

## Oostelijke ontsluitingsweg Bedum

Bedum

bestemmingsplan

### identificatie

identificatiecode:  
NL.IMRO.0005.BPBU17HERS2-VA01

projectnummer:  
20170238

opdrachtgever:  
Yvo Scheringa

### planstatus

datum:  
06-06-2017  
12-06-2017  
26-03-2018  
12-07-2018

status:  
concept  
voorontwerp  
ontwerp  
vastgesteld

## **Inhoudsopgave**

<b>Toelichting</b>	<b>3</b>
<b>Hoofdstuk 1 Inleiding</b>	<b>3</b>
1.1 Achtergrond	3
1.2 Plangebied	3
1.3 Planuitgangspunten	4
1.4 Planvorm	8
<b>Hoofdstuk 2 Gebiedsbeschrijving</b>	<b>9</b>
<b>Hoofdstuk 3 Beleidskader</b>	<b>11</b>
3.1 Rijksbeleid	11
3.2 Provinciaal beleid	12
3.3 Gemeentelijk beleid	14
<b>Hoofdstuk 4 Omgevingsaspecten</b>	<b>16</b>
4.1 Verkeer	16
4.2 Landschap	16
4.3 Landbouw	18
4.4 Ecologie	19
4.5 Water	22
4.6 Bodem	23
4.7 Archeologie	24
4.8 Cultuurhistorie	27
4.9 Geluid-, trillingen- en lichthinder	29
4.10 Luchtkwaliteit	32
4.11 Kabels en Leidingen	34
4.12 Externe veiligheid	34
4.13 Milieueffect Rapportage	39
<b>Hoofdstuk 5 Juridische toelichting</b>	<b>41</b>
5.1 Algemeen	41
5.2 Opzet en volgorde van de regels	41
5.3 Bestemmingen	42
<b>Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid</b>	<b>44</b>
6.1 Economische uitvoerbaarheid	44
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	45

## **Toelichting**

### **Hoofdstuk 1 Inleiding**

#### **1.1 Achtergrond**

Aanleiding voor het realiseren van de oostelijke ontsluitingsweg Bedum is dat vrachtverkeer van en naar de vestiging van FrieslandCampina in de huidige situatie in toenemende mate voor leefbaarheidsproblemen in het dorp Bedum zorgt. Daarnaast zijn er mogelijke uitbreidingsplannen van het bedrijventerrein van FrieslandCampina. Om het huidige doorgaande (vracht)verkeer en het vrachtverkeer van en naar FrieslandCampina uit het dorp te weren (en zo de leefbaarheid te verbeteren) en om in te spelen op eventuele toenames van (vracht)verkeersbewegingen leggen de provincie Groningen en de gemeente Bedum een nieuwe oostelijke ontsluitingsweg aan bij Bedum.

#### **1.2 Plangebied**

Het plangebied bevat naast een nieuw aan te leggen weg met bermen en bermsloten, de onderdoorgang van het spoor en de aansluitingen op bestaande infrastructuur ook de aansluitingen naar de aangelegen erven. Daarbij kruist dit tracé de spoorlijn tussen Groningen en Delfzijl in een gebied wat gekenmerkt kan worden als landbouwgebied.

De ligging van het tracé en begrenzing van het plangebied is globaal weergegeven in figuur 1. In Bijlage 1 Tracé is het ontwerp van het tracé weergegeven.



Figuur 1: Plangebied.

### 1.3 Planuitgangspunten

Er heeft een intensief communicatietraject plaatsgevonden waarbij meerdere alternatieven voor een nieuwe ontsluitingsweg voor Bedum zijn verkend. Zie hiervoor Bijlage 2 Tracé-alternatieven en Bijlage 3 Afwegingsnotitie voorlopig voorkeursalternatief.

Het uitgewerkte voorkeursalternatief is op 10 oktober 2016 tijdens een inloopavond in Bedum gepresenteerd aan belanghebbenden. Hierbij is tevens de mogelijkheid geboden om te reageren op het plan voor een oostelijke ontsluitingsweg. De ingekomen reacties zijn verwerkt in een reactienota die als Bijlage 4 Reactienota is toegevoegd. Deze reactienota maakt onderdeel uit van de voordracht van de Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten. Met deze voordracht hebben Gedeputeerde Staten de Provinciale Staten verzocht een realisatiebesluit te nemen

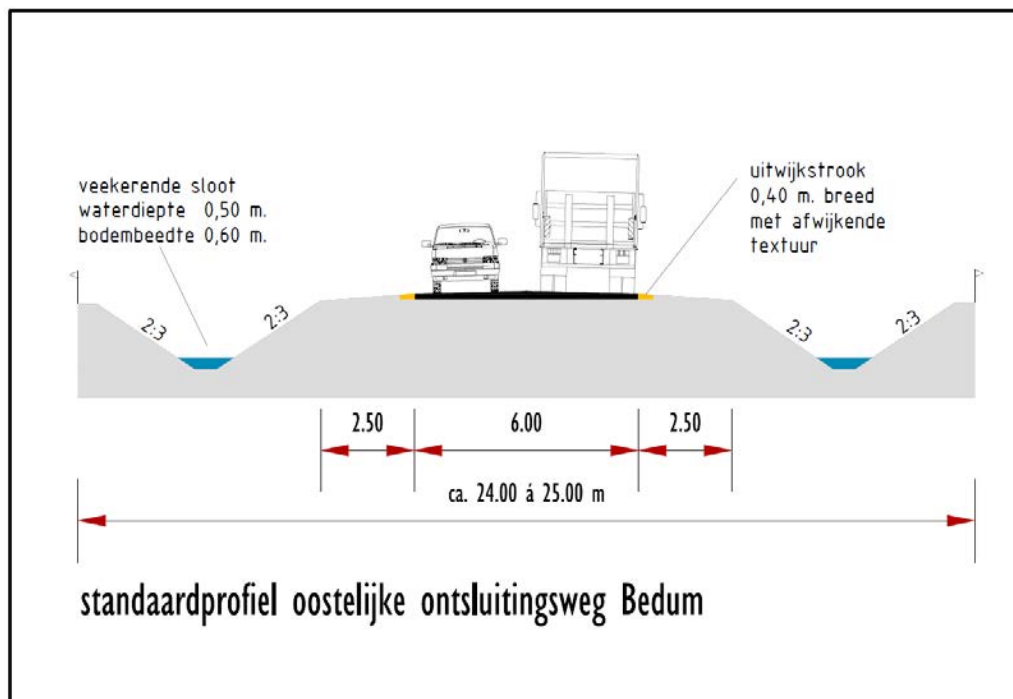
(zie Bijlage 5 GS voordracht realisatiebesluit en Bijlage 6 Statenbesluit). Met dit Statenbesluit hebben de staten ingestemd met het daadwerkelijk realiseren van de nieuwe oostelijke ontsluitingweg.

De gemeenteraad Bedum heeft op 15 december 2016 besloten in te stemmen met de voorgestelde planuitwerking, het door de Provinciale Staten te nemen realisatiebesluit en daarbij de planuitwerking vast te leggen in een bestemmingsplan (zie Bijlage 7 Raadsvoorstel realisatiebesluit en Bijlage 8 Raadsbesluit).

De planuitgangspunten voor de oostelijke ontsluitingsweg Bedum zijn:

- Een erftoegangsweg met een ontwerpsnelheid van 60 kilometer per uur tussen de Eemshavenweg en Boterdiep westzijde. Deze inrichting sluit het beste aan op de functie van de weg en de aansluiting op de omliggende infrastructuur.
- De weg is niet toegankelijk voor fietsers, maar wel voor landbouwverkeer;
- In het kader van ruimtelijke kwaliteit is rekening gehouden met:
  1. Een gepaste afstand tot de Wolddijk (cultuurhistorisch lint);
  2. Zoveel mogelijk bundelen met het spoor;
  3. Een zo goed mogelijke afstemming op bestaande kavelgrenzen.

Het profiel van de weg ziet er als volgt uit:



Figuur 2: Profiel Oostelijke ontsluitingsweg Bedum

#### **Spoorwegonderdoorgang en spoorveiligheid**

Onderdeel van de oostelijke ontsluitingsweg Bedum is het kruisen van de spoorlijn tussen Groningen en Delfzijl met een spoorwegonderdoorgang. De keuze voor een

onderdoorgang in plaats van een gelijkvloerse kruising staat nader beschreven in het als Bijlage 5 toegevoegde realisatiebesluit van Provinciale Staten voor genoemde ontsluitingsweg. Ten opzichte van een gelijkvloerse spoorwegovergang kent de onderdoorgang de volgende voordelen:

- Het autoverkeer kan doorrijden met een snelheid van 60 kilometer per uur (bij de gelijkvloerse spoorwegovergang is dit niet het geval in verband met de geëiste haakse kruising en de inpassing van het tracé);
- Bij de onderdoorgang is er geen risico m.b.t. een aanrijding tussen autoverkeer en de trein;
- Minder geluid en lichthinder (geen optrekkend vrachtverkeer en rinkelende bellen bij spoorbomen);
- Een betere landschappelijke inpassing;
- De kruising met het spoor valt weg in het landschap waardoor op die plek de weg minder opvalt;
- Het schuin kruisen van het spoor levert een vloeiender verloop van de weg op in het landschap; dit in tegenstelling tot een haakse gelijkvloerse kruising;
- Het tracé aan de noordzijde loopt meer parallel aan het spoor, waardoor er minder onrendabele restruimte is tussen het spoor en het tracé en er een grotere afstand is tot de Wolddijk;
- De impact op doorsnijding van landbouwpercelen is kleiner; het tracé is beter ingepast o.b.v. bestaande kavelgrenzen.

### **Spoorveiligheid**

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu en ProRail streven ernaar om het aantal incidenten op overwegen te verminderen. Daarvoor is onder meer het Programma Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO) in gang gezet. De spoorwegonderdoorgang is een veilige oplossing om het spoor te kruisen. Daarnaast wordt vanuit de omgeving veel waarde gehecht aan het opheffen van onbewaakte overgangen. Om die reden is, ondanks dat het geen primaire verantwoordelijkheid is van de provincie en de gemeente, gekeken naar mogelijke oplossingen voor drie onbewaakte spoorwegovergangen die rondom de plek van de onderdoorgang en de nieuwe rondweg gesitueerd zijn.

Het opheffen van de onbewaakte overgangen bestaat enerzijds uit de aanleg van een alternatieve ontsluiting via een parallelstructuur en anderzijds uit het afsluiten en opruimen ervan. Er wordt voorzien in een parallelstructuur – bestaande uit een spoorstoot – berm – ontsluitingspad – berm en een veekerende sloot – aan de zuidzijde van het spoor, die als ontsluiting dient voor de woningen Ter Laan 27, 31 en tevens een verlenging vormt van het Zevenbruggetjespad, die via de onderdoorgang van de spoorlijn aansluit op de weg Ter Laan. Hierdoor kunnen drie onbewaakte spoorovergangen worden opgeheven, naast de overgangen nabij de woningen met huisnummer 27 en 31 ook de overgang bij huisnummer 35, welke woning een rechtstreekse aansluiting krijgt op de nieuwe ontsluitingsweg.

De spoorstoot dient als een veilige afscheiding van het spoor en als afwateringssloot van de spoorbaan. De veekerende sloot dient als afscheiding van de landbouwpercelen en de parallelstructuur. De sloot sluit aan bij het huidige

landschap (alle percelen in directe omgeving worden afgescheiden d.m.v. sloten) en geeft invulling aan de waterberging die noodzakelijk is door de toevoeging van verhard oppervlak.

#### **Aansluiting en kruisingen met bestaande routes**

Voor de aansluitingen en kruisingen geldt als uitgangspunt dat deze gelijkvloers worden vormgegeven, zoals gebruikelijk bij een erftoegangsweg. Hieronder staan kort de principekeuzes voor de aansluitingen en kruisingen toegelicht.

##### *Stedumerweg*

De zichtbaarheid van de aansluiting van de Stedumerweg wordt vergroot door kleurgebruik in materialen en toepassing van groen en verlichting. Dit werkt attentie verhogend. Daarnaast ontstaat er een visuele versmalling door betonbanden toe te passen langs de weg.

Komende vanaf de Eemshavenweg wordt ruim voor de aansluiting met de Stedumerweg de overgang naar het 60 km/u zone gemarkeerd.

##### *Sint Annerweg*

Waar de ontsluitingsweg, komende vanaf de Eemshavenweg, in noordelijke richting afbuigt, wordt de bestaande rechte lijn op de Sint Annerweg doorbroken. Dit werkt snelheidsverlagend. Daarnaast wordt deze aansluiting vormgegeven met middengeleiders om de nieuwe situatie te accentueren en opstelruimte voor motorvoertuigen te realiseren.

##### *Oversteek Zevenbruggetjespad met de nieuwe ontsluitingsweg*

Het Zevenbruggetjespad kruist de nieuwe ontsluitingsweg aan de zuidzijde van de onderdoorgang van de spoorlijn. Voor deze oversteek geldt dat de zichtbaarheid nog nader wordt uitgewerkt in materiaalkeuzes.

##### *Ter Laan*

De spoorwegovergang wordt afgesloten voor motorvoertuigen. Fietzers en voetgangers kruisen de weg gelijkvloers. Het ontwerp hiervoor wordt nog uitgewerkt.

#### **Bepalen locatie komgrens en snelheidsregime**

Komende vanaf de oostelijke ontsluitingsweg wordt de komgrens voor de aansluiting bij Ter Laan gerealiseerd. Het snelheidsregime verandert daar van 60 kilometer per uur naar 50 kilometer per uur. Deze plek is logischerwijs gekozen, omdat enerzijds het verloop van de weg in combinatie met de overstekende fietsers/voetgangers een ander verkeersgedrag vragen en anderzijds de omgeving verandert (zicht op bebouwing).

#### **1.4 Planvorm**

Het plan voor de nieuwe ontsluitingsweg wordt gemaakt in opdracht van de provincie Groningen. Deze ruimtelijke ontwikkeling is niet mogelijk op basis van de vigerende bestemmingsplannen 'Buitengebied' en 'Bedum Kern'. Derhalve is een wijziging van het planologische regime nodig. De Gemeente Bedum voert hiervoor de planologische procedure.

Voor de Oostelijke ontsluitingsweg Bedum is gekozen voor een bestemmingsplan dat voldoet aan de eisen en criteria zoals die vastgelegd zijn in de standaarden zoals de SVBP/IMRO 2012. Dit bestemmingsplan valt onder het bereik van de Crisis- en herstelwet. Deze wet beoogt een versnelde ontwikkeling en realisering van ruimtelijke en infrastructurele projecten als bijdrage aan de bestrijding van de economische crisis. Het gaat er hierbij met name om dat de procedure van een plan sneller kan worden afgerond, waarmee in dit geval ook vlotter met de aanleg van de weg kan worden gestart.



