



**Gemeente
Hoogeveen**

**Conform besloten
Raad 28 JUN 2018**

Voorstel voor gemeenteraad Hoogeveen

Onderwerp

Bestemmingsplan 'Hoogeveen, bochtverruiming spoorbaan, 2017'

Wij willen

Bijdragen aan het spoorplan Noord Nederland van ProRail

Wij besluiten

Op basis van de vormvrije MER-beoordeling dat er geen aanleiding is voor een MilieuEffectRapport (MER) en dat wij dan ook:

1. instemmen met de Nota Zienswijzen en deze vaststellen;
2. het bestemmingsplan 'Hoogeveen, bochtverruiming spoorbaan' met planidentificatie nummer NL.IMRO.0118.20178095001-VG01 gewijzigd vast stellen;
3. geen exploitatieplan vaststellen

Want

De gemeenteraad is bevoegd gezag in zake het bestemmingsplan en dient dan ook het MER beoordelingsbesluit te nemen. Dit project valt onder de drempelwaarden van het besluit MER waardoor een vormvrije MER beoordeling is uitgevoerd. Hieruit zijn geen aanwijzingen gekomen dat nog een MilieuEffectRapport benodigd is. De vormvrije beoordeling geeft naast de andere uitgevoerde onderzoeken voldoende onderbouwing om het bestemmingsplan te kunnen vaststellen.

1. De gemeente Hoogeveen levert hiermee een bijdrage aan de verbetering van het spoor van Noord Nederland. Het nu voorliggende bestemmingsplan geeft hiervoor het planologisch –juridisch kader.
2. Een aantal wensen van de gemeente kunnen hiermee gerealiseerd worden:
 - I. rechtstreekse fietsverbinding tussen de Griendtsveenweg en het Ziekenhuis Bethesda langs het bestaande spoorviaduct;
 - II. het oplossen van de bestaande knelpunten met betrekking tot het spoorweggeluid bij de realisatie van de bochtverruiming in de gemeente Hoogeveen;
 - III. het mogelijk maken van het bereiken van de noordzijde van het perron via de bestaande voetgangerstunnel als randvoorwaarde voor een mogelijke wandelroute naar de Olde Kene in een later stadium;
 - IV. het veiliger maken van de spoorwegovergang van de Pesserstraat door het "rechttrekken" en het toevoegen van een trottoir aan de kant van het station.

Maar

1. Niet alle gronden die benodigd zijn voor het verleggen van de spoorboog zijn in eigendom van ProRail.

Eventueel benodigde gronden worden in minnelijk overleg door ProRail verworven, hetgeen nadrukkelijk de voorkeur heeft. Grondeigenaren zijn benaderd en gesprekken

zijn door ProRail opgestart. Indien minnelijke verwerving niet mogelijk is doet zich de mogelijkheid voor om op grond van dit bestemmingsplan toepassing te geven aan de Ontheffingswet ten behoeve van de uitvoering van het project. Hiervoor dient echter het bestemmingsplan te worden vastgesteld. De gemeente Hoogeveen is als een van de grondeigenaren betrokken. De verantwoordelijkheid voor de verwerving van de gronden en de uitvoering van het project ligt bij ProRail. Het bestemmingsplan biedt enkel het planologisch-juridisch kader waarmee de uitvoering mogelijk wordt (toelatingsplanologie). Voor een groot deel van de gronden geldt verder dat deze slechts tijdelijk als werkterrein benodigd zijn, hiervoor wordt een pacht- of huur overeenkomst door ProRail gesloten voordat tot uitvoering overgegaan kan worden. Dit zijn ook de gronden waarvoor een voorlopige bestemming is opgenomen, alvorens ze de definitieve (veel al de huidige) bestemming (terug) krijgen.

Achtergrond

Het plan

De spoorverlegging is onderdeel van het grotere spoorplan voor Noord Nederland. Door de spoorbocht, het spoortracé wat door Hoogeveen loopt, flauwer te maken, ontstaat tijdswinst voor de reiziger en kunnen betere aansluitingen gerealiseerd worden. De gemeente Hoogeveen is, als een van de spelers in het grotere geheel, gevraagd hier uitvoering aan te geven.

