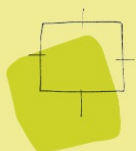


Agro-logistieke weg nabij Warffum



gemeente
Het Hogeland



BügelHajema

Ruimte voor de leefomgeving

Toelichting

Agro-logistieke weg nabij Warffum

Inhoudsopgave

Toelichting	5
Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding	7
1.2 Juridische status van het plangebied	7
1.3 Leeswijzer	7
Hoofdstuk 2 Planbeschrijving	9
2.1 Huidige situatie	9
2.2 Toekomstige situatie	9
Hoofdstuk 3 Beleidskader	15
3.1 Rijksbeleid	15
3.2 Provinciaal beleid	16
3.3 Gemeentelijk beleid	17
Hoofdstuk 4 Onderzoeken	21
4.1 Water	21
4.2 Ecologie	23
4.3 Milieu	25
4.4 Cultuurhistorie en archeologie	29
4.5 Stilte en duisternis	32
4.6 Vormvrije m.e.r.	32
Hoofdstuk 5 Juridische vormgeving	35
5.1 Algemeen	35
5.2 Bestemmingsregels	35
Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid	37
6.1 Economische uitvoerbaarheid	37
6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	37

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Het Hogeland legt een agro-logistieke weg aan nabij Warffum. De weg moet de Kloosterweg verbinden met de Westerhornseweg, naast het bestaande Delthepad (fiets-wandelpad) en de spoorlijn tussen Warffum en Usquert. De aanleiding om deze agro-logistieke weg aan te leggen is om het (zwaar) verkeer te verminderen welke nu dwars door het historische dorp Warffum, over de Oosterstraat gaat. De weg gaat niet enkel dienen voor agrarisch landbouwverkeer, maar ook het reguliere verkeer.

Het aanleggen van de agro-logistieke weg is echter in strijd met het vigerende bestemmingsplan. Om medewerking te kunnen verlenen aan dit initiatief is voorliggend bestemmingsplan opgesteld.

1.2 Juridische status van het plangebied

Het plangebied is gelegen binnen het bestemmingsplan Buitengebied van de voormalige gemeente Eemsmond (vastgesteld 17 februari 2010) en de Herziening van het Bestemmingsplan Buitengebied (vastgesteld op 15 oktober 2015). Tevens gelden er enkele facetplannen (geitenhouderijen, gebouwd erfgoed, mini windturbines).

Het plangebied heeft in de vigerende bestemmingsplannen de enkelbestemmingen 'Agrarisch - Wierdenlandschap' en 'Water'. Daarnaast heeft het plangebied de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 4', 'Waarde - Archeologie 2' en 'Waarde - Archeologie 1' en de gebiedsaanduiding 'geluidszone - spoor'.

1.3 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op de planbeschrijving. Hoofdstuk 3 beschrijft het beleidskader. In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de milieuaspecten. In hoofdstuk 5 is de juridische vormgeving opgenomen. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 de uitvoerbaarheid van het plan toegelicht.

Hoofdstuk 2 Planbeschrijving

2.1 Huidige situatie

Het plangebied is gelegen aan de zuidzijde van het dorp Warffum. In het plangebied is geen bebouwing aanwezig, zie onderstaande afbeelding. Het bestaat voor het grootste gedeelte uit agrarische gronden. Er is geen hoog opgaande beplanting aanwezig. In het plangebied ligt een watergang.

Ten noorden van het plangebied ligt het bestaande wandel/fietspad Delthepad.



Locatie van het plangebied (rood). (Bron kaartondergrond: ruimtelijkeplannen.nl.)

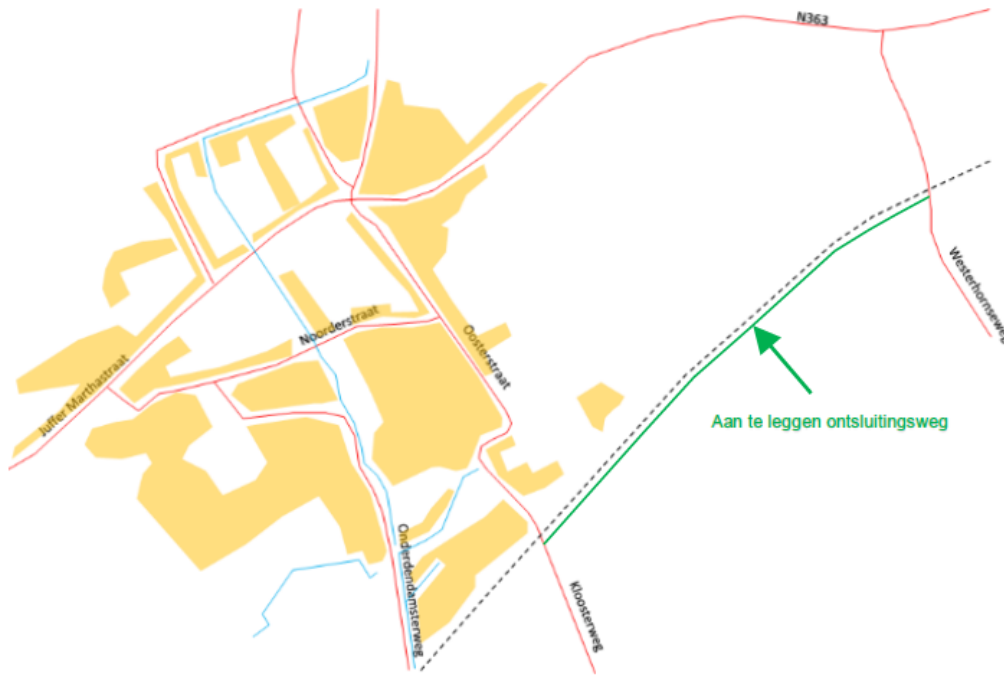
In de huidige situatie wordt Warffum in de oost-westrichting ontsloten door de N363. In zuidelijke richting wordt deze kern ontsloten via de Onderdendamsterweg en de Kloosterweg. De Kloosterweg komt uiteindelijk weer uit op de Onderdendamsterweg. In Warffum gaat de Onderdendamsterweg over in de A.G. Bellstraat. Deze straat komt uit op de Westervalge, die vervolgens aansluit op de N363. De Kloosterweg gaat over in de Stationsweg die vervolgens overgaat in de Oosterstraat. De Oosterstraat sluit aan op de N363.

In de nabijheid van het plangebied ligt de spoorlijn Sauwerd - Roodeschool/Eemshaven. Bij deze spoorlijn zijn (in de nabijheid van het plangebied) momenteel nog twee onbewaakte spoorwegovergangen aanwezig.

2.2 Toekomstige situatie

Wegenstructuur

De gemeente Het Hogeland heeft het voornemen om een nieuwe agro - logistieke weg aan te leggen. Deze weg maakt een verbinding tussen de Kloosterweg en de Westerhornseweg. Op onderstaande afbeelding is de wegenstructuur van Warffum weergegeven. De groene lijn geeft globaal het plangebied aan.



Afbeelding 2: globale ligging plangebied

Aanleg weg

De agro - logistieke weg wordt 4 meter breed en krijgt 4 passeerstroken (uitgevoerd in grasbetonstenen). Ter plaatse van de passeerstroken heeft de agro - logistieke weg een breedte van 6 meter. De bermen worden 1 meter en 1,5 meter breed. Daar waar mogelijk zal de weg de glooiing in het landschap volgen.

Watergangen en groenstructuur

Tussen het Delthepad en de aan te leggen agro - logistieke weg ligt een watergang. Aan deze bestaande watergang worden geen ingrepen gedaan. Aan de zuidzijde van de agro - logistieke weg worden watergangen gegraven, een uitzondering hierop zijn de gronden welke onderdeel uitmaken van het AMK terrein (archeologisch monument).

Langs de weg wordt geen (hoogopgaande) beplanting aangeplant en er wordt geen wegverlichting geplaatst.

Onderbouwing aanleg agro logistieke weg

Warffum is een historisch wierdedorp. Kenmerkend aan Warffum is dat de wierde een orthogonale structuur heeft, dat wil zeggen met een rechthoekig verkaveling- en stratenpatroon. Mede vanwege deze bijzondere structuur is het centrum aangewezen tot een Rijksbeschermd dorpsgezicht. Qua 'inrichting' van wierdedorpen is het algemene beeld dat straten en paden smal zijn. Straten hebben een stenig karakter. Dit geldt ook voor Warffum. De infrastructuur is ongeschikt voor doorgaand verkeer in combinatie met zwaar (agrarisch) verkeer.

De Oosterstraat is onderdeel van het beschermd dorpsgezicht en vormt een historische verbinding tussen het noorden en zuiden van het dorp die de kenmerkende, rechthoekige structuur van het wierdedorp ondersteunt. Veel van het doorgaande verkeer maakt gebruik van de Oosterstraat. Waaronder ook een aantal agrarische bedrijven in en rondom Warffum.



Warffum, wierde orthogonale structuur

De Oosterstraat is de meest oostelijke straat van het centrum. Er komen verschillende typen panden voor zoals dwarshuizen, villa's en jaren '30 woningen. Alle panden hebben een eigen gezicht en de straat heeft een divers bebouwingsbeeld. De Oosterstraat is een straat met langs de oostkant vrij van elkaar gelegen panden waarvan het voormalig gemeentehuis (nu huisartsenpraktijk) de uiterste bebouwing vormt ten noorden van het op de wierdeflank gelegen open grasland. De noordelijke uitloper van de Oosterstraat bestaat voornamelijk uit villabebouwing.

Hoe anders is het gedeelte van de Oosterstraat tussen de Noorderstraat en de villabebouwing. Dit gedeelte heeft het karakter van een centrum. Hier is sprake van een gesloten straatwand. De bebouwing staat dicht op de straat en de maat en schaal van de woningen is over het algemeen bescheiden.



Gedeelte Oosterstraat met een gesloten straatwand met de bebouwing dicht op de straat

Een smalle straat op de wierde met de bebouwing dicht op de weg is niet berekend op de intensiteit en omvang van het huidige verkeer. De vooruitgang, schaalvergroting van bedrijven, toename autoverkeer maar vooral het grote zware landbouwverkeer zorgt voor problemen in het centrum van Warffum. De Oosterstraat is niet geschikt voor dit doorgaande verkeer. Bewoners klagen veelvuldig over overlast, trillingen en dergelijke. Met regelmaat worden woningen beschadigd doordat grote voertuigen voor elkaar moeten uitwijken en daarbij onder andere woningen en goten beschadigen. Voor het uitwijken wordt over de trottoirs gereden met als gevolg gevaarlijke situaties voor overige weggebruikers en schade aan de bestrating.



Ook is de verkeersveiligheid op andere wijze danig in het geding. De Oosterstraat is variërend in breedte, maar op bepaalde delen is de straat niet breder dan 4 meter. Landbouwvoertuigen mogen, met ontheffing tot 3,5 m breed zijn en met ontheffing van de wegbeheerder mag dit nog breder zijn. Daarmee blijft er te weinig ruimte over voor andere voertuigen om elkaar te passeren, zeker als dit, zoals veelvuldig voor komt, een vrachtauto of ook een breed landbouwvoertuig is.

