

# ideeën voor een plek

Bestemmingsplan Zwarteweg kern  
Usquert

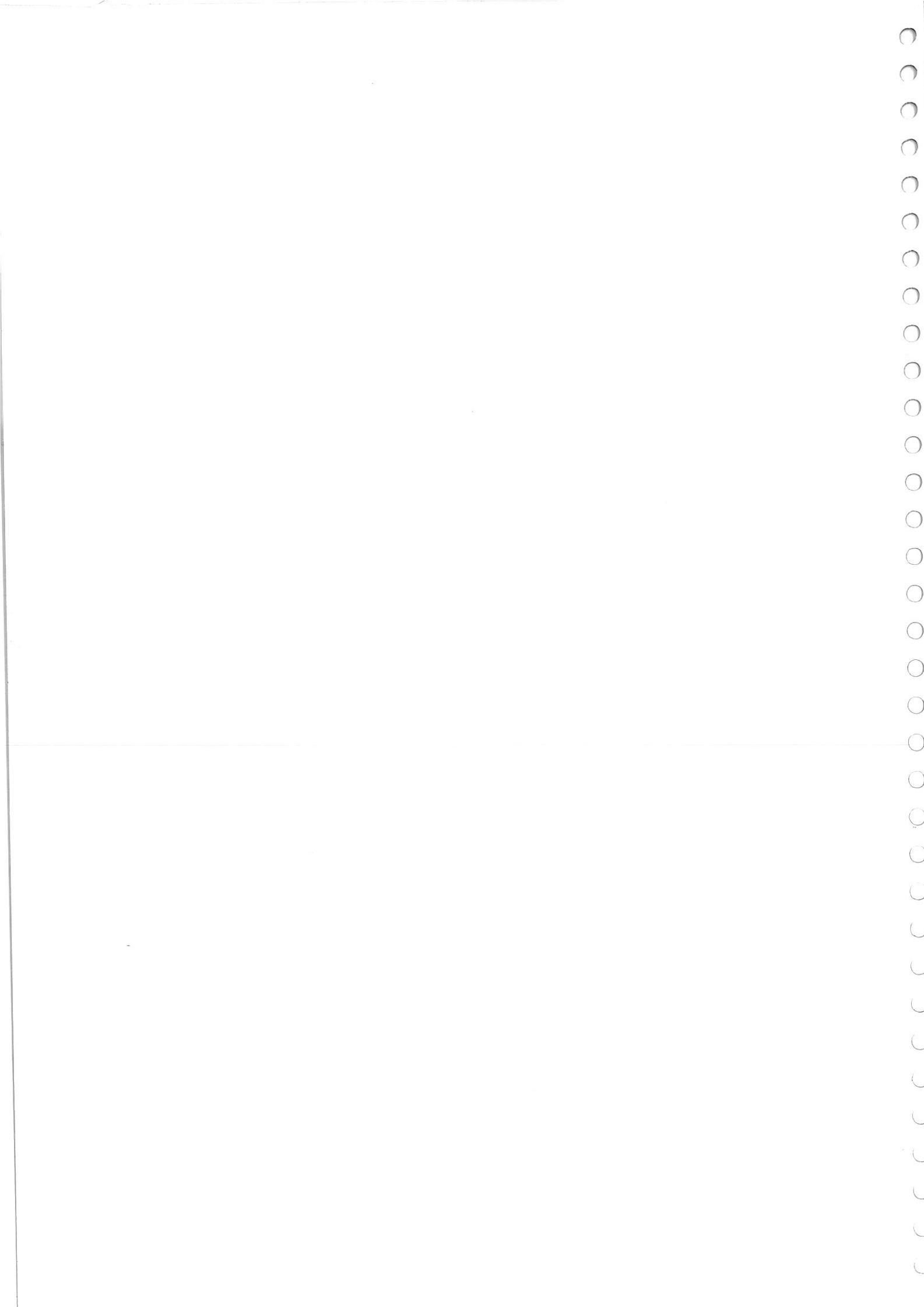
ONTWERP

gemeente  
**EEMSMOND**



Behoort bij besluit van de raad van de gemeente Eemsmond  
d.d. 23 oktober 2008, nummer B-3.16.2008

mij bekend  
de griffier van Eemsmond



Bestemmingsplan Zwarteweg kern  
Usquert

O N T W E R P

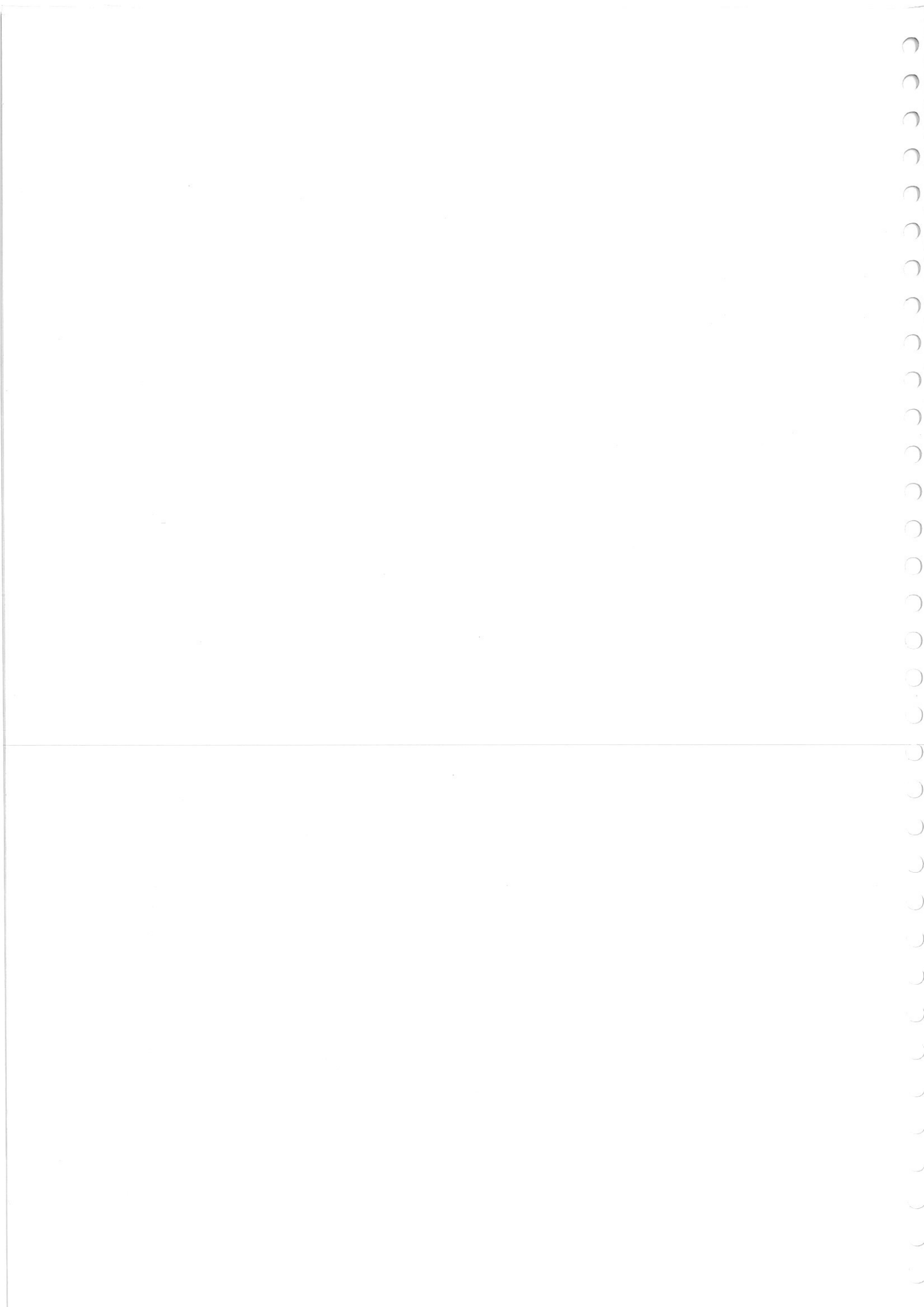
Inhoud:

Toelichting en bijlagen  
Regels  
Plankaart

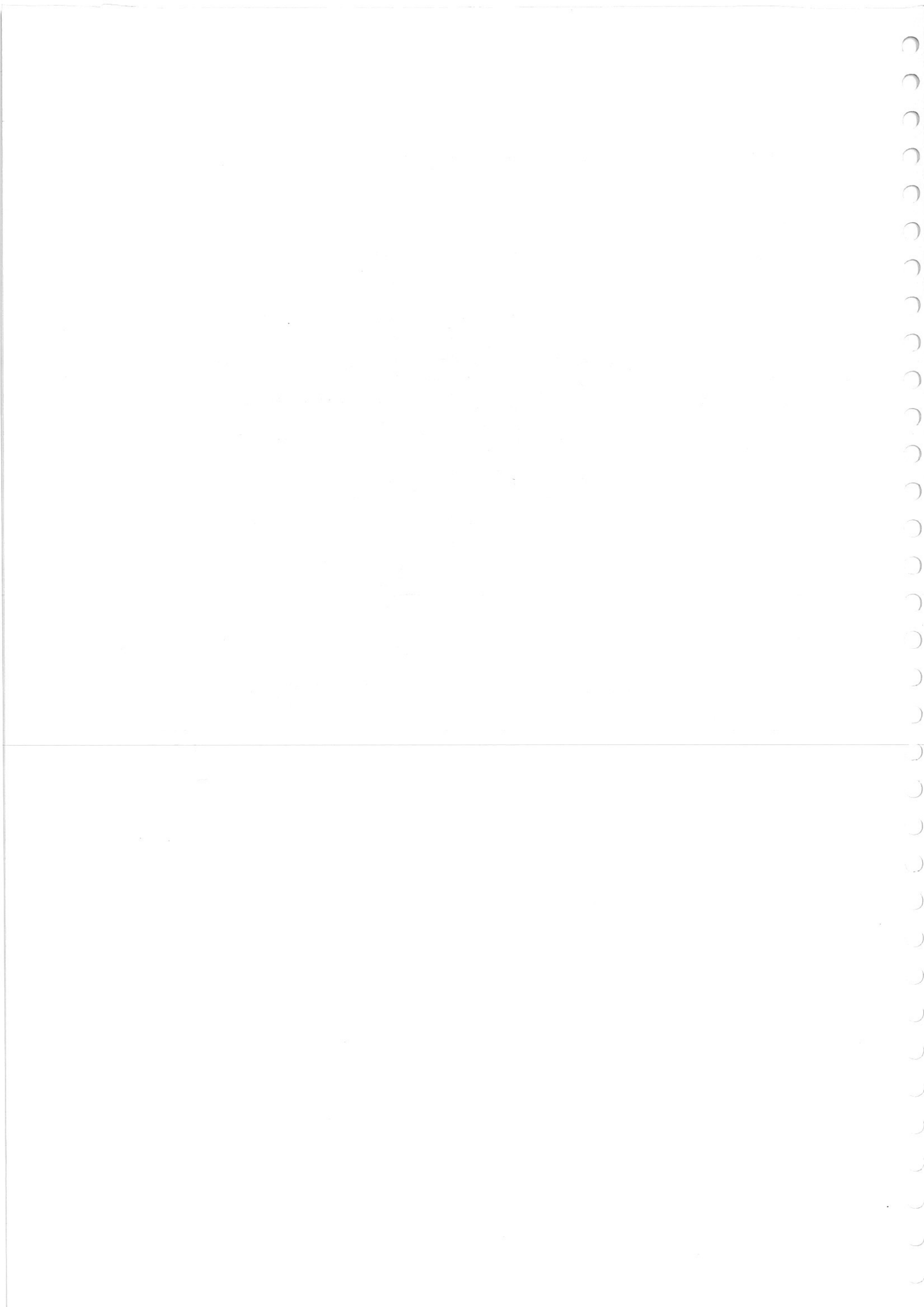
Separaat bijgevoegd:  
Advies Flora- en faunawet Zwarteweg  
kern Usquert

