

Bestemmingsplan Roodeschool - Eemshaven

Toelichting

projectnr. 268405.01
revisie 06
november 2015

auteur(s)

mr. M.E.C. Mutsaers

Opdrachtgever

Railinfra Solutions in opdracht van ProRail
Afdeling Grondverwerving en Juridische Zaken
Postbus 2038
3500 GA UTRECHT

datum vrijgave

5 november 2015

beschrijving revisie 06

Vaststelling

goedkeuring

mr. M.E.C. Mutsaers

vrijgave

Mr. R.Th. M Eerden

Projectgroep bestaande uit:

S. Israël
M. Mutsaers
M. Braakensiek

Tekstbijdragen:

M. Mutsaers
M. Braakensiek

Datum van uitgave:

5 november 2015

Contactadres:

Beneluxweg 125
4904 SJ OOSTERHOUT
Postbus 40
4900 AA OOSTERHOUT

Copyright © 2014

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Inhoud

Blz.

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Inleiding..... | 3 |
| 1.1 | Aanleiding..... | 3 |
| 1.2 | Ligging en begrenzing van het plangebied..... | 3 |
| 1.3 | Geldende bestemmingsplannen..... | 4 |
| 1.4 | Leeswijzer | 4 |
| 2 | Ontwikkeling | 5 |
| 2.1 | Bestaande situatie | 5 |
| 2.2 | Nieuwe situatie..... | 5 |
| 2.3 | Aanpassingen aan de spoorinfrastructuur..... | 7 |
| 3 | Beleidskader | 9 |
| 3.1 | Inleiding..... | 9 |
| 3.2 | Rijksbeleid | 9 |
| 3.2.1 | <i>Besluit algemene regels ruimtelijke ordening</i> | <i>9</i> |
| 3.2.2 | <i>Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte</i> | <i>9</i> |
| 3.3 | Provinciaal en regionaal beleid | 11 |
| 3.3.1 | <i>Provinciaal omgevingsplan Groningen (POP).....</i> | <i>11</i> |
| 3.3.2 | <i>Ontwikkelingsvisie Eemsdelta 2030</i> | <i>11</i> |
| 3.4 | Gemeentelijk beleid | 12 |
| 3.4.1 | <i>Beheersverordening Eemshaven</i> | <i>12</i> |
| 3.4.2 | <i>Bestemmingsplan Roodeschool.....</i> | <i>13</i> |
| 3.4.3 | <i>Bestemmingsplan Buitengebied.....</i> | <i>13</i> |
| 3.4.4 | <i>Identiteitsstudie Roodeschool</i> | <i>14</i> |
| 3.4.5 | <i>Samenwerkingsovereenkomst</i> | <i>14</i> |
| 3.4.6 | <i>Milieubeleidsplan.....</i> | <i>15</i> |
| 3.4.7 | <i>Ontwikkelingsperspectief platteland en dorpen Eemsdelta.....</i> | <i>15</i> |
| 3.4.8 | <i>Welstandsnota.....</i> | <i>15</i> |
| 3.4.9 | <i>Archeologisch beleid</i> | <i>15</i> |
| 4 | Onderzoeken | 17 |
| 4.1 | Milieu..... | 17 |
| 4.1.1 | <i>Bodem.....</i> | <i>17</i> |
| 4.1.2 | <i>Lucht</i> | <i>19</i> |
| 4.1.3 | <i>Trillingen.....</i> | <i>20</i> |
| 4.1.4 | <i>Geluid</i> | <i>22</i> |
| 4.1.5 | <i>Externe veiligheid.....</i> | <i>24</i> |
| 4.1.6 | <i>Water.....</i> | <i>29</i> |
| 4.2 | Ecologie | 35 |
| 4.3 | Archeologie..... | 38 |
| 4.4 | Cultuur- en landschapswaarden..... | 39 |
| 4.5 | Explosieven | 45 |
| 4.6 | Kabel en leidingen..... | 46 |
| 4.7 | Vormvrije M.e.r.- beoordeling | 46 |
| 5 | Juridische planopzet | 49 |

| | | |
|--------------|---|-----------|
| 5.1 | Inleiding | 49 |
| 5.1.1 | Indeling van de regels | 49 |
| 5.2 | Wijze van bestemmen | 49 |
| 5.2.1 | Hoofdstuk 1 Inleidende regels | 50 |
| 5.2.2 | Hoofdstuk 2 Bestemmingen | 50 |
| 5.2.3 | Hoofdstuk 3 Algemene regels | 50 |
| 5.2.4 | Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels | 52 |
| 6 | Uitvoerbaarheid | 53 |
| 6.1 | Economische uitvoerbaarheid | 53 |
| 6.2 | Maatschappelijke uitvoerbaarheid | 53 |
| 6.2.1 | Vooroverleg- en inspraakreacties | 53 |
| 6.2.2 | Zienswijzen | 53 |

Bijlage

| | |
|-------------|--|
| Bijlage 1: | Voortoets, Arcadis, 8 november 2013 |
| Bijlage 2: | Flora en fauna onderzoek, Royal Haskoning, 3 februari 2015 |
| Bijlage 3: | Akoestisch onderzoek, Royal Haskoning, januari 2015 |
| Bijlage 4: | Notitie EV, Antea Group, 26 februari 2015 |
| Bijlage 5: | Risicoberekening vervoer gevaarlijke stoffen, Antea Group, 22 januari 2015 |
| Bijlage 6: | Luchtkwaliteitsonderzoek, Royal Haskoning, 9 februari 2015 |
| Bijlage 7: | Vormvrije m.e.r. beoordeling, Royal Haskoning, september 2014 |
| Bijlage 8: | Vooronderzoek bodem, Antea Group, juni 2014 |
| Bijlage 9: | Verkennd bodemonderzoek, Antea Group, 10 februari 2015 |
| Bijlage 10: | Trillingsonderzoek, DGMR, 15 oktober 2015 |
| Bijlage 11: | Zienswijzennotitie |

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2000 is door de gemeente Eemsmond het initiatief genomen om te onderzoeken of het goederenspoor naar de Eemshaven ook te gebruiken is voor personenvervoer. Dit naar aanleiding van de toen opgestelde strategische visie. Op deze manier kan de openbaar vervoerketen van en naar het eiland Borkum compleet worden gemaakt. Hierop zijn Groningen Seaports en AG Ems aangehaakt. Er is door de gemeente Eemsmond daarnaast samenwerking gezocht met partners in Duitsland en de Kamer van Koophandel. Vervolgens is de provincie Groningen betrokken geraakt bij het project. Trekker en opdrachtgever van het project is de provincie Groningen in samenwerking met ProRail.

Met de extra treinverbinding wordt de Eemshaven per spoor ontsloten voor het personenvervoer. Voor de verbinding moet circa 3 kilometer nieuw spoor worden aangelegd. Daarnaast wordt ongeveer 4,5 kilometer bestaand goederenspoor aangepast, onder andere door deze te voorzien van treinbeveiliging met bewaakte overwegen. Verder krijgt de halte van Roodeschool een nieuwe locatie aan de Hooilandseweg. Het is de bedoeling dat de personenvervoertrein vanaf juni 2017 doorrijdt naar de Eemshaven.

De ontwikkeling past niet binnen de vigerende ruimtelijke plannen. Daarom wordt het onderhavige bestemmingsplan opgesteld.

De gemeente Eemsmond heeft daarnaast de wens om het aardgascondensaatverlaadstation uit de bebouwde kom van Roodeschool naar de Eemshaven te verplaatsen. Deze verplaatsing vindt plaats in overleg met de NoordGasTransport (NGT). Het is een afzonderlijk project met andere betrokken partijen en kent niet dezelfde planning als dit spoorproject. Voor de verplaatsing wordt te zijner tijd een eigen planologische procedure doorlopen.

1.2 Ligging en begrenzing van het plangebied

Het plangebied loopt van het dorp Roodeschool naar het havengebied Eemshaven. Het plangebied is voor een groot deel omsloten door een dijklichaam en grenst aan het Natura 2000-gebied Waddenzee. Het bestaande spoor loopt grotendeels door agrarisch polderlandschap. In onderstaande figuur is de ligging in het rood weergegeven.



Figuur 1.1: Globale ligging projectgebied met globaal weergegeven de bestaande spoorweg (zwarte lijn) en de nieuw aan te leggen spoorverbinding (rode lijn).

1.3 Geldende bestemmingsplannen

De gronden waarop het bestaande spoor wordt aangepast en de spoorverbinding wordt verlengd, liggen op dit moment in het bestemmingsplan Buitengebied, bestemmingsplan Roodeschool en de beheersverordening Eemshaven.

In bovengenoemde ruimtelijke plannen hebben de gronden van het plangebied hoofdzakelijk de bestemmingen: 'Verkeer - Railverkeer', 'Agrarisch - Dijkenlandschap' en 'Industrieterrein'.

1.4 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit een toelichting, planregels en een planverbeelding. De toelichting is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt de ontwikkeling beschreven en de ligging in de omgeving. In Hoofdstuk 3 is het beleidskader opgenomen. Hier wordt ingegaan op het relevante beleid. In Hoofdstuk 4 wordt onderzoek op het gebied van milieu, ecologie, archeologie en cultuurhistorie en water behandeld. In Hoofdstuk 5 wordt dieper ingegaan op de planvorm en de achtergrond bij de regels die zijn opgenomen voor de verschillende bestemmingen. Tot slot wordt in Hoofdstuk 6 ingegaan op de economische en de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

2 Ontwikkeling

2.1 Bestaande situatie

De Eemshaven is de grootste zeehaven van Noord-Nederland. De haven ligt aan de Eemsmonding, een zeearm waar de Eems uitmondt in de Noordzee. De Eemshaven is in de jaren '70 aangelegd. Daarbij is zand opgespoten om het havengebied op veilige hoogte te brengen en is een zeewering (primaire waterkering en dijk) rondom het havengebied aangelegd. Dit haven- en industriegebied heeft lange tijd voor een groot deel braak gelegen. De laatste jaren zijn er veel projecten tot ontwikkeling gekomen. Het westelijke deel van het havengebied, waarlangs het nieuwe spoor gepland is, bestaat nog grotendeels uit braakliggend terrein. Het gebied is relatief droog, met uitzondering van een moeras- en watergebied in de noordelijke punt (BügelHajema Adviseurs, 2011). Het plangebied is voor een groot deel omsloten door een dijklichaam en grenst aan het Natura 2000-gebied Waddenzee. Verspreid binnen de Eemshaven, onder andere langs de dijken, staan windturbines. Het bestaande spoor loopt grotendeels door agrarisch polderlandschap.

2.2 Nieuwe situatie

Reizigerstreinen rijden nu niet verder dan eindpunt Roodeschool. ProRail en de provincie Groningen hebben het voornemen om reizigersvervoer per trein mogelijk te maken tussen Roodeschool en Eemshaven. In de Eemshaven moet de nieuwe trein aansluiten op de veerboot naar Borkum. Om de trein door te kunnen laten rijden moet het bestaande spoor worden verlengd. Daarnaast wordt er een nieuw station gerealiseerd in de Eemshaven nabij de veerboot-terminal en wordt de halte bij Roodeschool verplaatst.

Het huidige goederenspoor wordt na de aftakking van het huidige station Roodeschool tot aan de aftakking van het goederenspoor in de Eemshaven naar de Emma- en Julianahaven, geschikt gemaakt voor personenvervoer. Dat betekent onder andere dat het spoor voorzien wordt van treinbeveiliging.

Het station Roodeschool dient te worden verplaatst naar het doorgaande tracé richting de Eemshaven, omdat reizigerstreinen door moeten kunnen rijden naar de Eemshaven.

De voorzieningen op de halte, conform de minimale eisen uit het 'basisstation 2005' bestaat uit verlichting, omroep en reizigersinformatie evenals voorzieningen om het wachten te veraangename. Op het voorplein komen parkeervoorzieningen voor auto's en fietsen. Vanwege het open landschap is het perron naast onbeschutte zitgelegenheid ook voorzien in een overdekte wachtgelegenheid.

Bij de bootterminal in de Eemshaven zal een nieuwe halte worden gerealiseerd, eveneens voorzien van een onbeschutte zitgelegenheid en een overdekte wachtgelegenheid. De lengte voor beide perrons bedraagt 173 meter (168 meter plus 5 meter remmarge). In de projectering van de wissels en seinen is rekening gehouden met 17 meter perronverlenging, zodat een toekomstige perronlengte van 190 meter niet onmogelijk wordt gemaakt.

Met het doortrekken van het spoor komt de Eemshaven verder op de kaart te staan. Ook het Waddeneiland Borkum wordt met de personentrein beter ontsloten, zowel voor toeristen als eilandbewoners. Dit moet het toerisme naar Borkum en van Borkum richting de stad Groningen bevorderen.



Figuur 2.1: het tracé

De twee belangrijkste overwegingen om het personenspoor door te trekken naar de Eemshaven zijn:

1. de Eemshaven is volop in ontwikkeling. De Eemshaven is een van de grootste voorzieningen in ons land op het gebied van overslag en energieopwekking. Het is van belang de Eemshaven ook per openbaar vervoer te ontsluiten;
2. de Eemshaven is de verbindende schakel tussen Borkum en het Nederlandse vasteland. Een openbaar vervoerverbinding te realiseren, kan het grensoverschrijdend toerisme over en weer bevorderen.

De Eemshaven is dus zowel in economisch, toeristisch als maatschappelijk opzicht een belangrijke locatie. De realisatie van een rechtstreekse treinverbinding tussen Groningen en de Eemshaven brengt de volgende voordelen met zich mee:

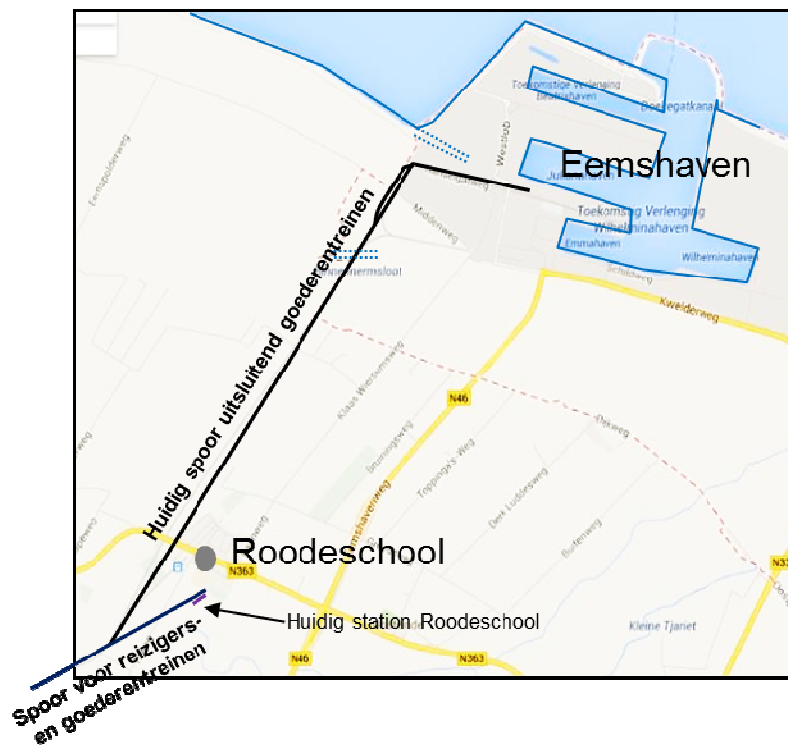
- Toeristen van Borkum naar Groningen (stad en provincie) én van Groningen (e.o.) naar Borkum hebben met de komst van de spoorlijn een duurzaam, comfortabel en betaalbaar reisalternatief. De markt voor dagtoerisme naar en vanaf Borkum is onvoldoende aangeboord. Dat heeft onder meer te maken met het ontbreken van een goede OV-voorziening. Door doortrekking van de spoorlijn kan het aantal Duitse toeristen fors toenemen en daarmee de bestedingen in de stad en de rest van de provincie Groningen.
- De Waddenzee heeft de status van Werelderfgoed. De bereikbaarheid van het Waddenzeegebied per trein wordt met 30% uitgebreid (naast Harlingen en Den Helder) en versterkt daarmee de toeristische functie van het gebied.
- De relatie tussen de stad Groningen en de Eemsdelta wordt verder verstevigd. Vanzelfsprekend hebben de stad Groningen en de Eemsdelta groot belang bij een krachtige samenwerking. Een rechtstreekse treinverbinding tussen de stad Groningen en de Eemsdelta is een logische zet en zal de mobiliteit tussen deze twee gebieden bevorderen.
- De aanpassing van de spoorlijn past zeer goed in de groeiende regionaal-economische kruisbestuiving en steeds verdergaande grensoverschrijdende samenwerking tussen Noordwest-Duitsland en Noord-Nederland.

