

**Ruimtelijke onderbouwing aanleg
toegangsweg N2-installatie Zuidbroek**



**Ruimtelijke onderbouwing aanleg
toegangsweg N2-installatie Zuidbroek**

Inhoud

rapport
bijlagen

februari 2016
Projectnummer 500.17.58.01.00



Ideeën voor een plek

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Huidige en nieuwe situatie	7
2.1	Beschrijving van het plangebied	7
2.2	Nieuwe situatie	9
3	Planologische toets	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	13
3.3	Gemeentelijk beleid	15
3.4	Waterhuishouding	16
3.5	Ecologie	16
3.6	Archeologie en cultuurhistorie	17
3.7	Verkeer	18
3.8	Geluid	19
3.9	Luchtkwaliteit	19
3.10	Bodemkwaliteit	22
3.11	Explosieven	22
3.12	Externe veiligheid	23
3.13	MER-beoordeling	24
3.14	Economische uitvoerbaarheid	25

Bijlagen

Inleiding



Gasunie Transport Services (hierna te noemen: Gasunie) is voornemens om de bestaande stikstofinstallatie in de Tussenklappenpolder nabij Zuidbroek uit te breiden. De realisatie van een nieuwe stikstofinstallatie en onder andere de bijbehorende aanleg van circa 4 km aardgastransportleidingen vallen onder de Rijkscoördinatieregeling (RCR). De RCR betekent onder andere dat het project planologisch moet worden ingepast. Voor zover het bestemmingsplan daarvoor moet worden aangepast, gaat dat via een rijksinpassingsplan. Dit inpassingsplan wordt gezamenlijk vastgesteld door de minister van Economische Zaken en de minister van Infrastructuur en Milieu. Bovendien behelst de RCR dat voor realisatie van het project benodigde besluiten (vergunningen e.d.) worden gecoördineerd door de minister van Economische Zaken.

AANLEIDING

Om een dergelijk complex met goed succes eind 2019 bedrijfsklaar te kunnen opleveren, heeft Gasunie de minister van Economische Zaken voorgesteld om het project gefaseerd aan te pakken, niet alleen voor wat betreft de uitvoering, maar ook voor wat betreft de benodigde ruimtelijke besluiten en vergunningen. De minister heeft ingestemd met deze aanpak, waardoor een aantal voorbereidende activiteiten buiten de Rijkscoördinatieregeling valt. Deze activiteiten kunnen met de lokale bevoegde gezagen worden overeengekomen.

De huidige toegang naar de bestaande stikstofinstallatie via de Legeweg is niet geschikt voor intensief en zwaar bouwverkeer. Gasunie wil daarom én om bouwverkeer door de woonkernen Muntendam en Zuidbroek te vermijden, een nieuwe permanente toegangsweg aanleggen vanaf de bestaande rotonde Duurkenakker in noordelijke richting. De Legeweg en de Hondenlaan dienen gedeeltelijk verbreed en verbeterd te worden om gebruikt te kunnen worden voor het bouwverkeer.

Deze ruimtelijke onderbouwing is opgesteld voor de aanvraag om omgevingsvergunning voor de aanleg van deze toegangsweg naar de stikstofinstallatie en een plaatselijke verbreding van de Hondenlaan en Legeweg.

OMGEVINGSVERGUNNING

Zowel de toegangsweg als de Legeweg en de Hondenlaan liggen in het bestemmingsplan Buitengebied (vastgesteld op 14 november 2013). Het tracé van de toegangsweg en de Hondenlaan zijn gelegen in de bestemming Agrarisch. In de bestemming Agrarisch zijn ontsluitingswegen en agrarische kavelpaden toegestaan ondergeschikt aan het agrarische gebruik. Omdat de toegangsweg bedoeld is voor een toekomstig gebruik anders dan agrarisch gebruik is de aanvraag om omgevingsvergunning in strijd met het vigerende bestemmingsplan.

GELDENDE PLANOLOGISCHE SITUATIE

De Legeweg heeft de bestemming Verkeer en deze voorziet in een plaatselijke verbreding.

Het zuidelijk deel van de toegangsweg ligt voorts binnen de contouren van het Facetbestemmingsplan geluidzone industrie Bedrijventerrein Duurkenakker, vastgesteld op 27 juni 2013.

Dit bestemmingsplan legt de geluidszone van het bedrijventerrein Groningen Railport vast. Binnen deze geluidzone mag het aantal geluidgehinderden niet toenemen. Daarom voorziet dit facetbestemmingsplan voor de gronden die liggen in de geluidzone, in de uitsluiting van nieuwe geluidsgevoelige gebouwen. Aangezien de aanvraag om omgevingsvergunning geen betrekking heeft op de realisatie van geluidsgevoelige gebouwen, is het voornemen in overeenstemming met dit facetbestemmingsplan.

In artikel 2.12, lid 1, onder a, sub 3 van de Wabo is bepaald dat voor het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan een omgevingsvergunning kan worden verleend, indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.

Deze ruimtelijke onderbouwing geeft inzicht in de aard en omvang van het plan en de wijze waarop het ruimtelijk is vormgegeven.

Huidige en nieuwe situatie



2.1 Beschrijving van het plangebied

De uit te breiden stikstofinstallatie ligt in de Tussenklappenpolder ten zuiden van Zuidbroek. Deze polder bestaat voornamelijk uit grasland en akkerbouw, en wordt gekenmerkt door openheid. Bomen zijn schaars, deze staan alleen langs een aantal wegen aan de westkant van het gebied. Een productiebos nabij de stikstofinstallatie is in 2014 gerooid. In de nabijheid van de stikstofinstallatie zijn geen gebouwen of woningen gesitueerd.