## Hoofdstuk 2 Gebiedsbeschrijving

De gemeente Bedum maakt onderdeel uit van de zogenaamde Centrale Woldstreek. Aan de zuidkant grenst het gebied aan de stad Groningen, in het zuidoosten aan Duurswold. Aan de overige zijden wordt het omringd door zware kleigronden die de overgang vormen naar het oude wierdenlandschap van het Hogeland en het Reitdiepgebied. De Centrale Woldstreek is een laaggelegen zeekleigebied ten noordoosten van de stad Groningen, dat aansluit bij de veenontginningsvlakte van Duurswold. De kern van het gebied wordt gevormd door een komvormige laagte, die tot halverwege de middeleeuwen was bedekt met hoogveen. Het is overwegend een veeteeltgebied met verspreide percelen bouwland.

Eeuwenlang bleef de Centrale Woldstreek een laag gelegen regio waar de veeteelt domineerde. Wel werden al sinds het einde van de zestiende eeuw tientallen kleine poldermolens gebouwd, die de landerijen bij zomerdag droog moesten houden. Langs het Boterdiep en op andere plekken verrezen na 1660 ook enkele grotere molens met schoepraderen. 's Winters stond het gebied grotendeels onder water, zodat men vanuit Groningen aan één stuk door kon schaatsen tot voorbij Onderdendam. Het gebied profiteerde vooral van enkele doorgaande verbindingroutes. In 1659 werd het Boterdiep geschikt gemaakt voor trekschuiten en voorzien van een trekweg.

Vanaf het begin van de 19e eeuw werd het gebied beter ontwaterd. Drainage en bodemverbetering gingen hand in hand. De boeren gingen meer akkerbouwgewassen verbouwen. Aanvankelijk waren dat vooral haver en aardappelen, later ook andere granen en peulvruchten. Rond Bedum werd bovendien veel kool geteeld, die in Groningen op de markt werd gebracht. De hele regio profiteerde van de nabijheid van de stad. Bestond aan het begin van de negentiende eeuw nog driekwart van het gebied uit grasland, omstreeks 1860 was dat nog maar de helft, rond 1900 minder dan een derde. Na 1900 werd de melkveehouderij opnieuw uitgebreid. In 1921 ging in Bedum de nieuwe melkfabriek van start, die zich ontwikkelde tot een van de grootste zuivelbedrijven van Noord-Nederland. Langs het Boterdiep verrezen in de negentiende eeuw vier steenfabrieken, die later weer werden afgebroken.

Het landschap kenmerkt zich vandaag de dag door een grote maat en schaal en openheid. De polders met onregelmatige blokverkaveling, de Wolddijk en het natuurlijke Ter Laanstermaar weerspiegelen de ondergrond en bepalen de hoofdstructuur van het landschap. Het landschap wordt fysiek doorsneden door verschillende infrastructuur zoals de spoorlijn en een hoogspanningsleiding. Door de openheid en grote schaal van het landschap valt de infrastructuur veelal weg in het groter geheel. Op bepaalde plaatsen valt het contrast tussen de dicht beplante erven met boerderijen en het open landschap op. Beplanting is met name aanwezig rondom de erven, oprijlanen naar de erven en de laanstructuur langs de Sint Annerweg. Naast de laanstructuren en erfbeplantingen staan er nog solitairen (essen, iepen) en een aantal knotwilgen langs de wegen.

De erven zijn over het algemeen als eenheid herkenbaar; een boerderij met een woonhuis en met een zeer grote schuur omringt door erfbeplanting en een watergang. Water is een herkenbaar onderdeel van het landschap. De watergangen benadrukken allemaal dezelfde landschappelijke richting. De breedtemaat van de kavels is grilliger.

Aan de westzijde van het plangebied vormt de zuivelfabriek van FrieslandCampina een duidelijke begrenzing van het gebied. Samen met de kleinschalige en meer gedifferentieerde rand van de wijk aan de oostzijde van Bedum bepalen zij de grens van het open landschap waarin het plangebied gesitueerd is.

## Hoofdstuk 3 Beleidskader

### 3.1 Rijksbeleid

Wat betreft het rijksbeleid kan gewezen worden de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de daaruit voortvloeiende Ladder duurzame verstedelijking en het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro).

#### 3.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte worden de ambities van het Rijk op het gebied van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040 beschreven. De SVIR heeft als doel te komen tot een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland: “daarom moet het roer om in het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. Er is nu te vaak sprake van bestuurlijke drukte, ingewikkelde regelgeving of een sectorale blik met negatieve gevolgen voor de ontwikkeling van Nederland. Om dit te keren, brengt het Rijk de ruimtelijke ordening zo dicht mogelijk bij diegene die het aangaat (burgers en bedrijven), laat het meer over aan gemeenten en provincies (‘decentraal, tenzij...’) en komt de gebruiker centraal te staan.”

Het Rijk benoemt in het SVIR 14 nationale belangen waarvoor het rijk verantwoordelijk is. De door dit bestemmingsplan mogelijke gemaakte rondweg valt niet onder één van deze nationale belangen.

#### 3.1.2 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening*

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) heeft het Rijk in 2011 vastgelegd hoe de nationale belangen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) moeten ‘doorwerken’ in de ruimtelijke plannen van de decentrale overheden, zoals bestemmingsplannen. Het kabinet heeft in de SVIR vastgesteld, dat voor een beperkt aantal onderwerpen de bevoegdheid om algemene regels te stellen zou moeten worden ingezet. Het gaat om de volgende nationale belangen. Het Rijk beëindigt de rol bij nationale landschappen, rijksbufferzones en het verstedelijkingsbeleid. Het Rijk beëindigt de rol bij nationale landschappen, rijksbufferzones en het verstedelijkingsbeleid. De aanleg van de rondweg is niet in strijd met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

#### 3.1.3 *Ladder duurzame verstedelijking*

In het Bro (artikel 3.1.6) is geregeld dat een toelichting bij een ruimtelijk plan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet voorzien in duurzame verstedelijking. Het artikel is op 12 mei 2017 gewijzigd. Deze wijziging is op 1 juli 2017 in werking getreden. Voor dit project wordt getoetst aan deze nieuwe regeling, die inhoudt dat de toelichting bij ruimtelijke plannen dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling bevat. Indien het project die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, moet er ook gemotiveerd worden waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

De in het plan voorziene ontwikkeling, zijnde een infrastructurele ontsluiting, wordt niet aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Bro. Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro is daardoor niet van toepassing is. Wat betreft de behoefte wordt verwezen naar het provinciale (Paragraaf 3.2 ) en gemeentelijke beleid (paragraaf 3.3).

Als eventuele toetsing kan het volgende gesteld worden. Dit bestemmingsplan richt zich op de hoofddoelstelling Bereikbaar en draagt bij aan de verbetering van de doorstroming van het regionale verkeer en de bereikbaarheid van het bedrijventerrein. Daarnaast draagt dit bestemmingsplan bij aan de hoofddoelstelling Leefbaar & veilig door het ontlasten van de kern Bedum van doorgaand verkeer in combinatie met verbetering van leefbaarheid, door het verbeteren van de verkeersveiligheid op doorgaande routes en het voorkomen van sluipverkeer op ongewenste routes.

#### *3.1.4 Conclusie*

De voorgenomen ontwikkeling is niet in strijd met de doelstellingen die zijn opgenomen in de SVIR. De realisatie van de Oostelijke ontsluitingsweg draagt bij aan het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid, waarbij de gebruiker voorop staat. Daarnaast wordt met de Oostelijke ontsluitingsweg een leefbaar en veilig woon- en verblijfsgebied in het dorp Bedum en haar omgeving gewaarborgd, waarin natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn. Tevens geeft het een impuls aan de versterking van economie. Tenslotte is de Ladder voor duurzame verstedelijking niet van toepassing en is de ontwikkeling niet in strijd met het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Hiermee past de ontwikkeling binnen het rijksbeleid.

### **3.2 Provinciaal beleid**

#### *3.2.1 Omgevingsvisie*

De Omgevingsvisie provincie Groningen 2016-2020 (vastgesteld op 1 juni 2016 / geconsulteerde versie 15 november 2017) vormt de basis voor de meeste plannen die de provincie de komende jaren maakt. Hierin staat het provinciale omgevingsbeleid rondom milieu, verkeer en vervoer, water en ruimtelijke ordening. Er zijn zes grote opgaven waar de provincie de komende jaren in het bijzonder aan wil werken: Leefbaarheid, Circulaire Economie, Gaswinning, Waddengebied, Energietransitie en Erfgoed, ruimtelijke kwaliteit en landschap.

De Provincie Groningen wil dat de gehele provincie is ontsloten met een wegennet van voldoende kwaliteit. Zowel het goederenvervoer over de weg als het personenvervoer moeten hiervan ten volle kunnen profiteren. Dit betekent:

- een filevrije ontsluiting van de Energyport;
- dat ringwegen rond de stad Groningen filevrij en ongelijkvloers worden gemaakt, om daarmee bij te dragen aan een goede bereikbaarheid van de toplocaties in de

stad;

- dat vanuit de dorpen binnen een rijtijd van 15 minuten een stroomweg of gebiedsontsluitingsweg A te bereiken is;
- dat de stedelijke en regionale kernen met een concentratie van voorzieningen en werkgelegenheid goed bereikbaar zijn vanuit de omgeving met filevrije gebiedsontsluitingswegen.

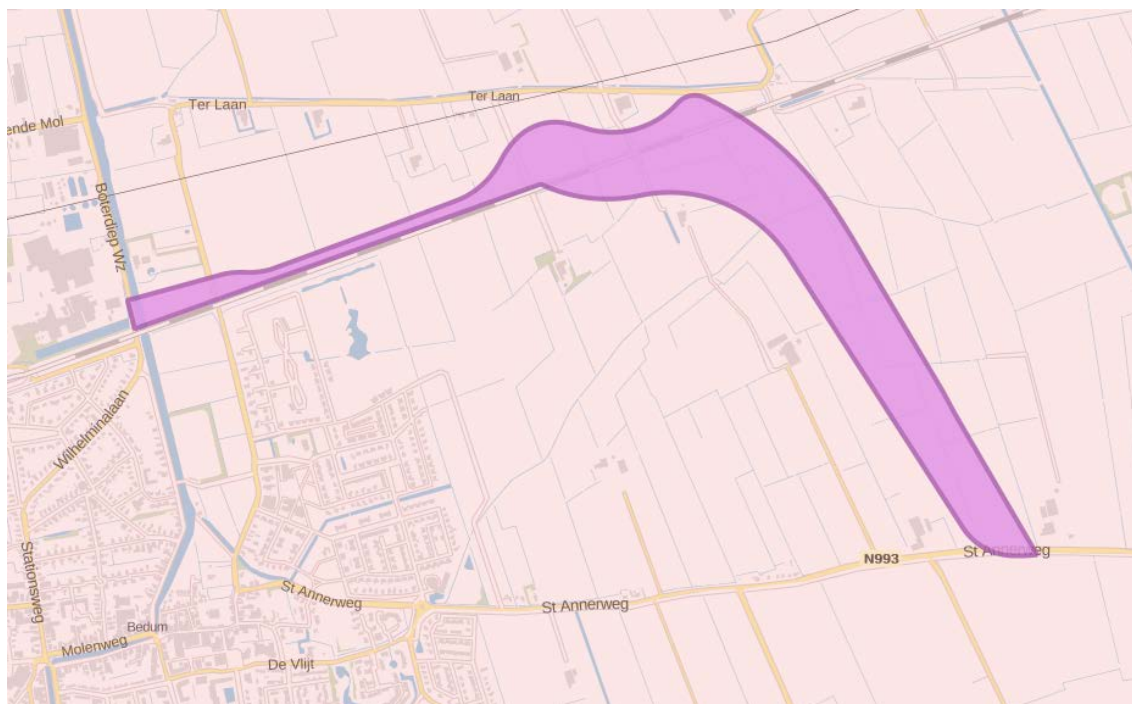
Voor knelpunten die zich alleen op piekmomenten voor doen zullen wordt afgewogen of gedragsbeïnvloeding, met verkeersmanagement of mobiliteitsmanagement, een oplossing biedt. Verder wordt waar nodig rekening gehouden met de mobiliteitsbehoefte van de agrarische sector, binnen randvoorwaarden van leefbaarheid, landschap en verkeersveiligheid.

Wegverbeteringen voor bereikbaarheidsdoelen, grijpt de provincie aan om zo nodig ook de verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid te verbeteren. Ook verkent de provincie Groningen de mogelijkheden om tegelijk ook andere belangen mee te nemen, zoals recreatie en natuur. De provincie zorgt voor een zorgvuldige situering, inpassing en uitvoering van maatregelen.

### 3.2.2 Omgevingsverordening

In de Omgevingsverordening provincie Groningen 2016 (vastgesteld op 1 juni 2016 / geconsuldeerde versie 15 november 2017) staan regels voor de fysieke leefomgeving in de provincie Groningen. In de Omgevingsverordening zijn regels opgenomen over de inhoud van ruimtelijke plannen van gemeenten en waterschappen op het gebied van milieu, water en ruimtelijke ordening. Op 14 maart 2017 hebben Gedeputeerde Staten de omgevingsverordening gewijzigd. De wijzigingen zijn verwerkt in een geconsolideerde versie van de Omgevingsverordening. De geconsolideerde versie is de meest actuele versie van de verordening. Hierin zijn de tracés voor de volgende nieuwe wegverbindingen of verbetering van bestaande wegverbindingen gereserveerd/opgenomen:

- N33-midden, langs de bestaande weg tussen Zuidbroek en Tjuchem;
- oostelijke ontsluitingsweg Bedum;
- N355 tussen Groningen en Zuidhorn.



Figuur 4: Reservering tracé Oostelijke ontsluitingsweg Bedum in de verordening (Kaart 4)

### 3.2.3 Conclusie

De aanleg van de Oostelijke ontsluitingsweg past binnen het provinciaal beleid en wordt daar ook in mogelijk gemaakt. De Provincie heeft een eigen afweging gemaakt van haar belangen en door de inpassing van de weg eventuele tegenstrijdigheden in die belangen weggenomen.

## 3.3 Gemeentelijk beleid

Het structuurplan gemeente Bedum - Bedum en Onderdendam uit 2006 bestaat uit een inventarisatie en een analyse van de gemeente en van de dorpen. In het structuurplan is de visie van de gemeente Bedum ten aanzien van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen geformuleerd. Een van de onderdelen van het structuurplan betreft het realiseren van een nieuwe infrastructuur om de kern Bedum te ontlasten van het vrachtverkeer van en naar de vestiging van FrieslandCampina. Het structuurplan geeft een ontwikkelingsrichting aan, die later in een bestemmingsplan wordt uitgewerkt en vastgelegd. In het structuurplan is een nieuwe wegverbinding aan de oostzijde van de kern Bedum voorzien. Dit is op onderstaand kaartje weergegeven.

