

Bestemmingsplan Eextahaven III fase 1

Toelichting

Ontwerp

Opdrachtgever:
Gemeente Scheemda

Grontmij Nederland bv
Haren, 20 maart 2009

Verantwoording

Titel : Bestemmingsplan Eextahaven III fase 1
Subtitel : Toelichting
Projectnummer : 156157
Referentienummer : R080017jr
Revisie :
Datum : 20 maart 2009

Auteur(s) : drs. W.J.N.M. de Jong
E-mail adres :
Gecontroleerd door :
Paraaf gecontroleerd :
Goedgekeurd door :
Paraaf goedgekeurd :

Contact : Nieuwe Stationsweg 4
9751 SZ Haren
Postbus 125
9750 AC Haren
T +31 50 533 44 55
F +31 50 534 96 11
noord@grontmij.nl
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

1	Algemeen	7
1.1	Aanleiding en doel bestemmingsplan	7
1.2	Leeswijzer	7
2	Onderzoek	9
2.1	Inleiding	9
2.2	Het plangebied	9
2.3	Vigerende plannen	9
2.4	Huidige situatie	9
2.4.1	Nota 'Markt en profiel bedrijventerreinen Oldambt'	9
2.4.2	Functies in het plangebied	10
2.4.3	Bedrijventerreinen	11
2.4.4	Woonbebouwing	11
2.4.5	Water	12
2.4.6	Verkeer	13
2.4.7	Cultuurhistorie	14
2.4.8	Archeologie	15
2.4.9	Natuurwaarden	15
2.5	Milieuaspecten	15
2.5.1	Geluid	15
2.5.2	Bodem	16
2.6	Luchtkwaliteit	16
2.7	Externe veiligheid	16
2.8	Bedrijventerreinontwikkeling	17
3	Beleid	19
3.1	Internationaal en nationaal beleid	19
3.2	Provinciaal en regionaal beleid	20
3.3	Gemeentelijk beleid	20
4	Stedenbouwkundigplan Eextahaven III	23
4.1	Inleiding	23
4.2	Eextahaven I en II	23
4.3	Eextahaven III	24
4.4	Bedrijvigheid en zonering	24
4.4.1	Beschrijving van de zoneringmethode	24
4.4.2	Milieuaspecten	25
4.4.3	Gebiedstypen	25
4.4.4	Categorie-indeling	26
4.5	Selectiecriteria voor het plangebied	26
4.5.1	Referentiegebieden en gebiedstypering	26
4.6	Flexibiliteit	27
4.7	Duurzaamheid	27
5	Juridische opzet bestemmingsplan	29
5.1	Algemeen	29
5.2	Plankaart	29

5.3	Regels	29
6	Uitvoerbaarheid	31
6.1	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	31
6.2	Financiële uitvoerbaarheid	31
7	Procedure.....	33
7.1	Inleiding.....	33
7.2	Overleg ex artikel 10 Bro oude wet ruimtelijke ordening	33

Bijlagen

- Bijlage 1: Verkennd akoestisch onderzoek Eextahaven Scheemda, 27-12-2008
Bijlage 2: Notitie op reacties in het kader van het vooroverleg

Separaat bijgevoegd:

Beeldkwaliteitplan Eextahaven III, 13 – 2 – 2009
Archeologisch onderzoek
Eextahaven III, natuurbeoordeling, 28 juni 2004
Bedrijventerrein Eextahaven III, toets externe veiligheid, 3 maart 2009
Luchtkwaliteit Eextahaven III, 5 december 2006
Ontwikkelingsvisie Eextahaven, 8 december 2004
Markt en profiel bedrijventerreinen Oldambt, 14 maart 2002
Bodemonderzoek

1 Algemeen

1.1 Aanleiding en doel bestemmingsplan

In de nota 'Markt en profiel bedrijventerreinen Oldambt' (Grontmij & Oranjewoud, maart 2002) wordt de vraag en het aanbod van bedrijventerreinen in de drie gemeenten Scheemda, Winschoten en Reiderland beschreven. Aan de hand van een 9-tal beoordelingscriteria zijn vervolgens een viertal gebieden in de Oldambt-regio beoordeeld op geschiktheid voor ontwikkeling als bedrijventerrein, waaronder een gebied ten zuiden van het bestaande bedrijventerrein Eextahaven (II).

De gemeente Scheemda heeft Grontmij gevraagd een visie op te stellen ten aanzien van de ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijventerrein Eextahaven. Vanuit het door de provincie gestelde beleid ten aanzien van 'zuinig en duurzaam ruimtegebruik' wordt bij de visie zowel rekening gehouden met de potentie van het bestaande bedrijventerrein Eextahaven, als met de eventuele uitbreiding in zuidelijke richting daarvan. Hierbij wordt eveneens aandacht besteed aan een zorgvuldige afweging van 'een versterkte duurzame groei van economie en werkgelegenheid in combinatie met versterking van natuur, landschap en milieu'

Op basis van de opgestelde visie is het hier voorliggende bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Leeswijzer

In de toelichting wordt allereerst ingegaan op de huidige situatie. Er wordt een beschrijving gegeven van het plangebied met betrekking tot functies in het plangebied, water en groen, verkeer, cultuurhistorie en archeologie, de milieuaspecten en de bedrijventerreinontwikkelingen in het Oldambt.

In hoofdstuk 3 worden de relevante beleidskaders toegespitst op de ontwikkeling van bedrijventerreinen op landelijk, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau in het kort beschreven.

Het stedenbouwkundig plan, oftewel het toekomstig gebruik en de inrichting van de locatie, staat centraal in hoofdstuk 4. Bijzondere aandacht wordt besteed aan de in het plan toe te laten soorten bedrijvigheid en de zonering daarvan. Daarnaast komen zaken aan de orde met betrekking tot het verkeer, het groen, het water en de beeldkwaliteit.

De juridische opzet van het bestemmingsplan wordt toegelicht in hoofdstuk 5.

In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de uitvoerbaarheid van het plan.

In het laatste hoofdstuk 7 wordt verslag gedaan van de te houden inspraak en het te voeren overleg ex artikel 10 bro ten behoeve van dit bestemmingsplan.

Na de toelichting en de daarbij behorende bijlagen zijn de planregels met de daarbij behorende bijlage en de plankaart opgenomen.

De regels en de plankaart vormen samen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. Aan de toelichting kan op zich geen rechtskracht worden ontleend. Het als aparte bijlage bijgevoegde beeldkwaliteitplan vormt echter wel een toetsingskader voor de te verlenen vergunningen.

2 Onderzoek

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk gaat in op de onderzoeken die de planvorming hebben vormgegeven. Allereerst wordt ingegaan op de begrenzing van het plangebied, de vigerende plannen alsmede de huidige situatie van het gebied, met aandacht voor de bestaande functies. Daarna worden de relevante milieuaspecten beschreven en wordt tot slot ingegaan op ontwikkelingen in vraag en aanbod van bedrijventerreinen.

Voorafgaand aan het opstellen van dit bestemmingsplan is voor het gebied, gelegen tussen de Provincialeweg en de Eexterweg, een ontwikkelingsvisie Eextahaven opgesteld. Voor deze ontwikkelingsvisie zijn reeds op tal van onderdelen onderzoeken uitgevoerd, die mede relevant zijn voor het op te stellen bestemmingsplan Eextahaven III.

2.2 Het plangebied

Het toekomstige plangebied voor het bedrijventerrein Eextahaven III, te bestemmen als de uitbreiding van de bestaande bedrijventerreinen Eextahaven I en II, is gelegen tussen de woonkernen Scheemda en Heiligerlee. Het bedrijventerrein Eextahaven II vormt de noordelijke begrenzing. Aan de westkant wordt het gebied begrensd door de Eexterweg en aan de oostzijde door de Provincialeweg. De Halteweg vormt de zuidelijke grens van dit gebied.

Het noordelijk deel van het toekomstige Eextahaven III wordt de komende jaren als een eerste fase ontwikkeld en wordt door dit bestemmingsplan als zodanig vastgelegd.

2.3 Vigerende plannen

De in het onderhavige bestemmingsplan opgenomen gronden maken tot de vaststelling deel uit van het bestemmingsplan 'Buitengebied Scheemda'.

Dit bestemmingsplan is vastgesteld door de raad der gemeente Scheemda op 14 april 1988 en goedgekeurd door de Gedeputeerde Staten van de provincie Groningen d.d. 6 december 1988. In dat plan waren de onbebouwde gronden bestemd als 'agrarische kultuurgrond (onbebouwd)'.

2.4 Huidige situatie

2.4.1 Nota 'Markt en profiel bedrijventerreinen Oldambt

In de nota 'Markt en profiel bedrijventerreinen Oldambt' (Grontmij & Oranjewoud, maart 2002) zijn ten aanzien van Eextahaven III (de mogelijke uitbreiding in zuidelijke richting) de volgende sterke en zwakke punten opgenomen:

Sterke punten:

- het gebied beschikt over een goede ontsluiting richting de A7;
- het gebied sluit aan bij de bestaande terreinen Eextahaven I en II;
- het terrein is geschikt voor een grote diversiteit aan kleinschalige bedrijven met een beperkt aantal bedrijfswoningen.

Zwakke punten:

- het gebied vormt geen zichtlocatie vanaf de A7;
- het gebied leent zich niet voor zware bedrijvigheid i.v.m. bestaande woonbebouwing.

De profilering van Eextahaven III als mogelijk te ontwikkelen bedrijventerrein, zoals verwoord in de nota 'Markt en profiel bedrijventerreinen Oldambt' (Grontmij & Oranjewoud, maart 2002) welke als aparte bijlage is bijgevoegd.

2.4.2 Functies in het plangebied

De bestaande bedrijventerreinen Eextahaven I en II zijn gelegen ten zuidoosten van de woonkern Scheemda. Het bedrijventerrein wordt min of meer doorsneden door twee infrastructurele elementen, te weten het Winschoterdiep en de Haven Zuidzijde.



Situering plangebied met onderverdeling naar de bestaande bedrijven terreinen Eextahaven I en II en het te ontwikkelen bedrijventerrein Eextahaven III.

De bestaande bedrijventerreindelen Eextahaven I en II zijn samen netto 22,4 hectare groot, waarvan geen grond meer uitgeefbaar is. De industriebestemming is zodanig dat bedrijven behorende tot de categorie 1 t/m 4 op Eextahaven I toelaatbaar zijn. Eextahaven II is aangelegd op basis van artikel 19 planprocedures. Een en ander wordt binnenkort herzien in een nieuw bestemmingsplan.

Aan de noordzijde van het Winschoterdiep is een laad- en loswal aanwezig, waarvan de laatste jaren in geringe mate gebruik wordt gemaakt. Aan de zuidzijde zijn naast de bedrijven enkele bedrijfswoningen. Eextahaven I en II laat qua uitstraling van zowel bedrijfsgebouwen als openbaar terrein te wensen over. Om een verdere teloorgang van de ruimtelijke kwaliteit en daarmee de economische waarde van de terreinen en de gebouwen te voorkomen is het raadzaam plannen te ontwikkelen en uit te voeren die beide terreindelen competitief weer sterk maken. Hierdoor sluit het qua ruimtelijke inpassing beter aan bij het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein Eextahaven III.

Het terrein is momenteel in gebruik als bedrijventerrein en deels als grasland.

Aan de noordrand grenst het gebied Eextahaven III aan Eextahaven II, waar dus al sprake is van gebruik als bedrijventerrein. Langs de Eexterweg is, vanaf de noordzijde gezien ongeveer tot halverwege het onderzoeksgebied, sprake van woonbebouwing. Aan de zuidzijde, langs de Halteweg, en aan de noordoostzijde, langs het eerste deel van de Provincialeweg, bevinden zich woon-/werkcombinaties.

Vooraf de bestaande woonbebouwing langs de Eexterweg verdient extra aandacht bij het ontwikkelen van genoemd gebied als bedrijventerrein. Het gaat dan in het bijzonder om de zoning van de nieuw te vestigen bedrijven.

2.4.3 Bedrijventerreinen

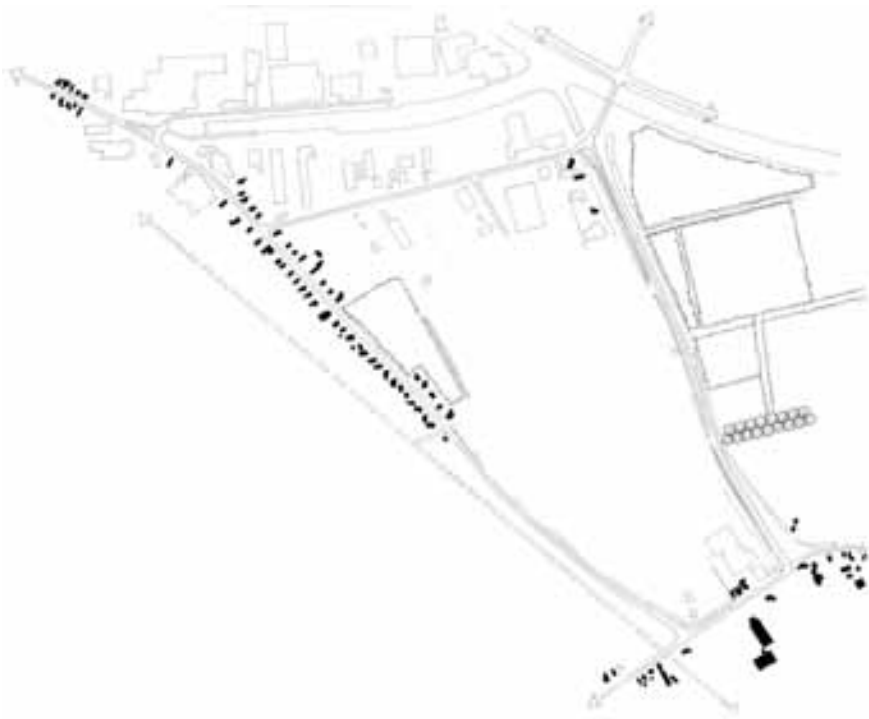
Zoals hierboven aangegeven grenst het te ontwikkelen Eextahaven III aan Eextahaven II met aansluitend Eextahaven I. Eextahaven I wordt door het Winschoterdiep opgedeeld in een noordelijk en een zuidelijk deel. Met de aansluiting van nieuw te ontwikkelen bedrijventerreinen en bestaande bedrijventerreinen wordt invulling gegeven aan de gewenste economische concentratie. Uiteindelijk kan in de toekomst sprake zijn van één bedrijventerrein Eextahaven. Ook de aanwezigheid van bedrijventerreinen in de nabije omgeving, zoals Scheemder Hoogte, en wat verder weg Reiderland, Rensel en Hoogebrug, sluit aan bij ruimtelijke concentratie van economische (kern)gebieden.

De invulling en thematisering van de bestaande bedrijventerreinen in de omgeving van Eextahaven heeft invloed op de (functionele) invulling van het toekomstige Eextahaven III.

2.4.4 Woonbebouwing

De woonbebouwing van met name Scheemda, met een 'uitloper' langs de Eexterweg, heeft gevolgen voor de mogelijkheden voor de functionele invulling van het nieuwe bedrijventerrein. Zo zal rekening gehouden moeten worden met de milieunormeringen en met aspecten als sociale veiligheid en langzaam verkeer route(s). Deze aspecten spelen eveneens bij de al aanwezige en de mogelijk te realiseren woon-/werkcombinaties. Er dient ruime aandacht besteed te worden aan het feit dat er in deze huizen ook daadwerkelijk gewoond wordt, wat betekent dat er ook een aantrekkelijke woonomgeving gecreëerd dient te worden.

De aanwezigheid van woonbebouwing langs de Eexterweg pleit daarbij voor het realiseren van woon-/werkbebouwing langs het zuidelijke deel van deze weg. Op die wijze ontstaat een rand van het bedrijventerrein die aansluit bij de bestaande bebouwingsstructuur. Langs de Provincialeweg is al een aantal woon-/werkcombinaties gesitueerd, een logisch vervolg zou zijn om dit langs de hele Provincialeweg door te zetten. Zo ontstaat een gewenste uitstraling van het bedrijventerrein van kleinschaligheid en met name een hoge beeldkwaliteit.