Ten westen van de stikstofinstallatie ligt een locatie van NAM. Het gebied wordt omringd door infrastructuur: ten noorden ligt de spoorlijn Groningen - Nieuweschan, ten westen de spoorlijn Groningen - Veendam. Ten oosten ligt het A.G. Wildervanckkanaal.

Ook is er in de directe omgeving een aantal wegen gesitueerd. Parallel aan het A.G. Wildervanckkanaal ligt de N33. De Legeweg doorsnijdt de Tussenklappenpolder in oost-westelijke richting en ontsluit vanaf de Muntendamweg-Tussenklappen Oostzijde de NAM-locatie en de bestaande stikstofinstallatie. Na de stikstofinstallatie loopt de Legeweg langs parallel langs het kanaal in zuidelijke richting. Dit deel van de Legeweg wordt uitsluitend gebruikt door landbouwverkeer en is halfverhard.

De Hondenlaan sluit ter hoogte van de stikstofinstallatie aan op de Legeweg en dient ter ontsluiting van de stikstofinstallatie en de landbouwgronden aan de noordzijde.

De nieuwe toegangsweg sluit aan op de bestaande rotonde aan de Duurkenakker. Via de Duurkenakker is het plangebied aangesloten op de N33. Aan de noordzijde van de Duurkenakker liggen een aantal woningen. Aan de zuidzijde ligt een bedrijventerrein met bedrijfswoningen. Op dit bedrijventerrein zijn gevestigd transportbedrijven, schrootverwerking en handel in gebruikte tractoren, landbouwmachines en tractoronderdelen.



Luchtfoto plangebied en omgeving (bron: Bing)

Het gebied maakt deel uit van het landschapstype: wegdorpenlandschap op de overgang tussen het zand, veen en het klei.

De kernkarakteristieken van dit landschap zijn:

- Grootschalige openheid
- Reliëf (glaciale ruggen/inversieruggen)
- Groene dorpslinten
- Duisternis en stilte

Er zijn geen landschapswaarden in het gebied aanwezig die voorkomen op de Landschapskaart provincie Groningen. Voorts zijn er ook geen karakteristieke objecten in de omgeving aanwezig.

LANDSCHAP EN CULTUUR-
HISTORIE

2.2 Nieuwe situatie

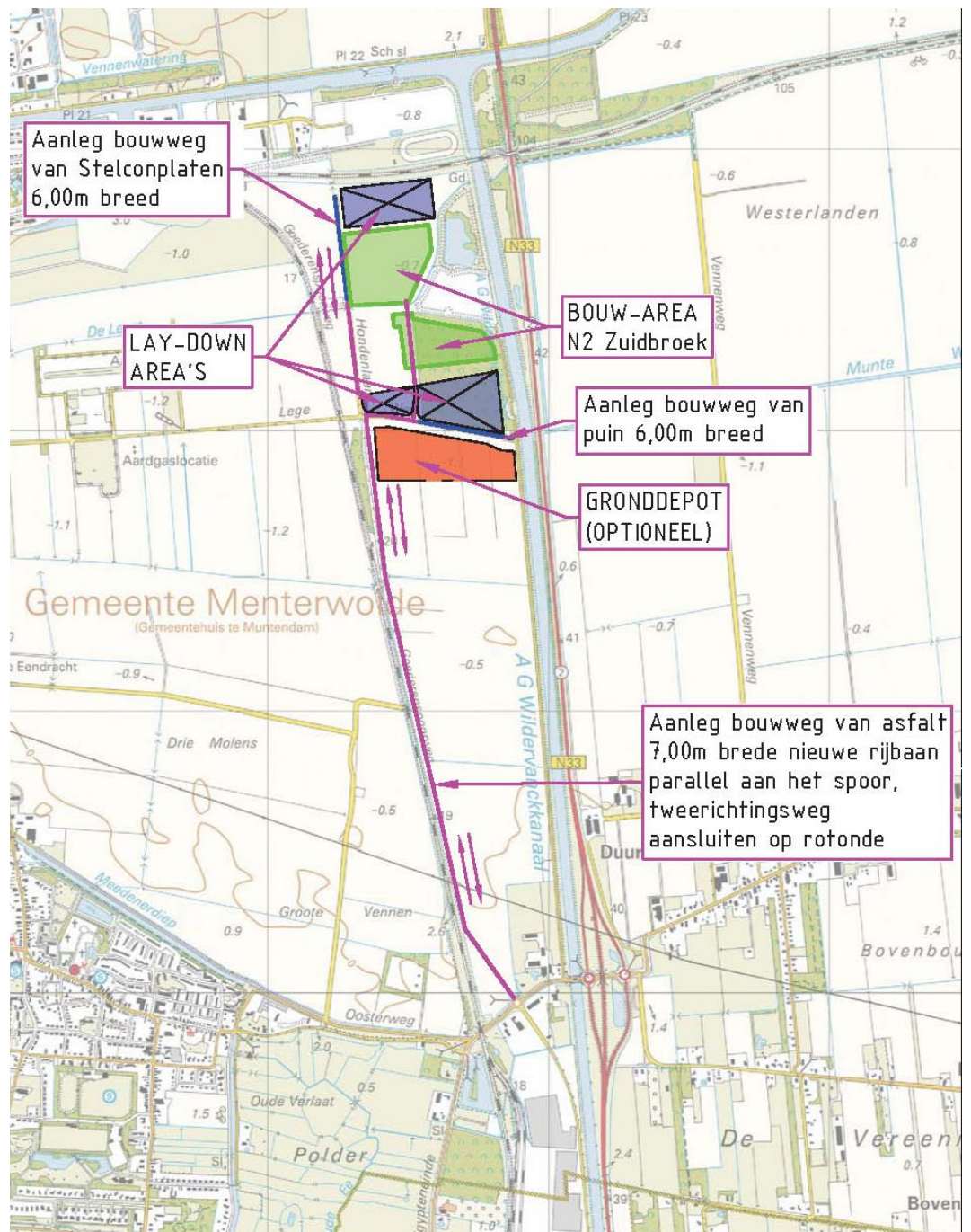
De bestaande stikstofinstallatie wordt ontsloten via de Legeweg. De Legeweg is niet geschikt om de verwachte bouwstromen voor de uitbreiding van deze installatie veilig en vlot af te wikkelen en zorgt bovendien voor extra verkeersbelasting in de kernen Zuidbroek en Muntendam.

