



**provincie
groningen**

**PROVINCIAAL INPASSINGSPLAN
N361 Ranum-Mensingeweer
en fietsverbinding Mensingeweer-Baflo**

Vastgesteld

Provinciaal inpassingsplan N361 Ranum-
Mensingeweer en fietsverbinding Mensinge-
weer-Baflo

Code 129806 / 21-02-13

TOELICHTING

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>Blz</u>
1. INLEIDING	1
1. 1. Aanleiding	1
1. 2. Taakverdeling	1
1. 3. Plangebied en leeswijzer	1
2. BELEIDSKADER	3
2. 1. Rijks- en provinciaal beleid	3
2. 2. Gemeentelijk beleid	5
3. PROJECT EN PLANUITGANGSPUNTEN	6
3. 1. Projecthistorie	6
3. 2. Planuitgangspunten en ontwerp	7
3. 3. Tracékeuze wegverbinding	10
3. 4. Tracékeuze fietsverbinding	13
3. 5. Landschappelijke inpassing	14
4. EFFECTEN OP DE OMGEVING	22
4. 1. Algemeen	22
4. 2. Verkeer	22
4. 3. Landbouw	22
4. 4. Geluid	23
4. 5. Water	24
4. 6. Ecologie	26
4. 7. Cultuurhistorie en archeologie	31
4. 8. Externe Veiligheid	34
4. 9. Luchtkwaliteit	36
4. 10. Bodem	37
4. 11. Leidingen	37
4. 12. Duisternis en stilte	38
4. 13. Ruimtelijke kwaliteit	38
4. 14. Duurzaamheid en energie	39
4. 15. Relatie M.E.R.	39
5. TOELICHTING OP DE BESTEMMINGEN	41
5. 1. Algemeen	41
5. 2. Toelichting op de bestemmingen	41
6. UITVOERBAARHEID	45
6. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	45
6. 2. Economische uitvoerbaarheid	45
7. OVERLEG EN INSPRAAK	47

<u>Bijlage 1</u>	Voordracht realisatiebesluit Gedeputeerde Staten, Groningen met Statenbesluit, 14-12-2011
<u>Bijlage 2</u>	Inpassingsvisie N361, Bosch en Slabbers Landschapsarchitecten-Arnhem en Altenburg & Wymenga, Ecologisch onderzoek-Veenwouden, augustus 2010
<u>Bijlage 3</u>	Verkeersgegevens N361 Ranum-Mensingeweer, DHV BV, Groningen, maart 2012
<u>Bijlage 4</u>	Akoestisch onderzoek nieuw tracé N361 tussen Ranum en Mensingeweer, Noordelijk Akoestisch Adviesburo, Assen 3 oktober 2012
<u>Bijlage 5</u>	Watertoets, uitgangspuntennotitie aanleg nieuwe weg Ranum-Mensingeweer, Waterschap Noorderzijlvest, november 2011
<u>Bijlage 6</u>	Ecologische toetsing van het tracé 4B+ van de N361, Altenburg & Wymenga, Ecologisch onderzoek, A & W-rapport 1262, Veenwouden, 2010
<u>Bijlage 7</u>	Ecologische beoordeling dempen slootdelen t.b.v. realisering fietspad Eenrumerweg, Mensingeweer-Baflo, Altenburg & Wymenga, Feanwalden, 2 mei 2012
<u>Bijlage 8</u>	Archeologisch vooronderzoek, Fietspad Eenrumerweg Baflo-Mensingeweer & N361 Mensingeweer- Ranum, gemeenten De Marne en Winsum, ADC, Archeo Projecten, rapport 3072, Amersfoort 08-12
<u>Bijlage 9</u>	Externe Veiligheidsrapportage N361 – Ranum-Mensingeweer, Steunpunt Externe Veiligheid Groningen, 24 mei 2012
<u>Bijlage 10</u>	Onderzoek luchtkwaliteit nieuw tracé N361 tussen Ranum en Mensingeweer, Noordelijk Akoestisch Adviesburo, Assen 3 oktober 2012
<u>Bijlage 11</u>	Reactienota overleg en inspraak
<u>Bijlage 12</u>	Reactienota zienswijzen

1. INLEIDING

1. 1. Aanleiding

De provinciale weg N361 tussen Ranum en Mensingeweer is een belangrijk knelpunt als het gaat om de verkeersveiligheid, een vlotte doorstroming en een goede bereikbaarheid. Er is een probleem met de verkeersonveiligheid bij Maarhuizen. Op dit bochtige tracé is - na aanpassingen - het aantal ongevallen weliswaar gedaald, maar toch blijft het een relatief onveilig wegvak. Ook past het huidige wegbeeld niet bij de functie van deze provinciale weg, te weten een gebiedsontsluitingsweg A.

Tevens staan de leefbaarheid en veiligheid in Mensingeweer onder druk, omdat de weg dicht langs de bebouwing gaat en het dorp in tweeën snijdt.

Op 14 december 2011 hebben Provinciale Staten van Groningen dan ook ingestemd met het realiseren van een nieuwe wegverbinding tussen Ranum en Mensingeweer. (Zie hiervoor ook de voordracht van Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten bij het realisatiebesluit, opgenomen in bijlage 1 bij deze plantoelichting). In samenhang met dit project wordt tevens voorzien in de aanleg van een vrijliggend fietspad tussen Mensingeweer en Baflo.

Het hieruit voortvloeiende wegtracé en het tracé van het fietspad zijn vertrekpunt voor de planologische regeling in dit inpassingsplan.

1. 2. Taakverdeling

Gelet op het provinciale belang, zoals aangegeven in het *Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013* en het in 2011 genomen realisatiebesluit, is voor de planologische inbedding gekozen voor een inpassingsplan (een provinciaal bestemmingsplan, zoals de *Wet ruimtelijke ordening-2008* dat mogelijk maakt). Tevens heeft op bestuurlijk niveau met de gemeenten Winsum en De Marne afstemming plaatsgehad over de te volgen ruimtelijke procedure. Hieruit is naar voren gekomen dat beide gemeenten de uitdrukkelijke voorkeur hebben voor het opstellen van een provinciaal inpassingsplan. Daarmee is rekening gehouden.

Aan zo'n provinciaal inpassingsplan (hierna: PIP) stelt de *Wet ruimtelijke ordening* dezelfde eisen als aan een bestemmingsplan.

De provincie heeft dus een initiatiefnemende rol, maar heeft de planinhoud nauw afgestemd met de gemeenten De Marne en Winsum op wiens grondgebied het inpassingsplan is gelegen. In de verschillende fasen van de planvorming vindt overleg met beide gemeenten plaats.

1. 3. Plangebied en leeswijzer

Het gebied van het inpassingsplan wordt bepaald door de voorgenomen nieuwe wegverbinding met aansluitpunten en met bijbehorende werken en werkzaamheden, alsmede door het tracé van de nieuwe fietsverbinding Mensingeweer-Baflo. Voor ligging van het plangebied in zijn ruimere context: zie figuur 1.



Figuur 1. Situatie plangebied en omgeving

In deze plantoelichting wordt ingegaan op de achtergronden en uitgangspunten van het project. Na deze inleiding (hoofdstuk 1) volgen als onderwerpen:

- een weergave van het rijks-, provinciale en gemeentelijke beleidskader (hoofdstuk 2);
- een beschrijving van het voorgenomen project met de planuitgangspunten (hoofdstuk 3);
- een beschrijving van de effecten op de omgeving (hoofdstuk 4);
- een toelichting op het juridische systeem en op de gebruikte bestemmingen (hoofdstuk 5);
- een beschrijving van de uitvoerbaarheidsaspecten (hoofdstuk 6);
- een verantwoording van de gehouden inspraak en het gevoerde overleg (hoofdstuk 7).

2. BELEIDSKADER

2. 1. Rijks- en provinciaal beleid

-- Nota Mobiliteit --

In de Nota Mobiliteit is het verkeers- en vervoersbeleid op rijksniveau beschreven. Het kabinet wil de mobiliteitsgroei zó accommoderen, dat betrouwbare, vlotte en veilige verplaatsingen van A naar B mogelijk zijn binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving. Veiligheid, duurzaamheid en omgevingskwaliteit moeten zo weinig mogelijk lijden onder toename van mobiliteit. Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen zijn hiervoor gezamenlijk verantwoordelijk.

-- Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte --

In de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* (2012) wordt de rijkstaak over de ruimtelijke ordening beperkt tot zaken van nationaal belang. Daarbij vervangt deze structuurvisie de Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. In de structuurvisie ligt het accent op zaken van nationaal belang, zoals hoofdwegen. De met dit inpassingsplan mogelijk gemaakte weg valt daar niet onder.

-- Provinciaal Omgevingsplan 2009- 2013 --

Provinciale Staten hebben op 17 juni 2009 het *Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013 (POP-3)* vastgesteld. Het Omgevingsplan geeft het geïntegreerd beleid aangaande de fysieke leefomgeving: het is zowel een ruimtelijk plan, als een plan aangaande milieu, water en mobiliteit.



Figuur 2. Fragment Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013 (fragment overzichtskaart) met globale ligging plangebied

Binnen het POP-3 is rekening gehouden met de aanleg van de wegverbinding Ranum-Mensingeweer. Zoals figuur 2 laat zien, is aan de aanduiding voor het bestaande landbouwgebied de aanduiding “gereserveerd zoekgebied voor het provinciaal hoofdwegennet” toegevoegd.

Verder zijn op de functiekaart “water” het Mensingeweesterloopdiep en het kanaal Baflo-Mensingeweer aangegeven als karakteristieke waterloop met tevens de functie van vaarwater.

-- Omgevingsverordening Groningen, 2009 --

Ter uitvoering van het beleid uit het POP is de *Omgevingsverordening-2009* door de Provincie Groningen opgesteld. Deze geeft op meerdere terreinen richtlijnen en voorwaarden aan bestemmingsplannen en dus ook aan inpassingsplannen.

In de Omgevingsverordening (Kaart 6a, Landschapswaarden) heeft het gebied voor de nieuwe fietsverbinding op enkele plaatsen de aanduiding “wierde”: nabij Lutke Saaxum en bij de Eenrumerweg. Het reliëf van dergelijke locaties moet volgens artikel 4.40 van de Omgevingsverordening beschermd worden, in het bijzonder waar het gaat om diepe grondwerkzaamheden. Daarnaast wil de Omgevingsverordening de kenmerkende openheid rond wierden beschermen (artikel 4.36). Met het beschermen van de openheid worden het zicht op en de herkenbaarheid van wierden en wierdedorpen beschermd.

Binnen dit plangebied komen verder enkele delen van watergangen voor (Mensingeweesterloopdiep, kanaal Baflo-Mensingeweer) die zijn aangemerkt als karakteristieke waterloop. Artikel 4.43 van de Omgevingsverordening geeft aan dat het profiel van deze waterlopen beschermd moet worden. Datzelfde geldt voor aanwezige laagtes die vanuit de natuurlijke oorsprong samenhangen of hebben samengehangen met de betreffende waterloop en met de herkenbare verkavelingsstructuur.

In paragraaf 3.5. van deze plantoelichting is aangegeven hoe met deze karakteristieke waarden wordt omgegaan en op welke wijze in maatregelen wordt voorzien.

-- Omgevingsverordening Groningen, partiële herziening 2011 --

Provinciale Staten hebben op een aantal onderdelen een herziening van de Omgevingsverordening vastgesteld (2 februari 2011). De herziening is in hoofdzaak “beleidsluw” van karakter. Deze herziening heeft geen consequenties voor het plangebied.

-- Omgevingsverordening Groningen, herziening 2012 --

Voor een aantal onderdelen is een nieuwe verordening in voorbereiding. De formele procedure is gestart met een terinzagelegging (vanaf 27 maart 2012); de vaststelling door Provinciale Staten wordt in maart 2013 voorzien. In deze herziening is de nieuwe wegverbinding gehandhaafd. Zie ook het hierna volgende hoofdstuk 3.1.

2. 2. Gemeentelijk beleid

De Marne

De gemeente De Marne heeft een bestemmingsplan Buitengebied, dat in december 2008 door de gemeenteraad is vastgesteld.

Voor een fragment van dit bestemmingsplan Buitengebied: zie figuur 3. Het gebied, waar het voorliggende inpassingsplan betrekking op heeft, heeft daarin overwegend een agrarische bestemming.

Winsum

Voor de gemeente Winsum is de huidige planologische regeling voor het plangebied opgenomen in een ouder bestemmingsplan Buitengebied met daarin in hoofdzaak een agrarische gebiedsbestemming. Daarnaast is een nieuw bestemmingsplan Buitengebied voor de hele gemeente Winsum in voorbereiding (voorontwerp, 2011). Voor een fragment van dit nieuwe bestemmingsplan Buitengebied: zie figuur 3.

In genoemd bestemmingsplan zijn de gronden die nu het plangebied vormen in hoofdzaak onder een agrarische (onbebouwde) bestemming gebracht. Ook komen enkele dubbelbestemmingen voor.



Figuur 3. Fragment bestemmingsplan Buitengebied De Marne (vastgesteld, 2008) en bestemmingsplan Buitengebied Winsum (voorontwerp, 2011) met tracé weg en fietspad toegevoegd.

3. PROJECT EN PLANUITGANGSPUNTEN

3. 1. Projecthistorie

De plannen voor een verbeterde wegontsluiting in Noordwest-Groningen hebben al geruime tijd de aandacht. In het POP-1 (2000) en het POP-2 (2006) werden al studies aangekondigd naar verbeteringsmaatregelen van de ontsluitingssituatie in Noordwest-Groningen.

Ten behoeve van de vaststelling voor een volledig nieuw tracé van de N361 tussen Groningen en Mensingeweer heeft de provincie een m.e.r.-procedure doorlopen: een procedure waarbij door middel van een Milieu Effect-Rapport (MER ¹) de milieugevolgen in beeld zijn gebracht².

In het kader daarvan is een zestal tracés uitgewerkt en onderzocht op hun gevolgen voor het milieu in de brede zin van het woord.

Op 11 maart 2008 hebben Gedeputeerde Staten, mede op basis van het MER, een tracé vastgesteld: het tracé 4b+. Dit tracé was een variant op het in het MER onderzochte voorkeursalternatief 4b.

In 2009 (04-02-2009) werd daarop door Provinciale Staten een tracébesluit genomen. Dit tracébesluit vond plaats op basis van het gekozen tracé 4b+. Het tracébesluit had als doel het voorkeursalternatief verder uit te werken, inclusief de noodzakelijke mitigerende en compenserende maatregelen.

Dit tracébesluit had betrekking op het totale wegvak Groningen-Mensingeweer; het weggedeelte Ranum-Mensingeweer, zoals nu met dit inpassingsplan aan de orde, maakte onderdeel uit van dit besluit.

Ook werd in het daarop volgende Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013 (vastgesteld op 17 juni 2009) de tracévaststelling bevestigd en het nieuwe tracé opgenomen. Zie eerder figuur 2.