Het vastgestelde tracé van de oostelijke ontsluitingsweg loopt door het buitengebied van de gemeente Bedum. Voor dit gebied is het bestemmingsplan Buitengebied Bedum in 2009 vastgesteld.



*Figuur 5 Uitsnede structuurvisie en bestemmingsplan Buitengebied gemeente Bedum*

Het tracé loopt door een aantal bestemmingen. Deze zijn Agrarisch, Verkeer, Verkeer-Railverkeer, Recreatie-Verbijsrecreatie. Door vaststelling van dit bestemmingsplan zullen deze bestemmingen ten behoeve van de weg worden aangepast.

## **Hoofdstuk 4    Omgevingsaspecten**

### **4.1    Verkeer**

De nieuwe Oostelijke ontsluitingsweg met het vrachtverkeer van en naar FrieslandCampina betekent een verandering van de verkeerssituatie en van de verkeersstromen. In het onderzoek naar de verschillende Tracéalternatieven (Bijlage 2 Tracé-alternatieven) zijn de verkeerseffecten al onderzocht. Vervolgens zijn als basis voor het akoestisch onderzoek en onderzoek luchtkwaliteit voor de verschillende wegvakken de intensiteiten bepaald. Zie hiervoor Bijlage 9 Onderbouwing verkeerscijfers t.b.v. akoestisch onderzoek en onderzoek luchtkwaliteit. Zo geldt voor het tracé van de nieuwe Oostelijke ontsluitingsweg bijvoorbeeld dat er 10 jaar na uitvoering circa 1300 motorvoertuigen (totaal voor beide richtingen) per dag rijden. Hiervan zijn circa 660 vrachtverkeer. Dit onderzoek vormt de basis voor het akoestisch onderzoek en het onderzoek naar luchtkwaliteit.

#### *Onderdendam*

In Onderdendam leeft echter de zorg onder inwoners dat er door de nieuwe ontsluitingsweg, in combinatie met andere maatregelen in de omgeving, meer verkeer door Onderdendam gaat rijden. Op basis van de hierboven genoemde verkeersonderzoeken volgt dat de nieuwe Oostelijke ontsluitingsweg zorgt voor een berekende toename van 50 tot 100 motorvoertuigen per dag tussen Onderdendam en Bedum. Om de zorgen die in Onderdendam leven weg te kunnen nemen is er door RoyalHaskoningDHV specifiek voor de situatie in Onderdendam een aanvullend verkeersonderzoek uitgevoerd (zie Bijlage 10 Effecten op verkeersstromen door Onderdendam). Uit dit aanvullend onderzoek blijkt dat de verschillende maatregelen niet leiden tot een grotere toename dan de reeds berekende toename van 50 tot 100 motorvoertuigen per dag waar nu per wegvak al ruim 3000 verkeersbewegingen zijn geteld.

### **4.2    Landschap**

Voor het in beeld brengen van de waarden voor natuur, landschap, cultuurhistorie en archeologie is in 2014 door RoyalHaskoningDHV een gebiedsinventarisatie uitgevoerd (zie Bijlage 11 Gebiedsinventarisatie). Deze gebiedsinventarisatie heeft als input gediend voor het uitwerken en landschappelijk inpassen van het tracé (zie Bijlage 12 Landschappelijke onderbouwing en inrichting).

Het landschap kenmerkt zich door een grote maat en schaal van het landschap en een grote mate van openheid. Het Boterdiep, de Wolddijk met daaraan gekoppelde boerderijen, het natuurlijk beloop van het Ter Laanstermaar, de Sint Annerweg en de verkaveling bepalen de hoofdstructuur van het landschap. Beplanting is met name aanwezig rondom de erven, een enkele oprijlaan en de laanstructuur langs de Sint Annerweg.

Een groot deel van de vroegere erven is nu nog steeds herkenbaar aanwezig. In het



plangebied zijn een tweetal wierden bekend. Deze karakteristieken zijn medebepalend geweest voor de keuze van het tracé en zijn mede-sturend voor de inrichting/inpassing van de weg. In Bijlage 12 Landschappelijke onderbouwing en inrichting staat dit nader beschreven

Het tracé kent drie onderdelen:

1. Aan de noordzijde van het spoor is het tracé zoveel mogelijk gebundeld met de spoorlijn, om de afstand tot de Wolddijk en de daaraan gelegen boerderijen zo groot mogelijk te houden en te voorkomen dat het gebied tussen spoor en Wolddijk versnipperd.
2. Rondom de spooronderdoorgang ligt de weg nabij de Wolddijk en aangelegen boerderijen, dit betekent maatwerk om een en ander zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen.
3. Verder naar het zuiden volgt de weg de kavelrichting van het landschap naar de Sint Annerweg toe.



Figuur 6: Uitgangspunten landschappelijke inpassing

De inpassing van de weg in de omgeving tast zo min mogelijk de kwaliteiten van het gebied aan. De weg heeft een rustig beloop met zo min mogelijk bochten. De aanwezige bochten zijn zoveel mogelijk in lijn met het landschap vormgegeven waardoor het verloop van de weg ervaren zal worden als passend in de omgeving.

De spooronderdoorgang is schuin vormgegeven. Dit geeft de mogelijkheid om de ontsluitingsweg zo min mogelijk te laten uitbuigen. (zie ook paragraaf 1.3 Planuitgangspunten.)

Aan de zuidzijde van het spoor is de bocht op deze wijze vloeiend vormgegeven zodat het tracé een logischer/ ontspanner beloop heeft.

Vanwege het open karakter van het landschap worden er geen bomen langs de weg geplant. De overgang naar de landbouwpercelen wordt gevormd door een bermsloot. De wegbeplanting langs de Sint Annerweg wordt waar mogelijk versterkt, zodat duidelijk is dat het oorspronkelijk beloop van de weg van Sint Annen naar Bedum is en dat de weg naar het noorden de ontsluitingsweg betreft.

De structuur van het landschap kan worden versterkt door bij omliggende boerderijen erfbeplanting aan te leggen/te versterken. Hierover vindt (op vrijwillige basis) overleg plaats met omwonenden. Dit kan ook lichthinder verminderen. De laanbeplanting van de oprijlaan naar Ter Laan 27 wordt indien mogelijk en wenselijk versterkt.

De kruising met het water van het Ter Laanstermaar wordt zodanig vormgegeven dat het maar zichtbaar is.

#### **4.3 Landbouw**

Zoals blijkt uit Hoofdstuk 2 Gebiedsbeschrijving gaat het tracé van de nieuwe Oostelijke ontsluitingsweg door landbouwgebied. In de verkenningsfase van het project is daarom ook een werkgroep landbouw ingesteld.

Door deze werkgroep is verzocht om in de planuitwerkingsfase onderzoek te doen naar grondmobiliteit/kavelruil. Dit is gebeurd. Twee bedrijven hebben aangegeven hun bedrijf te willen verkopen en daarmee grond beschikbaar te stellen. Met deze partijen zijn intentieovereenkomsten gesloten waarmee de voorwaarden van zowel de provincie als de verkopende partijen waren vastgelegd. Vervolgens zijn verschillende keukentafelgesprekken gevoerd met de direct betrokken grondeigenaren om enerzijds inzicht te krijgen in de impact van de Oostelijke ontsluitingsweg op hun bedrijf en anderzijds de compensatiemogelijkheden te onderzoeken. Dit is door middel van individuele gesprekken uitgevoerd aangezien de impact per bedrijf verschilt. Vervolgens is de interesse van omliggende agrariërs gepolst. Uit het onderzoek kwam naar voren dat er wel interesse was voor grond, maar niet tegen voor ieder acceptabele voorwaarden. Tevens heeft de melkveehouderij te maken gekregen met verslechterende marktomstandigheden (lage melkprijs en onzekerheid over veranderende wetgeving fosfaatrechten). Gelet hierop hebben heeft de provincie Groningen het onderzoek naar aankoop en inzet van bedrijven moeten stopzetten.

Parallel aan het proces van grondmobiliteit is het ontwerp in overleg met de betrokken grondeigenaren verder geoptimaliseerd. Dit heeft ertoe geleid dat er

geen grote kavels meer worden doorsneden en de impact op bedrijfsniveau wordt verkleind. Toch blijft de provincie Groningen in de realisatiefase open staan voor mogelijkheden en initiatieven vanuit de omgeving voor kavelruil en grondmobiliteit. Mochten zich bijvoorbeeld kansen voor doen om de getroffen agrariërs te compenseren in grond, dan zal de Provincie Groningen deze kansen onderzoeken op haalbaarheid en meenemen in de grondaankoopstrategie. Belangrijke voorwaarde blijft dat er zicht moet zijn op doorverkoop en verder dat het financiële risico beheersbaar en verantwoord blijft.

#### **4.4 Ecologie**

Per 1 januari 2017 zijn de Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet en Boswet opgegaan in één nieuwe wet: de Wet natuurbescherming (Wnb). Hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming betreft het onderdeel soorten, voorheen de Flora- en faunawet. Als gevolg van de aanleg en gebruik van de Oostelijke ontsluitingsweg kunnen effecten op beschermde soorten niet op voorhand worden uitgesloten. Een toetsing aan het onderdeel soortenbescherming van de Wet natuurbescherming is dan ook noodzakelijk. In opdracht van de provincie Groningen is een ecologische quickscan uitgevoerd (zie hiervoor Bijlage 13 Quickscan Wet natuurbescherming). Met deze quickscan vindt de toetsing aan het onderdeel soorten van de Wet natuurbescherming plaats.

De uitgevoerde quickscan geeft antwoord op de volgende vragen:

- Welke beschermde flora en fauna zijn aanwezig of kunnen in het plangebied en omgeving voorkomen?
- Kunnen de geplande werkzaamheden negatieve effecten hebben op beschermde flora en fauna?
- Zo ja, welke effecten kunnen optreden en welke maatregelen zijn dan nodig om deze negatieve effecten te voorkomen?
- Indien schade niet volledig is te vermijden, welke vervolgstappen zijn dan aan de orde?

In de Wet natuurbescherming worden drie beschermingsregimes onderscheiden:

1. Vogelrichtlijnsoorten (artikel 3.1 - 3.4)
2. Habitatrichtlijnsoorten en soorten genoemd in de verdragen Bern en Bonn (artikel 3.5 - 3.9)
3. Andere soorten (artikel 3.10 - 3.11; bijlage onderdeel A en B)

Een aantal vogelsoorten valt zowel onder het beschermingsregime van de Vogelrichtlijn als onder de Habitatrichtlijn. Het beschermingsregime van Habitatrichtlijnsoorten is ten aanzien van verstoren strenger dan die van Vogelrichtlijn soorten. Voor vogels die vermeld staan in de Vogelrichtlijn geldt dat verstoring tijdens het broedseizoen geen overtreding van de wet inhoudt, mits de verstoring geen wezenlijke invloed heeft op de gunstige staat van instandhouding van de soort. Voor vogels die genoemd worden in de verdragen van Bonn en Bern geldt dat zij tijdens het broedseizoen niet mogen worden verstoord. Los van het

beschermingsregime blijft het doden van vogels, beschadigen en/of vernielen van nesten een overtreding van de wet.

De lijst 'jaarrond beschermde nesten' die onder de Flora- en faunawet is opgesteld, is ook onder de Wnb geldig. Onder de Wet natuurbescherming geldt, net als onder de Flora- en faunawet, de zorgplicht (artikel 1.11) voor alle in het wild levende dieren.

Voor dit project is de provincie Groningen het bevoegd gezag voor de uitvoering van de Wet natuurbescherming en voor het verlenen van een eventuele ontheffing. De provincie Groningen heeft voor de implementatie van de Wet natuurbescherming een verordening vastgesteld.

Voor het bepalen van de mogelijke effecten van de geplande werkzaamheden is het noodzakelijk te weten welke beschermde soorten aanwezig zijn en kunnen zijn, in en in de omgeving van het plangebied. Hiervoor is bronnenonderzoek en een veldbezoek uitgevoerd.

#### *Conclusie beschermde soorten*

Op basis van de quickscan zijn met betrekking tot de aanwezigheid van beschermde flora en fauna de volgende conclusies te trekken

In het plangebied is geschikt broedbiotoop voor Vogelrichtlijnsoorten met jaarrond beschermde nesten aanwezig namelijk:

- huismus, kerkuil, steenuil (woning aan de ter laan 10);
- buizerd (in populier bij bosje voormalige woning nr.31).

In en rond het plangebied is geschikt broedbiotoop voor vogels aanwezig:

- kievit, scholekster (In de weilanden);
- wilde eend, fuut, rietgors, rietzanger, kleine karekiet (in de watergangen en langs rietkragen);
- zwarte kraai, houtduif, merel, tjiftjaf, winterkoning, roodborst (in de bosjes en bomen).

In de woning en bomen aan de Ter Laan 10 zijn geschikte verblijfplaatsen voor vleermuizen aanwezig, daarnaast zijn geschikte elementen als vliegroute voor vleermuizen, namelijk Ter Laanstermaar, bomenrij bij woning Ter Laan 10 en Boterdiep.

In het plangebied is geschikt leefgebied aanwezig voor de Habitatrichtlijn soort, poelkikker, met name de poel in het weiland bij Ter Laan 10 en de noordelijke spoorsloot zijn geschikt.

In en rond het plangebied komen verder een aantal Nationaal beschermde soorten voor, namelijk:

- In de wateren binnen het plangebied is geschikt habitat voor de waterspitsmuis aanwezig;
- De boerderij en schuur op Ter Laan 10 is geschikt als verblijf voor steenmarter;
- Daarnaast komen de vrijgestelde soorten: veldmuis, gewone bosspitsmuis, ree, haas, gewone pad, bastaardkikker, kleine watersalamander voor. Voor deze

andere soorten geldt dat ze allemaal zijn opgenomen in de provinciale verordening, zodat voor deze soorten een vrijstelling geldt. De algemene zorgplicht is wel van kracht.

Indien andere werkzaamheden dan die zijn genoemd gaan plaatsvinden, dienen ook deze ingrepen getoetst te worden aan de Wet natuurbescherming. De conclusies kunnen dan afwijken van de bovenstaande conclusies.