Gasunie heeft er daarom voor gekozen vanaf de stikstofinstallatie in noordzuid-richting een nieuwe permanente toegangsweg aan te leggen. Deze verbinding sluit als 4^e tak aan op de bestaande 3-taksrotonde van de Duurkenakker - buigt dan af naar het noordwesten - om vervolgens parallel te lopen aan de spoorlijn Groningen-Veendam. Met dit tracé wordt tevens voorkomen dat het bouwverkeer de spoorlijn moet kruisen.

Ook draagt de nieuwe toegangsweg bij aan een goede bereikbaarheid van de installatie door hulpverleningsdiensten (brandweer, ambulance en politie). Voor de brandweer is vereist dat bestemmingen via twee separate routes bereikt kunnen worden, zodat bij een stremming of calamiteit op één van de routes nog een routealternatief beschikbaar is.

Het tracé is op de onderstaande schets weergegeven.

TOEGANGSWEG



SITUATIE AANLEG EN VERBREIDING ONTSLUITINGSWEGEN ONTSLUITING UITBREIDING N2 INSTALLATIE ZUIDBROEK 2

STATUS		GETEKEND DOOR M. Veldsema		APR. GM	PAR. 	© 2015 N.V. NEDERLANDSE GASUNIE	
		GECONTROLEERD DOOR W.H. Hut		APR. GM	PAR. 	ONDSCHRIJVING WILZIGING	
		VOOR AKKOORD J. Bouwmeester		APR. PEM	PAR. 	SCHAAL 1:20000	DATUM 1e UITGAVE 2015-12-17
gasunie	CATEGORIE L	VAKGEBIED 3	TEK. SOORT 11	PROJECT NR. 020909.01	FORMAAT A4	NUMMER A-439-0-AB-000-001-001	
	BEHEER & ONDERHOUD		SUBLOCATIE/GEBOUW CODE				WILZ. NR. 0

De aanleg van de toegangsweg en het tracé zijn door Gasunie besproken met de grondeigenaren/gebruikers, omwonenden en overige belanghebbenden zoals Prorail, het waterschap Hunze en Aa's. Met de aanleg van deze weg wordt de locatie veilig, duurzaam en met de minste overlast voor omwonenden ontsloten.

Ten behoeve van het plan wordt een verkeersplan opgesteld. Dit verkeersplan geeft inzicht in het zo optimaal inzetten van vervoersmiddelen, routing, tijdstippen etc. alles met het doel om de omgeving te ontlasten en de verkeersveiligheid te waarborgen. Ook het verkeersplan zal door Gasunie met alle betrokkenen worden doorgesproken.

Gedurende de bouwwerkzaamheden bij de stikstofinstallatie wordt deze nieuwe verbinding als bouwweg ingericht en het ontwerp wordt afgestemd op de afwikkeling van zware en lange vrachtautocombinaties. Door aan deze bouwweg de status van 'eigen weg' toe te kennen, is de weg gesloten voor het overige 'openbare' verkeer.

Na de ingebruikname van de installatie zal de bouwweg mogelijk worden getransformeerd naar een openbare weg en kan de weg eventueel aan de gemeente worden overgedragen. De toegangsweg zal worden gebruikt ten behoeve van inspecties en onderhoud en periodiek transport van vloeibaar stikstof naar de installatie. Daarnaast zal de weg gebruikt worden door agrarisch bestemmingsverkeer.

De nieuwe ontsluitingsweg wordt ingericht conform de ontwerprichtlijnen die gelden voor een erftoegangsweg (Handboek Wegontwerp 2013, CROW).

Uitgangspunt is dat het aanwezige recreatieve fietspad langs de spoorlijn op de huidige locatie wordt gehandhaafd.

In het algemeen wordt in het buitengebied terughoudend omgegaan met verlichting. Dit komt ook tegemoet aan de kernkarakteristiek duisternis. In onderhavige situatie kan worden volstaan met uitsluitend verlichting op de kruising met de Legeweg en de bouwlocatie zelf.

De Legeweg verkeert vanaf de kruising Hondenlaan naar het A.G. Wildervanckanaal in een slechte conditie. Deze weg wordt verbreed en uitgevoerd in beton/asfalt. De weg wordt hiermee geschikt voor bouwverkeer en na afloop van de bouwwerkzaamheden voor agrarisch bestemmingsverkeer.

Vanaf de Legeweg wordt voorts een tijdelijke toegangsweg aangelegd naar de bestaande stikstofinstallatie en het bouwterrein.

Om sluipverkeer tegen te gaan wordt voorzien in een landbouwsluit ter weerszijden van de spoorovergang Legeweg. Het ontwerp hiervan is afgestemd met de gemeente, ProRail en het waterschap.