28 juli 2008  
Projectnummer 090.00.06.34.00

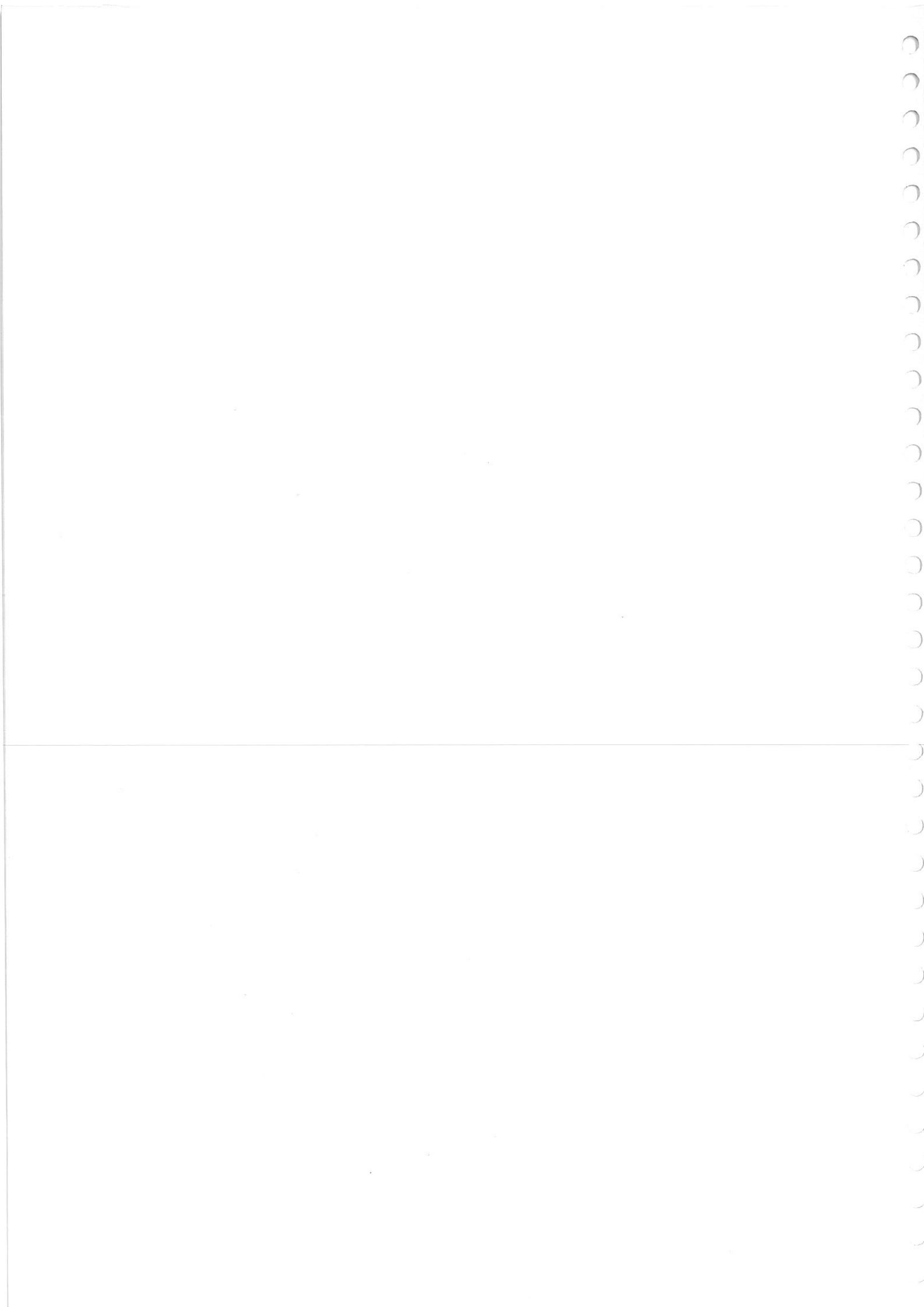




This topographic map shows the village of Usquert and its surroundings. The village is centrally located, with a cluster of buildings and a church spire. To the north is the Oude Dijk, and to the east is Groot Bosch. To the west is Watwerd, and to the south is 't Klooster Wijtwerd. The map also shows the Groote Kruissteet, Ijsbaan, and the N998 road. Distances are marked along the roads, and various place names are labeled. The map is a detailed representation of the local geography and infrastructure.



# Toelichting



# Inhoudsopgave

|          |                                                    |           |
|----------|----------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>Inleiding</b>                                   | <b>9</b>  |
| 1.1      | Aanleiding                                         | 9         |
| 1.2      | Historisch-ruimtelijke karakteristiek kern Usquert | 9         |
| 1.3      | Begrenzing plangebied                              | 10        |
| <b>2</b> | <b>Beleidskader</b>                                | <b>11</b> |
| 2.1      | Provincie                                          | 11        |
| 2.1.1    | POP II                                             | 11        |
| 2.1.2    | Nota Bouwen en Wonen 2005-2008                     | 12        |
| 2.2      | Gemeente                                           | 13        |
| 2.2.1    | Strategische visie Eemsmond                        | 13        |
| 2.2.2    | Woonplan Eemsmond                                  | 14        |
| <b>3</b> | <b>Milieuaspecten</b>                              | <b>15</b> |
| 3.1      | Wegverkeerslawaaï                                  | 15        |
| 3.2      | Railverkeerslawaaï                                 | 15        |
| 3.3      | Bodem                                              | 15        |
| 3.4      | Archeologie                                        | 16        |
| 3.5      | Flora- en faunaonderzoek                           | 16        |
| 3.6      | Waterparagraaf                                     | 16        |
| 3.7      | Externe veiligheid                                 | 18        |
| 3.7.1    | Besluit externe veiligheid inrichtingen            | 18        |
| 3.7.2    | Vervoer van gevaarlijke stoffen                    | 18        |
| 3.7.3    | Risicovolle buisleidingen                          | 20        |
| 3.8      | Luchtkwaliteit                                     | 20        |
| 3.9      | Duurzaam bouwen                                    | 21        |
| 3.10     | Milieuzonering                                     | 22        |
| <b>4</b> | <b>Het plan</b>                                    | <b>23</b> |
| 4.1      | Het plangebied                                     | 23        |
| 4.2      | Bouwplan                                           | 23        |
| 4.3      | Stedenbouwkundige motivatie                        | 24        |
| 4.4      | Ruimtelijke kwaliteit                              | 24        |
| <b>5</b> | <b>Juridische vormgeving</b>                       | <b>27</b> |
| 5.1      | Algemeen                                           | 27        |
| 5.2      | Bestemmingen                                       | 27        |
| 5.3      | Overige regels                                     | 29        |
| <b>6</b> | <b>Economische uitvoerbaarheid</b>                 | <b>31</b> |

|          |                            |           |
|----------|----------------------------|-----------|
| <b>7</b> | <b>Inspraak en overleg</b> | <b>33</b> |
| 7.1      | Inleiding                  | 33        |
| 7.2      | Overleg                    | 33        |
| 7.3      | Inspraak                   | 39        |

## **Bijlagen**

# Inleiding



## **Aanleiding** <sup>1.1</sup>

Aan de Zwarteweg in Usquert stond een loods op een terrein direct ten zuiden van de spoorlijn Groningen-Roodeschool. Vroeger was in dit pand een fabriek van houten meubelen gevestigd, maar inmiddels is het pand gesloopt om plaats te maken voor woningbouw.

In het kader van de identiteitsstudie Usquert is dit idee geboren om over te gaan tot de sloop van deze loods om zo een verpaupering van de woonomgeving te voorkomen; zeker indien in de loods weer opnieuw bedrijfsmatige activiteiten zouden worden opgestart zo dicht bij de bestaande woningen.

Zo is er de ruimte ontstaan om op deze locatie acht halfvrijstaande woningen te realiseren, die goed aansluiten op de reeds bestaande woonbebouwing langs de Zwarteweg en de Havendwarsstraat.

Probleem is evenwel dat de vigerende bestemming voor de loods bedrijfsdoeleinden is en het terrein daarnaast is bestemd voor wonen zonder bouwvlak. Om tot realisatie van het bouwplan van acht woningen te komen, is een herziening van het bestemmingsplan nodig.

Om deze reden is in een vroegtijdig stadium contact gezocht met de provincie, om afspraken te maken over een extra contingent uit de extra bouwopgave voor het Hogeland en voor een eerste planologische afstemming op het ruimtelijk beleid van de provincie. Door de provincie is bij brief van 7 juni 2006 aangegeven dat de gemeente in principe in aanmerking kan komen voor dit extra contingent, maar dat in het kader van een herziening van het bestemmingsplan wel een aantal facetten verder zou moeten worden uitgezocht. Met name wordt in deze brief aandacht gevraagd voor een aantal milieuaspecten, zoals spoorweglawaaai, externe veiligheid, luchtkwaliteit, bodem en duurzaam bouwen en energie.

Met het opstellen van dit bestemmingsplan en het in het kader daarvan verrichte onderzoek wordt aan de kanttekeningen van de provincie voldaan.

## **Historisch-ruimtelijke karakteristiek kern Usquert** <sup>1.2</sup>

Het dorp Usquert is begin van de jaartelling ontstaan als een radiale wierde op een kwelderwal. Centraal op de wierde staat de Nederlands-hervormde kerk uit de dertiende eeuw. Tot 1850 was de vrijwel aaneen-

gesloten bebouwing geconcentreerd langs de ringweg. Tussen 1850 en 1900 werd een aantal nieuwe straten met, soms opvallende, arbeiderswoningen en winkeltjes aangelegd. Ook werd er uitgebreid langs de uitvalswegen. Ten zuiden van de wierde werd de spoorlijn Groningen-Winsum-Roodeschool aangelegd en kwam er een verbinding met de wierde via de Stationsstraat. In de buurt van het (inmiddels gesloopte) station kwamen luxe villa's en een koffiehuis/hotel (nu woonhuis). Ook de haven bij de Usquerdermaar kwam tot ontwikkeling. Hier stonden een korenmolen (afgebroken in 1903) en een zuivelfabriek (nu woning). Langs de uitvalswegen buiten het dorp ontstonden verschillende verzamelingen statige, luxe huizen. In de periode 1900-1940 groeide Usquert uit tot een volwaardig dorp met een groot aantal winkels. Uitbreidingen vonden opnieuw plaats langs de uitvalswegen en bij de haven. De uitbreidingen bestonden voor een groot deel uit villa's. Langs de Wadwerderweg werden eenvoudige landarbeiderswoningen met ruime kavels gebouwd. In samenspel met grote herenboerderijen vormt het geheel een gebied met bijzondere stedenbouwkundige waarde, omdat het de sociale verhoudingen van weleer goed weergeeft. Bij de haven vonden ook uitbreidingen plaats. Naast een aantal woningen werd er een turfhandel-boeschoolfabriek gebouwd. Verder werden er gedurende deze periode het gemeentelijk verzorgingsgesticht, het tehuis voor armlastigen (nu woningen) en het gemeentehuis gebouwd. Het gemeentehuis is ontworpen door H.P. Berlage. Het nog in originele staat verkerende gemeentehuis heeft deze functie bekleed tot de gemeentelijke herindeling en heeft nu zijn functie verloren. Na 1940 is het dorp ten noorden van de spoorlijn in oostelijke richting uitgebreid.

### **Begrenzing plangebied** <sup>1.3</sup>

Op bijgaande topografische kaart is het plangebied tussen de Zwarteweg en de Havendwarstraat en aan de noordzijde begrensd door de spoorlijn Groningen-Roodeschool, binnen de kern Usquert nader aangegeven.