2.3 Aanpassingen aan de spoorinfrastructuur

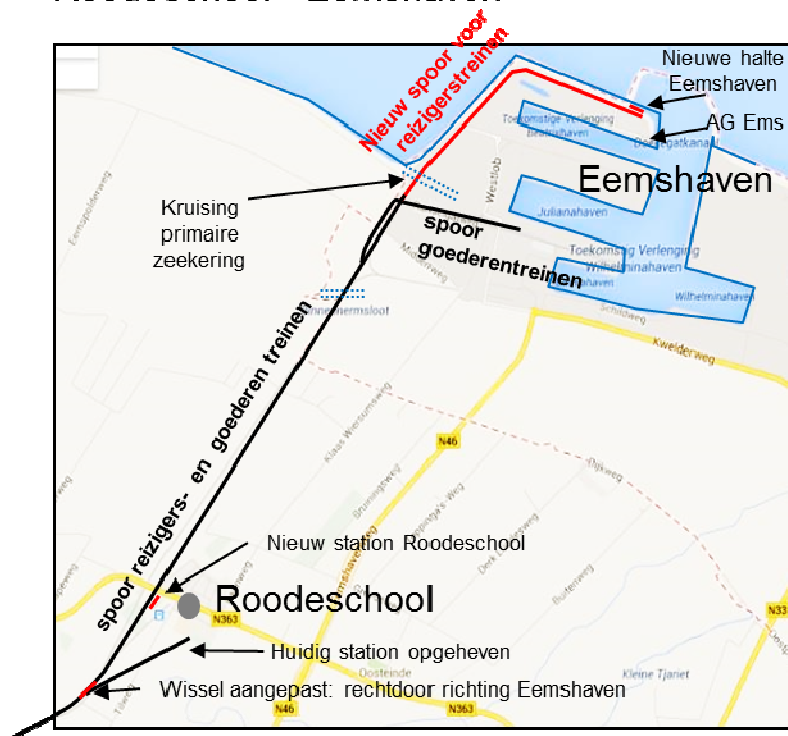
Het project bestaat op hoofdlijnen uit de volgende aanpassingen aan de spoorinfrastructuur:

- Het huidige goederenspoor wordt tussen de aftakking van het huidige station Roodeschool tot aan de aftakking van het goederenspoor in de Eemshaven naar de Emma- en Julianahaven geschikt gemaakt voor reizigersvervoer. Dat wil zeggen dat het spoor hier wordt voorzien van treinbeveiliging, conform de geldende normen en regelgeving.
- Er komt een nieuw station Roodeschool, gelegen aan deze doorgaande spoorlijn richting de Eemshaven. Het huidige station Roodeschool wordt geamoveerd.
- In de Eemshaven wordt een nieuw spoor aangelegd naar de bootterminal van AG Ems in de Beatrixhaven. De nieuwe spoorlijn komt tegen de binnenkant van de schermdijk aan te liggen en zal eveneens voorzien zijn van treinbeveiliging.
- Er wordt een eindstation, halte Eemshaven, gebouwd ter plaatse van het eindpunt bij de bootterminal van AG Ems. Deze halte ligt eveneens aan de binnenkant van de schermdijk.

Huidige situatie



Situatie na realisatie project Reizigersvervoer Roodeschool - Eemshaven



Figuur 2.2: oude en nieuwe situatie

3 Beleidskader

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt in het kort en voor zover relevant het beleidskader toegelicht, waarbinnen onderhavig bestemmingsplan moet passen. Achtereenvolgens wordt het nationaal, provinciaal/ regionaal en gemeentelijk beleid beschreven.

3.2 Rijksbeleid

3.2.1 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening*

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevat de juridische kaders voor onder meer het bundelen van verstedelijking, de rijksbufferzones, nationale landschappen, de ecologische hoofdstructuur, de kust, grote rivieren, militaire terreinen, de mainportontwikkeling van Rotterdam en de Waddenzee. Rijksbelangen werken nu veel directer door in de ruimtelijke plannen van andere overheden, dit moet leiden tot snellere besluitvorming en minder bestuurlijke druk.

Conclusie

Het plangebied is gelegen in het waddengebied. Het Barro stelt regels voor dit gebied. De regels dienen ter bescherming van de landschappelijke of cultuurhistorische kwaliteiten. Op basis van paragraaf 4.7 kan worden geconcludeerd dat deze kwaliteiten met de aanleg van het spoor niet worden aangetast en de ontwikkeling past binnen het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening.

3.2.2 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

Op 13 maart 2012 is de definitieve Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. De structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het huidige ruimtelijke en mobiliteitsbeleid op rijksniveau. Centrale doel van de SVIR is Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te houden voor de middellange termijn (2028). Dit gebeurt aan de hand van drie deeldoelen waaraan 13 nationale belangen zijn gekoppeld. Het Rijk is verantwoordelijk voor het veiligstellen van de deze 13 nationale belangen.

| doel | nationaal belang |
|--|--|
| 1. het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland | 1. een excellente ruimtelijk- economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's; 2. ruimte voor het hoofdnetwerk voor (duurzame) energievoorziening en de energietransitie; 3. ruimte voor het hoofdnetwerk voor vervoer van (gevaarlijke) stoffen via buisleidingen ; 4. efficiënt gebruik van de ondergrond. |
| 2. het verbeteren en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat | 5. een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen; 6. betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem; 7. het in stand houden van het hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen om het functioneren van het mobiliteitssysteem te waarborgen. |
| 3. het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke en cultuurhistorische | 8. verbeteren van de milieukwaliteit (lucht, bodem, water) en bescherming tegen geluidsoverlast en |

| | |
|-----------------------|--|
| waarden behouden zijn | <p>externe veiligheidsrisico's;</p> <p>9. ruimte voor waterveiligheid, een duurzame zoetwatervoorziening en kaders voor klimaatbestendige stedelijke (her)ontwikkeling;</p> <p>10. ruimte voor behoud en versterking van (inter)nationale unieke cultuurhistorische en natuurlijke kwaliteiten;</p> <p>11. ruimte voor een nationaal netwerk van natuur voor het overleven en ontwikkelen van flora- en faunasoorten;</p> <p>12. ruimte voor militaire terreinen en activiteiten;</p> <p>13. zorgvuldige afweging en transparante besluitvorming bij alle ruimtelijke en infrastructurele besluiten.</p> |
|-----------------------|--|

Overheden, burgers en bedrijven krijgen de ruimte om oplossingen te creëren. Zij verdienen het vertrouwen dat ze dat op een goede manier doen. Het Rijk gaat zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten zitten en richt zich op het versterken van de internationale positie van Nederland en het behartigen van de belangen voor Nederland als geheel.

Afspraken over verstedelijking, groene ruimte en landschap laat het Rijk over aan de provincies en gemeenten. Gemeenten krijgen ruimte voor kleinschalige natuurlijke groei en voor het bouwen van huizen die aansluiten bij de woonwensen van mensen. De daadwerkelijke vraag van bewoners, bedrijven en organisaties wordt leidend in de gebiedsontwikkeling. Om een zorgvuldig gebruik van de schaarse ruimte te bevorderen, wordt een ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Dat betekent: eerst kijken of er vraag is naar een bepaalde nieuwe ontwikkeling, vervolgens kijken of het bestaande stedelijk gebied of bestaande bebouwing kan worden hergebruikt en mocht nieuwbouw echt nodig zijn, dan altijd zorgen voor een optimale inpassing en bereikbaarheid.

De SVIR kent een realisatieparagraaf, waarin per nationaal belang de aanpak is uitgewerkt op basis van lopende en voorziene projecten. Voor het juridisch borgen van de nationale belangen uit de SVIR heeft het Rijk, op basis van de Wro, twee besluiten waarmee dat mogelijk is:

1. het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro): het Barro geeft de juridische kaders die nodig zijn om het vigerend ruimtelijk rijksbeleid te borgen, met daarin voornamelijk opgenomen:
 - Rijksvaarwegen;
 - het Project Mainportontwikkeling Rotterdam;
 - militaire terreinen en -objecten;
 - de Wadden;
 - de kust (inclusief primaire kering);
 - de grote rivieren;
 - Hoofdwegen en hoofdspoorwegen;
 - Elektriciteitsvoorziening;
 - Ecologische hoofdstructuur;
 - Primaire waterkeringen buiten het kustfundament;
 - IJsselmeergebied (uitbreidingsruimte), en
 - de werelderfgoederen.
2. het Besluit ruimtelijke ordening (Bro): het Bro stelt vanuit de rijksverantwoordelijkheid voor een goed systeem van ruimtelijke ordening juridische kaders aan de processen van ruimtelijke belangenafweging en besluitvorming bij de verschillende overheden. De ladder van duurzame verstedelijking is per 1 oktober 2012 als procesvereiste opgenomen in het Bro.

De SVIR bepaalt welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Deze zijn opgenomen in het Barro. Van de provincies en de gemeenten wordt gevraagd de inhoud daarvan te laten doorwerken in de ruimtelijke besluitvorming.

Zij zijn dus concreet normstellend bedoeld en worden geacht direct of indirect, (dat wil zeggen door tussenkomst van de provincie), door te werken tot op het niveau van de lokale besluitvorming, zoals de vaststelling van bestemmingsplannen.

Conclusie

Op basis van paragraaf 3.2.1 kan worden geconcludeerd dat de ontwikkeling past binnen de structuurvisie Infrastructuur en Ruimte.

3.3 Provinciaal en regionaal beleid

3.3.1 *Provinciaal omgevingsplan Groningen (POP)*

Het provinciale beleid is vastgelegd in de vorm van het Provinciaal Omgevingsplan Groningen (POP). De hoofddoelstelling van dit beleid is: "Duurzame ontwikkeling - voldoende werkgelegenheid en een voor mens en natuur leefbaar Groningen met behoud en versterking van de kwaliteiten van de fysieke omgeving, waarbij toekomstige generaties voldoende mogelijkheden houden om zich te ontplooien". Naast het POP heeft de provincie Groningen sinds 17 juni 2009 ook de beschikking over een vastgestelde Omgevingsverordening. De omgevingsverordening is nauw verbonden met het nieuwe POP. Het POP bevat de doelstellingen van het provinciale beleid. Voor de realisatie van die doelstellingen zijn instrumenten nodig. De Omgevingsverordening is één van die instrumenten. De verordening is op onderdelen bijgesteld in 2011, daarnaast is in december 2012 op een aantal onderdelen een herziening vastgesteld. In dit POP zijn regels opgenomen ten aanzien van windenergie.

De provincie is eind 2013 gestart met het vernieuwen van het huidige POP, waarvan de looptijd in 2015 verstrijkt. De ontwerp-Omgevingsvisie, -verordening en het Plan MER Omgevingsvisie hebben van 16 maart tot en met 28 april 2015 ter inzage gelegen.). Naar verwachting worden zij in juni 2016 vastgesteld.

Het nieuwe station Roodeschool ligt conform de Omgevingsverordening in het buitengebied.

Conclusie

In het POP wordt niet specifiek ingegaan op de voorliggende ontwikkeling. In dit bestemmingsplan wordt het actuele windbeleid, zoals geformuleerd in het POP overgenomen.

3.3.2 *Ontwikkelingsvisie Eemsdelta 2030*

De provincie wil de internationale positionering versterken, de bereikbaarheid van het gebied vergroten en de verbindingen tussen de economische kernzones Groningen- Assen en de Eemsdelta verbeteren. Daartoe worden de volgende projecten onderscheiden:

1. een aantal infrastructurele maatregelen die de provincie wil realiseren tot 2030 en
2. een aantal projecten in ontwikkeling voor de langere termijn, waarbij eerst nader haalbaarheidsonderzoek nodig is om te bepalen of ze uitvoerbaar zijn.

Een van de projecten die voor 2030 gerealiseerd dient te worden is het onderhavige project. Voor de synergie tussen de stad Groningen en de Eemsdelta zijn goede spoorverbindingen (voor personenvervoer) van belang. Er kan op die manier snel en comfortabel gereisd worden voor o.a. woon-werkverkeer, zakelijke contacten en stadsbezoek. De spoorlijn biedt voor de stad en de provincie een aantrekkelijke reisoptie voor vervoer van en naar het eiland Borkum. Deze visie is tevens door de gemeenteraad vastgesteld op 20 juni 2013.

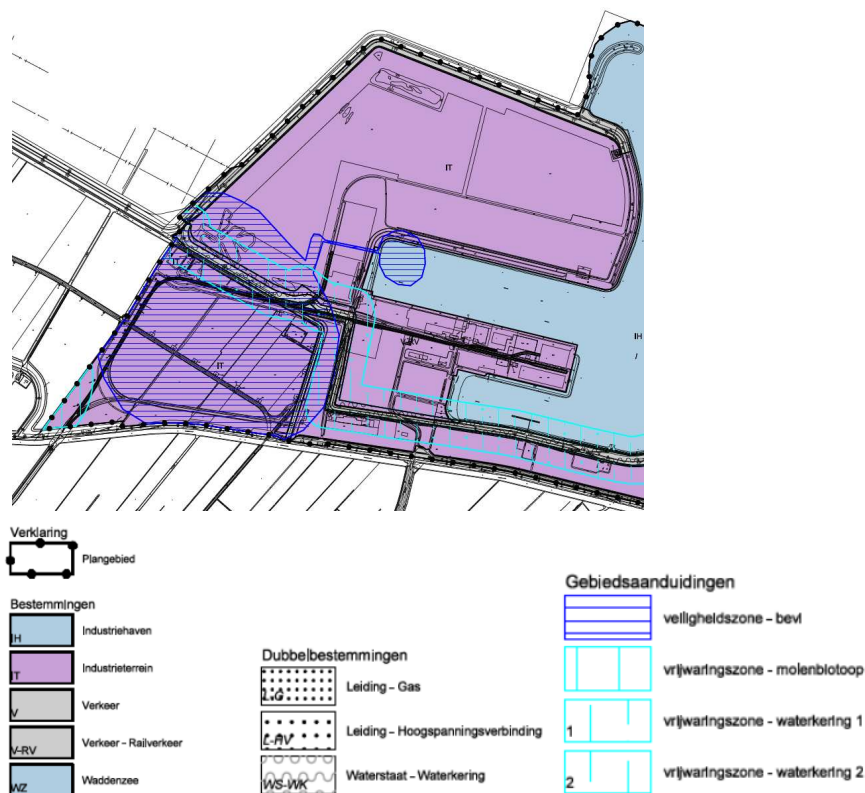
Conclusie

Het onderhavige project is concreet genoemd in de ontwikkelingsvisie en voldoet daarmee aan het vastgestelde beleid.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Beheersverordening Eemshaven

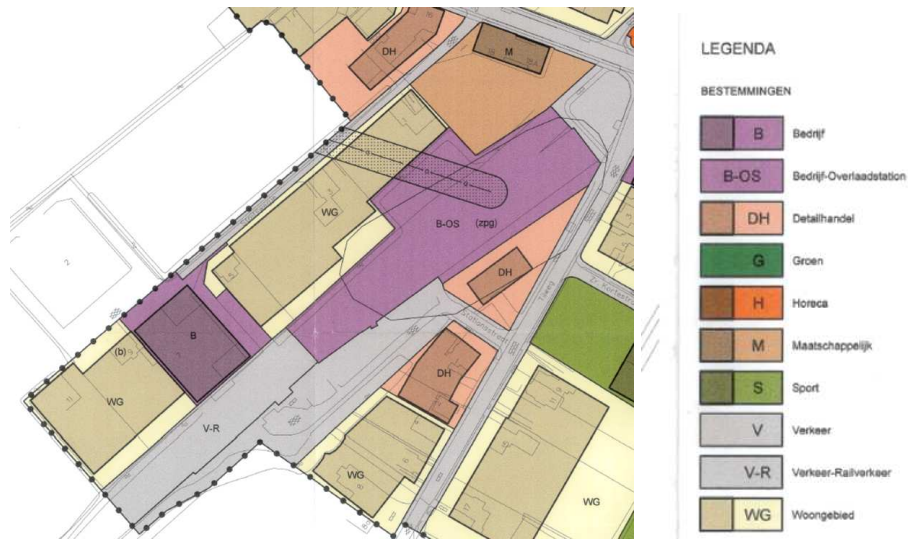
Voor een deel van het plangebied is de beheersverordening Eemshaven van kracht. De beheersverordening is vastgesteld 20 juni 2013. Het plangebied heeft daarin de bestemming "Industrieterrein" met de dubbelbestemmingen "veiligheidszone - bevi", "vrijwaringszone - molenbiotoop" en "vrijwaringszone - waterkering" (zie figuur 3.1). Binnen de bestemming "Industrieterrein" is onder andere een haventerrein met bijbehorende havenwerken en installaties, alsmede kaden, parkeerterreinen, ontsluitingswegen, spoorwegontsluitingen, openbare nutsvoorzieningen, leidingen en groenvoorzieningen mogelijk. De dubbelbestemmingen zijn overgenomen in de verbeelding, behorende bij het onderhavige plan.