LEGEWEG

HONDENLAAN

De Hondenlaan wordt gedeeltelijk een aantal meters richting het spoor verlegd en permanent verbreed. Het gedeeltelijk verleggen is noodzakelijk om tegemoet te kunnen komen aan de wens van het waterschap om een breder schouwpad ter plaatse te kunnen realiseren. Nabij de tochtsloot, noordelijk van de bestaande stikstofinstallatie, is de ingang voorzien voor het nieuwe gedeelte van de stikstofinstallatie. Even voorbij deze ingang wordt de Hondenlaan eveneens permanent verbreed en uitgevoerd in asfalt.

Planologische toets



3.1 Rijksbeleid

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de Mobiliteits-Aanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

STRUCTUURVISIE INFRA-
STRUCTUUR EN RUIMTE

Op grond van de SVIR is in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) de “ladder voor duurzame verstedelijking” opgenomen. De ladder voor duurzame verstedelijking is ingericht voor een zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke besluiten waardoor de ruimte in stedelijke gebieden optimaal benut wordt.

Aangezien voorliggende omgevingsvergunning betrekking heeft op de aanleg en aanpassing van infrastructuur, is er geen sprake van een stedelijke ontwikkeling zoals bedoeld in artikel 1.1.1 lid 1 (onder i) van het Bro.

Een afweging op grond van de ladder kan achterwege blijven.

3.2 Provinciaal beleid

Het Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013 (POP) is samen met de Omgevingsverordening provincie Groningen 2009 vastgesteld door Provinciale Staten op 17 juni 2009. De Omgevingsverordening is enkele keren partieel herzien. De laatste partiële herziening is op 1 oktober 2014 inwerking getreden. Een herziening van het Omgevingsplan en de Omgevingsverordening is in voorbereiding.

PROVINCIAAL OMGEVINGS-
PLAN EN OMGEVINGSVER-
ORDENING

De hoofddoelstelling van het omgevingsplan is duurzame ontwikkeling. De uitgangspunten die bij de doelstelling horen zijn:

- Duurzaamheid en duurzame leefomgeving. De optimale balans tussen leefbaarheid, milieu en economische groei. Aandacht voor (duurzame) energie, het klimaat en water.
- Bescherming van de bijzondere karakteristieken van het Groninger landschap.

- Leefbaarheid in de stad én op het platteland. Concentratie van wonen en werken in de stedelijke gebieden en zorgen voor voldoende voorzieningen in de dorpen.

De Provinciale Omgevingsverordening is opgesteld om het omgevingsbeleid uit het Provinciaal Omgevingsplan goed te kunnen uitvoeren en te handhaven. In de Provinciale Omgevingsverordening zijn bijvoorbeeld afspraken over ontgrondingen, grondwaterbescherming, stiltegebieden en de handhaving opgenomen. Daarnaast bevat de Provinciale Omgevingsverordening regels over de ruimtelijke ordening. Deze regels gaan over de inrichting van de ruimte binnen de provincie en daarmee over de leefomgeving van de inwoners van Groningen.



Bovenstaande afbeelding is een detail van de overzichtskaart van het Provinciaal Omgevingsplan, voor het gebied waar de aanleg van de toegangsweg naar de stikstofinstallatie en een plaatselijke verbreding van de Hondenlaan en Legeweg zijn voorzien.

Het gebied dat op de kaart paars gearceerd is, betreft een zoekgebied voor bedrijventerreinen. Een tweede (wijdere) arcering geeft de plannen van de provincie weer om een deel van het gebied te benutten als windturbinepark. Het gebied langs de N33 is aangeduid als reservering voor toekomstige infrastructuur. De rode schuine arcering aan de noordzijde en de rode stippellijn hebben betrekking op de aanwijzing van dit gebied tot zoekgebied voor een (nieuwe) spoorverbinding.

Zowel het windturbinepark als een spoorverbinding worden niet gehinderd door het plan.

Voor het overige raakt de omgevingsvergunning geen provinciale belangen. De provincie is voornemens om in de herziening van het Provinciaal Omgevingsplan het zoekgebieden voor bedrijventerreinen te laten vervallen.

3.3 Gemeentelijk beleid

De bedrijvenlocaties in de gemeenten Menterwolde en Veendam liggen voor-
namelijk langs de A7, de N33 en de daaraan parallelle waterwegen en het
spoor. Samen met de geplande nieuwe bedrijvenlocaties vormen zij een aan-
eengesloten bedrijvenzone. In het recente verleden werkte de intergemeente-
lijke organisatie Oostboog Bedrijvenlocaties aan het optimaal functioneren van
de bedrijvenparken en de mogelijkheden voor onderlinge versterking. Hiervoor
is onder andere een duidelijk imago van de verschillende bedrijvenparken
nodig. Een van de aspecten van het imago is thematisering van het type be-
drijven per locatie. Een ander belangrijk aspect is de ruimtelijke verschi-
ningsvorm van de bedrijvenlocaties en de individuele bedrijfsgebouwen.
Vanuit het gemeenschappelijk perspectief zijn daarom een beeldkwa-
liteitsvisie en beeldkwaliteitsplannen opgesteld (vastgesteld op 24 september
2007). Het plangebied is in deze visie aangewezen voor grootschalige bedrij-
vigheid en industrie in de zwaardere categorieën.