Woonbebouwing in de directe omgeving van het te ontwikkelen bedrijventerrein

2.4.5 Water

Het meest in het oog springende water in de omgeving van de bedrijventerreinen is het Winschoterdiep en de daarmee verbonden Eexta Haven. De oude loop van het Winschoterdiep is tegenwoordig verworpen tot een brede 'sloot' langs de Provincialeweg, langs de noordoostzijde van het te ontwikkelen gebied Eextahaven III.

Op historische kaarten is te zien dat het gebied waar Eextahaven III ontwikkeld zal gaan worden vroeger door een watergang werd doorsneden. De aanzet van deze watergang, aan de zijde van de Eexterweg, is nog steeds zichtbaar.



Eextahaven rond 1900 met watergang dwars over terrein

Het huidige watersysteem in het plangebied bestaat uit 2 delen. Het oostelijke en zuidoostelijke deel watert af richting gemaal Huninga en het westelijke deel richting gemaal de Munte, met een gemaalcapaciteit van resp. 200 m³/min. en 330 m³/min. Het is niet mogelijk de beide peilgebieden met elkaar te verbinden in verband met de verschillende peilen van de gebieden van resp. zp/wp -1,15/-1,45 en zp/wp -1,85/-2,75. Het huidige grondgebruik is landbouwgebied, voorzien van een aantal hoofdwatgangen rondom en een klein aantal schouwsloten en slootjes binnen in het landbouwgebied.

Het plangebied is bestemd als landbouwgebied. Er wordt geen oppervlaktewater gedempt en de huidige waterstructuren blijven grotendeels gehandhaafd. In de nieuwe situatie is ruimte voor extra water met functiecombinatie opgenomen. Hierin wordt de toename van verhard oppervlak gecompenseerd in de vorm van waterberging waarin het afstromende hemelwater van de verharde terreinen wordt opgevangen. Het oppervlaktewater dient tevens ter versterking van de beleving en de landschappelijke kenmerken van de directe omgeving. Het extra oppervlaktewater dient richting gemaal Huninga te worden afgevoerd. Dit komt tevens overeen met de hoogte van het gebied, waarbij de bodem afloopt in noordoostelijke richting. De capaciteit van gemaal Huninga is voldoende, maar wordt niet vergroot.

Het plangebied verandert van onverhard naar verhard terrein. Daarbij mag de toekomstige afvoer niet groter zijn dan de huidige afvoer. Als uitgangspunt wordt hierbij een afvoernorm van onverhard terrein van 1 l/s/ha in een situatie van eens per jaar (T=1) en 2 l/s/ha bij T=100. Deze norm is afgeleid van de gemiddelde afvoeren vanuit landbouwgebieden. Het overtollige water moet in het plangebied worden opgevangen, bijvoorbeeld in oppervlaktewater. In de praktijk komt dit neer op grofweg 10% van het totale plangebied dat nodig is om het overtollige hemelwater in te bergen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de trits vasthouden-bergen-afvoeren.

Verder dient in de verdere planvorming rekening gehouden te worden met de gewenste waterkwaliteit. Daarnaast stelt het waterschap als uitgangspunt voor verdere planvorming dat een (verbeterd) gescheiden rioolsysteem gerealiseerd wordt, waarbij gestreefd moet worden naar een emissieloos watersysteem. In dit kader is communicatie richting de toekomstige bewoners en bedrijven gewenst, bijvoorbeeld over auto's wassen op straat. Hiermee wordt invulling gegeven aan de trits schoonhouden-scheiden-zuiveren.

2.4.6 Verkeer

De ontsluiting van de terreindelen op en rond Eextahaven I en II kent enkele aandachtspunten. Zo is de bereikbaarheid van de Haven Noordzijde niet optimaal, als gevolg van de ruimtelijke barrière van de Eexta Haven.

De routing leidt over de Haven Zuidzijde en de Eexterweg, waarbij sprake is van gemengde afwikkeling van verkeersstromen. De kruising van de Haven Zuidzijde met de Eexterweg is onoverzichtelijk en voor vrachtwagens krap gedimensioneerd. Ook kan de aansluiting van de Eexterweg met de Stationsstraat en de Haven Noordzijde tot onduidelijke verkeerssituaties leiden. Op het noordelijke deel van de Eexterweg is wel duidelijk onderscheid aangegeven tussen de wegdelen die bestemd zijn voor langzaam respectievelijk gemotoriseerd verkeer.

Het terrein van het toekomstige Eextahaven III is zoals beschreven bij de ligging van het gebied, aan 3 zijden begrenst door wegen, te weten de Provincialeweg, de Halteweg en de Eexterweg. De ligging ten opzichte van de A7 is gunstig. De aanwezige weginfrastructuur, met name ook de nabijheid van de A7, biedt goede mogelijkheden voor het ontwikkelen van een goed ontsloten bedrijventerrein.

De huidige infrastructurele verbinding van bestaand en nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein is via de Haven Zuidzijde en de Provincialeweg. Voor een verbeterde functionele relatie tussen beide terreindelen biedt de Eexterweg vanwege de woonbebouwing geen geschikte mogelijkheid. Ook de Energieweg biedt op dit moment geen mogelijkheden voor een rechtstreekse verbinding tussen het nieuw te ontwikkelen gebied en de Haven Zuidzijde.



Ontsluiting van bestaand en toekomstig bedrijventerrein met optionele koppeling Eextahaven II en III over terrein rozenkweker

Indien zich mogelijkheden voordoen om gronden te verwerven die een directe aansluiting op Eextahaven II mogelijk maken, zal dit worden uitgevoerd.

Een mogelijkheid tot het functioneel aan elkaar koppelen van het bestaande en het nieuw te ontwikkelen deel van Eextahaven ligt op het terrein van de huidige rozenkweker. Indien deze kweker op den duur zou verdwijnen is er een mogelijkheid om de geschetste wegenstructuur van Eextahaven III door te trekken richting de Haven Zuidzijde.

Ook de ligging ten opzichte van het Winschoterdiep met de Eexta Haven is gunstig. Van deze gunstige ligging aan het water lijkt op het bestaande bedrijventerrein echter spaarzaam gebruik gemaakt te worden. Desondanks wordt de waarde van een ontsluiting aan het water hoog geschat. Mogelijke ontwikkelingen aangaande de regionale vaarwegen worden daarom op de voet gevolgd.

2.4.7 Cultuurhistorie

Uit historische kaarten is op te maken dat er een aantal van belang zijnde cultuurhistorische aspecten zijn in het zoekgebied:

- Het Winschoterdiep
Van oudsher liep het Winschoterdiep langs het toekomstige bedrijventerrein Eextahaven III. Dit is, zoals eerder aangegeven, nog te herkennen aan de huidige brede sloot op die plek langs de Provincialeweg.



Fragment van de topografische kaart uit ca. 1850

- Het kloosterterrein
Het kloosterterrein maakt onderdeel uit van het natuurgebied De Hoogte en is reeds aangeduid op kaarten uit 1850. De cultuurhistorische waarde is derhalve hoog te noemen.
- Historische waterloop dwars over het terrein
Van oudsher heeft er een waterloop dwars over het toekomstige bedrijventerrein gelopen, deze waterloop zou een aanleiding/inspiratie kunnen vormen voor de toekomstige inrichting van het terrein.

2.4.8 Archeologie

Met betrekking tot archeologie is op de Indicatieve Kaart Archeologische Waarden (IKAW) af te lezen dat het meest zuidelijke deel van het toekomstige Eextahaven III wordt aangeduid met “hoge archeologische trefkans”.

Ten aanzien van het gebied van Eextahaven III dat als eerste zal worden ontwikkeld, een terrein van circa 8 hectare aan de oostkant van het gebied, is een onderzoek gedaan naar de archeologische waarden. Dit onderzoek is uitgevoerd door De Steekproef archeologisch onderzoeks- en adviesbureau te Zuidhorn en is als twee aparte bijlagen bijgevoegd.

Uit het onderzoek blijkt dat de kans op het aantreffen van onverstoorde archeologische sporen gering is, aangezien de bodem is verstoord, vondstmeldingen uit het verleden ontbreken en tijdens het onderzoek zijn geen archeologische indicatoren gevonden.

Aanvullend onderzoek wordt niet noodzakelijk geacht. In het kader van de vervolgfase van Eextahaven III zal de rest van het totale terrein te zijner tijd worden onderzocht. Voor aanvang van de werkzaamheden zal wel contact worden opgenomen met de provinciaal archeoloog, zodat eventueel archeologische verkenningen kunnen worden uitgevoerd. Dit betekent dat geen aanlegvergunning in de regels is opgenomen.

2.4.9 Natuurwaarden

Eenmalige inventarisatie op het terrein leert dat er momenteel geen sprake is van bijzondere flora- en faunawaarden in dit gebied. De huidige koolzaadakkers leveren geen bijzondere flora-waarden op. De slootkanten zijn iets meer gevarieerd qua soorten, maar ook hier zijn geen beschermde plantensoorten aangetroffen. Beschermde fauna is er beperkt aanwezig doordat er enkele zoogdieren aanwezig worden verondersteld (met name foeragerende vogels).

Zeer belangrijk ten aanzien van natuurwaarden is echter het naastgelegen natuurgebied De Hoogte. Dit gebied speelt een belangrijke rol in de ecologische structuur van de omgeving van het toekomstige bedrijventerrein en zal dit ook in de toekomst moeten blijven spelen. Voor de inrichting van het toekomstige bedrijventerrein is daarom ruimte gereserveerd voor het ontwikkelen van (minimaal) een groene structuur die kan dienen als verbindend element richting het kleine bosperceel ten westen van het plangebied. Deze structuur kan eveneens een recreatieve functie hebben. De door de Provincie Groningen aangegeven ongewenste dichtslibbing van het gebied met bedrijvigheid en bebouwing wordt op deze wijze ook voorkomen.

Voor een nadere beschrijving van de natuurbeoordeling wordt verwezen naar apart bijgevoegde bijlage ‘Eextahaven III, Natuurbeoordeling’ (Grontmij, 28-06-2004).

2.5 Milieuaspecten

2.5.1 Geluid

Ten aanzien van het aspect geluid moet rekening gehouden worden met de aanwezige woonbebouwing en de mogelijk te ontwikkelen woon-/werkcombinaties.

Wegverkeerslawaaï

Onderzoek is gedaan naar de te verwachten geluidbelasting van woningen in het plan ten gevolge van het wegverkeer op de Provincialeweg, Halteweg en Eexterweg. Voor de geplande bedrijfswoningen in het bestemmingsplan “Eextahaven III fase I” wordt de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting i.c. 48 dB(A) op de Provincialeweg en Halteweg wordt de voorkeurswaarde van 48 dB(A) overschreden. Op de Eexterweg is dit niet het geval. De rapportage van de onderliggende geluidberekeningen zijn in bijlage 1 opgenomen.

Spoorweglawaaï

Teneinde spoorweglawaaï te bepalen zijn regels opgesteld die in het Besluit geluidhinder zijn weergegeven. Langs spoorwegen zijn zones vastgesteld. In het Besluit geluidhinder spoorwe-

gen is een kaart opgenomen waarin de breedte van de zones is aangegeven. Voor de spoorlijn die door de gemeente Scheemda loopt is de zone vastgesteld op 100 m. Buiten de zone van 100 m kan worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A). De geprojecteerde bedrijfswoningen bevinden zich binnen de zone van 100 meter.

Er is daarom akoestisch onderzoek uitgevoerd. Op basis van dit onderzoek is geconcludeerd dat de geluidbelasting als gevolg van spoorweglawaaai op de dichtstbijzijnde gevel zich boven de voorkeurswaarde van 55 dB(A) bevindt, doch onder de grens van 63 dB(A) die als reguliere bovengrens dient voor het verlenen van ontheffing.

Naar aanleiding van de uitgevoerde berekeningen is door de gemeente ontheffing verleend voor een hogere grenswaarde d.d.

2.5.2 Bodem

Voor het plangebied is een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd door DHV Milieu en Infrastructuur b.v. te Groningen. DHV concludeert dat de bovengrond (0,0 – 0,5 m -mv), het grondwater en de slibhoudende bodem (een voormalige zijtak van het Winschoterdiep) licht verontreinigd zijn. In de ondergrond van het terrein zijn geen verontreinigingen aangetroffen. Op grond van het onderzoek kan worden gesteld dat aanvullend onderzoek niet noodzakelijk is en dat de aangetroffen verontreinigingen geen belemmering vormen voor de voorgenomen bestemmingswijziging(en).

2.6 Luchtkwaliteit

Op basis van een milieuzonering conform de uitgangspunten van de VNG-brochure 'Bedrijvigheid en milieuzonering', is bepaalde bedrijvigheid toegestaan. Omdat sprake is van lage achtergrondwaarden wat betreft de luchtkwaliteit, zal er geen sprake zijn van een overschrijding van de waarden die gelden voor luchtkwaliteit zoals die gelden in de Wet luchtkwaliteit.

Uit het uitgevoerde onderzoek is gebleken dat geen sprake is van overschrijdingen van de normen. Het onderzoek is als toegevoegd.

2.7 Externe veiligheid

Wanneer risicovolle inrichtingen zich willen vestigen zal aan de hand van de genoemde regelgeving een toets plaatsvinden en kan vestiging alleen doorgang vinden wanneer aan de regelgeving wordt voldaan.

De resultaten van het onderzoek geven aan dat er in de directe omgeving van het plangebied zich geen risicovolle inrichtingen en objecten bevinden die mogelijk risico's kunnen opleveren voor de aanwezigen op het bedrijventerrein Eextahaven III.

Uitgaande van de verstrekte gegevens worden er over de wegen die langs het plangebied lopen geen gevaarlijke stoffen getransporteerd. Het kanaal, het Winschoterdiep, ligt op meer dan 200 meter afstand en wordt hierdoor buiten beschouwing gelaten.

Volgens de opgevraagde informatie van ProRail over eventuele transporten van gevaarlijke stoffen voor het traject Scheemda – Nieuweschans blijkt dat er over het spoor geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Het BEVI-bedrijf Acheson bevindt zich op ruime afstand van het plangebied en levert geen risico's op voor het plangebied.

Uit de gegevens van de Gasunie blijkt dat er geen gasleidingen binnen het plangebied lopen.

Op het bedrijventerrein worden geen BEVI-inrichtingen toegelaten.

Uit de gegevens verkregen door het Ministerie van Defensie blijkt dat er geen brandstofleidingen van DPO (Defensie Pijpleiding Organisatie) liggen, die invloed zouden kunnen hebben op het plangebied.

Binnen het plangebied lopen geen hoogspanningslijnen die invloed zouden kunnen hebben op het plangebied.

De aanwezige NAM-leiding is niet meer in gebruik en vormt daarmee ook geen aandachtspunt meer

Een rapportage betreffende de externe veiligheid is als aparte bijlage toegevoegd.

2.8 Bedrijventerreinontwikkeling

Op basis van de nota 'Markt en profiel bedrijventerreinen Oldambt' (Grontmij & Oranjewoud, maart 2002) kan gesteld worden dat er in Scheemda geen ruimte direct beschikbaar is voor bedrijfsvestiging. De bestaande bedrijventerreinen Eextahaven I en II zijn volledig uitgegeven, waarmee 22,4 hectare netto bedrijventerrein ingevuld is met bedrijven tot en met categorie 4 (en in uitzonderlijke gevallen categorie 5).

Ten behoeve van gemengd bedrijventerrein voor bovenregionale en stuwende bedrijven in milieucategorie 1, 2 en 3 is ontwikkeling van bedrijfslocaties langs de A7 voorzien. Woon-/werkcombinaties en grootschalige detailhandel zullen niet worden toegestaan.

Naar aanleiding van de vraag naar gewenste typen bedrijventerreinen geven de ondernemers in de nota 'Markt en profiel bedrijventerreinen Oldambt' aan belang te hechten aan ontwikkeling van gemengde bedrijventerreinen met woon-/werklocaties. Hiervoor wordt circa 6,7 tot 8,1 hectare netto bedrijventerrein als indicatie voor dit segment als vraag aangegeven. In de nota wordt voor Eextahaven III bij deze vraag aangesloten, waarbij in het zuidelijk deel met name invulling zou moeten worden gegeven aan woon-/werklocaties. Het noordelijke deel (dat aansluit bij Eextahaven II) zou daarbij ruimte moeten bieden aan bovenregionale stuwende bedrijvigheid. Het zuidelijke deel heeft een meer regionaal georiënteerde bedrijfsprofilering. Binnen de regio is er verder geen aanbod aan bedrijventerreinen voor woon-/werklocaties.

