoogte van de brug minimaal 9,10 m bedragen ten opzichte van de waterstand en worden de bochten verbreed. De nieuwe brug moet op de nieuwe locatie de volle vaarwegbreedte van 66,5 m krijgen. De maximale bouwhoogte zal circa 38 m bedragen. Doordat het plangebied op het zuidelijke deel van de nieuwe brug betrekking heeft, zal door de boogvorm de hoogte lager zijn; vervolgens loopt deze op, om ter plaatse van het midden van het kanaal de maximale hoogte te bereiken.

Het kanaal zal op deze locatie geschikt zijn voor klasse Va-schepen. Uiteindelijk is de inzet zodanig dat in de nieuwe situatie twee tegemoet komende schepen elkaar ook ter plaatse van de spoorbrug kunnen passeren.



Figuur 5. *Ontwerp nieuwe spoorbrug, Arcadis, i.o.v. ProRail, 27-09-2013*



Figuur 6. *Impressie definitief ontwerp spoorbrug (provincie Groningen)*

Vormgeving

De provincie heeft het ontwerp laten uitwerken, waarbij de volgende uitgangspunten hebben gegolden.

De noodzakelijke vrije doorvaartbreedte in het verlengde van de verruimde bocht aan de westzijde van de brug, het kruisen van de vaarweg onder een hoek van circa 45° en de *Visie Masterplan vormgeving vaarweg Lemmer-Delfzijl* hebben geleid tot de keuze voor een boogbrug. Naast de vaarweg overspant de brug ook de beide oevers en de gemeentelijke wegen die hier liggen. De hierdoor verkregen open doorkijk geeft de vaarweggebruikers voldoende zichtruimte voor een veilige doorvaart.

In het najaar van 2013 is het (voorlopig) ontwerp aan de omgeving gepresenteerd en in april 2014 aan de welstandscommissie (Libau). Op beide bijeenkomsten is het ontwerp goed ontvangen.

Planologische verwerking

Met als onderlegger de beoogde brugverbetering zoals hiervoor omschreven, is gemeentelijk nagegaan op welke wijze hierop planologisch kan worden voorzien. In hoofdstuk 6 wordt dit beschreven.

Planning

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft bij besluit van 20 mei 2011 aan de provincie Groningen opdracht verstrekt voor de vervanging van de spoorbrug. Gedeputeerde Staten hebben op basis van een afweging van de wenselijkheid afgezien van een uitvoering met een dubbelspoor. Provinciale Staten hebben hierop op 25 april 2012 conform besloten. De verdere voorbereiding heeft geresulteerd in een definitief ontwerp, dat vervolgens onderlegger is voor de planologische regeling, i.c. dit bestemmingsplan. Ten behoeve van de financiering hebben Provinciale Staten bij besluit van 24 september 2014 het benodigde krediet beschikbaar gesteld. De planologische procedure en aanbestedingsprocedure worden voorzien in 2015. De uitvoering staat gepland vanaf najaar 2015- begin 2018.

3. 2. Werkterreinen/voorbouwlocatie

Het bestemmingsplan voorziet tevens in een regeling voor een werkterrein annex tijdelijke voorbouwlocatie voor de brug. Door de aanwezigheid van de bestaande spoorbrug en de brug in de Rijksstraatweg zijn er belemmeringen in de bereikbaarheid van de locatie. Gelet op de aanzienlijke omvang en hoogte van de nieuwe spoorbrug kan deze niet in zijn geheel worden vervoerd. Direct in aansluiting op de locatie van de spoorbrug zullen om die reden de onderdelen worden gemonteerd om deze vervolgens op de betreffende (nieuwe) locatie te plaatsen.

Locatie

De locatie van de voorbouw-activiteit wordt met name aan de oostzijde van de huidige brug gezien. Deze locatie is in figuur 7 weergegeven.

De voorgenomen locatie is feitelijk de enige mogelijke gelet op de twee aanwezige bruggen die beperkingen stellen aan de omvang van aan te voeren materieel: direct westelijk ligt de huidige spoorbrug en oostelijk de brug in de Rijksstraatweg. Daarom wordt een gebied direct aansluitend op de huidige spoorbrug gereserveerd als voorbouwterrein.

Deels wordt ruimte gereserveerd voor werkactiviteiten in het kanaal (op pontons), deels op een strook grond die aangrenzend is (tussen de sportvoorzieningen en het kanaal). Als op pontons in het water wordt gewerkt, zal dit gebeuren in de 'luwte' achter het brughoofd, zodat het vaarverkeer zo weinig mogelijk wordt belemmerd.



Figuur 7. Locatie/begrenzing werkterreinen/voorbouwlocatie

Aan de westzijde van het spoor is ter plaatse van het voormalige zwembad een gebied gereserveerd waar met name opslag van materiaal kan plaatsvinden en bouwketen kunnen worden geplaatst. De oorspronkelijke bebouwing is hier gesloopt, er liggen alleen nog parkeerplaatsen. Ook de driehoek tussen de sportvelden en het spoor is een terrein voor opslag van materieel gereserveerd. De voor werk- en opslagterreinen in aanmerking komende gronden betreffen gemeentelijk grondgebied.

Activiteiten, inrichting

Op de betreffende gronden wordt ruimte geboden voor voorbouw en montage van de brug c.q. van brugonderdelen.

In deze voorbouwfase kunnen de volgende zaken worden uitgevoerd:

- het inrichten van het voormontagerrein;
- de aanvoer van brugdelen;
- het samenstellen van brugdelen;
- het transport en de montage van de brug in het werk;
- het opruimen van het materieel en materiaal van de voormontage;
- aanleg van werkwegen voor transport en wegenbouwmaterieel;
- het ruimte creëren op de vaarweg voor de montage en de bijbehorende inzet van baggermaterieel;
- het funderen van opstelplaatsen voor materiaal en materieel (ten behoeve van trillen van damplanken en heien van palen);
- noodzakelijke inzet voor zwaar transport en hijsmaterieel in de vorm van grote hijskranen, platformwagens, drijvende bokken, pontons en sleepboten.

Deze voorbouw en montage kunnen in relatief beperkte tijd plaatsvinden. Daarvoor wordt door ProRail een periode van circa drie maanden aangehouden, een termijn waarvan de exacte omvang echter afhankelijk is van de uiteindelijk te kiezen werkwijze. Er wordt in beginsel gewerkt tussen 06.00-18.00 uur, waarbij het mogelijk ook in de aanloop en zeker tijdens de montage noodzakelijk kan zijn 's nachts door te werken.

De reservering betekent ruimte voor tijdelijke constructies, tijdelijke werkwegen en oppervlakteverhardingen, opslag van bouw- en sloopmaterieel, erfafscheidingen, lichtmasten, verharde ruimtes voor ontsluiting en parkeren, alsmede schaftvoorzieningen voor het personeel.