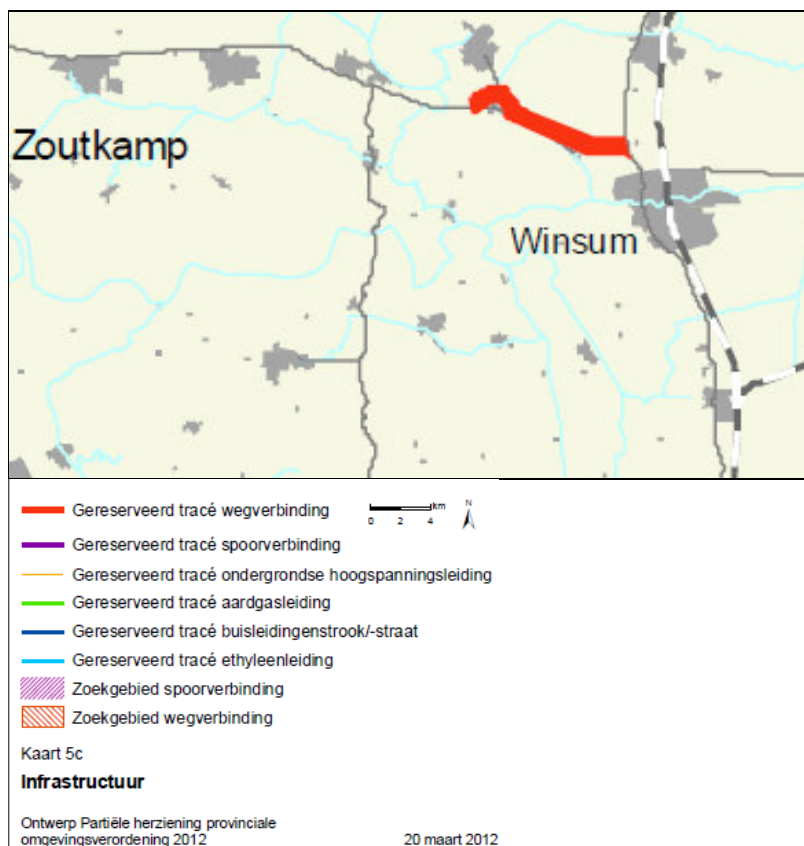
Bij nadere planuitwerking is gebleken dat de gemeente Winsum uiteindelijk niet kon instemmen met de gevraagde bijdrage aan een nieuw tracé. Daarop hebben Gedeputeerde Staten ervoor gekozen om in elk geval het tracé tussen Mensingeweer en Ranum te willen aanleggen.

In het ontwerp *Partiële herziening provinciale omgevingsverordening 2012* is het besluit van Gedeputeerde Staten inmiddels verwerkt en is rekening gehouden met het tracé Ranum-Mensingeweer. Dit blijkt uit het betreffende fragment (figuur 4).

Deze herziening wordt ter vaststelling aan Provinciale Staten aangeboden (maart 2013).

¹) Voor nadere informatie wordt verwezen naar de separate stukken met betrekking tot de tracéstudie (MER tracéstudie Mensingeweer-Winsum-Groningen, Arcadis, april 2008).

²) De afkorting MER wordt gebruikt voor het milieueffectrapport, de afkorting m.e.r. voor de procedure van de milieueffectrapportage.



Figuur 4. Fragment ontwerp partiële herziening POV 2012 (Kaart 5c Infrastructuur)

3. 2. Planuitgangspunten en ontwerp

De provinciale weg N361 tussen Ranum en Mensingeweer is een belangrijk knelpunt als het gaat om de verkeersveiligheid, een vlotte doorstroming en een goede bereikbaarheid. Er is een probleem met verkeersonveiligheid bij Maarhuizen. Op dit bochtige tracé is na aanpassingen het aantal ongevallen weliswaar gedaald, maar toch blijft het een relatief onveilig wegvak. Ook past het huidige wegbeeld niet bij de functie van deze provinciale weg, te weten een gebiedsontsluitingsweg A.

Tevens staan de leefbaarheid en veiligheid in Mensingeweer onder druk, omdat de weg dicht langs de bebouwing gaat en het dorp in tweeën snijdt. Met het oog daarop is een nieuwe weg ontworpen. Deze loopt met een boog ten noorden van Mensingeweer, waarmee het dorp wordt ontlast van doorgaand verkeer. Ten noorden van Mensingeweer wordt in de Eenrummerweg in een rotonde voorzien.

Oostelijk gaand is een nieuw tracé ten noorden van Maarhuizen geprojecteerd, waarmee ook deze buurtschap geen doorgaand verkeer meer krijgt te verwerken. Ten oosten van Maarhuizen wordt vervolgens bij Ranum aangesloten op een aldaar aan te leggen rotonde.

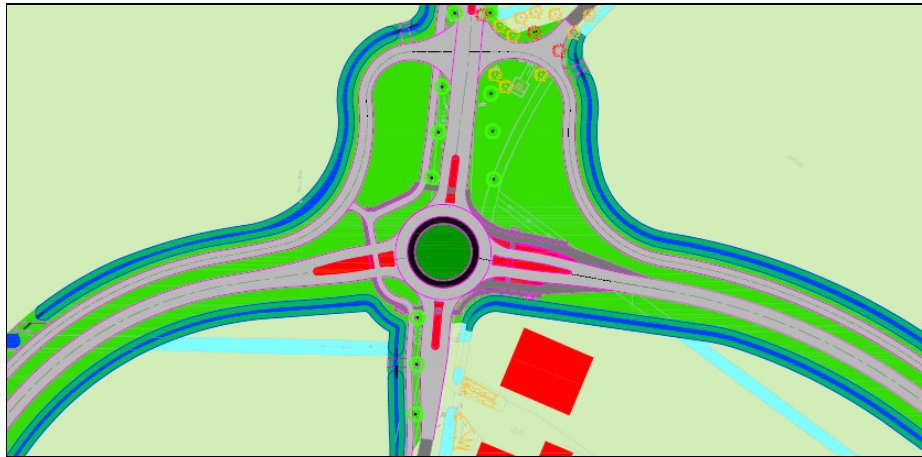
Voor het ontwerp voor de weg gelden de volgende planuitgangspunten:

- Het gaat om een nieuw weggedeelte met een lengte van $\pm 3,8$ km.
- De nieuwe weg bestaat uit een rijbaan met een breedte van 7,50 m met bermstroken van 6,00 m breed en voldoet daarmee aan de richtlijnen van duurzaam veilig.
- De nieuwe weg krijgt de functie van gebiedsontsluitingsweg. De maximum snelheid op de weg wordt 80 km/u.
- Er vindt een scheiding van doorgaand verkeer en langzaam verkeer plaats.
- Met het oog daarop wordt aan de noordzijde voorzien in een doorlopende parallelweg met een breedte van 5,00 m. Deze parallelweg krijgt een functie voor lokaal verkeer en dient in het bijzonder voor de ontsluiting van de agrarische percelen, landbouwbedrijven en doorgaand landbouwverkeer.
- De eraansluitingen worden aangesloten op de parallelweg.
- Ten oosten van de boog om Mensingeweer is weinig ruimte tussen aanwezige bebouwing in het buitengebied en het Mensingeweesterloopdiep. Over een korte afstand wordt ruimte gemaakt voor de provinciale weg en de parallelweg door verlegging van het Mensingeweesterloopdiep in zuidelijke richting.
- Voor voetgangers wordt een recreatieve verbinding (aan de noord- en zuidkant van het Mensingeweesterloopdiep bij Mensingeweer en bij Maarhuizen) gerealiseerd door twee hoogholtjes te verplaatsen. De bosschages langs het diep worden ter plaatse van de verlegging doorgezet.
- De rotonde bij Ranum wordt gedimensioneerd op een breedte van 25,00 m; de rotonde aan de noordzijde van Mensingeweer op 20,00 m.
- Aan de westzijde van het dorp Mensingeweer wordt over het Mensingeweesterloopdiep een nieuwe brug aangelegd. Het kanaal Baflo-Mensingeweer en het Mensingeweesterloopdiep worden ter plaatse deels verlegd.

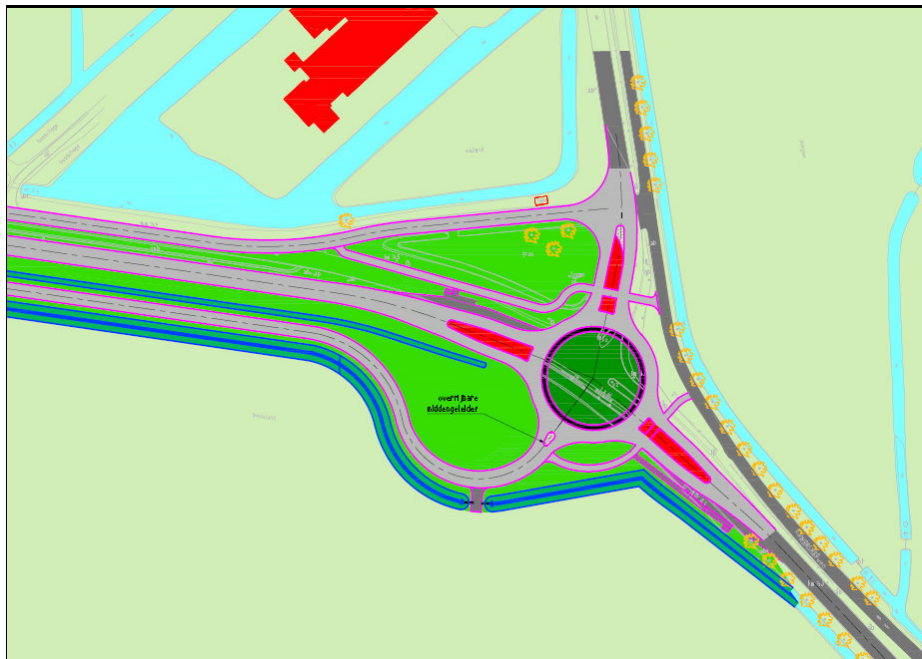
De wijze waarop de nieuwe weg wordt aangelegd, past in de gedachtegang rond het duurzaam veiligbeleid, zoals dat in de jaren negentig landelijk – en ook in de provincie Groningen – is geïntroduceerd. Een belangrijk uitgangspunt achter het duurzaam veiligbeleid is rekening te houden met en in te spelen op het gedrag van de verkeersgebruiker. Dat gedrag wordt mede bepaald door de inrichting van de weg. Die inrichting moet bijdragen aan het zogenaamde zelfverklarende karakter van de weg. Voor het verkeersgedrag en dus de verkeersveiligheid is het essentieel dat de verwachtingen van de weggebruiker nauw aansluiten bij de feitelijke situatie. Het aan de weggebruiker aanbieden van een beperkt aantal goed herkenbare verschijningsvormen van de weg verbetert dit verwachtingspatroon. Deze uitgangspunten zijn leidend geweest bij het ontwerp.

Tevens is het tracé zoveel mogelijk ontworpen op de kenmerken van de andere wegvakken van de N361 om zo een meer eenduidiger beeld te creëren voor dit weggedeelte ten opzichte van de gehele N361. Dat geldt bijvoorbeeld voor de wegbreedtes en de toe te passen markeringen.

Op onderstaande figuren is een schetsmatig beeld gegeven van het beoogde ontwerp van de rotondes bij Mensingeweer en Ranum.



Figuur 5. Impressie rotonde Mensingeweer, Provincie Groningen, afdeling Wegenbouw



Figuur 6. Impressie rotonde Ranum, Provincie Groningen, afdeling Wegenbouw

Verder is voor het tracé nadrukkelijk aandacht besteed aan het aspect van het landbouwverkeer. Zo zorgt de parallelwegenstructuur voor een goede bereikbaarheid van agrarische percelen en landbouwbedrijven. Tevens biedt deze structuur een goede ontsluiting voor doorgaand landbouwverkeer.

Een *Duurzaam veilig wegennet* kent drie wegcategorieën, een indeling die ook binnen de provincie Groningen wordt gebruikt en in het Provinciaal Omgevingsplan is aangehouden:

- Stroomwegen A: autosnelwegen;
- Stroomwegen B: autowegen;
- Regionale gebiedsontsluitingswegen A;
- Regionale gebiedsontsluitingswegen B;
- Erftoegangswegen.

Rijk, provincies en gemeenten hebben voor hun grondgebied een wegenindeling door middel van een categoriseringsplan opgesteld.

De N361 is in het *Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013* aangegeven als een Gebiedsontsluitingsweg A. De N361 verbindt de stad Groningen met de regio Noordwest tot aan Lauwersoog, waarna deze weg een vervolg krijgt in Friesland.

3. 3. Tracékeuze wegverbinding

Voor de tracévaststelling tussen Ranum en Mensingeweer is een tweetal varianten in het plangebied onderzocht. Daarbij is in beide gevallen uitgegaan van een rondweg om Mensingeweer en een rotonde bij Ranum, maar zijn voor het tussenliggende deel varianten gezien:

- handhaving van het huidige bochtige tracé langs Maarhuizen, zonder parallelweg;
- een nieuw, recht tracé op grotere afstand van de wierde van Maarhuizen met een parallelweg voor landbouwverkeer.

In onderstaande figuur 7 zijn deze varianten weergegeven.

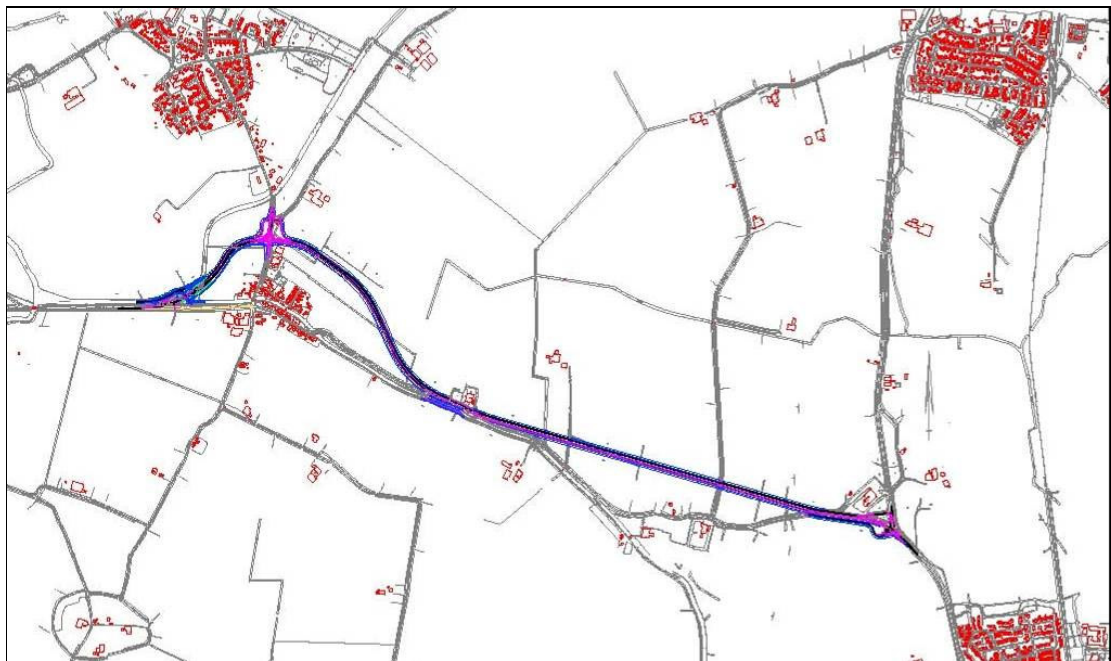


Figuur 7. Onderzochte varianten tracé Ranum-Mensingeweer

Provinciale Staten hebben bij besluit van 4 februari 2009 ingestemd met variant 2. In het kader van het realisatiebesluit van Provinciale Staten van december 2011 is deze keuze bevestigd, gelet op de vele hieraan verbonden voordelen. Zie ook bijlage 1 bij deze toelichting.