De inwoners van Warffum hebben samen met de gemeente de gebiedsagenda Warffum opgesteld. Deze gebiedsagenda komt voort uit het Woon- en Leefbaarheidsplan 2017- 2021 "Noord-Groningen leeft". Hierin worden diverse leefbaarheidsproblemen aangepakt. In de gebiedsagenda zijn de ambities met betrekking tot kernopgaven opgenomen en zij worden vertaald in een uitvoeringsagenda met concrete stappen en maatregelen voor de toekomst. Het bevat de thema's en de prioriteiten voor het versterken van de leefbaarheid van Warffum en de vertaling daarvan. Een van deze thema's is het behoud beschermd dorpsgezicht. Het beschermd dorpsgezicht is het visitekaartje van het dorp en het weerspiegelt de rijke historie van het gebied. Voor inwoners en voor toeristen vertegenwoordigt het een belangrijke kernwaarde van Warffum. De Oosterstraat is de enige route voor doorgaande verkeer in de noord-zuidrichting door het centrum heen. Doordat de Oosterstraat als enige straat een verbindende functie heeft is de straat afwijkend van de andere straten in het beschermde centrum van Warffum. De wens van het dorp is om dit te herstellen en de openbare ruimte in te richten passend bij het beschermd dorpsgezicht, bijvoorbeeld met klinkerverharding. De bedoeling is dat hierdoor een aantrekkelijker leef-, verblijf- en woonomgeving wordt gecreëerd. Op verzoek en in samenspraak met de bewoners is er dankzij budget van het Nationaal Programma Groningen een herinrichtingsplan opgesteld voor de herinrichting van de Oosterstraat.

Een deel van de bewoners is samen met de gemeente van mening dat een nieuwe ontsluitingsweg noodzakelijk is om zo te voorkomen dat de problemen door de herinrichting (waaronder profielversmallingen) zullen toenemen. Er is hier geen sprake van een nieuw of onbekend probleem. Warffum is ontstaan en ingericht op de situatie van rond 100 jaar terug. Een straatprofiel afgestemd op het gebruik destijds en daar is in feite in al die jaren ook weinig aan veranderd. Het wegprofiel is voor het gebruik van nu dan ook te smal en kan ook niet verbreed worden doordat de woningen dicht op de weg staan.

De oplossing is niet zo ingewikkeld en zeker niet onbekend. Rondwegen, wijkontsluitingswegen, parallelwegen, hoe ze ook maar genoemd mogen worden zijn bekend, worden veelvuldig toegepast en functioneren prima. Vandaar dat de bewoners de gemeente verzoeken om een vervangende route aan te leggen. Uit overleg met inwoners van Warffum blijkt ook dat er veel draagvlak is voor de aanleg van de weg langs het spoor richting de Westerhornseweg om de verkeersintensiteit voor de Oosterstraat te verminderen en dan met name een alternatieve route aan te bieden voor de zware en grote agrarische voertuigen. Om ervoor te zorgen dat de Oosterstraat inderdaad wordt ontlast, gaat de gemeente Het Hogeland ook verkeersmaatregelen (een verbod) treffen ter plaatse van de Oosterstraat.

In samenspraak met de provincie heeft de gemeente ervoor gekozen om een zogenaamde agro-logistieke weg naast het bestaande vrij liggende fietspad aan te gaan leggen. Een betonweg van 4 meter breed met passeerstroken voor het brede verkeer. Er is niet gekozen voor een combinatie fietspad/rijweg. Dit ten

eerste vanwege verkeersveiligheidsredenen; door bewoners van Warffum is aangegeven dat ze een veilige fietsroute voor schoolgaande kinderen willen behouden. Bij een combinatie van het fietspad/rijweg vrezen ze een conflict tussen fietsers en (zwaar) verkeer. Ten tweede is door eigenaren van aangrenzende percelen aangegeven dat het fietspad te laag ligt ten opzichte van de akkers en ook zij willen potentiële conflicten met fietsers voorkomen.

Een bijkomend voordeel voor het aanleggen van een weg tussen de Kloosterweg en de Westerhornseweg is dat er een alternatieve route ontstaat voor vracht- en landbouwverkeer dat vanaf/richting Onderdendam komt/gaat. Verkeer van/naar Onderdendam moet nu altijd dwars door het centrum van Warffum. Uit verkeertellingen blijkt dat een belangrijk deel van het vrachtverkeer in de omgeving van de Kloosterweg zijn bestemming heeft. Zwaar verkeer, zoals vrachtwagens en landbouwverkeer, niet zijnde bestemmingsverkeer, kan door de weg tussen de Kloosterweg en de Westerhornseweg langs het Delthepad een alternatieve route rijden, wat de verkeersveiligheid verbeterd en (geluids-, en trilling) overlast voor bewoners, van met name de Oosterstraat verminderd. Tevens ontstaat er een alternatieve route voor het agrarisch landbouwverkeer voor de N363. Landbouwverkeer wordt nu nog gedoogd op de provinciale weg, maar deze route kan voor een veiligere N363 zorgen doordat landbouwmachines minder genoodzaakt zijn gebruik te maken van de N363.

Ten slotte wordt er een verbeterde bereikbaarheid gerealiseerd naar de milieustraat van afvalbeheer Noord-Groningen aan de Westerhornseweg. Afvalbeheer Groningen is nu alleen bereikbaar via een uitrit op de N363 of langs Havenstraat/Westerhornseweg te Usquert. De weg tussen de Kloosterweg en Westerhornseweg biedt de chauffeurs een extra mogelijkheid, waardoor de bereikbaarheid van afvalbeheer Noord-Groningen minder kwetsbaar wordt. Een welkome situatie voor afvalbeheer Noord-Groningen doordat de inwoners van de voormalige gemeente Bedum sinds ook gebruik mogen maken van de milieustraat. Voor de herindeling maakten inwoners van de gemeente Bedum gebruik van de milieustraat van de gemeente Groningen. Door de herindeling van gemeente Bedum naar gemeente Het Hogeland mogen de inwoners in het grondgebied van de voormalig gemeente Bedum ook gebruik maken van de milieustraat van afvalbeheer Noord-Groningen. De weg zorgt voor een korte route en men hoeft niet door het centrum van Warffum heen om de milieustraat te bereiken. Zo ontstaat er, indien op termijn noodzakelijk door toename van de omvang en intensiteit van het vrachtverkeer, de mogelijkheid van het instellen van eenrichtingsverkeer voor de afwikkeling van het verkeer op delen van de route naar de vuilstort.



Situering van afvalbeheer Noord-Groningen ten opzichte van Warffum, bron: Google earth

Alternatieven

Aansluitend op de stationsweg

Een optie die de gemeente heeft bekeken is de weg aan de noordzijde van de spoorlijn te situeren. Op deze manier kan er worden aangesloten op de stationsweg richting de Westerhornseweg. Het probleem van deze optie is dat de verkeersveiligheid nabij het station in het geding komt door het zware verkeer. Daarnaast wordt het landbouwverkeer nog steeds (hetzij veel geringer) nog steeds het dorp ingeleid wat voor hinder bij omwonenden aan de Stationsstraat gaat leiden.

Aansluiting op afvalbeheer Noord-Groningen

Een ander alternatieve route die de gemeente heeft onderzocht is aansluitend op afvalbeheer Noord-Groningen aan de Westerhornseweg 22, zodat de weg zuidelijker komt te liggen. Een nadeel van

deze route is dat de weg als een nieuw element in het landschap komt te liggen en landschappelijk minder goed inpasbaar is dan een route waarbij aansluiting wordt gezocht bij bestaande infrastructuur. Dat is bij de route langs de spoorlijn Sauwerd-Eemshaven en het daarnaast liggende fietspad (Het Delthepad) wel het geval. Bij een nieuwe verbindingsweg ter hoogte van de vuilstort is het niet de verwachting dat verkeer veel gebruik gaat maken van deze verbinding (behalve bestemmingsverkeer van en naar afvalbeheer). Dit is namelijk een onlogische route in het netwerk en daardoor onaantrekkelijk voor het doorgaande verkeer om gebruik van te maken.

Verbreiding Oosterstraat

Tot slot heeft de gemeente ook gekeken of de Oosterstraat verbreed kan worden. Gelet op het historische karakter van de Oosterstraat en het feit dat met name het noordelijke deel van de Oosterstraat en het deel tussen de Schoolstraat de woningen dicht op de straat staan is hier onvoldoende ruimte voor. Tevens zou een verbreding voor een verkeersonveiligere situatie zorgen.

Conclusie

De gemeente Het Hogeland hecht veel waarde aan de realisatie van de weg tussen de Kloosterweg en de Westerhornseweg in Warffum. Naar het idee van de gemeente is de aan te leggen weg dan ook een toegevoegde waarde voor de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid voor Warffum en omgeving. Door de komst van deze weg ziet de gemeente mogelijkheden om diverse knelpunten op te lossen dan wel te verbeteren. Kortom, de nieuw aan te leggen weg zorgt voor:

- " Een alternatieve route voor (zwaar landbouw) verkeer, zodat deze niet langer door het centrum van Warffum en het rijks beschermde dorpsgezicht kan;
- " Verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het dorp met name in de Oosterstraat;
- " Voorkomen van beschadigingen aan woningen en trottoirs in de Oosterstraat;
- " Een parallelweg voor agrarisch landbouw verkeer voor de N363;
- " Bijkomend voordeel, een verbeterde bereikbaarheid (vanuit Bedum/Onderdendam) van en naar afvalbeheer Noord-Groningen en de milieustraat welke gevestigd is aan de Westerhornseweg.

Overleg

In het traject om tot het planvoornemen te komen is uitgebreid overleg gevoerd met verschillende partijen, waaronder de bewoners, dorpsbelangen Warffum en de werkgroep herinrichting Oosterstraat over de inrichting, ligging en nut/noodzaak van de weg. Er is gesproken met de betrokken grondeigenaren/pachters over de nut en noodzaak en hun medewerking. Verder is er gesproken met ProRail en de provincie Groningen.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

Nationale Omgevingsvisie

Het Rijk heeft in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) nationale belangen opgenomen. Een van de nationale belangen is om de kernkwaliteiten van stad en land te waarborgen. Dit uit zich in bescherming van waardevolle, open en kwetsbare landschappen en bebouwde gebieden, uitgaande van hun kernkwaliteiten. Bij (stedelijke) groei, verdichting, transformatie of krimp moet rekening worden gehouden met unieke landschappelijke structuren en objecten, cultuurlandschappen (of onderdelen hiervan), archeologische monumenten, gebouwde of aangelegde monumenten, beschermde stads- en dorpsgezichten. Die kernkwaliteiten kunnen ook benut worden bij ruimtelijke opgaven en transformaties.

Op grond van het Europees Landschapsverdrag heeft het Rijk systeemverantwoordelijkheid voor landschap. Het geeft uitvoering aan dit nationaal belang samen met de provincies, die ook verantwoordelijk zijn. De rol van het Rijk in dit belang is de (wettelijke) randvoorwaarden te creëren om cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten voor de lange termijn in stand te houden.

Warffum is een historisch dorp. Het centrum is een rijksbeschermd rechthoekige wierde. Een deel van Warffum, waarin ook grotendeels de Oosterstraat is gelegen, is aangewezen als beschermd dorpsgezicht. De gemeente Het Hogeland wil door de aanleg van de agro-logistieke weg een alternatieve route bieden voor zwaar (landbouw) verkeer. Door dit alternatief kan het verkeer niet langer door het centrum van Warffum en het rijksbeschermd dorpsgezicht. Dit is een verbetering van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in het dorp, ter plaatse van de Oosterstraat. Tevens wil de gemeente hiermee voorkomen dat woningen en trottoirs worden beschadigd door zwaar (landbouw) verkeer.