Figuur 3.1: uitsnede beheersverordening Eemshaven

3.4.2 Bestemmingsplan Roodeschool

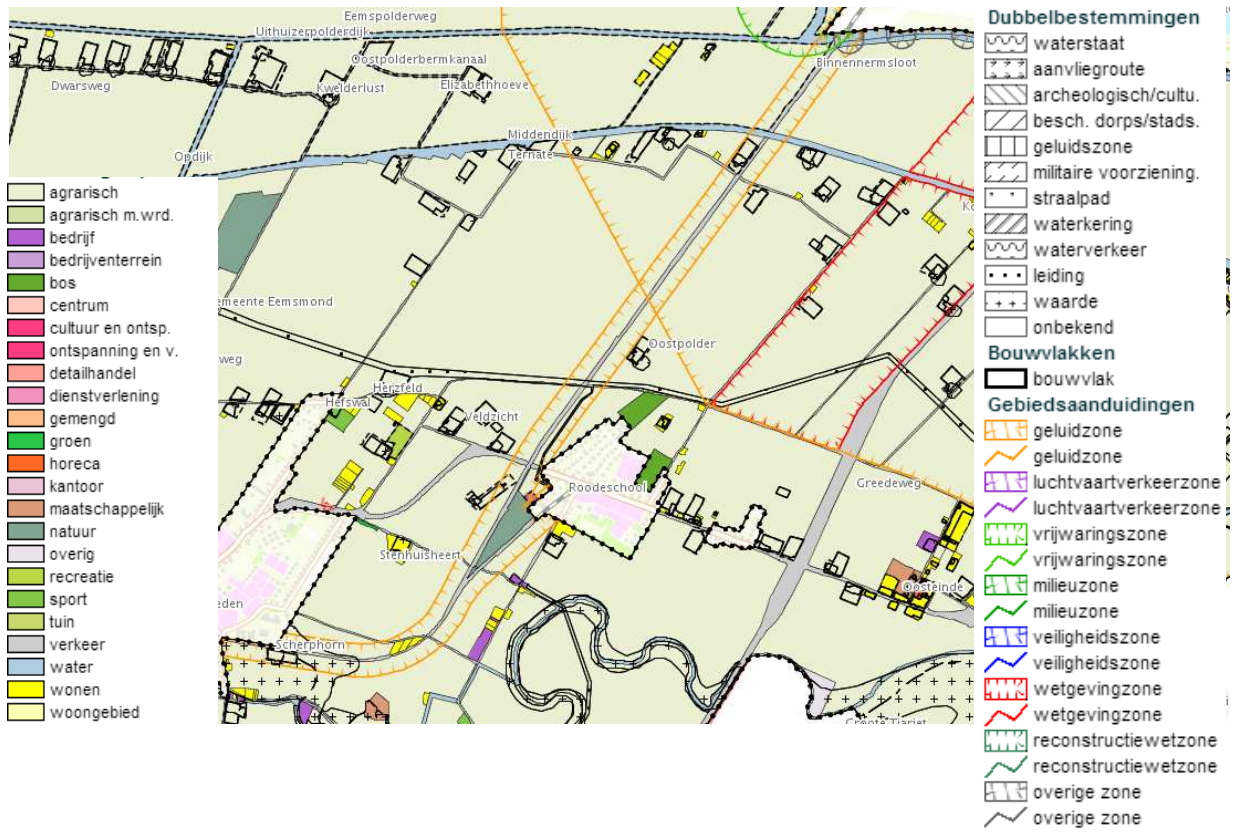
Het beginpunt van het spoor is gelegen in het bestemmingsplan Roodeschool. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 13 oktober 2008. Het plangebied heeft op basis van dit bestemmingsplan de bestemming "Verkeer-Railverkeer". Op basis van deze bestemming is een spoorweg reeds mogelijk. Er is voor gekozen om het gehele nieuwe spoortracé op te nemen in een nieuw bestemmingsplan.



Figuur 3.2: uitsnede bestemmingsplan Roodeschool

3.4.3 Bestemmingsplan Buitengebied

Het grootste gedeelte van het plangebied valt binnen het bestemmingsplan Buitengebied, vastgesteld op 17 februari 2010. Op basis van dit bestemmingsplan hebben de gronden reeds de bestemming "Verkeer - Railverkeer". Aansluitend aan deze bestemming ligt de bestemmingen Agrarisch - Dijkenlandschap. Afhankelijk van de definitieve tracékeuze ligt het plangebied ook (deels) binnen deze bestemming. Daarnaast heeft het plangebied op grond van het vigerende bestemmingsplan de volgende aanduidingen: functieaanduiding "specifieke vorm van agrarisch - grootschalig open gebied", gebiedsaanduiding "geluidzone - spoor", gebiedsaanduiding molenbiotoop en gebiedsaanduiding "geluidzone - industrie". Op basis van de bestemming "Verkeer - Railverkeer" is een spoorweg reeds mogelijk.



Figuur 3.3: uitsnede bestemmingsplan Buitengebied

3.4.4 Identiteitsstudie Roodeschool

Het doel van de identiteitsstudie is het formuleren van een ruimtelijke onderbouwing voor toekomstige ontwikkelingen - uitbreiding, inbreiding en transformatie - die recht doen aan de specifieke kenmerken van het dorp en de omgeving. Hiermee heeft de gemeente een duurzaam middel in handen voor ruimtelijk beheer en ruimtelijke ontwikkeling over een lange periode voor de betreffende dorpen.

Op basis van een studie naar de aanwezige kwaliteiten en diskwaliteiten is deze identiteitsstudie uitgemond in twee varianten met voorstellen voor een verplaatsing van het eindstation van de spoorlijn Groningen-Roodeschool en doortrekking van het personenvervoer naar de Eemshaven. In relatie hiertoe ontstaan mogelijkheden voor een transformatie van het huidige stationsterrein, waarbij wordt gedacht aan een inbreidingslocatie voor woningbouw.

Conclusie

De onderhavige ontwikkeling is een uitwerking van de identiteitsstudie en past daarmee in het bovengenoemde beleid.

3.4.5 Samenwerkingsovereenkomst

Op 23 mei 2013 is door de gemeenteraad besloten instemmen met het tekenen van de samenwerkingsovereenkomst voor het onderhavige project. Daarnaast is in datzelfde besluit aangegeven dat het gereserveerde bedrag voor de aanleg van de spoorlijn Roodeschool - Eemshaven geormerkt dient te blijven als een maximumbedrag.

3.4.6 Milieubeleidsplan

In het Milieubeleidsplan en het bijbehorende uitvoeringsprogramma verwoordt de gemeente het beleid met betrekking tot aspecten als duurzaam bouwen, omgevingskwaliteit en milieu. Vier ambities van de gemeente voor de dorpskernen zijn:

- het behoud en waar mogelijk het verbeteren van de omgevingskwaliteit;
- het verbeteren van milieubewust gedrag;
- meer energiebesparing en toepassen duurzaam bouwen;
- het verbeteren van afvalscheiding.

Conclusie

De ontwikkeling wordt in het milieubeleidsplan niet concreet genoemd. Bij de ontwerpen is rekening gehouden met de uitgangspunten uit het milieubeleidsplan.

3.4.7 Ontwikkelingsperspectief platteland en dorpen Eemsdelta

De gemeenten Eemsum en Loppersum hebben het initiatief genomen om een ontwikkelingsperspectief voor het landelijk gebied, zowel voor het platteland als voor de dorpen, op te stellen. Het perspectief is op 16 februari 2012 door de gemeente vastgesteld en valt onder de gemeenschappelijke paraplu van de regionale afspraken. Deze zijn op hoofdlijnen neergelegd in het Bestuursakkoord Eemsdelta dat de gemeenten Delfzijl, Eemsum, Appingedam en Loppersum (DEAL-gemeenten) en de provincie Groningen met elkaar hebben afgesloten (26 juni 2008). De samenwerking richt zich vooral op de volgende onderwerpen:

- economie (werken, havens, infrastructuur, arbeidsmarkt/onderwijs);
- wonen en voorzieningen;
- klimaatadaptatie;
- organisatorische samenwerking tussen de DEAL-gemeenten.

Conclusie

In het perspectief wordt de onderhavige ontwikkeling reeds benoemd als een kans.

3.4.8 Welstandsnota

Het doel van de welstandsnota is een bijdrage te leveren aan het behouden van en daar waar nodig het versterken van de schoonheid en aantrekkelijkheid van de gemeente Eemsum.

De nota is een herziening van de bestaande welstandsnota van de gemeente Eemsum die is vastgesteld in 2004. Met de herziening zijn niet alleen de bestaande criteria tegen het licht gehouden, maar zijn ook extra onderwerpen in de nota toegevoegd. Reclame en herinrichtingsgebieden vormen twee nieuwe onderwerpen in de nota.

Conclusie

De welstandsnota geeft geen beleid voor stations. Voor de twee nieuwe stations wordt een visie en een beeldkwaliteitsplan opgesteld.

3.4.9 Archeologisch beleid

De kern van het archeologiebeleid van de regio Noord-Groningen wordt gevormd door het streven naar een adequaat behoud en beheer van de aanwezige en verwachte archeologische waarden. Behoud in situ staat daarbij voorop. Daar waar behoud in situ redelijkerwijs niet mogelijk is, zal het bodemarchief onderzocht, gedocumenteerd en veilig gesteld moeten worden door middel van opgraving en onderzoek (behoud ex situ). Een van de doelstellingen van het beleid is het vroegtijdig inbrengen van cultuurhistorie/archeologie in het planproces bij de ruimtelijke ordening.

Als uitwerking van de archeologienota Noord-Groningen heeft de gemeente Eemsmond samen met een aantal andere gemeenten in Noord Groningen in 2008 een archeologische verwachtings- en beleidsadvieskaart laten opstellen. Met deze kaart zijn de archeologische waarden in de gemeente in beeld gebracht.

Conclusie

Archeologisch gezien is de gemeente Eemsmond een zeer waardevol gebied. Dit geldt vooral voor de wierden. In totaal liggen er 114 AMK-terreinen binnen de gemeentegrenzen, waarvan er dertien wettelijk beschermd zijn. Langs de randen van de Fivelboezem ligt een wierdenreeks die loopt via Warffum-Usquert-Middelstum. De oudste wierden zijn al opgeworpen in de IJzertijd. Daarnaast kunnen er vlaknederzettingen verwacht worden die niet zijn uitgegroeid of opgehoogd tot een wierde. De wierden die niet op deze lijn liggen zijn meestal gelegen op de later gevormde haakwal ten oosten van Usquert of op de nieuwe aanwassen ten oosten van de genoemde wierdenreeks, zoals Garsthuizen en Zandeweer. De wierden in dit gebied zijn niet ouder dan de Middeleeuwen.

In de jonge aanwasvolders ten noorden van de Oude Dijk worden geen archeologische waarden verwacht. De nog niet bekende archeologische waarden worden met name verwacht op het hogere kwelderlandschap.

Van de vijftien nog bestaande borgen in Groningen bevindt de bekendste zich in Uithuizen. Het betreft de Menkemaborg die nog grotendeels intact is met het 14e-eeuwse steenhuis inclusief omgrachting. De waarden zijn opgenomen middels een dubbelbestemming. Archeologie is nader uitgewerkt in paragraaf 4.3.

4 Onderzoeken

De laatste jaren is in toenemende mate het besef gegroeid dat ruimtelijke ordening en milieu twee beleidsvelden zijn die met elkaar te maken hebben, rekening met elkaar moeten houden en elkaar kunnen versterken. Het gemeenschappelijke doel dat aan beide beleidsvelden ten grondslag ligt, is het creëren van een goede kwaliteit van het leefmilieu (de omgevingskwaliteit). Om dit te bereiken geldt voor bestemmingsplannen dat toetsing plaats dient te vinden aan specifieke ruimtelijke milieunormen zoals afstandsnormen en normen ten aanzien van geluid, bodem en luchtkwaliteit.

4.1 Milieu

4.1.1 Bodem

Wettelijk kader

De Wet bodembescherming ziet toe, vanuit een goed milieubeheer, op de bodembescherming en bodemsanering. Met deze wet moet rekening worden gehouden met het ontwikkelen en realiseren van ruimtelijke plannen. In een bestemmingsplan dat voorziet in ruimtelijke ontwikkeling, moet verantwoord zijn dat het bestemmingsplan uitvoerbaar is op grond van de bodemkwaliteit voor die ruimtelijke ontwikkeling.

Met het oog op een goede ruimtelijke ordening dient in verband met de uitvoerbaarheid van een plan rekening te worden gehouden met de bodemgesteldheid in het plangebied. Bij functiewijzigingen dient te worden bekeken of de bodemkwaliteit voldoende is voor de betreffende functiewijziging. Nieuwe bestemmingen dienen bij voorkeur op schone grond te worden gerealiseerd. De provincie hanteert de richtlijn dat bij de beoordeling van ruimtelijke plannen ten minste het eerste deel van het verkennend bodemonderzoek, het historisch onderzoek, moet worden verricht. Indien uit historisch onderzoek wordt geconcludeerd dat op de betreffende locatie sprake is geweest van activiteiten met een verhoogd risico op verontreiniging dan dient het volledig verkennend bodemonderzoek te worden verricht.

Onderzoek

In de periode april - mei 2014 is een vooronderzoek conform de NEN 5725 uitgevoerd voor het spoortraject Roodeschool - Eemshaven, km 0.0 - 8.1 (geocode 815) en km 25.9 - 26.9 (geocode 200) in de gemeente Eemsmond (zie bijlage 8).