Het provinciaal bestuur overwoog hierbij dat in Maarhuizen al eerder veiligheidsbevorderende maatregelen zijn aangebracht door de instelling van een maximumsnelheid van 60 km/u en de aanleg van een verhoogd plateau. Deze zouden bij een keuze voor variant 1 gehandhaafd blijven. Ondanks deze maatregelen gebeuren er nog regelmatig ongelukken. Bovendien is er hier fysiek geen ruimte om de weg te voorzien van een gewenste parallelweg voor de afwikkeling van landbouwverkeer. Met variant 1 zou dan ook onvoldoende worden bijgedragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid en de ontsluiting van Noordwest-Groningen. Met de keuze voor variant 2 gebeurt dit wel en het wegbeeld sluit goed aan bij dat van het vervolg van de weg richting Leens. Daar is sprake van een scheiding van doorgaand en langzaam verkeer, zonder oversteken en erfaansluitingen en een 80 km/u regime.

In onderstaande figuur 8 wordt de voorgenomen verbetering in een overzicht weergegeven.



Figuur 8. Overzicht tracéverbetering N361 (Provincie Groningen, 2012)

▪ Afwaardering huidige weggedeelten

Doordat de huidige N361 (Ranum-Mensingeweer) en de N984 (in de kom van Mensingeweer) hun functie voor bovenlokaal verkeer verliezen, worden deze overgedragen aan de gemeenten. Met beide gemeenten zijn/worden afspraken gemaakt over beheer en onderhoud (zie ook bijlage 1 bij deze toelichting).

Bestaande weggedeeltes, die in de nieuwe situatie geen doorgaande functie meer hebben, worden afgewaardeerd, dan wel opgeruimd.

Voor de weg naar Maarhuizen houdt dit in dat de gebiedsontsluitingsweg wordt afgewaardeerd tot erftoegangsweg met bijpassende maatvoering. Over het gedeelte vanaf Maarhuizen tot waar de weg bij het nieuwe tracé komt (iets ten oosten van De Meerenweg 2), is er nog geen duidelijkheid over wat opgeruimd, dan wel afgewaardeerd kan worden.

De definitieve invulling is enerzijds afhankelijk van het grondverwervingstraject, waarbij de ontsluiting van de agrarische percelen en de eventuele herverdeling van gronden een belangrijke rol speelt. Anderzijds krijgen sommige gedeelten een recreatieve functie, óf (indien mogelijk) een landbouwfunctie.

De insteek van de provincie is om de bestaande weggedeelten, die geen functie meer hebben, zoveel mogelijk op te ruimen. Dit geldt ook voor de weggedeelten aan de oost- en westzijde van Mensingeweer en een gedeelte van de Maarhuizerweg.

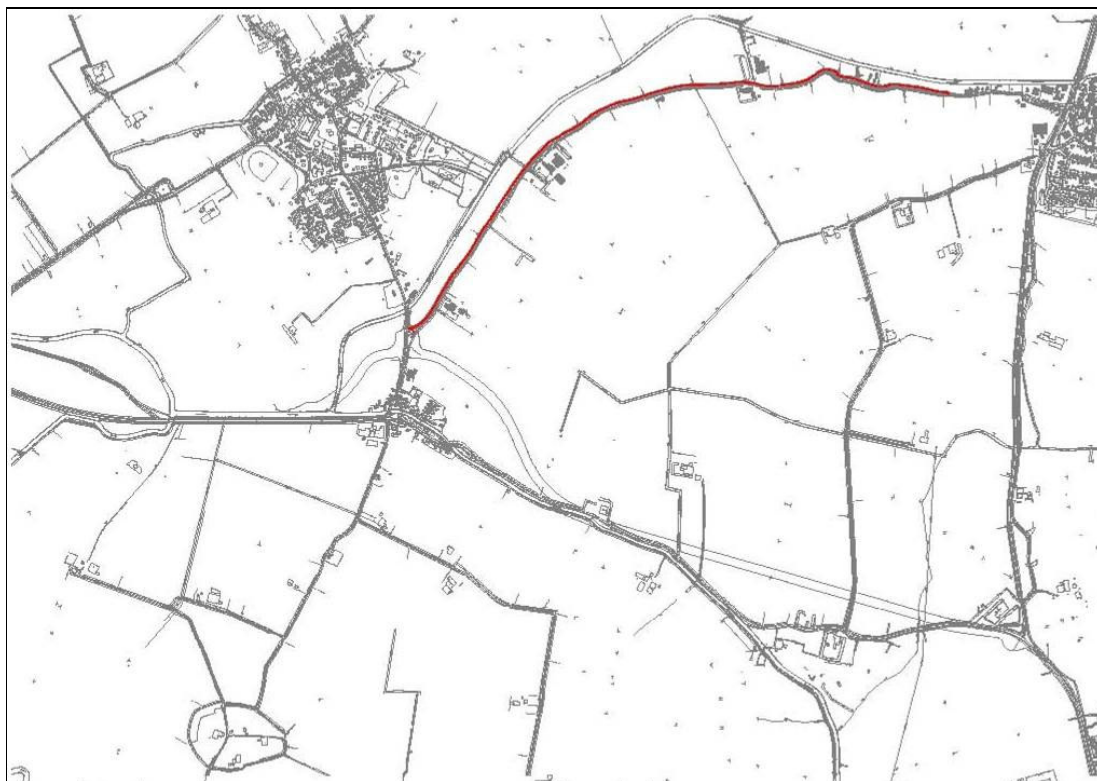
Over bovenstaande weggedeelten worden met de gemeenten Winsum en De Marne nadere afspraken gemaakt. Bestemmingen zullen in sommige gevallen aangepast moeten worden.

Gezien de hierboven beschreven afhankelijkheden zal de planologische inbedding zijn beslag moeten krijgen in de gemeentelijke bestemmingsplannen. Dit provinciaal inpassingsplan richt zich dus primair op het nieuwe wegtracé voor de N361 tussen Ranum en Mensingeweer en de nieuwe fietsverbinding tussen Mensingeweer-Eenrum en Baflo.

3. 4. Tracékeuze fietsverbinding

Tijdens de behandeling van het tracébesluit voor de wegverbinding is door Provinciale Staten de wenselijkheid aangegeven van een onderzoek naar de realisering van een veilige fietsverbinding tussen Mensingeweer en Baflo. Deze fietsverbinding is een gezamenlijke wens van de betrokken gemeenten en de provincie. Een dergelijke fietsverbinding is gewenst vanwege het utilitair gebruik, in het bijzonder door scholieren vanuit de dorpen in De Marne naar het voorgezet onderwijs in Warffum, alsmede door andere gebruikers tussen de dorpen onderling.

In overleg met de gemeenten De Marne en Winsum en met de Verenigingen van Dorpsbelangen in Eenrum, Mensingeweer en Baflo zijn de mogelijkheden onderzocht met als gezamenlijk resultaat de aanleg van een fietspad aan de noordzijde van de Eenrumerweg, zoals in figuur 9 is aangegeven.



Figuur 9. Tracé fietspad Mensingeweer-Eenrum-Baflo (Provincie Groningen, 2012)

Deze variant genoot de voorkeur ten opzichte van de variant deels langs de zuidzijde van het kanaal Baflo-Mensingeweer en vervolgens via de Saaxumhuizerweg, Lutke Saaxum en de Eenrumerweg naar Baflo. Overwegingen die bij deze keuze een rol speelden waren afstand, sociale veiligheid en de aanwezigheid van kabels en leidingen.

Voor het ontwerp van het fietspad (figuur 9) gelden als planuitgangspunten:

- Het gaat om een nieuw pad met een lengte van ± 3 km;
- De breedte van het fietspad wordt 2,5 m, met een bermstrook van $\pm 1,5$ m. Ten zuiden van het fietspad wordt op verschillende plekken de bermbreedte circa 3 m in verband met kabels en leidingen;
- Het pad wordt als betonfietspad uitgevoerd;
- De kruisingen met de N363 (Baflo) en de kruising van de Eenrumerweg worden aangepast;
- Om tot een goede landschappelijke inpassing te komen, volgt het fietspad het tracé van de Eenrumerweg en de contouren van het landschap.
- Ter plaatse van de woningen bij Baflo volgt het fietspad de oude weg en wordt de weg ter plaatse iets verlegd.

3. 5. Landschappelijke inpassing

3.5.1. Beleidsdoel, algemeen

Het *Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013* wijst op het belang van een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing. Om deze intenties inhoud te geven, is een aparte inpassingsvisie opgesteld met een uitwerking in een Groenplan.

3.5.2. Visie landschappelijke inpassing

Voor de aanleg van de weg heeft de provincie een integrale *Inpassingsvisie N361*³ laten opstellen. Deze inpassingsvisie is in 2010 gemaakt ten behoeve van een toen in voorbereiding zijnde algehele verbetering van de N361. Inmiddels wordt, zoals in hoofdstuk 3.1. beschreven, afgezien van de beoogde maatregelen op het gedeelte Groningen-Winsum en wordt de aandacht nu gericht op het deel Ranum-Mensingeweer.

De Inpassingsvisie is hiervoor goed bruikbaar (Bijlage 2).

Algemeen wordt in de inpassingsvisie aangegeven dat - waar de N361 door een open landschap gaat - het niet wenselijk is om de weg te 'verstoppen' achter beplanting. Er is gekozen voor een benadering waarbij de weg wordt gezien als een toevoeging aan het landschap. Als opgave is gesteld een weg te ontwerpen met een hoge beeldkwaliteit vanuit zowel het landschap als de weggebruiker gezien.

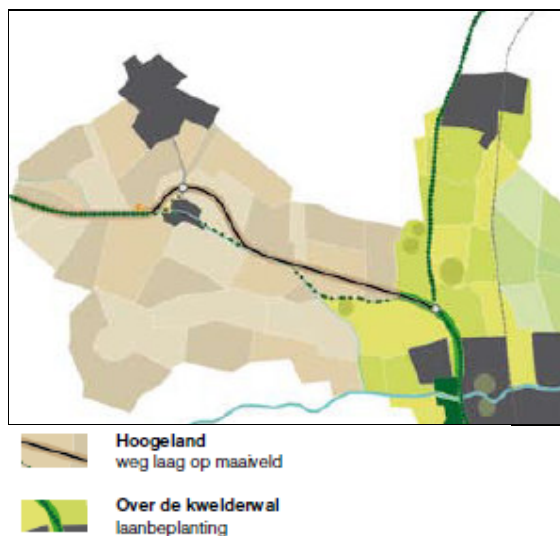
³⁾ Inpassingsvisie N361, Bureau Slabbers en Altenburg & Wymenga, Arnhem, Veenwouden, 2010.

De hoofdlijnen van de inpassingsvisie zijn:

- De weg verschiet per landschapstype van kleur
De inpassing van de weg wordt geïnspireerd op de kenmerken van de verschillende landschapstypen.
- Versterken karakteristieken omliggend landschap
In de ruimere omgeving dient de herkenbaarheid van kenmerkende structuren te worden versterkt.
- Keuze voor een helder wegbeeld
Als de weg er eenmaal ligt, dient deze een eigen karakter te hebben, tegen de achtergrond van een sober en vanzelfsprekend wegbeeld dat recht doet aan de weidsheid van het Groninger landschap.
- Herwaardering oud tracé
De *Inpassingsvisie* doet ook aanbevelingen voor het oude tracé, dat straks geen functie als provinciale ontsluitingsweg meer heeft, maar meer een dorps karakter krijgt, zoals in Mensingeweer en Maarhuizen. Deze tracégedeelten maken overigens geen deel uit van dit PIP. Maatregelen vinden dan ook apart van dit inpassingsplan plaats.

Voorts doet de visie suggesties voor compensatie en mitigatie. Voor dit plangebied komen deze hieronder aan de orde.

Vanwege de aansluiting bij de verschillende landschapstypen is voor dit inpassingsplan in het bijzonder van belang de ligging binnen het deelgebied het Hoogeland en voor een klein deel (nabij Ranum) de ligging over/nabij het gebied van de kwelderwal.



Figuur 10. Fragment Inpassingsvisie met globale ligging plangebied

De Inpassingsvisie beschrijft voorts de gewenste inbedding per deeltraject. Zodoende wordt specifiek ingegaan op het wegvak Ranum-Mensingeweer.

Voor het deeltraject Hoogeland wordt een aantal uitgangspunten gegeven die bij de verdere planuitwerking zijn geconcretiseerd en zijn weergegeven in figuur 11. Voor zover hier relevant zijn dat de volgende:

Landschap

De Inpassingsvisie beschrijft de inpassing in de nieuwe situatie. Bij de planuitwerking is daarmee zoveel mogelijk rekening gehouden. De nieuwe weg volgt in grote lijnen de maaiveldhoogten, waardoor deze zo min mogelijk opvalt. Terwijl de weg tussen Mensingeweer en Leens tussen de bomen staat, is er voor gekozen om dat voor de nieuwe weg niet te doen: de landschappelijke openheid weegt zwaarder dan de aansluiting op de weg Mensingeweer-Leens. Dit betekent dat langs het nieuwe tracé geen bomen worden geplant.

Verder geeft de Inpassingsvisie aan dat de grote ruimte tussen weg en dorp (Mensingeweer) aan de oostzijde in agrarisch gebruik (akkerland) blijft, terwijl aan de westkant zoveel mogelijk toewijzing aan één landbouwer wordt nagestreefd om verrommeling te voorkomen.

Voor de aanleg van de boog om Mensingeweer wordt de loop van het Mensingeweesterloopdiep en het kanaal Baflo-Mensingeweer voor een deel verlegd. Als uitgangspunt geldt een continuïteit van de waterloop door de kruising van de weg daarop af te stemmen. Conform de Inpassingsvisie is dat gebeurd door uitvoering met een brug en doorlopende oevers.

Natuur

In de Inpassingsvisie wordt ook ingegaan op mitigerende en compenseerende maatregelen die voortvloeien uit de situatie aangaande het aspect 'ecologie'.

Onder verwijzing naar hoofdstuk 4.6., waarin uitgebreider op het ecologisch onderzoek wordt ingegaan, zijn met name maatregelen nodig vanwege de lokale aanwezigheid van vleermuizen en beschermde vissoorten. Tevens wordt voorzien in zogenaamde FUP's, (fauna-uittreedplaatsen).

Met het oog daarop is in het ontwerp rekening gehouden met de volgende maatregelen (zie ook figuur 16, in hoofdstuk 4.6.):

- * Waar het Mensingeweesterloopdiep de N361 kruist, wordt een ecopassage gerealiseerd.
- * In de sloot ten noordwesten van Maarhuizen, bij de Snaphaansterocht, wordt voorzien in een ecoduiker.
- * Vliegrouetes van vleermuizen blijven intact en door middel van een 'hop-over' wordt de situatie nog verbeterd.

Verder kan er op worden gewezen dat voor de bermen langs de nieuwe weg een passend beheer en onderhoud plaatvindt. Er wordt zogenaamd ecologisch maaibeheer toegepast dat leidt tot een diversiteit aan planten.

De inpassingsvisie is aan de orde geweest bij de behandeling van de 'Voordracht realisatiebesluit van de nieuwe weg Mensingeweer-Ranum (N361) en het fietspad Eenrum/Mensingeweer-Baflo ' in Provinciale Staten (14 december, 2011).