#### *Benodigde vervolgstappen*

Vóórdat de werkzaamheden kunnen plaatsvinden zijn in de quickscan vervolgstappen beschreven en wordt gesteld dat nader onderzoek binnen het plangebied nodig is. Om juridische houdbaarheid te garanderen dient het onderzoek volgens de richtlijnen van de en het vleermuisprotocol te worden uitgevoerd:

Het betreft onderzoek naar de volgende soorten:

Jaarrond beschermde vogels:

- **Huismus** (2 ronden half maart t/m half mei)
- **Kerkuil** (3 ronden tussen begin februari en half oktober)
- **Steenuil** (3 ronden tussen 15 februari en 15 april)

**Vleermuizen** vliegroutes en verblijfplaats (4 bezoeken in periode half mei t/m eind september en 1x inpandige controle van de zolders);

**Waterspitsmuis** (onderzoek met lifetraps periode 1 aug t/m eind okt, circa 1 week);

**Poelkikker** (drie veldbezoeken in de periode mei tot en met juli 2018, 2 avondronden in mei/juni om kooractiviteit vast te stellen, 1 schepnet onderzoek om eerdere waarnemingen te bevestigen en populatie-omvang te kunnen bepalen).

**Steenmarter**: inpandige controle van de boerderij en schuren op sporen, nestmateriaal en uitwerpselen. Eventueel plaatsen van een cameraval. Het onderzoek naar steenmarter kan gedurende het hele jaar uitgevoerd worden, hiervoor is geen specifieke periode.

Omdat in het plangebied zowel Vogelrichtlijnsoorten als Habitatrichtlijnsoorten voorkomen, dient verstoring tijdens het broedseizoen geheel te worden voorkomen. Om negatieve effecten als gevolg van de werkzaamheden op de aanwezige broedvogels te voorkomen, dient te worden gewerkt buiten het broedseizoen (buiten de periode half maart t/m half augustus).

Voor Nationaal beschermde soorten geldt de zorgplicht. De zorgplicht houdt in dat schade aan wilde planten en dieren zoveel, als redelijkerwijs mogelijk is, wordt voorkomen. Dit kan door het rooien van de struiken in één richting uit te voeren, zodat eventuele grondgebonden zoogdieren zelfstandig het gebied kunnen verlaten.

Uit het nader onderzoek zal blijken of een ontheffing op de Wet natuurbescherming

nodig is en of er maatregelen getroffen moeten worden.

#### *Conclusie*

Met inachtneming van bovenstaande conclusies en het doen van de daaruit voortvloeiende onderzoeken en maatregelen is er geen overwegend bezwaar dit ontwerp- bestemmingsplan ten uitvoer te brengen.

Uit nader onderzoek, dat gedeeltelijk is afgerond, is inmiddels gebleken dat zich in de noordelijke spoorloot waterspitsmuizen bevinden. Gelet hierop worden voor de werkzaamheden ontheffingen aangevraagd. Mocht uit de nog af te ronden onderzoeken blijken dat voor meer soorten een ontheffing nodig is, dan wordt voor de werkzaamheden ook hiervoor een ontheffing aangevraagd.

#### **4.5 Water**

Om wateroverlast te voorkomen dient het water zo lang mogelijk vastgehouden te worden. Dit wordt gerealiseerd door aan beide zijden van de nieuwe ontsluitingsweg een nieuwe sloot te graven die tevens dienst doet als veekering. Het waterschap vereist normaal gesproken dat minimaal 10% van het nieuw aan te leggen verhard oppervlak wordt gecompenseerd in waterberging. Zo kan (regen)water langer worden vastgehouden bij grote hoeveelheden neerslag. In dit project wordt ruimschoots voldaan aan genoemd percentage.

Voor het aspect water heeft afstemming plaatsgevonden met het waterschap Noorderzijlvest. Daarbij zijn de hierna beschreven aspecten besproken.

De nieuwe Oostelijke ontsluitingsweg Bedum zal iets boven het maaiveld komen te liggen, maar volgt zoveel mogelijk de gemiddelde maaiveldhoogte. Hierbij geldt dat de voet van de fundering boven de grondwaterstand wordt gerealiseerd. Langs de weg wordt aan weerszijden een vee kerende sloot gerealiseerd met taluds van 2:3 en een waterdiepte van 50 cm (breedte wateroppervlak is dan 2,10 meter). De bermen tussen de weg en de sloten bedragen 2,5 meter, waardoor er geen sprake is van versnelde waterafvoer vanaf het verharde oppervlak. Water kan natuurlijk afstromen via de bermen en de sloten naar de hoofdwatgangen. Het waterschap geeft daarom aan dat de compensatieverplichting voor het toevoegen van verhard oppervlak daarom niet aan de orde is voor de Oostelijke ontsluitingsweg Bedum. Overigens neemt het netto wateroppervlak met het realiseren van de sloten aanzienlijk toe. Doordat de afwatering via de berm gaat zijn geen extra zuiverende voorzieningen nodig.

Voor de spooronderdoorgang geldt dat dit een af te pompen polder wordt. Voor het afvoeren van water wordt in de nadere uitwerking gekeken naar de afvoercapaciteit van ontvangende watgangen. Daarvoor zijn zowel aan de zuidkant als aan de noordkant van de Oostelijke ontsluitingsweg mogelijkheden. Wellicht dat dit herprofilering van bestaande sloten en het vervangen van bestaande duikers met zich meebrengt. Conform de Beleidsnotitie Water en Ruimte dient het te verpompen water uit de onderdoorgang 'met minimale voorzieningen' te worden gezuiverd voordat wordt geloosd op oppervlaktewater.

Het realiseren van duikers wordt zoveel mogelijk geconcentreerd. De capaciteit van het ontvangende systeem is hierbij leidend.

Het Boterdiep is onderdeel van de Electraboezem 2e schil en kent een hoger peil, waarbij de walkanten als waterkering dienen. De nieuwe Oostelijke ontsluitingsweg dient aan te sluiten op de hoogte van deze waterkering.

Voor realisering van de weg zal een Watervergunning (op grond van de Keur) worden aangevraagd. In de Watervergunning zullen o.a. details als afmetingen van watergangen en kunstwerken en ook beheer- en onderhoudsaspecten worden benoemd.

Het waterbelang wordt hiermee, conform de Beleidsnotitie Water en Ruimte van waterschap Noorderzijlvest, geborgd.

#### *Conclusie*

Door de aanbevelingen en aanwijzingen van het waterschap over te nemen en in de uitvoering op te nemen ontstaat er geen hinder voor de realisering en het gebruik van de weg en dus de uitvoering van dit plan ten aanzien van het aspect water.

#### **4.6 Bodem**

Nagenoeg het gehele tracé betreft landbouwgrond en is als zodanig onverdacht. Mogelijk dat er langs het spoor sprake is van diffuse verontreiniging. Dit wordt nader onderzocht.

Het tracé gaat deels over een agrarisch erf gelegen aan het Boterdiep. Op dit erf, plaatselijk bekend als Ter Laan 10, heeft in 1994 een bodemonderzoek plaatsgevonden in het kader van een eigendomsoverdracht. Gebleken is dat er destijds aan de noordzijde van het erf minerale olieverontreiniging in de bodem is aangetroffen. Tevens was er een dieseltank aanwezig die naar alle waarschijnlijkheid geruimd is. Tijdens realisering van de weg zal hier nader onderzoek worden uitgevoerd.

Verder heeft er een inventarisatie en onderzoek plaatsgevonden ten aanzien van het voorkomen van explosieven ten gevolge van het uitvoeren van oorlogshandelingen (zie Bijlage 14 Vooronderzoek Conventionele explosieven). Dit onderzoek concludeert dat er geen aanleiding is nader onderzoek uit te voeren en dat het gebied niet verdacht is op het voorkomen van conventionele explosieven.

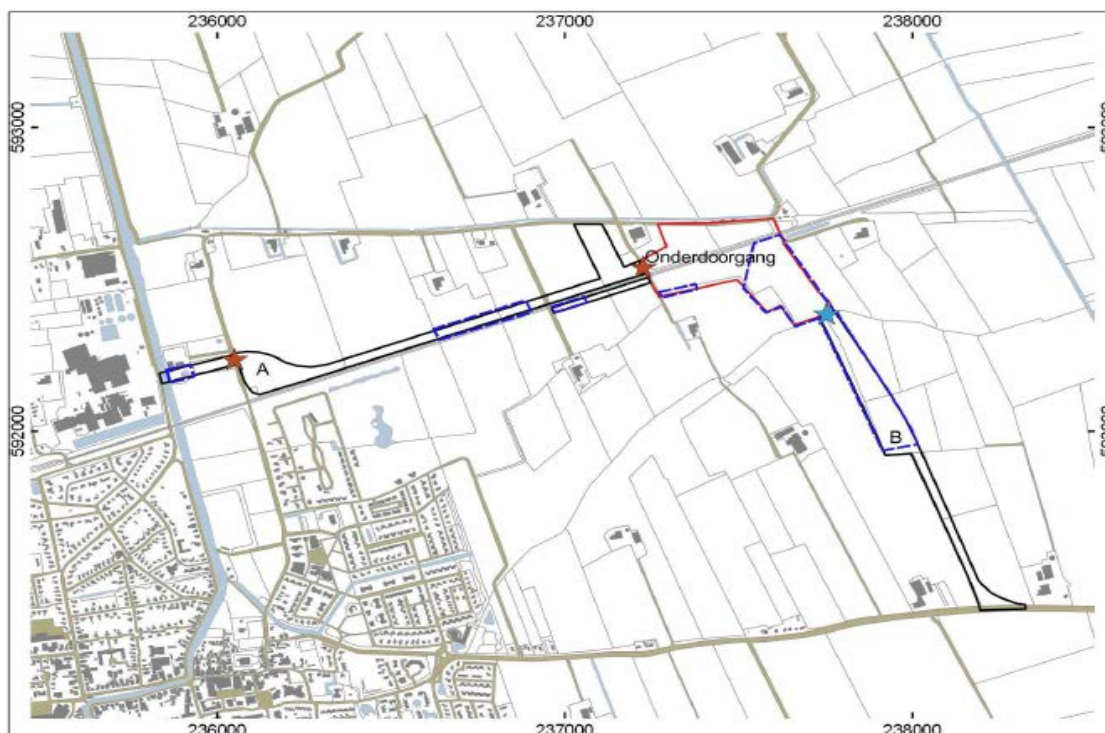
#### *Conclusie*

Met inachtneming van de uitkomsten van het nadere bodemonderzoek ter plekke van het erf Ter Laan 10 kan gesteld worden dat het aspect bodem de uitvoering van het plan niet in de weg staat.

#### 4.7 Archeologie

Binnen het plangebied komen geen terreinen voor die geregistreerd zijn op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK). Ook zijn uit het plangebied geen archeologische vondsten bekend. In de omgeving van het tracé zijn wel meerdere archeologische terreinen en vondsten bekend. Het meest nabijgelegen AMK-terrein ligt circa 100 m ten oosten van Deelgebied Onderdoorgang. Het terrein is rijksbeschermd en betreft een middeleeuwse huiswierde of stinswier met de resten van een steenhuis en een dobbe. In eerste aanleg dateert de huisplaats mogelijk uit de 11de eeuw. Het vondstmateriaal stamt voornamelijk uit de 12de tot en met het begin van de 16de eeuw. Circa 100 m ten zuidwesten van de aan te leggen spooronderdoorgang is in 2015 een booronderzoek uitgevoerd. Hierbij is de aanwezigheid van een wierde op die locatie bevestigd.

De overige bekende archeologische resten in de omgeving van het tracé betreffen een middeleeuwse wierde met de resten van een uithof van het Cisterciënzerklooster te Aduard en een dobbe, de middeleeuwse wierde van Bedum, de Radfriduskapel te Bedum uit de late 10de of vroege 11de eeuw, een overslibde nederzetting uit de ijzertijd, één huiswierde uit de ijzertijd, twee huiswieren uit de vroege middeleeuwen en het laatmiddeleeuwse borgterrein Schultinga.



Figuur 6: Uitsnede uit de Archeologische verwachtingskaart en beleidsadvieskaart van de gemeente Bedum/RAAP2008). Het tracé van de Oostelijke ontsluitingsweg is globaal aangegeven met een zwarte onderbroken lijn en het Deelgebied Onderdoorgang met een zwarte omlijning.



Op de archeologische verwachtingskaart en beleidsadvieskaart van de gemeente Bedum is aangegeven dat het tracé zich geheel bevindt binnen een gebied met een lage verwachting wat betreft de aanwezigheid van archeologische resten. Deze lage verwachting is gekoppeld aan de aanwezigheid van de leek- en woudeerdgronden, zoals aangeduid op de bodemkaart. Hierbij is echter geen onderscheid gemaakt tussen de kwelderwallen en de tussenliggende vlaktes. De kwelderwallen hebben ten onrechte een lage verwachting toegewezen gekregen. Met hun relatief hoge ligging in het landschap waren deze geschikt voor bewoning, en werden ook daadwerkelijk bewoond getuige wierden en bekende archeologische terreinen. Gezien de kans om op kwelderwallen archeologische resten aan te treffen zou een hoge verwachting passend zijn. Ook meerdere wierden uit de omgeving van het plangebied zijn niet op de beleidskaart aangegeven. Langs het tracé liggen meerdere historische boerderijplaatsen (oranje omlijnd), de rijksbeschermd huiswierde of stinswier is weergegeven en op het westelijk uiteinde van het plangebied bevinden zich een oud erf en een molenlocatie. Deze laatste twee betreffen aandachtspunten en hebben daarom geen dubbelbestemming in het bestemmingsplan van de gemeente Bedum. Het oude erf betreft het bestaande erf huiswierde (zie boven).

In het plangebied zijn enkele landschappelijke en cultuurhistorische elementen aanwezig waarvan resten in de bodem aanwezig kunnen zijn. Ook is in een deel van het plangebied de ondergrond zelf kansrijk op de aanwezigheid van archeologische resten. Deze zaken zijn hieronder opgesomd per deelgebied en weergegeven in figuur 5.