Het doel van het vooronderzoek is het inventariseren van relevante bodemgerelateerde informatie zodat nagegaan kan worden of de locatie verdacht is met betrekking tot bodemverontreiniging. Naar aanleiding van het vooronderzoek is een verkennend onderzoek uitgevoerd. Op basis van het vooronderzoek en na overleg met opdrachtgever zijn de in onderstaande tabel opgenomen deellocaties te onderscheiden en een overzicht van de locaties is opgenomen in het bodemonderzoek zelf (zie bijlage 9).

| Deellocatie | Hypothese | Strategie ¹⁾ (oppervlakte in m ² of lengte in m) |
|---|------------|--|
| 1. Amoveren station Roodeschool (km 26.64 – 26.89) | onverdacht | ONV (700 m ²) |
| 2a. Realiseren nieuw station Roodeschool (km 0.47 – 0.94) | onverdacht | ONV (20.000 m ²) |
| 2b. Te dempen sloot (km 0.62 – 0.92) | onverdacht | OLN (200 m) |
| 2c. Realiseren nieuwe watergang* (km 0.60 – 0.93) | onverdacht | ONV (250 m ²) |
| 3. Voormalig wachtspoor en opslag terrein aannemer (km 3.65 – 4.02) | verdacht | VED-HE (2.000 m ²) |
| 4a. Te dempen sloot, Meeuwen-staartweg (km 4.35 – 4.45) | onverdacht | OLN (100 m) |
| 4b. Verschuiven spoor rondom overweg Middenweg (km 4.35 – 4.45) | onverdacht | ONV (300 m ²) |
| 5a. Nieuw te realiseren spoor en weg nabij rangeersporen en dijk kruising (km N5.05 – 5.32) | onverdacht | ONV (20.000 m ²) |
| 5b. Te dempen sloot (km 5.30) | onverdacht | OLN (100 m) |
| 6. Spoor langs Schermdijk (km N5.40 – 8.15) | onverdacht | ONV (12.500 m ²) |
| 7. Nieuwe halte Eemshaven (km N7.85 – 8.15) | onverdacht | ONV (2.300 m ²) |
| 8. Nieuwe watergang naast bestaand spoor (km 5.26)* | onverdacht | ONV (790 m ²) |
| 9. Flankbeveiligingswissel (km 5.26 – 5.38) | onverdacht | ONV (350 m ²) |

ONV : Onderzoeksstrategie voor een onverdachte locatie
 OLN : Overig water, lintvormig, normale onderzoeksinspanning
 * : In verband met de nieuw te realiseren watergangen worden alle boringen doorgezet tot 2 m-mv.

Conclusie

Vooronderzoek

De verzamelde informatie geeft geen aanwijzingen voor de aanwezigheid van (voormalige) bodembedreigende activiteiten op de onderzoekslocatie. Het voormalig wachtspoor en opslagterrein aannemer (km 3.65 – 4.02)', wordt als een verdachte deellocatie (deellocatie 3) aangemerkt. Op basis van de resultaten van het vooronderzoek wordt voor de overige deellocaties de strategie voor een onverdachte locatie (ONV) aangehouden.

Voor het onderzoek ter plaatse van de te dempen spoorloten worden de richtlijnen uit de NEN 5720 (NNI, november 2009) gevolgd. Hierbij wordt de strategie voor een lintvormige watergang met een normale onderzoeksinspanning gevolgd.

Verkennd onderzoek

Grond

Tijdens onderhavig onderzoek zijn in de bovengrond, met daarin bijmengingen met bodemvreemde materialen, maximaal licht verhoogde gehalten aan PAK, minerale olie en/of kwik aangetoond (deellocaties 1, 2a, 5a en 7). Daarnaast is de zintuiglijk schone bovengrond bij deellocatie 6 licht verontreinigd met kwik. Bij deellocatie 1 is een licht verhoogd gehalte aan lood in de zintuiglijk schone ondergrond vastgesteld en bij deellocatie 2 een licht verhoogd gehalte aan PAK. In de zintuiglijk schone boven- ondergrond bij de deellocaties 2c, 3, 4b, 8 en 9 zijn geen van de onderzochte parameters in een verhoogd gehalte aangetoond.

Op basis van de indicatieve toetsing van de analyseresultaten aan het Besluit bodemkwaliteit overschrijdt de bovengrond bij deellocatie 2a met hierin bodemvreemde materialen de achtergrondwaarde en is deze grond als 'Industrie' en 'Niet toepasbaar' geclassificeerd. De zintuiglijk schone boven- en ondergrond voldoen bij toetsing aan het Besluit bodemkwaliteit aan de achtergrondwaarde en deze grond is als 'Altijd toepasbaar' geclassificeerd.

Op basis van de indicatieve toetsing van de analyseresultaten aan het Besluit bodemkwaliteit voldoet de boven- en de ondergrond bij de deellocaties 1, 2c, 3, 4b, 5a, 6, 7, 8 en 9 aan de achtergrondwaarde en deze grond is als 'Altijd toepasbaar' geclassificeerd.

Grondwater

In het grondwater bij de deellocaties 1, 2a, 2c, 3, 4b, 5a, 6, 7 en 9 zijn maximaal licht verhoogde concentraties aan barium, kwik, molybdeen, nikkel, zink, naftaleen en/of minerale olie aangetoond.

Asbest

Bij deellocatie 2a is zeer lokaal een zwakke puinbijmenging in de bovengrond waargenomen. Deze zwak puinhoudende bovengrond is in het laboratorium onderzocht op asbest en daarin is analytisch geen asbest aangetoond.

Bepaling veiligheidsklasse

Op basis van de onderzoeksresultaten zijn voorlopige veiligheidsklassen bepaald. De aannemer dient de definitieve veiligheidsklassen te bepalen en vast te leggen in zijn V&G-plan uitvoeringsfase.

De onderzoeksresultaten geven geen aanleiding tot het uitvoeren van vervolgonderzoek, omdat de gemeten concentraties kleiner zijn dan de betreffende interventiewaarde. Er zijn geen ernstige verontreinigingen aangetroffen. Bij **deellocatie 2a** is plaatselijk sprake van licht verontreinigde grond die op basis van de indicatieve toetsing volgens Besluit bodemkwaliteit voldoet aan de klasse 'Industrie' of 'Niet toepasbaar' (> klasse Industrie en < interventiewaarde). Voor dit deelgebied geldt dat de voorlopige veiligheidsklasse 'basisklasse' van toepassing is. Bij de **deellocaties 1, 2c, 3, 4b, 5a, 6, 7, 8 en 9** zijn geen tot maximaal licht verhoogde gehalten aan de onderzochte parameters aangetoond. Op basis van de indicatieve toetsing volgens Besluit bodemkwaliteit voldoet de grond bij deze deellocaties aan klasse 'altijd toepasbaar', waardoor vooralsnog geen veiligheidsmaatregelen noodzakelijk zijn in relatie tot de grondroerende werkzaamheden die op de locatie zullen plaatsvinden.

4.1.2 Lucht

Wettelijk kader

De Nederlandse wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit in de buitenlucht is opgenomen onder 'Titel 5.2. Luchtkwaliteitseisen' van de Wet milieubeheer (Wm) (StB. 2007, 434). Deze wet is op 15 november 2007 in werking getreden en is de Nederlandse implementatie van de Europese richtlijn voor luchtkwaliteit. Per 1 augustus 2009 is de Wet tot wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) (StB 158, 2009) in werking getreden.

De luchtkwaliteitseisen uit de Wm geven verschillende grondslagen voor bestuursorganen om hun bevoegdheden uit te oefenen. Wanneer een plan niet leidt tot overschrijding van grenswaarden, kan het wat luchtkwaliteit betreft op grond van art. 5.16, eerste lid, sub a Wm doorgang vinden.

In bijlage 2 van de Wm zijn grenswaarden opgenomen voor concentraties van stoffen in de buitenlucht.

Voor grenswaarden geldt dat het voorgeschreven kwaliteitsniveau moet zijn bereikt en vervolgens in stand moet worden gehouden. In Nederland zijn de concentraties stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) op sommige locaties kritisch ten opzichte van de grenswaarden. De grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀ zijn in tabel 1 opgenomen. De genoemde ingangsdata voor NO₂ en PM₁₀ zijn de data waarop de derogatietermijn afloopt of afgelopen is. Uiterlijk vanaf de genoemde data moet er in Nederland aan de weergegeven grenswaarden voldaan worden.

Tabel 1: Grenswaarden uit bijlage 2 van de Wm

| Stof | Grenswaarde | Toetsingsperiode | Ingangsdatum |
|-------------------|-----------------------|--|----------------|
| NO ₂ | 40 µg/m ³ | Jaargemiddelde | 1 januari 2015 |
| (Stikstofdioxide) | 200 µg/m ³ | Uurgemiddelden, mag max. 18x per kalenderjaar overschreden worden | 1 januari 2015 |
| PM ₁₀ | 40 µg/m ³ | Jaargemiddelde | 11 juni 2011 |
| (fijn stof) | 50 µg/m ³ | 24 uurgemiddelden, mag maximaal 35 maal per kalenderjaar overschreden worden | 11 juni 2011 |

Onderzoek

Vanwege uitstoot door dieseltreinen kan het plan gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit. Overschrijding van de grenswaarden voor de overige stoffen waarvoor in de Wm grens- of richtwaarden zijn opgenomen, is op voorhand niet aannemelijk. Voor deze stoffen zijn de laatste jaren nergens in Nederland normoverschrijdingen opgetreden en de concentraties vertonen een dalende trend. Dit beeld wordt bevestigd door metingen van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit van het RIVM. Deze overige stoffen zijn daarom verder niet beschouwd.

Ter hoogte van het plangebied Roodeschool – Eemshaven zijn de laatste jaren ook voor NO₂ en PM₁₀ geen overschrijdingen geconstateerd. De achtergrondconcentraties zijn er in de huidige situatie en in toekomstige jaren dermate laag dat overschrijding van grenswaarden niet aannemelijk is. Daarbij is het zo dat de provincie Groningen (evenals Friesland, Drenthe en Zeeland en delen van Flevoland en Noord-Holland) niet onder de reikwijdte van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) valt, omdat de achtergrondconcentraties er laag zijn.

Ten tijde van het vaststellen van het NSL (2009) stond al vast dat – in het jaar 2010 en de verdere toekomst – in deze ‘niet-NSL gebieden’ aan de luchtkwaliteitseisen uit de Wm zou worden voldaan. Het volstaat daarom om het plan op basis van indicatieve berekeningen met worst-case uitgangspunten aan de grenswaarden te toetsen.

Voor het berekenen van de luchtkwaliteit en het toetsen aan de luchtkwaliteitseisen, zijn onder titel 5.2 van de Wm en in de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl 2007) bepalingen opgenomen. In zijn algemeenheid moet de luchtkwaliteit beoordeeld worden op locaties waar de hoogste concentraties voorkomen waaraan de bevolking kan worden blootgesteld gedurende een periode die in vergelijking met de middelingstijd van de betreffende grenswaarde significant is. Voor het berekenen van concentraties ten gevolge van dieseltreinen is geen wettelijk vastgestelde rekenmethodiek beschikbaar. Het toepassen van de rekenmethodiek voor wegverkeer geeft een indicatie van concentratiebijdrage die robuust genoeg is om aannemelijk te maken of er aan de grenswaarden voldaan wordt.

Conclusie

In het kader van de voorgenomen realisatie van reizigersvervoer per trein tussen Roodeschool en Eemshaven is de concentraties NO₂ en PM₁₀ in beeld gebracht en getoetst aan de grenswaarden uit de Wm (zie bijlage 6). De toetsing leidt tot de volgende conclusies.

- In 2018 en in 2025 is er na realisatie en ingebruikname van het spoor geen sprake van overschrijding van de grenswaarden voor de jaar- en uurgemiddelde NO₂ concentraties.
- Ook de grenswaarden voor de jaargemiddelde PM₁₀ concentraties en het aantal toegestane overschrijdingen van de etmaalgemiddelde PM₁₀ concentraties worden niet overschreden.
- Overschrijding van de grenswaarden voor de overige Wm-stoffen is niet aannemelijk.

Omdat er na realisatie en ingebruikname van het spoor geen grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen worden overschreden, voldoet het plan op grond van art. 5.16, eerste lid, sub a Wm aan de wettelijke luchtkwaliteitseisen.

4.1.3 Trillingen

Beleidskader

Indien het project buiten de tracéwet wordt gepland zijn de meetrichtlijnen en normstelling voor het aspect trillingen in bestemmingsplannen van belang, inclusief de bijbehorende jurisprudentie. In dat geval wordt de beoordeling gebaseerd op de SBR richtlijn B, “hinder voor personen in gebouwen”.

SBR trillingsrichtlijn deel B (hinder voor personen in gebouwen)

De toetsing van de trillingsniveaus aan de SBR-richtlijn B betreft de zogenoemde V_{max} en V_{per}. De V_{max} betreft de maximale trillingssterkte die voorkomt. Deze wordt apart getoetst voor de dag/avondperiode en de nachtperiode. De V_{per} betreft de gemiddelde trillingsterkte. Ook deze waarde

wordt apart bepaald en getoetst voor de dag/avondperiode en de nachtperiode. Voor de exacte definities en bepalingsmethodes van deze toetswaarden wordt verwezen naar de SBR-richtlijn.

De streefwaarden zijn er op gericht hinder door trillingen te voorkomen of zoveel mogelijk te beperken. Overschrijding van deze streefwaarden dient dan ook zoveel mogelijk te worden vermeden. De situatie waaronder de te beoordelen trillingssterkte optreedt, is bij de afweging van de toe te laten trillingssterkte van belang. De SBR-richtlijn maakt daarbij onderscheid tussen een bestaande situatie, een nieuwe situatie en een gewijzigde situatie. Het voorliggende project betreft gedeeltelijk een nieuwe situatie en gedeeltelijk een gewijzigde situatie.

Afhankelijk van de omstandigheden dient een afweging te worden gemaakt of de te beoordelen trillingssterkte al dan niet acceptabel is. Voor deze beoordeling wordt in de SBR-richtlijn verwezen naar bijlage 5 van de SBR-richtlijn. Daarin is aangegeven dat bij overschrijding van de streefwaarden aanvullend gebruik kan worden gemaakt van de kwalificatie van hinder zoals is aangegeven in de navolgende tabel (uit SBR-richtlijn, bijlage 5).

Tabel 3 Hinderclassificatie

| Vmax | hinderkwalificatie |
|-----------|-------------------------------------|
| < 0,1 | geen hinder |
| 0,1- 0,2 | weinig hinder (bestaande situaties) |
| 0,2 – 0,8 | matige hinder |
| 0,8 – 3,2 | Hinder |
| > 3,2 | ernstige hinder |

Het accepteren van (matige) hinder door overschrijding van de streefwaarden kan onder meer afhankelijk zijn van de mate waarin trillingssterkte voorkomt, de aanwezigheid van andere trillingsbronnen (de achtergrondtrillingen), de mogelijkheid tot het treffen van trillingsreducerende maatregelen en de historie. In geval van mogelijke hinder dienen de betrokken partijen te overleggen. Ernstige hinder is niet toelaatbaar.

Onderzoek

Ten behoeve van het ontwerpbestemmingsplan Roodeschool – Eemshaven is op basis van expert judgement een beschouwing van het aspect trillingen uitgevoerd. Naar aanleiding van twee zienswijzen die zijn ingediend tegen het ontwerpbestemmingsplan is een trillingsonderzoek uitgevoerd (zie bijlage 10). De metingen zijn uitgevoerd bij de woning Dwarsweg 2. Er zijn geen metingen uitgevoerd bij de woning Hooilandseweg 4 aangezien daar niet met de minimaal gewenste snelheid kon worden gereden tijdens het onderzoek. Voor het onderzoek is gebruik gemaakt van een testtrein, bestaande uit twee zware 1600 locomotieven met daartussen 4 (lege) ertswagons. Gebleken is dat de trillingsimmissie van de testtrein nauwelijks hoger is dan van het reizigersmaterieel, type Stadler GTW, dat op de lijn Groningen – Roodeschool rijdt en in de toekomst zal rijden naar de Eemshaven.