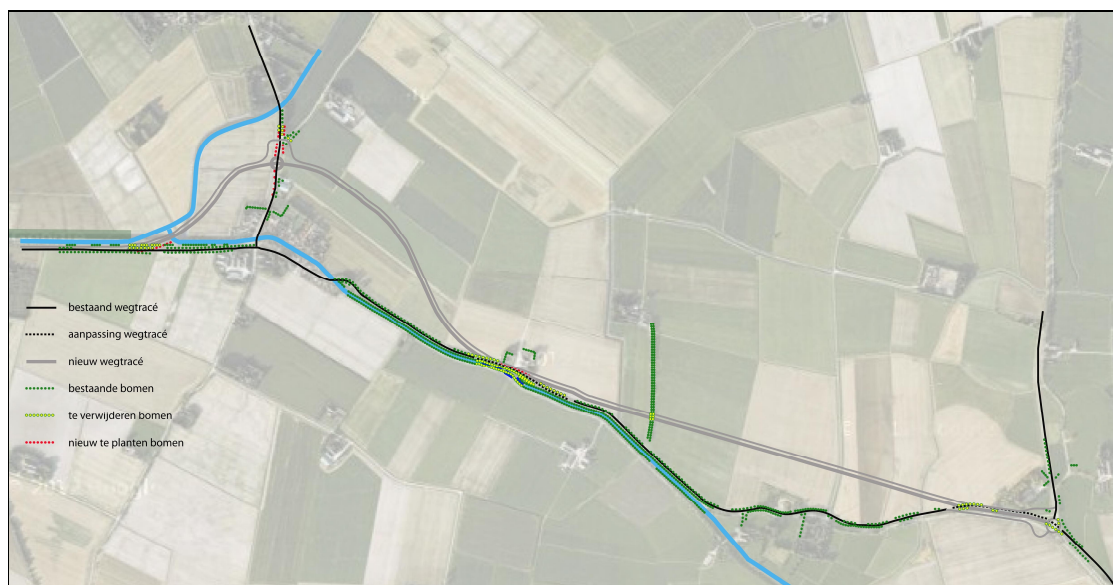
Figuur 11. Landschappelijke inpassing (Inpassingsvisie, 2010)

3.5.3. Bomeneffectanalyse

Ten behoeve van de uitvoering van landschapsmaatregelen heeft de provincie een zogenaamde bomeneffectanalyse uitgevoerd waarin invulling is gegeven aan de maatregelen aangaande de landschappelijke inpassing. Daaruit komt naar voren welke werkzaamheden aan te rooien en te planten bomen moeten worden gedaan. Het is een op uitvoering gericht plan, dat bij de realisering van het plan wordt betrokken. De uitkomsten van de bomeneffectanalyse zijn verwerkt in het groenplan.

Over het borgen van deze landschapsmaatregelen heeft de provincie toegezegd de landschapsmaatregelen daadwerkelijk te realiseren. Binnen de totale kostenraming is daarmee rekening gehouden.

De ruimtelijke vertaling van het groenplan is in de navolgende figuur 12 opgenomen. Daarbij met de kanttekening dat bomencompensatie niet altijd in het (juridisch) begrensde plangebied kan plaatsvinden, maar ook in zijn directe omgeving.



Figuur 12. Ruimtelijke vertaling bomeneffect-analyse

Ter toelichting op de uitwerking in het groenplan het volgende.

Op basis van de bomeneffectanalyse is voor het nieuwe weggedeelte van de N361 tussen Ranum en Mensingeweer in beeld gebracht welke bomen verwijderd moeten worden en waar binnen dan wel buiten het plangebied nieuw te planten bomen terug moeten komen. Enerzijds heeft de provincie in het kader van de Boswet namelijk een compensatieplicht (herplantplicht), anderzijds streeft zij vanuit haar eigen beleid naar een goede ruimtelijke kwaliteit (en daarmee samenhangend een goede landschappelijke inpassing).

Op grond van de Inpassingsvisie N361 die hiervoor is aangehaald, wordt vanwege landschappelijke redenen het nieuwe weggedeelte niet in de bomen gezet. De in totaal circa 85 bomen die moeten wijken voor de nieuwe weg worden deels in het plangebied teruggebracht en deels daarbuiten, zoals staat aangegeven (zie hiervoor ook figuur 12) . Er is hierbij een aantal deelgebieden te onderscheiden:

Mensingeweer-Eenrum

De lijnstructuren in het landschap bij Mensingeweer en Eenrum worden geaccentueerd. Zo wordt vanaf Mensingeweer richting de rotonde de lijn met lindebomen doorgezet. Vanaf de rotonde in de richting van Eenrum zullen aan weerszijden iepen worden geplaatst en ook noordelijk van de rotonde wordt in aanplant van enkele nieuwe bomen voorzien.

Afbuiging bij de nieuwe brug

In de afbuiging van de weg vanuit Wehe-den Hoorn naar de nieuwe brug worden esdoorns aangebracht (eventueel in combinatie met lage heesters) om het doorzicht te beperken en een verkeersveiligere situatie te creëren.

Verlegging Mensingeweesterloopdiep

Ter hoogte van de verlegging van het Mensingeweesterloopdiep aan de oostzijde van Mensingeweer worden aan weerszijden van de waterloop bosschages en meidoorns in de taluds aangebracht. Hiermee wordt de bestaande groene verbinding in stand gehouden. Bij De Meerenweg 2 wordt (mede op verzoek van de eigenaar) gekeken naar de mogelijkheden van erfbeplanting. Het plan voorziet daar in, maar nadere detaillering volgt nog.

Hop-over

Ten oosten van Snaphaanstertocht wordt een “hop-over” voor vleermuizen gecreëerd. Hier worden populieren geplant om de gewenste hoogte te kunnen realiseren. Vleermuizen verplaatsen zich langs de aanwezige beplanting, zullen ter hoogte van de weg door de populieren omhoog vliegen en worden op deze manier over de weg geleid.

Ranum-Winum

Vanaf Ranum naar Winsum wordt de N361 aan één zijde in de bomen gezet; het betreft hier ook iepen. Dit is in lijn met de *Inpassingsvisie N361* waarin voor dit gedeelte (te weten over de kwelderwal, vergelijk figuur 10) laanbeplanting is voorzien. Tevens wordt de entree naar Winsum door deze inpassing versterkt.

Westzijde Mensingeweer

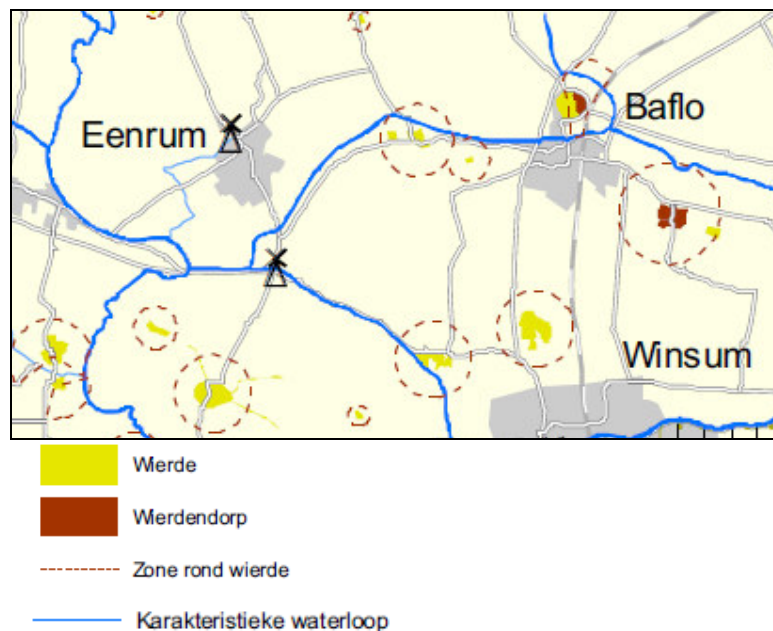
Voor het gedeelte van de huidige N361 aan de westzijde van Mensingeweer, die in de nieuwe situatie geen doorgaande functie meer heeft, word erop ingezet de weg op te ruimen en de grond een agrarische bestemming te geven. In dat geval zal de zuidelijke rij bomen worden gekapt en blijft de rij bomen langs de parallelweg (een historische trekweg) bestaan. Dit is mede afhankelijk van afspraken in het kader van het grondverwervingstraject.

3.5.4. Relatie provinciale omgevingsverordening

Hiervoor is inhoudelijk ingegaan op de wijze waarop tot een goede landschappelijke inpassing wordt gekomen. Daarbij wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met het beleid uit het POP en de Omgevingsverordening. Wel dient daarbij meer specifiek op enkele onderdelen van de Omgevingsverordening te worden ingegaan. Met name kaart 6a van de verordening vermeldt een aantal cultuurhistorische elementen.

- Op kaart 6a van de verordening komt de aanduiding “wierde” voor nabij de Eenrumerweg, te Maarhuizen en Ranum.
Het reliëf van dergelijke locaties moet volgens artikel 4.40 van de Omgevingsverordening beschermd worden, in het bijzonder waar het gaat om diepe grondwerkzaamheden. Feitelijk kruist de nieuwe weg de aanduiding “wierde” niet, wel is dat het geval bij het nieuwe fietspad. Bij Lutke Saaxum wordt het fietspad over het wierdeterrein aangelegd en worden de grondwerkzaamheden tot een minimum beperkt. Daarmee kan strijdigheid met de verordening worden voorkomen.

Zoals uit het archeologisch onderzoek voor het fietspad blijkt (hoofdstuk 4) zijn er in dit deel van het plangebied mogelijk archeologisch resten te verwachten. In overleg met Libau worden bij de uitvoering van de werkzaamheden (met name in het talud bij de bermsloot) archeologisch relevante lagen geïnventariseerd/gedocumenteerd.



Figuur 13. Fragment kaart Landschapswaarden (6a), POV-2009/2011

- de aanduiding “zone rond wierde” komt voor rond enkele wierden nabij de nieuwe infrastructuur: bij Ranum, Maarhuizen en bij de wierden nabij de Eenrumerweg. De openheid van deze gebieden wordt niet aangetaast, waarbij de planregels conform de Omgevingsverordening de aanleg van nieuw bos en boomgaarden, alsmede van houtteelt uitsluiten.
- de aanduiding “karakteristieke waterloop” komt op kaart 6a voor op enkele delen van watergangen (Mensingeweersterloopdiep, kanaal Baflo-Mensingeweer). Artikel 4.43 geeft aan dat het profiel daarvan beschermd moet worden. Datzelfde geldt voor aanwezige laagtes die vanuit de natuurlijke oorsprong samenhangen of hebben samengehangen en van de herkenbare verkavelingsstructuur die daarmee samenhangt. Met het plan moeten enkele aanpassingen aan deze waterlopen plaatsvinden. Het maatschappelijk belang van de nieuwe wegaanleg maakt dat wenselijk, waarbij tegelijk in compenserende maatregelen wordt voorzien. Zo worden de te vervallen delen hergraven en wordt bij de (beperkte) verlegging het aanwezige profiel gehandhaafd. Daarmee wordt gezorgd voor continuïteit in de waterlopen met behoud van het karakter.

Hiervoor is inhoudelijk ingegaan op de wijze waarop tot een goede landschappelijke inpassing is gekomen. Deze inpassing is op de volgende onderdelen in strijd met de provinciale omgevingsverordening:

- Ligging binnen aangegeven wierden/invloedszones;
- Wijziging van als karakteristieke waterloop aangegeven watergangen.

Ingeval het een bestemmingsplan betreft zouden Gedeputeerde Staten aan de desbetreffende gemeenteraad hiervoor ontheffingen kunnen verlenen. Omdat het inpassingsplan wordt voorbereid door Gedeputeerde Staten en vastgesteld door Provinciale Staten – dit is dezelfde instantie die ook de Omgevingsverordening heeft vastgesteld – zijn in dit geval de ontheffingen niet nodig. Omdat het project past binnen het provinciaal beleid, alsmede in compensatie van de beschermde waarde is voorzien, zijn de regels van de omgevingsverordening in voldoende mate in acht genomen.

4. EFFECTEN OP DE OMGEVING

4. 1. Algemeen

Uit de Europese en Nederlandse wet- en regelgeving vloeit een aantal randvoorwaarden voor de ruimtelijke ordening voort. In dit hoofdstuk worden de omgevingsaspecten en de betekenis voor dit inpassingsplan beschreven. Achtereenvolgens komen de milieuaspecten aan bod (geluid, luchtkwaliteit, bodem), de aspecten van water en voorts ecologie, archeologie en externe veiligheid.

Vooraf wordt opgemerkt dat het plangebied deel uitmaakt van een in het kader van het algehele project van de N361 uitgevoerde MER. Voor zover voor dit inpassingsplan van toepassing wordt van de onderzoeksgegevens gebruik gemaakt.

Daarnaast vloeit uit de *Omgevingsverordening provincie Groningen 2009* een aantal zaken voort waarmee bij dit inpassingsplan rekening dient te worden gehouden. Dit betreft de aspecten van de landschappelijke inpassing en hoe om te gaan met de aspecten stilte en duisternis, alsmede energie en duurzaamheid. De wijze waarop dit plaatsvindt, is eerder in hoofdstuk 3 verwoord.

4. 2. Verkeer

Ten behoeve van de milieuaspecten geluid en lucht is actueel onderzoek gedaan naar de verkeersontwikkeling op de weg (Bijlage 3) ⁴⁾.

Daarbij is de situatie in beeld gebracht van een jaar voor de realisatie en zijn berekeningen gemaakt voor de situatie in het 10^{de} jaar na realisatie.

Deze periode sluit tevens aan bij duur van het inpassingsplan.

Het onderzoek betreft een vergelijking tussen de bestaande situatie en die in het prognosejaar 2025; dit is tien jaar na de beoogde aanleg. Het verkeersonderzoek is gebruikt ten behoeve van de milieuonderzoeken voor de aspecten 'geluid' en 'luchtkwaliteit'.

4. 3. Landbouw

Toetsingskader en beleid

Het plangebied loopt merendeels door/langs landbouwgronden. In het POP hebben deze de functie "landbouw". De (grondgebonden) landbouw staat in deze gebieden voorop.

Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

De aanleg van de weg loopt door een aantal gronden met een agrarische functie. Ten behoeve van de planuitvoering zal aankoop van een aantal gronden noodzakelijk zijn. De provincie heeft als inzet de voor planrealisering benodigde gronden in beginsel na minnelijke schikking te verwerven. Met de betreffende agrariërs in het gebied wordt daarover overlegd.

⁴⁾ Verkeersgegevens N361 Ranum-Mensingeweer, DHV BV, Groningen maart 2012.

Tot het moment van verwerving kan de agrarische bedrijfsvoering op reguliere wijze worden voortgezet.

In het wegontwerp is getracht de doorsnijding van agrarische percelen zo minimaal mogelijk te houden. Desalniettemin is voor een aantal percelen de doorsnijding fors te noemen. In het kader van de grondverwerving worden eigenaren volledig schadeloos gesteld (dit gebeurt op basis van een taxatie), echter in eerste instantie wordt in overleg gekeken wat de mogelijkheden zijn om per landbouwbedrijf tot een maatwerkoplossing te komen. Financiële afspraken lopen via het grondverwervingstraject.