Deelgebied A doorsnijdt:

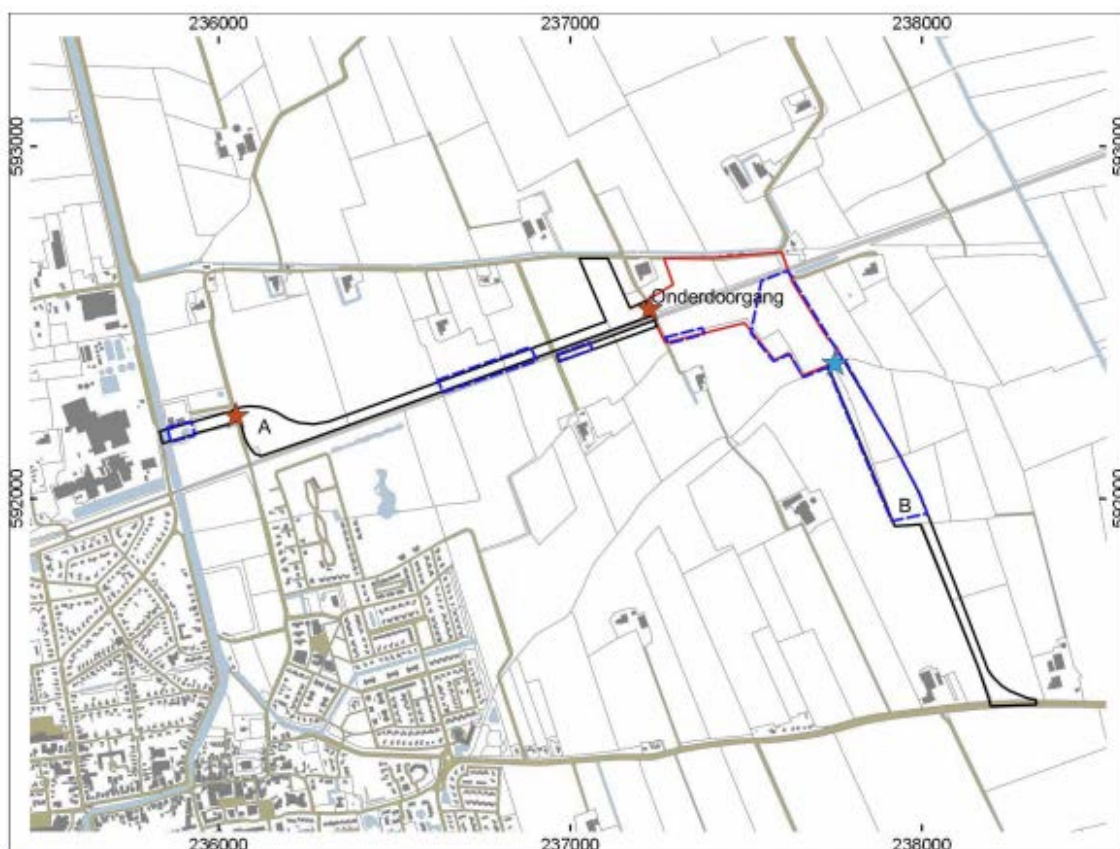
- een kwelderwal die vanaf (de loop van) de middeleeuwen bewoond werd;
- drie historische wegen waarvan twee van hoge ouderdom en één 19de-eeuwse weg;
- een watermolenerf uit 1662 dat later is hergebruikt voor de woning en de molen van een pelmolenaar.

Deelgebied B doorsnijdt:

- een kwelderwal die vanaf (de loop van) de middeleeuwen bewoond werd;
- (de oever van) het Ter Laanstermaar.

Deelgebied Onderdoorgang doorsnijdt/overlapt met:

- een kwelderwal die vanaf (de loop van) de middeleeuwen bewoond werd (langs de zuidwestelijke rand van het plangebied);
- de oude loop (of lopen) van het Ter Laanstermaar.



figuur 7: Archeologische overwegingen: Het plangebied met daarin aangegeven de zones en locaties waarvoor een archeologisch vervolgonderzoek is aangeraden. De zones, gebaseerd op het oude erf, kwelderwallen en een oud stroomgebied van het Ter Laanstermaar, zijn weergegeven met een blauwe, ononderbroken omlijning. De sterren geven de locaties aan waar een oude weg (oranjebruin) of waterloop (blauw) wordt gekruist.

Het Ter Laanstermaar is vanuit archeologisch oogpunt interessant omdat het de bewoners van de wierden op de kwelderwal via het Kardingermaar een verbinding met waterwegen verschafte. Aan het Ter Laanstermaar kunnen zich aanlegplaatsen en dergelijke bevonden hebben. Het is aannemelijk dat deze zich nabij de wierden bevonden. Het is onbekend of zich binnen het plangebied dergelijke resten bevinden. Op de kwelderwallen bestaat kans op het aantreffen van archeologische resten van activiteiten gerelateerd aan de bewoonde wierden. De aanwezigheid van onverhoogde huisplaatsen op de kwelderwal is niet geheel uit te sluiten. De historisch bekende molens bevonden zich, gezien hun ligging op historisch kaartmateriaal, waarschijnlijk net buiten het geplande tracé. Het tracé overlapt binnen het oude molenerf echter met een verhoging die een huiswierde of molenbergje zou kunnen betreffen. Wat betreft de oude wegen is met name de oude doorgaande weg tussen Middelstum en Bedum van belang en in mindere mate de oude lokale weg. De 19de-eeuwse weg is van ondergeschikt belang.

Hoewel op basis van het bestemmingsplan geen onderzoeksplicht op het gebied van archeologie aan de orde is, wordt op basis van het uitgevoerde bureauonderzoek (zie Bijlage 15 Archeologisch bureauonderzoek). De hierboven benoemde bekende en te verwachten archeologische resten aangeraden een archeologisch vervolgonderzoek in te stellen naar deze resten. Hiermee is tevens vooraf of gelijktijdig met de werkzaamheden duidelijkheid omtrent de aanwezigheid van archeologische sporen te verkrijgen wat onnodige vertragingen zal kunnen voorkomen. In de overige delen van het plangebied (namelijk het lager gelegen gebied buiten de kwelderwallen, het molenerf en de oude wegen) is geen archeologisch onderzoek nodig. De lage verwachting die op de gemeentelijke verwachtingskaart en beleidsadvieskaart aan dit gebied is toegekend is terecht.

De meest geschikte wijze van eventueel archeologisch vervolgonderzoek is afhankelijk van de exacte bodemingrepen. Hierbij is bijvoorbeeld te denken aan een archeologische begeleiding. Voor een archeologische begeleiding is een door de bevoegde overheid goedgekeurd Programma van Eisen (PvE) benodigd. Ook kan het wenselijk zijn om in delen van het tracé voorafgaand aan de geplande werkzaamheden de situatie beter in beeld te brengen door middel van een archeologisch booronderzoek. De wijze van vervolgonderzoek dient te worden besloten wanneer de diepte en omvang van de ingrepen bekend zijn.

#### *Conclusie*

Met inachtneming van de aanbevelingen ten aanzien van vervolgonderzoeken en het overnemen van de resultaten daarvan in de verdere realisering is er geen bezwaar tegen de uitvoering van dit bestemmingsplan.

#### **4.8 Cultuurhistorie**

Op kaarten rond 1850 en 1900 zijn de kenmerkende structuren, die vandaag de dag nog steeds zichtbaar zijn, reeds aanwezig. De Wolddijk, het Ter Laanstermaar, de weg van Bedum naar Sint Annen en de landschappelijke structuur met de herkenbaarheid van de erven zijn daar voorbeelden van.



Figuur 8: Kaartuitsnede 1864

Op de kaart van 1903 is de nieuwe spoorverbinding als een autonome lijn zichtbaar en doorsnijdt de diverse structuren.



Figuur 9: Kaartuitsnede 1903

### Wolddijk

De Wolddijk is een vroegmiddeleeuwse dijk die om het lage gebied ten noorden van de stad Groningen is gelegd. De aanleg van de dijk werd noodzakelijk toen het veen werd ontgonnen en het maaiveld met ca. 3 meter zakte. Als gevolg van de maaiveldvaling stroomde het water van het hoger gelegen gebied ten noorden en westen het gebied in. De Wolddijk werd de scheiding tussen de Oostelijke Bedumer Polder en de Oudezijlster Molenpolder. Ter hoogte van de kruising Wolddijk. Bij Ter



Laan verbindt een elektrisch gemaal beide polders.

Op de kaart uit 1909 is een voetveer over het Boterdiep aanwezig in het verlengde van de Wolddijk. Deze voetveer is verdwenen in de eerste helft van de 20e eeuw.

#### *Ter Laanstermaar*

De belangrijkste natuurlijke watergang in het plangebied.

#### *St. Annerhuisjes*

Aan de weg van Bedum naar Sint Annen staan aan de noordzijde van de Sint Annerweg een groep arbeiderswoningen, beter bekend als de Sint Annerhuisjes. De Sint Annerhuisjes is een gehucht en maakt onderdeel uit van de geschiedenis van de plek. Er is geen beleidsmatige waardering van deze huisjes bekend.

#### *Erven*

Een groot deel van de erven is heden ten dagen nog steeds herkenbaar aanwezig. Deze erven zijn op de kaart van archeologie ook aangegeven als boerderijplaatsen en staan al op kaarten van rond 1850. De archeologische kaart is te vinden onder de kop archeologie. In het plangebied zijn een tweetal wierden bekend. Ter plaatse van boerderij Roodeschool en net ten zuiden van de Roodeschool en de spoorlijn. De boerderij Roodeschool was oorspronkelijk een kloosterschool.

#### *Conclusie*

Door de tracékeuze, het ontwerp en de voorgenomen realisering van de weg is getracht de cultuurhistorische context zo goed als mogelijk te laten prevaleren. Hierdoor is er geen overwegend bezwaar dit bestemmingsplan ten uitvoer te brengen.

## **4.9 Geluid-, trillingen- en lichthinder**

In het akoestisch onderzoek (zie Bijlage 16 Akoestisch onderzoek) is alvast rekening gehouden met een eventuele toekomstige uitbreiding van het bedrijventerrein. Daarom wordt in dit akoestisch onderzoek uitgegaan van de aanleg te leggen oostelijke ontsluiting Bedum en de wijziging van de bestaande wegen waar de nieuwe weg op aansluit. Voor dit bestemmingsplan zijn alleen de resultaten voor de oostelijke ontsluiting van toepassing. Voor beide situatie gelden op basis van de Wet geluidhinder (Wgh) verschillende grenswaarden. Voor woningen langs een nieuwe weg geldt een voorkeursgrenswaarde van 48 dB; Voor woningen langs een te wijzigen weg geldt dat de geluidbelasting ten gevolge van de wijziging niet met (afgerond) 2 dB of meer mag toenemen. Als dat wel gebeurt, is volgens de Wgh sprake van “reconstructie”.

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt het wettelijk kader voor de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting bij geluidgevoelige objecten ten gevolge van de aanleg van nieuwe wegen en de wijziging van bestaande wegen:

- Voor nieuwe wegen dient op grond van afdeling 2 van hoofdstuk VI van de Wgh

de toekomstige geluidbelasting vanwege de nieuwe weg op de geluidgevoelige objecten te worden onderzocht.

- Voor te wijzigen, bestaande wegen dient op grond van afdeling 4 van hoofdstuk VI van de Wgh de geluidbelasting vóór de wijziging van de weg en de toekomstige geluidbelasting na de wijziging van de weg te worden onderzocht.

Het wettelijke Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (Rmg2012) stelt de regels voor het bepalen van de geluidbelastingen. Uitgangspunt voor het bepalen van de toekomstige geluidbelasting is volgens het Rmg2012 het zogenoemde maatgevende jaar. Dit is minimaal 10 jaar na vaststelling van het bestemmingplan. De toekomstige geluidbelasting is bepalend voor het treffen van eventuele geluidmaatregelen. Ten aanzien van de wijzigingen aan de bestaande wegen dient ook de heersende geluidbelasting te worden bepaald. Dit is één jaar vóór de wijziging van de weg.

Voor de Oostelijke ontsluitingsweg Bedum is sprake van een weg met twee rijstroken. De woningen langs deze wegen liggen deels in stedelijk gebied (dorpskern Bedum) en deels in buitenstedelijk gebied. De breedtes van de geluidzones bedragen voor het gedane onderzoek derhalve 200 en 250 meter.

Onder geluidgevoelige objecten worden in de Wet geluidhinder verstaan: woningen, andere geluidgevoelige gebouwen en geluidgevoelige terreinen. De grenswaarden van de Wet geluidhinder zijn van toepassing op de geluidgevoelige objecten voor zover deze liggen binnen de geluidzone van de weg.

In het gedane onderzoek langs de nieuwe en de te wijzigen wegen zijn de enige geluidgevoelige objecten woningen. Onder een woning wordt volgens de Wgh verstaan: een gebouw of gedeelte van een gebouw waar bewoning is toegestaan op grond van het bovengenoemde (art. 1 Wgh). De toetsing aan de grenswaarden uit de Wgh vindt plaats op buitenkant (de gevel) van de woning.

Met betrekking tot de wegen worden de verkeersintensiteiten uitgedrukt in het gemiddeld aantal motorvoertuigen dat in de betreffende dag-, avond- en nachtperiode per uur over de weg rijdt (weekdagjaargemiddelden). Daarbij worden de motorvoertuigen in drie categorieën opgedeeld, te weten lichte, middelzware en zware motorvoertuigen.

De verkeersgegevens zijn ontleend aan het document "Oostelijke ontsluiting Bedum: onderbouwing verkeerscijfers t.b.v. akoestisch onderzoek en onderzoek luchtkwaliteit", d.d. 26 oktober 2016. De wegdekverharding van alle in het akoestisch onderzoek betrokken wegen bestaat uit dicht asfaltbeton.

Binnen de geluidzone van de nieuwe Oostelijke ontsluitingsweg bevinden zich 22 woningen. Van deze woningen bevinden zich 11 binnen het nieuwbouwplan "Ter Laan 4". Nog niet alle woningen binnen dit nieuwbouwplan zijn gerealiseerd. Daarom zijn ook op de grens van het nieuwbouwplan rekenpunten gelegd, zodat kan worden vastgesteld of bij de nog te realiseren woningen sprake zal zijn van een

geluidbelasting hoger dan 48 dB. Van één bestaande woning, Ter Laan 10, wordt na aanleg van de Oostelijke ontsluitingsweg de woonbestemming onttrokken.

Vanwege de aanleg van de Oostelijke ontsluitingsweg is bij geen enkele woning sprake van een overschrijding van de voorkeurswaarde van 48 dB. Ook bij de nog te realiseren woningen in het nieuwbouwplan Ter Laan 4 zal de geluidbelasting ten gevolge van de Oostelijke ontsluitingsweg lager blijven dan 48 dB. De geluidbelasting ten gevolge van de Oostelijke ontsluitingsweg bedraagt ten hoogste 44 dB.

De Wet geluidhinder stelt derhalve geen aanvullende eisen voor de aanleg van de nieuwe Oostelijke ontsluitingsweg.

Binnen de geluidzone van de Sint Annerweg bevinden zich zes woningen. Het betreft drie woningen aan de Sint Annerweg en drie woningen aan de Stedumerweg. Vanwege de wijzigingen aan de Sint Annerweg neemt de geluidbelasting bij de woningen Sint Annerweg en de Stedumerweg af met ongeveer 0,3 dB. Er is weliswaar sprake van een toename van de hoeveelheid vrachtverkeer op de Sint Annerweg, maar doordat de rijsnelheid wordt verlaagd van 80 km/uur naar 60 km/uur is desondanks sprake van een afname van de geluidbelasting.

De Wet geluidhinder stelt derhalve geen aanvullende eisen voor de wijziging van de Sint Annerweg.