Ontsluiting

Voor de ontsluiting van het werkterrein geldt primair de ontsluiting via het Van Starckenborghkanaal. De brugdelen worden via het Van Starckenborghkanaal aangevoerd. Aanvullend worden over land materialen aangevoerd. Het vervoer over de weg vindt plaats via de route vanaf de N980 langs het Hoendiep (Hoendiep O.Z.) en vervolgens via het Van Starckenborghkanaal Zuidzijde. Daarmee wordt de kern van Zuidhorn zelf zoveel mogelijk van werkverkeer ontzien.

Het terrein van de voorbouw zelf wordt gedurende het hele project afgesloten voor alle verkeer. Wel blijven de aangrenzende percelen bereikbaar.

Randvoorwaarden, effecten

Bij het tijdelijk werkterrein wordt overwogen, dat er sprake is van een beperkt tijdsbestek waarin de activiteiten plaatsvinden.

Maatregelen worden getroffen om mogelijke overlast te beperken, hoewel deze niet is uit te sluiten, gelet op de aard en omvang ervan.

Vanwege het grote maatschappelijke belang van het project en de planning, wegen de nadelige effecten op tegen de voordelen van een zo vlot mogelijke realisering van de nieuwe brug.

Over afzonderlijke onderwerpen geldt het volgende:

- veiligheid: de voorbouwlocatie is op afstand van woonbebouwing voorzien. Er is sprake van een tussenliggende afstand van zeker 150 m en meer. Daarnaast worden de wegvakken van het voorbouwterrein voor verkeer afgesloten. Verder zal de aannemer van de brug verplicht worden om de nodige veiligheidsmaatregelen te treffen, waaronder ten minste het afzetten van het werkterrein met bouwhekken.
Veiligheidsvoorzieningen worden verder voor het personeel getroffen in de vorm van bouwplaatsverlichting, steigerbouw en camerabewaking;
- overlast: ter beperking van overlast vindt aanvoer zoveel mogelijk via het water plaats. Voor zover er sprake is van een aan- en afvoerroute over de weg wordt werkverkeer door woongebieden vermeden, zoals hiervoor aangegeven;
- ecologie: voor het voorbouwterrein is aanvullend op het ecologisch onderzoek voor de brug op grond van veldbezoek de aanwezigheid van roeken geconstateerd. Hiervoor wordt een ontheffingsprocedure volgens de Flora- en faunawet gevolgd. De noodzakelijke kap van bomen is inmiddels vergund;

- archeologie: voor de planlocatie heeft archeologisch onderzoek plaatsgehad. Zie ook hoofdstuk 4. Voor zover nodig worden de aanbevelingen hieruit ook bij het werkterrein toegepast;
- geluid: bij montage van stalen onderdelen van de brug is tijdelijke geluidsoverlast niet te voorkomen. Wel wordt erop ingezet om de brug in zo groot mogelijke onderdelen in de fabriek te maken, waarmee het geluid kan worden beperkt. De fabricage op het voorbouwterrein wordt zoveel mogelijk gericht op de daadwerkelijke constructie van de brug.

3. 3. Kanaalverbreding

In samenhang met de aanleg van de nieuwe spoorbrug zijn/worden de bochten in het Van Starckenborghkanaal verbreed. De kanaalverbreding maakt deel uit van werkzaamheden voor de opwaardering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl.

Meer in het bijzonder speelt in de situatie waar het kanaal door de dorpskom van Zuidhorn heen loopt, de wens/noodzaak om het beloop af te stemmen op een voor de binnenvaart zo veilig mogelijke beloop. Zo zullen nabij de spoorbrug enkele delen van de oever door verbredingswerkzaamheden meer vloeiend worden gemaakt. De verbreding van het kanaal zelf is in hoofdzaak in het bestemmingsplan Buitengebied geregeld, echter een beperkt deel valt in het bestemmingsplan dat voor u ligt. De samenhangende verschuiving van de infrastructuur (weg, rioolpersleiding), groen en de vrijwaringszone van de vaarweg naast de brug wordt met dit bestemmingsplan geregeld.



Figuur 8. Huidige bochtverruiming en huidige spoorbrug (Provincie Groningen, Voordracht Gedeputeerde Staten, 03-06-14)

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. 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 verblijfplaatsen), 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 *Buitengebied Zuidhorn* en de *Omgevingsverordening Groningen*.

Wat betreft de soortbescherming heeft de provincie Groningen onderzoek laten doen naar de mogelijke aanwezigheid van beschermde soorten (Bijlage 1)¹.

Uit het ecologisch onderzoek kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

- de wegbepanting langs de zuidzijde van het kanaal functioneert als belangrijke vliegroute voor de Gewone dwergvleermuis.

Het onderzoek constateert verder dat de kap van beplanting en de sloop van de huidige spoorbrug niet zal leiden tot het verdwijnen van verblijfplaatsen. De kap van bomen en bosschages rondom de spoorbrug is kleinschalig en beïnvloedt de functionaliteit van de route niet.

De kap van de rij Kastanjes zal naar verwachting geen effect hebben op de aanwezigheid van een vliegroute. De achterliggende vegetatie zal deze functie kunnen overnemen. Vervolgstappen zijn niet aan de orde;

¹⁾ Toetsing Flora- en faunawet t.b.v. de vervanging van de spoorbrug en de bijbehorende bochtverruiming van het Van Starckenborghkanaal nabij Zuidhorn. Buro Bakker, adviesburo voor ecologie BV te Assen i.o.v. de Provincie Groningen, 09-12-2013.

- er kunnen meerdere algemene vogels tot broeden komen. Met het oog daarop geeft het ecologisch onderzoek aan, dat het verwijderen van oevervegetaties in eerste instantie buiten het broedseizoen dient plaats te vinden. Als dat niet mogelijk is, moet voorafgaand aan de werkzaamheden gecontroleerd worden op de aanwezigheid van nesten;
- de aanwezigheid van overige soorten met een zware of matig zware bescherming kan op basis van de quickscan worden uitgesloten.

Werkterreinen

Ten aanzien van de werkterreinen is uit veldbezoek de aanwezigheid van roeken geconstateerd. Een ontheffingsprocedure op grond van de Flora- en faunawet wordt gevolgd.

Samenvattend: het plan is vanuit het oogpunt van ecologie uitvoerbaar, maar er dient wel met een aantal zorgmaatregelen (tijdens de uitvoering) rekening te worden gehouden.

4. 2. 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 vervanging en een beperkte verschuiving van de spoorbrug en daarnaast een regeling van de werkterreinen ten behoeve van de voorbouw.

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.