De nieuwe N361 is geen weg die een functie krijgt voor landbouwverkeer. De parallelweg aan de noordzijde krijgt een functie voor de ontsluiting van agrarische bedrijven. De agrarische percelen kunnen hierop ook worden aangesloten.

Resumerend kan worden gesteld dat de invloed op de agrarische functie zo beperkt mogelijk wordt gehouden en dat ingezet wordt om in gemeenschappelijk overleg een oplossing te creëren voor de consequenties van het plan op de agrarische bedrijven.

Met in acht name van het voorgaande is het plan op dit punt uitvoerbaar.

4. 4. Geluid

Toetsingskader en beleid

Ten aanzien van het aspect geluid is de Wet geluidhinder (Wgh) primair bepalend. Daarnaast moet worden gekeken of vanuit een goede ruimtelijke ordening sprake is van een aanvaardbare geluidssituatie. In dit plangebied speelt alleen het wegverkeerslawaai.

Op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder hebben wegen een geluidzone. De breedte van zo'n zone is afhankelijk van de ligging van de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied. Uitzonderingen zijn woonerven en wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt; in deze situatie is er geen geluidzone en geldt de Wet geluidhinder dus niet.

Uitgangspunt is dat er geen situaties ontstaan, die strijdig zijn met de wet.

Met ingang van 1 januari 2007 is de *Wet geluidhinder* gewijzigd. De wet is aangepast zodat de rekenmethode en de rekenwaardes meer rekening houden met de geluidssituatie 's avonds en 's nachts en zodat ze beter aansluiten bij de in de overige EU-landen gebruikte systematiek. Geluidsberekeningen dienen voortaan uit te gaan van de L_{den} -waarde (gemiddelde over dag, avond en nacht). Ook de voorkeursgrenswaarde is aangepast: deze ligt nu op 48 dB.

Daarnaast is er in de Wet geluidhinder een regeling opgenomen voor reconstructie van wegen. Hiervan is sprake als de geluidsbelasting door aanpassing van bestaande wegen met meer dan 1,5 dB toeneemt.

Toetsing en uitgangspunten inpassingsplan

Ten behoeve van de realisering van de nieuwe wegverbinding is specifiek akoestisch onderzoek uitgevoerd⁵ (Bijlage 4).

Daarin is de situatie onderzocht, zoals die ontstaat na aanleg van de weg. Uit het onderzoek blijkt allereerst dat er met de nieuwe wegaanleg per saldo een verbetering van de akoestische situatie optreedt. Zo zal met name binnen Mensingeweer en in Maarhuizen de geluidsuitstraling van de weg sterk afnemen doordat de huidige weg geen doorgaande verbinding meer zal vormen.

Het akoestisch onderzoek stelt vast dat ter hoogte van de woningen Ranum 1 en 2 en de Meerenweg 2 het tracé van de nieuwe en de oude weg nagenoeg gelijk is. Voor deze drie woningen wordt een lichte afname van de geluidsbelasting geconstateerd, doordat de as van de nieuwe weg iets verder van de woningen komt te liggen. Er is derhalve geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Ter hoogte van de overige woningen ligt het nieuwe tracé op een geheel nieuwe locatie en wordt aan de voorkeursgrenswaarde voldaan. Slechts voor een tweetal situaties, te weten de woningen Trekweg 3 en 5, is de geluidsbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde voor nieuwe situaties. Daarbij wordt aangetekend dat de geluidsbelasting in de toekomstige situatie *lager* is dan in de huidige situatie, omdat de nieuw aan te leggen weg op een grotere afstand komt te liggen dan de huidige N361. Er is echter (formeel) sprake van een nieuwe situatie in de zin van de Wet geluidhinder, waarbij de genoemde voorkeursgrenswaarde van 48 dB wordt overschreden.

Met het oog daarop is beoordeeld is dat het treffen van geluidwerende maatregelen vanuit landschappelijke overwegingen en gelet op kosteneffectiviteit niet gewenst is. Voor deze woningen Trekweg 3 en 5 geeft het akoestisch onderzoek de noodzaak aan van het volgen van een *Procedure Hogere Waarden* op grond van de Wet geluidhinder. Deze procedure wordt door de provincie parallel aan de planologische procedure gevolgd. Voordat het inpassingsplan wordt vastgesteld, wordt door Gedeputeerde Staten een hogere waarde vastgesteld.

Met het oog daarop is het inpassingsplan vanuit akoestisch oogpunt uitvoerbaar.

4. 5. Water

Toetsingskader en beleid

De watertoets vormt een onderdeel van de startovereenkomst *Waterbeleid in de 21^e eeuw*, een gezamenlijk stuk van de VNG, de provincies, het Rijk en de Unie van Waterschappen. In het kader daarvan dient in de totstandkoming van ruimtelijke plannen rekening te worden gehouden met de belangen van het water. Er moet voldoende ruimte zijn voor waterberging. Daarnaast zijn de kwaliteitsaspecten van belang.

⁵⁾ Akoestisch onderzoek nieuw tracé N361 tussen Ranum en Mensingeweer, Noordelijk Akoestisch Adviesbureau BV., Assen, oktober 2012.

Wat betreft het wettelijk kader het volgende.

De *Wet op de waterhuishouding* geeft aan dat de provincie een waterhuishoudingsplan vast dient te stellen met daarin de hoofdlijnen van het waterhuishoudkundig beleid. Waterschappen hebben op grond van de Wet op de waterhuishouding een belangrijke taak met betrekking tot het waterbeheer. De *Wet op de Waterhuishouding* is met ingang van 22 december 2009 door de *Waterwet* vervangen.

Wat betreft het beleidskader bevat het *POP Groningen 2009-2013* het actuele provinciale beleid met een functietoekenning aan het grond- en oppervlaktewater. Voor de functies zijn kwaliteitsnormen vastgesteld. Op de functiekaart 'water' heeft het gebied rond de nieuwe N361 de gebruiksfunctie 'landbouw'. Deze typering is gebaseerd op de aanwezige situatie.

Het waterschap Noorderzijlvest heeft de *Notitie Stedelijk waterbeheer* uitgebracht, met daarin aandacht voor zowel de stedelijke als de landelijke situaties. In de toekomstige waterhuishoudkundige situatie is er de noodzaak om de mogelijkheden voor waterberging in de waterhuishoudkundige systemen te vergroten. Het Waterschap Noorderzijlvest hanteert daarvoor normen, opgenomen in de *Notitie Stedelijk Water (2006)*.

Volgens de *Kaderrichtlijn Water (KRW)* moet er gebruik worden gemaakt van inrichtingsmaatregelen die zo min mogelijk afbreuk doen aan de kwaliteit van het oppervlaktewater (slibfilters, infiltratiebermen, olieafscidders). Ook kan op een ecologische wijze een verslechtering van de waterkwaliteit worden tegengegaan.

Toetsing en uitgangspunten voor het inpassingsplan

Ter invulling van de watertoets is het inpassingsplan allereerst aangemeld via de website www.dewatertoets.nl. De uitgangspuntennotitie die langs deze weg is verkregen, is opgenomen als bijlage 5 bij deze plantoelichting. Uit de uitgangspuntennotitie en het overleg met het waterschap komt het volgende naar voren:

Waterkwantiteit

Ten aanzien van de waterkwantiteit hanteert het waterschap de vuistregel dat bij plannen van < 10 ha de extra te realiseren watercompensatie gelijk moet zijn aan 10% van de toename van het verharde oppervlak in een ruimtelijk plan, in dit geval een inpassingsplan.

Bij het creëren van de benodigde berging onderscheidt het waterschap een driedeling die achtereenvolgens moet worden doorlopen:

1. waterberging wordt binnen hetzelfde plangebied gerealiseerd;
2. waterberging wordt binnen hetzelfde peilgebied gerealiseerd;
3. waterberging wordt in een aanliggend, benedenstrooms peilgebied gerealiseerd.

Uit het volgende blijkt hoe het plangebied voorziet in de benodigde opvang. Op basis van de projecttekening (ontwerp van de weg), die aan dit inpassingsplan ten grondslag ligt, is er van de volgende oppervlaktessprake:

Berekening waterberging PIP (weg)	
toename verhard oppervlak	50.000 m ²
afname verhard oppervlak	3.500 m ²
saldo toename verharding:	46.500 m²
totaal te dempen wateroppervlak	4.700 m ²
nieuw te graven watergangen	46.700 m ²
saldo toename waterberging	42.000 m²

Uit deze berekening blijkt dat ruimschoots aan de normstelling van het waterschap aangaande waterberging wordt voldaan.

Ten aanzien van de aanleg van het fietspad geldt dat aan verhard oppervlak circa 9.000 m² wordt toegevoegd. Een noodzakelijke watercompensatie vraagt hiervan circa 900 m². Er wordt hier evenwel aan wateroppervlak circa 6.850 m² toegevoegd, zodat ook hier ruimschoots aan de taakstelling wordt voldaan.

Waterkwaliteit

Voor het gehele tracé geldt dat er voldoende aandacht moet zijn voor de waterkwaliteit als gevolg van afstromend wegwater. Ten behoeve van het kwaliteitsaspect wordt voorzien in de aanleg van brede bermen. Met de aanleg van dergelijke brede bermzones wordt beoogd:

- rechtstreekse lozing op het oppervlaktewater te voorkomen en afwatering naar de bermen met bermsloten te laten plaatsvinden;
- vóórzuivering van het afstromende wegwater te laten plaatsvinden;
- opvang in verband met strooizout (waartoe de beoogde bermbreedte van ± 5,5 m voorziet)

Overige aspecten

- de recreatief-landschappelijke functie van het Mensingeweersterloopdiep wordt gehandhaafd. Het tracé wordt plaatselijk aangepast.
- datzelfde geldt voor het kanaal Baflo-Mensingeweer.

Vooroverleg waterschap Noorderzijlvest

Op basis van het voorgaande stemt het waterschap Noorderzijlvest in met het plan. Het waterschap is ook betrokken in het overleg op grond van het *Besluit ruimtelijke ordening*. Bij schrijven van 28 juni 2012 heeft het waterschap aangegeven, dat het inpassingsplan voldoet aan de uitgangspunten en randvoorwaarden van het waterschap.

Het inpassingsplan is vanuit het aspect 'water' uitvoerbaar.

4. 6. Ecologie

Toetsingskader en beleid

Uitgangspunt voor het inpassingsplan is dat er geen strijdigheid ontstaat met het beleid en de wetgeving op het gebied van de natuurbescherming.

Het ecologische beleidskader in ons land wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet 1998⁶ en de *Flora- en faunawet*.

De wetten hebben respectievelijk betrekking op de bescherming van waardevolle gebieden en van waardevolle soorten.

Gebiedsbescherming

De bescherming van Natura 2000-gebieden en Beschermde Natuurmonumenten is geregeld in de *Natuurbeschermingswet*.

Indien ontwikkelingen (mogelijk) leiden tot aantasting van de natuurwaarden binnen deze gebieden, moet een vergunning worden aangevraagd. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het beleid ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), opgenomen in het POP-2009-2013. Voor ontwikkelingen binnen de EHS geldt het 'nee, tenzij-principe'.

Soortenbescherming

De *Flora- en faunawet* regelt de bescherming van soorten, ongeacht of deze wel of niet voorkomen in beschermde gebieden. Indien het niet mogelijk is de negatieve effecten op flora en fauna door het treffen van mitigerende maatregelen te voorkomen, dient een vrijstelling of ontheffing voor de ingreep te worden verkregen. Er wordt onderscheid gemaakt in licht beschermde, matig zwaar beschermde en zwaar beschermde soorten.

Toetsing en uitgangspunten voor het inpassingsplan

Er heeft ecologisch onderzoek plaatsgevonden in het kader van de tracéstudie van het gekozen alternatief 4b+. Het deel Ranum-Mensingeweer maakt deel uit van dat onderzoek ⁷ (bijlage 6). Omdat het ecologisch onderzoek is ingedeeld naar deelgebieden, wordt hieronder in het bijzonder ingegaan op het gestelde voor het wegvak Ranum-Mensingeweer. Wel worden de relevante relaties met de omgeving weergegeven.

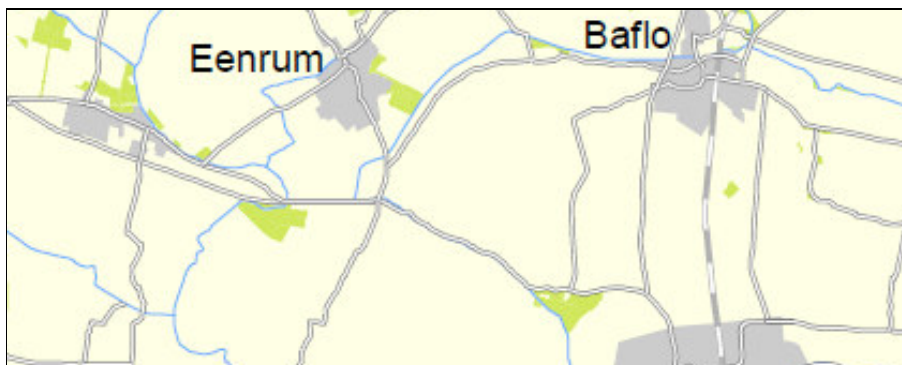
Gebiedsbescherming, wegaanleg

Binnen of in de directe nabijheid van het plangebied komen geen Natura - 2000-gebieden voor en evenmin terreinen die vallen onder de *Natuurbeschermingswet*.

De dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden liggen op grote afstand: de Waddenzee op circa 11 km, het Lauwersmeer op circa 12 km en het Leekstermeergebied op meer dan 16 km. Verder liggen er in het plangebied geen gronden die vallen onder de Ecologische Hoofdstructuur. De dichtstbijzijnde EHS-gebieden liggen in het stroomgebied van het Reitdiep, ten westen en zuiden van de kern Winsum.

⁶⁾ De Natuurbeschermingswet van 1998 is op 1-10-2005 gewijzigd. Sindsdien zijn de bepalingen vanuit de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn in de Natuurbeschermingswet verwerkt

⁷⁾ Ecologische toetsing van trace 4B+ van de N361, Altenburg & Wymenga, Ecologisch onderzoek, Veenwouden, rapport 1262, 2010.



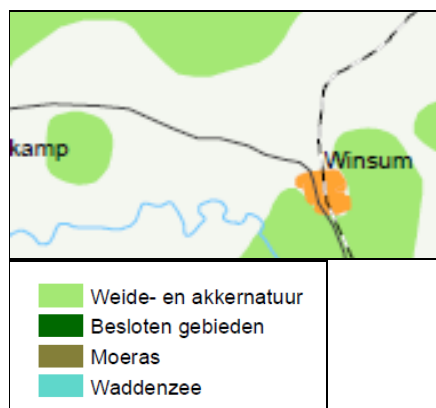
Figuur 14. Fragment Omgevingsverordening provincie Groningen, (kaart 4 met 'overige bos en natuurgebieden')

Evenmin wordt er volgens het POP-Groningen voorzien in de toekomstige ontwikkeling van de EHS in of nabij het plangebied. Enkele gronden bij Maarhuizen zijn aangeduid als 'overig bos- en natuurgebied', maar blijven met dit inpassingsplan in tact (figuur 14). De nieuwe weg komt hier juist op grotere afstand te liggen.