# Beleidskader



In dit hoofdstuk is het ruimtelijk beleid op provinciaal en gemeentelijk niveau uiteengezet. Voor de provincie Groningen zijn het Provinciaal Omgevingsplan en de Nota Bouwen en Wonen richtinggevend. Voor de gemeente vormen de Strategische visie Eemsmond en het Woonplan Eemsmond de voornaamste kaders.

## Provincie 2.1

### POP II 2.1.1

Het Provinciaal Omgevingsplan II is vastgesteld door Provinciale Staten op 5 juli 2006. Het Provinciaal Omgevingsplan II betreft een beperkte herziening van het Provinciaal Omgevingsplan uit december 2000. Een integrale herziening van het Provinciaal Omgevingsplan is in voorbereiding. Het Provinciaal Omgevingsplan II gaat uit van een gebiedsgerichte aanpak met toekomstperspectieven voor de regio's Centraal, Noord, Oost en West. Deze regioperspectieven bestaan uit een doorkijk naar 2030, een gebiedstypering met de belangrijkste kwaliteiten, kansen en aandachtspunten en opgaven.

PROVINCIAAL OMGEVINGS-  
PLAN II

De gemeente Eemsmond valt in het POP II onder de regio Noord. Dat gebied heeft volgens de provincie twee gezichten. Het eerste is dat van een afwisselend landschap met een schaal en een gaafheid die uniek zijn voor Noord-Nederland en die in Nederland nauwelijks meer voorkomen. Het gaat om drie landschapstypen: het wierdenlandschap; het dijkengebied en het waddengebied. Het tweede gezicht is dat van een gebied met een menging van economische activiteiten: van grootschalig (haven) tot overwegend kleinschalig (toerisme en recreatie). Twee gezichten die uiteindelijk zeer van elkaar verschillen, maar functioneel onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Beide werelden zijn van belang voor een duurzame, leefbare regio. Daarin moet de economische dynamiek worden versterkt, zonder dat de herkenbaarheid van het landschap verloren gaat. Instandhouding van het landschap is geen doel op zich.

REGIO NOORD

Het POP II geeft aan dat er extra ruimte is voor woningbouw op het Hogeland. Deze is bedoeld om dit gebied een economische impuls te geven en daarmee de leefbaarheid te versterken. Het gaat hierbij vooral om de kernen langs de provinciale wegen en de spoorwegen. In het POP II staat dat de provincie hecht aan ruimtelijke kwaliteit van de bebouwde omgeving. Bij alle nieuwbouw moet nadrukkelijk aandacht worden besteed aan de inpassing in het landschap en de stijl waarin wordt gebouwd. De historisch gegroeide ruimtelijke inrichting is de basis voor nieuwe ruimtelijke

ontwikkelingen en de diversiteit aan landschapstypen wordt zoveel mogelijk in stand gehouden en versterkt. Naar aanleiding van het POP II heeft de Stuurgroep Noord Groningen een gebiedsuitwerking opgesteld met een denkrichting voor de extra woningbouwopgave. Gekozen is voor het toekennen van een woonfunctie aan vrijkomende panden en voor nieuwbouw binnen de bestaande vestigingspatronen, bijvoorbeeld gaten in lintbebouwing. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- de bebouwing moet de kwaliteit van het landschap en de kernen waar mogelijk versterken;
- nieuwbouw moet leiden tot aantrekkelijke woonmilieus die aansluiten bij de woonwensen van de consument.

### **Nota Bouwen en Wonen 2005-2008** <sup>2.1.2</sup>

Het Provinciaal Omgevingsplan (POP II) van de provincie Groningen zet in op bundeling van wonen in de stedelijke centra: Groningen, Hoogezand-Sappemeer, Veendam, Stadskanaal, Winschoten, Appingedam en Delfzijl. Daarnaast wordt gestreefd naar het in stand houden en verbeteren van de leefbaarheid in zowel de steden als de dorpen, onder andere door een fundamentele vernieuwing van de woningvoorraad. Doel is het realiseren van een kwalitatief hoogwaardig woningaanbod dat alle Groningers, ongeacht het inkomen, voldoende keuzemogelijkheden biedt. Het combineren van wonen met zorg vormt daarbij een belangrijk element. De actuele Nota Bouwen en Wonen 2005-2008 vormt eveneens als de voorgaande Nota Bouwen en Wonen 2000 een formele uitwerking van het POP II.

De komende jaren geeft de provincie prioriteit aan de uitvoering van de bestaande woonplannen. Deze hebben betrekking op de periode 2002-2006. Bij de uitvoering van deze plannen is aanzienlijke vertraging opgetreden, zowel bij de nieuwbouw als ook in mindere mate bij de transformatie. Gemeenten krijgen twee jaar extra de tijd, dus tot en met 2008, om hun woonplannen te realiseren. In de tussentijd zal de provincie de gemeenten waar mogelijk ondersteunen bij de uitvoering van deze plannen.

Het provinciaal bestuur beseft dat de grenzen die het stelt aan de groei van de woningvoorraad per gemeente de bouwproductie op langere termijn niet te veel mag belemmeren. Aan de uitvoering van ruimtelijke plannen gaat immers een lange voorbereidingstijd vooraf. Alle gemeenten krijgen van de provincie daarom de ruimte om ook bouwcapaciteit te ontwikkelen voor de periode 2009 tot en met 2014. Mocht de woningbehoefte in de provincie Groningen zich positief ontwikkelen of mocht er extra productie noodzakelijk zijn, omdat bepaalde gemeenten achterblijven, dan is de provincie bereid een versnelde realisatie van de toegekende capaciteit voor de periode 2009 tot en met 2014 toe te staan. De vernieuwing van de bestaande voorraad wordt soms belemmerd door het gebrek aan herhuisvesting. Daarom wil de provincie de gemeenten de

ruimte bieden om eerst nieuwe woningen te bouwen voorafgaand aan de transformatie. De betreffende bouwplannen worden goedgekeurd, ook als het plannen betreft voor de langere termijn (vanaf 2009).

In de provincie, exclusief het Regiovisiegebied, blijft de woningbehoefte achter bij de oorspronkelijke verwachtingen van de provincie. De behoefte is gedaald doordat de buitenlandse migratie fors is afgenomen. Gevolg is dat de woningmarkt zich hier gaat ontspannen, ondanks dat de nieuwbouw achterblijft bij de planning. Hierdoor dreigt leegstand in het minst aantrekkelijke deel van de bestaande sociale huurvoorraad, stagnerende transformatie en overaanbod aan nieuwbouw. Voortzetting van de transformatie verdient hier eerste prioriteit. In dit licht worden door de provincie vraagtekens bij de wenselijkheid van te ambitieuze uitbreidingsplannen in dit gebied geplaatst. Mede als gevolg van het jarenlang achterblijven van de bouwproductie zitten er momenteel erg veel bouwplannen in de pijplijn. Daarom stimuleert de provincie de samenwerking tussen gemeenten bij de onderlinge afstemming van de bouwprogramma's in de diverse marktsegmenten. Wat betreft de goed te keuren bouwcapaciteit voor de periode 2009 tot en met 2014 acht de provincie een terughoudende opstelling gewenst: de provincie is bereid circa 1.250 woningen goed te keuren voor de uitbreiding van woningvoorraad in deze periode.

De Nota Bouwen en Wonen 2005-2008 gaat uit van 535 woningen voor de periode 2002 tot en met 2008. In deze herziene Nota Bouwen en Wonen van mei 2005 is sprake van een uitbreiding van 392 woningen en vervangende nieuwbouw van 143 woningen, ofwel een totale nieuwbouw van 535 woningen in de periode 2002 tot en met 2006/2008. Daarnaast wordt een indicatieve uitbreidingsruimte van 145 woningen vermeld voor de periode 2009-2014.

Aanvullend is door de provincie een extra bouwopgave voor het Hogeland geformuleerd om zo een impuls te geven aan de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Voor de gemeente Eemsmond houdt dit een toekenning in van 30 woningen (inclusief bonus).

## **Gemeente** 2.2

### **Strategische visie Eemsmond** 2.2.1

In de Strategische visie Eemsmond (oktober 2002) heeft de gemeente het omgevingsbeleid uit het Provinciaal Omgevingsplan (POP) uitgewerkt. De visie geeft voor elke kern een dorpsprofiel met daarin een historisch-ruimtelijke karakteristiek, een overzicht van de consequenties en thema's die volgen uit de strategische visie, een beeld van de inspraakreacties die mondeling en schriftelijk zijn verkregen gedurende de dorpenronde en een koers voor het dorp voor de komende jaren. Het dorpsprofiel bevat

daarmee de belangrijkste ingrediënten voor het opstellen van integrale dorpsplannen, bestemmingsplannen en uitvoeringsplannen.

In het dorpsprofiel van Usquert wordt deze kern in de Strategische visie Eemsmond beschreven als goed bereikbaar met een aantal basisvoorzieningen en een aangenaam woonklimaat. Prioriteit heeft dan ook de versterking als woonkern, waarbij de aandacht uitgaat naar het bestaande bebouwd gebied.

Vervolgens is dit dorpsprofiel in de identiteitsstudie verder uitgewerkt door de locatie aan de Zwarteweg aan te merken als wenselijk nieuwe woonlocatie binnen de bestaande dorpsstructuur.

### **Woonplan Eemsmond** <sup>2.2.2</sup>

In de inleiding is reeds aangegeven dat de gemeente Eemsmond ook voor dit project aanspraak heeft gemaakt op het voor de extra bouwopgave voor het Hogeland toegekende contingent van 30 woningen voor deze gemeente.

In de brief van de provincie van 7 juni 2006 is de reactie van de provincie op dit verzoek positief, omdat de herontwikkeling aan de Zwarteweg een verbetering inhoudt van de ruimtelijke karakteristiek van Usquert.

# Milieu aspecten

# 3

## **Wegverkeerslawai** <sup>3.1</sup>

In het kader van de Wet geluidhinder (2006) bevinden zich langs alle wegen zones. Dit geldt niet voor wegen die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied en wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt.

De Zwarteweg kent een maximumsnelheid van 30 km/uur. Daarbij zijn de verkeersintensiteit, de vormgeving en het functionele gebruik van deze weg met elkaar in overeenstemming. Dit houdt in dat akoestisch onderzoek niet aan de orde is.

## **Railverkeerslawai** <sup>3.2</sup>

In die situatie waarbij spoorwegen in de nabijheid liggen van nieuw te bouwen woningen, is hoofdstuk 7 (Zones langs spoor-, tram- en metrowegen) van de Wet geluidhinder van belang. De spoorlijn Groningen-Eemshaven (traject 54) kende voor 1 september 2003 een zone van 100 m. De aanpassing van de zonebreedten in het Besluit geluidhinder spoorwegen van 1 september 2003 (Staatscourant 27-08-03, nr. 164/11) heeft niet geleid tot aanpassing van de zonebreedte.

Behoudens situaties waarbij door burgemeester en wethouders een hogere waarde is vastgesteld, geldt voor woningen binnen een zone als hoogst toelaatbare geluidsbelasting van de gevel 55 dB.

Bij de berekeningen is gebruikgemaakt van het akoestisch spoorwegboekje Aswin 2000, versie 2007. De 55 dB-geluidscontour ligt op 18 m uit de as van het spoor. De dichtstbijzijnde nieuwbouwwoningen liggen op grotere afstand. In de zin van de Wet geluidhinder is er derhalve geen sprake van geluidhinder. Het rekenblad is in de bijlagen opgenomen.