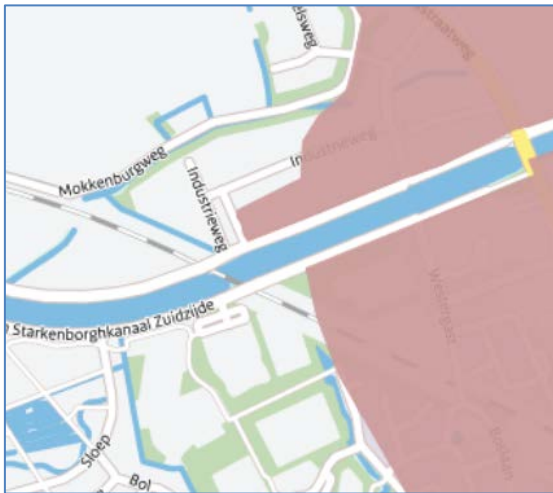
Verder zijn als beleidskaders van belang de Omgevingsverordening Groningen en de Kadernota archeologie en cultuurhistorie die de gemeenteraad van Zuidhorn op 17 november 2014 heeft vastgesteld.

▪ Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

Het plangebied ligt deels op de in de Omgevingsverordening Groningen onderscheiden glaciale rug. Het betreft hier overigens niet de locatie van de brug zelf, maar een deel aan de oostzijde van het spoor. In figuur 9 is dat weergegeven.

De Omgevingsverordening geeft aan dat - voor zover een glaciale rug over een plangebied loopt - het bestemmingsplan regels bevat ter bescherming van het reliëf en de herkenbaarheid daarvan. De regels betreffen in elk geval een verbod op diepploegen, egaliseren en afschuiven van de ruggen en regels ten aanzien van houtteelt, aanleg van bos en boomgaarden.

Via een omgevingsvergunning kan zo nodig van het bestemmingsplan worden afgeweken.



Figuur 9. Ligging glaciale rug (Omgevingsverordening Groningen)

In de gemeentelijke Kadernota archeologie en cultuurhistorie (2014) zijn de cultuurhistorisch waardevolle structuren/elementen in beeld gebracht. Van belang zijnde cultuurhistorische aspecten ter plaatse van het plangebied zijn in het bijzonder gerelateerd aan het thema verkeer en transport: kanaal, historische wegen, brug. In onderstaande figuur 10 is een fragment van de cultuurhistorische waardenkaart opgenomen. Het plangebied betreft vervanging van een bestaande brug met enkele aanliggende gronden. In het ontwerp voor de nieuwe situatie is aandacht gegeven aan een goede ruimtelijke inpassing (hoofdstuk 3.1).



Figuur 10. Fragment cultuurhistorische waardenkaart (2014)

In de archeologische waardenkaart (figuur 11) is sprake van terreinen met een verwachtingswaarde uit categorie 4 (lichtgeel, westzijde) en categorie 5 (lichtbruin, oostzijde). Dit betreft terreinen met respectievelijk hoge tot middelhoge verwachtingswaarde. Hierbij geldt dat vanaf een oppervlakte van respectievelijk 500 m² - 1000 m² sprake is van een vergunningsplicht bij een diepte van 50 cm en meer.



Figuur 11. Fragment kaart archeologische verwachtingswaarden (2014)

Wat betreft het aspect 'archeologie' heeft de provincie bij de spoorbrug over het kanaal archeologisch onderzoek laten uitvoeren (Bijlage 2)². De conclusies uit het archeologisch onderzoek zijn als volgt.

Het plangebied voor de spoorbrug te Zuidhorn ligt op de westelijke flank van de glaciële rug die door Noordhorn-Zuidhorn loopt. In het verleden zijn in Noordhorn en Zuidhorn vondsten uit de steentijd en de late middeleeuwen gedaan. Uit de omgeving van het plangebied zijn geen vondsten bekend die eenduidig in de tussenliggende periode gedateerd kunnen worden.

In het archeologisch onderzoek wordt geconcludeerd, dat in het plangebied aanwijzingen zijn gevonden van archeologische grondsporen.

Met het oog daarop wordt geadviseerd het terrein nader te onderzoeken in de vorm van archeologische begeleiding van het graafwerk. Bij eventuele meldingen dient conform de Monumentenwet melding te worden gedaan bij de gemeente Zuidhorn.

Indien de aard van de werkzaamheden daartoe aanleiding geven, wordt eenzelfde gedragslijn ten aanzien van het werkkerrein gevolgd.

Samenvattend kan worden opgemerkt dat het bestemmingsplan op dit punt uitvoerbaar is onder voorwaarden van aangaande archeologische begeleiding tijdens de uitvoering.

4. 3. Water

▪ *Toetsingskader en beleid*

Vanwege het grote 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.

²⁾ Zuidhorn, Spoorbrug (Gemeente Zuidhorn, Gr.), Een inventariserend Archeologisch Veldonderzoek, i.o.v. de Provincie Groningen, De Steekproef bv, Archeologisch Onderzoeks- en Adviesbureau, Zuidhorn, 12 december 2013.

Waterschappen hebben op grond van de *Waterwet* een belangrijke taak met betrekking tot het waterbeheer. In een waterbeheerplan geven zij functies aan het water 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.

Waterplan Regio West-Groningen

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

▪ *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan: watertoets*

Bij het project gaat het primair om de vervanging van een bestaande spoorbrug. Er zullen nieuwe landhoofden worden geplaatst en anderen worden gesloopt. Daarnaast wordt in het talud in nieuwe watergangen voorzien. Verder wordt ter plaatse van de brug voorzien in een aanpassing van de oever van het kanaal met enige toename in het oppervlak aan water.

▪ Vooroverleg waterschap Noorderzijlvest

Het Waterschap Noorderzijlvest is over het concept van het bestemmingsplan advies gevraagd. Uit het advies van het waterschap blijkt het volgende:

- De weg Van Starckenborghkanaal ZZ vormt de scheiding tussen het kanaal (=boezem) en het peilgebied Hanckema (=polder). Er is een peilverschil van 70 cm. Gelet op de functie als regionale waterkering vraagt het waterschap om het weglichaam onder een dubbelbestemming "water-waterkering" te brengen. In dit bestemmingsplan is daarmee rekening gehouden onder het zoveel mogelijk aansluiten op het omliggende bestemmingsplan *Kernen Briltl en Zuidhorn*.
- De bestemming 'water' aan bestaande watergangen vindt het waterschap prima, maar niet strikt noodzakelijk omdat het geen hoofdwatergangen zijn. Ook hiermee is in het bestemmingsplan rekening gehouden, waarbij de watergang ten oosten van het spoor (bij de sportvelden) ter wille van de flexibiliteit binnen de bestemming "Groen" is meegenomen.
- Het feit dat de landhoofden voor de brug buiten het natte profiel van het kanaal komen te liggen, heeft de instemming van het waterschap.
- Compensatie voor versnelde afvoer van water als gevolg van de aanzienlijke toename van verhard oppervlak is niet aan de orde.
- Het waterschap vindt het terecht dat de rioolpersleiding met een dubbelbestemming is geregeld.