Gebiedsbescherming buiten de EHS, wegaanleg

Ook al valt het plangebied niet in de Ecologische hoofdstructuur, volgens het provinciaal beleid (POP 2009-2013) dient tevens gekeken te worden naar mogelijk aanwezige natuurwaarden buiten de EHS. Zo geeft het POP aan, dat ook buiten de EHS er vele gebieden zijn met kenmerkende en belangrijke natuurwaarden, waaronder landbouwgronden. In figuur 15 zijn globaal de gebieden aangegeven waar deze natuurwaarden specifiek aandacht verdienen. Het gebied van dit inpassingsplan ligt daar niet in of nabij.

Het ecologisch onderzoek concludeert geen strijdigheid met het POP.



Figuur 15. Fragment POP (figuur 3-3), kaart Natuurwaarden

Soortenbescherming

In het genoemde ecologisch onderzoek is de mogelijke aanwezigheid van beschermde soorten onderzocht.

Voor het deelgebied Ranum-Mensingeweer kan uit het ecologisch onderzoek worden geconcludeerd:

- in algemene zin is sprake van habitatverlies; het tracé in dit deelgebied Ranum-Mensingeweer loopt door een gebied met een agrarische hoofdfunctie en wordt dus intensief gebruikt. Daarom is er voornamelijk sprake van algemene planten- en diersoorten;
- verstoring wordt in dit deelgebied niet verwacht, gelet op de ligging buiten de EHS;
- er worden geen negatieve effecten verwacht op de waterhuishouding;
- versnippering en barrièrewerking worden in dit deelgebied niet verwacht, dan wel zijn door mitigerende maatregelen te ondervangen;
- de aantasting van het gebied voor weidevogels wordt als beperkt beoordeeld (de concentratiegebieden voor weidevogels liggen in de Koningslaagte en ten zuidoosten van Winsum, op ruime afstand van het aan de orde zijnde plangebied);
- er is in het bijzonder sprake van een route voor vleermuizen nabij Maarhuizen en beschermde vissoorten in de bredere vaarten. Daarvoor wordt voorzien in mitigerende maatregelen in de vorm van ecoduikers en de realisering van een oversteekplaats voor vleermuizen bij Maarhuizen; ter plaatse van de laatste worden de bomen ingepast dan wel aangevuld, zodanig dat vleermuizen via de kronen de weg kunnen oversteken.

Het ecologisch onderzoek geeft verder consequenties aan voor de beschermde soorten in termen van de beschermingsniveaus.

Voor licht beschermde soorten geldt een algemene vrijstelling met een algemene zorgplicht. Voor middelzware soorten is een ontheffing nodig bij ruimtelijke ingrepen. Bij het werken volgens een goedgekeurde gedragscode wordt gewerkt volgens die gedragscode en geldt een vrijstelling voor een ontheffing. Voor zwaar beschermde soorten geldt een ontheffing met mitigerende en compenserende maatregelen.

Voor dit PIP leidt het voorgaande tot de conclusie dat geen ontheffing volgens de Flora- en faunawet noodzakelijk is. Zo wordt een aantal compenserende en mitigerende maatregelen in het project meegenomen met als oogmerk te voorkomen dat leefgebieden significant worden aangetast. Zie onderstaand kader.

Vleermuisvliegroutes:

- oude vliegroutes blijven intact en met hopovers wordt de situatie verbeterd:
 - * langs Mensingeweesterloopdiep;
 - * nabij Maarhuizen (langs aanwezige laan)
 (de invulling wordt nader bepaald in het uitvoeringsstadium).

Vissoorten: Kleine – grote Modderkruiper:

- in Mensingeweesterloopdiep;
 - Ecoduiker bij Snaphaanstertocht;
- (de invulling wordt nader bepaald in het uitvoeringsstadium).

Andere diersoorten:

- Fauna-uittreedplaatsen (zogenaamde FUP's) in het Mensingeweesterloopdiep bij boerderij (aan beide zijden van het loopdiep);

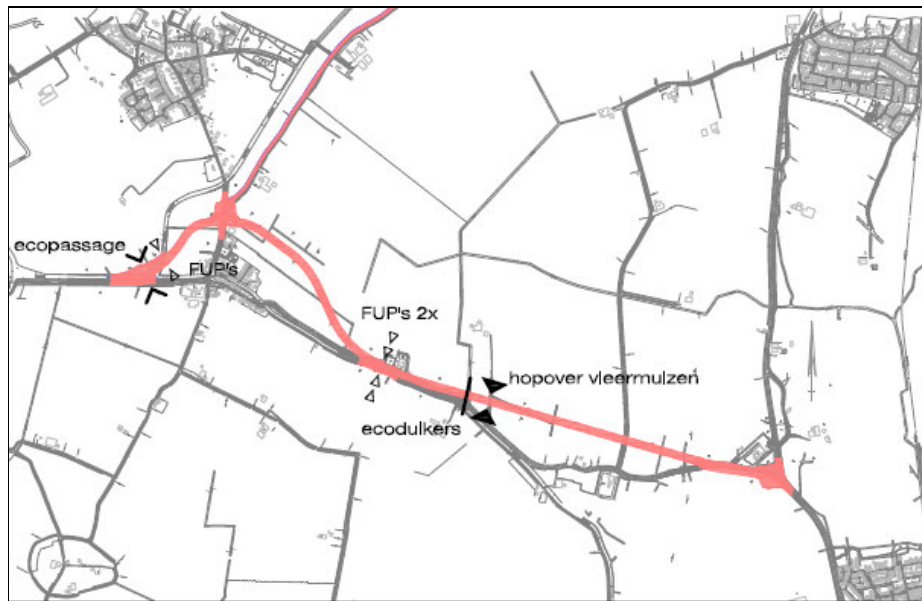
- Fauna-uittreedplaatsen bij de nieuwe brug over het Mensingeweersterloopdiep ten westen van Mensingeweer.

Landschapsmaatregelen met ecologische meerwaarde:

- huidige profiel Mensingeweersterloopdiep doorzetten in het nieuwe profiel bij de verlegging van het loopdiep bij boerderij;
- groenvoorziening langs oever van het loopdiep in nieuwe situatie terugbrengen;
- ecopassage bij de nieuwe brug en behouden beschermd profiel aldaar;
- aanleg brede bermen met ecologisch beheer/onderhoud.

Voor een overzicht van de locaties voor compenserende en mitigerende maatregelen; zie figuur 16.

Samenvattend kan worden geconcludeerd dat het PIP met inachtneming van mitigerende en zorgmaatregelen in de uitvoering vanuit ecologisch oogpunt uitvoerbaar is.



Figuur 16. Locaties compenserende en mitigerende maatregelen

Ecologisch onderzoek tracé fietspad

Terwijl het hiervoor genoemde onderzoek met name betrekking heeft op de nieuwe weg, wordt hieronder stilgestaan bij de aanleg van het fietspad. Het tracé sluit aan bij bestaande topografische lijnen (i.c. ten noorden van de Eenrumerweg) en doorkruist geen waardevolle weidevogelgebieden.

Daarnaast is voor de aanleg van het fietspad tevens ecologisch onderzoek uitgevoerd⁸ (Bijlage 7).

Daar waar tengevolge van de aanleg bermsloten worden gedempt, zijn de mogelijk kritische gevolgen hiervan in het bijzonder onderzocht.

In het ecologisch onderzoek worden als conclusies getrokken:

- er ontstaat geen conflict met de wet- en regelgeving ten aanzien van de gebieden die met betrekking tot natuurwaarden zijn beschermd (EHS, Natuurbeschermingswet), alsook de overige vormen van gebiedsbescherming;
- de herinrichting veroorzaakt geen conflict met de Flora- en faunawet, mits voldaan wordt aan een tweetal voorwaarden: het niet verstoren van broedende vogels en hun nesten, en het werken volgens een gedragscode ten aanzien van de Kleine Modderkruiper.

In de planuitvoering zal hiermee rekening worden gehouden.

4. 7. Cultuurhistorie en archeologie

Toetsingskader en beleid

Ter implementatie van het Verdrag van Malta, is de *Monumentenwet* gewijzigd. De kern van de *Monumentenwet* is dat, wanneer de bodem wordt verstoord, archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). Op welke plaatsen archeologisch onderzoek aan de orde is, wordt op grond van gemeentelijk of provinciaal beleid bepaald.

De archeologische waarden zijn in beeld gebracht op de AMK (*Archeologische Monumentenkaart* in de provincie Groningen, Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, 2001).

Als vervolg daarop hebben de gemeenten in de regio Noord-Groningen in de *Nota Archeologiebeleid regio Noord-Groningen*⁹⁾ een uitwerking gegeven aan hun archeologiebeleid.

Zo geven de gemeenten aan:

- hun beleid te willen laten aansluiten op de nieuwe wetgeving over de archeologische monumentenzorg;
- archeologische waarden zoveel mogelijk 'in situ' te laten behouden;
- cultuurhistorie (archeologie) vroegtijdig in te brengen in de totstandkoming van ruimtelijke plannen;
- aandacht te hebben voor interactie tussen ruimtelijke ordening en het bodemarchief.

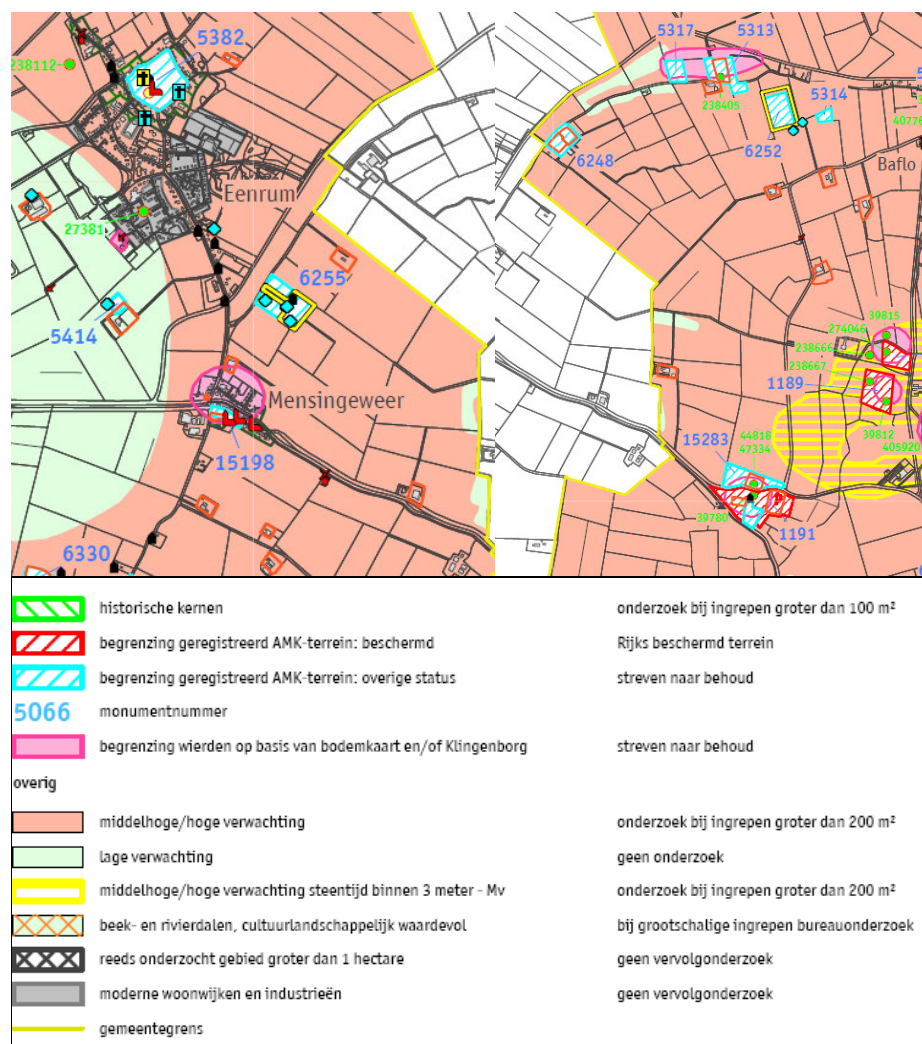
Volgens de archeologische beleidsadvieskaart is er op de planlocatie sprake van terreinen met een hoge archeologische verwachtingswaarde.

⁸⁾ Ecologische beoordeling dempen slootdelen t.b.v. realisering fietspad Eenumerweg, Mensingeweer-Baflo, Altenburg & Wymenga, Feanwalden, 2 mei 2012.

⁹⁾ Nota Archeologiebeleid regio Noord- Groningen, BAAC-Deventer i.o.v. Regioraad Noord-Groningen.

Daarnaast komt het plangebied in de buurt van aangegeven boerderijplaatsen (noordzijde Mensingeweer, Maarhuizen) en is bij Ranum meer specifiek sprake van een gebied dat mede is aangeduid als “hoge verwachting steentijd binnen 3 m maaiveld”.

Met de wijziging van de *Besluit ruimtelijke ordening* (2012) dienen gemeenten verder nadrukkelijk aandacht te besteden aan het aspect cultuurhistorie. Het bestemmingsplan dient een beschrijving te geven van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.



Figuur 17. Fragment archeologische advieskaart Noord-Groningen

Toetsing en uitgangspunten voor het inpassingsplan

Cultuurhistorisch waardevolle elementen

Ten aanzien van het aspect cultuurhistorie worden de kenmerkende elementen, zoals deze in het bijzonder blijken in de vorm van bijzondere landschapselementen, in het plan beschermd. Het betreft hier karakteristieke wierden/wierdeterreinen, waterlopen en overige landschapselementen. Meer in het bijzonder zijn deze landschappelijke aspecten in hoofdstuk 3.5. aan de orde gesteld. Het aspect "archeologie" wordt verderop in deze paragraaf toegelicht.

Binnen het plangebied zelf komen geen bebouwde monumenten noch andere karakteristieke panden voor.

Wel ligt er aan de zuidzijde van het nieuwe fietspad Mensingeweer-Eenrum het karakteristieke streekje Ernstheem, bestaande uit een tweetal boerderijpanden met kenmerkende gracht. Verder staat er bij Ranum, in de directe omgeving van het plangebied, een karakteristieke boerderij. Deze panden blijven, inclusief bijbehorend terreinen, ook in de toekomst als beeldbepalend objecten aanwezig.

Archeologisch bureauonderzoek

Reeds in het kader van het onderzoek naar verschillende tracévarianten voor de hele N361 is een bureauonderzoek gedaan naar de archeologische, cultuurhistorische en cultuurlandschappelijke waarden.

In dit onderzoek worden de gebiedskenmerken onderzocht en worden aanbevelingen per deelgebied gedaan.

Over het plangebied wordt geconstateerd dat de onderzochte tracés een zeer brede kwelderflank doorsnijden. De wierde Mensingeweer ligt in dit gebied op een oeverwal van een oude Hunzegeul die deze kwelderflank doorsneet. De wierde Ranum ligt op de flank van de kwelder.

De wierde Maarhuizen ligt op een oeverwal, juist bij de splitsing van twee kreekgeulen. De oorspronkelijke verkaveling in het gebied is die van een onregelmatige blokverkaveling. Met name ten noorden van de N361 is die oorspronkelijke verkaveling inmiddels vervangen door een moderne verkaveling. Ten aanzien van deze omleidingen wordt geconstateerd dat de kans op aanwezigheid van archeologische waarden gering is. Ingeval van bodemingrepen tot in het pleistocene zand, moet rekening worden gehouden met archeologische resten uit de Steentijd.