Op basis van een gemeentelijke inventarisatie blijkt dat er per september 2003 circa 30 bedrijven hebben aangegeven belangstelling te hebben voor een kavel op het te ontwikkelen Eextahaven III.

Circa 75% van deze bedrijven komen uit de directe omgeving van Scheemda.

Circa 80% is geïnteresseerd in een kavel met woon-/werkbesteding ter grootte van 1.500 m² tot 2.000 m². Met het ontwikkelen van het bedrijventerrein Eextahaven III wordt een geschikte locatie geboden voor bedrijvenontwikkeling en dient rekening gehouden te worden met de aanzienlijke vraag naar woon-/werklocaties.

Dat het hier om een gewilde locatie gaat, blijkt uit de belangstelling die er reeds is voor dit terrein. Van de beschikbare kavels zijn er reeds 13 verkocht, is er een optie voor 7 kavels en zijn er nog 3 reserveringen. Dit betekent dat per 24 november 2008 voor ongeveer de helft van het terrein reeds verkoop heeft plaatsgevonden danwel zeer serieuze belangstelling bestaat.

Op de woon-/werklocaties zal maximaal 1 bedrijfswoning per kavel worden toegestaan. Deze woningen mogen niet gesplitst worden van het bedrijf, waardoor ze als één functionele woon-/werkeenheid beschouwd worden. Daarnaast wordt in het bestemmingsplan nader omschreven welke functies op Eextahaven III worden toegestaan (onder andere aangaande zakelijke dienstverlening). Op het bedrijventerrein Eextahaven III wordt detailhandel niet toegelaten, met uitzondering van detailhandel die direct voortvloeit uit de hoofdactiviteiten van het bedrijf en daaraan ondergeschikt is. Ten behoeve van zogenoemde volumineuze detailhandel, waaronder wordt verstaan detailhandel en auto's, boten, caravans, landbouwwerktuigen en grove bouwmaterialen en detailhandel in goederen, waarvan de verkoop in woon- en winkelgebieden ongewenst is, zoals brandgevaarlijke en explosieve goederen wordt in het op te stellen bestemmingsplan een ontheffing opgenomen.

Deze vrijstelling is nadrukkelijk niet bedoeld voor grootschalige detailhandel in woninginrichting. Voor deze "shopping goods", waarbij de consument langere tijd kijkt en vergelijkt, is ruimte gereserveerd binnen de gemeente Winschoten op Reider Center.

3 Beleid

3.1 Internationaal en nationaal beleid

In de **Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening** streeft het rijk naar vitale en aantrekkelijke steden en een vitaal en aantrekkelijk landelijk gebied.

In de Vijfde Nota is een nieuw locatiebeleid voor bedrijvigheid geformuleerd. De brede doelstelling hiervan luidt: "Een zodanige vestiging van bedrijven en voorzieningen dat een optimale bijdrage wordt geleverd aan de versterking van de vitaliteit van stedelijke netwerken en de steden en dorpen". Het locatiebeleid kent verschillende onderdelen waarvan het onderlinge gewicht kan variëren per woon-/werkmilieu. De onderdelen van het locatiebeleid zijn:

- economische ontwikkelingsmogelijkheden;
- bereikbaarheid;
- ruimtelijke kwaliteit;
- kwaliteit van de leefomgeving.

De gemeente Scheemda maakt onderdeel uit van landsdeel Noord. De hoofdpoging van Noord-Nederland is om de ruimtelijk-economische ontwikkeling te faciliteren en tegelijk de kernkwaliteiten van het noorden (rust, ruimte, natuur en (cultuur-)landschap) te behouden en te ontwikkelen. Het noorden heeft samen met de Duitse grensregio Nedersaksen een centrale positie in de open en dunbevolkte Europese Noordzeeregio.

De gemeente Scheemda maakt onderdeel uit van een gebied dat bestudeerd wordt voor een snelle verbinding naar het Noorden, dit is tevens het gebied waarin het versterken van de samenhang tussen stedelijke netwerken centraal staat.

In 1999 is de **commissie Waterbeheer 21e eeuw** ingesteld door de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat en de voorzitter van de Unie van Waterschappen. De commissie kreeg de taak te adviseren over "de wenselijke aanpassingen in de waterhuishoudkundige inrichting van ons land, met aandacht voor de gevolgen van klimaatverandering, zeespiegelstijging en bodemdaling". De commissie heeft haar taak breder gesteld en ook de relatie waterbeheer en ruimtelijke ordening in haar beschouwing betrokken. De commissie presenteerde haar eindrapport in augustus 2000.

In het eindrapport vormt meer ruimte voor water één van de centrale aanbevelingen. Deze algemene aanbeveling wordt verder gespecificeerd met:

- Geen verder ruimteverlies voor water: de Watertoets.
- Water stuurt mee bij de ruimtelijke inrichting.
- Extra ruimte voor waterberging.
- Meervoudig gebruik van de ruimte.
- Concrete taakstellingen voor ruimte voor water in beleidsnota's en plannen.

Nationaal bestuursakkoord water

Met de Startovereenkomst Waterbeleid 21e eeuw werd de eerste stap gezet in het tot stand brengen van de noodzakelijke gemeenschappelijke aanpak voor de invulling van nieuw waterbeleid. Twee jaar later, op 2 juli 2003, zijn de resultaten van die samenwerking en van voortschrijdende kennis en inzicht neergelegd in dit Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW).

Met dit NBW leggen de overheden vast op welke wijze, met welke middelen en langs welk tijdspad zij gezamenlijk de grote wateropgave voor Nederland in de 21e eeuw willen aanpakken. Het akkoord benadrukt de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het op orde krijgen en houden van het totale watersysteem. Het geeft aan welke instrumenten ingezet worden om de op-

gave te realiseren, welke taken en verantwoordelijkheden iedere partij daarbij heeft en hoe partijen elkaar in staat willen stellen hun taken uit te voeren.

3.2 Provinciaal en regionaal beleid

Met het Provinciaal Omgevingsplan (POP) beschikt de provincie Groningen over een plando-cument waarin per beleidsthema de hoofdlijnen van het provinciaal omgevingsbeleid voor de komende jaren beknopt en overzichtelijk zijn aangegeven. Van de in totaal vijf beleidsthema's beschrijft het thema 'Ondernemend Groningen' de ruimte voor bedrijvigheid in de provincie. Termen als 'ruimtelijke bundeling' en 'functioneel onderscheid' vormen de hoofdlijnen van het beleid en worden in het beleidsdocument nader beschreven. Verder wordt in het POP geschre-ven:

'In noordelijk verband streven we naar het samengaan van economie en omgeving: een versterkte duurzame groei van economie en werkgelegenheid in combinatie met versterking van natuur, landschap en milieu. Voorwaarden hiervoor zijn een goed functionerende arbeidsmarkt en een optimaal vestigingsklimaat voor bedrijven met een voldoende en gedifferentieerd aanbod van bedrijventerreinen en kantoorlocaties die uitstekend bereikbaar zijn. Een snelle internationale magneet zweeftrein zal hieraan een sterke impuls geven. Vanuit een zuinig en duurzaam ruimtegebruik willen we bestaande bedrijventerreinen optimaal benutten en zo nodig herstructureren voordat nieuwe terreinen worden ontwikkeld'.

De gemeente Scheemda besteedt in nauwe samenwerking met de gemeenten Winschoten en Reiderland (verenigd in Bedrijventerreinen Oldambt BV) veel aandacht aan de (boven)regionale en lokale invulling van gestelde beleidsdoelstelling van de provincie. Hierbij wordt rekening gehouden met de door de provincie Groningen in het POP gestelde 'ruimtelijke bundeling' en 'functionele onderscheid' van bedrijvigheid.

3.3 Gemeentelijk beleid

Bij de revitalisering van verouderde en de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen wordt veel aandacht besteed aan zogenaamde duurzame ontwikkeling. Onder duurzaamheid wordt in de regel verstaan: het geheel aan keuzes en maatregelen die economische, sociale en ecologische (milieu-)kwaliteit versterken en mogelijke toekomstige keuzes niet beperken.

Concreet betekent dit dat bij het (her)ontwerp, de (her)inrichting en (her)ontwikkeling van de bedrijventerreinen ruimte gegeven wordt aan mogelijk toekomstige ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld voor Eextahaven III een flexibele verkaveling en een nadere keuze om meer woon-/werkcombinaties aan te kunnen bieden (als de vraag ernaar wijzigt). Ook de invulling van het ontwerp waarin aandacht voor groen en water is onderdeel van een duurzame ontwikkeling van Eextahaven. Bij de uitvoering en de feitelijke realisatie kan daarnaast aandacht worden besteed aan o.a.:

- bouwregels (thema Duurzaam Bouwen);
- duurzame rioleringsoplossingen (verbeterd gescheiden stelsel);
- verkeersveilige inrichting (thema Duurzaam Veilig) en
- een representatieve en uniforme uitstraling van openbare en particuliere ruimte (verwoord in een beeldkwaliteitplan), passend en aansluitend bij de bestaande bedrijventerreinen in de (in)directe omgeving.

Op bedrijfsniveau betekent duurzaamheid een evenwicht tussen economische ontwikkeling en milieubelasting. Aan de hand van individuele bedrijvenscans kunnen uitgangspunten aangaande milieu- en energiebelasting worden geanalyseerd. Eventuele samenwerkingsmogelijkheden en gezamenlijke besparingsmogelijkheden kunnen tevens uit dergelijke scans naar voren komen.

Van belang voor de ontwikkeling en met name het behoud van de gewenste 'duurzame' kwaliteit van de bedrijventerreinen is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Deze wordt veelal in de vorm van een parkmanagement gewaarborgd. In dergelijke samenwerkingsverbanden worden vaak afspraken gemaakt over de gewenste uitstraling van het bedrijventerrein, maar ook wordt gekeken naar mogelijkheden van gezamenlijke energie-inkoop en/of afvalcontracten. De ge-

wenste uitstraling kan hierbij breed vertaald worden: van gezamenlijk groenbeheer tot arbeidspools; van bewegwijzering tot gezamenlijke beveiliging. Bij de ontwikkeling van Eextahaven III wordt gedacht aan het invoeren van een parkmanagementorganisatie, waaraan de potentiële bedrijfsvestigingen vrijwillig, dan wel verplicht deel kunnen/moeten nemen.

De Ondernemerskring Scheemda (OKS) onderzoekt momenteel de mogelijkheden voor parkmanagement op Eextahaven I en II. De gemeente heeft bij dit onderzoek een coördinerende rol. Bij een positief onderzoeksresultaat kan het nieuw te ontwikkelen Eextahaven III hierop aanhaken.

Wat betreft openbaar vervoer acht de gemeente een goede bereikbaarheid van een bedrijventerrein gewenst. Scheemda ligt aan de spoorlijn Groningen Nieuweschans waar 2 maal per uur in beide richtingen een trein stopt. Daarnaast lopen een aantal buslijnen door Scheemda, waarvan buslijn 119 en 179 op niet te grote afstand van het terrein een halte hebben. Buslijn 119, van Winschoten naar Delfzijl rijdt 1 maal per uur, terwijl buslijn 179 (van Winschoten naar Groningen) in de spits rijdt als sneldienst. Daarmee is het terrein qua openbaar vervoer goed bereikbaar.

4 Stedenbouwkundigplan Eextahaven III

4.1 Inleiding

De ruimtelijke ontwikkelingsvisie voor Eextahaven is te splitsen in twee delen, namelijk de visie op het bestaande deel, en de visie op het nieuw te ontwikkelen deel Eextahaven III. Vanzelfsprekend zijn deze twee onderdelen nauw met elkaar verbonden, maar vanwege het significante verschil tussen de aard van de ontwikkelingen en werkzaamheden zullen deze twee delen in dit bestemmingsplan apart worden behandeld. Naast de beschrijving van de twee delen wordt in een aparte paragraaf aandacht besteed aan het begrip duurzaamheid.

4.2 Eextahaven I en II

De bestaande delen Eextahaven I en II zijn terreinen die in de afgelopen jaren een verouderingsproces hebben doorlopen. Zoals uit eerder onderzoek blijkt worden de terreinen over het algemeen 'neutraal' gewaardeerd door ondernemers. De aspecten verkeersveiligheid en parkeervoorzieningen scoren 'slecht'. Het onderzoek vermeldt tevens dat aspecten die neutraal scoren nadrukkelijk de aandacht vragen, omdat deze zonder ingrepen kunnen afglijden naar de kwalificatie 'slecht'.

Een inventarisatie van Eextahaven I en II bevestigt het beeld van de ondernemers. Aan de hand van een inspectie is geconstateerd dat de algemene uitstraling van de terreindelen te wensen over laten. Hierbij bepalen de kwaliteit van de weginrichting, bestrating, groenonderhoud, verlichting en zeker ook de uitstraling van bedrijfsgebouwen (alsmede de achterzijden van enkele bedrijven) de 'neutrale' beoordeling. Tevens leidt het spaarzame gebruik van de ka-defaciliteiten tot een verlaten indruk, hetgeen de uitstraling en de economische dynamiek niet ten goede komen. Gewaakt moet worden voor een verdere teloorgang van de kwaliteit van de openbare en private ruimte. Veelal wordt hiertoe het initiatief door de gemeente genomen om gezamenlijk met de gevestigde ondernemers een plan van aanpak voor revitalisering op te stellen. Hierin worden zowel de wensen van de ondernemers als die van de gemeente opgenomen teneinde gezamenlijk ook bij te dragen aan de waardeontwikkeling van de bedrijven(terreinen), een aantrekkelijk vestigingsklimaat en een regionale concurrentiepositie.

Literatuurstudie leert dat er ten aanzien van revitalisering vier verschillende ambitieniveaus haalbaar zijn:

Facelift	Algemene opwaardering van een bedrijventerrein door middel van het uitvoeren van achterstallig onderhoud een civieltechnische en cultuurtechnische opknapbeurt van het publieke gedeelte.
Herinrichting	Aanzienlijke integrale civieltechnische en cultuurtechnische verbetering van een terrein waarbij de bestaande economische functies gehandhaafd blijven.
Herstructurering	Aanzienlijke integrale civieltechnische en cultuurtechnische verbetering van een sterk verouderd terrein waarbij een economische functieverandering aanleiding kan geven voor herontwikkeling van vrijkomende ruimte.
Transformatie	Een totale functiewijziging van het terrein in bijvoorbeeld een woongebied of kantorenlocatie, optimaal aansluitend c.q. passend in de directe omgeving.

Vast staat dat er aandacht besteedt dient te worden aan de kwaliteit van de bestaande terreindelen. Voorgesteld wordt dan ook om gezamenlijk met de betrokken ondernemers het gewenste ambitieniveau van een revitalisering vast te stellen en de mogelijke financieringsbronnen te verkennen.

4.3 Eextahaven III

Voor het nieuw te ontwikkelen deel van Eextahaven, Eextahaven III, is een schetsontwerp opgesteld op basis van aanwezige ideeën en gegevens en de analyse van de ligging, het gebruik en de omgeving van het gebied.