Ten slotte wijst het waterschap erop, dat voor het daadwerkelijk uitvoeren van een aantal werkzaamheden, zoals aanpassingen aan de oeverlijn, de waterkering, sloten, kunstwerken en de brug zelf mettertijd nog een Watervergunning bij het waterschap moet worden aangevraagd.

Hiermee wordt bij de planuitvoering rekening gehouden.

4. 4. 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. Er vindt wel grondverzet plaats, waarbij uitgangspunt is de vrijkomende grond zoveel mogelijk binnen de projectgrenzen te hergebruiken, mits milieu hygiënisch aanvaardbaar.

4. 5. 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.

Voor (onder meer) spoorwegen gelden zogenaamde geluidproductieplafonds (GPP's). Hiermee wordt beoogd om voor belangrijke infrastructurele verbindingen, zoals de treinverbinding, een zekere geluidruimte te creëren, die bijvoorbeeld kan worden ingezet bij verbeterings- of vernieuwingsmaatregelen. Met als uitgangsjaar 2008 geven de GPP's een geluidruimte van 1,5 dB.

Als de GPP's niet worden overschreden, blijven de geluidcontouren hetzelfde als in de bestaande situatie.

- *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan*

Dit bestemmingsplan regelt de kanaalverbreding en de vervanging van de kanaalbrug.

Met het oog op de nieuwe spoorbrug heeft akoestisch onderzoek plaatsgevonden (Bijlage 3). Daarin wordt inzicht geboden in zowel de situatie van het bestaande railverkeer over de nieuwe brug, alsmede in de situatie waarin over de nieuwe brug mogelijk een extra sneltrein komt te rijden. Plannen zijn daarvoor weliswaar niet concreet, maar de mogelijkheid moet worden opengehouden.

In de akoestische berekening is rekening gehouden met de omstandigheid dat de nieuwe brug enigszins in noordelijke richting verschuift, maar overigens wel direct naast de bestaande brug wordt aangelegd.

Onderzoek van de twee scenario's leveren de volgende resultaten:

Scenario 1: nieuwe brug: hierbij gaat het om de vervanging van de bestaande brug met doorrekening van de akoestische gegevens op basis van de aanwezige functie

Scenario 2: nieuwe brug met ESGL: in dit scenario krijgt de brug tevens een functie in het kader van het project *Extra Sneltrain Groningen-Leeuwarden*. In dit kader wordt de intensiteit op de spoorverbinding verdubbeld.

De uitkomsten van het akoestisch onderzoek leveren het volgende op.

In scenario 1 worden geen overschrijdingen op de onderscheiden referentiepunten geconstateerd. Aanvullend akoestisch onderzoek voor de bestemmingsplan-procedure is daarmee niet nodig.

In scenario 2 wordt aan de oostzijde van de brug een beperkte overschrijding van 0,1 dB geconstateerd. Binnen het onderzoeksgebied komen evenwel geen geluidgevoelige objecten voor. Aanvullend onderzoek naar maatregelen op woningniveau is dan ook niet nodig.

Samenvattend kan hieruit worden afgeleid dat het bestemmingsplan vanuit akoestisch oogpunt uitvoerbaar is.

4. 6. 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 brugverbetering. Er vindt geen verandering ten aanzien van het spoorwegverkeer zelf plaats.

In het bestemmingsplan *Brittil-Zuidhorn* zijn de effecten voor het hele dorpsgebied afgewogen. Geconstateerd is dat er voor het dorpsgebied geen overschrijding van grenswaarden is te verwachten.

4. 7. Externe veiligheid

▪ *Toetsingskader en beleid*

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

Sinds een aantal jaren is er wetgeving over "externe veiligheid" om de burger niet onnodig aan te hoge risico's bloot te stellen. De normen voor externe veiligheid zijn voor risicovolle inrichtingen vastgelegd in onder andere het *Besluit externe veiligheid inrichtingen* (Bevi). 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'. Dit betekent dat de plaatsgebonden risicocontour van 10^{-6} per jaar tot de oeverlijn reikt. De genoemde circulaire zal op termijn vervangen worden door de regeling in de Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen. Bij het van kracht worden van deze wet geldt een plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 25 m vanaf de waterlijn landinwaarts. Dit is eveneens in het provinciaal basisnet Groningen opgenomen.

Zoals ook uit het advies van de Omgevingsdienst Groningen naar voren komt, vinden er binnen het invloedsgebied en het plasbrandaandachtsgebied geen veranderingen plaats die tot meer personen in deze gebieden leiden.

Transport gevaarlijke stoffen: ondergrondse aardgastransportleiding

Aan de oostzijde van het noordelijk spoordeel ligt een ondergrondse aardgastransportleiding (N-5-5-41). De afstand van deze leiding tot de spoorbrug is circa 42 m. Deze leiding bevindt zich buiten het plandeel en is niet relevant voor deze ontwikkeling.

Overige milieugevoelige functies

Binnen het plangebied komen verder geen (beperkt) kwetsbare objecten voor.

Advisering Omgevingsdienst

In het kader van het gebruikelijke vooroverleg over bestemmingsplannen heeft de gemeente Zuidhorn de *Omgevingsdienst Groningen* en de *Veiligheidsregio Groningen* nader advies gevraagd over het aspect externe veiligheid in relatie tot dit bestemmingsplan.

De Omgevingsdienst Groningen laat over de verschillende risicobronnen weten³ dat de aanwezige risicobronnen niet van invloed zijn op de gewenste ontwikkeling. Het advies in deze paragraaf verwerkt.

Advisering Veiligheidsregio

Met het oog op het kanaal en de gasleiding en de veiligheidseffecten daarvan heeft de Veiligheidsregio de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid nader beoordeeld⁴.

Voor het aspect 'bestrijdbaarheid' is de bereikbaarheid en de aanwezigheid van bluswatervoorzieningen beoordeeld:

³⁾ Advies Omgevingsdienst Groningen, 12-12-2014

⁴⁾ Advies Brandweer Groningen, 08-01-2015

- Bereikbaarheid: het plangebied en zijn omgeving zijn voldoende snel en in voldoende mate tweezijdig via de weg (Van Starckenborghkanaal zuidzijde) bereikbaar. De brandweer kan zo eventuele optredende effecten voldoende bestrijden.
- Bluswatervoorzieningen: in de omgeving zijn primaire bluswatervoorzieningen aanwezig (ondergrondse brandkranen), terwijl het Van Starckenborghkanaal als secundaire bluswatervoorziening kan dienen.