Het plangebied ligt in het kwelderlandschap van Noord-Groningen. Het plangebied ligt op een dergelijke kwelderwal, die vanaf Winsum via Baflo en Warffum naar Usquert loopt. Het plangebied overlapt met een archeologisch rijksmonument (monumentnummer 47170). Het betreft de Clooster Wierde, een deels afgegraven, onbebouwde wierde. In dit deel van het plangebied is een booronderzoek uitgevoerd. De Clooster Wierde strekt zich niet uit tot in het plangebied. Tijdens het booronderzoek zijn geen resten van een wierde aangetroffen. De natuurlijke lagen die zijn gevonden duiden op een te nat milieu voor permanente bewoning. De Steekproef adviseert daarom het deel waar booronderzoek is uitgevoerd (zie 4.4 Cultuurhistorie en archeologie vrij te geven voor de voorgenomen ontwikkelingen. Het onderzoek is voorgelegd en goedgekeurd door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

De gemeente Het Hogeland en de inwoners van Warffum hebben samen de gebiedsagenda Warffum opgesteld. In de gebiedsagenda zijn de ambities met betrekking tot kernopgaven opgenomen. Het bevat thema's en de prioriteiten voor het versterken van de leefbaarheid van Warffum. Een van deze thema's is het behoud van het beschermd dorpsgezicht. Het beschermd dorpsgezicht is het visitekaartje van het dorp en het weerspiegelt de rijke historie van het gebied. Voor inwoners en voor toeristen vertegenwoordigt het een belangrijke kernwaarde van Warffum. De wens van het dorp is om de Oosterstraat te herstellen en de openbare ruimte in te richten passend bij het beschermd dorpsgezicht. De bedoeling is dat hierdoor een aantrekkelijker en veiligere leef-, verblijf en woonomgeving wordt gecreëerd.

De gemeente Het Hogeland prevaleert de herinrichting van de Oosterstraat in het beschermd dorpsgezicht en hiermee een veiligere (woon)omgeving voor haar bewoners. Door de aanleg van de agro-logistieke weg wordt het archeologische monument niet geschaad. In paragraaf 3.2 Provinciaal beleid wordt ingegaan op het landschap. Waar het Rijk en de provincie samen uitvoering aangeven en verantwoordelijk voor zijn.

De ladder voor duurzame verstedelijking

De Ladder voor duurzame verstedelijking (hierna: Ladder) is een instrument voor efficiënt ruimtegebruik, met een motiveringsvereiste voor het bevoegd gezag als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt. Bij besluit van 28 augustus 2012 is de Ladder toegevoegd aan artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) en vervolgens op 1 oktober 2012 in werking getreden. Op 1 juli 2017 is het Bro gewijzigd, waarbij een nieuwe Laddersystematiek geldt.

De Ladder staat als instrument niet op zichzelf, maar geeft mede vorm aan de

systeemverantwoordelijkheid van de minister van Infrastructuur en Milieu voor een goede ruimtelijke ordening. Deze verantwoordelijkheid brengt met zich mee, dat de minister er voor zorgt dat decentrale overheden over de juiste instrumenten kunnen beschikken voor een zorgvuldige benutting van de ruimte. Hieronder wordt begrepen het voorkomen van overprogrammering, het faciliteren van groei, het anticiperen op stagnatie en het leefbaar houden van krimpregio's.

De Ladder is onder andere van toepassing op bouwplannen die worden aangemerkt als nieuwe stedelijke ontwikkeling. Uit jurisprudentie blijkt dat infrastructurele projecten niet als nieuwe stedelijke ontwikkeling worden beschouwd. Derhalve is de ladder voor duurzame verstedelijking niet van toepassing op het onderhavig bestemmingsplan

3.2 Provinciaal beleid

Het ruimtelijk beleid is door de Provincie Groningen vastgelegd in de Omgevingsvisie 2016-2020. In de Omgevingsvisie wordt al het ruimtelijk beleid gebundeld in één document. Tegelijk met de Omgevingsvisie is ook de Omgevingsverordening provincie Groningen 2016 vastgesteld. Op 3 februari 2021 hebben Gedeputeerde Staten de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening gewijzigd en de geconsolideerde versie vastgesteld.

De provinciale belangen uit de visie zijn in de Omgevingsverordening vertaald in bindende regels die bij ruimtelijke plannen en ontwikkelingen in acht dienen te worden gehouden. Het gaat hierbij om zowel ruimtelijke aspecten waaronder landschapswaarden en cultuurhistorische waarden als functionele aspecten waaronder verkeer en vervoer en wonen.

Toetsing

Buitengebied

Het plangebied is gelegen in het door de provincie aangewezen buitengebied. Op basis hiervan dient in de toelichting van een bestemmingsplan inzichtelijk te worden gemaakt hoe met de aspecten stilte en duisternis rekening is gehouden. Dit aspect is in paragraaf 4.5 Stilte en duisternis nader uitgewerkt.

Aanleg nieuwe wegen

Voor de aanleg van nieuwe wegen waaraan de bestemming van openbare weg zal worden gegeven en die zullen zijn gelegen buiten de door Gedeputeerde Staten ingevolge artikel 27 van de Wegenwet vastgestelde grenzen van bebouwde kommen en van de daartoe behorende werken is, een vergunning van Gedeputeerde Staten vereist, tenzij het Rijk of de provincie de wegen aanlegt. De gemeente Het Hogeland legt deze weg aan. hiertoe zal een vergunning worden gevraagd bij Gedeputeerde Staten.

Veiligheid en milieu

Het plangebied is gelegen binnen 'veiligheidszone 3 transport' van de provinciale omgevingsverordening. Dit aspect is in paragraaf 4.3.3 Externe veiligheid nader uitgewerkt. Tevens is op de verbeelding de aanduiding 'Veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen 3' opgenomen met een bijbehorende regeling welke is opgenomen in artikel 6.2 van voorliggend bestemmingsplan.

Landschap

Een gedeelte van het plangebied is aangewezen als 'wierde' en 'zones rond wierde en wierdedorpen'. De provinciale omgevingsverordening geeft aan dat een bestemmingsplan dat betrekking heeft op zones rond wierden en wierdedorpen regels moet bevatten op de bescherming van de landschappelijke openheid. Met in elk geval een verbod op nieuwe houtteelt en op de aanleg van bos en boomgaarden. Voor de wierde geeft de POV aan dat het bestemmingsplan regels moet stellen gericht op bescherming van het reliëf, voor zover de Erfgoedwet niet in bescherming voorziet.

Het plangebied bestaat enkel uit de bestemming Verkeer. In de bestemmingsomschrijving is opgenomen dat de aangewezen gronden tevens bestemd zijn voor, het behoud van de herkenbaarheid van het reliëf van de wierde en het behoud van de landschappelijke openheid van de zone rondom de wierde. De aan te leggen agro logistieke weg wordt gekoppeld aan het reeds verhoogde treinacé, ten noorden van het plangebied. Door deze koppeling ontstaat er geen verdere aantasting van het open landschap.

De Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed heeft haar goedkeuring gegeven om de gronden ter plaatse van de wierde vrij te geven. In paragraaf 4.4 Cultuurhistorie en archeologie wordt nader ingegaan op de wierde.

Regionale waterkering en Normen bergings- en afvoercapaciteit regionale wateren

In het kader van de regionale waterkering en Normen bergings- en afvoercapaciteit regionale wateren is contact geweest met het waterschap Noorderzijlvest.

Zoals aangegeven in paragraaf 4.1 Water ligt het plangebied volledig binnen het peilgebied GPGKST0391-Stuwgebied De Delthe. Zomer- en winterpeil resp. -1.17 en -1.37 m NAP.

De regionale kering begint aan de noordzijde van het spoor en aan de westkant van de Kloosterweg. De weg ligt aan de zuidkant van het spoor en de oostkant van de Kloosterweg. Bij het voornemen hoeft geen rekening te worden gehouden met de ligging van de regionale kering.

Ook de veiligheidsnormering is voor het voornemen niet relevant.

Conclusie

Het voornemen is niet in strijd met het provinciaal beleid.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Visiedocument Ruimte

Het visiedocument Ruimte is de toekomstvisie van de nieuwe gemeente Het Hogeland. Hij is opgesteld door de vier voormalige gemeenten Bedum, de Marne, Winsum en Eemsmond. Het visiedocument vormt de basis voor nieuw beleid van de gemeente Het Hogeland.

Ruimte is de kern van de visie - een begrip dat je letterlijk kunt nemen, maar dat ook vol symbolische betekenis kan zijn: ruimte in al haar betekenissen. We hebben het over fysieke ruimte - het prachtige landschap en de bijzondere dorpen, buurtschappen en kernen daarbinnen -, maar ook over de ruimte voor inwoners om hun leven vorm te geven, voor ondernemers om bedrijfsmatige en economische kansen te benutten, voor maatschappelijke organisaties om de samenleving te ontwikkelen en voor bestuurders en medewerkers om voor inhoudelijke vraagstukken pragmatische oplossingen te bedenken en die liefst als 'maatwerk' tot uitvoering te brengen.

In het visietraject Ruimte worden de belangrijkste beleidsthema's tegen het licht gehouden en doelen geformuleerd waar de overheid, de inwoners, de maatschappelijke organisaties en het bedrijfsleven zich in de eerstkomende jaren gemeenschappelijk op willen richten. Er wordt gesproken over potenties die aangeven waarheen we in Het Hogeland met elkaar willen koersen. Met de nadruk op dat het om een selectie gaat, de gemeente heeft niet naar volledigheid gestreefd en is zich ervan bewust dat er naast de onderwerpen die hier worden aangesneden diverse andere beleidsvelden en (basis)taken zijn waarin de nieuwe gemeente Het Hogeland actief zal optreden. Hoe de gedetailleerde uitwerking van de potenties en de overige taken eruit zal komen te zien, gaan de gemeente in onderlinge samenspraak ontdekken.

De volgende potenties worden aangestipt in het visiedocument:

1. Wonen en werken: sterke dorpen, buurtschappen en kernen
2. Demografie: op veranderingen anticiperen
3. Voorzieningen: keuzes maken
4. Leefomgeving: schoon, heel en veilig
5. Aardbevingen: schadeherstel en vernieuwing
6. Zorg: een brede, integrale aanpak
7. Energietransitie en duurzaamheid: stimuleren en faciliteren
8. Economie en werkgelegenheid: een stimulerend ondernemersklimaat
9. Groei en dynamiek: kansen en mogelijkheden

Hieruit worden twee potenties toegelicht: 'Wonen en werken' en 'Leefomgeving'.

Wonen en werken: sterke dorpen, buurtschappen en kernen

Het Hogeland wordt gekenmerkt door een vitale samenleving. De dorpen zijn sterk. Wanneer we erin slagen om van de nieuwe gemeente Het Hogeland meer te maken dan de som der delen, oftewel: wanneer we die meermaals genoemde dromen realiseren, zal het ons lukken die vitaliteit te benutten en duurzaam te versterken.

Neemt de gemeente fysieke ruimte in ogenschouw, onze unieke positie tussen Stad en Wad, met al haar buitengewone kwaliteiten. Het landschap is gevormd onder invloed van de zee en door menselijk ingrijpen. De bebouwing staat gedeeltelijk op de oude wierden, onze voorouders hebben grond op de zee gewonnen door dijken aan te leggen. De kwelders van de Wadden vormen de noordrand van de nieuwe gemeente Het Hogeland - het Waddengebied werd in juni 2009 door UNESCO aangewezen als Werelderfgoed: jong en oorspronkelijk, wonderlijk dynamisch en zeldzaam gevarieerd. Waar het gaat om de kwaliteit van het Noord-Groninger landschap verwijst de gemeente naar de provinciale Kwaliteitsgids Groningen, in het bijzonder naar het hoofdstuk over het wierdenlandschap en het Waddengebied. De gids biedt inspiratie aan iedereen die met landschap, ruimtelijke kwaliteit en erfgoed bezig is.