BEELDKWALITEITSVISIE

Op 12 november 2009 heeft de gemeenteraad van Menterwolde het Milieube-
leidsplan 2010 - 2014 vastgesteld. Het milieubeleidsplan is opgebouwd rond
verschillende milieuthema's. Voor deze thema's zijn prioriteiten en ambities
van het milieubeleid bepaald. Het plan bevat ook een overzicht van de geplan-
de activiteiten die bijdragen aan de milieuambities en doelstellingen.

MILIEUBELEIDSPLAN 2010-
2014

De gemeente heeft aan een aantal thema's de status van speerpunt toegekend.
Een speerpunt betekent dat de gemeente hier meer prioriteit aan wil toeken-
nen, dat de ambities hoger liggen en dat de gemeente extra maatregelen wil
treffen. De voor het plan relevante thema's en doelstellingen worden hierna
weergegeven.

Geluid

Voorkomen van toename van het aantal geluidgehinderden. Klachten over
geluidhinder worden tot een minimum beperkt (teruggebracht).

Natuur en groen

Daar waar bestaande natuur wordt aangetast, wordt deze binnen de gemeente
voor meer dan 100% gecompenseerd met nieuwe natuur.

De kwantiteit en kwaliteit van bestaande natuur en groen worden actief be-
schermd, versterkt en verbeterd.

3.4 Waterhuishouding

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening dient in de toelichting op ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen. Deze waterparagraaf doet verslag van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. In dit kader dient de watertoets uitgevoerd te worden. De watertoets is een waarborg voor water in ruimtelijke plannen en besluiten.

Het plan is voorgelegd aan het Waterschap Hunze en Aa's middels de online watertoets. Voorafgaand aan deze watertoets is het tracé van de toegangsweg en het technische ontwerp door Gasunie besproken met het waterschap. Er worden een aantal sloten gedempt, verlegd en aangelegd.

In het plan worden geen nieuwe vervuilsbronnen mogelijk gemaakt, waardoor geen toename van vervuiling van grond- en oppervlaktewater optreedt. Het toepassen van niet-uitloogbare bouwmaterialen in de tijdelijke verhardingen voorkomt dat het hemelwater wordt vervuild.

Hemelwater dat op de verharding valt, wordt via een bermassage naar de watergangen geleid. Gezien de toename aan verharding is met het Waterschap afgesproken dat een nieuwe zaksloot aan de oostzijde wordt aangelegd om de verharding te compenseren.

Het afstromende water van de toegangsweg wordt via een bermassage afgevoerd naar de bestaande en/of nieuw zaksloten langs deze weg.

Vanwege de hoogteligging is het aspect ontwateringsdiepte niet relevant voor de aanleg van de weg. De ingrepen die het plan mogelijk maakt hebben geen ingrijpende gevolgen voor het watersysteem.

3.5 Ecologie

Om de uitvoerbaarheid van het plan te toetsen, is een ecologisch onderzoek uitgevoerd (Quick scan Flora en Fauna toegangsweg N2 installatie Zuidbroek (A-439), 27 januari 2016, Natuurbalans - Limes Divergens). De effecten op natuurwaarden zijn beoordeeld in relatie tot de Flora- en faunawet en de Natuurbeschermingswet 1998.

Het onderzoek is als bijlage toegevoegd. In het onderstaande worden de conclusies van het onderzoek beknopt weergegeven.

NATUURBESCHERMINGS-
WET

Beschermde gebieden in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 liggen niet binnen de invloedssfeer van het plan. Een toetsing op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 is derhalve niet nodig.

In het plangebied zijn geen streng beschermde plant- of diersoorten aangetroffen en deze worden hier op basis van het ontbreken van vereiste biotopen ook niet verwacht. Alleen tijdens het broedseizoen kan verstoring van broedvogels optreden in struweel, graslanden en langs de oevers van watergangen. Aanbevolen wordt dan ook de werkzaamheden uit te voeren buiten het broedseizoen. Het broedseizoen valt voor de meeste soorten in de periode van half maart tot half juli. Voor het broedseizoen wordt echter geen standaardperiode gehanteerd in het kader van de Flora- en faunawet; van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode.

FLORA- EN FAUNAWET

Op voorhand is nog niet aan te geven of er bomen gekapt dienen te worden ten behoeve van aanleg van de toegangsweg. Om negatieve effecten ten aanzien van broedvogels te voorkomen, dienen eventuele kapwerkzaamheden uitgevoerd te worden buiten het broedseizoen van aanwezige soorten.

Naschrift: onderdeel van de aanvraag om omgevingsvergunning is de kap van 27 essen en 4 wilgen. De kap vindt plaats buiten het broedseizoen.

Het plan is op het aspecten ecologie uitvoerbaar.

3.6 Archeologie en cultuurhistorie

Door ondertekening van het verdrag van Malta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden. In de Monumentenwet is geregeld hoe met archeologische vindplaatsen en zichtbare monumenten moet worden omgegaan. Het streven is om deze belangen tijdig bij de planvorming te betrekken.

ARCHEOLOGIE

Met de aanleg van de toegangsweg zijn bodemingrepen gepland die mogelijk bedreigend zijn voor eventuele archeologische resten. Derhalve is een archeologisch onderzoek uitgevoerd (Uitbreiding stikstofinstallatie te Zuidbroek (A-439): tracé toegangsweg, gemeente Menterwolde; archeologisch vooronderzoek: een bureauonderzoek en verkennend veldonderzoek, 17 december 2015, RAAP). Het onderzoek is als bijlage toegevoegd.

De resultaten van het onderzoek geven voor RAAP geen aanleiding om archeologisch maatregelen (planaanpassing, vervolgonderzoek, etc.) aan te bevelen. Wanneer bij de werkzaamheden toch archeologische resten worden aangetroffen, moet hiervan direct melding gemaakt worden bij de gemeente Menterwolde.