Op basis van het bureauonderzoek heeft Libau een plan van eisen opgesteld ten behoeve van een inventariserend archeologisch onderzoek.

Archeologisch veldonderzoek

Gelet op de hoge verwachtingswaarde is een inventariserend archeologisch onderzoek gehouden (Bijlage 8)¹⁰. Dit veldonderzoek is na afstemming met Libau definitief geworden.

¹⁰⁾ Fietspad Eenrumerweg Baflo-Mensingeweer & N361 Mensingeweer- Ranum, gemeenten de Marne en Winsum, ADC, Archeo Projecten, rapport 3072, Amersfoort 03-12.

Het onderzoek adviseert het grootste deel van het plangebied vrij te geven voor de voorgenomen ontwikkeling.

Langs het tracé van het fietspad worden archeologische resten verwacht ter plaatse van de wierde Lutke Saaxum. Ook langs het overige deel van de wierde Lutke Saaxum en ter plaatse van AMK terrein 6248 (de boerderij Ernstheem) is de aanwezigheid van wierdelagen niet uit te sluiten.

Daarom wordt in het onderzoek geadviseerd op deze plaatsen geen sloot te graven langs het fietspad. Mocht er wel een sloot gegraven worden, dan wordt archeologische begeleiding tijdens de graafwerkzaamheden geadviseerd.

Met het oog op de onderzoeksresultaten kan het volgende worden opgemerkt.

Voor het gedeelte op de wierde bij Lutke Saaxum geldt dat er geen sloot wordt gegraven. Voor het reeds afgegraven deel van de wierde en ter hoogte van AMK terrein 6248 wordt wel een sloot gegraven in verband met de benodigde afwatering en het scheiden van landbouwgrond en het fietspad. Voor laatstgenoemde gedeelten geldt dat er archeologische begeleiding plaatsvindt tijdens de graafwerkzaamheden.

Bij de uitvoering wordt hiermee rekening gehouden. Hiervoor is inmiddels in overleg met Libau een programma van eisen opgesteld.

4. 8. Externe Veiligheid

Toetsingskader en beleid

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

Sinds een aantal jaren is er wetgeving over "externe veiligheid" om de burger niet onnodig aan te hoge risico's bloot te stellen.

De normen voor externe veiligheid zijn voor risicovolle inrichtingen vastgelegd in onder andere het *Besluit externe veiligheid inrichtingen* (Bevi).

Naast dit Bevi dient vanuit oogpunt van externe veiligheid getoetst te worden aan de *Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen*, het (*concept*) *Besluit transportroutes externe veiligheid* en het *Besluit externe veiligheid buisleidingen*.

De *Circulaire risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen* wordt naar verwachting in 2012 vervangen door het *Besluit transport externe veiligheid* en de daaraan gekoppeld basisnetten voor water, weg en spoor.

Vooruitlopend daarop heeft de provincie Groningen het provinciaal basisnet vastgesteld (*Veilig op weg, veiligheid rondom de weg, De uitwerking: Het provinciaal basisnet*). Dit is in de provinciale Omgevingsverordening opgenomen.

Het externe veiligheidsbeleid heeft vorm gekregen in de risicobenadering. Er wordt getoetst aan twee verschillende normen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR)

Ten aanzien van het plaatsgebonden risico geldt een kans van 10^{-6} als grenswaarde.

Dit betekent dat binnen de zogenaamde PR 10^{-6} -contour geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden toegestaan. Het onderscheid tussen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten is vastgelegd in het *Besluit externe veiligheid inrichtingen*.

Toetsing en uitgangspunten inpassingsplan

Het aspect 'externe veiligheid' is onderzocht door het Steunpunt Externe Veiligheid te Groningen ¹¹ (Bijlage 9). Het onderzoek laat de volgende conclusies zien:

Plaatsgebonden risico:

Het plaatsgebonden risico (PR) is het risico langs een transportroute, uitgedrukt als een kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval langs de transportroute. Uit het onderzoek van het Steunpunt blijkt dat er voor nieuwe situaties geen (geprojecteerde) kwetsbare objecten binnen de PR 10^{-6} (grenswaarde) mogen liggen.

Groepsrisico:

Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ongeval en het aantal mogelijke slachtoffers. Het risico geeft aan hoe groot de kans is dat bij een ongeval bij een risicolocatie 10, 100 of 1000 slachtoffers tegelijk vallen. Dit risico is daardoor een maatstaf voor de verwachte omvang van een ramp. Voor het groepsrisico geldt een oriënterende waarde. Dit is geen norm, maar een ijkpunt. Overheden moeten iedere verandering van het groepsrisico (GR) binnen het invloedsgebied verantwoorden. Deze verantwoordingsplicht moet overheden aanzetten tot discussie over de omvang van het groepsrisico en de verhouding tot de oriënterende waarde.

Maar ook over de veiligheid van de risicovolle situatie, de gevolgen voor de omgeving, de hulpverlening en de zelfredzaamheid van omwonenden.

De oriënterende waarde wordt uitgedrukt in een risicocurve. In die curve (de zogenaamde fN-curve) wordt de calamiteitfrequentie afgezet tegen het verwachte aantal doden. Met de komst van de verantwoordingsplicht is de toetsing aan de oriënterende waarde niet meer dan een onderdeel in een totale afweging. Er moet ook worden gekeken naar zaken als bestrijdbaarheid van een calamiteit, zelfredzaamheid van de mensen in het getroffen gebied en de mogelijke maatregelen die zullen leiden tot een reductie van het risico.

Inventarisatie bestaande risicobronnen

Binnen het plangebied zijn geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten bestemd en zijn, buiten het vervoer van gevaarlijke stoffen over de N361, geen risicobronnen aanwezig. Het plan maakt de aanleg van een nieuwe provinciale weg mogelijk.

¹¹⁾ EV rapportage N361 – Ranum-Mensingeweer, Steunpunt Externe Veiligheid Groningen, 2012

Daarmee wordt de risicolijn bestemd (met een verkeerbestemming die is afgestemd op het gekozen tracé). De bestaande risicolijn zal worden opgeheven.

Risicovolle transportassen

De N361 is opgenomen in het provinciaal Basisnet.

Volgens dit provinciaal basisnet geldt:

- een 30 meter zone waarbinnen geen objecten voor het verblijf van verminderd zelfredzame personen mogen worden opgericht;
- een invloedsgebied van 200 meter.

Aangezien er sprake is van een nieuw wegdeel, is door het Steunpunt Externe Veiligheid een risicoberekening uitgevoerd (Bijlage 9). Daaruit blijkt dat zowel in de huidige als in de toekomstige situatie geen groepsrisico berekend wordt in verband met de minimale populatiedichtheid.

Zelfredzaamheid en bestrijdbaarheid

Zowel voor de bestaande als voor de toekomstige situatie blijkt het groepsrisico niet te worden berekend in verband met de lage populatiedichtheid. Aangezien voor de nieuwe situatie de provinciale weg verder van de bebouwing af komt te liggen, zal de zelfredzaamheid worden verbeterd ten opzichte van de huidige situatie. Voor de bestrijdbaarheid zal geen wijziging plaats vinden.

Samenvattende conclusie

Uit de berekening volgt dat voor de toekomstige situatie geen plaatsgebonden risico ($PR10^{-6}$) en geen groepsrisico aanwezig is. De samenvattende conclusie uit het onderzoek is dat het plan vanuit oogpunt van externe veiligheid uitvoerbaar is.

4. 9. Luchtkwaliteit

Toetsingskader en beleid

In hoofdstuk 5 van de *Wet milieubeheer* zijn de grenswaarden op het gebied van de luchtkwaliteit vastgelegd.

Daarbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk in het bijzonder de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO_2) en fijnstof (PM_{10}) van belang. Projecten die in zeer beperkte mate bijdragen aan de luchtverontreiniging, zijn op grond van het *Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)* vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden.

Op grond van de *Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)* zijn (onder andere) de volgende projecten vrijgesteld van toetsing:

- woningbouwprojecten met minder dan 1.500 woningen;
- kantoorlocaties met een vloeroppervlak van minder dan 100.000 m²;
- projecten die minder dan 3% van de (toekomstige) grenswaarde voor stikstofdioxide of fijnstof bijdragen. Dit komt overeen met 1,2 µg/m³.

Toetsing en uitgangspunten inpassingsplan:

Met het oog op het voorgaande is voor de nieuwe situatie onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit uitgevoerd (Bijlage 10)¹².

In het onderzoek is uitgegaan van de situatie van ingebruikname van de weg en is tevens een berekening gemaakt van de situatie in 2022 (10 jaar na planvorming; deze termijn sluit tevens aan bij de duur van het inpassingsplan).

In het onderzoek wordt geconcludeerd dat in alle onderzochte jaren aan de jaargemiddelde grenswaarden wordt voldaan. Verder blijkt dat de concentraties vooral worden bepaald door het achtergrondniveau. Daarnaast gaan deze afnemen door het schoner worden van het wagenpark.

De samenvattende conclusie is dat het inpassingsplan doorgang kan vinden zonder beperkingen tengevolge van de wettelijke regeling aangaande luchtkwaliteit

4. 10. Bodem

Toetsingkader en beleid

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient in geval van ruimtelijke ontwikkelingen te worden aangetoond dat de bodem geschikt is voor het beoogde functiegebruik. Dat geldt in het bijzonder voor gevoelige functies als het wonen. Ter plaatse van locaties die verdacht worden van bodemverontreiniging, moet ten minste verkennend bodemonderzoek worden uitgevoerd.

Aangaande het aspect 'bodem' heeft de provincie Groningen in zijn beleid "Van last naar lust" aangegeven, zoveel mogelijk te streven naar een gesloten grondbalans en naar hergebruik van grondstromen.

Toetsing en uitgangspunten inpassingsplan

Het inpassingsplan voorziet niet in 'gevoelige' bestemmingen. Wel vindt er grondverzet plaats en komt er grond vrij. De vrijkomende grond zal zoveel mogelijk binnen de projectgrenzen worden gebruikt, zoals voor de afwerking van de (flauwe) taluds. In de uitvoeringsfase volgt nog een milieuhygiënisch onderzoek. Het plan is ten aanzien van het aspect 'bodem' uitvoerbaar.

4. 11. Leidingen

Toetsingskader en beleid

Ten behoeve van de aanleg van de nieuwe infrastructuur heeft de provincie de aanwezigheid van leidingen onderzocht.

In planologische zin moeten in het bijzonder bestaande of nieuwe hoofdtransportleidingen in een bestemmingsplan (en dus ook inpassingsplan) worden bestemd met een zone waarbinnen bebouwing wordt uitgesloten in verband met onderhoud en ter voorkoming van gevaar.

¹²⁾ Onderzoek luchtkwaliteit nieuw tracé N361 tussen Ranum en Mensingeweer, Noordelijk Akoestisch Adviesbureau BV., Assen, oktober 2012.

Ook kan het gewenst zijn om ter bescherming van leidingen beperkingen te stellen aan (diepe) grondbewerkingen.

Toetsing en uitgangspunten inpassingsplan

De aanwezigheid van hoofdtransportleidingen is binnen het plangebied niet aan de orde. Wel kruist een hoogspanningsleiding het plangebied. Met Tennet als leidingbeheerder vindt bij de verdere planuitvoering overleg plaats.

Bij de daadwerkelijke uitvoering moet verder rekening worden gehouden met een aantal werkzaamheden aangaande deze leidingen. In het algemeen regelen nuts- c.q. energiebedrijven privaatrechtelijk met grondeigenaren de rechten voor aanleg/onderhoud van leidingen. Met de betrokken nutsbedrijven vindt bij de uitvoering van dit inpassingsplan overleg plaats. Afstemming heeft met de betrokken eigenaren/beheerders plaatsgevonden. Het plan is ten aanzien van leidingen uitvoerbaar.

4. 12. Duisternis en stilte

Toetsingskader en beleid

In de *Omgevingsverordening provincie Groningen 2009*, zoals Provinciale Staten die in juni 2009 hebben vastgesteld, is aangegeven dat stilte en duisternis belangrijk kunnen zijn en dat een bestemmingsplan inzicht moet bieden in de wijze waarop gemeenten daar rekening mee houden (artikel 4.21, lid 2 van de Omgevingsverordening).

Toetsing en uitgangspunten inpassingsplan

Ten aanzien van het aspect 'duisternis' wordt erop ingezet om het nieuwe wegvak niet te voorzien van lichtmasten met uitzondering van aansluitpunten en rotondes daar waar de verkeersveiligheid dit vraagt.

Ten aanzien van het aspect 'stilte' wordt opgemerkt, dat het met dit plan gaat om de aanleg van een nieuwe wegverbinding die vanuit zijn aard geluidproductie met zich mee brengt en dus ook zijn invloed in het landelijk gebied heeft. Daar staat tegenover dat door de omleiding rond de kernen Mensingeweer en Maarhuizen hier de geluidproductie wordt teruggedrongen.

Voor de nieuwe fietsverbinding is dit aspect niet aan de orde.

Bij de bespreking van het akoestisch onderzoek (paragraaf 4.4.) is gebleken dat aan de wettelijke geluidnormen wordt voldaan. Het plan is uit oogpunt van duisternis en stilte uitvoerbaar.

4. 13. Ruimtelijke kwaliteit

Toetsingskader en beleid

De *Omgevingsverordening provincie Groningen 2009* benoemt de noodzaak om in een bestemmingsplan (en dus ook een inpassingsplan) in te gaan op de ruimtelijke kwaliteit (artikel 4.5. van de Omgevingsverordening).

Toetsing en uitgangspunten inpassingsplan

Wat het ruimtelijk aspect betreft, wordt verwezen naar de projectbeschrijving en de wijze waarop de provincie daar in de sfeer van landschappelijke inpassing mee om wil gaan. Zie hiervoor ook paragraaf 3.5. met een beschrijving van de landschappelijke inpassing.

4. 14. Duurzaamheid en energie

Toetsingskader en beleid

De provincie Groningen vraagt in de Omgevingsverordening-2009 aandacht voor duurzame oplossingen en energiebesparing.

Toetsing en uitgangspunten inpassingsplan

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

- de provincie Groningen koopt voor 100% duurzaam in;
- de lichtuitstraling zal zo min mogelijk zijn;
- funderingsstoffen en vrijkomend asfalt worden hergebruikt;
- er wordt gestreefd naar een gesloten grondbalans.

4. 15. Relatie M.E.R.

Toetsingskader en beleid

In de *Wet Milieubeheer* wordt een onderscheid gemaakt tussen een MER (een milieueffectrapportage) voor een plan en voor besluit.

In de m.e.r.-regelgeving wordt voorts verschil gemaakt tussen activiteiten waarvoor altijd een MER gemaakt dient te worden (m.e.r.-plichtige activiteiten) en activiteiten waarvan aan de hand van bepaalde criteria moet worden beoordeeld of een MER opgesteld zou moeten worden (m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten).

De m.e.r.-plichtige activiteiten worden genoemd in de zogenaamde C-lijst van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit mer). De m.e.r. beoordelingsplichtige activiteiten worden genoemd in de zogenaamde D-lijst van hetzelfde besluit. De beoordeling van deze lijsten is om drempelwaarden aan te geven waarboven sprake is van m.e.r.-plichtige dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten. De genoemde activiteiten zijn in principe alleen m.e.r.(beoordelings)plichtig als deze boven bepaalde drempelwaarden uit komen.