## **Bodem** <sup>3.3</sup>

Door het bodemkundig onderzoeksbureau Eco Reest b.v. is in april/mei 2006 een verkennend milieukundig bodemonderzoek uitgevoerd. De samenvatting en conclusies uit deze rapportage zijn als bijlagen opgenomen. Uit deze conclusies valt af te leiden dat de resultaten van het grond- en grondwateronderzoek geen aanleiding vormen voor nader vervolgonderzoek en dat er geen milieuhygiënische belemmering is in relatie tot de woonbestemming van het terrein. Wel worden aanbevelingen gedaan om maatregelen te nemen ten aanzien van de toekomstige tuingrond.

## **Archeologie** <sup>3.4</sup>

In een vroegtijdig stadium is contact opgenomen met de provinciaal archeoloog voor een archeologisch advies. Dit advies is integraal als bijlage opgenomen. Dit advies mondt uit in de volgende aanbevelingen.

'In het plangebied is geen bekend (geregistreerd) archeologisch terrein in het geding. In de vroege 19<sup>e</sup> eeuw was het plangebied niet bebouwd. In het plangebied zijn geen bewoningssporen uit de Middeleeuwen en oudere perioden te verwachten.'

Op basis van bovengenoemde aspecten is het niet zinvol een prospectief archeologisch onderzoek in te stellen. Ook een archeologische inspectie van de bouwput(ten) is niet aan de orde. Mochten bij de werkzaamheden onverhoopt toch archeologische resten tevoorschijn komen, dan geldt krachtens de monumentenwet (1988) een meldingsplicht'

## **Flora- en faunaonderzoek** <sup>3.5</sup>

In het kader van de Flora- en faunawet heeft een onderzoek plaatsgevonden. Dit rapport is als bijlage toegevoegd. De conclusies zijn dat het plangebied een lage natuurwaarde heeft en van weinig belang is voor de beschermde planten- en diersoorten. De voorgenomen ingreep zal niet leiden tot een significant verlies van leefgebied voor beschermde soorten, waarvoor ontheffingen in het kader van de Flora- en faunawet moeten worden aangevraagd. Evenmin bevinden zich in de directe omgeving speciale beschermingszones, waarop de ingreep een effect zal sorteren.

## **Waterparagraaf** <sup>3.6</sup>

### **Algemeen**

Op grond van een afspraak uit de Startovereenkomst Waterbeleid 21<sup>e</sup> eeuw, dienen decentrale overheden in de toelichting op ruimtelijke plannen een waterparagraaf op te nemen. In die paragraaf dient te worden uiteengezet wat voor gevolgen het plan in kwestie heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets: 'het hele proces van vroegtijdig informeren, adviseren (door de waterbeheerder), afwegen en beoordelen van waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten'.

### **Waterplan Eemsmond**

Zowel in het Milieubeleidsplan als in de strategische visie van de gemeente Eemsmond wordt ingegaan op het belang van toekomstig integraal en duurzaam waterbeheer. De provincie Groningen is opdrachtgever geweest bij het opstellen van de 'Leidraad Gemeentelijke Waterplannen'. De functionaliteit van deze leidraad is gescreend aan de hand van twee pilots

waterplannen. Hiervoor is ook de gemeente Eemsmond geselecteerd, die inmiddels een waterplan heeft vastgesteld. Het waterplan gaat in op de waterketen en het watersysteem. Doel van het Waterplan Eemsmond is het ontwikkelen van een gemeenschappelijke toekomstvisie van de gemeente en het Waterschap Noorderzijlvest op integraal en duurzaam waterbeheer in Eemsmond. Daarbij moet het waterplan er voor zorgen dat de noodzakelijke activiteiten om te komen tot integraal en duurzaam waterbeheer worden opgenomen in de verschillende uitvoeringsprogramma's van gemeente, waterschap en andere betrokkenen. Jaarlijks wordt met het Waterschap Noorderzijlvest en de provincie Groningen vastgesteld welke acties het komende jaar worden uitgevoerd en wat de betreffende kosten zijn. Er is bovendien een intentieverklaring getekend tussen de gemeente en het waterschap. Hiermee onderstrepen de bestuurders de noodzaak van samenwerken aan een duurzaam en integraal waterbeheer.

De uitgangspunten hiervoor zijn:

- een schoon en veerkrachtig watersysteem. Dit betekent dat schoon en vuil water zolang mogelijk worden gescheiden en dat water stroomt van schoon naar vuil. De inrichting van het watersysteem dient flexibel te zijn, zodat noodzakelijke aanpassingen met een niet te grote inspanning kunnen worden verricht;
- inrichting en beheer afstemmen op natuurlijke omstandigheden;
- watersysteembenadering, niet afwentelen van problemen. Het watersysteem moet als eenheid worden beheerd, waarbij de waterbalans zoveel mogelijk wordt gesloten;
- samenhangend beleid tegen maatschappelijk aanvaardbare kosten. Het watersysteem moet beheersbaar zijn.

Bij inbreidingen in het bestaande bebouwde gebied zal wat betreft het aspect water vooral aandacht worden geschonken aan het (bovengronds en zichtbaar) afvoeren van regenwater, (her)gebruik van water en het duurzaam ontwikkelen van woningbouw en bedrijventerreinen.

In het kader van afvalwaterbeheer wordt onder andere reductie van vuiluitwerp nagestreefd.

In het kader van de realisatie van acht woningen aan de Zwarteweg zal een gescheiden rioolstelsel worden aangelegd. Het afvalwater zal worden afgevoerd via het riool en het hemelwater wordt afgevoerd naar het oppervlaktewater. In het gebied is geen sprake van wateroverlast.

Voor het bouwen van de woningen is geen compensatie nodig, omdat er niet meer dan 750 m<sup>2</sup> extra zal worden verhard.

|                                         |                      |
|-----------------------------------------|----------------------|
| <b>Huidige verharde oppervlakte</b>     |                      |
| Oppervlakte loods                       | 800 m <sup>2</sup>   |
| Oppervlakte erf                         | 1.000 m <sup>2</sup> |
| Totaal                                  | 1.800 m <sup>2</sup> |
| <b>Toekomstige verharde oppervlakte</b> |                      |
| Woningen (150 x 4)                      | 600 m <sup>2</sup>   |
| Bijgebouwen (8 x 50)                    | 400 m <sup>2</sup>   |
| Totaal                                  | 1.000 m <sup>2</sup> |

Verder wordt voldaan aan de eis van het waterschap dat voor de woningen een drooglegging van 1,3 m wordt aangehouden.

Het waterschap gaat akkoord met het onderhavige plan.

## **Externe veiligheid** <sup>3.7</sup>

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op risicovolle inrichtingen, transport routes voor gevaarlijke stoffen en buisleidingen en heeft tot doel individuen en groepen te beschermen tegen ongelukken met gevaarlijke stoffen en tegen ontwrichtende effecten van een ramp. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (2004) zijn de risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd. Ook ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen zullen in de toekomst wettelijke normen worden vastgesteld. Vooralsnog dient op dit punt echter te worden gewerkt met bestaande circulaire, nota's en handreikingen zonder wettelijke status.

In het navolgende zullen de voor het plangebied relevante risicofactoren worden beschreven en worden de risico's voor het gebied afgewogen.

### **Besluit externe veiligheid inrichtingen** <sup>3.7.1</sup>

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen richt zich, zoals uit de naam reeds blijkt, primair op inrichtingen als bedoeld in de Wet milieubeheer.

Welke inrichtingen onder de werking van het besluit vallen, blijkt uit artikel 2, lid 1. Deze inrichtingen brengen risico's met zich mee voor de in de omgeving gelegen risicogevoelige objecten, zoals onder andere scholen en woningen. De omschreven inrichtingen komen binnen of in de omgeving van dit plangebied niet voor, zodat dit aspect niet verder behoeft te worden uitgezocht.

### **Vervoer van gevaarlijke stoffen** <sup>3.7.2</sup>

Zoals gezegd, bestaat er voor het vervoer van gevaarlijke stoffen nog geen wettelijke normering zoals die voor inrichtingen. Wel is in 1996 de nota

Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen opgesteld, waarin het veiligheidsbeleid ten aanzien van vervoer is neergelegd. Als praktisch vervolg hierop is de Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen verschenen, waarin het beleid uit de nota naar de praktijk wordt vertaald.

De systematiek van de normering is voor een groot deel vergelijkbaar met die uit het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Ook in dit geval moet een afweging worden gemaakt ten aanzien van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico ten opzichte van risicogevoelige objecten. Als uitgangspunt voor het plaatsgebonden risico geldt dat dit niet groter mag zijn dan  $10^{-6}$  per jaar. Dit is een grenswaarde voor nieuwe situaties. Voor bestaande situaties met een hoger risico dan  $10^{-6}$  per jaar moet er naar worden gestreefd om aan de grens van kwetsbare bestemmingen het risico te verlagen zonder dat het de bedoeling is dat voor deze situaties een saneringsprogramma wordt opgezet. Risicoreductie moet in deze situaties meelopen met infrastructurele aanpassingen die om andere redenen (toch al) nodig zijn. Voor deze situaties geldt wel het zogenaamde standstill-beginsel totdat aan de norm wordt voldaan. Ten aanzien van externe veiligheid is een vervoersfunctie direct ten noorden van het plangebied van belang. Het gaat hierbij om de spoorwegverbinding tussen Groningen en Roodeschool.

Voor de spoorwegverbinding blijkt uit de Risicoatlas Spoor en de risicokaart van de provincie Groningen dat er sprake is van vervoer van zeer brandbare vloeistof over dit traject. Op basis van de vuistregels uit de Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen kan worden bepaald of er sprake is van een overschrijding van de risiconormen. Uit de vuistregels blijkt dat indien het aantal wagens met zeer brandbare vloeistof lager is dan 3.000, een baanvak geen  $10^{-6}$ -contour heeft.

De locatie van de nieuw te bouwen woningen is gelegen binnen een afstand van 200 m vanaf een infrastructuur, waarbinnen ruimtelijke beperkingen gelden. Derhalve zijn door het Steunpunt externe veiligheid Groningen berekeningen van het plaatsgebonden risico en het groepsrisico gemaakt.

### **Plaatsgebonden risico**

Uit het advies van Steunpunt externe veiligheid Groningen<sup>1</sup> blijkt dat de plaatsgebonden risico  $10^{-6}$ -contour op het spoor ligt. Daarom wordt voldaan aan de grenswaarden voor het plaatsgebonden risico.

Op grond van de Circulaire 'Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen' moet bij het afwegen van het risico ook worden gekeken naar prognose-

<sup>1</sup> Risicoberekening spoortraject Roodeschool – Sauwerd in verband met woningbouw Zwarteweg te Usquert. Steunpunt externe veiligheid Groningen (18 juni 2008).

cijfers. Deze prognosecijfers zijn bij de afdeling Capaciteitsmanagement van ProRail opgevraagd. Uit deze prognosecijfers blijkt dat het aantal wagens met zeer brandbare vloeistof op 2.500 zal liggen. Op grond van de vuistregels valt derhalve ook in de toekomst geen overschrijding van de risiconormen te verwachten.

Aanvullend is ook nog bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat navraag gedaan naar de meest actuele gegevens met betrekking tot het transport van gevaarlijke stoffen per spoor en de externe veiligheidsrisico's per baanvak. De resultaten van het project Anker, waarbij in tegenstelling tot de risicoatlas de berekeningen zijn uitgevoerd met de RBM II methode op basis van de meest recente realisatiegegevens van ProRail en bevolkingsdichtheden, geven ook aan dat de geplande nieuwbouw op de locatie van de Zwarteweg buiten de  $10^{-6}$  PR-contour van baanvak 94 ligt.

### **Groepsrisico**

Het Steunpunt heeft ook advies gegeven ten aanzien van het groepsrisico. Uit het advies blijkt dat het invloedsgebied van het spoortraject Roodeschool-Sauwerd niet tot de locatie van de toekomstige woningen reikt. Daarmee is geen sprake van een groepsrisico ten gevolge van dit spoortraject.

Het advies van het steunpunt is in de bijlage gevoegd.