Cultuurhistorie gaat over de geschiedenis van de gebouwde omgeving, de landschappen, tradities en de verhalen die erbij horen. Sinds 1 januari 2012 is de gemeente wettelijk verplicht om cultuurhistorische belangen mee te wegen in ruimtelijke vraagstukken.

CULTUURHISTORIE

Zoals in hoofdstuk 2.1 staat beschreven zijn in het gebied geen waardevolle cultuurhistorische waarden aanwezig.

Het plan is op de aspecten archeologie en cultuurhistorie uitvoerbaar.

3.7 Verkeer

De nieuwe toegangsweg langs het spoor is primair bedoeld voor de ontsluiting van de stikstofinstallatie en de overige percelen tussen het spoor en het A.G. Wildervanckkanaal. Dit betekent dat de weg volgens de indeling van de wegencategorisering Duurzaam Veilig als erftoegangsweg aangeduid en conform de bijbehorende richtlijnen (CROW) dient te worden ingericht.

Door de realisatie van de nieuwe weg kunnen voor het autoverkeer routes ontstaan die minder gewenst zijn, namelijk via de route Legeweg of Eendrachtsweg - Oude Weg. Dit betreft bijvoorbeeld verkeer vanaf de Duurkenakker naar de kern Zuidbroek en visa versa. Hoewel dit verkeer dan het centrum van Muntendam mijdt, vormen de ontstane alternatieve routes via Legeweg of de Eendrachtsweg - Oude Weg hiervoor geen goed en veilig alternatief. Uit oogpunt van veiligheid en wegbeheer worden aanvullende maatregelen genomen om sluipverkeer tegen te gaan.

De verkeersintensiteit van de nieuwe toegangsweg wordt bepaald door de verkeersgeneratie van de stikstofinstallatie, waarbij onderscheid is gemaakt in de verschillende uitvoeringsfasen en de situatie na de ingebruikname. Het aantal verkeersbewegingen voor de overige bestemmingen (landbouwpercelen) zijn in verhouding verwaarloosbaar klein.

De intensiteit van het verkeer (dat gebruik zal maken van de nieuwe toegangsweg) wordt geschat op:

- 200-500 motorvoertuigen per dag in de periode grondverbetering en bouwrijp maken (aandeel vrachtverkeer 25-40%);
- 1.000-1.500 motorvoertuigen per dag in de periode van de bouw van de stikstofinstallatie (aandeel vrachtverkeer 30-40%);
- 100-150 motorvoertuigen per dag na de ingebruikname van de stikstofinstallatie (aandeel vrachtverkeer 2-3%).

De nieuwe ontsluitingsweg wordt ingericht conform de ontwerprichtlijnen die gelden voor een erftoegangsweg (Handboek Wegontwerp 2013, CROW). Voor erftoegangswegen buiten de kom geldt een ontwerpsnelheid van 60 km/h.

Bij erftoegangswegen wordt onderscheid gemaakt tussen wegtype 1 en 2. Vanwege de berijdbaarheid van vrachtverkeer is gekozen voor type 1 met een rijbaanbreedte van 5,50 meter.

Omdat een breedte van 5,50 m tijdens de voorbereiding en de uitvoering van de bouw gezien de omvang van het vrachtverkeer te smal is, krijgt de bouwweg een verhardingsbreedte van 7 m. Na de bouw wordt dit teruggebracht

naar 5,50 m. De stroken van 0,75 m aan weerszijden worden dan ingericht als vergevingsgezinde berm.

3.8 Geluid

Een akoestisch onderzoek is uitgevoerd om de effecten van de verkeerstromen op de nieuwe toegangsweg op de woningen nabij de rotonde Duurkenakker te toetsen (Akoestisch onderzoek N2 plant Zuidbroek, 12 februari 2016, Grontmij). Het onderzoek is als bijlage toegevoegd. In het onderstaande worden de conclusies van het onderzoek beknopt weergegeven.

De activiteiten die nodig zijn voor de aanleg van de toegangsweg naar de stikstofinstallatie leidt tot overschrijdingen van de grenswaarden uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening.

Echter gezien de aard van de werkzaamheden en de duur van de werkzaamheden kunnen deze activiteiten worden getoetst aan het normenstelsel uit het Bouwbesluit voor bouwlawaai. Aan de normen uit het Bouwbesluit wordt voldaan.

Na realisatie van de toegangsweg wordt de stikstofinstallatie gebouwd. Het bouwverkeer op de toegangsweg geeft op de gevels van één woning van derden een geluidsbelasting die hoger is dan de in de Wet geluidhinder genoemde voorkeursgrenswaarde van (Lden) 48 dB.

Echter gezien de aard van de werkzaamheden en de duur van de werkzaamheden wordt kunnen deze activiteiten worden getoetst aan het normenstelsel uit het Bouwbesluit voor bouwlawaai. Aan de normen uit het Bouwbesluit wordt voldaan.

Voor de maximale geluidniveaus wordt in de dagperiode maximaal 77 dB(A) als piek berekend. Dit is 2 dB(A) boven het gedoogde gemiddelde geluidniveau van ten hoogste 75 dB(A) uit de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening. Gezien de korte duur van de werkzaamheden wordt ontheffing aangevraagd voor piekgeluidniveaus van 77 dB(A).

Na realisatie van de aanleg van de toegangsweg en de bouw van de stikstofinstallatie veroorzaakt het verkeer op de toegangsweg een geluidsbelasting op de gevels van de aanwezige woningen van derden die lager is dan de in de Wet geluidhinder genoemde voorkeursgrenswaarde van (Lden) 48 dB. Aanvullende maatregelen zijn niet nodig.