De gemeten bronsterkten van de reizigerstreinen gekoppeld aan de gemeten trillingsoverdracht van het spoor naar de woning Dwarsweg 2 heeft geleid tot de conclusie dat reizigerstreinen in de toekomst trillingssterkten zullen opwekken die nauwelijks boven de voelbaarheidsdrempel, $V_{max} > 0,1$ zullen uitkomen. Slechts incidentele passages van dit type materieel zullen op de verdieping van deze woning mogelijk nog voelbaar zijn. Op de begane grond blijven de verwachte trillingssterkten onder de 0,1 en zijn daarmee in de regel niet voelbaar. Reizigerstreinen leveren hierdoor een te verwaarlozen bijdrage aan de langtijdgemiddelde trillingssterkte V_{per} . In alle overige woningen in het projectgebied zullen reizigerstreinen naar verwachting niet voelbaar zijn, doordat deze woningen verder van het spoor zijn gelegen. Hieruit wordt geconcludeerd dat reizigerstreinen qua trillingsimmissie niet relevant zijn. Goederentreinen zullen de maatgevende trillingsbron zijn in de plansituatie. In de huidige situatie is er geen regelmatig aanbod van goederentreinen, het aantal goederentreinen is sowieso zeer gering. Voor de prognose is zodoende gebruik gemaakt van de bronsterkte metingen uit een spoorproject in Zevenaar.

Het spoor wordt hier druk bereden door goederentreinen, die bovendien rijden met de ook voor dit project beoogde snelheid van 60km/u en zelfs hogere snelheden. Deze bronsterkten zijn voor dit project als conservatief te beschouwen, mede vanwege de vermeende zeer goede spoortoestand op de huidige lijn Roodeschool - Eemshaven.

Met deze kanttekening leidt de prognose tot een verwachte trillingssterkte van V_{max} van 0,14 op de begane grond en een V_{max} van 0,19 op de verdieping van de woning Dwarsweg 2. De V_{per} zal naar verwachting nergens hoger zijn van 0,06. Hiermee wordt in deze woning, en ook in alle overige woningen in het projectgebied die op grotere afstanden van het spoor liggen voldaan aan de streefwaarden uit de SBR-B geldend voor nieuwe situaties.

Conclusie

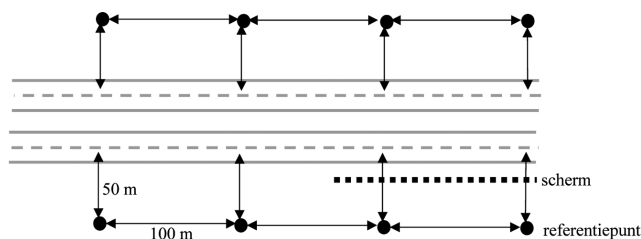
Aangezien in alle woningen in het projectgebied naar verwachting wordt voldaan aan het toetsingskader (SBR-B) hoeven geen maatregelen te worden overwogen.

4.1.4 Geluid

Wettelijk kader

In hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is vastgelegd dat het geluid van Rijks- en hoofdspoorwegen met geluidproductieplafonds beheerst wordt. Deze plafonds mogen niet worden overschreden. De (spoor)wegbeheerder is verantwoordelijk voor de naleving van deze plafonds.

Het geluidproductieplafond (GPP) is de maximaal toegestane geluidproductie op een referentiepunt. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten op circa 100 m afstand van elkaar, en op circa 50 m afstand van de buitenste spoorstaaf van een hoofdspoorweg. Aan beide zijden van de spoorweg liggen referentiepunten. De hoogte bedraagt 4 m boven lokaal maaiveld. Hun posities liggen vast in het zogeheten geluidregister, net als de waarde van het geluidproductieplafond in elk referentiepunt.



Figuur 4.1: Schematische weergave referentiepunten

Geluidgevoelige objecten

De normen voor geluidbelastingen in de wet gelden voor geluidgevoelige objecten. Geluidgevoelige objecten zijn in het Besluit geluid milieubeheer gedefinieerd. Het zijn woningen en andere geluidgevoelige gebouwen (bijvoorbeeld scholen) en terreinen (bijvoorbeeld woonwagenvaandplaatsen). Hiertoe worden ook in bestemmingsplan geprojecteerde maar nog niet aanwezige geluidgevoelige objecten berekend. Toetsing aan deze normen vindt uitsluitend plaats wanneer een wijziging of vaststelling van het geluidproductieplafond in het geding is.

Vaststelling geluidproductieplafonds

Bij de planvorming voor een nieuwe spoorweg, langs het tracé worden ook meteen nieuwe referentiepunten gedefinieerd en worden de geluidproductieplafonds op de nieuwe referentiepunten in het geluidregister vastgesteld door de Minister van I en M, gebaseerd op de situatie met doelmatige maatregelen.

Wanneer een bestaande spoorweg wordt gewijzigd, hoeven niet altijd nieuwe waarden voor het geluidproductieplafond te worden vastgesteld. Wanneer de geldende plafonds met bronmaatregelen kunnen worden nageleefd, hoeven deze niet opnieuw te worden vastgesteld.

In onder andere de volgende gevallen is vaststellen van nieuwe waarden voor het geluidproductieplafond wel noodzakelijk:

- bij de inzet van nieuwe of aanvullende afschermdende maatregelen (geluidschermen of -wallen);
- indien de benodigde maatregelen om aan het Lden-GPP te voldoen niet (overal) doelmatig zijn en daarom niet (allemaal) zullen worden getroffen;
- als één of meer referentiepunten moeten worden verlegd;
- indien één of meer geluidschermen (of -wallen) moeten worden verplaatst.

Onderzoek

Het bestaande tracédeel

De bestaande goederenspoorweg tussen Roodeschool en de Eemshaven is reeds met geluidproductieplafonds opgenomen in het geluidregister. Hier zal in het kader van het project een toets aan deze geluidproductieplafonds plaatsvinden. Onderzocht zal moeten worden of de realisatie van het nieuwe station reden is om de referentiepunten ter hoogte van dit nieuwe station te verleggen. Dit wordt beoordeeld door de beheerder van het geluidregister (=ProRail). Als blijkt dat er verleggingen van de referentiepunten en/of overschrijdingen van de geluidproductieplafonds in het geding zijn, zal een akoestisch onderzoek op woningniveau moeten worden uitgevoerd waarbij wordt getoetst aan de streefwaarde. Deze streefwaarde is de geluidbelasting die de geluidgevoelige objecten zouden ondervinden als het geldende geluidproductieplafond geheel zou worden opgevuld (Lden,GPP). Voor dit bestaande deel van de spoorweg, zijn de geldende geluidproductieplafonds gebaseerd op artikel 11.45 lid 3 van de Wet milieubeheer. De geluidproductieplafonds langs dit tracédeel wijken daarmee af van de algemeen toegepaste regel dat het geluidproductieplafond is gebaseerd op de gemiddelde geluidemissie in de jaren 2006, 2007 en 2008 vermeerderd met 1.5 dB. Deze emissie volgens dit uitgangspunt is namelijk lager dan 50.5 dB en op grond van artikel 11.45 lid 3 van de Wet milieubeheer, is het geluidproductieplafond bepaald op 52.0 dB.

Het nieuwe tracédeel

De doortrekking van de spoorweg naar de terminal wordt aangemerkt als de aanleg van een nieuwe spoorlijn en op grond van artikel 11.27 stelt de Minister van I en M, nadat het nieuwe tracédeel op de geluidplafondkaart is aangegeven, op elk nieuw referentiepunt het geluidproductieplafond vast. Op grond van artikel 11.30 van de Wet milieubeheer wordt deze waarde zodanig vastgesteld dat de geluidsbelasting die de geluidsgevoelige objecten zoals woningen, de voorkeursgrenswaarde van 55 dB niet overschrijdt. Hiervoor dient een akoestisch onderzoek op woningniveau te worden uitgevoerd waarin de geluidbelasting per woning wordt bepaald. Als blijkt dat er zonder aanvullende maatregelen geen overschrijding van de voorkeurswaarde optreedt, zal de beheerder van de spoorweg de Minister van I en M verzoeken de geluidproductieplafonds conform deze uitgangspunten vast te stellen. Als blijkt dat de voorkeurswaarde wordt overschreden zal het akoestisch onderzoek inzicht moeten geven in de maatregelen die kunnen worden getroffen om deze overschrijding te niet te doen. Wanneer deze geluidbeperkende maatregelen financieel niet doelmatig blijken te zijn, of bezwaren ontmoeten van stedenbouwkundige, landschappelijke, verkeerskundige, vervoerskundige of technische aard, kan de Minister van I en M worden verzocht om de geluidproductieplafonds te baseren op een hogere geluidbelasting bij de geluidgevoelige objecten dan de voorkeurswaarde van 55 dB. De financiële doelmatigheid wordt vastgesteld met behulp van de regeling die is opgenomen in het Besluit geluid milieubeheer en de Regeling geluid milieubeheer. De bepaling van de vast te stellen geluidproductieplafonds vindt plaats door de beheerder van de spoorweg.

Conclusie

Door middel van toetsing aan de geluidproductieplafonds uit het geluidregister is nagegaan of, ten gevolge van de wijzigingen aan het spoor, in de projectsituatie sprake is van een overschrijding van de GPP's in de registersituatie (zie bijlage 3). Daarnaast is onderzocht of de aanleg van het nieuwe spoordeel leidt tot overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 55 dB op geluidgevoelige bestemmingen. Uit dit akoestisch onderzoek volgt dat het geluidproductieplafond op geen enkele locatie in het projectgebied wordt overschreden.

Ten gevolge van de aanleg van het nieuwe spoordeel wordt de voorkeursgrenswaarde van 55 dB op geluidgevoelige bestemmingen niet overschreden.

De intensiteitsverhoging leidt niet tot een overschrijding van het geluidproductieplafond buiten deze onderzoeksgrens.

De minister van I en M zal in het kader van dit project voor het nieuw spoordeel nieuwe referentiepunten met geluidproductieplafonds vaststellen. De procedure voor het vaststellen van de nieuwe referentiepunten en de corresponderende plafondwaarden is gegeven in Tabel 1.

Voor het nieuwe tracédeel moet een procedure tot vaststelling/ wijziging GPP's worden doorlopen. Deze procedure bestaat uit de volgende stappen:

| Actie | Acteur |
|--|---------------------------|
| Opname van nieuw tracédeel op plafondkaart | Minister van I en M |
| Bepalen noodzaak verlegging referentiepunten | ProRail; register |
| Uitvoeren GPP-toets | Project |
| Uitvoeren onderzoek op woningniveau langs nieuw tracédeel en evt. bestaand tracédeel | Project |
| Bepalen vast te stellen en evt. te wijzigen GPP's | ProRail register |
| Rapportage | Project |
| Vorbereiden verzoek tot vaststelling/wijziging | Project |
| Ter visie ontwerp-besluit | Ministerie van I en M |
| Beantwoorden zienswijzen | Project/Ministerie I en M |
| Besluit tot vaststelling/wijziging | Minister van I en M |
| Implementatie in geluidregister | ProRail |

4.1.5 Externe veiligheid

Wettelijk kader

Externe veiligheid beschrijft de risico's die ontstaan als gevolg van opslag of handelingen met gevaarlijke stoffen. Dit kan betrekking hebben op inrichtingen (bedrijven) of transportroutes. Op beide categorieën is verschillende wet- en regelgeving van toepassing. Het huidige beleid voor transportmodaliteiten staat beschreven in het Besluit externe veiligheid transportroutes dat vanaf 1 april 2015 van kracht is. Voor buisleidingen is dit het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en voor inrichtingen het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi).

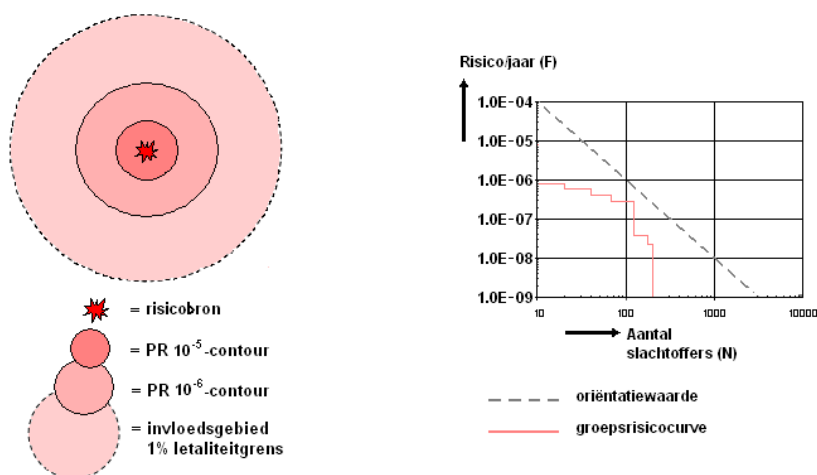
Bij het beoordelen van externe veiligheid moet gekeken worden wat de risicobronnen zijn en wat beschermd moet worden. Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen, zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

Plaatsgebonden Risico (PR)

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} /jaar contour (welke als wettelijk harde norm fungeert) mogen geen nieuwe kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} /jaar contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde. Zoals aangegeven betreft het project niet de realisatie van (beperkt)kwetsbare objecten, zodat deze wetgeving niet van toepassing is.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico (GR) is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting bij een calamiteit. 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. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N): de fN-curve.



Figuur 4.2: Weergave plaatsgebonden risicocontouren, invloedsgebied en groepsrisicografiek met oriëntatiewaarde voor transport

Verantwoordingsplicht

In de externe veiligheidswetgeving is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Deze verantwoordingsplicht is voor de aanleg van de personenspoorlijn niet van toepassing. Vanuit het principe van een goede ruimtelijke ordening kan een bevoegd gezag evenwel besluiten om te verantwoorden en veiligheidsmaatregelen nader te beschouwen in het kader van het ruimtelijk besluit.

Onderzoek

Ten behoeve van externe veiligheid is onderzocht wat de effecten zijn van en op de ontwikkeling (zie bijlage 4).

Risico ten gevolge van de spoorlijn

In de bestaande situatie wordt het spoor tussen aansluiting Roodeschool en de Eemshaven alleen gebruikt voor goederenvervoer. Het spoor tussen Groningen en Roodeschool wordt gebruikt voor zowel reizigers- als goederenvervoer. Het goederenvervoer betreft vervoer van en naar de Eemshaven en de ontsluiting van het aardgascondensaat-verlaadstation bij Roodeschool. Het spoor van Sauwerd naar

Roodeschool is opgenomen in het Basisnet-spoor en kent een risicoplafond. Het spoor Roodeschool - Eemshaven is niet opgenomen in het Basisnet. Concreet betekent dit dat het vervoer van gevaarlijke stoffen voor dat traject geen 10^{-6} -contour kent. Er is bestaat voor de huidige situatie dus geen knelpunt ten aanzien van de normering van het plaatsgebonden risico (artikel 4 Bevt). In de nieuwe situatie is sprake van een snelheidsverhoging naar 60 km/uur. Deze snelheidsverhoging betekent een toename van het risico. Echter, deze toename is niet zodanig dat niet voldaan wordt aan artikel 4 Bevt. Het groepsrisico is nagenoeg nihil. Omdat sprake is van een toename, is besloten om de elementen van de verantwoordingsplicht nader te beschouwen. Deze keuze komt voort uit het principe van een goede ruimtelijke ordening en is niet gebaseerd op het gestelde in artikel 8 van het Bevt. Opgemerkt wordt dat over het nieuw aan te leggen noordelijke tracé-deel geen goederenvervoer plaatsvindt.

Risicovolle inrichtingen

Direct ten oosten van de spoorlijn ligt ter hoogte van Eemshaven de Bevi-inrichting Vopak Terminal Eemshaven.



Figuur 4.3: Ligging terreingrens Vopak Terminal Eemshaven ten opzichte van de spoorlijn Roodeschool – Eemshaven

De spoorlijn bevindt zich binnen de PR 10^{-6} -contour van het bedrijf. Het plaatsgebonden risico vormt echter geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling, aangezien de spoorlijn niet aangemerkt mag worden als een (beperkt) kwetsbaar object.