#### *Cumulatie van geluid*

Cumulatie is niet aan de orde. Volgens de Wet geluidhinder hoeft dat pas worden beschouwd wanneer de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden. Dat is hier niet het geval.

#### *Trillingen*

Trillingen als gevolg van wegverkeer hangen af van:

- Verkeersaspecten (omvang en samenstelling van het verkeer);
- De (technische) opbouw van de weg;
- De samenstelling van de ondergrond;

De afstand van de weg tot de woning bepaalt ook in belangrijke mate de kans op het ondervinden van trillingen.

Voor de afweging van verschillende alternatieven voor de Oostelijke ontsluitingsweg is in 2014 in een studie door Royal HaskoningDHV een beoordelingskader gehanteerd waarin effecten als gevolg van trillingen kwalitatief zijn beoordeeld. Hierin staat beschreven dat langs het nieuwe tracé geen woningen liggen en dat trillingseffecten voor dat deel dus niet nader beoordeeld hoeven worden. Voor bestaande wegen gelegen buiten het plangebied geldt dat er op basis van de verandering in de omvang en de samenstelling van het verkeer en de afstand van de woningen tot de weg wordt bepaald of de kans op (klachten over trillingen) kan toenemen. Voor het plan zoals dat voorligt dient daarom aandacht te worden besteed aan de Sint Annerweg. Er worden nu eerst voor de Sint Annerweg 54 trillingsmetingen uitgevoerd, omdat

deze woning heel dicht op de weg staat. Op basis van de uitkomsten van deze metingen wordt beoordeeld of er ook nog nader naar andere woningen dient te worden gekeken of dat daarmee trillingseffecten voldoende zijn onderzocht.

#### *Lichthinder.*

De Provincie Groningen is één van de donkerste gebieden van Nederland. Duisternis is een kernkarakteristiek van de provincie Groningen. De provincie Groningen neemt maatregelen om de lichthinder (en het energiegebruik) door openbare verlichting langs provinciale wegen te verminderen. Daarbij wordt rekening gehouden met de sociale en verkeersveiligheid. Alleen op de plekken waar de verkeersveiligheid dat vraagt (zoals kruispunten) zal verlichting worden geplaatst. Ook besteedt de provincie Groningen aandacht aan de hoeveelheid, de kleur en de uitstralingsaspecten door bewust te kiezen voor lichtbron en armatuur. Hiermee wordt de hoeveelheid lichthinder tot een minimum beperkt.

#### *Conclusie*

Gesteld kan worden dat op het aspect Geluid, Trillingen en Licht het plan geen beperkingen kent en geen verdere aanvullende eisen behoeft.

### **4.10 Luchtkwaliteit**

In de notitie luchtkwaliteit (zie Bijlage 17 Notitie onderzoek luchtkwaliteit) staat beschreven dat verschillende milieuaspecten reeds zijn onderzocht en dat de resultaten hiervan zijn gepresenteerd in het rapport "Tracéalternatieven" (Bijlage 2 Tracé-alternatieven). Het definitieve tracé is vergelijkbaar met Tracéalternatief 2, zoals genoemd in dat rapport. Op basis van de resultaten van het onderzoek uit 2014 is de conclusie dat bij de aanleg van de Oostelijke ontsluitingsweg ruim wordt voldaan aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer (Wm).

Of een plan voldoet aan de luchtkwaliteitseisen is afhankelijk van artikel 5.16 lid 1 van de Wet Milieubeheer. In het onderzoek van 2014 is onderzocht of het project al dan niet leidt tot overschrijding van grenswaarden op basis van dat artikel. Wanneer grenswaarden niet worden overschreden kan het project wat luchtkwaliteit betreft doorgang vinden.

De concentraties stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>/PM<sub>2,5</sub>) zijn in Nederland het meest kritisch. In onderstaande tabel zijn daarvoor de wettelijke grenswaarden aangegeven.



Stof	Grenswaarde	Toetsingsperiode
NO <sub>2</sub> (stikstofdioxide)	40 µg/m <sup>3</sup> (vanaf 2015)	Jaargemiddelde
	200 µg/m <sup>3</sup> (vanaf 2015)	Uurgemiddelde, mag maximaal 18x per kalenderjaar overschreden worden
PM <sub>10</sub> (fijn stof)	40 µg/m <sup>3</sup>	Jaargemiddelde
	50 µg/m <sup>3</sup>	24-uurgemiddelde, mag maximaal 35 maal per kalenderjaar overschreden worden
PM <sub>2,5</sub>	25 µg/m <sup>3</sup>	Jaargemiddelde, deze is vanaf 2015 van kracht

De overige stoffen uit de Wet Milieubeheer zijn in Nederland niet kritisch ten aanzien van de normen. Deze stoffen zijn in het onderzoek uit 2014 daarom buiten beschouwing gelaten.

#### *Rekenresultaten*

De concentraties zijn berekend met de NSL-Rekentool. De concentraties zijn bepaald op rekenpunten op 10 meter van de weg-as voor het zichtjaar 2026. De verwachting is dat de concentraties na 2026 zullen dalen, als het gevolg van het schoner worden van het wegverkeer.

Uit het onderzoek is gebleken dat de jaargemiddelde concentraties zo ver onder de wettelijke grenswaarden liggen (meer dan 20 µg/m<sup>3</sup> daaronder) dat elk alternatief ruim voldoet aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer. Het uiteindelijk gekozen Tracéalternatief 2 scoort daarbij evengoed als het afgevalen Tracéalternatief 3 en iets beter dan het afgevalen Tracéalternatief 1.

Opgemerkt wordt dat de berekende concentraties betrekking hebben op locaties op 10 meter van de weg. De meeste woningen liggen op een (veel) grotere afstand van de weg, waar de bijdrage van de weg aan de achtergrondconcentratie nihil wordt. Omdat het verkeer naar verwachting nauwelijks verder toe zal nemen en de concentraties in latere zichtjaren, als gevolg van het schoner worden van het wegverkeer, verder zullen dalen, worden ook in de verdere toekomst geen overschrijdingen van de grenswaarden verwacht.

#### *Conclusie*

Op basis van het voorgaande is de conclusie dat ook met het definitief gekozen tracé voor de Oostelijke ontsluitingsweg Bedum aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer wordt voldaan. Het aspect luchtkwaliteit conflicteert dus niet met dit plan.

#### 4.11 Kabels en Leidingen

Op enige afstand tot de weg, maar niet direct binnen de invloedssfeer van vergravingen en gebruik, ligt een gasleiding (zie ook 4.12 externe veiligheid). Bij het ontwerp van het tracé is rekening gehouden met een waterleiding en middenspanningsleidingen. Met de kabels en leidingenbeheerders vindt hier in de uitvoering nader overleg over plaats, waaronder met ProRail over de spoorse kabels en leidingen. Dit aspect staat een realisering van het plan niet in de weg.

#### 4.12 Externe veiligheid

Voor het aspect externe veiligheid is de Omgevingsdienst Groningen om advies gevraagd (zie Bijlage 18 Onderzoek Externe veiligheid).

Externe veiligheid beschrijft onder andere de risico's die ontstaan met betrekking tot transport en verwerking van gevaarlijke stoffen. Het beleid voor transport is opgenomen in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) en dat voor transport door buisleidingen in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). Het beleid voor inrichtingen is opgenomen in het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee begrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico (PR) geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de  $10^{-6}$ /jaarcontour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de  $10^{-6}$ /jaarcontour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt begrensd door de 1%-letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald): de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen. Bij de bepaling van het invloedsgebied wordt uitgegaan van een rustige atmosfeer.

Vervoer van gevaarlijke stoffen vindt plaats via het spoor, over de weg en het water. Met het Basisnet water, weg en spoor worden plafonds vastgesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en worden randvoorwaarden aan de ruimtelijke ordening gesteld. Het spoortraject Groningen-Sauwerd is als route 40 opgenomen in het Basisnet.

Het Provinciaal Basisnet Groningen is het antwoord op de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen waarin een borging van risicoafstanden als gevolg van transporten van

gevaarlijke stoffen wordt aangekondigd. Het doel is om deze transportroutes vast te leggen en een systeem te creëren waarbij rekening kan worden gehouden met de dynamiek van transport en toekomstige groei. Om dit te bereiken wordt langs een aantal aangewezen transportroutes (rijks- provinciale- en spoorwegen) in beginsel een zone van 30 meter aangehouden waarin de beleidsvrijheid voor bepaalde functies wordt beperkt. Dit heeft betrekking op gebouwen voor beperkt zelfredzame personen (ziekenhuizen, zorgcentra of scholen). Daarnaast zal, afhankelijk van de betreffende transportroute, binnen een vastgesteld gebied rondom de transportroute het groepsrisico moeten worden verantwoord. In de gemeente Bedum is de volgende infrastructuur opgenomen in het (provinciaal) basisnet: N46 (deels), N993, N994, N995, N996.

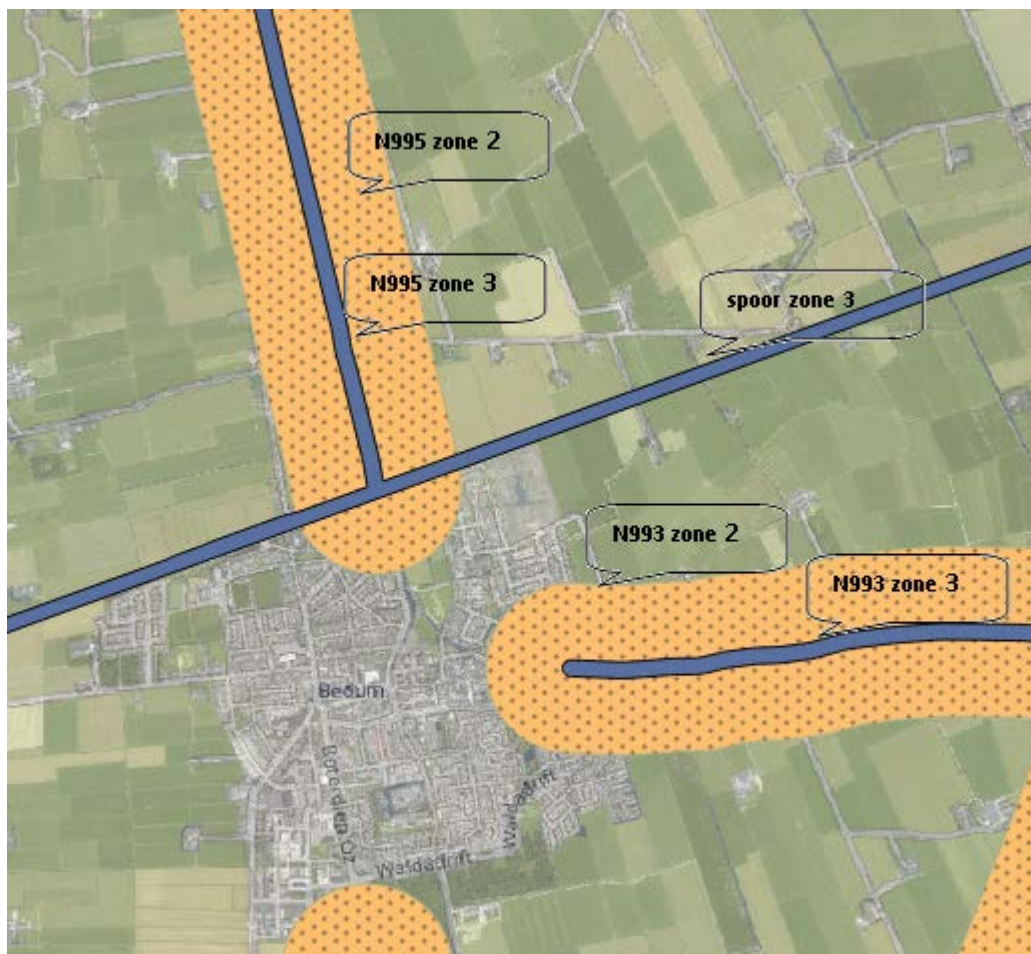
Er geldt in beginsel een zone van 30 meter waarin de beleidsvrijheid voor bepaalde functies is beperkt. Dit heeft betrekking op gebouwen voor beperkt zelfredzame personen (ziekenhuizen, zorgcentra of scholen).

In de provinciale omgevingsverordening is de zonering van de in het Basisnet opgenomen wegen en het spoor in het onderstaande figuur weergegeven:

zone 1: PR max van de weg waarin de realisatie van kwetsbare objecten is toegestaan

zone 2: het invloedsgebied van de weg

zone 3: zone waarin de realisatie van objecten met minder zelfredzame personen worden uitgesloten



Figuur 10: Veiligheidszones rond het tracé

In de huidige situatie rijdt het transport via de N994 door de bebouwde kom van Bedum via de N995 naar Friesland Campina. Het invloedsgebied van de weg bedraagt 355 meter en wordt bepaald door een scenario ten gevolge van een calamiteit bij het transport van stofcategorie GF3 (LPG).

Het risico van het transport van gevaarlijke stoffen over de N994 en N995 is berekend met RBM II versie 2.3. Dit programma is ontwikkeld voor evaluatie van de externe veiligheid voor het transport van gevaarlijke stoffen over transportmodaliteiten. Met RBM II kan het plaatsgebonden risico en het groepsrisico berekend worden.

Duidelijk is dat het plaatsgebonden risico door de wegomlegging duidelijk afneemt. Dat is aan de hand van twee kaarten te verbeelden.



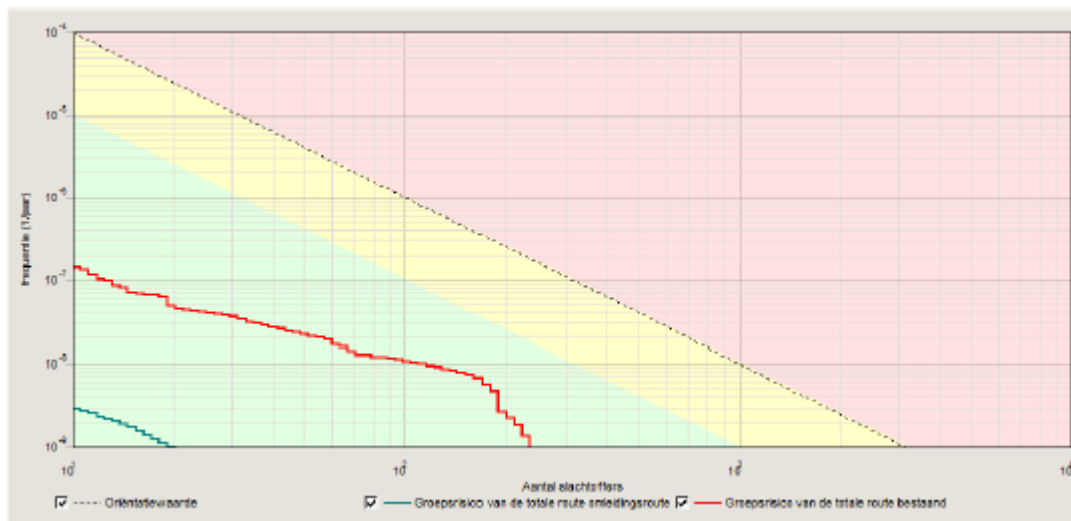
Figuur 11: plaatsgebonden risico huidig gebruik N995 (PR  $10^{-7}$  in blauw,  $10^{-8}$  in groen)



Figuur 12: plaatsgebonden risico nieuwe ontsluitingsweg N995 (PR  $10^{-7}$  in blauw,  $10^{-8}$  in groen)

Ook voor het groepsrisico geldt dat er een significant reductie optreedt door de aanleg van de weg.