De inwoners van Het Hogeland zijn met recht trots op het historische cultuurlandschap. Tot die buitengewone kwaliteiten mogen we de dorpen, buurtschappen en kernen met hun eeuwenoude kerken rekenen, en ook de zo opmerkelijke borgen en boerderijen. Dat alles wordt door de inwoners en de bezoekers zeer gewaardeerd. Tegelijkertijd leeft het besef dat het landschap ook een product is van het veelzijdige en gevarieerde gebruik ervan: er wordt gewoond en gewerkt, het is het domein van de agrarische sector en de basis voor toerisme en recreatie.

De gemeente Het Hogeland heeft kwaliteit, leefbaarheid en duurzaamheid hoog in haar vaandel staan. Ook hier geldt weer: wat betekent dat concreet, wat bedoelen we daar precies mee? In de eerste plaats: het zorgvuldig omgaan met de bestaande ruimtelijke kwaliteiten - koesteren. Maar ook: het verder ontwikkelen en waar mogelijk transformeren (veranderen) zodra initiatieven uit de samenleving of (on)voorziene gebeurtenissen daar aanleiding toe geven.

Leefomgeving: schoon, heel en veilig

Uit de inwonersenquête bleek hoe belangrijk een goed onderhouden en veilige openbare ruimte is: met 52% scoorde dit het hoogst als thema waarop inwoners zelf invloed willen hebben. Daarnaast maakte men zich zorgen over verpaupering en leegloop op sommige plekken.

Leefbaarheid wordt voor een groot deel door de bewoners zelf bepaald, het gevoel van verbondenheid dat zij met hun woon- en leefomgeving hebben is een doorslaggevende factor. 85% van de respondenten gaf aan het (zeer) belangrijk te vinden dat individuen en verenigingen, instellingen en bedrijven hun eigen verantwoordelijkheid nemen, betrokken zijn bij elkaar en actief zijn in het maatschappelijk leven. De nieuwe gemeente Het Hogeland zal de beoogde samenhang krachtig bevorderen, zowel waar het om de kwaliteit van de fysieke ruimte gaat, als om het sociale bindmiddel dat een leefbare samenleving behoeft. Toegankelijkheid en bereikbaarheid dragen bij aan een plezierige woon- en leefomgeving.

3.3.2 Ambitiedocument Verkeer, vervoer en mobiliteit

Het ambitiedocument 'Verkeer, vervoer en mobiliteit' is in 2018 opgesteld door de vier voormalige gemeenten Bedum, Winsum, De Marne en Eemsmond. Het document geeft de ambitie weer voor het toekomstige verkeer- en vervoerbeleid voor de gemeente Het Hogeland. Het ambitiedocument is een uitwerking van het visiedocument Ruimte!. Het ambitiedocument dient tevens als vertrekpunt voor (nieuw) op te stellen beleid.

Verkeer, vervoer en mobiliteit

Het Noord Groningse landschap, met haar natuurgebieden, karakteristieke dorpen, havens, agrarische bedrijvigheid en kustlandschap biedt een unieke ervaring die elders in Nederland niet te vinden is. Het is van groot belang dat dit gebied, met al haar kansen en aandachtspunten ook in de toekomst aantrekkelijk blijft. Een goed verkeer- en vervoersysteem is daarvoor een voorwaarde.

Technische ontwikkelingen binnen de samenleving volgen elkaar snel op. De technologische vooruitgang van de afgelopen twintig jaar zal zich ook voor mobiliteit hard doorzetten in de komende tien jaar. Het is van groot belang dat gemeente Het Hogeland inspeelt op (het faciliteren van) de aankomende ontwikkelingen. Het ambitedocument geeft een belangrijke aanzet daartoe.

Veiligheid

Verkeersveiligheid is een belangrijk maatschappelijk thema. Vanuit weginrichting worden in alle gemeenten Duurzaam Veilig principes toegepast. Dit biedt een goede basis, maar nog niet alle wegen zijn Duurzaam, Veilig ingericht. De mate van toepassing en verdere uniformiteit dient op elkaar afgestemd te worden.

De gemeente Het Hogeland betreft een gebied met een grote agrarische bedrijvigheid. Verkeersveiligheid in combinatie met agrologistiek behoeft in de gemeente extra aandacht. Door de brede landbouwvoertuigen en het vrachtverkeer eist het agrologistiek vervoer steeds meer ruimte op. Om te waarborgen dat zowel de fietser, de auto en de agrarische ondernemer veilig zijn weg kan blijven vervolgen in de toekomst, wordt met en door alle partijen de samenwerking gezocht.

Het agrologistieke netwerk dient onder de loep te worden genomen, tezamen met partijen als de Fietzersbond, Currela, VVN en LTO Noord voor het verbeteren van het geheel netwerk. Naast weginrichting (engineering) blijft ook voorlichting, educatie en campagnes van groot belang.

Wegen

Het wegennetwerk vormt een belangrijke schakel tussen het Hogeland en onder andere de stad Groningen. Enkele kernen binnen de gemeente worden doorsneden door een gebiedsontsluitingsweg (waaronder de N363) wat resulteert in enkele knelpunten op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid voor de betreffende dorpen. LTO Noord pleit dat landbouwverkeer zich moet kunnen blijven verplaatsen op een veilige en efficiënte wijze in het gebied. Als actie is dan ook opgenomen dat voor het agro logistieke netwerk geldt dat verdere afstemming noodzakelijk is.

Voor de wegen zijn onder andere de volgende ambities opgesteld:

1. Extra aandacht voor leefbare en veilige kernen bij doorsnijding door gebiedsontsluitingswegen;

2. Het opzetten van een agrologistiek netwerk voor de gehele gemeente, mede door veilige kernen;
3. Het behouden en/of versterken van de onderlinge verbindingen tussen de dorpen binnen de gemeente.

Conclusie

De aanleg van de agro logistiekeweg past binnen de doelstellingen van het ambitiedocument en het gemeentelijke beleid.

Hoofdstuk 4 Onderzoeken

4.1 Water

Op grond van artikel 3.1.6 Besluit ruimtelijke ordening moeten ruimtelijke plannen zijn voorzien van een waterparagraaf. Hiervoor moet het proces van de watertoets worden doorlopen. Bij het watertoetsproces gaat het om het hele proces van vroegtijdig meedenken, informeren, adviseren, afwegen en uiteindelijk beoordelen van de waterhuishoudkundige aspecten in ruimtelijke plannen en besluiten.

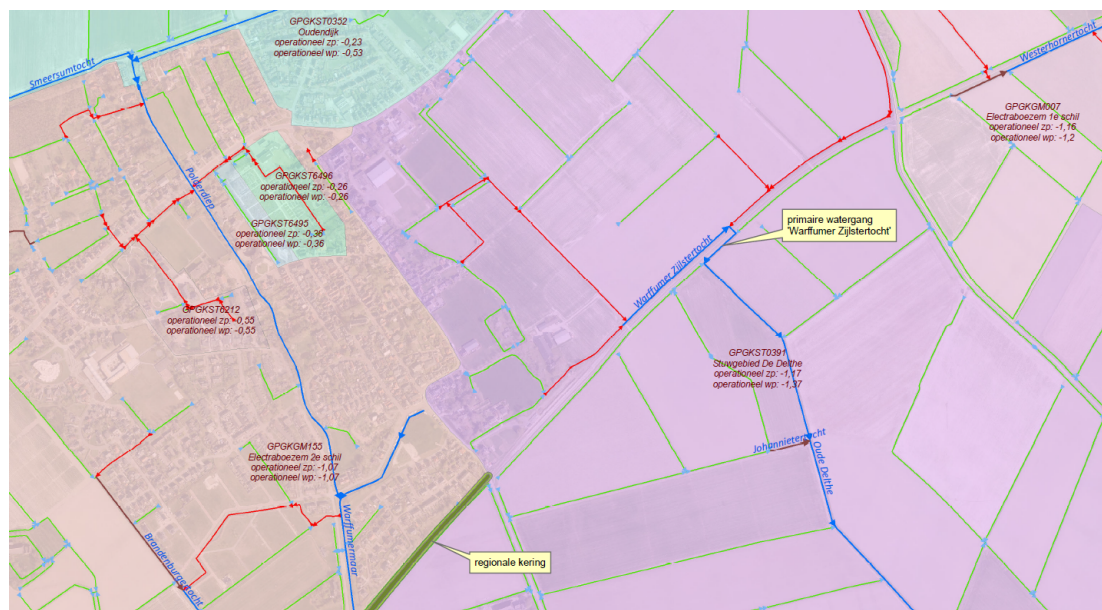
De watertoets is online uitgevoerd en ingediend op 3 februari 2021 bij het Waterschap Noorderzijlvest. In de resultaten van de watertoets wordt aangegeven dat het plan invloed heeft op de waterhuishoudkundige aspecten en/of raakt aan de belangen van het waterbeheer. Voor het initiatief zal de normale procedure moeten worden doorlopen.

De waterparagraaf is opgenomen in Bijlage 1 Watertoets. Op basis van de watertoets heeft het waterschap Noorderzijlvest een aantal aandachtspunten meegegeven. Deze aandachtspunten zijn onderstaand beschreven.

Waterhuishoudkundige situatie

Onderstaande afbeelding geeft de waterhuishoudkundige situatie aan in en nabij het plangebied. Het plangebied ligt volledig binnen het peilgebied GPGKST0391-Stuwgebied De Delthe. Zomer- en winterpeil resp. -1.17 en -1.37 m NAP.

De regionale kering begint aan de noordzijde van het spoor en aan de westkant van de Kloosterweg. De weg ligt aan de zuidkant van het spoor en de oostkant van de Kloosterweg. Bij het voornemen hoeft geen rekening te worden gehouden met de ligging van de regionale kering. Ook de veiligheidsnormering is voor het voornemen niet relevant.



Waterhuishoudkundige situatie, bron: waterschap Noorderzijlvest

Geraakte kaartlagen

Door de aanleg van de agro-logistieke weg wordt de hoofdwaterring 'Warffumer Zijlsterocht' geraakt.

Hoofdwaterringen zijn de belangrijkste watergangen voor de wateraanvoer en waterafvoer van een gebied. Deze zijn essentieel voor het goed functioneren van het watersysteem. Tevens hebben de hoofdwaterringen een waterbergende functie. Alle watergangen, inclusief de daarin gelegen kunstwerken (bruggen, duikers, stuwen, gemalen enz.) worden beschermd door middel van de Keur van waterschap Noorderzijlvest. Qua beheer en onderhoud is de situering van de weg naast de primaire watergang 'Warffumer Zijlsterocht' een aandachtspunt. Het waterschap Noorderzijlvest moet de watergang met breedspoormaterieel kunnen (blijven) onderhouden.