Hierbij sluit Eextahaven III optimaal aan bij met name deel II, waarbij aandacht is besteed aan de volgende ontwikkeluitgangspunten en inrichtingscriteria:

- De aanzet in Eextahaven II van woon-/werkkavels aan de Provincialeweg wordt de ontwikkelingsvisie voor Eextahaven III doorgezet.
- Op Eextahaven I zijn van oudsher grootschalige, zwaardere bedrijven gevestigd. Hierop aansluitend bevinden zich op Eextahaven II minder zware middelgrote bedrijven en tevens enkele woon-/werkcombinaties. Eextahaven III sluit daarbij weer aan het bedrijventerreindeel II, met middelgrote en kleine bedrijven, alsmede woon-/werkcombinaties. Zware bedrijvigheid (milieucategorie 4 en zwaarder) wordt daarbij op Eextahaven III uitgesloten.
- De bedrijven die gevestigd zijn op Eextahaven II hebben voor een deel een voorkantsituering aan de Haven Zuidzijde (noordelijke richting) en daarmee een achterzijde in zuidelijke richting. De bedrijven aan de Provincialeweg zijn gericht op deze weg. Eventuele uitbreiding of nadere uitgifte van kavels is mogelijk aan de Energieweg en op termijn aan een eventueel te ontwikkelen doorsteek van de Haven Zuidzijde naar de ontsluitingsstructuur van Eextahaven III. Ondanks deze mogelijkheid om een passende uitstraling in het gebied te waarborgen is het niet ondenkbaar dat een achterkantsituering in zuidelijke richting ontstaat op deel II. Op deel III worden aan de noordelijke invalsweg kavels ontwikkeld, in zuidelijke richting georiënteerd, waardoor twee achterzijden naar elkaar toe ontstaan. De verbindende groene zoom (oost-westverbinding) vormt daarbij een natuurlijke grens.

Wat betreft de stedenbouwkundige structuur kan verwezen worden naar de ontwikkelingsvisie Eextahaven en het bijbehorende beeldkwaliteitplan, dat als bijlage bij dit bestemmingsplan hoort. In deze documenten is beschreven hoe het bedrijventerrein vormgegeven wordt en op welke wijze de kwaliteit van de bebouwing en de openbare ruimte gewaarborgd wordt.

4.4 Bedrijvigheid en zonering

4.4.1 Beschrijving van de zoneringmethode

De zonering biedt een geëigende methode voor ruimtelijke afstemming van functies en/of bebouwing ten opzichte van elkaar. Milieuzonering is een vorm van zonering op grond van milieuaspecten.

Er zijn milieubelastende activiteiten (bijvoorbeeld bedrijvigheid) en milieugevoelige activiteiten (bijvoorbeeld wonen). Zij kunnen samengaan, maar dikwijls is dat niet vanzelfsprekend het geval.

Indien een milieubelastende functie hinder veroorzaakt voor zijn omgeving, dienen maatregelen genomen te worden om deze hinder te beperken. Milieuzonering in bestemmingsplannen is een mogelijke maatregel.

Bij milieuzonering legt men zodanige afstanden (zones) vast tussen milieubelastende en milieugevoelige functies, dat de belasting op de omgeving maatschappelijk aanvaardbaar wordt geacht.

In artikel 4 van de regels bij dit bestemmingsplan wordt de vestiging van bedrijfstypen mogelijk gemaakt voor zover zij zijn vermeld in de *Lijst van toegelaten bedrijfstypen*, opgenomen in de bij de regels behorende bijlage 1. Deze lijst is opgesteld aan de hand van de uitgangspunten beschreven in het rapport *Bedrijven en milieuzonering* van de VNG (2007). In dat rapport is een tabel met bedrijfstypen opgenomen, waarin van een zeer groot aantal bedrijven de hinderlijk-

heid uitgesplitst naar milieuaspecten is vermeld. Deze zogenaamde basislijst is ingedeeld volgens de *Standaard Bedrijfsindeling (SBI) 1993* van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

4.4.2 Milieuaspecten

Bij milieuzonering worden per bedrijfstype voor elk van de milieuaspecten geur, stof, geluid en gevaar de afstanden aangegeven die in de meeste gevallen kunnen worden aangehouden tussen een bedrijf en woningen om hinder en schade aan mensen binnen aanvaarde normen te houden.

Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gekozen:

- Het betreft 'gemiddelde' nieuwe bedrijven met voor nieuwe bedrijven gangbare voorzieningen binnen het gedefinieerde bedrijfstype.
- Het betreft woningen in een rustige woonwijk met weinig verkeer.
- De afstand geldt in principe tussen enerzijds de perceelgrens van het bedrijf (bij een gangbare perceelsgrootte en -indeling) en anderzijds de gevel van een woning.

De vier milieuaspecten zijn tot uitdrukking gebracht in elf afstandsklassen. (in meters):

0 - 10 - 30 - 50 - 100 - 200 - 300 - 500 - 700 - 1.000 - 1.500.

De afstand is een maat voor de hinder ten opzichte van een rustige woonwijk. Als bij een bedrijf 30 m staat vermeld voor het aspect geur dan dient het bedrijf vanwege geurhinder minimaal 30 m verwijderd te blijven van woningen in een rustige woonwijk.

Daarnaast worden bij de indeling van bedrijfstypen in milieuklassen aspecten in beschouwing genomen betreffende de verkeersaantrekkende werking van bedrijven en de visuele hinder, alsmede de kans op bodemverontreiniging en de mate van luchtverontreiniging.

4.4.3 Gebiedstypen

De verschillende hindergevoelige gebieden worden aangeduid met de term "referentiegebieden". Alhoewel het systeem standaard uitgaat van een rustige woonwijk als referentiegebied kan het ook toegepast worden ten opzichte van andere gebiedstypen, zoals bijvoorbeeld een landelijk gebied of industriegebied.

De maximaal toelaatbare afstanden en indexen verschillen per gebiedstype (referentiegebied). Dit omdat zwaarte van de hinderaspecten per referentiegebied anders kan zijn.

In onderstaande tabel zijn de verschillende onderscheiden referentiegebieden genoemd, en de daarbij toegelaten correctiemogelijkheden per milieuaspect.

Tabel 4.1: omgevingstype en indicatieve typering gevoeligheden

Omgevingstype	Indicatieve typering gevoeligheid naar milieuaspect						
	geur	stof	geluid	gevaar	verkeer	visueel	bodem
A rustige woonwijk							
B drukke woonwijk			-	!	-		
C gemengd gebied			-		-	-	
D landelijk gebied zonder woningen	-	-	-	-	-	!	
E landelijk gebied met woningen	-	-	!	-	-	!	
F bedrijvigheid	!	-	-	-	-	-	
G grondwater- of bodembeschermingsgebied							!
H stiltegebied			!		!	!	
I natuurgebied*	-	-	!	-	!	!	
J verblijfsrecreatie				-		!	

* Ammoniakemissie is buiten beschouwing gelaten.

Als een (!) in de tabel is opgenomen kán het milieuaspect voor het gebied bijzonder gevoelig liggen. Dit kan leiden tot verzwaring van planologische randvoorwaarden, eventueel gecombineerd met nadere voorschriften in het milieuspoor.

Met een (-) wordt indicatief aangegeven dat een milieuaspect minder gevoelig kan liggen dan voor een rustige woonwijk het geval is. Een correctie kan aan de orde zijn ten opzichte van de afstanden zoals genoemd bij een rustige woonwijk.

Naar gelang het omgevingstype zijn correcties mogelijk per milieuaspect uit de be-
drijvenlijst.

De (-) betekent dat er een correctie voor dat milieuaspect met één afstandsstap
lager kan worden aangehouden voor die omgeving ten opzichte van een rustige
woonwijk. Is er voor een bepaald milieuaspect geen (-) opgenomen in de tabel, dan
is een correctie voor dat milieuaspect in principe niet mogelijk, tenzij in de concrete
situatie bijzondere omstandigheden aanwezig zijn.

Uitgangspunt is dat niet meer dan één afstandsstap wordt gecorrigeerd. Een grote-
re afwijking is echter mogelijk als dit kan worden onderbouwd.

Afstandsstappen	
stap 1:	10 m
stap 2:	30 m
stap 3:	50 m
stap 4:	100 m
stap 5:	200 m
stap 6:	300 m
stap 7:	500 m
stap 8:	700 m
stap 9:	1.000 m
stap 10:	1.500 m

Voorbeeld:

Een drukke woonwijk betekent dat er meer geluid geproduceerd wordt dan in een rustige
woonwijk. Geluidproducerende activiteiten die in een rustige woonwijk storend zijn, zullen in een
drukke woonwijk nauwelijks opvallen. Ten opzichte van het hinderaspect 'geluid' kan dan voor
een drukke woonwijk gecorrigeerd worden door de toegelaten minimale afstand te verkleinen
van, bijvoorbeeld van 50 m naar 30 m.

4.4.4 Categorie-indeling

In de lijst van bedrijfstypen is een onderverdeling gemaakt in milieuca-
tegorieën op basis van de grootste afstand die voor enige milieubelas-
tingcomponent (geur, stof, geluid, gevaar) is vermeld. De categorieën
lopen van 1 tot en met 6.

Milieu- categorie	grootste afstand bij bedrijfstypen
1	0 - 10 m
2	30 m
3	50 - 100 m
4	200 - 300 m
5	500 - 1.000 mf
6	1.500 m

4.5 Selectiecriteria voor het plangebied

4.5.1 Referentiegebieden en gebiedstypering

De plankaart van het bestemmingsplan Eextahaven III geeft een aaneengesloten gebied aan
met als de belangrijkste bestemming 'Bedrijfsdoeleinden'.

Om het gebied liggen de volgende referentiegebieden:

1. Aan de noordwestzijde van het plangebied bevinden zich particuliere woningen in een lint-
bebouwing langs de Eexterweg gelegen in het buitengebied van de gemeente Scheemda.
 2. Ten noorden van het plangebied ligt het bedrijventerrein Eextahaven II met daarin woon-
/werkkavels. In dit gebied zijn bedrijven toegestaan in de milieucategorie 1 t/m 3.
 3. Aan de zuidzijde zijn langs de Halteweg enige woningen gelegen in het landelijk gebied.
- De aard van de referentiegebieden geeft geen aanleiding tot het toepassen van correcties.

De volgende selectiecriteria voor de op de plankaart aan te geven zones c.q. bedrijfsbestem-
mingen en kaart aanduidingen worden gehanteerd:

- voor vestiging op het bedrijventerrein Eextahaven III komen, mits de afstand tot de wonin-
gen aan de Eexterweg of Halteweg tenminste 100 meter bedraagt, bedrijven in aanmerking
die ingedeeld kunnen worden in de milieucategorieën 1 t/m 3;
- voor de terreingedeelten gelegen binnen een straal van 100 meter tot de woningen aan de
Eexterweg of de Halteweg zijn in principe slechts bedrijven in de milieucategorie 1 en 2 toe-
gelaten.

Op basis van de selectiecriteria zijn de volgende zones c.q. bedrijfsbestemmingen en kaartaan-
duidingen opgenomen:

- B met de nadere kaart aanduiding 1:
Bedrijfsdoeleinden, waarop bedrijven die voldoen aan de criteria voor de milieucatego-
rie 1 of 2 kunnen worden gevestigd;
- B met de nadere kaart aanduiding 2:
Bedrijfsdoeleinden, waarop bedrijven die voldoen aan de criteria voor de milieucatego-
rie 1, 2 of 3 kunnen worden gevestigd.

Binnen de eerste fase is voor het gehele gebied de kaart aanduiding 2 opgenomen, daar er geen woningen binnen een straal van 100 meter aanwezig zijn met uitzondering van de toegelaten bedrijfswoningen.

4.6 Flexibiliteit

Door een zonering toe te passen zoals boven is aangegeven ontstaat een vrij gedetailleerde regeling, die in sommige gevallen tot een te starre planuitvoering kan leiden.

Er moet op gewezen worden, dat er tussen de toepassing van milieuwetgeving en het bestemmingsplan een relatie bestaat.

Het bestemmingsplan bepaalt het algemene ruimtelijk kader, waarbinnen aan afzonderlijke bedrijven via milieuwetgeving (met name de Wet milieubeheer) specifieke voorwaarden gesteld kunnen worden.

Het ruimtelijk kader wordt gevormd door de referentiegebieden, de typering daarvan en de zonering. Het kader zou kunnen worden omschreven als een na te streven abstract ideaalbeeld, dat echter in concrete gevallen, wanneer de feitelijke of te verwachten hinder van een bedrijf geringer is dan op grond van de scores uit de *Lijst van toegelaten bedrijfstypen* kan worden aangenomen, aanpassing behoeft.

Het plan voorziet in twee flexibiliteitsinstrumenten:

In de eerste plaats is een ontheffingsbevoegdheid opgenomen voor bedrijfstypen die niet voorkomen in de *Lijst van toegelaten bedrijfstypen*. Deze bedrijfstypen moeten wel voldoen aan de selectiecriteria die zijn gehanteerd. Het kan hierbij gaan om bedrijfstypen, die niet voorkomen in de *Lijst van bedrijfstypen* (VNG) waarop de geselecteerde lijsten berusten. Het kan ook gaan om bedrijfstypen die wel voorkomen in de *Lijst van bedrijfstypen* (VNG), maar die niet zijn geselecteerd omdat hun scores afwijken van de selectiecriteria. Hierbij moet bedacht worden, dat de scores in de *Lijst van bedrijfstypen* (VNG) gelden voor de gehele groep van bedrijfstypen die onder een bepaalde bedrijfsomschrijving is vermeld. Binnen een dergelijke groep kunnen zich afwijkingen in hinderlijkheid voordoen en het kan zo zijn, dat een concreet bedrijf uit een dergelijke groep door specifieke bedrijfsomstandigheden of door het uitvoeren van aanvullende hinderwerende maatregelen alsnog kan voldoen aan de selectiecriteria. In het kader van de behandeling van de aanvraag van een milieuvergunning kan beoordeeld worden of van de vrijstellingsbevoegdheid gebruik gemaakt kan worden.

In de tweede plaats is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die de mogelijkheid biedt de selecties met dezelfde criteria uit te voeren op een veranderde *Lijst van bedrijfstypen*. Het is namelijk niet uitgesloten, dat de gegevens uit deze lijst of de zones als gevolg van nieuwe ontwikkelingen en gewijzigde inzichten verandering zullen ondergaan.

4.7 Duurzaamheid

Bij de ontwikkeling van de plannen is specifiek aandacht voor duurzaamheid:

- aandacht voor beperking energiebehoefte, benutting duurzame energiebronnen, restwarmte en aardwarmte, welke mogelijk bij een parkmanagementorganisatie opgezet kunnen worden;
- aandacht voor mogelijkheden om regenwater vast te houden en het gebruik van gescheiden rioleringstelsels;
- aandacht voor gunstige en duurzame ontsluiting van het terrein, met fietsverbindingen;
- locatiebeleid wat betreft soorten bedrijvigheid en uitstraling, vertaald in dit bestemmingsplan en in het beeldkwaliteitplan;
- veiligheid (sociaal, verkeer), waarbij de principes van duurzaam veilig een rol spelen, maar ook vanuit sociale veiligheid. Zo zal de fietsverbinding over het terrein goed aansluiten op het reeds verlichtte fietspad van Scheemda naar Heiligerlee. Uitgangspunt bij de aanleg van verlichting is de sociale veiligheid op en om het terrein.

5 Juridische opzet bestemmingsplan

5.1 Algemeen

De doelstelling van het bestemmingsplan is het bieden van een juridische basis voor de realisering van het bedrijventerrein Eextahaven III - fase 1 gelegen in de gemeente Scheemda.

Het juridisch bindende deel van dit bestemmingsplan bestaat uit de plankaart en de daarbij behorende planregels. Een toelichting op het bestemmingsplan is wel wettelijk voorgeschreven, maar maakt geen deel uit van het bestemmingsplan zelf.

De bindende werking van het plan is tweezijdig: niet alleen particulieren (zoals de potentiële bouwers en de gebruikers) zijn eraan gebonden, maar ook de overheid (in het bijzonder de gemeente).

5.2 Plankaart

De hoofdstructuur van het bedrijvenpark Eextahaven III – fase 1 is juridisch in een viertal bestemmingen vastgelegd op de plankaart in de vorm van een eindplan. De hiervoor in hoofdstuk 4 (Stedenbouwkundig plan Eextahaven III) uiteengezette kenmerken van het plan zijn op de kaart duidelijk te herkennen.

Enkel de op de kaart aangegeven vlakken en dikkere lijnen waarvan de betekenis is verklaard op het renvooi van de plankaart, hebben een bindende betekenis. De dunnere lijnen en overige aanduidingen van de gebruikte topografische en kadastrale ondergrond hebben slechts een oriënterende hulpfunctie.

5.3 Regels

De precieze juridische betekenis krijgen de bestemmingsvlakken en andere aanduidingen op de kaart in combinatie met de bestemmingsplanregels.

De bestemmingsplanregels zijn opgedeeld in drie paragrafen. De eerste paragraaf bevat de *Inleidende regels*.