3.9 Luchtkwaliteit

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 Arbeidsomstan-

dighedenwet van toepassing) en locaties waartoe leden van het publiek gewoonlijk geen toegang hebben’.

NSL/NIBM

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). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit.

De ministerraad heeft op voorstel van de minister van VROM ingestemd met het NSL. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden.

Ook projecten die 'niet in betekenende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoordelen of er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm.

In de AMvB-nibm is vastgelegd dat na vaststelling van het NSL of een regionaal programma een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit (een toename van maximaal 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) als 'niet in betekenende mate' wordt beschouwd.

Met behulp van de nibm-tool kan worden bepaald of de 3% verslechtering wordt overschreden. Het resultaat van het invullen van de nibm-tool is hieronder aangegeven.

De luchtkwaliteit ter plaatse voldoet ruimschoots aan de grenswaarden zoals die zijn vastgelegd in bijlage 2 bij de Wet milieubeheer (Grootschalige Concentratie- en Depositiekaarten 2013, RIVM).

Na realisatie van de aanleg van de toegangsweg en de bouw van de stikstofinstallatie maken 100-150 motorvoertuigen per dag (aandeel vrachtverkeer 2-3%) gebruik van de toegangsweg.

**Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer
als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit**

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		150
Aandeel vrachtverkeer		3,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	0,20
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,03
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Er is sprake van een nibm-situatie waardoor nader onderzoek achterwege kan blijven.

Gedurende de periode van grondverbetering, bouwrijp maken en bouw van de stikstofinstallatie is er geen sprake van een nibm-situatie. Dit wordt veroorzaakt door het hoge aandeel vrachtverkeer. Hieronder de berekening.

**Worst-case berekening voor de bijdrage van het extra verkeer
als gevolg van een plan op de luchtkwaliteit**

Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		1500
Aandeel vrachtverkeer		40,0%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO ₂ in µg/m ³	7,64
	PM ₁₀ in µg/m ³	0,83
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is mogelijk in betekenende mate; nader onderzoek noodzakelijk		

De periode van verslechtering van de luchtkwaliteit is echter tijdelijk van aard. Daarnaast liggen er in de nabijheid van de werkzaamheden geen gevoelige bestemmingen.

Uit de jaarlijkse monitoring van de luchtkwaliteit blijkt dat de luchtkwaliteit ter hoogte van het plangebied niet afzonderlijk in beeld is gebracht. Uit de Monitoringstool (<https://www.nsl-monitoring.nl/viewer/>) blijkt echter dat de luchtkwaliteit in de nabije omgeving ruimschoots voldoet aan de grenswaarden zoals genoemd in bijlage II van de Wet milieubeheer.

De concentraties van stikstofdioxide en fijn stof bedragen respectievelijk ongeveer 13 en 18 ug/m³ als jaargemiddelde concentratie.

Ook met een tijdelijke aximale bijdrage ten gevolge van het vrachtverkeer op de toegangsweg van 7,64 ug NO₂/m³ en 0,83 ug PM₁₀/m³ blijft de luchtkwaliteit ruimschoots voldoen aan de grenswaarden (maximaal 40 ug NO₂/m³ en 40 ug PM₁₀/m³). Nader onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit is dan ook niet nodig.

3.10 Bodemkwaliteit

Om de uitvoerbaarheid van het plan te toetsen, is een verkennend milieukundig bodem onderzoek uitgevoerd (Verkennd milieukundig bodemonderzoek toegangsweg uitbreiding N2 Installatie Zuidbroek (A-439) nabij de Legeweg te Muntendam, 9 december 2015, LievenseCSO).

Het onderzoek is als bijlage toegevoegd. In het onderstaande worden de conclusies van het onderzoek beknopt weergegeven:

“op grond van het uitgevoerde onderzoek kan worden geconcludeerd dat er geen sprake is van een bodemverontreiniging van betekenis en de onderzoeksresultaten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van een nader bodemonderzoek en/of sanerende maatregelen”

3.11 Explosieven

De kans op het aantreffen van explosieven in het plangebied is onderzocht (Historisch vooronderzoek explosieven, 23 november 2015, T&A Survey). Het mogelijk voorkomen van explosieven in de ondergrond houdt over het algemeen in Nederland verband met oorlogshandelingen gedurende de Tweede Wereldoorlog.

Doel van het historisch vooronderzoek is het vaststellen van de risico's op de aanwezigheid van explosieven in de bodem van het onderzoeksgebied op basis van verzameld en geanalyseerd (historisch) feitenmateriaal.

Het onderzoek is als bijlage toegevoegd. In het onderstaande worden de conclusies van het onderzoek beknopt weergegeven:

Er is feitelijk materiaal aangetroffen, waaruit blijkt dat er mogelijk verschillende typen explosieven in het onderzoeksgebied zijn achtergebleven tijdens WOII. Hierdoor geldt dat het onderzoeksgebied (deels) verdacht is op de aanwezigheid van explosieven.

Ter plaatse van een deel van het verdachte gebied is door T&A een detectieonderzoek uitgevoerd. Hierbij is één verdacht object gedetecteerd, is een deel vrijgegeven en een deel is als verstoord aangemerkt, waardoor ter plaatse geen uitspraak gedaan kon worden over de mogelijke aanwezigheid van explosieven. Voor aanvang van de geplande werkzaamheden wordt geadviseerd de

resultaten en adviezen van het reeds uitgevoerde detectieonderzoek aan te houden.