Wanneer de bijdrage van het personenvervoer aan het groepsrisico van Vopak vanuit een goede ruimtelijke ordening wordt beschouwd, moet worden geconcludeerd dat deze bijdrage zeer beperkt is. De bijdrage aan het groepsrisico is beperkt vanwege de geringe verblijfstijd van passagiers ter hoogte van het bedrijf en het beperkt aantal passages van personentreinen.

Het emplacement Roodeschool is als risicovol emplacement aangewezen in de Regeling externe veiligheid inrichtingen. Dit emplacement maakt geen deel uit van het onderhavige bestemmingsplan. Het risico dat ten gevolge van dit emplacement aanwezig is, is niet relevant voor het onderhavige bestemmingsplan omdat dit plan niet voorziet in de realisatie van (beperkt) kwetsbare objecten.

Er is geen sprake van risicocumulatie en domino-effecten ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling.

Buisleidingen

Ten noordwesten van Roodeschool bevinden zich twee buisleidingen welke onder de werkingsfeer van het Bevb vallen. Het betreft een hogedruk aardgastransportleiding van de Gasunie welke in het verlengde van de Greedeweg de spoorlijn kruist en een K1-vloeistoffenleiding van Noordgastransport welke ter hoogte van Roodeschool parallel aan de spoorlijn is gelegen en eveneens ter hoogte van de Greedeweg de spoorlijn kruist (figuur 4.4).



Figuur 4.4: Ligging leidingen (rood) ten opzichte van de spoorlijn Roodeschool – Eemshaven (zwart)

Het plaatsgebonden risico van de leidingen vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling, aangezien het plan geen (beperkt) kwetsbare objecten mogelijk maakt (en er derhalve niet getoetst dient te worden aan de PR 10^{-6}).

Vervoer gevaarlijke stoffen

In de nieuwe situatie kan het spoor tussen aansluiting Roodeschool en de Eemshaven ook gebruikt worden voor vervoer van gevaarlijke stoffen. Ten behoeve hiervan is het risiconiveau berekend (zie bijlage 5).

Conclusie

De voorgenomen ontwikkeling van het mogelijk maken van personenvervoer tussen Roodeschool en Eemshaven met de daaruit voortvloeiende aanpassingen voor de omgeving, voorziet niet in het mogelijk maken van (beperkt) kwetsbare objecten zoals gedefinieerd in het Besluit externe veiligheid inrichtingen. Het plaatsgebonden risico en het groepsrisico van de verschillende risicobronnen in de omgeving van de spoorlijn zijn daarom beschouwd in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Verantwoording groepsrisico

Vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt het groepsrisico verantwoord. Ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling neemt door de snelheidsverhoging het groepsrisico marginaal toe. Het vervoer van reizigers over de spoorlijn geeft geen verhoging van het groepsrisico in relatie tot de nabij gelegen risicobronnen.

De aanpassing van de spoorlijn voor het geschikt maken van personenvervoer voorziet niet in het mogelijk maken van (beperkt) kwetsbare objecten.

Het risico van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor is zeer beperkt, en de personendichtheden in de omgeving van het spoor zijn laag. Dit resulteert in een zeer laag groepsrisico. Omdat er in de nabijheid ook geen bestemmingen zijn opgenomen die voorzien in het toelaten van zeer kwetsbare groepen, wordt de zelfredzaamheid als voldoende beoordeeld.

Voor de bestrijdbaarheid van een eventueel incident met gevaarlijke stoffen beschikt de veiligheidsregio over speciale protocollen.

Zelfredzaamheidsplan

Een zelfredzaamheidsplan voor het personenvervoer over de spoorlijn Roodeschool - Eemshaven draagt bij aan het uitvoering geven aan het gewenste handelingsperspectief bij een incident met gevaarlijke stoffen bij een van de verschillende risicobronnen. Een operationeel zelfredzaamheidsplan voor de spoorlijn omvat instructies voor reizigers en personeel (in de trein, op het station in Eemshaven) per rampscenario.

Centraal afsluitbaar ventilatiesysteem

Onderdeel van de ontwikkeling zijn een twee treinstations (Roodeschool en Eemshaven nabij de ferryterminal). Met name voor de halte in Eemshaven is voor eventuele bebouwing aan te raden dat mechanische ventilatie kan worden uitgeschakeld wanneer de afstand tussen de halte en ferryterminal dusdanig is dat men enige tijd blootgesteld wordt aan giftige stoffen.

Het is een goedkope maatregel die bij een calamiteit met giftige stoffen zeer effectief kan zijn.

Alarmering

In geval van een calamiteit met toxische stoffen verloopt waarschuwing via het WAS (Waarschuwing en Alarmering Systeem) en NL-Alert. Personen worden dan gewaarschuwd naar binnen te gaan/binnen te blijven (en ramen en deuren te sluiten). Risicocommunicatie met en via de exploitant van de spoorlijn kan ertoe bijdragen dat alarmering en het uitvoering geven aan het gewenste handelingsperspectief beter verloopt.

Windturbines

Langs het geprojecteerde traject voor personenvervoer tussen Roodeschool en Eemshaven bevinden zich in de directe omgeving van het spoor (op een afstand van ca. 15 tot 95 m) een tiental windturbines (zie figuur 4.5).



Figuur 4.5:: Locatie windturbines (rood) ten opzichte van de spoorlijn Roodeschool – Eemshaven (zwart)

Het plaatsgebonden risico van de windturbines vormt geen belemmering in relatie tot de voorgenomen ontwikkeling, want de ontwikkeling maakt geen kwetsbare en geen beperkt kwetsbare objecten mogelijk.

Het Handboek risicozonering windturbines (versie 3.1, september 2014) geeft een kader voor het beoordelen van het veiligheidsrisico voor inzittenden van treinen als spoorwegen in de nabijheid van windturbines worden gerealiseerd en vice versa. Het betreft hierbij de toetsing aan de norm die ProRail hanteert voor het Individueel Passanten Risico (IPR) van 10^{-6} per jaar en het Maatschappelijk Risico (MR) van 2×10^{-3} per jaar.

In het kader van de voorgenomen ontwikkeling zijn door Railinfra Solutions berekeningen uitgevoerd om het IPR en het MR van het personenvervoer over de spoorlijn tussen Roodeschool en Eemshaven te bepalen. Deze berekeningen zijn gerapporteerd in de notitie 'Analyse externe veiligheidsrisico's (IPR en MR) i.v.m. nabije windturbines Roodeschool – Eemshaven Reizigersvervoer', versie 3.0, datum 4 november 2015. Bij de berekeningen is uitgegaan van de maximale ashoogte en de maximale wieklengte die het ontwerp bestemmingsplan, inclusief de daarin opgenomen mogelijkheid tot afwijkingen, toelaat. Voor andere invoerparameters zijn conservatieve waarden aangehouden. De uitkomst van de berekeningen is een IPR van 3×10^{-7} per jaar en een MR van 1×10^{-4} per jaar. Beide waarden zijn ruim lager (een factor 3 resp. 20) dan de hierboven genoemde normen.

4.1.6 Water

Wettelijk kader

Op veel niveaus is de afgelopen jaren beleid voor waterbeheer opgesteld. Zo is er Europees, nationaal en regionaal beleid op waterbeheer. De aandacht voor water is de afgelopen jaren sterk toegenomen. Mede door nieuwe inzichten op het gebied van klimaatverandering is geconcludeerd dat water de ruimte moet krijgen en gezond gehouden moet worden, om onze omgeving leefbaar te houden. De watertoets wordt beïnvloed door wetgeving en vastgesteld beleid op Europees, landelijk en regionaal niveau. Onderstaand worden de meest relevante kaders besproken.

Europese Kaderrichtlijn Water (KRW)

De Europese Kaderrichtlijn Water (KRW) is in 2000 gepubliceerd en van kracht geworden. Het doel van de KRW is de vaststelling van een kader voor de bescherming en verbetering van de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater, zodat het water chemisch en ecologisch gezond wordt en ook voor toekomstige generaties geschikt is. De KRW vraagt van het waterschap om binnen regionaal afgeleide doelen maatregelen te nemen om aquatische ecosystemen te herstellen en/of te behoeden voor achteruitgang. Hiertoe zijn doelstellingen en maatregelen geformuleerd die de komende jaren worden uitgevoerd. In het Besluit kwaliteitseisen en monitoring water (Bkwm 2009) en de onderliggende Ministeriële Regeling monitoring kaderrichtlijn water (MR Monitoring) is de verankering van de waterkwaliteitsdoelstellingen voor de KRW-wateren en “overige wateren”, inclusief de doelstellingen van de Grondwaterrichtlijn en de Richtlijn prioritair stoffen, in het Nederlands recht geregeld.

Europese Richtlijn Overstromingsrisico's (ROR)

Op Europese schaal is geconstateerd dat 100% veiligheid tegen overstromingen niet te garanderen valt. Daarom is in 2007 de ROR van kracht geworden. De ROR moest uiterlijk eind 2009 door de lidstaten van de EU omgezet zijn in nationaal beleid. Dit Europese beleid is binnen Nederland opgenomen in de Waterwet. De ROR verplicht de lidstaten tot het inwinnen van informatie, overleg en planvorming voor nationaal en grensoverschrijdend beheer van overstromingsrisico's.

Waterbeheer 21ste eeuw (WB21)

De Commissie Waterbeheer 21e eeuw (Commissie Tielrooij) bracht in augustus 2000 advies uit over het toekomstige waterbeleid in Nederland. De kerngedachte van de Commissie is dat water meer ruimte nodig heeft, met de drietrapsstrategie: vasthouden, bergen, afvoeren. Overtollige neerslag moet zoveel mogelijk waar het valt worden vastgehouden. Als dat niet lukt moet het water worden geborgen op geschikte locaties. Pas als laatste optie komt het afvoeren van water in beeld. In het advies wordt de aandacht verschoven van “water keren”, naar “water accommoderen”. Deze principes brengen een belangrijke verandering teweeg in het maatschappelijk bewustzijn ten aanzien van de vraag hoe met water om te gaan. Water moet meer ordenend zijn in de ruimtelijke omgeving.

Ook waterkwaliteit, waterschaarste, verdroging en het tegengaan van verzilting moeten onderdeel zijn van de plannen die de waterschappen ontwikkelen. Waterschappen zoeken bij de uitvoering van de plannen in het kader van WB21 naar een combinatie met ander belangen, bijvoorbeeld natuur, wonen en recreatie.

Waterwet

De Waterwet heeft integraal waterbeheer als speerpunt en richt zich op het watersysteem als geheel. De wet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater en verbetert daarnaast de samenwerking en samenhang tussen waterbeheer en ruimtelijke ordening. Er is getracht zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels te laten vallen. Voor de activiteiten waarvoor dit niet mogelijk is introduceert de Waterwet één integrale Watervergunning. In de Waterwet is onder andere de Wet gemeentelijke watertaken opgenomen. Deze voorziet in een wettelijke verankering van een aantal taken voor de gemeente, met betrekking tot stedelijk waterbeheer, waaronder de hemelwater- en grondwaterzorgplicht.

Wet ruimtelijke ordening (Wro)

De Wet ruimtelijke ordening (Wro) is in januari 2008 in werking getreden en vervangt de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) uit 1965. Het ruimtelijke ordeningsproces moest vereenvoudigd worden. De Wro richt zich daarom op vermindering van het aantal regels, het adagium “decentraal wat kan, centraal wat moet” en op uitvoeringsgerichtheid. Voor waterschappen is vooral van belang dat met de Wro de goedkeuring van gemeentelijke bestemmingsplannen door de provincie is vervallen. Wel is de gemeente verplicht het waterschap te informeren over in opstelling zijnde ruimtelijke plannen, maar is het advies van het waterschap niet bindend. In de Wro wordt de ‘Watertoetsprocedure’ (overleg met waterbeheerders) niet expliciet genoemd.

Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) geeft wel aan dat dient te worden overlegd bij de voorbereiding van een bestemmingsplan of een projectbesluit. Daarnaast bepaalt het Bro dat de toelichting op het plan of de ruimtelijke onderbouwing aangeeft op welke wijze rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding (artikel 3.1.6 Bro). Dit betekent dat de 'Waterparagraaf' een belangrijk onderdeel blijft van het bestemmingsplan. Gemeenten en waterschappen zullen in gezamenlijk overleg het proces van de Watertoets moeten invullen.

Dit vereist een actieve houding van het waterschap bij de wateradvisering en een open houding en besef van het belang van water aan de kant van de gemeente.

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)

De Wabo is medio 2010 in werking getreden. Het aangewezen bevoegd gezag voor de Wabo is gelijk aan het Wm (Wet milieubeheer) bevoegd gezag, namelijk provincie en gemeente. Met de Wabo zijn bestaande procedures binnen het omgevingsrecht geïntegreerd en gestroomlijnd. De Wabo heeft betrekking op natuur, milieu, bouwen en ruimte en regelt de vergunningplicht voor activiteiten die nog vergunningplichtig zijn binnen onder andere de volgende wetten en verordeningen:

- Woningwet (bouwvergunning), Wet milieubeheer (milieuvergunning en meldingsplicht) en Wet ruimtelijke ordening (afwijking bestemmingsplan, aanlegvergunning);
- Wet verontreiniging oppervlaktewateren (indirecte lozingen);
- Diverse gemeentelijke en provinciale verordeningen (o.a. de kap-, sloop- en aanlegvergunning);
- Natuurbeschermingswet (handelingen in beschermd natuurgebied);
- Flora- en faunawet (onthefing).

Nationaal Waterplan

Het Nationaal Waterplan is sinds december 2009 van kracht. Het plan is de opvolger van de Vierde Nota Waterhuishouding van 1998 en vervangt alle voorgaande Nota's Waterhuishouding. In het Nationaal Waterplan worden de hoofdlijnen van het nationaal waterbeleid beschreven. Specifieke aandacht is er voor het waterveiligheidsbeleid, het beleid voor het IJsselmeergebied, het Noordzeebeleid en de Stroomgebiedbeheerplannen op grond van de KRW. In het Nationaal Waterplan zijn de adviezen van de Deltacommissie meegenomen.

Bestuursakkoord Waterketen

Op landelijk niveau is in 2007 door Rijk, provincies (IPO), gemeenten (VNG), waterbedrijven (Vewin) en waterschappen (UvW) het Bestuursakkoord Waterketen (BW) gesloten, met onder meer als doel de doelmatigheid en transparantie binnen de waterketen te vergroten. Deze keten omvat het zuiveren en leveren van drinkwater (waterleidingbedrijven), het inzamelen en afvoeren van afvalwater via de riolering (gemeenten) en het transporteren en zuiveren van stedelijk afvalwater (waterschappen).

Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW)

In het Nationaal Bestuursakkoord Water hebben in 2003 het Rijk, de provincies (IPO), de gemeenten (VNG) en de waterschappen (UvW) afgesproken hoe zij de wateropgaven van Nederland in de 21ste eeuw gaan aanpakken. Het benadrukt dat de betrokken partijen een gezamenlijke verantwoordelijkheid hebben voor het op orde krijgen en houden van het totale watersysteem. Het vervolg hierop: het NBW-Actueel, opgesteld in 2008, legt uit hoe de taken en verantwoordelijkheden verdeeld zijn en welke instrumenten gebruikt kunnen worden om de opgaven te kunnen realiseren. Op regionaal niveau zijn in 2005 de uitgangspunten van het NBW uitgewerkt in een Regionaal Bestuursakkoord Water (RBW) "Groningen en Drenthe werken aan water".

Omgevingsplan provincie Groningen

In het omgevingsplan (POP) van de provincie Groningen wordt beschreven hoe de provincie er in de toekomst uit komt te zien. In het plan wordt onder andere ingegaan op de onderwerpen wonen, werken, ondernemen, bereikbaarheid, milieu en veiligheid. Een onderdeel is het Regionaal Waterplan, waarin de provincie de strategische kaders vaststelt voor het door het waterschap te voeren beheer. In dit plan zijn ook de planologische functies aangegeven waarop het waterbeheer dient te worden

gebaseerd. Het strategische plan is aangevuld met Provinciale Omgevingsverordening (POV) die specifieke zaken regelen ten behoeve van uitvoering en handhaving.