Ter voorkoming van onduidelijkheden over de interpretatie (met het oog dus op de rechtszekerheid) zijn in artikel 1 een aantal in de verdere regels gehanteerde begrippen gedefinieerd. Het gaat daarbij overigens alleen om enkele specifieke begrippen zoals "bestemmingsvlak" en "peil". De overige in de regels gehanteerde begrippen hebben geen andere betekenis dan in het normale spraakgebruik. Met hetzelfde oogmerk van het voorkomen van interpretatieverschillen is in artikel 2 vastgelegd op welke wijze bijvoorbeeld de hoogte van gebouwen precies moet worden gemeten.

In de bestemmingsbepalingen zijn de regels betreffende de bestemmingen Bedrijf, Groen, Verkeer en Water opgenomen.

De derde paragraaf *Algemene regels* bevat regels algemene regels betreffende bouwregels, gebruiksregels, ontheffingsregels, wijzigingsregels en procedureregels.

De vierde paragraaf tenslotte bestaat uit regels betreffende het overgangsrecht en de slotbepaling.

De eigenlijke kern van bepalingen, specifiek voor het bestemmingsplan Eextahaven III – fase 1, wordt gevormd door paragraaf 2 van de regels. In deze paragraaf *Bestemmingsbepalingen*, wordt in de artikelen 3 t/m 6, een nadere juridische uitwerking gegeven van de op de kaart aangegeven bestemmingen en aanduidingen.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voorafgaand aan het opstellen van het bestemmingsplan voor het bedrijventerrein Eextahaven III zijn de in hoofdstuk 1 vermelde onderzoeksrapporten voorbereid, behandeld en als beleid geaccepteerd.

Tijdens de periode van het overleg ex art. 10 bro met de in hoofdstuk 7 genoemde instanties is ook een mogelijkheid worden geboden voor particulieren en bedrijven hun mening kenbaar te maken over de voorgenomen plannen. In hoofdstuk 7 en bijbehorende bijlagen zal hierop nader worden ingegaan.

6.2 Financiële uitvoerbaarheid

De gronden binnen dit bestemmingsplan zijn in eigendom van de gemeente. Ten behoeve van de financiële haalbaarheid is een exploitatieopzet gemaakt, waaruit blijkt dat dit plan kosten-dekkend is. Een exploitatieplan is niet noodzakelijk, daar de gemeente alle gronden in bezit heeft.

7 Procedure

7.1 Inleiding

Voordat het bestemmingsplan Bedrijventerrein Eextahaven III- fase 1 rechtskracht verkrijgt, dient de procedure te worden doorlopen, zoals deze is neergelegd in de Wet op de ruimtelijke ordening (Wro).

Kort weergegeven betreft het de volgende stappen:

1. inspraak en vooroverleg ex artikel 10 BRO van het voorontwerp-bestemmingsplan
1. Terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan met de bekendmaking van onder meer de mogelijkheid om zienswijzen naar voren te brengen bij de gemeenteraad
2. Horen van degenen die zienswijzen naar voren hebben gebracht.
3. Vaststelling van het bestemmingsplan (inclusief de reacties op de naar voren gebrachte zienswijzen) door de gemeenteraad van Scheemda.
4. beroepstermijn na vaststelling van het plan bij de Raad van State

Indien na de vaststelling geen beroep wordt ingesteld, is het bestemmingsplan onherroepelijk en heeft het rechtskracht.

7.2 Overleg ex artikel 10 Bro oude wet ruimtelijke ordening

In augustus 2006 is het bestemmingsplan Eextahaven III 1^e fase voor overleg ex artikel 10 verzonden en heeft het plan 6 weken ter inzage gelegen. In het navolgende wordt aangegeven welke reacties zijn ontvangen en wat de reactie daarop is van de gemeente Scheemda.

Er zijn reacties ontvangen van

- Provincie Groningen
- Brandweer
- Kamer van Koophandel
- waterschap Hunze en aa's

De in deze reacties gegeven opmerkingen zijn in een aparte memo samengevat en voorzien van een reactie. De memo is opgenomen in bijlage 2.

Gebleken is dat er behoefte is aan bedrijfsverzamelgebouwen, waar een bedrijfswoning bij elke unit aanwezig is. Om dit mogelijk te maken, is in de regels opgenomen dat binnen de gronden die zijn aangeduid met 'dienst-/bedrijfswoning b' toegestaan ook bedrijfswoningen boven de units gerealiseerd kunnen worden. In de begripsomschrijving is aangegeven wat onder een bedrijfsunit wordt verstaan.

Bijlage 1

Notitie verkennend akoestisch onderzoek Eextahaven
Scheemda

Notitie

Referentie nummer
I&M-1002354-RH/ib

Datum
4 maart 2009

Kenmerk
267807

Betreft
verkenkend akoestisch onderzoek Eextahaven Scheemda

Inleiding

In verband met de mogelijke realisatie van bedrijfswoningen op bedrijventerrein Eextahaven te Scheemda binnen de wettelijke geluidszone van 3 wegen en een spoorlijn is een verkenkend onderzoek naar rail- en wegverkeerslawaai uitgevoerd.

Het plan Eextahaven bevindt zich gedeeltelijk zowel binnen de wettelijke geluidszone (100 m) van de spoorlijn Winschoten - Groningen als binnen de wettelijke geluidszones (250 m) van de Provinciale weg, de Eexterweg en de Halteweg. Volgens de Wet geluidshinder (Wgh) moet op de gevel van geluidsgevoelige bestemmingen voldaan worden aan voorkeursgrenswaarden die per bron zijn vastgelegd in de Wgh.

Om de geluidsbelasting per bron vast te stellen, is akoestisch onderzoek uitgevoerd. Aangezien de exacte invulling van het plangebied nog niet bekend is, is het onderzoek verkenkend van aard. Langs de spoorlijn en de genoemde wegen zijn hiertoe de geluidscontouren berekend en een aantal representatieve waarneempunten ter plaatse van de toekomstige rooilijn. Hiermee is indicatief bepaald waar de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden.

In de voorliggende notitie is een beschrijving van de werkzaamheden opgenomen, de rapportage, de benodigde gegevens en de randvoorwaarden.

Wettelijk kader wegverkeer

De geluidszone aan weerszijden van de weg heeft een breedte die afhankelijk is van het aantal rijstroken in de toekomstige situatie. De twee onderzochte wegen hebben volgens artikel 74.1 Wgh een wettelijke geluidszone van 250 m ter weerszijden van de weg.

Grenswaarden

In de Wet geluidshinder wordt onderscheid gemaakt in nieuwe en bestaande situaties. Het onderhavige onderzoek heeft betrekking op het regime 'nieuwe situaties' langs een bestaande weg. De nieuwbouw zal plaatsvinden binnen de wettelijke geluidszone van de bestaande Provinciale Weg, de Eexterweg en de Halteweg waarvoor de grenswaarden voor een buitenstedelijke situatie gelden.

Tabel 1 Grenswaarden nieuw te projecteren woningen langs bestaande weg

Normering	'Regime nieuwe situaties'
Voorkeursgrenswaarde	48 dB (art. 82.1)
Maximale ontheffing (stedelijk)	63 dB (art. 83.2, art. 76a*)
Maximale ontheffing (buitenstedelijk)	63 dB (art. 83.1, art. 76a*)
Binnenhuisbelasting	33 dB (Bouwbesluit)

* art. 76a Wgh is van toepassing bij procedures op basis van art. 19 Wet Ruimtelijke ordening

In principe dient bij de toetsing van de geluidsbelasting aan de normen van de wet uitgegaan te worden van de voorkeursgrenswaarde. Indien deze grenswaarde niet wordt overschreden dan vervallen de geluidsprocedures.

Bij overschrijding van de 48 dB voorkeursgrenswaarde dienen in eerste instantie mogelijke (aanvullende) geluidsreducerende maatregelen te worden onderzocht of de mogelijkheid van eventuele hogere grenswaarde procedures.

Rekenmethodiek

De geluidsberekeningen zijn verricht conform het gestelde in het 'Reken- en Meetvoorschrift geluidshinder 2006' (RMG2006) ex artikel 110d van de Wet geluidshinder. De hierin gegeven Standaard Rekenmethode I (SRM1) is toegepast ter bepaling van de gevelbelasting van de toekomstige woningbouw.

Gehanteerde correcties

Op de berekende geluidsbelastingen is een correctie toegepast van -5 dB conform art. 110g van de Wet geluidshinder voor wegen waar de toegestane maximumsnelheid lager is dan 70 km/uur. Met deze correctie zijn de gepresenteerde waarden te toetsen aan de in de wet gestelde normen voor de geluidsbelasting.

Wettelijk kader railverkeer

De normstelling voor railverkeerslawaai is opgenomen in het Besluit geluidshinder spoorwegen (Bgs). In dit Besluit staat dat bij de vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone van een spoorweg de grenswaarden voor geluid in acht genomen moeten worden.

Bij het Bgs hoort een kaart waarin de breedte van de geluidszone is weergegeven. Een aantal woningen in het onderhavige plan zullen worden geprojecteerd binnen de geluidszone van het traject spoorlijn Winschoten - Groningen. Dit traject (nr. 62) heeft volgens het Akoestisch Spoorboekje een zonebreedte van 100 meter.

De grenswaarden voor nieuw te projecteren woningen binnen de zone van een spoorlijn zijn als volgt:

Voorkeursgrenswaarde	55 dB (art. 7.1)
Maximale ontheffing	68 dB (art. 8.1)

Zoals in de wet wordt aangegeven dient te worden gerekend met de situatie 10 jaar na realisatie van het plan. In dit geval wordt als toetsjaar 2010-2015 gehanteerd.

De representatieve (spoor)gegevens zijn overgenomen uit het Akoestisch Spoorboekje met het programma Aswin 2008. Bij Aswin versie 2008 wordt de prognose 2010-2015 niet meer meegeleverd. Dit is een uitvloeisel van het Reken- en Meetvoorschrift 2006. Op dit moment ligt het wetsvoorstel ten aanzien van de geluidsproductieplafonds ter advies bij de Raad van State en wordt verwacht dat de plafonds worden gebaseerd op de waarden van peiljaar 2007 plus 1,5 dB. Peiljaar 2007 is nog niet vastgesteld. Ter indicatie van de toekomstige geluidsproductieplafonds kunnen de waarden van peiljaar 2006 plus 1,5 dB gebruikt worden. Deze waarden zullen de uiteindelijke geluidsproductieplafonds gemiddeld het best benaderen. Deze methode is indicatief en kan toegepast worden tot het moment van in werking treden van de geluidsproductieplafonds.

In principe dient bij de toetsing van de geluidsbelasting aan de normen van de wet uitgegaan te worden van de voorkeursgrenswaarde. Indien aan deze grenswaarde wordt voldaan zijn geen verdere geluidsprocedures nodig.

Indien deze voorkeursgrenswaarde wordt overschreden dan dienen in eerste instantie mogelijke (bron- en/of overdrachtsmaatregelen) maatregelen te worden onderzocht. Als blijkt dat er over-

wegende bezwaren zijn tegen bron- of overdrachtsmaatregelen dan kan, onder bepaalde voorwaarden, een hogere grenswaarde worden aangevraagd. Hieraan is een tervisielegging en eventueel een hoorzitting gekoppeld.

Aangezien dit onderzoek verkennend van aard is wordt hier niet nader ingegaan op mogelijk maatregelenonderzoek.

Uitgangspunten wegverkeer

Voor de toetsing aan de wettelijke normen dient uitgegaan te worden van de situatie in het tiende jaar na realisatie van de nieuwbouwlocatie; hier is in overleg met de opdrachtgever toetsjaar 2020 gekozen.

De gehanteerde verkeersgegevens van de Provinciale weg, de Eexterweg en de Halteweg zijn door de opdrachtgever ter beschikking gesteld. De gegevens voor de Halteweg zijn gebaseerd op een schatting door de opdrachtgever.

De etmaalintensiteiten in de door de opdrachtgever aangeleverde gegevens zijn met 2% opgehoogd tot planjaar 2020.

In onderstaande tabel 2 zijn de gehanteerde verkeersgegevens samengevat.

Tabel 2 Gehanteerde verkeersgegevens Scheemda

Weg	Intensiteit Gem. weekday 2020 mvt/etm	periode	mvt/u in % van etm per periode	Lv Mvt/uur in %van etm	Mv Mvt/uur in %van etm	Zv Mvt/uur in %van etm
Provinciale weg	4022	Dag	7%	90	8	2
		Avond	2,4%	90	8	2
		Nacht	0,8%	90	8	2
Eexterweg	1250	Dag	6,6%	92,3	5,0	2,7
		Avond	3,7%	97,5	1,3	1,2
		Nacht	0,7%	97,5	2,5	0,0
Halteweg	3000	Dag	7%	90	8	2
		Avond	2,4%	90	8	2
		Nacht	0,8%	90	8	2

LV= Lichte motorvoertuigen

MZ= Middelzware motorvoertuigen

ZV= Zware motorvoertuigen

De gehanteerde voertuigverdeling per etmaalperiode is bij gebrek aan informatie gebaseerd op een gemiddelde werkdag in plaats van een gemiddelde weekday.

Wegdekverharding

Op de Provinciale weg, de Eexterweg en de Halteweg is voor het toetsjaar 2020 fijn asfaltbeton (DAB) gehanteerd.

Snelheden

Als maximumsnelheid op alle wegen is 60 km/uur aangenomen. In akoestische berekeningen wordt deze maximum snelheid gehanteerd.

Waarneemhoogte

De waarneemhoogte is afhankelijk van het aantal geluidsgevoelige bouwlagen. Aangezien nog niets bekend is over de toekomstige bouwhoogte in het plan wordt voor de bepaling van de geluidscontouren gerekend met 5,0 m boven lokaal maaiveld.

Rekenresultaten wegverkeerslawaal

Overeenkomstig de Wet geluidshinder dient separaat onderzoek te geschieden per geluidsbron. Daarom zijn de geluidsbelastingen vanwege de twee wegen en de spoorlijn separaat berekend en getoetst. De locatie van de meest representatieve geluidscontouren zijn in tabelvorm aangegeven.

Hieronder worden de rekenresultaten per bron beschreven.

Rekenresultaten Provinciale weg

Hieronder zijn de resultaten weergegeven van de contourberekeningen met de bovengenoemde invoergegevens. De afstand van de weg(s) tot de betreffende geluidscontouren voor 48 dB (voorkeursgrenswaarde) en 53 dB (maximale ontheffingswaarde) is hieronder in tabel 3 opgenomen. Waarneemhoogte voor de contouren is 5,0 m boven lokaal maaiveld.

Tabel 3 contourafstanden Provinciale weg

Geluidscontour	Afstand tot de weg(s)*
53 dB	20 m
48 dB	44 m

**) inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh*

Een specificatie van de contourenberekening is in bijlage 2 weergegeven.

In onderstaande tabel 4 zijn de rekenresultaten op de vijf gekozen waarneempunten opgenomen. De locatie van deze punten (op de rooilijn) is in bijlage 1 weergegeven.

Tabel 4 Rekenresultaten Provinciale weg

Wnpunt	Wnhoogte	Toetswaarde	Geluidsbelasting 2020*	Overschrijding toetswaarde
1	5,0	48	52,4	4,4
2	5,0	48	52,8	4,8
3	5,0	48	48,3	0
4	5,0	48	52,2	4,2
5	5,0	48	52,1	4,1

** gecorrigeerde waarde in Lden inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh*

Conclusie:

De toetswaarde (voorkeursgrenswaarde) volgens de wet bedraagt 48 dB. Deze grenswaarde wordt ter plaatse van de waarneempunten 1, 2, 4 en 5 overschreden met ten hoogste 4,8 dB. Gelet op de prioriteitsstelling in de wet moet eerst aandacht worden gegeven aan mogelijke bronmaatregelen zoals stil asfalt.

De overschrijding van bijna 5 dB kan mogelijk worden teniet gedaan door een kostbare stille wegverharding.

De toepassing van een overdrachtsmaatregel (geluidsscherm of- wal) is een mogelijke alternatieve oplossing.

Voor beide oplossingen is nader onderzoek vereist na overleg met de opdrachtgever.