Op 21 april 2016 heeft de gemeenteraad van Hoogeveen in overleg met de provincie besloten om de boogverruiming mogelijk te maken met een bestemmingsplan, in plaats van een provinciaal inpassingsplan. Met als argument hiermee beter regie te kunnen voeren op het verwezenlijken van de inhoudelijke wensen en eisen van de gemeente.

De inhoudelijke wensen van de gemeenteraad waren toen:

- om een langzaam verkeersverbinding over de koppeling vanaf station/Griendtsveenweg naar Bethesda en AZC, inclusief toeleidende infrastructuur, te realiseren (toegezegd);
- om de akoestische maatregelen die nodig zijn, omdat er meer treinen sneller passeren, in één keer uit te voeren, niet alleen binnen het projectgebied van de spoorboogverlegging maar ook daarbuiten.

Door de gemeente zijn dan ook als onderdeel van het project de wensen van de raad uit 2016 bij ProRail neergelegd:

- fietsverbinding naar het ziekenhuis;
- veiliger maken van de overweg van de Pesserstraat;
- bij de aanleg van de boogverruiming alle bestaande knelpunten met betrekking tot spoorweggeluid oplossen;
- het scheppen van de randvoorwaarden voor een wandelroute naar de Olde Kene via de bestaande voetgangerstunnel in het station.

In overleg met ProRail is vervolgens voorliggend bestemmingsplan opgesteld, waarin de planologische ruimte voor het realiseren van een fietsverbinding naar het ziekenhuis, het rechte trekken van de overgang van de Pesserstraat en aanleg van een extra trottoir en het maken van een voetgangersverbinding naar de Olde Kene is opgenomen. Of deze verbinding door het station kan lopen, is niet geheel aan ProRail en gezien de tendens dat overal poortjes in de stations gesloten worden is het nog de vraag of die verbinding gaat lukken. In het geval het station gesloten moet worden voor passanten, zal de voetgangersverbinding via de overweg moeten lopen. De realisatie van een verbinding is echter op basis van dit bestemmingsplan dus mogelijk.

Het oplossen van bestaande knelpunten met betrekking tot het spoorweggeluid is als voorwaarde aan dit bestemmingsplan gesteld, maar heeft geen verankering hierin, omdat voor de te nemen maatregelen geen planologisch-juridische verankering noodzakelijk is. Wel zijn hierover inmiddels afspraken gemaakt.

Procedure bestemmingsplan

In december 2017 is de voorbereiding van de bestemmingsplanprocedure begonnen met het wettelijk vooroverleg. Diverse vooroverleg instanties zijn gevraagd naar hun reactie op het concept bestemmingsplan. Er is door 4 instanties gereageerd, te weten: Rendo N.V., Waterschap Drents Overijsselse Delta, Provincie Drenthe en TenneT N.V. Deze reacties hebben echter niet geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan.

Daarnaast zijn op 18 december 2017 omwonenden, betrokken grondeigenaren en andere belangstellende door ProRail geïnformeerd over de plannen door middel van een inloopbijeenkomst op het station van Hogeveen. Vervolgens heeft op 20 december een specifiek overleg plaatsgevonden met een afvaardiging van de plaatselijke IVN, ProRail en de gemeente gezien onder meer het adoptieterrein van het IVN nabij het spoor bij de Grittenborgh.

Vervolgens is het ontwerpbestemmingsplan voor een ieder ter inzage gelegd van 8 februari 2018 tot en met 5 april 2018. (door technische problemen met publicatie op ruimtelijkeplannen.nl is de termijn met 2 weken verlengd). Tijdens deze termijn zijn 4 zienswijzen op het bestemmingsplan binnengekomen, 2 van particulieren, 1 van WAC en 1 van Rendo N.V. Voor de samenvatting en beantwoording verwijzen we u naar de nota zienswijzen welke bij dit voorstel gevoegd is.