In het POP 2009-2013 Groningen wordt aangegeven dat water mede sturend moet zijn in de ruimtelijke ordening. Vanwege de klimaatverandering moet ingezet worden op het realiseren van een duurzaam watersysteem, zowel qua waterkwantiteit als waterkwaliteit. Verder is er in het POP aandacht voor overstromingsgevoelige gebieden en het overstromingsbestendig bouwen. Er is geen specifiek beleid opgenomen voor het stedelijk waterbeheer.

Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (vGRP) en Gemeentelijk Waterplan

Gemeenten stellen vGRP's en Waterplannen op. In het vGRP stelt een gemeente haar rioleringsbeleid vast. Hierin worden naast de traditionele zorg rondom afvalwater ook de hemelwater- en grondwaterzorgplicht opgenomen. Het waterschap adviseert de gemeente bij het opstellen van het vGRP. Het gemeentelijk Waterplan wordt door de gemeente, in samenwerking met het waterschap en eventueel provincie en waterleidingbedrijf, opgesteld. Hierin wordt een visie geformuleerd voor het water binnen de gemeente. Deze visie wordt in veel gevallen vertaald in een uitvoeringsprogramma. Het waterplan wordt ook vaak gebruikt als leidraad in de gesprekken tussen gemeente en waterschap. Het opstellen van een waterplan is niet verplicht, maar volgens het waterschap wel wenselijk. Sinds het op gang komen van de verdergaande samenwerking in de waterketen worden steeds vaker beide plannen geïntegreerd in één gemeentelijk water- en rioleringsplan.

Waterbeheerplan 2010-2015 Noorderzijlvest

In het Waterbeheerplan (WBP) geeft het waterschap Noorderzijlvest aan hoe het als wateroverheid de zorg voor voldoende en schoon water en bescherming tegen overstromingen invult in de periode 2010-2015. Dit in een veranderend klimaat, met onzekere maar waarschijnlijk grote gevolgen voor watersystemen en in een veranderende maatschappij. Het streeft er naar het waterbeheer efficiënt en effectief uit te voeren. De rol van het waterschap zal zich ontwikkelen van louter taakgericht naar meer omgevingsgericht. Het waterschap zal zijn aandacht niet alleen meer richten op de traditionele taken waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterzuivering, maar steeds meer op integrale gebiedsontwikkeling. De inzet van Noorderzijlvest is een duurzaam waterbeheer, dat bijdraagt aan de kwaliteit van de leefomgeving en versterking van de regionale economie.

Ten aanzien van water in de context van ruimtelijke ordening geldt dat Noorderzijlvest bij het uitvoeren van zijn taken gebruik maakt van de fysieke leefomgeving. Het beheren van de watersystemen wordt zo uitgevoerd dat het gebruik van de ruimte wordt ondersteund, nadat in de ruimtelijke ordening keuzes voor dit gebruik zijn gemaakt. Het waterschap versterkt de positie van water als medeordenend principe door de inbreng in ruimtelijke planvorming te versterken.

Onderzoek

Om negatieve effecten van de aanpassingen op het watersysteem te voorkomen is afstemming nodig tussen initiatiefnemer en waterbeheerders. Dit proces van informeren, adviseren en implementeren van advies van waterbeheerders wordt ook wel de watertoets genoemd (zie figuur 2.1). Om te kunnen opereren in overeenstemming met de Kaderrichtlijn Water en de Waterwet is het van belang om de bestaande waterhuishoudkundige situatie op een duurzame manier in stand te kunnen houden, zowel kwantitatief als kwalitatief. Het moet dus inzichtelijk zijn wat de gevolgen van het project zijn voor de bestaande waterhuishouding.

Het gaat daarbij met name om de gevolgen op oppervlaktewateren en peilgebieden. Waterschap Noorderzijlvest is hierbij betrokken en heeft specifieke wensen en eisen aangegeven voor het ontwerp.

De in de watertoets gemaakte afspraken dienen als onderlegger bij het definitieve ontwerp en de uiteindelijke vergunningaanvraag in het kader van de Waterwet.

De spoorlijn tussen Roodeschool en Eemshaven ligt geheel in het beheergebied van waterschap Noorderzijlvest. De spoorlijn doorkruist meerdere peilgebieden en kruist een hoofdwatgang, enkele schouwsloten en een primaire kering. De spoorlijn heeft over vrijwel de gehele lengte watgangen aan weerszijden van het talud en op enkele plaatsen verzorgen duikers onder het spoor het transport van water. De functies van deze watgangen zijn divers (hoofdwatgangen, schouwsloten en tertiaire sloten) en zijn bepaald door het betreffende waterschap. Deze functies zijn vastgelegd in de legger en beheerregister. Het tracé doorkruist geen grondwaterbeschermingsgebieden of waterwingebieden.

Effecten

Wanneer er in het ontwerp van de spoorlijn en de twee nieuwe stations geen rekening gehouden wordt met de waterhuishouding, zijn de volgende effecten te verwachten:

- Het verlies van afvoercapaciteit en berging van watgangen
- Het beperken van de afvoercapaciteit van huidige kunstwerken
- Het extra belasten van het watersysteem vanwege de afvoer van hemelwater van extra verhard oppervlak
- Het waterhuishoudkundig insluiten van gebieden (zodat afwatering wordt belemmerd)

Aangezien het tracé geen grondwaterbeschermingsgebieden of waterwingebieden doorkruist en er in de toekomstige situatie geen permanente onttrekkingen van grondwater plaatsvinden, noch aanpassingen van peilgebieden, is er geen sprake van effect van het ontwerp op het grondwater.

ProRail

In overleg met ProRail zijn de uitgangspunten voor water vastgesteld. Deze zijn uitvoerig beschreven in het OVS00056-7.1 [ProRail Assetmanagement, 2012]. In beginsel hebben watgangen voor ProRail twee functies:

- a) Afscherming van de spoorbaan (barrière ivm veiligheid)
- b) Drainage van het baancunet

Voor watgangen hanteert ProRail vaste uitgangspunten.

- indien de sloot tevens een sloot in de legger van het waterschap is, dient het profiel en het verhang van de sloot te worden vastgesteld in overleg met de beherende instantie
- bij ruimtegebrek en/of gevaar voor uitspoeling een beschoeiing plaatsen.
- ProRail vereist een minimale drooglegging van 1.75 meter (bovenkant spoor en grondwater) wat inhoudt dat gedetailleerde afstemming met de door het waterschap gehanteerde peilen noodzakelijk is.
- Een watgang heeft een afschermende functie, wanneer de waterbreedte groter is dan 3.80m.

Uitgangspunten waterschap Noorderzijlvest

Algemeen uitgangspunt is dat de aanleg van de stations (perrons en voorpleinen) niet mogen leiden tot een toename van de afvoer op bestaande watersystemen. Het is dus wenselijk om het extra verhard oppervlak vertraagd af te laten wateren via de bodem en niet rechtstreeks op oppervlaktewater. Als dit niet mogelijk is, is extra waterberging wenselijk. Om overlast te voorkomen moet in dat geval een toename aan verhard oppervlak die groter is dan 750 m² worden gecompenseerd. De compensatienorm is 10% waterberging ten opzichte van de toename van verhard oppervlak. Dit dient te gebeuren in hetzelfde peilvak als waar het verhard oppervlak wordt gerealiseerd.

Als gevolg van de aanleg van het spoor en bijbehorende verlegging van wegen worden enkele watgangen deels gedempt. Door het dempen van het oppervlaktewater neemt de berging in het watersysteem af, waardoor het watersysteem minder robuust en veerkrachtig wordt.

De demping moet voor 100% worden gecompenseerd in hetzelfde peilgebied, zodat het watersysteem evenveel berging houdt. Voor het dempen van oppervlaktewater is een watervergunning nodig. De voorkeur gaat uit naar realisatie van de compensatie zo dicht mogelijk bij de locatie van de demping.

Het beoogde tracé binnen de gebiedsgrenzen van Noorderzijlvest is in overleg met het waterschap nauwkeurig afgestemd. In enkele overleggen is nadere informatie uitgewisseld en zijn afspraken gemaakt. De manier waarop deze aanpassingen in het ontwerp zijn verwerkt, zijn in detail met waterschap Noorderzijlvest afgestemd.

Toepassing in ontwerp

Bovenstaande uitgangspunten zijn/worden meegenomen in het ontwerp. Ten aanzien van enkele locaties zijn bijzondere afspraken gemaakt:

Nieuwe halte Roodeschool

Ten gevolge van de aanleg van het perron van de nieuwe halte te Roodeschool zal extra verhard oppervlak aangelegd worden van ca. 1.400 m². Dat zal echter afwateren op de bodem en niet rechtstreeks op het oppervlaktewater. Hiermee wordt bedoeld dat er geen infiltratievoorzieningen worden aangelegd, maar dat de afstroming op dezelfde wijze zal plaatsvinden als in de huidige situatie. Hierdoor is het niet noodzakelijk om extra compensatie te realiseren. Aangezien het perron en voorplein zijn geprojecteerd ter plaatse van bestaande watergangen, worden deze watergangen geheel omgeleid ten oosten van het perron en voorplein. Deze watergangen worden over een lengte van ca. 300 m ongeveer 3 meter breder dan de huidige watergangen, waardoor er ca. 900 m² extra waterberging ontstaat. Per saldo wordt het bergend vermogen van het watersysteem dus aanzienlijk verbeterd. Verbindende duikers krijgen de minimale afmeting (r500mm).

Kruising primaire kering

Bij de primaire kering wordt het spoortracé verlengd. Hierbij wordt het tracé als het ware over het dijklichaam getild. De Meeuwenstaartweg wordt verlegd en kruist de dijk parallel aan het spoor. Ten gevolge van de aan te brengen taluds, wordt de hoofdwatgang Kinkhoornriet deels (ca. 700 m²) gedempt, waarbij de doorvoer gegarandeerd wordt middels een koker met minimale afmeting Ø1250 mm. Ten gevolge van het verlies van berging wordt ter compensatie gezocht naar de beste oplossing voor een nieuwe watgang in de buurt van het tracé ter grootte van 700 m².

Verder gelden voor de constructie van de primaire kering de volgende uitgangspunten:

- de primaire waterkering moet in stand blijven
- de kerende hoogte ter plaatse van spoor en weg op locaties waar nu gras ligt: 7,2 m + NAP

Uit onderzoek blijkt dat de huidige dijkhoogte over 50 jaar nog voldoet. Er wordt daarom geen rekening gehouden met een toekomstige hogere kerende hoogte.

Op de locatie van bovengenoemde demping is momenteel een verdeelkunstwerk aanwezig waarmee polderwater geloosd kan worden via een buitendijks gelegen ondergrondse leiding naar gemaal "De Lieuw". De (functie van de) ondergrondse leiding en het gemaal komen de komende jaren te vervallen. Ten behoeve van de lozingsfunctie vanuit de polders wordt in de toekomst waarschijnlijk gemaal "De Stern" ingezet. Het is hiervoor niet nodig bovengenoemd kunstwerk elders te realiseren.

Bocht dijklichaam en spoor

Het terrein aan de oostzijde van de genoemde primaire kering wordt buitendijks terrein genoemd. Dit terrein wordt aan de noordzijde beschermd door een schermduijk. Het toekomstige spoor is geprojecteerd op de teen aan de landzijde van deze dijk.

Het meest noordelijke deel van de dijk maakt een vrijwel haakse bocht waarbinnen het spoor een flauwere bocht moet volgen. Hierdoor ontstaat een loze ruimte tussen de dijk en het spoor. Om te voorkomen dat hier een laagte ontstaat en daardoor afstromend hemelwater te lang blijft staan wordt deze opgehoogd tot de hoogte van de spoorbaan.

Voor het buitendijkse terrein is in beginsel geen compensatie nodig ten gevolge van de toename van verhard oppervlak. Dit is het geval omdat het buitendijkse terrein niet wordt onderbemalen en onder vrij verval afwatert naar de Waddenzee. Voor details over ontwatering en afwatering worden, in voorkomende gevallen, nadere afspraken gemaakt met Groningen Seaports. Hiervan is dan ook geen sprake bij de aanleg van dit tracé.

Nieuwe halte Eemshaven

De nieuwe halte aan de Eemshaven ligt ook buitendijks; hierdoor zijn geen compenserende maatregelen nodig ten gevolge van eventuele toename van verhard oppervlak.

Kwaliteit

De nieuwe functies hebben geen of zeer beperkt effect op de waterkwaliteit in het gebied en er zijn geen signalen ontvangen om veranderingen van waterkwaliteit te veronderstellen.

1. Er is binnendijks geen geografische verandering van het tracé; de huidige functie wordt niet aangepast.
2. Er zijn geen gegevens bekend van effecten van railinfra op waterkwaliteit; aangezien er bij de aanleg van nieuwe tracés geen dwarsliggers met houtverduurzamingsmiddelen meer worden toegepast, is geen milieu-impact te verwachten
3. De waterkwaliteit van spoorsloten wordt over het algemeen ecologisch beoordeeld als 'zeer goed'
4. We hebben in deze fase geen informatie over de sanitatie aan boord van de toekomstige passagierstreinen.

4.2 Ecologie

Wettelijk kader

Natuurbeschermingswet 1998

Uit een oogpunt van gebiedsbescherming is de Natuurbeschermingswet 1998, die op 1 oktober 2005 in werking is getreden, van belang. Deze wet onderscheidt drie soorten gebieden, te weten:

- a. door de minister aangewezen gebieden, zoals bedoeld in de Vogel- en Habitatrichtlijn;
- b. door de minister aangewezen beschermde natuurmonumenten;
- c. door Gedeputeerde Staten aangewezen beschermde landschapsgezichten.

De wet bevat een zwaar beschermingsregime voor de onder a en b bedoelde gebieden (in de vorm van verboden voor allerlei handelingen, behoudens vergunning van Gedeputeerde Staten of de minister van E&I). De bescherming van de onder c bedoelde gebieden vindt plaats door middel van het bestemmingsplan. De speciale beschermingszones hebben een externe werking, zodat ook ingrepen die buiten deze zones plaatsvinden verstoring kunnen veroorzaken en moeten worden getoetst op het effect van de ingreep op soorten en habitats.

Bij de voorbereiding van het bestemmingsplan moet worden onderzocht of de Natuurbeschermingswet 1998 de uitvoering van het plan niet in de weg staat. Dit is het geval wanneer de uitvoering tot ingrepen noodzaakt waarvan moet worden aangenomen dat daarvoor geen vergunning ingevolge de Natuurbeschermingswet 1998 zal kunnen worden verkregen.

Speciale beschermingszones maken onderdeel uit van een samenhangend Europees ecologisch netwerk: Natura 2000. Dit netwerk is vergelijkbaar met de Nederlandse Ecologische Hoofdstructuur, echter op Europees niveau.

Ecologische Hoofdstructuur

De Nota Ruimte geeft het beleidskader voor de duurzame ontwikkeling en een verantwoord toekomstig grondgebruik in de vorm van onder andere de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). De EHS is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuurgebieden. Het netwerk wordt gevormd door kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en ecologische verbindingzones.

Flora en fauna

Op 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Deze wet regelt de bescherming van wilde dier- en plantensoorten. In de wet zijn de voormalige Jacht- en Vogelwet opgenomen, alsmede de soortbeschermingsparagrafen uit de Natuurbeschermingswet. Tevens is een deel van de verplichtingen op grond van de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn opgenomen.

De Flora- en faunawet verbiedt om dieren te doden of hun rust- of verblijfplaats te verstoren. Ook legt de wet de zorgplicht van de burger voor de flora en fauna vast. Er zijn vrijstellingsbepalingen, onder andere in verband met de jacht en de schadebestrijding. Afwijkingen van de verbodsbepalingen zijn mogelijk indien geen afbreuk wordt gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de soort.