### **Risicovolle buisleidingen** <sup>3.7.3</sup>

Voor het transport van aardgas is een aparte circulaire opgesteld: de Circulaire Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen (1984). Deze circulaire van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu geeft regels voor zonering van nieuwe tracés van aardgastransportleidingen en voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van bestaande leidingen. Uit gegevens van NV Nederlandse Gasunie blijkt dat in het plangebied geen aardgastransportleidingen van de Gasunie aanwezig zijn.

### **Luchtkwaliteit** <sup>3.8</sup>

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. De in deze wet gehanteerde normen gelden overall, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing). Op 15 november 2007 is het onderdeel luchtkwaliteit van de Wet milieubeheer in werking getreden. Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Eenzijds is de wet in werking getreden, anderzijds is nog geen sprake van een definitief vastgesteld NSL. Deze interim-periode zal naar verwachting voor geheel 2008 gelden. Tijdens deze periode geldt dat nieuwe projecten moeten voldoen aan de grenswaarden.

Het kabinet heeft gedurende de interim-periode een grens van 1% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal  $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$   $\text{NO}_2$  of  $\text{PM}_{10}$ ) als 'niet in betekenende mate' vastgesteld en deze vastgelegd in de AMvB-nibm.

Een verslechtering van de luchtkwaliteit van 1% of minder sluit goed aan bij de uitspraken van de Raad van State. Voor de komende jaren wordt door het Milieu en Natuurplanbureau een daling van de relevante achtergrondconcentraties van zowel  $\text{PM}_{10}$  als  $\text{NO}_2$  met circa  $0,4$  tot  $0,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$  per jaar verwacht als gevolg van (internationaal) bronbeleid. Uitgaande van het criterium van de Raad van State, dat nieuwe ontwikkelingen niet mogen leiden tot het overschrijden of niet bereiken van de grenswaarden, acht het kabinet projecten die 1% aan de bestaande concentraties toevoegen aanvaardbaar. De reden hiervoor is dat deze 1% binnen een jaar zal worden gecompenseerd door de trendmatige verbetering van de luchtkwaliteit, zodat per saldo geen verslechtering optreedt.

Alleen als ontwikkelingen plaatsvinden die zouden zorgen voor een verkeersname van meer dan 700 mvt/etmaal kan de grens van 1% (een toename van  $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$   $\text{NO}_2$  of  $\text{PM}_{10}$ ) worden overschreden. Het plan biedt de mogelijkheid tot het realiseren van acht woningen. Op basis van de CROW-publicatie nr. 256 'Verkeersgeneratie woon- en werkgebieden' (oktober 2007) mag worden uitgegaan van een ritproductie van zeven ritten per woning. Dit betekent op de omliggende wegen een maximale toename van 56 mvt/etmaal. De toename vanwege het plan is lager dan 700 mvt/etmaal en daarmee de 1%-norm. Het plan kan daarom worden beschouwd als een nibm-project. Onderzoek naar de luchtkwaliteit kan derhalve achterwege blijven.

## **Duurzaam bouwen** <sup>3.9</sup>

Wie integraal aandacht heeft voor de toekomstige kwaliteit van de gebouwde omgeving, kan daarbij niet voorbijgaan aan mens- en milieuvriendelijk ontwerpen, bouwen en beheren. Bij duurzaam bouwen (DuBo) wordt gestreefd naar minimalisatie van de milieubelasting bij het ontwikkelen, bouwen en beheren van woongebieden. In een aantal nieuwbouwwijken heeft de gemeente Eemshaven al met succes de DuBo-formule geïntroduceerd, waarbij specifiek aandacht is besteed aan energiebesparing en duurzaamheid door het toepassen van zonne-energie en waterbesparing. Daarnaast wordt deelgenomen aan twee provinciale projecten die

zich richten op het stimuleren van energiezuinig gedrag en het uitvoeren van energiebesparende maatregelen in woningen.

Nadat in de afgelopen jaren het accent met name is komen te liggen op de wettelijke milieutaken, is het voornemen om in een op te stellen milieubeleidsplan de extra milieuaspiraties weer meer inhoud te geven.

## **Milieuzonering** <sup>3.10</sup>

De brochure Bedrijven en Milieuzonering (VNG, 2007) geeft richtlijnen over de afstand tussen milieuhinderlijke activiteiten en gevoelige functies. In de directe omgeving van het plangebied zijn geen bedrijven aanwezig welke een belemmering vormen voor het onderhavige plan. Ten aanzien van milieuzonering zijn daarom geen beperkingen.

# Het plan

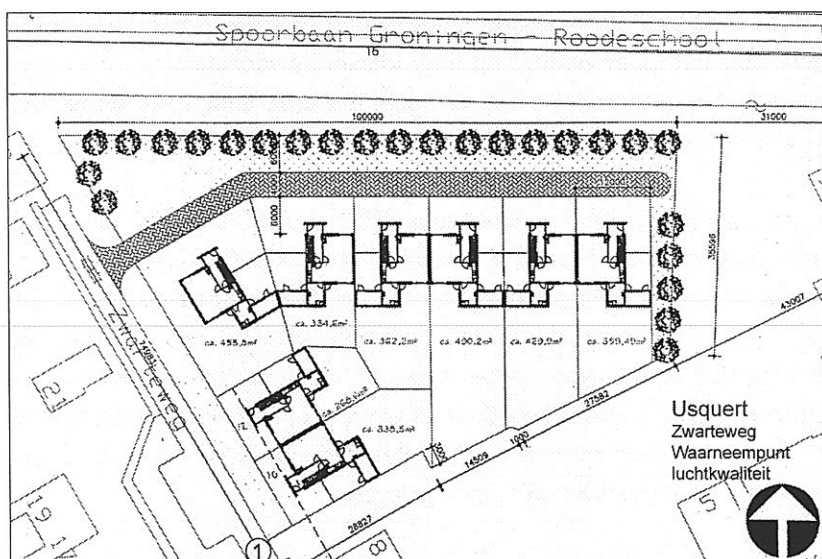
# 4

## Het plangebied 4.1

Op de locatie van de voormalige bedrijfsloods en het daarnaast gelegen erf, zijn in totaliteit acht halfvrijstaande woningen geprojecteerd. Deze acht woningen zijn opgenomen in de tussen de gemeente Eemsmond en de provincie ondertekende bestuursovereenkomst.

De woningen worden ontsloten door een nieuw te realiseren doodlopende woonstraat (als zijstraat van de Zwarteweg).

Navolgende afbeelding geeft een weergave van de inrichting van het plangebied weer.



## Bouwplan 4.2

In de bijlagen van dit rapport zijn tekeningen van het bouwplan toegevoegd. De woningen worden uitgevoerd met een hoge goot en een lage dakhelling.

De begane grond bestaat uit een woonkamer, een open keuken, een bijkeuken en een entree. Tussen de woningen is sprake van een carport met daarachter een berging.

De plattegrond voor de eerste verdieping geeft aan dat deze verdieping bestaat uit twee slaapkamers met badkamer onder een lessenaarskap. Het

bouwplan biedt de mogelijkheid om te zijner tijd een extra slaapkamer te realiseren boven de woonkamer. Naast de plattegronden is het vooraanzicht van de woningen in de bijlage toegevoegd, die een beeld geven van de woningen en de mogelijkheden om in de toekomst het woonoppervlak te vergroten.

## **Stedenbouwkundige motivatie** 4.3

Met het verdwijnen van de loods in het plangebied is de mogelijkheid ontstaan om de gehele woonbuurt naar de spoorlijn te oriënteren. Deze nieuwe situatie sluit aan op de structuur langs de spoorlijn aan de noordzijde. Hier zijn de woningen (langs de Stationsstraat) ook georiënteerd op de spoorlijn. Bij de presentatie richting het spoor is overigens wel rekening gehouden met de afstandseisen van woningen tot een spoorlijn.

Behalve dat vanuit stedenbouwkundig opzicht deze opzet de voorkeur verdient, is ook de leefbaarheid van het nieuwe woonbuurtje daarmee gediend. De tuinen zijn niet direct langs het spoor gelegen, zodat de privacy wordt vergroot en mogelijke hinder wordt verkleind. Ook de presentatie richting het spoor verdient op deze manier de voorkeur.

Een bijkomend voordeel van deze opzet is dat de tuinen van de nieuwe woningen zijn georiënteerd op het zuiden.

Tussen de spoorlijn en de woningen wordt een ontsluitingsweg aangelegd, zodat de afstand tot de spoorlijn zo ruim mogelijk is. Daarnaast is de locatie van de nieuwe weg geschikt vanwege de afstand tot bestaande woningen. Indien de weg direct ten noorden van de woning aan de Zwarteweg 8 zou zijn geprojecteerd, zou dit meer hinder veroorzaken voor de woning aan de Zwarteweg 8 en de woning aan de Havendwarsstraat 5. De tuinen van deze woningen zijn in het stedenbouwkundig plan nu aan de tuinen van de nieuwe woningen gelegen.

De kavelgrootte varieert van minimaal 268 m<sup>2</sup> tot maximaal 490 m<sup>2</sup> met een gemiddelde kavelgrootte van 380 m<sup>2</sup> per woning.

Door de Zwarteweg langs het spoor door te trekken als doodlopende woonstraat, worden de nieuwe woningen ontsloten overeenkomstig bijgaand schetsplan.

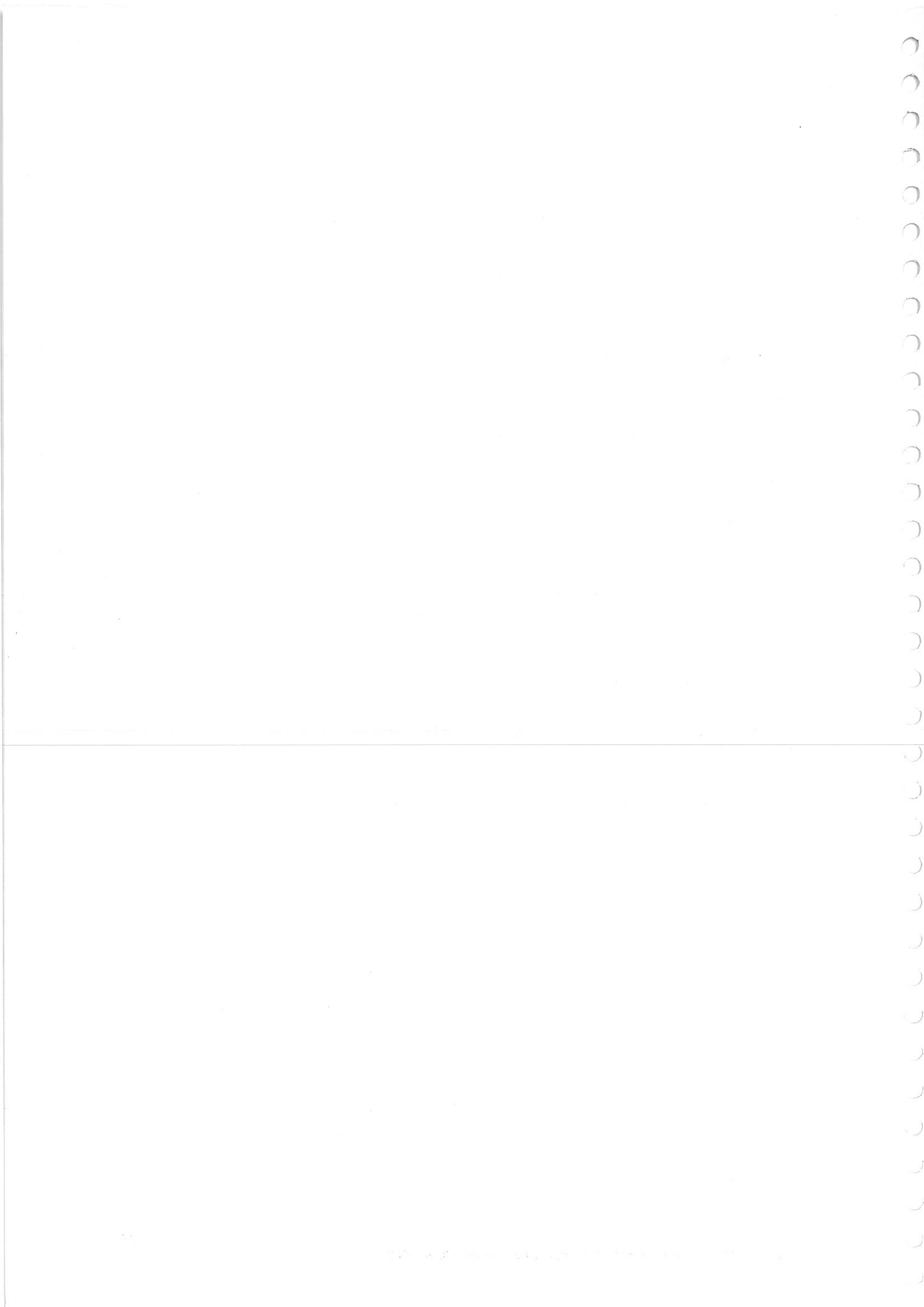
## **Ruimtelijke kwaliteit** 4.4

De ruimtelijke kwaliteit van het gebied wordt vergroot vanwege het verdwijnen van een beeldverstorende loods. De bedrijfsbestemming wordt veranderd in een woonbestemming. Deze nieuwe bestemming past beter

in de omgeving, vanuit milieuhygiënisch oogpunt. De Havendwarsweg is een smalle straat en niet geschikt voor groot bedrijfsmatig verkeer.