Als gevolg van de zienswijze van Rendo N.V. heeft nog nader overleg tussen ProRail en Rendo plaatsgevonden met betrekking tot de wens van ProRail om op een deel van het terrein van Rendo een werkterrein (tijdelijke opslag materieel en materiaal tijdens de werkzaamheden aan het spoor ter hoogte van de Toldijk) in te richten. Hiervoor is ook een voorlopige bestemming opgenomen. Voorgesteld wordt dan ook aan de raad om bij vaststelling van het bestemmingsplan als extra zekerheid voor Rendo op te nemen dat deze bestemming slechts toegelaten kan worden onder voorwaarden van Rendo. (toegevoegd artikel 10.3.2 toestemming en voorwaarde met betrekking tot de geldigheid van de voorlopige bestemming) De belangen van Rendo en de bereikbaarheid van kabels en leidingen zal te allen tijde gewaarborgd blijven

De financiële gevolgen zijn

In het kader van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient de financieel economische uitvoerbaarheid van een ruimtelijk plan te worden aangetoond. Onderhavig ontwikkeling is niet genoemd als een ontwikkeling waarvoor een exploitatieplan verplicht is. Er hoeft dan ook geen exploitatieplan te worden vastgesteld.

De benodigde spooraanpassing en de (plan)werkzaamheden daaromtrent worden gefinancierd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) op basis van de Motie Koopmans. Het ministerie heeft in totaal circa € 24,79 mln gereserveerd voor dit project. De kosten van het initiatief zijn voor rekening van de initiatiefnemer. Voor de gemeente zijn aan het onderhavige plan geen financiële consequenties verbonden.

Alternatieven

Het niet vaststellen van het bestemmingsplan of hiermee wachten tot afspraken met grondeigenaren volledig rond zijn. Aangezien het veelal om tijdelijk gebruik van gronden gaat ten behoeve van werkterreinen, er geen gemeentelijke exploitatieverlichting is en zonder minnelijke afspraken tussen ProRail en grondeigenaren, dan wel (hoewel zeer ongewenst) onteigening, de spoorverlegging niet van de grond kan komen, wordt hier geen aanleiding toe gezien. In geval onteigening toch noodzakelijk zou zijn, diens hiervoor juist het bestemmingsplan vastgesteld te zijn.

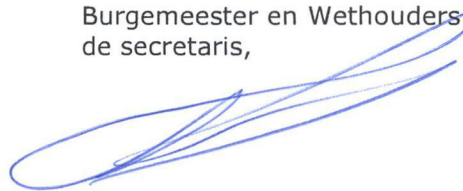
Bijlagen

Nota Zienswijzen 'Hogeveen, bochtverruiming spoorbaan'
Bestemmingsplan 'Hogeveen, bochtverruiming spoorbaan, 2017'

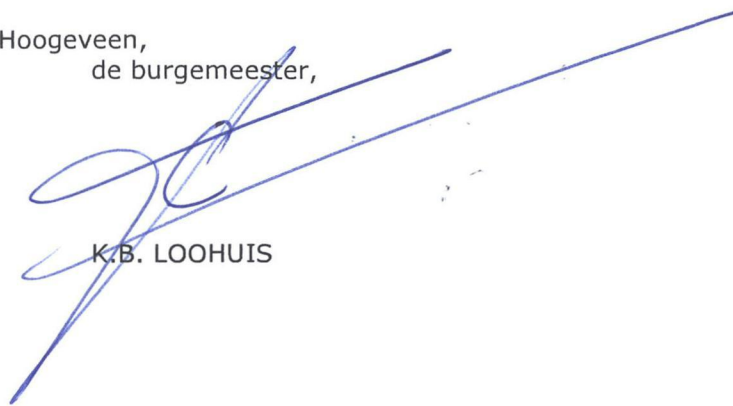
Hoogeveen,

Burgemeester en Wethouders van Hoogeveen,
de secretaris,

de burgemeester,



T.N. KRAMER



K.B. LOOHUIS