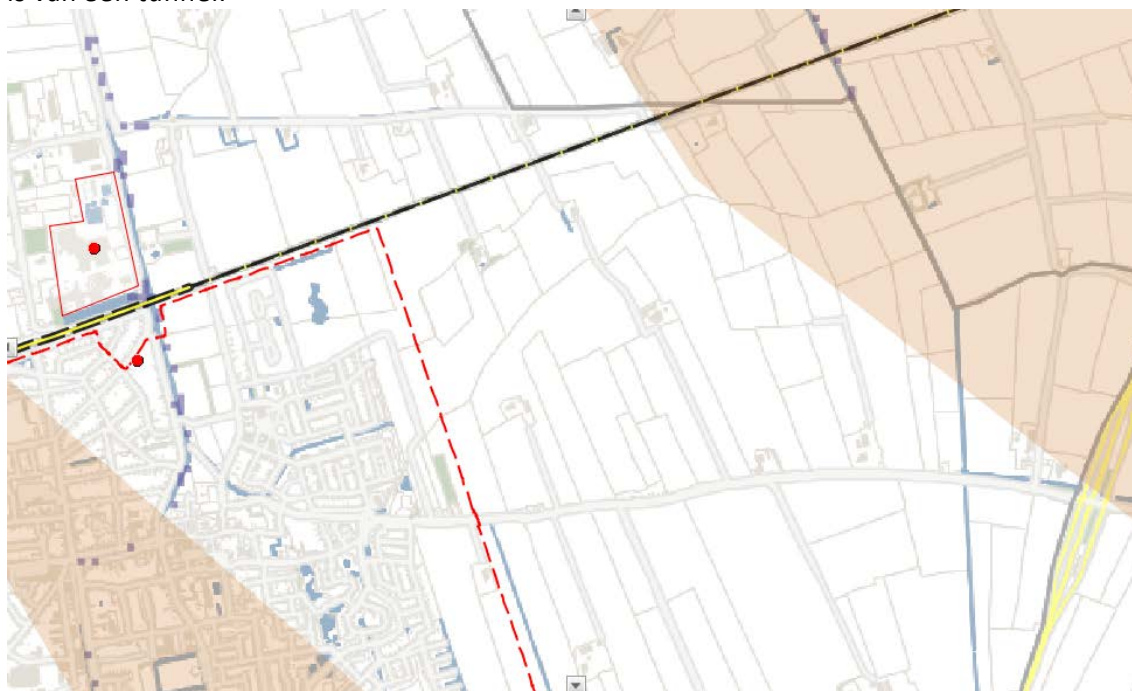




Figuur 13: groepsrisico met hoogste groepsrisico huidige (rood) en nieuwe situatie (blauw)

#### Risicokaart

Voor een goede inschatting van eventuele overige veiligheidsrisico's is de risicokaart beschikbaar. Inventarisatie van deze kaart levert het beeld op dat naast de voornoemde veiligheidsrisico's met betrekking tot transport van gevaarlijke stoffen verder weinig externe veiligheidsrisico's aanwezig zijn die betrekking hebben op de aanleg en het gebruik van de weg. Daarbij dient vermeld te worden dat de kruising van de weg met het spoor uitgevoerd wordt als onderdoorgang en er dus geen sprake is van een tunnel.



Figuur 14: Uitsnede Risicokaart

De mogelijke effecten van een aardbeving worden op de risicokaart aangegeven volgens de schaal van Mercalli. Deze schaal loopt van I (niet gevoeld) tot XII (catastrofale schade). De schaal van Mercalli meet de effecten van een beving op een specifieke plaats en wijkt af van de meer bekende schaal van Richter die alleen de kracht van de beving weergeeft. Het tracé loopt niet door gebieden die vallen binnen de Mercalli zone.

In het gaswinningsgebied van Groningen treden regelmatig aardbevingen op. De meeste zijn niet of nauwelijks voelbaar, maar er kunnen bevingen zijn die grotere gevolgen hebben. Je hebt te maken met een aardbeving wanneer je de grond licht tot hevig voelt trillen. Ook kan er schade ontstaan aan gebouwen en infrastructuur zoals aan wegen, riolering en bekabeling.

Bij het ontwerpen van de kunstwerken worden de landelijk geldende normen en richtlijnen voor aardbevingsbestendig bouwen gehanteerd. Dit wordt in overleg met de beheerder vastgesteld.

Met het oog op externe veiligheid en overige veiligheidsrisico's is het plan dus uitvoerbaar. Bovenstaande analyse is bevestigd door de veiligheidsregio Groningen. In hun rapport (zie Bijlage 22 Overlegreactie veiligheidsregio Groningen ) beschrijft de veiligheidsregio dat zijn geen aanleiding zien voor extra maatregelen.

#### **4.13 Milieueffect Rapportage**

In onderdelen C en D van de bijlage van het Besluit m.e.r. is aangegeven welke activiteiten in het kader van het bestemmingsplan planm.e.r.-plichtig, projectm.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn. Voor deze activiteiten zijn in het Besluit m.e.r. drempelwaarden opgenomen. Sinds 7 juli j.l. is een aanpassing van het Besluit m.e.r. in werking getreden. Hierin is geregeld dat ook voor projecten die zijn opgenomen in onderdeel D van de bijlage, maar beneden de drempelwaarden vallen, een besluit moet worden genomen of een MER nodig is.

In het Besluit milieueffectrapportage bestaat geen categorie voor de aanleg, wijziging of uitbreiding van wegen die niet voldoen aan de omschrijving van de wegen in de categorieën C1.2, C1.3, D1.1 of D1.2. In de Europese richtlijn '2011/92/EU betreffende de milieueffectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten categorie' wordt in categorie II.10e echter "de aanleg van wegen" aangewezen als activiteit waarvoor beoordeeld moet worden of een milieueffectrapport moet worden gemaakt. Op grond van de Europese aanwijzing moet u in de procedure voor plannen en besluiten voor deze wegenprojecten rekening houden met een m.e.r.-beoordeling. Omdat er geen verplichtingen gelden op grond van de Nederlandse regelgeving kan deze beoordeling vormvrij worden uitgevoerd.

De wettelijke regeling voor de m.e.r.-beoordeling gaat uit van het principe 'nee, tenzij'. Dat wil zeggen, een volwaardige m.e.r.-procedure is alleen noodzakelijk als er sprake is van 'belangrijke nadelige gevolgen' die het betreffende project voor het

milieu kan hebben. Daarbij moet het bevoegd gezag rekening houden met de omstandigheden zoals aangegeven in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling, te weten:

- de plaats van het project;
- de kenmerken van het project;
- de kenmerken van de potentiële milieueffecten (in samenhang met de eerste twee criteria).

In geval van een bestemmingsplan is de gemeente zowel initiatiefnemer als bevoegd gezag. Voorafgaand aan het in procedure brengen van het ontwerpbestemmingsplan moet een m.e.r.-beoordelingsbesluit worden genomen. De bij dit bestemmingsplan toegevoegde m.e.r. - beoordelingsnotitie (Bijlage 19 Mer - beoordelingsnotitie) vormt de basis voor dit besluit. Op basis van ervaringen met soortgelijke projecten en een korte omgevingstoets zijn de kenmerken van het potentiële effect in de M.e.r. - beoordelingsnotitie beschreven. In hoofdstuk 4 heeft in het kader van een goede ruimtelijke ordening een volledige toetsing aan de individuele milieuaspecten plaatsgevonden. De conclusie is dat er geen mer opgesteld hoeft te worden.

Op 28 maart 2018 heeft de gemeenteraad de mer - beoordelingsnotitie unaniem vastgesteld. Het besluit is als Bijlage 20 Raadsbesluit m.e.r. - beoordelingsbesluit toegevoegd.



## **Hoofdstuk 5 Juridische toelichting**

### **5.1 Algemeen**

In voorgaande hoofdstukken zijn de uitgangspunten voor de ruimtelijke situatie in het plangebied aangegeven. Deze uitgangspunten zijn getoetst aan de milieu- en omgevingsaspecten en het beleid. In dit hoofdstuk worden de bestemmingen en de bijbehorende regels beschreven.

Het bestemmingsplan regelt de gebruiks- en bebouwingsbepalingen van de gronden in het plangebied. De juridische regeling is vervat in een verbeelding en bijbehorende regels. Op de verbeelding is de bestemming vastgelegd, in de regels de bouw- en gebruiksmogelijkheden.

Het Besluit ruimtelijke ordening bepaalt dat een bestemmingsplan vergezeld gaat van een toelichting. Deze toelichting heeft echter geen juridische status, maar is wel belangrijk als het gaat om de onderbouwing van hetgeen in het bestemmingsplan is geregeld.

### **5.2 Opzet en volgorde van de regels**

De regels van het bestemmingsplan zijn op de volgende wijze opgebouwd.

#### **Hoofdstuk 1**

Inleidende regels:

Het hoofdstuk met inleidende regels bevat twee artikelen. In het eerste artikel zijn de begrippen opgenomen die van belang zijn voor de toepassing van de regels. Het tweede artikel betreft de wijze van meten.

#### **Hoofdstuk 2**

Bestemmingsregels:

In de bestemmingsregels worden per bestemming regels gegeven voor het toegestane gebruik en de toegestane bebouwing. Aanvragen voor een omgevingsvergunning voor het bouwen worden getoetst aan deze regels. Indien een aanvraag past binnen de regels en de maatvoering, kan hiervoor in de regel zonder meer omgevingsvergunning worden verleend. In de volgende paragraaf wordt nader ingegaan op de afzonderlijke bestemmingen.

#### **Hoofdstuk 3**

Algemene regels:

- Anti-dubbeltelregel: deze regeling bepaalt dat grond die al een keer is meegenomen bij het toestaan van een bouwplan, niet nogmaals kan worden meegerekend bij de toetsing van een ander bouwplan.
- Algemene bouwregels: hier is een bepaling opgenomen met betrekking tot ondergronds bouwen, die geldt voor het bouwen binnen alle bestemmingen. In deze regel is aangegeven dat waar bovengronds bebouwing is toegestaan, ook

ondergronds mag worden gebouwd. Indien ondergrondse bebouwing wordt gerealiseerd op een locatie waar geen bovengrondse bebouwing aanwezig is, telt de ondergrondse bebouwing wel mee bij het bepalen van de oppervlakte van de bebouwing. Aansluitend aan ondergrondse bouwwerken mogen toegangen tot ondergrondse bouwwerken worden gerealiseerd.

- Algemene afwijkingsregels: hierin is bepaald waarvoor het bevoegd gezag een omgevingsvergunning kan verlenen om af te wijken van de regels.
- Overige regels: hierin wordt geregeld welke voorschriften van de Bouwverordening niet buiten toepassing blijven. Tevens wordt geregeld dat waar in de regels wordt verwezen naar andere wettelijke regelingen, geduid wordt op de regelingen zoals die luiden op het tijdstip van de terinzagelegging van het ontwerp van het bestemmingsplan.

### **5.3 Bestemmingen**

#### **Agrarisch (Artikel 3)**

De gronden ter plaatse van de bestemming 'Agrarisch' zijn bedoeld voor agrarische doeleinden. Het betreft de gronden aan de Ter laan 10. Voor de aanleg van de rondweg wordt de bebouwing gesloopt. Waarmee de gronden aan de recreatieve bestemming definitief verliezen. De meest voor de hand liggende nieuwe bestemming is mede gelet op het toekomstige gebruik agrarisch.

Doordat de bestaande bebouwing gedurende de bestemmingdplanperiode gesloopt wordt. Zijn de bouwvlakken binnen de huidige bestemming 'Recreatie – Verblifsrecreatie' niet opgenomen in de bestemming 'Agrarisch'. De bebouwing wordt hierdoor wegbestemd.

#### **Verkeer (Artikel 4)**

Het tracé van de ontsluitingsweg is opgenomen in de bestemming 'Verkeer' conform de plansystematiek van de gemeente Bedum.

#### **Verkeer - Railverkeer (Artikel 5)**

De ontsluitingsweg wordt langs de spoorverbinding Groningen - Appingedam gelegd. De spoorweg is bestemd als 'Verkeer - Railverkeer'. In het geldende bestemmingsplan had de spoorweg nog de bestemming Verkeer. Met dit bestemmingsplan wordt dit hersteld, uitsluitend daar waar de spoorweg de ontsluitingsweg kruist.

De kruising met het wegverkeer is specifiek aangeduid met de aanduiding 'onderdoorgang'.

#### **Waarde - Archeologie (Artikel 6)**

Het libau heeft gebieden aangewezen die mogelijk archeologisch interessant zijn. Voor de gronden binnen het plangebied is de dubbelbestemming Waarde - Archeologie opgenomen.

**Waterstaat - Waterkering (Artikel 7)**

In het plangebied zijn waterkeringen aanwezig. Zij hebben de bestemming 'Waterstaat - Waterkering'. Dat betekent dat de bestemming geldt, naast de andere bestemmingen die aan de gronden zijn gegeven en het belang van de waterkering bij de beoordeling van bouwaanvragen of andere bodemingrepen voorop staat. De regels die gelden voor deze dubbelbestemming gaan voor die van de andere bestemmingen.

**Hoofdstuk 4**

Overgangs- en slotregels:

Hoofdstuk 4 bevat twee artikelen. In het eerste artikel is het overgangsrecht opgenomen, zoals dat is vastgelegd in het Besluit ruimtelijke ordening. Hierin is bepaald dat legaal gerealiseerde bouwwerken die niet voldoen aan het (nieuwe) bestemmingsplan mogen worden gehandhaafd. Ook voor strijdig gebruik is een dergelijke regeling opgenomen. Het tweede artikel bevat de slotregel.

## Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

### 6.1 Economische uitvoerbaarheid

Uit het door Provinciale Staten genomen realisatiebesluit van 14 december 2016 is gebleken dat de kosten voor de aanleg van de oostelijke ontsluitingsweg Bedum worden gedekt uit de voor dit project gereserveerde RSP-middelen. Daarnaast dragen de gemeente Bedum en FrieslandCampina bij. De provincie gaat in zijn reservering uit van realisering binnen de planperiode van dit bestemmingsplan.