De nieuwe woningen zijn vrijstaand, dan wel half vrijstaand. In de omgeving van het plangebied komen zowel vrijstaande als twee-onder-een-kapwoningen voor. Het type woning sluit daarmee aan op de bebouwingsomgeving.

Landschappelijke inpassing zal plaatsvinden in de vorm van de aanplant van bomen langs de nieuwe woonstraat.



# Juridische vormgeving

# 5

## **Algemeen** 5.1

In dit hoofdstuk worden de planregels van het voorliggende bestemmingsplan nader toegelicht. De planregels zijn afgestemd op de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) die op 1 juli 2008 in werking zijn getreden. Dit betekent onder andere dat de termen voorschriften en vrijstelling worden vervangen door respectievelijk (plan)regels en ontheffing.

Het Besluit ruimtelijke ordening bevat een aantal onderdelen die verplicht moeten worden overgenomen in de planregels van een bestemmingplan. Dit betreft:

- de anti-dubbelregel;
- het overgangsrecht.

De Wet ruimtelijke ordening bevat een algemeen verbod om de gronden en bebouwing in strijd met het bestemmingsplan te gebruiken. Dit heeft dus niet in de planregels te worden opgenomen. Hetzelfde geldt voor de strafbepaling. Tevens is de uitsluiting van de aanvullende werking Bouwverordening onder de nieuwe Wet ruimtelijke ordening vervallen en daarom niet meer opgenomen in de planregels.

Het bestemmingsplan is in overeenstemming met artikel 3.1.3 van het Besluit ruimtelijke ordening vevat in een beschrijving van die bestemmingen, waarbij per bestemming het doel of de doeleinden worden aangegeven.

## **Bestemmingen** 5.2

In het bestemmingsplan zijn de volgende bestemming opgenomen:

- Groen;
- Verkeer-Verblijf;
- Wonen.

### **Groen**

Binnen de bestemming Groen zijn groenvoorzieningen toegestaan waaronder een groenzone. Binnen deze bestemming is het niet toegestaan gebouwen te bouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen tot maximaal 3 m worden gebouwd.

### Verkeer-Verblijf

De bestemming Verkeer-Verblijf is bestemd voor wegen met een functie voor intern verkeer met daarbij behorende voorzieningen. Binnen deze bestemming is het niet toegestaan gebouwen te bouwen; bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mogen maximaal 3 m hoog worden gebouwd. Voor bouwwerken rechtstreeks ten dienste van geleiding, beveiliging en regeling van verkeer geldt deze maximaal toegestane bouwhoogte niet.

### Wonen

Binnen de bestemming Wonen mogen maximaal acht vrijstaande, dan wel halfvrijstaande woningen worden gerealiseerd. Daarnaast zijn verkeers- en verblijfsvoorzieningen (ontsluiting), openbare nutsvoorzieningen en groenvoorzieningen onder de bestemming begrepen.

In de bouwregels wordt geregeld dat de woningen binnen het bouwvlak dienen te worden gebouwd. In de planregels is voorgeschreven dat de goot- en bouwhoogte respectievelijk maximaal 5,5 m en 9 m bedragen en de dakhelling minimaal 15° bedraagt, met dien verstande dat genoemde maatvoering voor bestaande bouw meer mag bedragen, indien deze meer bedraagt. Tevens mag niet meer dan 60% van het bouwperceel worden bebouwd.

Ten aanzien van bijgebouwen en uitbouwen geldt dat deze binnen het bouwvlak worden gebouwd. Bijgebouwen en uitbouwen dienen te worden geplaatst op een afstand van ten minste 2 m achter de naar de weg gekeerde gevel van het hoofdgebouw.

De goot- en bouwhoogte bedragen respectievelijk 3 m en 6 m. Voor uitbouwen en bijgebouwen geldt dat op of minimaal 1 m uit de perceelsgrens wordt gebouwd.

De gezamenlijke oppervlakte van bijgebouwen en uitbouwen bedraagt 60 m<sup>2</sup>, met inachtneming dat niet meer dan 60% van het bouwperceel wordt bebouwd.

Binnen de woonfunctie zijn aan huis verbonden beroepen toegelaten voorzover de woonfunctie in overwegende mate blijft gehandhaafd. Hierbij geldt onder andere dat de aan huis verbonden beroepsactiviteiten uitsluitend inpandig mogen worden verricht, maximaal 30% van de oppervlakte van hoofdgebouwen mag worden gebruikt voor de aan huis verbonden activiteiten met een maximum van 40 m<sup>2</sup>, maximaal 50% van de oppervlakte van bijgebouw mag worden gebruikt voor de aan huis verbonden activiteiten met een maximum van 25 m<sup>2</sup> en dat degene die het aan huis verbonden beroep uitoefent ook bewoner van de woning dient te zijn. Het gebruik mag voorts geen ernstige hinder voor het woonmilieu opleveren, dan wel mag geen afbreuk doen aan het woonkarakter van de omringende woonomgeving.

De toepassing van de ontheffingsbevoegdheid is beperkt tot incidentele gevallen, waarbij het functioneren van de in de bestemming begrepen doeleinden niet wezenlijk wordt aangetast. In de afweging staat het voorkomen van een onevenredige aantasting van het bebouwingsbeeld, de gebruiksmogelijkheden van aangrenzende gronden en de verkeersveiligheid centraal.

ONTHEFFING

Tevens zijn binnen de woonbestemmingen aan huis verbonden bedrijfsactiviteiten uitsluitend middels ontheffing toegelaten. Als voorwaarden geldt onder andere dat de aan huis verbonden activiteiten uitsluitend in pandig mogen worden verricht, maximaal 30% van de oppervlakte van hoofdgebouw mag worden gebruikt voor de aan huis verbonden activiteiten met een maximum van 40 m<sup>2</sup>, maximaal 50% van de oppervlakte van bijgebouw mag worden gebruikt voor de aan huis verbonden activiteiten met een maximum van 25 m<sup>2</sup> en dat degene die het aan huis verbonden beroep uitoefent ook bewoner van de woning dient te zijn.

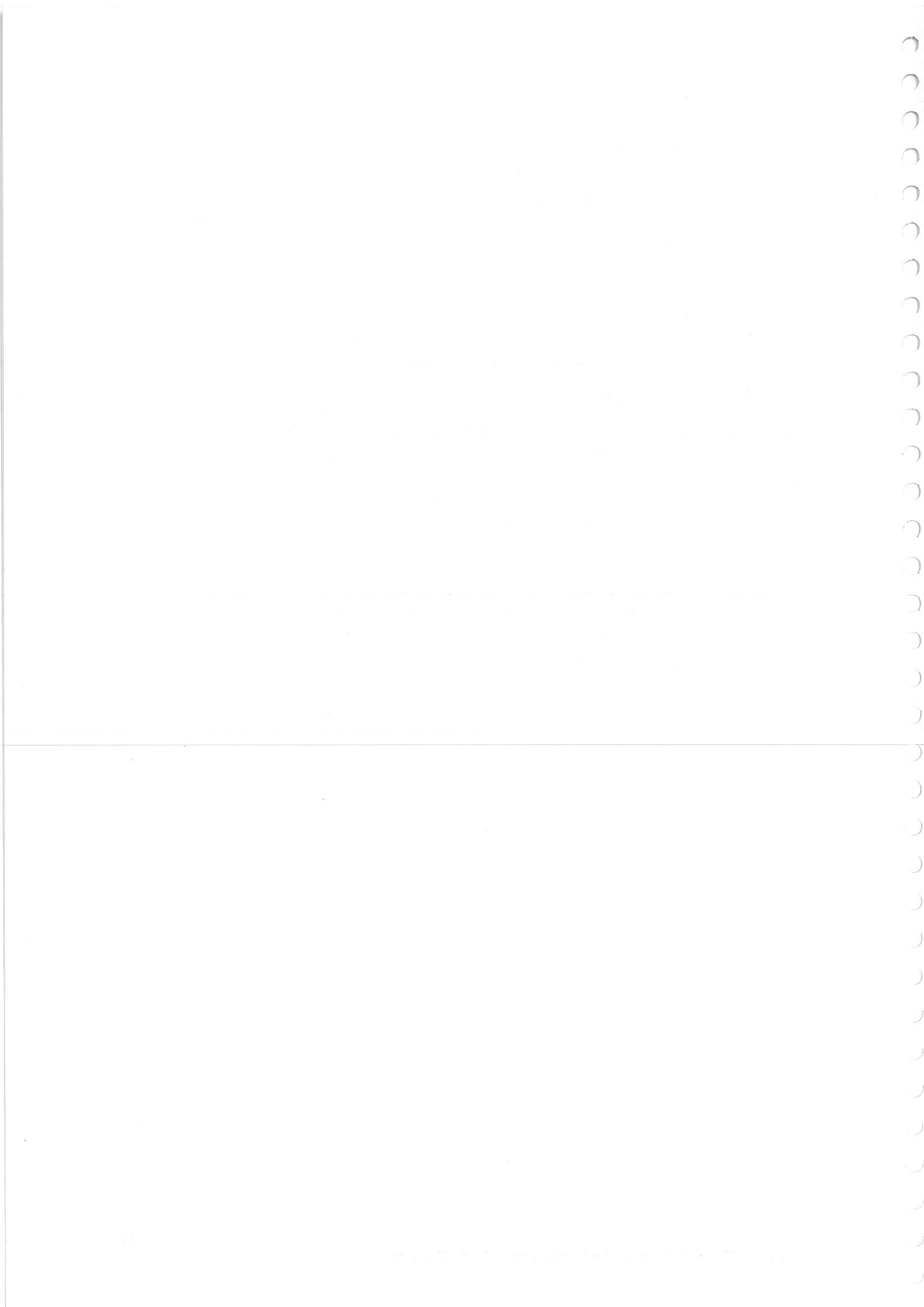
Het gebruik mag voorts geen ernstige hinder voor het woonmilieu opleveren, dan wel mag geen afbreuk doen aan het woonkarakter van de omringende woonomgeving.