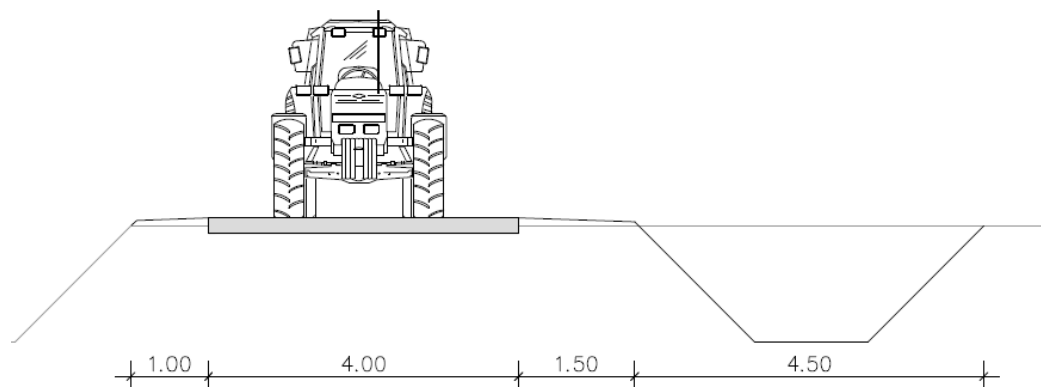
Voor het verrichten van handelingen binnen de kern- en beschermingszone is een watervergunning nodig. De kernzone betreft de watergang tussen de beide boveninsteken, de beschermingszone reikt tot 5 m buiten de beide boveninsteken. Het beheer en onderhoud en het aanbrengen van een duiker onder de weg wordt in het watervergunningproces verder uitgewerkt door de gemeente.

Aanleg of grootschalige reconstructie van een weg

Realisatie van nieuwe wegen leidt doorgaans tot aanpassingen in het oppervlaktewatersysteem. Watergangen moeten worden gedempt, verlegd of nieuw gegraven worden. Ook kunstwerken (duikers, stuwen, peilscheidingen) worden vaak gewijzigd of moeten nieuw aangelegd worden. Daarnaast is het afvoeren van hemelwater een aandachtspunt. Het heeft de sterke voorkeur van het waterschap om hemelwater te laten afstromen naar de bermen. Enerzijds is daarmee geen sprake van versnelde afvoer, anderzijds werkt de berm dan als bodempassage, en dat is gunstig voor de waterkwaliteit in het oppervlaktewatersysteem.

Om het watersysteem goed te laten functioneren kan het nodig zijn om het systeem aan te passen. Het waterschap bepaalt aan welke eisen en voorwaarden het watersysteem moet voldoen.

In het plangebied worden aan weerszijden van de agro logistieke weg bermen aangelegd. Aan de noordzijde van de weg wordt de berm 1 meter breed en aan de zuidzijde van de weg wordt de berm 1,5 meter breed. Op onderstaande afbeelding is het principeprofiel opgenomen van de aanleg van de agrologistieke weg.



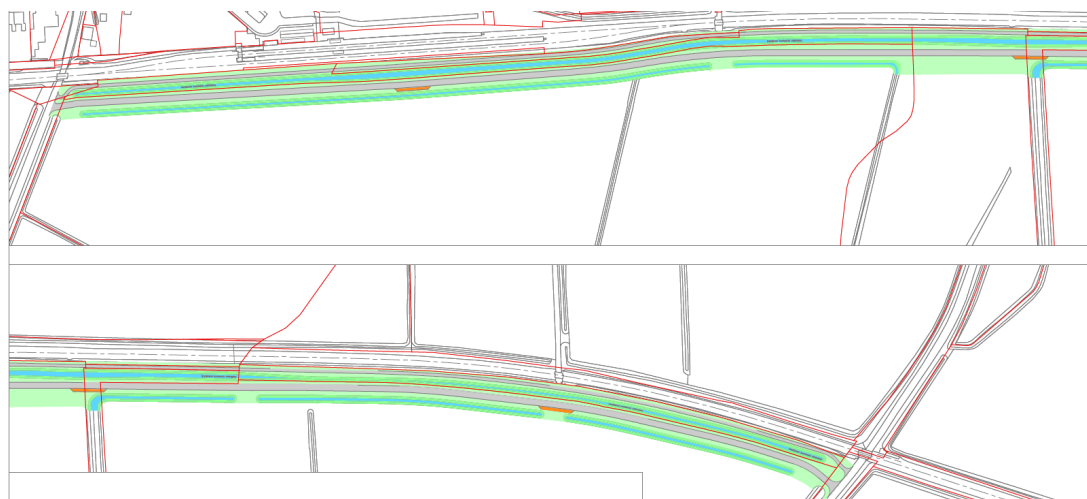
Principeprofiel aanleg agro logistieke weg

Toename verhard oppervlak

In het plangebied is de toename van de verharding, door de aanleg van de agro logistieke weg circa 4800m². Door toename van verhard oppervlak kan het regenwater, sneller afstromen richting oppervlaktewater waardoor afvoeren en piekwaterstanden toenemen. Dit kan leiden tot wateroverlast. Bij een toename van het verhard oppervlak met meer dan 2500 m² is compensatie door aanleg van waterberging nodig. Niet voor elk ruimtelijk plan is het noodzakelijk op gedetailleerde wijze de waterberging te berekenen.

Om versnelde afvoer te voorkomen is afwatering op het aangrenzende maaiveld of berm een optie. Ook gebruik van waterpasserende bestrating, aanleg van wadi's en infiltratiestroken of andere voorzieningen kunnen bijdragen aan het voorkomen van versnelde afvoer.

Aan de hand van de volgende regels kan bepaald worden hoe de waterberging berekend dient te worden. Voor plannen waarvan de bruto oppervlakte kleiner is dan 10 hectare kan de waterberging volgens de volgende praktische vuistregel berekend worden: Het extra te realiseren wateroppervlak is gelijk aan 10% van de toename van het verhard oppervlak dat versnelde afvoer veroorzaakt.



Trace aan te leggen agro logistieke weg (inclusief watergangen)

In het plangebied wordt voorzien in het aanleggen van bermen. Aan de noordzijde van de weg wordt de berm 1 meter breed en aan de zuidzijde van de weg wordt de berm 1,5 meter breed. Hiermee wordt een versnelde afvoer voorkomen. De berm aan de noordzijde grenst aan de bestaande watergang. Naast de berm aan de zuidzijde, zal worden voorzien in een nieuwe watergang. Uitgezonderd de gronden welke onderdeel uitmaken van het AMK terrein.

Door het realiseren van de nieuwe watergang zal het extra wateroppervlak welke gelijk is aan 10% van de toename van het verhard oppervlak, dat versnelde afvoer veroorzaakt, worden gerealiseerd.

Grondwater

Bij de aanleg van de weg wordt rekening gehouden met de aanwezige waterpeilen in relatie tot de benodigde drooglegging van de wegconstructie. Om grondwateroverlast te voorkomen wordt rekening gehouden met de indicatieve droogleggingsnorm 'gebiedsontsluitingswegen' 0,80 meter.

Conclusie

Het voornemen moet de 'normale procedure' doorlopen. Het definitieve wateradvies zal in deze paragraaf worden opgenomen, zodra het waterschap Noorderzijlvest deze heeft afgegeven.

Voor het realiseren van het voornemen is een watervergunning (op grond van de Keur van Noorderzijlvest) vereist. Deze watervergunning dient voor de aanvang van de werkzaamheden te zijn aangevraagd en verleend.

4.2 Ecologie

Om de uitvoerbaarheid van het plan te toetsen, is een inventarisatie van natuurwaarden uitgevoerd. Dit onderzoek is opgenomen als Bijlage 2 Beknopte natuurtoets in de toelichting. Het doel hiervan is om na te gaan of aanvullend onderzoek in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) of het provinciaal ruimtelijk natuurbeleid noodzakelijk is. Naast het raadplegen van bronnen is het plangebied ten behoeve van de inventarisatie op 13 augustus 2020 bezocht door een ecooloog van BügelHajema Adviseurs. De weersomstandigheden waren: licht bewolkt, circa 19 °C, droog en een matige wind.

4.2.1 Soortenbescherming

Onderdeel van de Wnb is soortenbescherming van planten en dieren. Dit betreffen:

- alle van nature in Nederland in het wild voorkomende vogels die vallen onder de Vogelrichtlijn (Wnb artikel 3.1-3.4);
- dier- en plantensoorten die zijn beschermd op grond van de Habitatrichtlijn en de verdragen van Bern en Bonn (Wnb artikel 3.5-3.9);
- nationaal beschermde dier- en plantensoorten genoemd in de bijlage van de wet (Wnb artikel 3.10-3.11).

Van deze laatstgenoemde groep beschermde soorten mogen provincies een zogenaamde 'lijst met

vrijstellingen' opstellen (Wnb art. 3.11). Voor de soorten op deze lijst geldt een vrijstelling van de verboden genoemd in artikel 3.10 eerste lid van de Wnb.

Toetsing

Bij uitvoering van het plan gaan geen nesten van vogels met jaarrond beschermde nesten of vleermuisverblijfplaatsen verloren.

Het plangebied zal in de nieuwe situatie veranderen als foerageergebied voor vogels met jaarrond beschermde nesten zoals buizerd en sperwer en voor vleermuizen en steenmarter, maar zal niet ongeschikt worden. In de omgeving is daarnaast voldoende alternatief foerageergebied aanwezig. Negatieve effecten op vleermuizen, steenmarter en vogels met jaarrond beschermde nesten door verlies van foerageergebied treden dan ook niet op.

Indien werkzaamheden tijdens het broedseizoen worden uitgevoerd, kunnen in gebruik zijnde nesten van de meer algemeen voorkomende vogels worden verstoord of vernietigd. Dit is bij wet verboden. Vernietiging of verstoring van in gebruik zijnde nestplaatsen kan worden voorkomen door bij de planning en uitvoering van de werkzaamheden rekening te houden met het broedseizoen. Een standaardperiode voor het broedseizoen is er niet; van belang is of een broedgeval aanwezig is, ongeacht de periode. Voor de meeste vogels geldt dat het broedseizoen ongeveer van 15 maart tot 15 juli duurt.

Als gevolg van de ontwikkelingen kunnen enkele verblijfplaatsen van algemene amfibieën- en zoog-dierensoorten worden verstoord en vernietigd. Ook kunnen hierbij enkele exemplaren worden gedood. De te verwachten algemene soorten worden niet in hun voortbestaan bedreigd en vallen in de vrijstellingsregeling bij ruimtelijke ontwikkelingen van de provincie Groningen. Voor deze soorten hoeft geen ontheffing te worden aangevraagd. Wel geldt voor deze soorten de zorgplicht van de Wnb. Voor de overige soort(groep)en kunnen negatieve effecten in het kader van de Wnb beschermde soorten worden uitgesloten.

4.2.2 Gebiedsbescherming

Voor onderhavig plangebied is de volgende wet- en regelgeving op het gebied van gebiedsbescherming relevant: de Wnb en de provinciale structuurvisie en verordening.

WET NATUURBESCHERMING

In de Wnb is de bescherming van Natura 2000-gebieden geregeld. Plannen en projecten met negatieve effecten op deze gebieden zijn vergunningsplichtig. Relevant daarbij is dat de Wnb een externe werking kent. Van een externe werking is sprake als activiteiten buiten een Natura 2000-gebied van invloed zijn op de natuurwaarden in een Natura 2000-gebied.

NATUURNETWERK NEDERLAND

Het Natuurnetwerk Nederland (NNN) is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland en vormt de basis voor het natuurbeleid. Het NNN is als beleidsdoel opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte. De provincies zijn verantwoordelijk voor de begrenzing, ontwikkeling en bescherming van het NNN. De begrenzing en ruimtelijke bescherming van het NNN is voor de provincie Groningen uitgewerkt in de Provinciale Omgevingsvisie 2019 en de Omgevingsverordening provincie Groningen 2019. Van belang is dat de provincie geen externe werking kent voor het NNN.

NATUUR BUITEN HET NNN

Vanuit het provinciaal ruimtelijk natuurbeleid wordt verder buiten de NNN-gebieden bij ruimtelijke plannen specifiek ingezet op de bescherming van bestaande bos- en natuurgebieden en weidevogel- en akkervogelleefgebieden.