De Veiligheidsregio constateert dat het aspect 'bestrijdbaarheid' geen aanleiding geeft tot het treffen van maatregelen.

Voor het aspect 'zelfredzaamheid' constateert de Veiligheidsregio dat in het bestemmingsplan niet wordt voorzien in bestemmingen voor verminderd zelfredzame personen. Verder biedt het plangebied ingeval van eventuele calamiteitssituaties voldoende vluchtmogelijkheden en ligt het volledig binnen het bestaande Waarschuwings- en Alarmeringsstelsel (WAS).

Ook het aspect 'zelfredzaamheid' geeft geen aanleiding tot het treffen van maatregelen.

Gelet op het vorenstaande is het bestemmingsplan op het aspect van de externe veiligheid uitvoerbaar.

4. 8. 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.

Algemeen 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.

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

- van de brugverbeteringen die ter plaatse van het kanaal plaatsvinden, worden in ruimer verband positieve effecten op het waterverkeer verwacht;
In algemene zin zorgt de verbetering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl voor een optimalisering voor de scheepvaart. Dit draagt vanwege de minder belastende functie van het vaarverkeer bij aan doelstellingen van duurzaamheid;
- in algemene zin zal de technische uitwerking op toekomstige ontwikkelingen zijn voorbereid;
- er geldt een levensduureis van 100 jaar en voor vervangbare onderdelen van 50 jaar;
- funderingsstoffen en vrijkomend asfalt worden hergebruikt met hergebruikseisen voor afvalstromen;
- de provincie Groningen koopt voor 100% duurzaam in;
- er worden duurzaamheidseisen gehanteerd bij het toepassen van verlichting;
- bij de aanbesteding is toepassing van de zogenaamde CO2-prestatieladder een criterium.

(Deze prestatielader is een instrument voor bedrijven bij het reduceren van CO₂.

Het geeft ruimte voor initiatieven en innovatieve methoden bij de uitvoering, zonder op voorhand regels te stellen. Bij aanbesteding/opdrachtverlening wordt de prestatieladder betrokken).

Al met al zal de aanleg van de spoorbrug wat betreft duurzaamheid vooral een verbetering betekenen voor het woon- en leefklimaat van de direct omwonenden.

4. 9. Kabels en leidingen

In de buurt van het plangebied loopt onder de aanwezige infrastructuur een rioolpersleiding. Met een noodzakelijke aanpassing in het tracé van de persleiding is in dit bestemmingsplan rekening gehouden.

Daarnaast wordt bij de uitvoering rekening gehouden met de noodzakelijke verlegging van een aantal leidingen.

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

Bij de voorbereiding voor de brugverbetering is door de provincie regelmatig en uitvoerig overlegd met betrokkenen. Dit heeft plaatsgehad via nieuwsbrieven, websites en informatieavonden.

Over de planuitwerkingen hebben de afgelopen jaren informatiebijeenkomsten, waarvan de meest recente op 25 november 2013 is gehouden.

In het najaar van 2013 is het (voorlopig) ontwerp aan de omgeving gepresenteerd en daar goed ontvangen.

Meer specifiek is met de tennisvereniging overleg gevoerd in verband met de aanleg van het werkterrein ten behoeve van de aanleg van de spoorbrug.

Procedure bestemmingsplan

Het ontwerp dat aan dit bestemmingsplan ten grondslag ligt, is in een gezamenlijk overleg tussen gemeente Zuidhorn, de Provincie Groningen en ProRail tot stand gekomen.

Het voorontwerp van dit bestemmingsplan is verder in het kader van het wettelijk verplichte vooroverleg aan de overlegpartners, zoals de Provincie Groningen en het Waterschap Noorderzijlvest voorgelegd. In hoofdstuk 7 van deze plantoelichting is daarvan verslag gedaan.

5. 2. Economische uitvoerbaarheid

Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moet de economische uitvoerbaarheid aangetoond worden.

In de Voordracht van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten voor het beschikbaar stellen van een krediet (3 juni 2014) wordt ingegaan op een raming van kosten. De kostenraming is gebaseerd op het prijspeil van 2013 en bedraagt € 32.000.000,-. De dekking daarvoor komt voort uit de rijksfinanciering van fase 1 van de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl en een bijdrage uit de BDU Spoor.

De provincie Groningen dient - nu Provinciale Staten op 24 september 2014 een realisatiebesluit hebben genomen en daarin ook hun eigen financiering hebben aangegeven - een aanvraag in bij het Rijk.

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 en ProRail afspraken over de financiering en de realisering maken. De door de gemeenten ontworpen groenvoorzieningen, zoals die direct aansluiten op het project, worden door/via de provincie Groningen uitgevoerd.

6. JURIDISCHE REGELING

6. 1. Planologische vertaling vernieuwing brug

Dit bestemmingsplan gaat vergezeld van een verbeelding. Deze is op basis van het verkeerskundig ontwerp opgesteld.

Hoewel de verbeelding relatief beperkt van omvang is, heeft de gemeente bij de begrenzing ervan overwogen, dat er – in combinatie met aangrenzende bestemmingsplannen – een planologische basis moet zijn om te komen tot realisering van de nieuwe spoorbrug.

Met als onderlegger de beoogde brugverbetering⁵ zoals hiervoor omschreven, is gemeentelijk nagegaan op welke wijze hierop planologisch kan worden voorzien.

De volgende uitgangspunten zijn daarvoor aangehouden:

- Voor de locatie van de nieuwe spoorbrug is zoveel mogelijk aangesloten op die van de bestaande brug. Ten behoeve van de voorgenomen spoorverbetering verschuift het tracé van het spoor iets in noordoostelijke richting. Ook de locatie van de nieuwe brug schuift daarmee iets op.
- Van een aanvankelijke spoorverdubbeling ter plaatse wordt afgezien. Deze keuze heeft geen invloed op de plaats van de nieuwe brug en de gereserveerde breedte.
- Voor de nieuwe spoorbrug wordt voorzien in een constructie met steunpunten op de oevers en een overspanning over het Van Starckenborghkanaal van (afgerond) 38 m hoog ten opzichte van NAP. Hoewel vanuit technische en infrastructuurle overwegingen het ontwerp als uitgewerkt moet worden beschouwd, hecht de gemeente eraan om voor het ruimtebeslag over enige juridische marges in de bestemmingsregeling te beschikken.
Voor de gewenste juridische basis ligt het noordelijke steunpunt van de brug en de brug zelf merendeels in het bestemmingsplan Buitengebied. Dit bestemmingsplan is rechtsgeldig. Het zuidelijke steunpunt ligt in het eveneens rechtsgeldige bestemmingsplan Kernen Brittil en Zuidhorn.

Ter toelichting op de huidige planologische regeling het volgende.