De mogelijkheid voor het kunnen stellen van nadere eisen mag de realisering van de activiteit als zodanig niet onmogelijk maken. De afweging bij een ontheffing en wijziging kan leiden tot een weigering. Bij een nadere eis kan wel aan een onderdeel van een gebouw of aan de plaats ervan een voorwaarde worden gesteld, maar het gebouw als zodanig moet kunnen worden gerealiseerd.

NADERE EISEN

## **Overige regels** 5.3

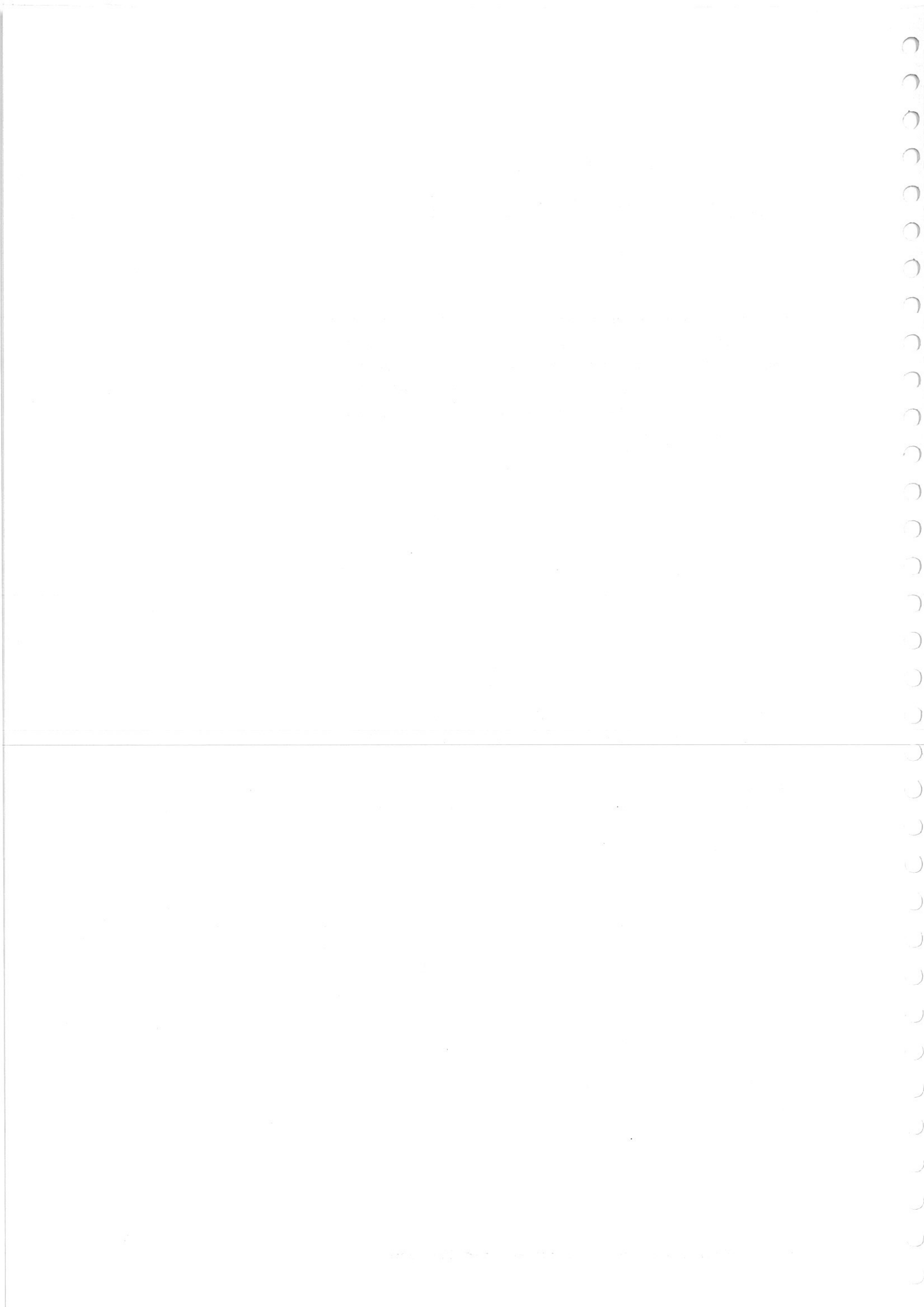
Naast de voorgaande bestemmingsregels, de begrippen en wijze van meten, zijn nog algemene regels en overgangs- en slotregels opgenomen.



# Economische uitvoerbaarheid



Het onderdeel Zwarteweg maakt deel uit van de integrale exploitatieopzet van het woonplan. De exploitatie van het woonplan is kostendekkend en daarmee is dit bestemmingsplan Zwarteweg kern Usquert economisch haalbaar. Een exploitatieplan in het kader van de Wet ruimtelijke ordening hoeft niet te worden opgesteld, omdat het plan op gemeentelijke grond wordt gerealiseerd.



# Inpraak en overleg



## Inleiding <sup>7.1</sup>

Het bestemmingsplan Zwarteweg kern Usquert heeft op grond van de gemeentelijke Inpraakverordening ter inzage gelegen. Tijdens deze periode konden ingezetenen en belanghebbenden een reactie op het plan geven. Verder is het plan op grond van artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening verzonden naar diverse overleginstanties. In het navolgende wordt achtereenvolgens op de binnengekomen overleg- en inpraakreacties ingegaan.

## Overleg <sup>7.2</sup>

### 1. Provincie Groningen

#### Opmerking 1.1

Usquert is een centrumdorp en mag bouwen voor de eigen behoefte. De acht te bouwen woningen zijn opgenomen in de tussen de gemeente Eemsmond en de provincie ondertekende bestuursovereenkomst.

DOORWERKING VAN HET  
BELEID

WONINGBOUWCONTINGENT

#### Reactie 1.1

Van deze opmerking is kennisgenomen. In de toelichting wordt erop gewezen dat de acht te bouwen woningen zijn opgenomen in een bestuursovereenkomst.

#### Opmerking 1.2

Er ontbreekt een stedenbouwkundige motivering van dit plan, waaronder een inkadering vanuit een groter geheel. Deze kan gedeeltelijk worden geput uit de identiteitsstudie en worden aangevuld door een stedenbouwkundige plantoelichting op onderhavig planniveau. Het plan ontbeert daarnaast een ruimtelijke kwaliteitsparagraaf.

RUIMTELIJKE KWALITEIT

#### Reactie 1.2

In de toelichting (zie paragraaf 4.3) is een extra stedenbouwkundige motivering opgenomen. Ook met betrekking tot de ruimtelijke kwaliteit is de toelichting aangevuld.

Opmerking 1.3

Het bepaalde in lid 1, sub a kan ertoe leiden dat reclamemasten worden opgericht hoger dan 6 m. Dit in strijd met POP II.

Reactie 1.3

Bij de algemene vrijstelling is bepaald dat deze niet mag worden gehanteerd voor reclamemasten indien daarmee de bouwhoogte meer zal bedragen dan 6 m.

**Onderzoeksverplichtingen en uitvoerbaarheid van het plan**

Opmerking 1.4

De extra activiteiten ten behoeve van duurzaam bouwen zijn erg positief te noemen.

Reactie 1.4

Van deze opmerking is kennisgenomen.

Opmerking 1.5

In de toelichting is geen aandacht besteed aan milieuzonering. De VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering (2007) is een hulpmiddel voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming. Wij adviseren u de VNG-brochure te raadplegen. U moet ingaan op de vraag of bestaande bedrijven in de omgeving door de realisatie van de woningen niet onevenredig in hun bedrijfsvoering worden geschaad.

Reactie 1.5

Uit overleg met de gemeente is gebleken dat geen bedrijven aanwezig zijn, waarmee in het kader van milieuzonering rekening dient te worden gehouden. In de toelichting is een paragraaf over milieuzonering toegevoegd.

Opmerking 1.6

Voorgesteld wordt het rapport Akoestisch onderzoek; van Stroop Raadgevende Ingenieurs uit de bijlage te verwijderen. (NB: achter dit rapport zit een rekenbijlage d.d. 30 augustus 2007 die wel gehandhaafd moet blijven).

Reactie 1.6

Aan dit verzoek is tegemoetgekomen.

#### Opmerking 1.7

Er wordt geen aandacht besteed aan buisleidingen in de toelichting. Overigens willen wij opmerken dat volgens onze gegevens geen buisleidingen voorkomen in het plangebied.

EXTERNE VEILIGHEID

Er worden woningen geprojecteerd nabij de spoorbaan. Op de situatie is de Circulaire risiconormering gevaarlijke stoffen van toepassing. Dit betekent dat bij een toename van het groepsrisico het advies van de regionale brandweer hoort te worden opgevraagd. Uit de toelichting valt niet op te maken of advies is gevraagd. Wij verzoeken u dan ook dit advies alsnog op te vragen en dit inzichtelijk te maken in de toelichting.

#### Reactie 1.7

In de toelichting is een paragraaf over buisleidingen opgenomen. Er zijn geen buisleidingen van de N.V. Nederlandse Gasunie in het plangebied aanwezig.

De RBM-II berekening (van het Steunpunt externe veiligheid Groningen) is naar de regionale brandweer verzonden. De regionale brandweer gaf aan dat volgens de berekening van RBM-II geen stijging van het groepsrisico plaatsvindt. Aangezien de regionale brandweer adviseert omtrent het groepsrisico ligt er in deze situatie geen adviestaak.

De hulpverleningsdienst Groningen heeft echter ook gereageerd op het onderhavige plan, zie opmerking 4.

#### Opmerking 1.8

Het besluit Luchtkwaliteit 2005 is komen te vervallen. Op 15 november 2007 is een wijziging van de Wet milieubeheer in werking getreden. Verzocht wordt de tekst in de toelichting aan te passen aan hoofdstuk 5 titel 2 van de Wet Milieubeheer. Uit de berekeningen in CAR-II blijkt dat geen overschrijdingen zullen plaatsvinden van de normen NO<sub>2</sub> en fijn stof. Deze berekeningen hebben echter alleen betrekking op de effecten van wegverkeer op de luchtverontreiniging. Omdat de spoorlijn Groningen-Roodeschool hoofdzakelijk met dieselmaterieel wordt gereden, verdient het aanbeveling om dit aspect nader te onderzoeken.

LUCHTKWALITEIT

#### Reactie 1.8

De paragraaf over luchtkwaliteit is aangepast op basis van de meest recente wetgeving.