INVENTARISATIE

Het plangebied ligt op een afstand van circa 4,5 km ten zuiden van het dichtstbijzijnde in het kader van de Wnb beschermde Natura 2000-gebied 'Waddenzee'. Het dichtstbijzijnde NNN-gebied ligt op een afstand

van circa 4,5 km ten noorden van het plangebied. Het plangebied ligt verder op 400 m ten zuiden van een gebied dat is aangewezen als akkervogelleefgebied.

Toetsing

Het plangebied ligt op ruime afstand van het Natura 2000-gebied 'Waddenzee'. Het perceel is gescheiden van het Natura 2000-gebied door bebouwing, (water)wegen en agrarisch gebied. Gezien de afstand tot het Natura 2000-gebied, de inrichting van het tussenliggende gebied en de aard van het plan, kan een toename van verstoring door geluid, verlichting of optische verstoring worden uitgesloten. Over deze afstand kan echter in potentie wel sprake zijn van een toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden. Daarom is er een AERIUS-berekening gemaakt welke is opgenomen in Bijlage 3 Aeries-berekening. Er treedt door de stikstofdepositie geen negatief effect op in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) beschermde Natura 2000-gebieden. Een vergunning van de Wnb is in het kader van de stikstofdepositie dan ook niet nodig.

Gezien de afstand tot het NNN, natuur buiten het NNN, akkervogelleefgebied en de aard van het plan, zijn geen negatieve effecten te verwachten op dergelijke gebieden. Het project is niet in strijd met het provinciaal ruimtelijk natuurbeleid.

4.2.3 Conclusie

Voor een toetsing aan het onderdeel soortenbescherming van de Wnb is op basis van het uitgevoerde veldbezoek (d.d. 13 augustus 2020) en het raadplegen van bronnen, gelet op de aard van het plan, een voldoende beeld van de natuurwaarden ontstaan. Een ontheffing voor de Wnb voor beschermde soorten is niet nodig.

Met betrekking tot de planning en uitvoering van de werkzaamheden dient verder rekening te worden gehouden met het broedseizoen van vogels.

Er treedt door de stikstofdepositie geen negatief effect op in het kader van de Wet natuurbescherming (Wnb) beschermde Natura 2000-gebieden. Een vergunning van de Wnb is in het kader van de stikstofdepositie dan ook niet nodig. Een nadere analyse van het provinciaal ruimtelijk natuurbeleid is niet noodzakelijk. De ontwikkeling is op het punt van provinciaal ruimtelijk natuurbeleid niet in strijd met de provinciale ruimtelijke verordening.

4.3 Milieu

4.3.1 Geluid

Voor het voornemen is een akoestisch onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting van woningen gelegen in de nabijheid van de te realiseren agro-logistieke weg. Het rapport is opgenomen in Bijlage 4 Akoestisch onderzoek. De Wet geluidhinder beschouwt een woning als een geluidsgevoelig gebouw. Daarom dient er een toetsing plaats te vinden aan de eisen uit de Wet geluidhinder.

Een akoestisch onderzoek is op grond van de Wet geluidhinder noodzakelijk wanneer een geluidsgevoelig gebouw komt te liggen binnen een door deze wet aangewezen geluidszone. De woningen bevinden zich binnen de geluidszone van de te realiseren weg tussen de Kloosterweg en Westerhornseweg. Doel van het onderzoek is het bepalen van de geluidsbelasting op de gevel van de woningen en deze te toetsen aan de Wet geluidhinder.

Toetsing

Bij een verkeersintensiteit van meer dan 2.200 mvt/etmaal op de agro-logistieke weg wordt de gevelbelasting van de woningen aan Stationsweg 8 en 6 (waarneempunt 5.2 en 6.2) van 48 dB overschreden. Gelet op de functie van de agro-logistieke weg en de verkeersintensiteiten op omliggende wegen mag worden aangenomen dat deze intensiteit in de komende 10 jaar niet wordt overschreden. Overschrijding van de ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB is daarmee niet aan de orde.

Conclusie

Uit het onderzoek blijkt dat de te realiseren weg niet zorgt voor een overschrijding van de ten hoogste

toelaatbare geluidsbelasting van 48 dB op de nabij gelegen woningen. Geconcludeerd mag worden dat voldaan wordt aan de eisen van de Wgh en dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

4.3.2 Bodem

Voor de bodemkwaliteit geldt de Wet bodembescherming (Wbb) en het (bijbehorende) besluit bodemkwaliteit. Gestreefd wordt naar een duurzaam gebruik van de bodem. Bij een ruimtelijk plan dient de bodemkwaliteit van het betreffende gebied inzichtelijk worden gemaakt. Het uitgangspunt wat betreft de bodem in het plangebied is, dat de kwaliteit ervan zodanig moet zijn dat er geen risico's zijn voor de volksgezondheid bij het gebruik van het plangebied voor de voorgenomen functie en dat het de financiële haalbaarheid van het plan niet in gevaar brengt.

Binnen het plangebied is op basis van het bodemloket geen vervuiling bekend. Tevens wordt met het planvoornemen geen verblijfsruimte waar personen een structureel deel van de dag kunnen verblijven mogelijk gemaakt. Naar aanleiding van het bovenstaande is nader onderzoek naar bodemverontreiniging niet noodzakelijk.

Het aspect bodem levert geen belemmeringen op voor het onderhavig bestemmingsplan.

4.3.3 Externe veiligheid

De Omgevingsdienst Groningen heeft een extern veiligheidsonderzoek uitgevoerd ten behoeve van de aanleg van de agro-logistieke weg. Het rapport is opgenomen in Bijlage 5 Onderzoek externe veiligheid.

Risico's vanwege inrichtingen

Bij het raadplegen van de risicokaart van de provincie Groningen is gebleken dat de weg niet is gelegen binnen het invloedsgebied van een risicovolle inrichting.

Infrastructurele voorzieningen, zoals het realiseren van een weg, is geen (beperkt) kwetsbare object. De te realiseren weg wordt ook niet aangemerkt als een risicovolle inrichting als bedoeld in het Bevi. Voor de aanleg van een weg hoeft vanuit het oogpunt van externe veiligheid geen aandacht aan risicovolle inrichtingen te worden besteed.

Risico's vanwege transport

Nabij het plangebied liggen de provinciale weg N363 (geconsolideerde Omgevingsverordening februari 2019) en de spoorlijn Sauwerd - Roodeschool (Landelijk basisnet) .

Plaatsgebonden risico

De spoorlijn Sauwerd - Roodeschool kent, ter hoogte van het plangebied, volgens het Basisnet geen plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} . Het spoortraject is gelegen buiten het plangebied. De spoorlijn kent geen plaatsgebonden risicocontour 10^{-6} en daarmee wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Veiligheidszone 1 provinciale wegen

Voor de N363 zijn voor de vervoerscijfers gebruik gemaakt van de referentiewaarden overige provinciale wegen zoals deze zijn opgenomen in de geconsolideerde Omgevingsverordening februari 2019. In de geconsolideerde Omgevingsverordening februari 2019 is de provinciale weg N363 niet opgenomen als een weg met een veiligheidszone 1 provinciale wegen (PRmax) buiten de weg. Daarmee wordt voldaan aan de grens- en richtwaarde voor het plaatsgebonden risico.

Plasbrandaandachtsgebied Basisnet

In het Basisnet is een plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter aangegeven (gemeten vanaf de rand van de infrastructuur). Het bevoegd gezag vermeldt de redenen die er toe hebben geleid om in dat gebied nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toe te laten, gelet op de mogelijke gevolgen van een ongeval met brandbare vloeistoffen.

De spoorlijn Sauwerd - Roodeschool is gelegen buiten het plangebied. Het plasbrandaandachtsgebied reikt tot in het plangebied. Infrastructurele voorzieningen, zoals een weg, is geen (beperkt) kwetsbare object. Voor de aanleg van een weg hoeft vanuit het oogpunt van externe veiligheid geen aandacht aan de spoorlijn

te worden besteed.

Veiligheidszone 3 transport

In de geconsolideerde Omgevingsverordening februari 2019 is opgenomen dat voor de spoorlijn Sauwerd - Roodeschool en de provinciale weg N363 een veiligheidszone 3 transport geldt. Voor deze zone geldt een afstand van 30 meter.

De spoorlijn Sauwerd - Roodeschool is gelegen buiten het plangebied. De veiligheidszone 3 transport reikt tot in het plangebied. Infrastructurele voorzieningen, zoals een weg, is geen (beperkt) kwetsbare object. Voor de aanleg van een weg hoeft vanuit het oogpunt van externe veiligheid geen aandacht aan de spoorlijn te worden besteed. De veiligheidszone 3 transport van het spoor vormt geen belemmering ten behoeve van het voornemen.

De provinciale weg N363 is gelegen buiten het plangebied op een afstand van circa 360 meter. De veiligheidszone 3 transport reikt niet tot in het plangebied. Infrastructurele voorzieningen, zoals een weg, is geen (beperkt) kwetsbare object. Voor de aanleg van een weg hoeft vanuit het oogpunt van externe veiligheid geen aandacht aan de provinciale weg N363 te worden besteed. De veiligheidszone 3 transport van de N363 vormt geen belemmering ten behoeve van het voornemen.

Groepsrisico transport

In de Handleiding verantwoording groepsrisico en in de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) van 11 januari 2017 is aangegeven dat enkel personen welke aanwezig zijn bij (beperkt) kwetsbare objecten, bedrijven en evenementen meegenomen worden in een groepsrisicoberekening. Verkeersdeelnemers waaronder fietsers en automobilisten worden niet betrokken bij de groepsrisicoberekening voor toetsing aan de oriënterende waarde.

Infrastructurele voorzieningen, zoals een weg, is geen (beperkt) kwetsbare object. Voor de aanleg van een weg hoeft vanuit het oogpunt van externe veiligheid geen aandacht aan de spoorlijn Sauwerd - Roodeschool en de provinciale weg N363 te worden besteed.

Vervoer gevaarlijke stoffen in het plangebied

De aan te leggen weg wordt een gemeentelijke weg, waardoor geen vervoer van gevaarlijke stoffen op de nieuwe weg plaatsvindt. Mocht dit in de toekomst toch wenselijk zijn, dan zal in het kader van het aspect externe veiligheid een nadere afweging dienen te worden gemaakt.

Risico's vanwege buisleidingen

In en in de nabijheid van het plangebied bevinden zich geen risicovolle transportleidingen met een werkdruk van 40 bar of hoger, van de Gasunie en/of NAM, welke relevant zijn voor externe veiligheid.

Conclusie

De Omgevingsdienst Groningen heeft een externe veiligheidsonderzoek uitgevoerd ten behoeve van de aanleg van de agro-logistieke weg. Hiervoor is het plaatsgebonden risico en het groepsrisico van risicovolle inrichtingen, risicovolle transportassen en risicovolle transportleidingen beoordeelt

Alles overwegende wordt geconcludeerd dat vanuit oogpunt van externe veiligheid het verantwoord is om de ruimtelijke motivering voor het plan vast te stellen. Het restrisico is in dit kader aanvaardbaar.

4.3.4 Luchtkwaliteit

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. De in deze wet gehanteerde normen gelden overal, met uitzondering van een arbeidsplaats (hierop is de Arbeidsomstandighedenwet van toepassing) en locaties waartoe leden van het publiek gewoonlijk geen toegang hebben. Op 15 november 2007 is dit deel van de Wet milieubeheer in werking getreden.