In plaats van maatregelen is het wellicht mogelijk een hogere grenswaardeprocedure te volgen aangezien de maximale grenswaarde nog niet bereikt wordt.

Rekenresultaten Eexterweg

Hieronder zijn de resultaten weergegeven van de contourberekeningen met de bovengenoemde invoergegevens. De afstand van de weg(s) tot de betreffende geluidscontouren voor 48 dB (voorkeursgrenswaarde) en 53 dB (maximale ontheffingswaarde) is hieronder in tabel 5 opgenomen. Waarneemhoogte voor de contouren is 5,0 m boven lokaal maaiveld.

Tabel 5 contourafstanden Exterweg

Geluidscontour	Afstand tot de wegas*
53 dB	8 m
48 dB	18 m

*) inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh

Een specificatie van de contourenberekening is in bijlage 3 weergegeven.

In onderstaande tabel 6 zijn de rekenresultaten op de vier gekozen waarneempunten opgenomen. De locatie van deze punten (op de rooilijn) is in bijlage 1 weergegeven.

Tabel 6 Rekenresultaten Exterweg

Wnpunt	Wnhoogte	Toetswaarde	Geluidsbelasting 2020*	Overschrijding toetswaarde
6	5,0	48	48,3	-
7	5,0	48	48,0	-
8	5,0	48	47,9	-
9	5,0	48	39,3	-

* gecorrigeerde waarde in Lden inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh

Conclusie:

De toetswaarde van 48 dB wordt nergens overschreden zodat geen onderzoek naar geluidsreducerende maatregelen of akoestische vervolgpcedures vereist zijn.

Rekenresultaten Halteweg

Hieronder zijn de resultaten weergegeven van de contourberekeningen met de bovengenoemde invoergegevens. De afstand van de wegas tot de betreffende geluidscontouren voor 48 dB (voorkeursgrenswaarde) en 53 dB (maximale ontheffingswaarde) is hieronder in tabel 7 opgenomen. Waarneemhoogte voor de contouren is 5,0 m boven lokaal maaiveld.

Tabel 7 contourafstanden Halteweg

Geluidscontour	Afstand tot de wegas*
53 dB	22 m
48 dB	44 m

*) inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh

Een specificatie van de contourenberekening is in bijlage 8 weergegeven.

In onderstaande tabel 8 zijn de rekenresultaten op de twee gekozen waarneempunten opgenomen. De locatie van deze punten (op de rooilijn) is in bijlage 1 weergegeven.

Tabel 8 Rekenresultaten Halteweg

Wnpunt	Wnhoogte	Toetswaarde	Geluidsbelasting 2020*	Overschrijding toetswaarde
10	5,0	48	52,4	4,4
11	5,0	48	52,4	4,4

* gecorrigeerde waarde in Lden inclusief aftrek conform artikel 110g Wgh

Conclusie:

De grenswaarde van 48 dB wordt ter plaatse van de waarneempunten 10 en 11 overschreden met 4,4 dB.

Gelet op de prioriteitsstelling in de wet moet eerst aandacht worden gegeven aan mogelijke bronmaatregelen zoals stil asfalt.

De overschrijding van 4 dB kan mogelijk worden teniet gedaan door een kostbare stille wegverharding.

De toepassing van een overdrachtsmaatregel (geluidsscherm of- wal) is een mogelijke alternatieve oplossing.

Voor beide oplossingen is nader onderzoek vereist na overleg met de opdrachtgever.

In plaats van maatregelen is het wellicht mogelijk een hogere grenswaardeprocedure te volgen aangezien de maximale grenswaarde nog niet bereikt wordt.

Rekenresultaten railverkeerslawaai

Hieronder zijn de resultaten weergegeven van de contourberekeningen met behulp van het rekenprogramma AsWin 2008. De afstand van de wegas tot de betreffende geluidscontouren voor 55 dB (voorkeursgrenswaarde) en 63 dB is hieronder in tabel 9 opgenomen.

De contouren voor 63 dB worden in de praktijk doorgaans gehanteerd als mogelijke ontheffingswaarde. Het wettelijk maximum van 68 dB wordt slechts onder zeer strenge voorwaarden toegelaten.

Waarneemhoogte voor de contouren is 5,0 m boven lokaal maaiveld.

Tabel 9 *contourafstanden railverkeer traject 62*

Geluidscontour	Afstand tot de spooras*
55 dB	80 m
63 dB	20 m

Een specificatie van de beide berekeningen is in bijlage 5 weergegeven.

In onderstaande tabel 10 zijn de rekenresultaten vanwege het spoor op de drie gekozen waarneempunten langs de Eexterweg opgenomen. De locatie van deze punten (op de rooilijn) is in bijlage 1 weergegeven.

Tabel 10 *Rekenresultaten spoorlijn*

Wnpunt	Wnhoogte	Toetswaarde	Geluidabelasting 2010-15*	Overschrijding toetswaarde
6	5,0	55	56,3	1,3
7	5,0	55	55,6	0,6
8	5,0	55	54	-

* gecorrigeerde waarde in Lden inclusief toeslag van 1,5 dB (zie wettelijk kader railverkeer)

Conclusie:

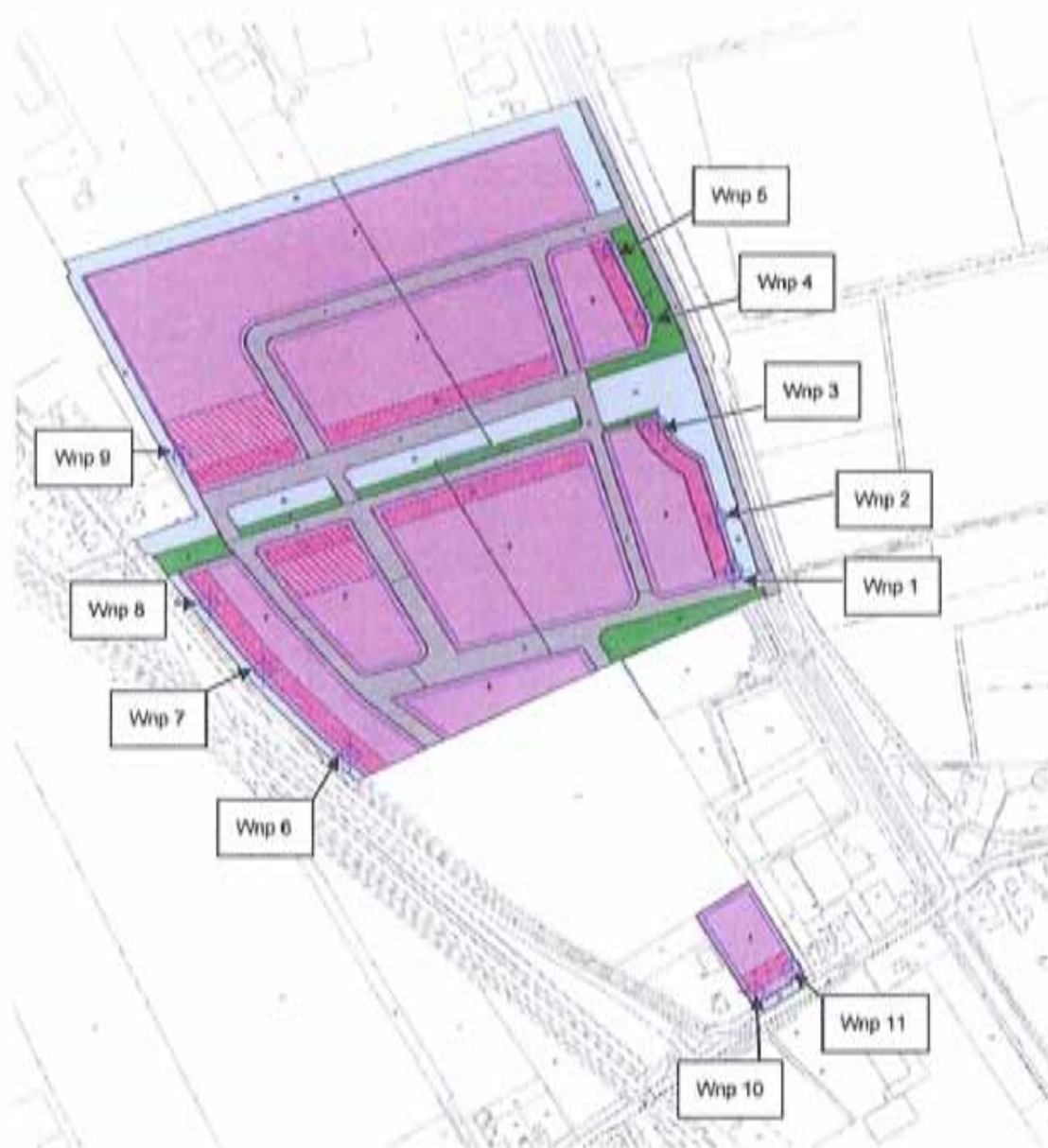
De grenswaarde van 55 dB voor railverkeerslawaai wordt ter plaatse van de waarneempunten 6 en 7 overschreden met ten hoogste 1,3 dB.

Voor geluidsreducerende maatregelen is nader onderzoek vereist na overleg met de opdrachtgever.

In plaats van maatregelen is het wellicht mogelijk een hogere grenswaardeprocedure te volgen aangezien de maximale grenswaarde nog niet bereikt wordt.

Bijlage 1

overzicht studiegebied met waarneempunten



Bijlage 2

specificatie SRM1 berekening Provinciale weg


**Standaard rekenmethode 1 wegverkeer
volgens RMW2002 / CROW200**

Project: Provinciale weg eenzijdig
toetsjaar 2020

Verkeersgegevens
eenmalig intensiteit

4022 motorvoertuigen

verkeerssamenstelling	gemiddelde waakdensiteit [%]	lichte motorvoertuigen [%]	middelzware motorvoertuigen [%]	zware motorvoertuigen [%]
dagperiode [07.00 - 19.00 uur]	7	60	8	2
avondperiode [19.00 - 23.00 uur]	2,4	60	8	2
nachtperiode [23.00 - 07.00 uur]	0,6	60	8	2

verliefen per uur	gemiddelde waakdensiteit	lichte motorvoertuigen	middelzware motorvoertuigen	zware motorvoertuigen
dagperiode [07.00 - 19.00 uur]	281,5	253,4	22,5	5,8
avondperiode [19.00 - 23.00 uur]	66,5	66,9	7,7	1,9
nachtperiode [23.00 - 07.00 uur]	32,2	29,8	2,6	0,6

snelheid [km/h]	lichte motorvoertuigen	middelzware motorvoertuigen	zware motorvoertuigen
	60	60	60

Laag	dagperiode	avondperiode	nachtperiode
	62,7	48,1	43,3

Invoergegevens
Resultaten

wegdektype	asfalt	afrek ex. art. 110g Wgh	Lden	63,0 dB
afstand tot VBI-kruispunt	- (m)			
afstand tot snelheidsverhogend obstakel	- (m)			5 dB
reflexie overzijde	0			
afstand tot wegaf	44 (m)			
breedte hard gebied	3 (m)			
hoogte waakpunt (Hw)	5 (m)			
hoogte wegaf (Hweg)	0 (m)			
Bodemfactor	0,87			
			Geluidbelasting =	48,0 dB

Geluid contour afstanden in meters t.o.v. de wegaf (incl. afrek ex. art. 110g Wgh)

dB	afstand
65 dB	6
60 dB	20
55 dB	44
50 dB	94
45 dB	166
40 dB	412

Bijlage 3

specificatie SRM1 berekening Eexterweg


**Standaard rekenmethode 1 wegverkeer
volgens RMW2002 / CROW200**

Project: **oosterveg
toetjaar 2020**

**Verkeersgegevens
elkaar intensiteit**

1247 motorvoertuigen

	gemiddelde uurintensiteit	lichte motorvoertuigen	middelzware motorvoertuigen	zware motorvoertuigen
verkeerssamenstelling	(%)	(%)	(%)	(%)
dagperiode (07.00 - 19.00 uur)	6.6	92.5	5	2.7
avondperiode (19.00 - 23.00 uur)	3.7	97.6	1.2	1.2
nachtperiode (23.00 - 07.00 uur)	0.7	97.5	2.6	0

	gemiddelde uurintensiteit	lichte motorvoertuigen	middelzware motorvoertuigen	zware motorvoertuigen
aantallen per uur				
dagperiode (07.00 - 19.00 uur)	62.3	76.0	4.1	2.2
avondperiode (19.00 - 23.00 uur)	45.1	45.0	0.6	0.6
nachtperiode (23.00 - 07.00 uur)	8.7	8.6	0.2	0.0

	lichte motorvoertuigen	middelzware motorvoertuigen	zware motorvoertuigen
snelheid (km/hr)	60	60	60

Leeg	dagperiode	avondperiode	nachtperiode
	47.2	44.0	38.6

Invoergegevens	Resultaten		
wegtype	60 dicht asfalt beton DAB (referentie-wegdek)		
afstand tot VRI-kruispunt	- (m)	Lden*	47.4 dB
afstand tot snelheidsverlagend obstakel	- (m)	afrek ex. art. 110g Wgh*	5 dB
reflectie overrijde	0		
afstand tot weg	44 (m)	Geluidbelasting *	42.4 dB
breedte hard gebied	3 (m)		
hoogte vaarsenpunt (H _{vs})	6 (m)		
hoogte weg (H _{weg})	0 (m)		
Bodemfractie	0.67		

Geluid contour afstanden in meters t.o.v. de weg (incl. afrek ex. art. 110g Wgh)

65 dB	10
63 dB	16
60 dB	25
55 dB	50
50 dB	100
45 dB	200
40 dB	400
35 dB	800
30 dB	1600

Bijlage 4

Rekenresultaten Halteweg


**Standaard rekenmethode 1 wegverkeer
volgens RMW2002 / CROW200**

Project: Haterweg Scheemdi
toetsjaar 2020

**Verkeersgegevens
eenmaal intensiteit**

3000 motorvoertuigen

	gemiddelde uurintensiteit	lichte motorvoertuigen	middelzware motorvoertuigen	zware motorvoertuigen
	[%]	[%]	[%]	[%]
verkeerssamenstelling	7	60	8	2
dagperiode [07.00 - 19.00 uur]	2,4	60	8	2
avondperiode [19.00 - 23.00 uur]	0,6	60	8	2
nachtperiode [23.00 - 07.00 uur]				

	gemiddelde uurintensiteit	lichte motorvoertuigen	middelzware motorvoertuigen	zware motorvoertuigen
aantallen per uur				
dagperiode [07.00 - 19.00 uur]	210,0	126,0	16,8	4,2
avondperiode [19.00 - 23.00 uur]	72,0	64,8	5,6	1,4
nachtperiode [23.00 - 07.00 uur]	24,0	21,6	1,9	0,5

	lichte motorvoertuigen	middelzware motorvoertuigen	zware motorvoertuigen
snelheid (km/hr)	60	60	60

Laag	dagperiode	avondperiode	nachtperiode
	67,1	52,5	47,7

Invoergegevens
Resultaten

wegdektype	c0 dicht asfalt beton DAB (referentiewegdek)		
afstand tot VRI-kruispunt	- (m)	Lden=	67,4 dB
afstand tot snelheidsverlagend obstakel	- (m)	afrek ex. art. 110g Wgh=	5 dB
reflectie overzijde	0		
afstand tot weg	24 (m)	Geluidbelasting =	52,4 dB
breedte hard gebied	11 (m)		
hoogte waarschijnlijkheden (Hw)	6 (m)		
hoogte weg (Hw)	0 (m)		
Bodemfrequentie	0,29		

Geluid contour afstanden in meters t.o.v. de weg (incl. afrek ex. art. 110g Wgh)

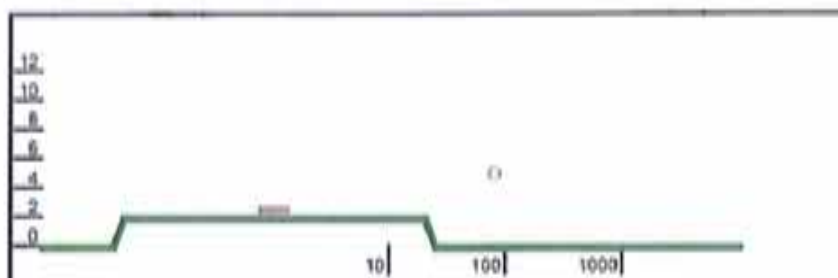
65 dB	*****
63 dB	*****
58 dB	6
53 dB	22
48 dB	44
43 dB	67
38 dB	176
33 dB	352