Het aspect ten aanzien van vervoer over het spoor hoeft niet te worden meegenomen in de bepaling van de luchtkwaliteit, omdat verontreiniging van de lucht door het treinverkeer door het onderhavige plan niet verslechterd.

|                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|-----------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| WATER                 | <p><b>Opmerking 1.9</b></p> <p>In de waterparagraaf ontbreken de resultaten van het overleg met het waterschap. Uitkomst van dit overleg in toelichting opnemen en wateradvies als bijlage in het plan opnemen.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|                       | <p><b>Reactie 1.9</b></p> <p>De uitkomsten van het overleg met het waterschap zijn opgenomen in zowel de toelichting als in de bijlage van dit plan.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|                       | <p><b>Plankwaliteit</b></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| POP II                | <p><b>Opmerking 1.10</b></p> <p>De verwijzing in de plantoelichting naar het POP uit 2000 is onjuist. Op 5 juli 2006 hebben Provinciale Staten POP II vastgesteld.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|                       | <p><b>Reactie 1.10</b></p> <p>De toelichting is op dit punt aangepast.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| BEGRENZING PLANGEBIED | <p><b>Opmerking 1.11</b></p> <p>In plangebied ontbreekt motivering voor de begrenzing van het plangebied. In de toelichting is niet gemotiveerd waarom de bestaande woningen Zwarteweg 8 en Havendarsweg 7 zijn meegenomen in plangebied.</p> <p><b>Reactie 1.11</b></p> <p>Deze twee woningen zijn in het onderhavige plan opgenomen zodat deze woningen meer ruimte krijgen voor het bouwen van bijgebouwen. Volgens het vigerende plan is het namelijk niet mogelijk dat deze woningen bijgebouwen op de perceelsgrens bouwen.</p> |
|                       | <p><b>Opmerking 1.12</b></p> <p>De twee-onder-een-kapwoningen aan de Zwarteweg kunnen volgens het bouwplan niet worden gerealiseerd.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|                       | <p><b>Reactie 1.12</b></p> <p>Met het onderhavige plan worden geen twee-onder-een-kapwoningen gerealiseerd, maar halfvrijstaande, dan wel geschakelde woningen. Deze zijn volgens het bouwplan wel te realiseren.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|                       | <p><b>Opmerking 1.13</b></p> <p>Verzocht wordt de motivering voor het meenemen van de bestaande woningen toe te voegen aan paragraaf 1.3, of hier nader op in te gaan in het hoofdstuk Planuitgangspunten. Een andere optie is het opnemen van een hoofdstuk dat de planbeschrijving/juridische toelichting bevat.</p>                                                                                                                                                                                                                |

#### Reactie 1.13

De bestaande woningen aan de Havendarsweg 7 en Zwarteweg 8 zijn meegenomen in het onderhavige plangebied, zodat een conflicterende situatie wat betreft bijgebouwen wordt voorkomen. De realisatie van een bijgebouw op het perceel van de Zwarteweg 8 wordt daarmee mogelijk. De woning aan de Havendarsweg 7 is enerzijds meegenomen vanwege een logische planbegrenzing en anderzijds vanwege de bieden van ruimere bouw mogelijkheden.

#### Voorschriften

##### Opmerking 1.14

In artikel 3, lid 1 wordt gesproken over verkeer. Dit moet zijn: Verkeer-Verblijf.

ARTIKEL 3 VERKEER-VERBLIJF

##### Reactie 1.14

De redactie is hierop aangepast

##### Opmerking 1.15

De benaming van deze bestemming in de voorschriften en in het renvooi komt niet overeen.

ARTIKEL 4 WOONGEBIED

##### Reactie 1.15

De plankaart is hierop aangepast.

##### Opmerking 1.16

De bestemming is afgestemd op de nieuw te realiseren woningen. In de toetsingscriteria zijn regelingen opgenomen die alleen van toepassing zijn op de nieuw te bouwen woningen en niet op de bestaande woningen die hiervan afwijken.

##### Reactie 1.16

De redactie is hierop aangepast

##### Opmerking 1.17

In de bouwvoorschriften is in lid 3, sub a onder 4 een bepaling opgenomen die het onmogelijk maakt de hier gewenste twee-onder-een-kapwoningen te realiseren. Voorgesteld wordt om toe te voegen dat het gaat om hoofdgebouwen c.q. een blok van aan een gebouwde hoofdgebouwen.

##### Reactie 1.17

In de voorschriften is opgenomen dat het hierbij gaat om hoofdgebouwen c.q. aan een gebouwde hoofdgebouwen.

Opmerking 1.18

In lid 3, sub a onder 5 is opgenomen dat goothoogte maximaal 3,5 m mag bedragen, maar uit het bouwplan blijkt echter dat de goothoogte van de te realiseren woningen meer dan 3,5 m zal bedragen. Wij verzoeken u dan ook de regeling met betrekking tot de bouwhoogte aan te passen.

Reactie 1.18

De goothoogte is aangepast naar 5,5 m, zodat het bouwplan overeenkomt met de regels.

Opmerking 1.19

Wij zijn van mening dat de in artikel 13 opgenomen bepaling geen antidubbeltelbepaling is, maar een afstemmingsvoorschrift. Wij verzoeken u artikel 5 aan te passen.

Reactie 1.19

De redactie van artikel 5 is aangepast.

## 2. Waterschap Noorderzijlvest

Opmerking

De door u genoemde uitgangspunten zijn in lijn met het beleid van het waterschap. U geeft aan dat het hemelwater door middel van een gescheiden rioolstelsel wordt afgevoerd naar de spoorloot. Aangezien geen sprake is van toename van het verhard oppervlak hoeft geen extra berging te worden gecreëerd. Wij adviseren u wel om goed te kijken of de spoorloot voldoende capaciteit heeft om het regenwater te verwerken. Bij onvoldoende capaciteit kan wateroverlast ontstaan. Voor het afkoppelen van de spoorloot dient een Keurontheffing bij het waterschap te worden aangevraagd.

Wij stemmen in met het conceptbestemmingsplan voor de Zwarteweg te Usquert.

Reactie

Aangezien het bebouwd oppervlak met het onderhavige plan zal afnemen van 1.800 m<sup>2</sup> naar 1.000 m<sup>2</sup>, wordt derhalve van uitgegaan dat de capaciteit van de spoorloot voldoende is. Indien toch problemen ontstaan, zal in overleg met het waterschap en de gemeente naar een oplossing worden gezocht.

### 3. ProRail

#### Opmerking

#### Hoofdstuk 3 milieuaspecten

##### Paragraaf 3.7.2. Vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor

In deze paragraaf van het voorontwerpbestemmingsplan worden ontwikkelingen beschreven die het voorgenoemde belang van het spoorverkeer en de spoorweg kan schaden.

In het bestemmingsplan wordt een aantal nieuwe kwetsbare bestemmingen mogelijk gemaakt. Op grond van de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen zijn voor het afwegen van het plaatsgebonden risico de prognosecijfers geraadpleegd. In de betreffende paragraaf geeft u echter ook aan dat u bij de toetsing aan de normen respectievelijk bij de belangenafweging betreffende de realisatiecijfers, bent uitgegaan van de gegevens uit de Risicoatlas spoor. Deze gegevens zijn echter een momentopname en gedateerd. Nu deze verouderde gegevens zijn gebruikt, is het voor ons niet mogelijk om te beoordelen of de belangen van het spoor en het spoorverkeer voldoende zijn meegenomen bij het ontwerpen van het bestemmingsplan.

Wij verzoeken u de huidige vervoerscijfers te analyseren op basis van de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen.

De beschikbaarheid van het spoor voor het vervoer van gevaarlijke stoffen gebaseerd op het huidige en het toekomstig voorzienbaar vervoer mag echter niet worden aangetast.

#### Wijzigings- en vrijstellingsbevoegdheid:

Wij verzoeken u om ProRail tijdig te informeren wanneer het college van burgemeester en wethouders gebruikmaakt van:

1. de wijzigings- en vrijstellingsbevoegdheden voorzover dit bestemmingen betreffen nabij de betreffende spoorbaan.
2. toekomstig procedure ex artikel 19 WRO voor bouwprojecten nabij de spoorbaan.

#### Reactie

Ten aanzien van externe veiligheid in verband met de spoorweg is advies opgevraagd bij het Steunpunt externe veiligheid Groningen. Dit advies is gebaseerd op de Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen. Uit dit advies is gebleken dat geen belemmeringen zijn ten aanzien van het groepsrisico of het plaatsgebonden risico. Het advies is verwerkt in de toelichting en opgenomen in de bijlage.

### **3. N.V. Nederlandse Gasunie**

#### **Opmerking**

In het onderhavige plangebied liggen geen aardgastransportleidingen van ons bedrijf.

#### **Reactie**

Dit gegeven is verwerkt in de toelichting van dit rapport.

### **4. Hulpverleningsdienst Groningen**

#### **Opmerking 4.1**

Het plangebied is gelegen naast het spoortracé Sauwerd-Roodeschool. Door het vervoer gevaarlijke stoffen over het tracé worden in het plangebied externe veiligheidsrisico's veroorzaakt. Uit het bestemmingsplan blijkt dat voor het bepalen van het groepsrisico gebruik is gemaakt van de vuistregels uit de 'Handreiking externe veiligheid vervoer gevaarlijke stoffen'. De conclusie hieruit is dat de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet wordt overschreden. De hoogte van het groepsrisico is echter niet gegeven. Om een goede verantwoording te kunnen maken, adviseer ik u het groepsrisico te berekenen met behulp van het risicoberekeningprogramma II (RBM-II)

#### **Reactie 4.1**

Het groepsrisico is uitgerekend met behulp van het Risicoberekeningsprogramma II (RBM-II). Uit deze berekening blijkt dat geen belemmeringen zijn ten aanzien van externe veiligheid. De uitkomsten van het onderzoek zijn opgenomen in de toelichting.

#### **Opmerking 4.2**

Voor het bepalen van de effecten zijn de transportgegevens van ProRail geraadpleegd. Hieruit blijkt dat over het tracé voornamelijk brandbare vloeistoffen worden vervoerd. Om de effectafstanden te bepalen, is gebruikgemaakt van een referentiescenario uit het IPO 08 'Adviestaak regionale brandweer'. Het gekozen scenario betreft een spoorwegongeval, waarbij een spoorketelwagon met een systeeminhoud van 48 ton met hexaan is betrokken. Doordat de spoorketelwagon scheurt, ontstaat een vloeistofplas. In het scenario is uitgegaan van een directe ontsteking. Door de plasbrand treden hittestralingseffecten op, waarbij de 100% letaliteitsgrens ( $35 \text{ kW/m}^2$ ) op 25 m ligt. De 1%-letaliteitsgrens ( $12,5 \text{ kW/m}^2$ ) is gelegen op 45 m. Bij dit scenario vindt brandoverslag ( $15 \text{ kW/m}^2$ ) plaats op 40 m en zijn eerstegraads brandwonden mogelijk tot op 60 m van het spoor. De te realiseren woningen in het plangebied zijn geprojecteerd op circa 30 m van het spoor.

Door de directe ontsteking van de plasbrand treden de hittestralingseffecten op voordat de hulpdiensten ter plaatse zijn. Hierdoor zijn de mensen in het invloedsgebied in eerste instantie op zich zelf aangewezen. De mate van zelfredzaamheid is daarbij mede afhankelijk van de inrichting van de omgeving. De toekomstige bewoners beschouw ik als zelfredzaam, maar door de oriëntatie van de woningen op het spoor is het ontluchten van de woningen niet mogelijk. Een goede ontluchting is gedeeltelijk op te lossen door het realiseren van een brandgang aan de achterzijde van de percelen. Maar door de situering van de percelen is deze maatregel slechts effectief voor vier van de acht woningen.

#### Reactie 4.2

Een brandgang is in het onderhavige plan niet mogelijk, omdat de percelen in particulier eigendom zullen zijn. Wel hebben de bewoners de mogelijkheid om in geval van calamiteiten via de achterliggende tuinen het huis/tuin te ontluchten.

#### Opmerking 4.3

Om calamiteiten te kunnen bestrijden, is het van belang dat het plangebied goed bereikbaar is en dat de hulpdiensten kunnen beschikken over voldoende bluswater. Uit het bestemmingsplan blijkt dat het plangebied eenzijdig bereikbaar is. De doodlopende weg is daarbij 4 m breed. Omdat aan het einde van de weg geen keerlus is gelegen, moet door de hulpdiensten achteruit worden gereden. Volgens de 'Handleiding Bereikbaarheid en Bluswatervoorzieningen regio Groningen' is voor doodlopende wegen langer dan 40 m een minimale wegbreedte vereist van 4,5 m, wenselijk is 5 m.

#### Advies:

- Het plangebied goed bereikbaar te maken.
- Gebied te voorzien van adequate bluswatervoorzieningen.

#### Reactie 4.3

Wat betreft de bereikbaarheid van hulpverleningsdiensten kan worden opgemerkt dat langs de doodlopende weg een brede berm ligt (van circa 6 m). In het geval van calamiteiten kunnen hulpdiensten gebruikmaken van deze berm. Er worden daarom geen belemmeringen voorzien.

Het gebied zal worden voorzien van adequate bluswatervoorzieningen.

## **Inspraak** <sup>7.3</sup>

Er zijn geen inspraakreacties binnengekomen.