Uit jurisprudentie¹³ is overigens gebleken dat deze drempelwaarden niet absoluut moeten worden geïnterpreteerd. Dit gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling¹⁴.

Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van het potentiële effect.

¹³⁾ Uitspraak van het Europese Hof van Justitie, 15-10-2009. Het Besluit mer is hierop per 01-04-2011 gewijzigd.

¹⁴⁾ Het betreft hier bijlage III van de Europese richtlijn 2011/92/EU

Toetsing en uitgangspunten inpassingsplan

Voor het inpassingsplan is geen Planmer-plicht aan de orde.

De m.e.r.verplichting (C-Lijst) geldt onder meer voor autosnelwegen of autowegen. Autosnelwegen zijn dubbelbaanswegen waar de maximumsnelheid 120-130 km/u is. Autowegen zijn wegen met een maximumsnelheid van 100 km/u. Met de aan de orde zijnde wegverbinding gaat het om een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 80 km/u.

De m.e.r.-beoordelingsplicht (D-lijst) geldt voor een wijziging van een autosnelweg of autoweg met een tracélengte van 5 km of meer. Gelet op het karakter van gebiedsontsluitingsweg is daar dus evenmin sprake van.

Dat wil overigens niet zeggen dat de effecten van de wegomlegging op de omgeving niet uitvoerig in beschouwing zijn genomen. In de eerdere paragrafen is daarop ingegaan. Bovendien wordt vanwege het niet-absolute karakter van voornoemde lijsten op de volgende aspecten gewezen:

- In het kader van de studie naar verbeteringsmaatregelen voor het hele tracé van de N361 heeft de provincie een milieueffectrapportage laten opstellen. Deze MER had betrekking op het gehele traject tussen Groningen en Mensingeweer; het thans aan de orde zijnde nieuwe wegvak maakt er deel van uit.
Daarin heeft een integrale milieuafweging plaatsgevonden. Van de onderzoeksresultaten is voor het gedeelte Ranum-Mensingeweer zoveel mogelijk gebruik gemaakt.
- Het wegvak heeft een relatief beperkte lengte (circa 3,8 km) die ook onder de drempelwaarde van de m.e.r.besluitingsplichtige lijst (5km) blijft.

5. TOELICHTING OP DE BESTEMMINGEN

5. 1. Algemeen

Dit inpassingsplan is opgezet conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), zoals deze gelden per 1 juli 2008. Inherent hieraan is de toepassing van de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) 2008. De SVBP maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. De SVBP 2008 schrijft voor hoe bestemmingsplannen overeenkomstig de nieuwe Wro en Bro moeten worden gemaakt. De SVBP geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan (en daarmee ook voor een inpassingsplan), zowel digitaal als analoog. De regels van dit inpassingsplan zijn opgesteld conform deze standaarden.

Verder zijn per 1 januari 2010 wijzigingen in het Bro doorgevoerd in verband met de (verplichte) digitalisering.

Het inpassingsplan en de Wro

Sinds de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 is de vaststelling van een inpassingsplan mogelijk. Het inpassingsplan is qua structuur en vormgeving op hoofdlijnen vergelijkbaar met het instrument bestemmingsplan.

De juridische status van het inpassingsplan is als volgt. Het inpassingsplan vervangt de onderliggende bestemmingsplannen. Artikel 3.26 lid 3 Wro geeft aan dat het inpassingsplan 'geacht wordt deel uit te maken van het bestemmingsplan of bestemmingsplannen waarop het betrekking heeft'. Op het moment dat het inpassingsplan geldt, is dit het nieuwe plan voor dat deel van de voorheen geldende bestemmingsplannen.

5. 2. Toelichting op de bestemmingen

Hieronder worden de in het plan voorkomende bestemmingen toegelicht. De bestemmingen zijn op alfabetische volgorde in de planregels opgenomen. Er is rekening gehouden met het projectplan voor weg en fietspad, daarnaast is zoveel mogelijk aangesloten op de omliggende bestemmingen van de bestemmingsplannen Buitengebied van De Marne en Winsum en is gelet op de Omgevingsverordening Groningen.

Het inpassingsplan bestaat uit een set met bestemmingsregels en een digitale verbeelding (plankaart). Verder is een uitvoerige plantoelichting opgenomen. In deze paragraaf volgt op alfabetische volgorde een toelichting op de bestemmingsregels en de wijze waarop deze regels zijn vertaald.

Inleidende regels

Begrippen

De in het inpassingsplan voorkomende begrippen zijn in artikel 1 van de planregels gedefinieerd. Het betreft hier een gestandaardiseerde opzet van begrippen. Daarbij zijn begrippen toegespitst op de planinhoud opgenomen.

Wijze van meten

De meetbepalingen zijn afgeleid van de landelijke standaard voor bestemmingsplannen.

Bestemmingsregels: enkelbestemmingen

Verkeer

De belangrijkste bestemming in dit plangebied is de bestemming “Verkeer”. Deze geeft de planologische basis voor de aanleg van de nieuwe weg Rantum-Mensingeweer, inclusief bijbehorende kunstwerken, op- en afritten, verkeersvoorzieningen, gewijzigde wegaansluitingen, bermsloten en beplanting.

Binnen de verkeersbestemming gaat het in beginsel om een onbebouwde bestemming. Voor kleinere bebouwing in de vorm van wachthuisjes (abri's) e.d. is geen specifieke regeling getroffen. Deze kunnen namelijk in het algemeen op grond van de Woningwet en het daarop gebaseerde Besluit omgevingsrecht zonder omgevingsvergunning worden gerealiseerd.

Daarnaast is rekening gehouden met bijbehorende voorzieningen. Zo zijn in de voorgaande hoofdstukken verschillende maatregelen benoemd die een ruimtelijke vertaling moeten krijgen in het wegontwerp of in de directe nabijheid van de weg. Het betreft maatregelen die voortvloeien vanuit aspecten als water, ecologie, landschap en akoestiek, zoals:

- faunapassages;
- waterhuishoudkundige maatregelen;
- maatregelen ten behoeve van een goede landschappelijke inpassing;

Binnen de bestemming Verkeer is voor deze voorzieningen uitdrukkelijk de ruimte geboden.

Bij de regels van het inpassingsplan is met een regeling voor het aantal rijstroken gewerkt; dit ter voldoening aan de Wet geluidhinder. Voor het inpassingsplan is dit juridisch vertaald door het aangeven van een specifieke gebruiksregeling waarbij aangegeven is dat het gaat om een weg met twee rijstroken.

Verkeer- fietspad

Het nieuw ontworpen fietspad tussen Mensingeweer en Baflo is onder de afzonderlijke bestemming Verkeer – Fietspad gebracht. De bestemming is afgestemd op het gewenste tracé. Ook binnen de omschrijving van deze bestemming is rekening gehouden met bijbehorende voorzieningen.

Water

Het kanaal moet nabij Mensingeweer iets verlegd worden. Ook zijn aan het Mensingeweesterloopdiep enkele aanpassingen nodig, in het bijzonder daar waar de nieuwe weg raakt aan de waterloop.

Het betreft hier waterlopen die in de Omgevingsverordening Groningen als karakteristieke waterloop zijn aangeduid.

Voor zover deze aan te passen delen binnen het plangebied vallen, zijn ze geregeld met een bestemming Water.

Bestemmingsregels: dubbelbestemmingen

Leiding – hoogspanningsleiding

In het oostelijk plandeel wordt de nieuwe weg gekruist door een hoogspanningsleiding. Deze is met een aparte bestemmingsregeling op de verbeelding (kaart) zichtbaar gemaakt. Daadwerkelijke beperkingen voor de weg-aanleg zijn er niet.

Waarde – Wierde

Afgeleid van de provinciale Omgevingsverordening is de dubbelbestemming Waarde-Wierde. Deze legt een planologische bescherming op de karakteristiek van een wierdeterrein dat binnen een deel van het fietspad voorkomt¹⁵. Overigens dient deze bestemming in aanvulling op de basisbestemming te worden gezien.

Waarde – Wierde invloedszone

Ter concretisering van het beleid uit de provinciale Omgevingsverordening is de dubbelbestemming Waarde- Wierde invloedszone opgenomen.

Deze komt voor rond enkele wierden (Ranum, Mensingeweer, Lutke Saaxum). De regelgeving vloeit voort uit de Omgevingsverordening en bevat in het bijzonder een aantal werken en werkzaamheden die vergunningsplichtig zijn dan wel als strijdig gebruik zijn aangemerkt. Deze bepaling beschermt de openheid en kenmerken van het landschap.

Gebiedsaanduidingen

Molen – Molenbiotoop

Rond de molen van Mensingeweer ligt een beschermingszone die met name bedoeld is om hoge bebouwing die de windvang kan belemmeren te weren. Daadwerkelijke beperkingen vloeien ingeval van de wegaanleg uit deze molenbiotoop niet voort. Voor de volledigheid en ter aansluiting op het omliggende bestemmingsplan Buitengebied is deze molenbiotoop in dit inpassingsplan opgenomen.

Algemene regels

Hoofdstuk 3 van de planregels sluit af met een aantal algemene regels:

¹⁵⁾ Zie ook de resultaten van het archeologisch onderzoek, verwoord in hoofdstuk 4 van deze toelichting.

- de anti-dubbeltelbepaling die erop gericht is om gronden die eenmaal bij een bouwplan in beschouwing zijn genomen, bij latere bouwplannen niet opnieuw te betrekken;
- de algemene gebruiksregels die aangeven welke gebruiksvormen naast de bestemmingsomschrijving als strijdig gebruik moeten worden beschouwd;
- de algemene afwijkingsregels die onder voorwaarden mogelijkheden geven voor verhoging van in de planregels genoemde bouwwerken.

Overgangs- en slotregels

Standaard in bestemmingsplannen zijn de overgangsbepalingen (ter voldoening van bestaande rechten) en slotregels (aanhalingstitel en vaststeldingsdatum door Provinciale Staten). Deze zijn in hoofdstuk 4 van de planregels opgenomen.

6. UITVOERBAARHEID

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheidsaspecten van een bestemmingsplan en dus ook een inpassingsplan. In dat verband wordt in dit hoofdstuk onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid. Vervolgens wordt in dit hoofdstuk ook ingegaan op het aspect van het 'exploitatieplan'.

6. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding voor de wegverbetering is door de provincie regelmatig en uitvoerig overlegd met betrokkenen.

Verder kan gewezen worden op de procedure in het kader van de uitgevoerde MER. In dit kader en in het kader van de planvoorbereiding voor het weggedeelte Ranum-Mensingeweer is gebleken dat dit wegvak op een groot draagvlak in het gebied mag rekenen.

Verder is van belang:

- De gemeentebesturen (colleges van B en W en gemeenteraden) worden nauw betrokken bij de planvoorbereiding
- Over het voorontwerp van het inpassingsplan vindt naast de voorgescreven mogelijkheid tot het geven van inspraakreacties tevens een inloopbijeenkomst plaats;
- Via de provinciale site wordt geïnformeerd over de besluitvorming.

Over dit inpassingsplan is in overleg met de gemeenten een afzonderlijke inspraakprocedure gevolgd. In die periode (juni 2012) konden reacties op het voorontwerp worden ingediend. Van deze mogelijkheid is door een aantal personen gebruik gemaakt. De beantwoording van de reacties is in bijlage 11 bij deze toelichting opgenomen.

Daarnaast konden tijdens de terinzagelegging van het ontwerp zienswijzen worden ingediend op het ontwerp van dit inpassingsplan, waarna de mogelijkheid bestaat tot het instellen van beroep.

Daarnaast is het inpassingsplan voorgelegd aan de betrokken diensten als bedoeld in het overleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit op de ruimtelijke ordening en aan de gemeenten Winsum en De Marne. Daarna volgt de terinzagelegging en de procedure van vaststelling door Provinciale Staten. Eventueel inkomende zienswijzen worden betrokken bij het besluit omtrent de vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten.

6. 2. Economische uitvoerbaarheid

Uit de behandeling in Provinciale Staten is gebleken, dat de kosten voor de wegaanleg van het fietspad worden gedekt door middelen uit het Regio specifieke maatregelen pakket (RSP) uit de provinciale begroting en door gemeentelijke cofinanciering. De middelen uit het RSP komen uit compensatiegelden vanwege het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn.

Ten behoeve van de realisering van de wegverbinding en het fietspad worden met de betrokken grondeigenaren gesprekken gevoerd over de aankoop van de benodigde gronden. Verwerving van de benodigde gronden vindt in beginsel via minnelijke schikking plaats. Binnen de projectbegroting zijn daarvoor reserveringen gedaan.

De provincie handelt daarbij binnen de mogelijkheden die zij als publiek orgaan (met publieke middelen) heeft. Mocht grondverwerving via minnelijke schikking niet mogelijk blijken, dan is de provincie genooddaakt over te gaan op onteigening.

Voorts wordt opgemerkt dat gelet op het gemeenschappelijke belang voor de aanleg van het fietspad Mensingeweer-Eenrum-Baflo de gemeenten De Marne en Winsum in financiële zin bijdragen. Voor deze cofinanciering gaat het om een bedrag van € 500.000 verdeeld over de beide gemeenten. Zie ook bijlage 1.

Met het oog op vorenstaande is de uitvoering van de betrokken werkzaamheden economisch gedekt en het plan economisch uitvoerbaar.

Grondexploitatie

Voor het voorliggende inpassingsplan wordt geen exploitatieplan opgesteld. De kosten voor het opstellen van het inpassingsplan en de uitvoeringskosten van het project komen voor rekening van de Provincie Groningen (met uitzondering van het hiervoor gestelde over de aanleg van het fietspad, waarvoor cofinanciering geldt).

Daarnaast draagt de gemeente De Marne bij aan de weg (cofinanciering €310.000). De gemeente Winsum levert geen directe financiële bijdrage, maar op de gemeente zal later een beroep worden gedaan voor cofinanciering van overige, bij de N361 betrokken projecten. Zie ook hiervoor het realisatiebesluit in bijlage 1.

7. OVERLEG EN INSPRAAK

In het kader van de inspraak en het overleg over het voorontwerp van dit bestemmingsplan heeft de provincie de volgende stappen gezet.

- Overleg gemeenteraden van de gemeenten De Marne en Winsum
- Inloopbijeenkomst voor belangstellenden
- Overleg instanties en maatschappelijke organisaties
- Gelegenheid bieden tot indienen van inspraakreacties in de periode van 13 juni tot en met 24 juli 2012.

Het gevoerde overleg en de gehouden inspraak, alsmede de reacties daarop van de provincie, zijn in de reactienota (opgenomen in bijlage 11) bij deze toelichting weergegeven.

De conclusies hieruit zijn:

- Van de beide betrokken gemeenten Winsum en De Marne wordt over het algemeen positief gereageerd op het plan. Op onderdelen zijn vragen gesteld die tijdens de informatieavond (14 juni 2012) zijn beantwoord en voor zover nodig in de reactienota nog terugkomen.
- Tijdens de inloopmiddag en – avond (25 juni 2012) zijn op diverse onderwerpen ingegaan. Verwezen wordt naar de reactienota. Met betrokken landbouwers in het gebied vinden nog gesprekken plaats over de inpassing en uitvoering van de plannen.
- Van de kant van maatschappelijke organisaties en instanties is een aantal reacties ingekomen. Deze zijn eveneens in de reactienota beantwoord. Op de principes van het plan hebben deze geen invloed.

===