Voor aanvang van de geplande werkzaamheden wordt, indien ter hoogte van en ten westen van het fietspad werkzaamheden plaatsvinden, geadviseerd de mogelijk nog aanwezige explosieven op te sporen. Als de resultaten van het detectieonderzoek uitwijzen dat er verdachte objecten aanwezig zijn, wordt geadviseerd deze voor aanvang van de geplande werkzaamheden te benaderen. Hierbij worden de verdachte objecten ontgraven en geïdentificeerd. Eventueel aangetroffen explosieven worden vervolgens veiliggesteld om uiteindelijk te worden geruimd door de EOD.

3.12 Externe veiligheid

Op 27 oktober 2004 zijn het Besluit externe veiligheid inrichtingen en de Regeling externe veiligheid inrichtingen van kracht geworden. In het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) zijn risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot inrichtingen met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd.

Uit de risicokaart blijkt dat nabij de kruising Legeweg-Hondenlaan diverse buisleidingen aanwezig zijn. Deze buisleidingen vallen onder het de werking van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Ook de bestaande stikstofinstallatie is aangegeven op de risicokaart. De stikstofinstallatie valt onder de werking van het BEVI.



Uitsnede professionele risicokaart

Bij de aanlegwerkzaamheden van de nieuwe toegangsweg en de plaatselijke verbreding van de Legeweg en de Hondenlaan wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van deze buisleidingen.

Na realisatie van de stikstofinstallatie wordt periodiek vloeibare stikstof vervoerd over de toegangsweg. Op grond van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is vloeibare stikstof aangemerkt als een gevaarlijke stof.

In het kader van de Rijkscoördinatieregeling worden de externe veiligheidsaspecten van de stikstofinstallatie en het bijbehorende vervoer te zijner tijd verantwoord.

Het plan is op het aspect externe veiligheid uitvoerbaar.

3.13 MER-beoordeling

Milieueffectrapportage (m.e.r.) is geregeld in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer (Wm) en in het Besluit m.e.r. In artikel 7.2 Wm wordt de m.e.r.- (beoordelings)plicht gekoppeld aan bepaalde in het Besluit m.e.r. opgenomen

plannen en besluiten die verbonden zijn aan de eveneens in het Besluit m.e.r. weergegeven activiteiten. Het Besluit m.e.r. bevat hiertoe bijlagen waaronder de C- en D- lijst. Door middel van deze lijsten kan bij het opstellen van een ruimtelijk plan worden beoordeeld of het plan een ontwikkeling omvat die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kent. Bij een m.e.r.-plicht dient een milieueffect-rapportage gemaakt te worden en bij een m.e.r.-beoordelingsplicht dient een afweging te worden gemaakt door het bevoegd gezag of een m.e.r. opgestart zal worden.

Per 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. ingrijpend gewijzigd. Een belangrijke wijziging is dat de drempelwaarden in kolom 2 van de D- lijst behorende bij het Besluit m.e.r. indicatief zijn geworden. Zodoende dient ook voor onder de drempelwaarde blijvende activiteiten een m.e.r.-beoordelingsprocedure te worden doorlopen, indien op grond van de selectiecriteria als opgenomen in bijlage III bij de m.e.r. richtlijn niet kan worden uitgesloten dat de activiteit belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben.

Voor het plan is gekeken naar activiteiten die een m.e.r.-(beoordelings)plicht kennen. Hierbij is geen activiteit gevonden die mogelijk m.e.r.-(beoordelings)plichtig is. Het uitvoeren van een (uitgebreide) m.e.r.-(beoordeling) is dan ook niet noodzakelijk.

3.14 Economische uitvoerbaarheid

Er zijn geen gemeentelijke kosten (met uitzondering van de kosten voor het in procedure brengen van de omgevingsvergunning) aan het plan verbonden.

Aangezien het voornemen niet wordt beschouwd als een bouwplan zoals bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het plan niet exploitatieplanplichtig. De kosten voor de uitvoering van het voornemen en daarmee samenhangende kosten komen voor rekening van de initiatiefnemer. Initiatiefnemer heeft een overeenkomst “vrijwaring planschade” ondertekend.

B i j l a g e n

Afzonderlijk zijn toegevoegd:

- Archeologisch onderzoek
- Wateradvies
- Ecologisch onderzoek
- Notitie verkeer
- Verkennend milieukundig bodemonderzoek
- Historisch onderzoek explosieven
- Akoestisch onderzoek

Colofon

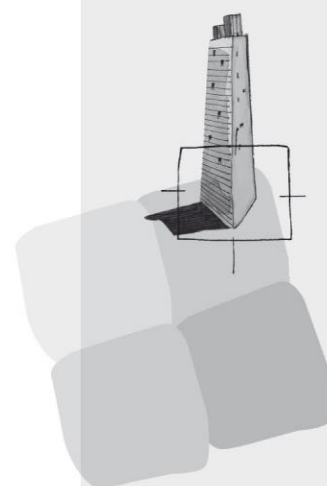
Opdrachtgever
NV Nederlandse Gasunie

Contactpersoon
de heer G. Renkema

Rapport
BügelHajema Adviseurs

Projectleiding
De heer J. van Brussel

Projectnummer
500.17.58.01.00



BügelHajema Adviseurs bv
Bureau voor Ruimtelijke
Ordening en Milieu BNSP
Vaart nz 48-50
Postbus 274
9400 AG Assen
T 0592 316 206
F 0592 314 035
E assen@bugelhajema.nl
W www.bugelhajema.nl

Vestigingen te Assen,
Leeuwarden en Amersfoort