Het bestemmingsplan Buitengebied kent ter plaatse de bestemming Verkeer- Railverkeer. Qua ruimtebeslag past de nieuwe constructie binnen deze bestemming. Ook kan in planologische zin met de gewenste marge rekening worden gehouden. De bijbehorende werkzaamheden (taluds, spoordijk, etc.) vallen eveneens binnen de bestemming Verkeer-Railverkeer.

Qua hoogte voorziet de bestemming “Verkeer-Railverkeer” in een bouwhoogte ter plaatse van bruggen van maximaal 45 m. Deze maat is ruim voldoende voor de beoogde brug.

⁵⁾ Spoorbrug, situatie, Arcadis Amersfoort, 02-12-2014, i.o.v. ProRail P Spoorkruisingen, projectnummer D04041.000176.0100, tek.nr.4100.



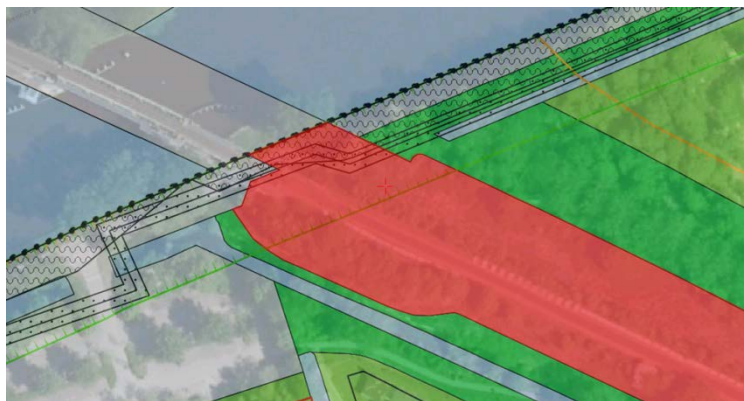
Figuur 12. Fragment bestemmingsplan Zuidhorn-Buitengebied

Het bestemmingsplan kernen Briltal en Zuidhorn kent ter plaatse eveneens de bestemming “Verkeer-Railverkeer”.

Qua ruimtebeslag past de nieuwe constructie binnen deze bestemming. De bijbehorende werken (spoordijk met taluds, bermsloot etc.) vallen aan de zuidzijde binnen de bestemming “Verkeer-Railverkeer”, echter aan de noordzijde niet c.q. niet volledig.

Een aantal van deze werkzaamheden valt binnen de bestemming “Groen” en voor een klein deel binnen de bestemming “Sport”. Er wordt gemeentelijk van uitgegaan dat groenvoorzieningen, taluds e.d. binnen deze bestemmingen gerealiseerd kunnen worden.

Qua hoogte voorziet de bestemming “Verkeer-Railverkeer” in een bouwhoogte ter plaatse van bruggen van maximaal 6 m en bij afwijking 10 m. Deze maat is onvoldoende voor de beoogde brug. Zelfs als wordt gekeken naar dat deel van de boog van de brug dat binnen dit plan valt, moet vastgesteld worden dat de hoogtemaat ruim worden overschreden. De planregels voorzien ook niet in afwijkingsregels die zover gaan dat de verhoging daar planologisch binnen past.



Figuur 13. Fragment bestemmingsplan Kernen Briltal-Zuidhorn

Op grond van het voorgaande is in elk geval een planologische regeling nodig voor het zuidelijke brugdeel (steunpunt en brugdeel). Met dit bestemmingsplan wordt daarin voorzien.

Samenvattend kan worden opgemerkt, dat voor wat betreft het zuidelijke deel de landhoofden en de hoogtebepalingen van het bestemmingsplan Kernen Briltil-Zuidhorn onvoldoende zijn om de beoogde brugverbetering mogelijk te maken. Dit gebeurt met het voorliggende bestemmingsplan. De nu opgenomen bestemming Verkeer-Railverkeer maakt samen met eenzelfde bestemming in het bestemmingsplan Buitengebied de beoogde brugverbetering mogelijk. Verder is de planbegrenzing bepaald door de opschuivende regeling voor de vrijwaringszone voor de vaarweg, de bochtverruiming van het Van Starckenborghkanaal en de noodzakelijke omvang van de werkterreinen. (De noodzakelijke aanpassingen in het beloop van de naar de brug toeleidende spoorlijn worden geregeld in de verkeerbestemming van de huidige bestemmingsplannen Buitengebied en Kernen Briltil-Zuidhorn).

De in dit plan opgenomen bestemmingen worden verder bepaald door de wens om een aantal gronden in en langs het kanaal tijdelijk te gebruiken als werkterrein en als voorbouwlocatie voor de brug. Dat betekent dat met name enkele onbebouwde bestemmingen zijn toegevoegd. Deze hebben een gebiedsaanduiding gekregen: "overige zone - werkterrein". Deze regeling maakt het genoemde werkterrein/de voorbouwlocatie tijdelijk mogelijk tot maximaal 5 jaar na planvaststelling. Dit kan afhankelijk van de benodigde tijd ook eerder. Daarna worden de onderliggende bestemmingen weer van kracht.

Gebiedsaanduidingen

Overige zone-werkterrein

Resumerend is de gemeentelijke inzet om het voorliggende bestemmingsplan te richten op de planologisch noodzakelijke aanpassingen ten behoeve van de brugconstructie met daarbij een tijdelijke regeling voor de werkterreinen. Verder worden meegenomen: de kanaalverbreding en de daaruit voortvloeiende aanpassingen in de infrastructuur.

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 aan de zuidzijde van het kanaal liggen. Deels gaat het om bestaand groen, deels zal dit ook aangepast worden door de opschuiving van de weg Van Starckenborghkanaal Zz. De bestemming laat geen bebouwing toe. Binnen de bestemming is zo nodig ruimte voor extra afwatering.

De omvang deze bestemming is afgestemd op de kanaalweg en de vrijwaringszone van de vaarweg. Vanwege de kanaalverbreding is de infrastructuur enigszins in zuidelijke richting opgeschoven. Datzelfde geldt ook voor de groenzone erlangs.

Sport

Vanwege de opschuiving van de vrijwaringszone voor de vaarweg en met het oog op de noodzakelijke aanleg van werkterreinen is een deel van de huidige bestemming "Sport" meegenomen. Het betreft het terrein van het voormalige zwembad. Opnemen van deze sportbestemming is noodzakelijk omdat deze gronden tijdens de aanlegfase van de brug de functie als tijdelijk werkterrein krijgen. Zie ook hieronder bij de toelichting op de betreffende gebiedsaanduiding.