De oostelijke ontsluitingsweg betekent een areaaluitbreiding voor de provincie. Voor de kosten die hiermee zijn gemoeid is het budget voor beheer en onderhoud structureel opgehoogd.

Ten behoeve van de realisering van de oostelijke ontsluitingsweg Bedum worden met de betrokken grondeigenaren gesprekken gevoerd over de aankoop van de benodigde gronden. In eerste instantie heeft overleg plaatsgevonden met een aantal grondeigenaren over grondmobiliteit. Na dit proces is verwerving van de benodigde gronden ingestoken in beginsel om er in der minne uit te komen. Gesprekken hierover zijn nog gaande. Binnen de projectbegroting zijn daarvoor reserveringen gedaan. Mocht niet in alle gevallen minnelijke schikking worden bereikt, dan kan eventueel tot onteigening worden overgegaan. Zo nodig zal de plantoelichting in de verdere planprocedure worden afgestemd op de meest actuele stand van zaken. Gelet op de financiële reserveringen is het plan uitvoerbaar.

Met het oog op voorgaande is de uitvoering van de betrokken werkzaamheden economisch gedekt en het plan economisch uitvoerbaar. Naar aanleiding van artikel 10 van de Wet openbaarheid van bestuur worden de stukken die aan de basis staan van de conclusie dat het project economisch uitvoerbaar is, niet aan het bestemmingsplan toegevoegd en niet ter inzage gelegd.

#### *Grondexploitatie*

Voor het voorliggende bestemmingsplan wordt geen exploitatieplan opgesteld. De kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan en de uitvoeringskosten van het project komen geheel voor rekening van de Provincie Groningen.

#### *Toepassing Crisis- en herstelwet*

De Crisis- en herstelwet beoogt een versnelde ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke en infrastructurele projecten. Hiertoe bevat de Crisis- en herstelwet een tweetal hoofdstukken met bijzondere wettelijke voorzieningen van tijdelijke aard en een hoofdstuk met wijzigingen van een groot aantal wetten, waaronder de Wet ruimtelijke ordening. Deze wijzigingen hebben een blijvend karakter. Hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet bevat bestuursprocesrechtelijke bepalingen die van toepassing zijn op de (categorieën van) projecten die zijn genoemd in de bijlagen I en II van de Crisis- en herstelwet.

De plannen worden voorbereid met behulp van de Crisis- en herstelwet (Bijlage 1, categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten als bedoeld in artikel 1.1. 1ste lid). Dit lid houdt het volgende in: de ontwikkeling van werken in gebieden krachtens afdeling 3.1. van de Wet ruimtelijke ordening of een omgevingsvergunning, waarbij met toepassing van artikel 2.12 1ste lid onder a, onder 3de van de WABO van het bestemmingsplan, het bestemmingsplan of de beheersverordening wordt afgeweken ten behoeve van de aanleg of wijziging van wegen.

Voor zover mogelijk zal voor het verdere vervolg van de formele procedure gebruik worden gemaakt van de op 31 maart 2010 in werking getreden Crisis- en herstelwet

## 6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In de verkenningfase is voor het creëren van een bij de bevolking gedragen voorkeursalternatief met twee werkgroepen gewerkt, een werkgroep omgeving en een werkgroep landbouw.

In de planuitwerkingsfase is juist meer ingezet op individuele keukentafelgesprekken en direct contact met de mensen die een grondpositie hebben, direct met hun eigendom grenzen aan de nieuwe Oostelijke ontsluitingsweg of op een of andere wijze gevolgen ondervinden van de nieuwe ontsluitingsweg.

De overige betrokkenen zijn geïnformeerd via nieuwsbrieven, telefoongesprekken en persberichten. Belangrijke keuzes in het project zijn, vooruitlopend op de persberichten of informatieavonden, proactief gecommuniceerd met de grondeigenaren of andere belanghebbenden. Ook is alle relevante informatie centraal gedeeld via de website van de gemeente Bedum.

Samenvattend hebben, naast de reguliere emailwisselingen en telefoongesprekken, de volgende communicatiemomenten plaatsgevonden:

Communicatiemiddel	Aantal
Keukentafelgesprekken met grondeigenaren	20*
Nieuwsbrieven	2
Keukentafelgesprekken met bewoners	16*
Bestuurlijk overleg met gemeente Bedum	4
Persberichten	1
Individuele gesprekken bewoners/agrariërs met gedeputeerde	3
Informatieavond	1
Inspraakperiode	van 10 oktober t/m 7 november

\*Genoemde aantallen betreffen meerdere gesprekken met dezelfde eigenaren/bewoners.

Op 10 oktober 2016 heeft er een inloopavond plaatsgevonden voor alle geïnteresseerden en belanghebbenden. Naast informatie over de oostelijke ontsluitingsweg werd ook informatie verstrekt over de uitbreidingsplannen van FrieslandCampina. Tijdens deze inloopavond zijn informatiebanners en een

3D-visualisatie getoond om een zo goed mogelijk beeld te geven van het voorkeursalternatief. Uiteindelijk hebben ca. 210 mensen de inloopavond bezocht. Daarbij is de mogelijkheid geboden om ter plaatse via een inspraakreactie vragen te stellen en een reactie in te dienen. Na de bijeenkomst heeft men nog vier weken de tijd gehad om een schriftelijke reactie in te dienen bij de gemeente Bedum. De vragen en reacties zijn verwerkt in een reactienota die als Bijlage 4 Reactienota is toegevoegd aan deze voordracht.

Totaal zijn er 16 reacties ingediend die betrekking hebben op de oostelijke ontsluitingsweg. Op hoofdlijnen zijn de conclusies uit de reactienota:

- Grondeigenaren willen worden gecompenseerd in grond;
- De bewoners van de woonwijk Ter Laan maken zich zorgen over bijvoorbeeld geluidsoverlast door zowel de weg als de uitbreiding van FrieslandCampina;
- Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de snelheid en verkeersveiligheid op de St. Annerweg en de kruising met de Stedumerweg.

De ingebrachte reacties hebben niet tot grote veranderingen van de plannen geleid.

#### **Overleg na voorontwerp**

In het kader van het overleg bedoeld in artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening zijn de overlegpartners verzocht reactie te geven op het voorontwerp bestemmingsplan.

#### **Reacties**

De volgende organisaties en instanties hebben gereageerd:

1. Waterschap Noorderzijlvest; ontvangen 3 juni 2017
2. Provincie Groningen; ontvangen 14 juli 2017
3. De Veiligheidsregio Groningen 29 september 2017

Hieronder zijn de ontvangen overlegreactie samengevat weergegeven en van een reactie voorzien.

1. Waterschap Noorderzijlvest

Het waterschap heeft geen op- of aanmerkingen en stemt in met het voorontwerpbestemmingsplan. Verdere uitwerking volgt in de nog te verlenen watervergunning. (Bijlage 21 Overlegreactie waterschap Noorderzijlvest)

#### *Reactie gemeente*

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

2. Veiligheidsregio Groningen

De veiligheidsregio heeft (Bijlage 22 Overlegreactie veiligheidsregio Groningen)

#### *Reactie gemeente*

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

### 3. Provincie Groningen

De provincie Groningen stemt in met het voorontwerpbestemmingsplan (Bijlage 23 Overlegreactie provincie Groningen)

#### *Reactie gemeente*

Wordt voor kennisgeving aangenomen.

#### **Zienswijzen**

Het ontwerpbestemmingsplan 'Oostelijke ontsluitingsweg Bedum' heeft van 5 april tot en met 16 mei 2018 ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn kon een ieder zienswijzen indienen bij de gemeenteraad. Er zijn 3 zienswijzen ontvangen. Op

De volgende appellant en instanties hebben gereageerd:

1. Appellant A; ontvangen 15 mei 2018
2. Appellant B; ontvangen 16 mei 2018
3. Appellant C; ontvangen 28 mei 2018

Hieronder zijn de ontvangen zienswijzen kort samengevat weergegeven en van een reactie voorzien. De uitgebreide zienswijzen en de beantwoording is opgenomen in de nota van beantwoording (Bijlage 24 Nota van beantwoording zienswijzen)

#### **Appellant A**

De zienswijze van appellant mede namens 20 bewoners van Boterdiep Oz is louter positief

#### *Reactie gemeente*

Het plan voor de realisatie van de oostelijke ontsluitingsweg moet Boterdiep Oz en de rest van het dorp Bedum ontlasten van het doorgaande vrachtverkeer van en naar de vestiging van FrieslandCampina. Aan de uitwerking is jarenlang gewerkt.

#### *Voorstel*

Het bestemmingsplan kan worden vastgesteld.

#### **Appellant B**

De zienswijze van appellant betreft een zienswijze van een bewoner die aan de St. Annerweg weg, de weg die aansluit op de ontsluitingsweg. Bewoner geeft daarbij aan te verwachten hinder te ondervinden vanwege de toename van het vrachtverkeer.

#### *Reactie gemeente*

In het ontwerpbestemmingsplan is een regel opgenomen die het mogelijk maakt om het aantal rijstroken van de ontsluitingsweg te verdubbelen. Appellant geeft in de zienswijze aan dit bezwaarlijk te vinden. Deze bepaling (art 4.4 van het ontwerpbestemmingsplan) wordt geschaft uit de regels. Dit leidt tot een gewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan. De beantwoording van de overige zienswijzen

maken geen wijziging van het bestemmingsplan noodzakelijk.

#### *Voorstel*

Het bestemmingsplan kan met het schrappen van art. 4.4. 'afwijken van de gebruiksregels' gewijzigd worden vastgesteld.

#### *Hoorzitting*

Alle indieners van een zienswijze zijn uitgenodigd door de raadscommissie om hun zienswijze toe te lichten. Alleen appellant B heeft hiervan gebruik gemaakt. De raadscommissie adviseert positief t.a.v. de (concept)beantwoording van de zienswijze. Wel vraagt de raadscommissie aandacht te besteden aan de nazorg betreffende het handhaven van het 60km-regime op de St. Annerweg. Hieraan wordt tegemoet gekomen en hierover zijn afspraken gemaakt met de provincie.

Voorgaande betekent, dat de (concept)nota van beantwoording zienswijzen ongewijzigd kan worden vastgesteld.

#### ***Appellant C***

De zienswijze van appellant richt zich met name tegen de parallelstructuur en het grondbeslag dat hiervoor nodig is. Daarnaast zijn de versnippering en de afwatering van agrarische percelen punten van kritiek.

#### *Reactie gemeente*

Met appellant zijn zowel door de provincie als door de gemeente verscheidene overleggen gevoerd en zijn mogelijke alternatieven besproken zonder dat dit tot resultaten heeft geleid.

#### *Voorstel*

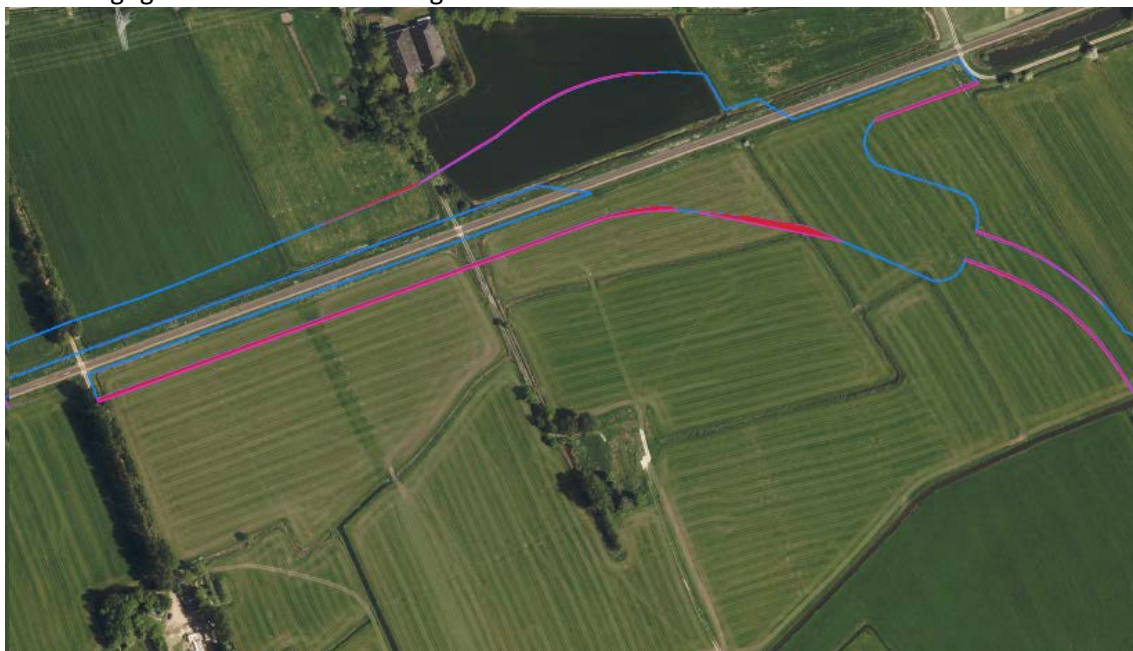
De bestreden parallelstructuur is noodzakelijk voor de ontsluiting van de percelen Ter laan 27 en 31 en om het opheffen van de spoorwegovergang in het Zevenbruggetjespad mogelijk te maken. De in de zienswijze aangegeven alternatieve ontsluiting van de percelen Ter Laan 27 en 31 leiden niet tot een kostenbesparing en ook niet tot een substantiële besparing op het beslag van agrarische gronden van appellant. Voorts wordt niet aangetoond dat het voorstel van appellant op draagvlak kan rekenen vanuit de omgeving. Door de realisatie van een nieuwe watergang langs de oostelijke ontsluitingsweg en langs de parallelstructuur kunnen de landerijen van appellant voldoende worden ontwaterd. Dat door de aanleg van de ontsluitingsweg versnippering van landerijen optreedt is niet te voorkomen, omdat de ontsluitingsweg hier afbuigt in westelijke richting om aan de noordzijde parallel aan de spoorlijn uit te komen. De inzet is en blijft om de hiervoor benodigde gronden via minnelijk weg te verwerven. Hierbij wordt ook de optredende bedrijfsschade gecompenseerd

De zienswijze leidt niet tot een wijziging van de planuitwerking en het bestemmingsplan kan worden vastgesteld.



**Ambtshalve aanpassingen**

Nadere uitwerking van het ontwerp heeft geleid tot (marginale) aanpassing van het plangebied. Totaal is 2110 m<sup>2</sup> meer ruimte nodig voor huidig ontwerp, wijzigingen in roze aangegeven in onderstaand figuur 15.



Figuur 15: Aanpassing plangrens