Bijlage 5

railverkeerslawaaï

Aswin Immissieberekening

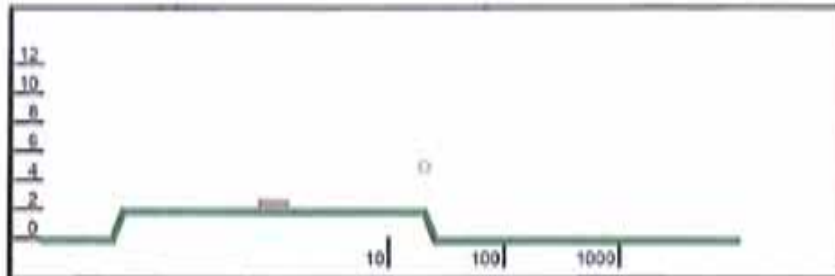
per jaar **R2006 (v04/08)** kilometer begin **102800** versie **1**
 traject **62** kilometer eind **126800** zone **100**
 kilometerstand **111160** aantal sporen **1**



			Immissie		Indicatie	
			zonder		Immissie met	
			scherm effect	scherm effect		
Afstand Waarnemer	50	meter			dag	51.6
Hoogte Waarnemer	5.0	meter			avond	47.1
Hoogte Spoor	2.0	meter			nacht	45.6
Hoogte Scherm	0.0	meter			elke	55.6
Afstand Scherm	45.0	meter			maal	55.6
Overzijde Spoor	0.0	fractie bebouwd			Lden	53.6
Bodemfactor	0.8	fractie zacht				53.6

Aswin Immissieberekening

per jaar **R2006 (v04/08)** * kilometer begin **102900** versie **1**
 traject **62** kilometer eind **126800** zone **100**
 kilometerstand **111160** aantal sporen **1**



Afstand Waarnemer	20	meter
Hoogte Waarnemer	5.0	meter
Hoogte Spoor	2.0	meter
Hoogte Scherm	0.0	meter
Afstand Scherm	45.0	meter
Overzijde Spoor	0.0	fractie betond
Bodemfactor	0.6	fractie zacht

	Immissie zonder scherm	Indicatie Immissie met scherm
dag	59.7	59.7
avond	55.0	55.0
nacht	53.7	53.7
etmaal	63.7	63.7
Lden	61.6	61.6

Bijlage 2

Binnengekomen reacties in kader vooroverleg ex artikel 10 Bro
en
Notitie op reacties in het kader van het vooroverleg



groningen

bezoekadres: St. Jansstraat 4

postadres: Postbus 610
9700 AP
Groningen

algemeen telefoonnr: 050 316 49 11

algemeen faxnr: 050 316 49 33

www.provinciegroningen.nl
info@provinciegroningen.nl

Aan Burgemeester en Wethouders
van de gemeente Scheemda
Postbus 17
9679 ZG Scheemda

Groningen, 18 december 2006

7

Nr. 2006/14682, RP

Behandeld door : C. Bouwense
Telefoonnummer : (050) 3164358

Bijlage: 1

Onderwerp : Ontwerp-bestemmingsplan Eextahaven III

Geacht college,

Op 7 augustus 2006 hebben wij het bestemmingsplan "Eextahaven III" van u in het kader van het overleg, als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro), ter beoordeling ontvangen.

Door omstandigheden heeft de advisering over dit plan langer geduurd dan voor ons gebruikelijk is. Wij bieden onze excuses daarvoor aan.

Tijdens de voorbereidingen van het advies is gebleken dat de infrastructuur op de plankaart niet op de juiste wijze is weergegeven. Op 15 december hebben wij twee aangepaste plankaarten van uw adviseur ontvangen. Bij de beoordeling van het plan zijn wij van deze kaart uitgegaan. Wij sturen u één plankaart retour.

Wij adviseren als volgt over het plan.

Criteria voor de beoordeling

In het kader van het overleg beoordelen wij of het plan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en met het recht. Meer concreet houdt deze beoordeling in dat wij nagaan of het rijks- en provinciaal beleid voldoende doorwerkt in de aan het plan ten grondslag liggende visie op de ruimtelijke en functionele ontwikkeling van het betrokken gebied en in de wijze waarop deze is vertaald in de toegekende bestemmingen. Verder bezien wij of het uitgevoerde onderzoek op grond van artikel 9 van het Bro volledig is en een goed onderbouwd inzicht biedt in de effecten van de voorgenomen ontwikkeling en in de mogelijkheden tot realisering zonder in strijd te komen met ruimtelijk relevante sectorale regelgeving. Bij de toetsing aan het recht beoordelen wij tevens de juridische kwaliteit en handhaafbaarheid van de plankaart en daarbij behorende regelingen.

Beoordeling

Naar ons oordeel voldoet het plan in hoofdzaak aan de daaraan te stellen eisen. Een aantal onderdelen van het plan geeft ons echter aanleiding tot het maken van opmerkingen. Onze

opmerkingen hebben wij naar de mate van zwaarte gecategoriseerd. Voor de betekenis van deze categorieën verwijzen wij naar de Handreiking voor het opstellen en beoordelen van Gemeentelijke Ruimtelijke Plannen.

Algemeen

Op 6 april 2005 heeft de Commissie Bestemmingsplannen geadviseerd over de ontwikkelingsvisie "Eextahaven III". Er is een aantal opmerkingen gemaakt:

- De behoefte aan bedrijventerreinen moet worden geactualiseerd.
- Er is een nadere uitleg over het ontstaan van grootschalige detailhandel noodzakelijk.

In uw notitie van 30 maart 2005 heeft u hierover een nadere toelichting gegeven. Die nadere toelichting is meegenomen bij de beoordeling van de visie maar is niet in het voorliggende plan verwerkt.

Wij verzoeken u dat alsnog te doen. (cat.2)

Lucht

U gaat ervan uit dat het plan in niet betekenende mate gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit en dat 'derhalve een toets op de luchtkwaliteit achterwege kan blijven. Wellicht dat het plan geen grote gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit, maar dit ontslaat u niet van de noodzaak om aan te tonen dat de grenswaarden in het Besluit Luchtkwaliteit 2005 niet worden overschreden. Wij adviseren u een berekening uit te voeren met het CAR II-model, versie 5.0. Dit berekeningsmodel is te downloaden van de website van Infomil.

(cat.1)

Externe Veiligheid

Voor wat betreft het aspect externe veiligheid is de toelichting op het plan summier. Er wordt wel ingegaan op te vestigen bedrijven, maar het externe veiligheidsaspect van bedrijven en transportassen en leidingen in de nabije omgeving van het plan is onderbelicht. Wij verzoeken u te onderzoeken of dit aan de orde is het betreffende plangebied. Zo ja, dan verzoeken wij u in de toelichting op het plan hier nader aandacht aan te besteden.

(cat.1)

Archeologie

Bij de beoordeling van de ontwikkelingsvisie en van het verzoek om toepassing van artikel 19, lid 2 heeft de Commissie Bestemmingsplannen aangegeven dat voor aanvang van de werkzaamheden contact moet worden opgenomen met de (provinciaal) archeoloog zodat ter plaatse nog archeologische verkenningen kunnen worden uitgevoerd. Tevens is verzocht om bij de inrichting van de groen/en waterzone langs de provinciale weg, rekening te houden met de aanwezigheid van de cultuurhistorisch waardevolle locatie aan de overzijde van de provinciale weg, bijvoorbeeld door het creëren van een groene buffer tussen het plangebied en archeologisch waardevol terrein aan de overzijde van de provinciale weg.

Uit het plan blijkt dat u een groene zone hebt geprojecteerd langs de provinciale weg. In die zin bent u tegemoet gekomen aan het advies van de commissie. Wij verzoeken u hierover een zinsnede in de plantoelichting op te nemen.

De voorwaarde dat de provinciaal archeoloog bij de uitvoering van het plan archeologische verkenningen kan doen, is niet in het bestemmingsplan vertaald. Wij verzoeken u dat alsnog te doen (cat.2).

Verkeer en Vervoer

Het bedrijventerrein wordt ontsloten via twee ontsluitingen op de provinciale weg. Wij kunnen ons voorstellen dat een tweede ontsluiting vanwege calamiteiten en dergelijke noodzakelijk is en stemmen dan ook in met uw plan op dit punt.

Op termijn zal een ontsluiting worden gerealiseerd vanaf de Energieweg of een andere aantakking vanaf de Haven Zuidzijde. Op dit moment heeft u geen mogelijkheid gezien een dergelijke ontsluiting te realiseren vanwege de aanwezigheid van bedrijven in dit gebied. Ook wij hechten waarde aan deze

voornemen in het bestemmingsplan moet worden vertaald door een reserveringszone op de plankaart op te nemen, gekoppeld aan voorschriften, die voorkomt dat een toekomstige onderlinge verbinding van de bedrijventerreinen onmogelijk wordt gemaakt. (cat 1/2)

Het plan bevat zeer lange rechtstanden, tot 300 meter. De snelheid van het verkeer kan daardoor gemakkelijk te hoog komen te liggen. Wij adviseren u hieraan aandacht te besteden. (cat. 3)

IU schenkt in uw plan geen aandacht aan het openbaar vervoer. Wij verzoeken u dit in de plantoelichting alsnog te doen, bijvoorbeeld door aan te geven hoe het plan hierbij aan sluit door bijvoorbeeld de looproutes tussen het terrein en de bestaande bushaltes. (cat.3)

In uw plan heeft uw een langzaam verkeers-route gepland door op het bedrijventerrein gesitueerde groene as. Wij zijn zeer positief over dit planonderdeel. Wij verzoeken u wel bij de planuitwerking rekening te houden met de sociale veiligheid van het pad. (cat. 3)

Tenslotte merken wij op dat in het POP het gebied tussen de A7 en het spoor staat aangegeven als zoekgebied HSL. Wij verzoeken u in het plan aan te geven hoeverre dit plan het zoekgebied beïnvloed. (cat.2/3)

Reclamemasten en zendmasten

In de bestemming "verkeersdoeleinden" mag de hoogte van andere bouwwerken maximaal 7 meter bedragen. In de vrijstellingsbevoegdheid artikel 10, onder d mogen bouwwerken maximaal 10 meter hoog worden. Reclamemasten zijn niet uitgesloten. Dit dient alsnog plaats te vinden. (cat.1)
In artikel 10 is een vrijstelling opgenomen voor de plaatsing van zendmasten. Wij verzoeken u aan de voorwaarden toe te voegen dat in ieder geval sprake moet zijn van een verantwoorde stedenbouwkundige inpassing. (cat.1)

Verder is de voorwaarde toegevoegd dat bij Gedeputeerde Staten een verklaring van geen bezwaar moet worden aangevraagd. Deze voorwaarde is niet noodzakelijk en kan vervallen.

Energiebesparing

De provincie wil in het kader van haar energie- en klimaatbeleid een evenredige bijdrage leveren aan het nakomen van de internationale afspraken over het terugdringen van de CO₂-emissie. Energiebesparing in de bouw is een van de meest kansrijke en effectieve wijzen van energiebesparing. Om die reden wordt het van belang geacht dat in de ruimtelijke planvorming wordt gestreefd naar een goede energieprestatie van de bebouwde omgeving. Dat kan op verschillende manieren al naar gelang de situatie. Er zijn verschillende instanties die kunnen ondersteunen bij het identificeren van de kansen, het formuleren van de doelstellingen en het aandragen van de mogelijkheden om de doelstellingen te realiseren. Daarnaast zijn mogelijkwerijs voor bepaalde projecten financiële middelen beschikbaar. Nadere informatie omtrent een en ander kan worden verkregen bij afdeling Milieubeleid en Bodemsanering van de provincie Groningen.
Bij nieuwbouw of herstructurering van minimaal 25.000 m² utiliteitsbouw kan een Besluit Energie Infrastructuur (BAEI)- procedure worden doorlopen ten behoeve van een optimale energie infrastructuur. Gezien de toenemende koude-vraag is het ook van belang vooraf na te denken over de soort infrastructuur die wordt aangelegd.
(cat. 3)

Resultaten grondstromen in bestemmingsplannen

Voor het aanleggen van wegen, het bouwen van woonwijken, bedrijventerreinen zijn grote hoeveelheden bouwgrondstoffen nodig. Aangezien deze grondstoffen niet onbeperkt voorradig zijn, is zuinig en hoogwaardig gebruik ervan van groot belang. Mede daarom is een maximale inzet nodig van alternatieve materialen zoals secundaire bouwgrondstoffen. Daar komt bij dat het gebruik van dergelijke grondstoffen een substantiële besparing kan opleveren van de exploitatiekosten van een plan.

In de Nota Ruimte wordt aanbevolen dat gevolgen van nieuwe ruimtelijke plannen op de bouwgrondstoffenvoorziening moeten worden betrokken in de totale belangenafweging. Tegen deze achtergrond adviseren wij u - voor zover nodig en nog mogelijk - te onderzoeken hoe in de behoefte

aan bouwgrondstoffen die het voorliggende plan oproept op een zo doelmatig en duurzaam mogelijke wijze kan worden voorzien.

Voor nader advies omtrent het (her)gebruik van secundaire grondstoffen, kan een beroep worden gedaan op de afdeling Milieubeleid en Bodemsanering van de provincie Groningen, (cat.3)

Artikel 19, lid 2

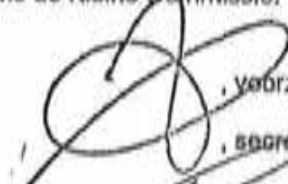
Wij achten het bestemmingsplan toereikend om op basis daarvan Gedeputeerde Staten te adviseren in te stemmen met de toepassing van artikel 19, lid 2 voor het bouwrijp maken van het gebied. Wij stellen verder voor daaraan de voorwaarden te verbinden:

1. dat de provinciaal archeoloog bij de uitvoering van de werkzaamheden in de gelegenheid wordt gesteld archeologische verkenningen te doen en
2. dat, voor zover dit voor het bouwrijp maken relevant is, rekening wordt gehouden met een reserveringszone voor een verbinding tussen de verschillende bedrijventerreinen.

Voor de overige (bouw-)werkzaamheden kunt u, indien u dat wenst, een apart verzoek in te dienen waarbij in ieder geval duidelijk moet worden gemaakt op welke wijze u ons advies heeft verwerkt in het bestemmingsplan.

Hoogachtend,

Namens de Kleine Commissie:

 , voorzitter,
 , secretaris.

De Inspecteur VROM akkoord:



BRANDWEER



Aan College van burgemeester en wethouders
van de gemeente Scheemda
T.a.v. dhr. Veldhuizen
Postbus 17
9679 ZG Scheemda

GEMEENTE SCHEEMDA		
datum	31 AUG 2006	nr 553
Aan Afdeling: VRO		
Kopie naar:		
Advies van:	Ter kennis-neming aan	Uitvoering door:
B. en W. dd.		
Archief dd.		

Bijlage(n):	geen
Onze referentie:	HJM200635
Behandeld door:	H.J. Musch
Telefoonnummer:	0597-481223
Datum:	31 augustus 2006
Onderwerp:	Voorontwerp bestemmingsplan Eextahaven III 1 ^e fase

Geacht college,

Middels brief d.d. 7 augustus 2006, zonder kenmerk, heeft u ons het voorontwerp bestemmingsplan Eextahaven III 1^e fase ter advisering in het kader van het bepaalde in artikel 10 Besluit op de Ruimtelijke Ordening toegezonden.

Hierbij willen wij u verzoeken bij het voorontwerp bestemmingsplan Eextahaven III 1^e fase de met volgende opmerkingen rekening te houden.