In groter verband maakt deze bestemming deel uit van het ter plaatse aanwezige sportcomplex. De basisbestemming voor het hele sportcomplex (bestemmingsplan Kernen Brittil-Zuidhorn) laat in zekere mate ook bijbehorende bebouwing toe. Deze regeling is gehandhaafd. Datzelfde geldt voor de mogelijkheid om met toepassing van een afwijkingsbevoegdheid extra bebouwing ten behoeve van de basisfunctie (= sport) op te nemen.

Verkeer

De weg langs de zuidzijde van het kanaal schuift nabij de brug door de kanaalverbreding enigszins op. Door middel van de bestemming "Verkeer" krijgt de nieuwe situatie een planologische basis.

Verkeer-Railverkeer

De belangrijkste bestemming in dit plangebied is de bestemming "Verkeer-Railverkeer". Deze geeft de planologische basis voor de aanleg van de nieuwe brug (voor zover binnen dit plangebied gelegen), de gewijzigde spooraansluiting, spoortaluds en bijbehorende voorzieningen, bermsloten en beplanting. Binnen de bestemming is rekening gehouden met de aanleg van de brug in de gewenste hoofdvorm. Voor de realisering van de bouwhoofden is een bouwvlak opgenomen. Dit is enerzijds gebaseerd op de ontwikkelde projecttekeningen (zie voetnoot 5, eerder in dit hoofdstuk), terwijl anderzijds in de begrenzing van het bouwvlak een marge is aangehouden ter wille van een flexibele benutting. De in de bestemming opgenomen regeling voor de bouwhoogte sluit aan op die in het aangrenzende bestemmingsplan Buitengebied.

Water-1

Het Van Starckenborghkanaal is voor dat deel dat binnen de plangrenzen valt onder de bestemming Water 1 gebracht. De bestemming houdt rekening met de functie als doorgaande vaarverbinding van het kanaal.

Water-2

Watergangen die langs de kanaalweg lopen en voor een deel langs de sportvelden en de kanaalweg lopen zijn apart bestemd. De aanwezige situatie is daarmee geregeld. De bestemming sluit aan bij die van de vigerende regeling.

Dubbelbestemmingen

Leiding-Riool

Binnen het plangebied ligt een rioolpersleiding. Deze is in planologische zin geregeld met de dubbelbestemming Leiding-Riool.

De bestemming beschermt de aanwezige leiding. Door de werkzaamheden aan het kanaal zal de leiding deels verlegd worden. Op de verbeelding is daarmee rekening gehouden. De regeling sluit aan bij die van het aangrenzende bestemmingsplan Kernen Brittil-Zuidhorn.

Waarde - Archeologie 4 en 5

Op grond van het archeologiebeleid zoals in hoofdstuk 3 toegelicht, gelden er dubbelbestemmingen Waarde – Archeologie 4 en 5. Het zijn terreinen met respectievelijk hoge tot middelhoge verwachtingswaarde. Hierbij geldt dat vanaf een oppervlakte van respectievelijk 500 m² - 1000 m² sprake is van een vergunningsplicht. Verder geldt een 'drempel' voor een diepte van 50 cm en meer. Tot deze dieptevrijstelling heeft de raad besloten bij vaststelling van de Kadernota Archeologie en Cultuurhistorie. De planregels bevatten hiervoor een regeling.

Waarde – Glaciale rug

Ter uitwerking van het beleid uit de Omgevingsverordening Groningen is deze dubbelbestemming opgenomen. De planregels bevatten een regeling die is afgestemd op deze Verordening en diepplougen, afschuiven en egaliseren aan een verbodsbepaling bindt. Overigens heeft deze dubbelbestemming op een beperkt deel van het plangebied betrekking.

Waterstaat-Waterkering

Het weglichaam van de weg Van Starckenborghkanaal Zz heeft vanwege zijn functie als regionale waterkering tevens de dubbelbestemming Water-Waterkering gekregen. Deze bestemming voorziet in het behoud van die functie. Gebouwen en bouwwerken zijn met het oog op de waterkerende functie niet toegestaan, hetgeen in de zone ook de werkzaamheden op het werkterrein (de voorbouwlocatie) beperkt. Deze werkzaamheden zijn derhalve uitgesloten in het gebied dat binnen de dubbelbestemming ligt.

Gebiedsaanduidingen

Overige zone -werkterrein

Een aantal gronden in en langs het kanaal hebben een gebiedsaanduiding gekregen die de tijdelijke functie als werkterrein mogelijk maakt. In hoofdstuk 3.2. is toegelicht om welke functies het in het bijzonder gaat. De bestemmingsregeling legt dit gebruik in een termijn vast (tot maximaal 5 jaar na vaststelling). Daarna is de oorspronkelijke bestemming weer van toepassing. Binnen die periode kan de daadwerkelijke gebruikperiode nader worden geregeld. Overigens wordt opgemerkt dat een aantal van de voor het werkterrein benodigde zaken, zoals bouwketen en bouwboarden vergunningvrij zijn.

Vrijwaringszone-vaarweg

Deze gebiedsaanduiding loopt langs een zone langs het kanaal en sluit planologisch aan op die in het bestemmingsplan Kernen Briltil-Zuidhorn. Het invloedsgebied vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen over het Van Starckenborghkanaal is gelegen binnen de vrijwaringszone van 30 meter die aan weerszijden van de nieuwe situatie van de vaarweg is gelegen.

Binnen deze vrijwaringszone ten behoeve van de scheepvaart mogen geen gebouwen worden opgericht. Derhalve kunnen ook geen objecten worden gevestigd voor groepen minder zelfredzame personen.

Algemene bepalingen

Vanwege afstemming op de bouwverordening – in het bijzonder het onderdeel parkeren – is in de algemene overige regels een ‘paraplubepaling’ opgenomen met betrekking tot het parkeren. Ter toelichting hierop het volgende.

Door de inwerkingtreding van de ‘Reparatiewet BZK 2014’ (Staatsblad 2014, 458) per 29 november 2014 is de bouwverordening voor dit bestemmingsplan niet meer van toepassing. De regeling van parkeerbepaling in de bouwverordening is daarom materieel overgenomen in de overige regels. Een en ander leidt niet tot een inhoudelijke wijziging van de beoogde toetsing.

Aan het Besluit ruimtelijke ordening is mede in verband met het intrekken van toetsing aan de bouwverordening de mogelijkheid opgenomen om voor de invulling van de eis van voldoende parkeren in concrete situaties gebruik te maken van beleidsregels (zie artikel 3.1.2 lid 2 onder a Bro), zoals dit ook onder de werking van de bouwverordening mogelijk was.

7. VOOROVERLEG

Het bestemmingsplan is gemeentelijk voorbereid in overleg met de provincie Groningen en ProRail. Behalve in de voorbereiding heeft over het concept van dit bestemmingsplan vooroverleg plaatsgevonden, zoals bedoeld in het artikel 3.1.1. van het *Besluit ruimtelijke ordening*. De volgende reacties zijn ingekomen.