Kern van de wet is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierin staat wanneer en hoe overschrijdingen van de luchtkwaliteit moeten worden aangepakt. Het programma houdt rekening met nieuwe ontwikkelingen zoals bouwprojecten of de aanleg van infrastructuur. Projecten die passen in dit programma, hoeven niet meer te worden getoetst aan de normen (grenswaarden) voor luchtkwaliteit. Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden. Ook projecten die 'niet in betekende mate' (nibm) van

invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven niet meer te worden getoetst aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. De criteria om te kunnen beoor-delen of er voor een project sprake is van nibm, zijn vastgelegd in de AMvB-nibm.

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

REKENTOOL

Voor kleinere ruimtelijke en verkeersplannen die effect kunnen hebben op de luchtkwaliteit heeft het ministerie van Infrastructuur en Milieu in samenwerking met Kenniscentrum InfoMil de nibm-tool mei 2020 ontwikkeld. Daarmee kan op een eenvoudige en snelle manier worden bepaald of een plan niet in betekenende mate bijdraagt aan luchtverontreiniging. Met behulp van deze rekentool is de toename van de stoffen NO₂ en PM₁₀ bepaald.

Van de agro-logistieke weg zijn geen verkeersgegevens voor handen. Daarom is berekend bij welke verkeersintensiteit er geen sprake meer is van nibm. In de afbeelding zijn de gegevens waarmee gerekend is opgenomen.

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

Jaar van planrealisatie	2021
Extra verkeer als gevolg van het plan	
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)	575
Aandeel vrachtverkeer	20.0%
Maximale bijdrage extra verkeer	
NO ₂ in µg/m ³	1.16
PM ₁₀ in µg/m ³	0.17
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in µg/m ³	1.2
Conclusie	
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig	

Invoer en rekenresultaten

Bij een verkeersintensiteit op de Agro-logistieke weg van meer dan 575 mvt/etmaal waarvan 20% vrachtverkeer is geen sprake meer van nibm maar wordt de grens van 3% (een toename van 1,2 µg/m³ NO₂ of PM₁₀) overschreden. De verwachting is dat dit niet aan de orde is gelet op de verkeersintensiteit op omliggende wegen. Het project kan derhalve worden beschouwd als een nibm-project. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit vanwege de toename van het verkeer is niet noodzakelijk.

Achtergrondniveau

Hoewel geconstateerd is dat het project een zogenaamd nibm-project betreft, dient ook te worden gezien of de luchtkwaliteit in het plangebied niet zodanig is dat de normen voor een goed woonklimaat worden overschreden.

Daartoe is gebruik gemaakt van de Grootschalige Concentratiekaarten Nederland 2020, welke in 2020 zijn gepubliceerd. Het RIVM produceert deze kaarten jaarlijks. De kaarten geven een beeld van de luchtkwaliteit in Nederland en betreffen zowel recente als toekomstige jaren. Per kilometervak worden de concentraties voor de verschillende luchtverontreinigende stoffen weergegeven waarvoor Europese regelgeving bestaat. De kaarten op deze website hebben een juridisch-formele status.

De meest relevante luchtkwaliteitseisen voor ruimtelijke plannen betreffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM_{2,5} en PM₁₀). De grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM_{2,5} en PM₁₀) uit de wet zijn opgenomen in de navolgende tabel.

Tabel 1. Grenswaarden luchtconcentraties NO₂, PM_{2,5} en PM₁₀

Luchtconcentratie		Norm
NO ₂	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³
PM _{2,5}	jaargemiddelde concentratie	25 µg/m ³
PM ₁₀	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³

Uit de Grootchalige Concentratiekaarten blijkt dat in het plangebied de volgende achtergrondniveaus zijn gemeten en worden verwacht voor NO₂, PM_{2,5} en PM₁₀.

Tabel 2. Achtergrondniveaus luchtkwaliteit			
Stof	2020	2025 ^{*)}	2030 ^{*)}
NO ₂	7,484 µg/m ³	6,455 µg/m ³	5,538 µg/m ³
PM _{2,5}	7,457 µg/m ³	6,804 µg/m ³	6,226 µg/m ³
PM ₁₀	14,060 µg/m ³	13,330 µg/m ³	12,67 µg/m ³
^{*)} gegevens 2020			

Uit de gemeten en berekende achtergrondniveaus blijkt dat deze ruim onder de wettelijke normen blijven.

CONCLUSIE

Het project kan worden beschouwd als een nibm-project. Daarnaast is de luchtkwaliteit in en rond het plangebied zodanig dat de normen voor een goed woonklimaat blijven gewaarborgd. Nader onderzoek naar de luchtkwaliteit kan derhalve achterwege blijven.

4.3.5 Milieuzonering

Milieuaspecten worden in principe geregeld via de daartoe geëigende wetgeving. Daar waar het de ruimtelijke ordening raakt, dient met deze aspecten echter rekening te worden gehouden. Het gaat dan met name om de situering van milieugevoelige functies ten opzichte van milieuhinderlijke inrichtingen.

Om te bepalen welke afstanden dienen te worden aangehouden, wordt de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' gehanteerd. In deze handreiking zijn richtafstanden van bedrijven tot bebouwing aangegeven. Deze richtafstanden hebben betrekking op de aspecten geluid, stof, geur en gevaar. De gegeven afstanden zijn richtafstanden en geen harde eisen. Dit betekent dat afwijken van de afstanden, mits goed gemotiveerd, is toegestaan. De afstand wordt gerekend van de grens van de bestemming die milieubelastende functies toelaat tot de gevel van de milieugevoelige functies. Naast het omgevingstype 'rustige woonwijk' wordt het omgevingstype 'gemengd gebied' onderscheiden. Een gemengd gebied is een gebied met een matig tot sterke functiemenging. Voor gemengde gebieden kunnen de richtafstanden met één stap terug worden gebracht.

Het planvoornemen voorziet niet in het realiseren van een milieugevoelige functie of milieuhinderlijke inrichting. Derhalve levert het aspect milieuzonering geen belemmeringen op voor het onderhavig bestemmingsplan.

4.4 Cultuurhistorie en archeologie

Cultuurhistorie

Als gevolg van het rijksbeleid ten aanzien van de monumentenzorg, is per 1 januari 2012 een wijziging van het Besluit ruimtelijke ordening van kracht. De wijziging betreft artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a, als gevolg waarvan alle cultuurhistorische waarden uitdrukkelijk dienen te worden mee gewogen bij het vaststellen van ruimtelijke plannen. Dit betekent dat in aanvulling op de archeologische aspecten nu ook de overige cultuurhistorische waarden moeten worden betrokken in het onderzoek.

De Steekproef heeft voor de ontwikkelingen in het plangebied onderzoeken uitgevoerd. Het rapport (2021-02/08) is opgenomen als Bijlage 6 Archeologisch onderzoek. Voor een deel van het tracé is tevens een karterend booronderzoek uitgevoerd, vanwege de ligging op een archeologisch rijksmonument. Het

rapport (2020-12/03) is opgenomen als Bijlage 7 Archeologisch onderzoek AMK.

Het plangebied ligt in het kwelderlandschap van Noord-Groningen. Op de hoger gelegen delen van het kwelderlandschap, met name de kwelderwallen, werden vanaf de ijzertijd tot in de middeleeuwen verhoogde woonplaatsen (wierden) aangelegd. Het plangebied ligt op een dergelijke kwelderwal, die vanaf Winsum via Baflo en Warffum naar Usquert loopt. De dorpskern van Warffum ligt op een grotere dorpswierde en in het plangebied ligt een (uitloper van een) kleinere wierde. Het plangebied overlapt met een archeologisch rijksmonument (monumentnummer 47170), tevens een Archeologisch MonumentenKaart (AMK)-terrein (nummer 461). Het gaat om een terrein met een deels afgegraven, onbebouwde wierde.

Warffum wordt eind achtste eeuw voor het eerst schriftelijk genoemd, maar was daarvoor al lange tijd bewoond. Van de wierde in het plangebied zijn gegevens van bewoning bekend. Op historisch kaartmateriaal is de wierde altijd onbebouwd afgebeeld. Circa 800 meter ten zuiden van het monument ligt het Klooster Warffum. Dit klooster wordt voor het eerst genoemd in 1284, maar bestond waarschijnlijk al langer. Op een kaart door Pieter Geerds uit 1683 zijn de wierde van Warffum, Het klooster en de Clooster Wierde (archeologisch monument 47170) afgebeeld. Hierop is een voetpad weergegeven tussen het Warffumerklooster en de Clooster Wierde. Op welke manier de Clooster Wierde werd gebruikt door het Warffumerklooster is niet bekend. Op de kaart uit 1683 is de wierde al onbebouwd.

Op de topografische kaart uit 1850 is de wierde afgebeeld als verhoging in het landschap en heeft een ovale vorm. De Kloosterweg en de Westerhornseweg liggen dan ook al aan weerszijden van het plangebied. Op de kaart uit 1887 is de spoorlijn langs het plangebied voor het eerst zichtbaar (niet afgebeeld). Op de kaart uit 1920 heeft de wierde nog een ronde tot ovale vorm en een NAP hoogte van circa 2,1 meter. Op de kaart uit 1970 is een duidelijke steilkant aangegeven aan de oostkant van de wierde. Tevens is dan de percelering enigszins versimpeld. Opvallend genoeg heeft de wierde op de topografische kaart uit 1980 plotseling een hoogte van 3,8 meter boven NAP. Wellicht is een deel van grond uit de oostelijke helft van de wierde, op de westelijke kant gebracht. In het tracé zijn geen aanwijzingen voor resten van historische bebouwing.



Topografische kaarten, bron: bureauonderzoek De Steekproef (rapport 2020-12/03)

Archeologie

Het plangebied overlapt met een archeologisch rijksmonument (monumentnummer 47170). Het betreft de Clooster Wierde, een deels afgegraven, onbebouwde wierde. In dit deel van het plangebied is een booronderzoek uitgevoerd door De Steekproef, het rapport is opgenomen in Bijlage 7 Archeologisch onderzoek AMK. Ten westen van het plangebied ligt de wierde van Warffum, met sporen van bewoning vanaf de ijzertijd.

Uit het booronderzoek bleek dat ter plaatse van het archeologisch monument een bouwvoor aanwezig is van 40 tot 45 centimeter. Onder de bouwvoor zijn direct natuurlijke afzettingen aanwezig bestaande uit zand met kleilagen of klei met zandlagen, gevolgd door een zandige klei. Er zijn geen archeologische sporen of ophogingslagen waargenomen, noch vondsten gedaan. De Clooster Wierde strekt zich niet uit tot in het plangebied.

Het overige deel van het plangebied is voorzien van de dubbelbestemmingen Waarde - Archeologie 2 en Waarde - Archeologie 4. Voor deze gronden is ook archeologisch onderzoek gedaan door de Steekproef. De resultaten van dit verkennend booronderzoek zijn opgenomen in Bijlage 6 Archeologisch onderzoek. Dit onderzoek sluit aan bij het eerder uitgevoerde karterend booronderzoek voor het AMK terrein (Waarde - Archeologie 1). In het plangebied is een bouwvoor aanwezig van 30 tot 45 centimeter dikte. Daaronder zijn in de meeste gevallen direct natuurlijke afzettingen aanwezig bestaande uit zand met kleilagen of klei met

zandlagen. In twee boringen (boringen 16 en 17) zijn restanten van een kwelderwal waargenomen. Deze vertoonden echter geen aanwijzingen voor gebruik of bewoning. Er zijn geen archeologische sporen of ophogingslagen waargenomen, noch vondsten gedaan.