Bereikbaarheid & Bluswatervoorziening

- De nieuw aan te leggen verbindingswegen dienen geschikt te zijn voor brandweervoertuigen.
- Voor primaire bluswatervoorziening, dienen brandkranen met een minimale capaciteit van 60 m3/uur, aanwezig te zijn. Uitgangsgedachte is dat deze maximaal 80 meter (langs de openbare weg gemeten) uit elkaar geplaatst zijn.
- Tevens dient er voldoende secundaire bluswatervoorziening aanwezig, beschikbaar en toegankelijk te zijn. Deze voorzieningen (blusvijvers en/of brandputten) beschikken over voldoende watercapaciteit 90 m3/uur gedurende minimaal 4 uur. Voornoemde voorzieningen zijn voor brandweervoertuigen bereikbaar d.m.v. juiste opstelplaatsen.

Specifieke invulling, beoordeling en goedkeuring ten aanzien bluswatervoorzieningen, dient contact opgenomen te worden met dhr. Bakker, Intergemeentelijke brandweer Oldambt afdeling preparatie.

Wij vertrouwen er op u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,
Het dagelijks bestuur van het openbaar lichaam
Intergemeentelijke brandweer Oldambt,
Namens deze,
Preventiemedewerker,


H.J. Musch

Bezoekadres:
Johan Modestraat 6
9671 CD Winschoten

Postadres:
Postbus 175
9670 AD Winschoten

telefoon: 0597 - 481225
fax: 0597 - 420093
email: brandweeroldambt@winschoten.nl

**KAMER VAN KOOPHANDEL
GRONINGEN**

GEMEENTE SCHEEMDA		
datum	30 AUG 2006	nr 552
Aan Afdeling: V&M		
Kopie naar:		
ontvaster en afzender	Ter kennis- geving aan	Uitvoering door:
B. en W. dd.		
Archief dd.		

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Scheemda
Postbus 17
9679 ZG SCHEEMDA

► **KANTOOR GRONINGEN**
LEONARD SPRINGERLAAN 16
POSTBUS 134, 9700 AC GRONINGEN
T (050) 520 58 88 F (050) 520 48 52

► **KANTOOR VEENDAM**
PIETER SNEEUWPLEIN 12
9641 KA VEENDAM
T (050) 520 58 88 F (0508) 616 326

REFERENTIE
422/06/PJZ/KV

OUDERWERP

reactie op het voorontwerp bestemmingsplan Eextahaven III 1^e fase

050-520 58 59

DATUM
29 augustus 2006

BIJLAGEN

► Geacht College,

In het kader van het vooroverleg ex. art 10 BRO ontvingen wij op 9 augustus jl. het voorontwerp bestemmingsplan Eextahaven III 1^e fase, met het verzoek hierop een reactie aan u kenbaar te maken.

Over dit bestemmingsplan merken wij het volgende op:

- Gelet op de lokaal en regionaal aangegeven behoefte aan uitgeefbare kavels voor nieuwvestiging van bedrijven, juichen wij de ontwikkeling van het bedrijventerrein Eextahaven III toe. Wij bepleiten dat ontwikkeling van het gehele terrein, dus verder dan de 1^e fase, voortvarend ingevuld wordt.
- In de toelichting wordt gerefereerd aan de kwalitatieve situatie op Eextaven I en II en wordt de mogelijkheid van parkmanagement geopperd. Wij bepleiten dat voor Eextahaven III reeds bij de aanvang van de uitgifte van kavels actief wordt ingezet op het instrument parkmanagement. Wellicht kan aangesloten worden bij initiatieven die momenteel in Winschoten in ontwikkeling zijn. Wenselijk is dat voor Eextaven I en II onderzocht wordt of een revitalisering van deze terreinen in de toekomst haalbaar is.
- Op pagina 26 van de toelichting wordt ingegaan op de kaart aanduidingen 1 en 2 voor de milieuzoneringen. Op de plankaart wordt echter ook een aanduiding 3 gegeven voor de kavel aan de Halteweg, met aanduiding c voor dienst-/bedrijfswoningen. Dit komt in de toelichting en ook in de bestemmingsbepalingen (bijvoorbeeld art. 4.5) niet goed tot uitdrukking.

Het voorontwerp geeft ons geen aanleiding tot met maken van verdere opmerkingen. Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
Kamer van Koophandel Groningen

B.J. Hakvoort CM, directeur



BAIJHOUT
POSTBUS 83788
AMSTERDAM 107 03 47 838
T 020 67 73 63 858

VERKEER REGISTRARIS
0800-12345678 (€ 0,70 PER MINUUT)
INTERNET: WWW.GRONINGEN.NL
E-MAIL: INFO@GRONINGEN.NL

KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN VOOR GRONINGEN

ER GAAT NIETS BOVEN
GRONINGEN



Notitie

Notitienummer
156157

12 oktober 2008

Betreft
Vooroverleg bestemmingsplan Scheemda Eextahaven

In augustus 2006 is het bestemmingsplan Eextahaven III 1^e fase voor overleg ex artikel 10 verzonden en heeft het plan 6 weken ter inzage gelegen. In het navolgende wordt aangegeven welke reacties zijn ontvangen en wat de reactie daarop is van de gemeente Scheemda.

Er zijn reacties ontvangen van

- Provincie Groningen
- Brandweer
- Kamer van Koophandel
- waterschap Hunze en aa's

Provincie Groningen

1 Opmerking

In het kader van de ontwikkelingsvisie Eextahaven III is gesteld dat de behoefte aan bedrijventerrein moet worden geactualiseerd en dat duidelijk moet worden hoe op het terrein wordt omgegaan met grootschalige detailhandel. Hierop is een nadere toelichting gegeven, maar is nog niet in het plan verwerkt

Reactie

De notitie wordt als bijlage opgenomen en kort weergegeven in de toelichting

2 Opmerking

Voor zowel luchtkwaliteit als externe veiligheid geldt dat onderzocht moet worden of deze aspecten geen belemmering vormen voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Uit de toelichting blijkt niet dat onderzoek heeft plaatsgevonden.

Reactie

Voor wat betreft luchtkwaliteit wordt een berekening uitgevoerd met het meest recente CAR II model, zodat duidelijk wordt of er grenswaarden worden overschreden. Wat betreft externe veiligheid wordt onderzocht of er in de omgeving van het plangebied activiteiten aanwezig zijn, die mogelijk een belemmering voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein kunnen vormen. De beide rapportages zijn als bijlage aan het bestemmingsplan toegevoegd.

3 Opmerking

Voor aanvang van werkzaamheden dient, zoals bij de beoordeling van de ontwikkelingsvisie Eextahaven III is aangegeven, contact opgenomen te worden met de (provinciaal) archeoloog, zodat ter plaatse archeologische verkenningen kunnen worden uitgevoerd. Dit is niet in het plan opgenomen.

Tevens is verzocht om, in verband met de cultuurhistorisch waardevolle locatie aan de overzijde van de provinciale weg, een groenzone aan te brengen tussen het plangebied

en het archeologisch waardevolle terrein. Hoewel in het plan vertaald, komt de groenzone niet in de toelichting terug.

Reactie

Bij werkzaamheden wordt contact met de provinciaal archeoloog opgenomen, zodat in voorkomende gevallen begeleiding tijdens de werkzaamheden kan plaatsvinden. Daarmee zijn voldoende waarborgen aanwezig voor bescherming van eventuele archeologische waarden.

Voorts wordt in de toelichting bij de planbeschrijving opgenomen dat de groenzone langs de provinciale weg niet alleen vanuit beeldkwaliteit, maar ook ter bescherming van de cultuurhistorische waarden aan de overzijde van de weg wordt gerealiseerd.

4 Opmerking

Het wordt wenselijk geacht om het bedrijventerrein op termijn ook vanaf de Energieweg toegankelijk te maken. In het plan dient een reserveringszone voor deze toekomstige ontsluiting te worden opgenomen

Reactie

Er heeft uitgebreid studie plaatsgevonden naar de mogelijkheden om ook een ontsluiting op de energieweg te creëren. Vanwege de moeilijke verwerfbaarheid van gronden is hier in dit plan van afgezien. Overigens kent het terrein 2 aansluitingen op de provinciale weg en is ook aan de westzijde een noodontsluiting aanwezig. Een ontsluiting op Eextahaven II is derhalve niet noodzakelijk. Indien verwerving alsnog tot de mogelijkheden behoort, zal de weg alsnog aangelegd worden. Er is derhalve een zone in het plan gereserveerd voor verkeerdoeleinden, waar de weg gerealiseerd kan worden.

5 Opmerking

Het plan bevat zeer lange rechtstanden. Om hoge snelheden te voorkomen moet hiermee bij de inrichting tegemoet worden gekomen.

Reactie

De infrastructuur ten behoeve van het bedrijventerrein is reeds aangelegd. De afstanden van de verschillende wegvakken zijn daarbij beperkt. Van hoge snelheden zal dan ook geen sprake zijn. Wat betreft de inrichting moet rekening gehouden worden met vrachtverkeer. Een zekere breedte is dan ook noodzakelijk.

6 Opmerking

Er wordt in de toelichting geen aandacht besteed aan openbaar vervoer. Verzocht wordt aan te geven hoe aangesloten wordt op openbaar vervoerverbindingen door bijvoorbeeld looproutes

Reactie

Een nadere beschrijving daarvan is opgenomen in de toelichting. Daarbij wordt aangegeven dat Scheemda aan de spoorlijn Groningen Nieuweschans ligt en 2 maal per uur in beide richtingen een trein stopt. Daarnaast lopen een aantal buslijnen door Scheemda, waarvan buslijn 119 en 179 op niet te grote afstand van het terrein een halte hebben. Buslijn 119, van Winschoten naar Delfzijl rijdt 1 maal per uur, terwijl buslijn 179 (van Winschoten naar Groningen) in de spits rijdt als sneldienst.

7 Opmerking

Verzocht wordt bij de planuitwerking rekening te houden sociale veiligheid bij de langzaam verkeersroute die door de groene as loopt

Reactie

Bij de inrichting van het terrein is rekening gehouden sociale veiligheid, onder andere door passende straatverlichting, laagblijvende beplanting, zodat zicht op de route aanwezig is en een passende situering van uitritten.

8 Opmerking

In het POP is een zoekgebied opgenomen voor de HSL-lijn. Verzocht wordt aan te geven in hoeverre de ontwikkeling het zoekgebied beïnvloed.

Reactie

Op verzoek van de provincie is binnen het bestemmingsplan bedrijventerrein Scheemderhoogte een strook gereserveerd voor de eventuele komst van de HSL. Deze ruimte behoeft dan niet meer binnen dit plangebied gezocht te worden.

Reclamemasten en zendmasten**9 Opmerking**

In de bestemming verkeersdoeleinden mogen andere bouwwerken maximaal 7 meter hoog zijn. In de vrijstellingsbevoegdheid mag deze hoogte maximaal 10 meter bedragen. Reclamemasten zijn echter niet uitgesloten. Dit dient alsnog plaats te vinden.

Reactie

Reclamemasten zullen worden uitgesloten.

10 Opmerking

Er is een vrijstelling opgenomen voor de plaatsing van zendmasten. Verzocht wordt voorwaarden op te nemen die een verantwoorde stedenbouwkundige inpassing garanderen.

Reactie

Opgenomen zal worden dat er sprake moet zijn van een verantwoorde stedenbouwkundige inpassing, waarbij geen onevenredige aantasting plaatsvindt voor wat betreft de landschappelijke waarden, verkeersveiligheid, en straat en en bebouwingsbeeld.

11 Opmerking

Opgenomen is bij de vrijstelling voor zendmasten, dat GS een verklaring van geen bezwaar moeten afgeven. Deze voorwaarde kan vervallen.

Reactie

De voorwaarde is uit artikel 10 geschrapt.

Energiebesparing**12 Opmerking**

Het wordt van belang geacht om te streven naar een goede energieprestatie van de gebouwde omgeving.

Reactie

Bij de bouwaanvragen zal aandacht gevraagd worden voor de mogelijkheden om energie te besparen.

Daarbij wordt vanzelfsprekend de vastgelegde EPC-norm getoetst en wordt meer concreet gevraagd of ook mogelijkheden voor energiebesparing zijn afgewogen in het ontwerp.

Gezien het relatief kleinschalige karakter van de zich vestigende bedrijven en de verwachte relatief lage energiebehoefte van de verschillende bedrijven, zijn geen specifieke maatregelen op het terrein zelf genomen om bijvoorbeeld uitwisseling van afvalwater, gebruik van restwarmte etc mogelijk te maken.

Benutten grondstromen en bestemmingsplannen

13 Opmerking

Verzocht wordt om bij grondstromen naar buiten het plangebied zoveel mogelijk te beperken en gebruik te maken van secundaire bouwgrondstoffen.

Reactie

Vanzelfsprekend wordt bij het bouw- en woonrijpmaken van het terrein zoveel mogelijk gestreefd naar een gesloten grondbalans. Daar waar het gebruik van secundaire bouwgrondstoffen binnen de exploitatie van het plan mogelijk is, zal de gemeente de mogelijkheden aftasten.

Artikel 19 lid 2

14 Opmerking

Op basis van het voorliggende plan wordt Gedeputeerde Staten geadviseerd in te stemmen met toepassing van artikel 19 lid 2 voor het bouwrijp maken van het gebied onder de voorwaarde dat:

- de provinciaal archeoloog bij de uitvoering van de werkzaamheden in de gelegenheid wordt gesteld archeologische verkenningen te doen
- dat, voor zover dit voor het bouwrijp maken relevant is, rekening wordt gehouden met een reserveringszone voor de verbinding tussen de verschillende bedrijventerreinen.

Reactie

Een deel van de aanleg van het terrein is via een procedure in het kader van artikel 19 lid 2 tot stand gekomen. Sinds 1 juli is de mogelijkheid om gebruik te maken van deze procedure echter vervallen als gevolg van de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.

Brandweer

15 Opmerking

De brandweer attendeert de gemeente op de volgende punten:

- de verbindingswegen dienen geschikt te zijn voor brandweervoertuigen
- er dienen brandkranen met een minimale capaciteit van 60 m³/uur aanwezig te zijn
- deze kranen dienen maximaal 80 meter uit elkaar geplaatst te zijn
- er dient voldoende secundaire bluswatervoorziening aanwezig te zijn, zoals blusvijvers en/of brandputten met voldoende watercapaciteit, die bereikbaar zijn voor brandweervoertuigen.

Reactie

Bij de inrichting van het terrein wordt rekening gehouden met de genoemde punten. De specifieke invulling van het terrein zal ter beoordeling worden voorgelegd aan de brandweer, zodat zij een oordeel kunnen geven over de wijze waarop de betreffende voorzieningen in het plan zijn opgenomen.

Kamer van Koophandel**16 Opmerking**

Door de Kamer van Koophandel wordt de ontwikkeling van het bedrijventerrein Eextahaven II toegejuicht. Wel heeft de kamer nog enkele opmerkingen:

- het wordt wenselijk geacht om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor parkmanagement, wellicht in samenhang met initiatieven die nu in Winschoten worden ontwikkeld.
- het is wenselijk te onderzoeken of revitalisering van Eextahaven I en II in de toekomst haalbaar is
- Op de plankaart is een kaartaanduiding 3 opgenomen, terwijl die in de voorschriften en toelichting niet goed tot uitdrukking komt.

Reactie

Naar de mogelijkheden van parkmanagement wordt gekeken. Het terrein zelf is te klein voor parkmanagement, door aansluiting bij een bestaande organisatie kan wellicht winst uit de samenwerking worden gehaald, niet alleen door meer efficiency, maar ook op het gebied van duurzaamheid.

De haalbaarheid van revitalisering zal zeker onderzocht gaan worden. Ook de gemeente is van mening dat op Eextahaven I en II revitalisering zeer gewenst is. Naar verwachting zal in 2009 Gestart worden met het betreffende onderzoek.

De aanduiding 3 en c op de plankaart bij de locatie aan de Halteweg zijn hier abusievelijk opgenomen. Hier moet voor de locatie direct aan de halteweg een a staan en voor de naar het bedrijventerrein gerichte zonen een b. Dit is ook de achtergrond voor het feit dat er geen toelichtende tekst is opgenomen over de toegestane bebouwing.

Hunze en aa's**17 Opmerking**

Meegedeeld wordt, dat de waterparagraaf conform het gevoerde overleg is opgesteld en er derhalve geen aanvullende opmerkingen zijn.

Reactie

De opmerking wordt ter kennisname aangenomen.