Provincie Groningen

Opmerking:

De provincie Groningen merkt in een mail d.d. 3 december 2014 het volgende op: Het verloopvlak van de kanaaloever is niet geregeld in het bestemmingsplan. De provincie vraagt of dit voldoende is geregeld in het vigerende plan.

Reactie:

De aanpassing van het verloopvlak van de zuidelijke kanaaloever is op basis van de provinciale tekeningen in het bestemmingsplan opgenomen. De noodzakelijke omlegging van de weg Van Starckenborghkanaal ZZ is, daar waar deze grenst aan dit plangebied, eveneens meegenomen. Datzelfde geldt voor de zone met groenvoorzieningen en de rioolpersleiding.

Opmerking:

De provincie wijst er verder op dat de nieuwe route van de persleiding niet is meegenomen op de verbeelding.

Reactie:

Hiermee is door middel van een dubbelbestemming Riool-Persleiding in dit bestemmingsplan rekening gehouden.

Opmerking:

De provincie vraagt of de bestemming 'Sport' correct is opgenomen.

Reactie:

Deze bestemming sluit aan bij die van het vigerende plan en is mede opgenomen voor de regeling van de werkterreinen, zoals hiervoor beschreven. Voor de gronden ter plaatse geldt het bestemmingsplan Kernen Briltil-Zuidhorn. Wel wordt in de toekomstige herziening van het bestemmingsplan Kernen Briltil-Zuidhorn nagegaan in hoeverre een functieverandering van het voormalig zwembadterrein tot een aangepaste bestemmingsregeling moet leiden.

Opmerking:

Verder merkt de provincie op dat de motivering van het geluidsonderzoek (Grontmij; Bijlage 3) onvoldoende is in verband met de vraag in hoeverre een en ander is gemodelleerd en de vraag welke invoergegevens zijn gebruikt.

Reactie:

In overleg met ProRail en de opsteller van het rapport (Grontmij) is dit punt be-
zien. Daaruit komt het volgende naar voren.

In de rapportage (zie ook Bijlage 3) is aangegeven welke invoergegevens zijn ge-
bruikt (onder 'uitgangspunten'). De rapportage bestaat uit een toets op de ge-
luidproductieplafonds. Deze geluidproductieplafonds, waarvan de invoering is ge-
regeld in hoofdstuk 11 van de *Wet Milieubeheer*, gelden voor onder meer hoofd-
spoorlijnen.

Omdat er geen sprake van overschrijding van de geluidproductieplafonds is ge-
constateerd, is een akoestisch onderzoek op woningniveau niet nodig (en dus ook
niet uitgevoerd).

Omdat de geluidproductieplafonds niet worden overschreden, blijven de contou-
ren hetzelfde als die in de huidige situatie. Gelet daarop en met het oog op afwe-
zigheid van geluidgevoelige bestemmingen, is er geen bestemmingsregeling 'ge-
luidzone-spoor' opgenomen.

Opmerking:

Ten slotte vraagt de provincie aandacht te besteden aan de Omgevingsverorde-
ning provincie Groningen.

Reactie:

De toelichting is aangevuld. Overigens past het plan binnen het provinciaal ruim-
telijk beleid van de Omgevingsverordening.

ProRail

Met ProRail is tijdens de planvorming overlegd. Er is gebruik gemaakt van de
meest actuele ontwerptekeningen (december 2014) als onderlegger voor de pla-
nologische regeling in dit bestemmingsplan.

Verder is met ProRail overleg geweest over de aan te houden regeling voor het
aspect geluidhinder. Zie hiervoor de geluidsparagraaf en het overleg met de pro-
vincie.

Waterschap Noorderzijlvest*Opmerking:*

Het waterschap Noorderzijlvest geeft in zijn reactie een aantal aanvullingen en
opmerkingen over de waterparagraaf. Het betreft allereerst de bescherming van
de regionale waterkering.

Reactie:

De functie van regionale waterkering van de weg Van Starckenborghkanaal ZZ is
door middel van een dienovereenkomstige dubbelbestemming geregeld. De be-
stemmingsplantoelichting is aangevuld aan de overige opmerkingen.

Opmerking:

Het waterschap Noorderzijlvest reageert instemmend op de regeling voor bestaande watergangen, voor de landhoofden en de rioolpersleiding. Compensatie voor versnelde afvoer is niet aan de orde.

Reactie:

De betreffende elementen zijn van een passende regeling voorzien. Zie hoofdstukken 4 en 6 van deze plantoelichting.

Omgevingsdienst Groningen

De Omgevingsdienst Groningen heeft de gemeente Zuidhorn geadviseerd bij schrijven van 12 december 2014. In de advisering komen de volgende zaken naar voren.

Opmerking:

De Omgevingsdienst Groningen geeft een aantal aanvullingen en opmerkingen over de paragraaf 'externe veiligheid'.

Reactie:

De plantoelichting is hierop aangevuld. Het aspect 'externe veiligheid' vormt geen belemmering voor het plan voor de nieuwe spoorbrug.

Veiligheidsregio Groningen/brandweer Groningen

De Veiligheidsregio heeft de gemeente Zuidhorn geadviseerd bij schrijven van 8 januari 2015. Zij geeft de volgende adviezen met betrekking tot het bestemmingsplan.

Opmerking

Omdat het plangebied ligt binnen het invloedsgebied van het Van Starckenborghkanaal en een hogedruk-aardgastransportleiding van de Gasunie is een risicobeoordeling noodzakelijk.

De Veiligheidsregio merkt op dat er vanwege de functie van het kanaal sprake is van een zogenaamd plasbrandaandachtsgebied met een contour van 25 m vanaf de waterlijn. De gasleiding kent geen plaatsgebonden risico van 10^{-6} buiten de leiding.

Gelet hierop is een nadere verantwoording van het groepsrisico niet noodzakelijk, maar dienen wel de aspecten bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid te worden beoordeeld. Daarvoor geeft de Veiligheidsregio een aantal bevindingen die zijn verwerkt in hoofdstuk 4.7. van deze plantoelichting.

8. 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 is een zienswijze ingediend door ProRail te Utrecht. De ontvangen zienswijze en de gemeentelijke reactie daarop zijn opgenomen in bijlage 5 bij deze toelichting.

De zienswijze geeft aanleiding om figuur 3 in de toelichting aan te passen. In deze figuur zijn de vigerende bestemmingen opgenomen en is daaraan de systeemgrens (werkgrens) van het project toegevoegd. Tevens is het nieuwe tracé van de spoorlijn aangegeven. Dit is in een legenda toegevoegd.

Inhoudelijk zijn er naar aanleiding van de zienswijze geen wijzigingen in het bestemmingsplan aangebracht.

===