Selectie-advies door R. Rap MA (KNA-archeoloog/prospecteur)

Tijdens het booronderzoek zijn geen archeologische sporen of ophogingslagen aangetroffen, noch vondsten gedaan. De natuurlijke lagen die zijn gevonden duiden overwegend op een te nat milieu voor permanente bewoning. Vanwege de zeer kleine kans op archeologische waarden in het plangebied adviseert De Steekproef daarom het hele plangebied vrij te geven voor de voorgenomen ontwikkelingen.

Het rapport Archeologisch onderzoek AMK van de Steekproef (2020-12/03) is goedgekeurd door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en de gemeente Het Hogeland.

Als bij toekomstig graafwerk onverhoopt toch archeologische vondsten worden gedaan of archeologische grondsporen worden aangetroffen, dan dient daarvan direct melding te worden gemaakt bij de minister conform de Erfgoedwet 2015, artikel 5.10 & 5.11. De Steekproef adviseert dit te doen bij de gemeente Het Hogeland.

4.5 Stilte en duisternis

Stilte en duisternis zijn kernkarakteristieken van de provincie Groningen. Van gemeenten wordt gevraagd in hun bestemmingsplannen die betrekking hebben op het buitengebied toe te lichten hoe rekening wordt gehouden met de aspecten stilte en duisternis.

Langs de weg wordt geen wegverlichting aangebracht. Vanwege de afwezigheid van woningen in de nabijheid van de aan te leggen weg, zal het autoverkeer geen lichthinder veroorzaken voor woningen/omwonenden. Dit in combinatie met het ontbreken van wegverlichting maakt dat de duisternis niet onevenredig zal worden aangetast.

Wat betreft stilte is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (paragraaf 4.3.1). Hieruit blijkt dat aan de wettelijke normen wordt voldaan. De weg zorgt dan ook niet voor een onevenredige aantasting van de stilte.

4.6 Vormvrije m.e.r.

Op 1 april 2011 is het (gewijzigde) Besluit m.e.r. in werking getreden. Een belangrijke wijziging betreft het indicatief maken van de drempelwaarden in onderdeel D (betreft de m.e.r.-beoordeling) van de bijlage bij het Besluit m.e.r.

Concreet betekent dit dat, ook wanneer ontwikkelingen onder de in lijst D opgenomen drempelwaarden blijven, het bevoegd gezag zich er nog steeds van moet vergewissen of activiteiten geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben, de zogenaamde 'vergewisplicht'. Daarbij zijn in het bijzonder de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EU-richtlijn van belang. Deze omstandigheden betreffen onder andere de kenmerken van de potentiële effecten en cumulatie.

Op grond van artikel 3:46 van de Algemene wet bestuursrecht dient het bevoegd gezag zijn eventuele keuze voor géén m.e.r.-beoordeling voor een activiteit die beneden de drempelwaarde valt, te motiveren in de overwegingen van het moederbesluit. Voor deze toets wordt de term vormvrije m.e.r.-beoordeling gehanteerd. Op basis van de vormvrije m.e.r. blijkt of al dan niet een m.e.r. of m.e.r.-beoordeling noodzakelijk 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. Echter, in de Europese richtlijn wordt in categorie II. 10e "de aanleg van wegen" aangewezen als activiteit waarvoor beoordeeld moet worden of een milieueffectrapport moet worden opgesteld. Op grond van de Europese aanwijzing moet in de procedure voor plannen en besluiten voor deze wegenprojecten rekening worden gehouden met een m.e.r.-beoordeling. Omdat er geen verplichtingen gelden op grond van de Nederlandse regelgeving wordt deze beoordeling vormvrij uitgevoerd.

Uit de verrichte milieuonderzoeken, zoals verwoord in dit hoofdstuk, blijkt voorts dat het planvoornemen geen significante effecten op de omgeving heeft.

Conclusie

Voor het onderhavig plan hoeft gezien het voorgaande geen m.e.r. procedure te worden doorlopen. Het plan is op dit punt uitvoerbaar.

Hoofdstuk 5 Juridische vormgeving

5.1 Algemeen

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) bevat de regeling voor de opzet en de inhoud van een bestemmingsplan. In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is deze regeling verder uitgewerkt.

Het bestemmingsplan bestaat uit:

- a. een verbeelding van het bestemmingsplangebied zowel analoog (bestaande uit een kaartblad, schaal 1:1.000 met bijbehorende legenda en verklaring) als digitaal, waarin alle bestemmingen van de gronden worden aangewezen;
- b. de regels waarin de bestemmingen worden beschreven en waarbij per bestemming het doel wordt of de doeleinden worden genoemd.

Ook zijn de regels van de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2012 (SVBP 2012) toegepast. Met deze standaard worden de regels en de verbeelding zodanig opgebouwd en ingericht dat bestemmingsplannen goed met elkaar kunnen worden vergeleken.

Het bestemmingsplan met de daarbij behorende toelichting wordt langs elektronische weg vastgelegd en ook in die vorm vastgesteld, tegelijk met een analoge versie van het bestemmingsplan. Als de digitale en analoge versie tot interpretatieverschillen leiden, is de digitale versie leidend.

5.2 Bestemmingsregels

Voor de opbouw en inhoud van de regels is zoveel mogelijk aangesloten bij het bestemmingsplan 'Buitengebied' van de voormalige gemeente Eemmond.

De regels zijn opgebouwd uit een aantal hoofdstukken.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Dit onderdeel bestaat uit de begrippen (Begrippen) en de wijze van meten (Wijze van meten). Hierin wordt aangegeven wat in de regels onder bepaalde begrippen moet worden verstaan en hoe dient te worden gemeten bij de toepassing van de bouwregels of sommige gebruiksregels van het plan.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

In hoofdstuk 2 zijn de bestemmingen opgenomen. Het bestemmingsplan bevat de bestemming Verkeer.

VERKEER

Het plangebied is bestemd als 'Verkeer'. Hier mogen wegen worden gerealiseerd. Ook op gronden met deze bestemming mogen geen gebouwen worden gebouwd. Bouwwerken, geen gebouwen, zijn toegestaan mits niet hoger dan 3 meter.

In verband met het behoud van de herkenbaarheid van het reliëf van de wierde en het behoud van de landschappelijke openheid van de zone rondom de wierde is het gebruik van straatverlichting niet toegestaan en is de aanplant van bomen en opgaande beplanting omgevingsvergunningsplichtig.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

In dit hoofdstuk zijn de anti-dubbeltelregel, de algemene gebruiksregels, de algemene aanduidingsregels, algemene afwijkingsregels en de overige regels opgenomen.

ANTI-DUBBELTELREGEL

Het doel van de anti-dubbeltelregel is om te voorkomen dat, wanneer volgens een bestemmingsplan bepaalde gebouwen niet meer dan een bepaald deel van een bouwperceel mogen beslaan, het opengebleven terrein nog eens meetelt bij het toestaan van een ander gebouw, waaraan een soortgelijke

eis wordt gesteld. Kort gezegd, komt het erop neer, dat grond die één keer in beschouwing is genomen voor het toestaan van gebouwen, niet een tweede maal mag meetellen voor de toelaatbaarheid van andere gebouwen, als die grond inmiddels tot een ander bouwperceel is gaan behoren.

ALGEMENE GEBRUIKSREGELS

In de algemene gebruiksregels is aangegeven welke specifieke vormen van gebruik in elk geval strijdig zijn met de bestemmingen. In dit bestemmingsplan zijn meerdere verboden opgenomen. Onder andere het verbod voor het gebruik van de gronden en gebouwen ten behoeve van een seksinrichting en het verbod voor het gebruik van de gronden en gebouwen ten behoeve van verblijfsrecreatie;

ALGEMENE AANDUIDINGSREGELS

Het plangebied ligt binnen een zone van 30 m vanuit de spoorlijn, waarbinnen de oprichting van objecten ten behoeve van minder zelfredzame personen niet is toegestaan. Voor deze zone is een specifieke regeling opgenomen, te weten 'veiligheidszone – vervoer gevaarlijke stoffen 3'. De aanvullende bouwregels die vaak bij deze bestemming worden opgenomen zijn hier achterwege gelaten omdat de enkelbestemming het bouwen van gebouwen niet mogelijk maakt.

Het plangebied ligt ook binnen de zone 'geluidzone - spoor'. Er zijn aanvullende bouwregels opgenomen voor bouwwerken, geen gebouwen opgenomen. De aanvullende bouwregels voor gebouwen zijn weggelaten, omdat de enkelbestemming de bouw van gebouwen niet mogelijk maakt. De regeling bevat ook een wijzigingsbevoegdheid in geval de zone moet worden aangepast bij toe- of afname van het railverkeer.

ALGEMENE AFWIJKINGSREGELS

In de algemene afwijkingsregels is een aantal regels opgenomen die het mogelijk maken om het plan op ondergeschikte punten aan te passen. Zo regelen de algemene afwijkingsregels bijvoorbeeld dat men met ten hoogste 10% van de in dit bestemmingsplan gegeven maten, afmetingen en percentages mag afwijken, tenzij het gaat om reclamemasten.

OVERIGE REGELS

De Overige regels voorzien in een aantal regels die altijd gelden, ongeacht de situatie.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In dit hoofdstuk zijn het overgangsrecht en de slotregel opgenomen. Voor de redactie van het overgangsrecht geldt het Besluit ruimtelijke ordening. Bebouwing die niet voldoet aan de regels van dit bestemmingsplan is onder het overgangsrecht gebracht. Een geringe uitbreiding van de bebouwing met 10% wordt mogelijk gemaakt.

Het gebruik van gronden en bebouwing dat in strijd is met dit nieuwe bestemmingsplan op het tijdstip van inwerkingtreding, mag in beginsel worden voortgezet. Wijziging van dit strijdige gebruik is verboden, indien de afwijking van het plan wordt vergroot. Indien het strijdige gebruik, na het tijdstip van inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

Hoofdstuk 6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

De kosten van het plan komen ten laste van de gemeente Het Hogeland. Derhalve is een exploitatieplan niet vereist.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

In het kader van het wettelijke vooroverleg is het bestemmingsplan verzonden naar de wettelijke overlegpartners. Hierop is een reactie ontvangen van de provincie Groningen en het waterschap Noorderzijlvest, zie Bijlage 8 Vooroverlegreacties.

Provincie Groningen

Opmerking

De provincie verzoekt om de uitkomsten van twee bodemonderzoeken te verwerken in de toelichting van het bestemmingsplan.

Reactie

De bodemonderzoeken waarna de provincie verwijst maken geen onderdeel uit van het plangebied. De gemeente neemt kennis van dit verzoek. De opmerking leidt niet tot het aanpassen van het bestemmingsplan.

Opmerking

De provincie verzoekt het extern veiligheidsonderzoek als bijlage bij de toelichting op te nemen.

Reactie

Het onderzoek is toegevoegd als bijlage bij de toelichting.

Opmerking

De provincie verzoekt om te verwijzen naar de meest recente actualisatie van de Omgevingsvisie en -verordening.

Reactie

Het bestemmingsplan is hierop aangepast.

Opmerking

De provincie geeft in overweging om een archeologische inspectie van het sloottalud uit te voeren direct nadat de nieuwe sloot is aangelegd.

Reactie

De gemeente neemt kennis van de overweging.

Waterschap Noorderzijlvest

Opmerking

Het waterschap kan instemmen met dit bestemmingsplan. In de toelichting zijn de relevante wateraspecten op een goede manier beschreven. De bestemmingsregels geven ons geen aanleidingen tot het maken van opmerkingen.

Reactie

De gemeente neemt kennis van de opmerking.

Het ontwerpbestemmingsplan wordt gedurende zes weken ter inzage gelegd. Tijdens deze periode kan een ieder een zienswijze indienen tegen het bestemmingsplan. .