Onderzoek

Ruimtelijke plannen dienen te worden beoordeeld op de uitvoerbaarheid in relatie tot actuele natuurwetgeving, met name de Flora- en faunawet, Ecologische hoofdstructuur (EHS) en Natuurbeschermingswet 1998.

De natuurwet- en regelgeving is onder te verdelen in soortenbescherming en gebiedsbescherming (zie Hoofdstuk 2). Soortenbescherming is te allen tijde relevant, en is geregeld via de Flora- en faunawet. Gebiedsbescherming is relevant voor Natura 2000-gebieden, waaronder de direct nabijgelegen Waddenzee, en voor de Ecologische Hoofdstructuur (EHS, inmiddels onderdeel van Natuurnetwerk Nederland). Bijlage 2 beschrijft het mogelijk voorkomen van beschermde soorten in en nabij het tracégebied en vormt de toetsing aan de Flora- en faunawet en aan de EHS. Door Arcadis (2013) is reeds een voortoets uitgevoerd in het kader van de Natuurbeschermingswet, deze is als bijlage 1 opgenomen.

Naar aanleiding van het voorgenomen initiatief is door Arcadis op 8 november 2013 een voortoets uitgevoerd. Op basis van de voortoets is vervolgens het veld bezocht.

De voor het onderzoek relevante ingrepen zijn:

- ruimtebeslag in een stuk grasland en een greppel bij Roodeschool, ten behoeve van het nieuwe station. De greppel zal worden gedempt;
- ruimtebeslag in de Eemshaven, binnendijs langs de Waddenzee.

Ten behoeve van realisatie van de nieuwe halte Roodeschool zal op een gebied van circa 800 m² enige bomenkap plaatsvinden. Ter plaatse van de bestaande halte Roodeschool worden een abri en een overkapte fietsenstalling verwijderd.

Conclusie

Voortoets

Significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000-gebied Waddenzee ten gevolge van het voornemen van ProRail om reizigersvervoer mogelijk te maken tussen Roodeschool en Eemshaven zijn op voorhand uitgesloten, gezien de zeer beperkte invloed op het gebied. Ook effecten op verder gelegen Natura 2000-gebieden zijn op voorhand uit te sluiten. Als tijdens de aanlegfase heiwerkzaamheden worden uitgevoerd, kunnen als gevolg hiervan geluidseffecten tot in het beschermde Natura 2000-gebied Waddenzee reiken. Deze werkzaamheden zijn tijdelijk en kunnen zorgen voor verstoring van een klein deel van het leefgebied (rust- en foerageergebied) van vogels en van rustende zeehonden. Van significante verstoring van vogelsoorten en gewone zeehonden is echter geen sprake, mede omdat deze werkzaamheden buiten het broedseizoen en de gevoelige periode voor zeehonden zullen worden uitgevoerd. Niet-broedvogels kunnen tijdens de werkzaamheden tijdelijk uitwijken naar andere rust-/foerageergebieden.

Flora en fauna

Effecten op soorten

Vaatplanten

De aanleg van de nieuwe spoorlijn in de Eemshaven kan leiden tot het vernietigen van groeiplaatsen en exemplaren van de rietorchis. Indien het ruimtebeslag van het spoor en/of het bijbehorende werkterrein overlapt met groeiplaatsen, kunnen deze laatste aangetast of vernietigd worden.

Vleermuizen

De voorgenomen werkzaamheden leiden niet tot verlies van verblijfplaatsen, aangezien geen bomen worden gerooid of gebouwen worden gesloopt. Aantasting van foerageergebied is verwaarloosbaar; het is in de huidige situatie van zeer beperkte waarde en er is in de directe omgeving nog veel gebied van vergelijkbare waarde.

Vogels

Broedgevallen van vogels kunnen door geluid, trillingen en bewegingen worden verstoord indien deze zich binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden bevinden. Het is mogelijk, dat broedende vogels hun nesten verlaten, dat eieren onbebroed blijven, jongen verhongeren of gepredeerd worden, of dat nesten verloren gaan door de werkzaamheden, wanneer tijdens het broedseizoen gewerkt wordt. Het broedseizoen valt voor veel soorten ongeveer binnen de periode half maart tot half augustus, maar ook daar buiten is het mogelijk dat broedende vogels worden aangetroffen.

Verstoring tijdens de gebruiksfase is vanuit de Flora- en faunawet geen probleem omdat vogels na de aanlegfase buiten de verstoringzone zullen gaan broeden. Daardoor zullen ze tijdens de gebruiksfase niet meer verstoord worden.

Indien wordt gezorgd dat verstoring van broedgevallen niet optreedt, is van overtreding van de Flora- en faunawet geen sprake.

Effecten op gebieden (EHS)

De werkzaamheden bij het spoor en de halte Roodeschool brengen geen ruimtebeslag op EHS-natuurwaarden met zich mee. Het Haagbeuken-essenbos nabij Roodeschool wordt onaantast gelaten. Het tracédeel dat door de stroken botanisch waardevol grasland loopt blijft ongewijzigd. De ontwikkeling heeft dan ook geen effect op de aanwezige natuurwaarden. Ook zijn er geen externe effecten als gevolg van veranderingen in hydrologie of bodemkwaliteit waardoor natuurwaarden worden aangetast.

Het buitendijkse gebied in de hoek tussen de dijk van noordkust en de dijk om het Eemshaventerrein staat bekend als de 'rommelhoek'. Deze opgeslibde slikplaat staat alleen onder water bij hogere HW-standen dan normaal en wordt door allerlei steltlopers, waaronder diverse strandlopersoorten, kluten, scholeksters en tureluurs, gebruikt als hoogwatervluchtplaats (HVP).

De steltlopers op de hoogwatervluchtplaats in de 'rommelhoek' zitten doorgaans dichtbij de waterlijn. Omdat de spoorlijn aan de binnenkant van de dijk wordt doorgetrokken, is echter geen verstoring van betekenis te verwachten. De voorgenomen werkzaamheden hebben geen negatieve effecten op natuurwaarden binnen de EHS.

De werkzaamheden worden verricht conform het ecologisch werkprotocol, zodat geen verstoring optreedt.

4.3 Archeologie

Wettelijk kader

Uitgangspunt voor het bestemmingsplan is het veiligstellen van de aanwezige (en aangetoonde) en de te verwachten archeologische waarden. De kern van de Wet op de archeologische monumentenzorg (Wamz, onderdeel van de Monumentenwet) is dat wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven. De wet verplicht gemeenten bij het opstellen van bestemmingsplannen rekening te houden met de in hun bodem aanwezige waarden. Naast het inventariseren van de te verwachten archeologische waarde, moet het bestemmingsplan uiteindelijk, indien nodig (en mogelijk), een bescherming bieden voor waardevolle gebieden.

Onderzoek

Bestemmingsplan Buitengebied

Voor het grootste gedeelte van het projectgebied geldt het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Eemshaven. Door de aanwezigheid van verschillende waarden en/of verwachtingen in het gebied is er een onderscheid gemaakt in een aantal bestemmingen. In het algemeen geldt voor iedere bestemming: indien archeologische waarden worden aangetroffen zal een erkend archeoloog worden geraadpleegd. De uitkomsten van een eventueel archeologisch onderzoek kunnen leiden tot aanvullende bepalingen in de omgevingsvergunning voor het bouwen.

Conform het gemeentelijk archeologiebeleid is in het bestemmingsplan een aantal dubbelbestemmingen opgenomen om (mogelijk) aanwezige archeologische waarden te beschermen tegen toekomstige ontwikkelingen. Het gaat om de dubbelbestemmingen in de onderstaande tabel.

| planologisch regime | type verwachtingswaarde | drempelwaarde voor onderzoek |
|------------------------|---|--|
| Waarde - archeologie 1 | Rijksbeschermd AMK-terrein | Vergunning van het ministerie OC&W nodig |
| Waarde - archeologie 2 | Geregistreerd AMK-terrein, RAAP-vindplaats, ARCHIS-waarneming | Ingrepen groter dan 15 m ² |
| Waarde - archeologie 3 | Historische kernen | Ingrepen groter dan 100 m ² |
| Waarde - archeologie 4 | Hoge archeologische verwachtingswaarde | Ingrepen groter dan 200 m ² |

Het tracé van de bestaande en nieuw aan te leggen spoorlijn ligt volgens de archeologische beleidsadvieskaart in een zone met een lage archeologische verwachting. Hier is geen archeologisch onderzoek noodzakelijk voorafgaand aan de realisatie van de plannen. Er zijn in het tracé geen vindplaatsen bekend.

Een uitzondering hierop betreft de ligging van een boerderijplaats direct aan de oostzijde (vanaf ongeveer 8 meter uit het hart van het spoor) van het bestaande spoor ter hoogte van de kruising met de Polderdwarsweg (circa KM 3,2) .

Bestemmingsplan Roodeschool

Bij het opstellen van het bestemmingsplan Roodeschool is rekening gehouden met de bekende archeologische waarden. In Roodeschool is aan geen enkel gebied een archeologische waarde toegekend. Bij de toetsing van eventuele bouwplannen hoeft dan ook geen rekening te worden gehouden met de archeologie.

Beheersverordening Eemshaven

Uit de (gemeentelijke) archeologische kaarten blijkt dat het verordeningengebied beschikt over een lage verwachtingswaarde op de vondst van archeologische resten. Gelet op de lage archeologische verwachtingswaarde van het verordeningengebied, kan een nader archeologisch onderzoek achterwege blijven. Ook hoeft er, met oog op de lage verwachtingswaarde, geen nadere juridisch/planologische regeling te worden opgenomen.

Conclusie

De geplande ontwikkelingen vinden vrijwel overal plaats in een gebied met een lage archeologische verwachtingswaarde. Hier is geen archeologisch onderzoek noodzakelijk. De aanwezigheid van archeologische sporen of resten kan echter nooit volledig worden uitgesloten. Bij bodemversturende activiteiten dient men altijd alert te zijn op de aanwezigheid van archeologische waarden (zoals vondstmateriaal of grondsporen). Bij het aantreffen van deze waarden moet men hiervan onmiddellijk melding maken bij de Minister (in de praktijk de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed) conform artikel 53 van de Monumentenwet 1988.

4.4 Cultuur- en landschapswaarden

De rol van cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening is de laatste jaren sterk toegenomen. Bij het opstellen van plannen moeten cultuurhistorische waarden tijdig in beeld worden gebracht. Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) stelt in dat verband specifieke eisen aan het opstellen van ruimtelijke plannen. Waar mogelijk moeten cultuurhistorische waarden worden behouden of versterkt. Cultuurhistorie is daarmee een sturend onderdeel geworden in de ruimtelijke ordening. Daarnaast bepaalt artikel 4.5 van de provinciale verordening dat de plantoelichting inzicht dient te bieden in de consequenties van de ingreep op de omgeving. Daarbij dient het streekeigen karakter van het gebied als vertrekpunt genomen te worden. In dit verband dient de plantoelichting inzicht te bieden in de ontstaansgeschiedenis, de bestaande stedenbouwkundige en landschappelijke kwaliteiten en geeft aan in hoeverre ontwikkelingen die in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt in voldoende mate rekening houden met de bestaande (cultuurhistorische, landschappelijke en stedenbouwkundige) waarden.

Geologische ontstaansgeschiedenis

Het landschap in de gemeente Eemsmond is het resultaat van een voortdurende wisselwerking van het natuurlijk milieu en de talloze menselijke ingrepen in de loop der eeuwen. In eerste instantie is de abiotische factor - de ondergrond - bepalend geweest voor de opbouw van het landschap. In de loop der tijd heeft de mens steeds sterker zijn stempel gedrukt op het landschap.

Het plangebied is een zeekeleigebied, dat gevormd is in het Holoceen, de periode na de ijstijden. In de laatste ijstijd, het Weichselien, is Groningen niet bedekt geweest met ijs. Vanwege het toendraklimaat kwam er nauwelijks plantengroei voor en als gevolg van de sterke wind werd de hele provincie bedekt met een laag zand. Dit dekzand, dat in Drenthe aan de oppervlakte ligt, helt af in noordelijke richting en ligt in de gemeente Eemsmond op een diepte van meer dan 10 m beneden NAP.

Na de ijstijden steeg de zeespiegel als gevolg van het afsmelten van het landijs en begon in lokale depressies veengroei op te treden. Deze veengroei breidde zich langzaam uit over de hogere gronden. Het veenpakket werd bij een verdere stijging van de zeespiegel weer overspoeld. Op, of in plaats van het veen, werden zand- en kleilagen afgezet en er ontstonden kwelderwallen. Het oude kwelderwallenlandschap werd gevormd.

In de Middeleeuwen nam de invloed van de zee weer toe. Via de zeearmen drong de zee diep het kwelderlandschap binnen. In het plangebied gebeurde dit via de Fivelboezem. Omstreeks de 12e eeuw is deze weer dichtgeslibd waarbij zware klei werd afgezet.

Geomorfologie en reliëf

De aard en samenstelling van het materiaal dat aan de oppervlakte is afgezet, is sterk van invloed op de huidige vorm en het reliëf van het landschap, de geomorfologie en de bodemopbouw. Vanaf Usquert tot Oosteinde strekt zich een complex van lage kwelderwallen uit dat aansluit op de kwelderwal van Warffum.

Deze kwelderwallen zijn opgebouwd uit zwavelige klei en sluiten een deel van het voormalige Fivelestuarium af. Het complex is geomorfologisch representatief en cultuurhistorisch waardevol. In het plangebied komen verschillende oude meanderende krekens voor die soms een belangrijke afwateringsfunctie hebben en soms alleen nog als laagte in het landschap zijn te herkennen. De verschillen in hoogteligging weerspiegelen de ontstaanswijze van het gebied. Het zuidwestelijke deel van het plangebied ligt globaal op NAP. In noordelijke richting neemt de hoogte toe. De hoogte op de kwelderwallen varieert globaal tussen NAP +1,00 m en NAP +2,00 m. Als gevolg van aanslibbingen liggen de jonge polders op ongeveer dezelfde hoogte. De dijken en de wierden steken ver boven de omgeving uit.

Ontginningsgeschiedenis

De ontginningen en vorming van kleine nederzettingen is begonnen rond 600 voor Chr. Het reliëf en de waterhuishouding waren sturende elementen bij het eerste gebruik en bewoning van het gebied. De bebouwing werd in eerste instantie gerealiseerd op de hogere kwelderwallen. Woonplaatsen werden opgehoogd om perioden van hoge waterstand te kunnen overleven. Zo ontstonden uiteindelijk de wierden. In de gemeente zijn verschillende wierdenreeksen onderscheiden, gekoppeld aan de kwelderwallen.

Bij de ontginning van de omliggende terreinen werd gebruik gemaakt van het natuurlijke patroon van waterlopen. De akkers lagen op de flanken van de wierden. Pas secundair ontstonden wegen. Als gevolg van de grilligheid van beide patronen ontstond op den duur een onregelmatige blokverkeveling. Dit patroon is grotendeels nog terug te vinden in het buitengebied van Eemsmond. Omstreeks 1200 na Chr. werden de eerste dijken aangelegd. De dijken liepen globaal evenwijdig aan de kwelderwallen en vormden ontginningsassen waarlangs boerderijen werden gebouwd. Wanneer buitendijks de gronden voldoende hoog waren opgeslibd vonden nieuwe inpolderingen plaats. In de polders is hierdoor een opstreckende verkeveling ontstaan.

Typering van het landschap

De hiervoor beschreven wordingsgeschiedenis van het landschap is essentieel voor de kwaliteiten van het huidige landschap in Eemsmond. Binnen dit landschap zijn in het Landschapsonwikkelingsplan Noord - Groningen twee landschapstypen te onderscheiden met ieder hun kenmerkende en structuurbepalende elementen.

Dijkenlandschap

Het dijenlandschap bestaat uit grootschalige open ruimten met weinig verdichtingen en een aaneengesloten begrenzing door dijken. Lange, nagenoeg kaarsrechte dijken liggen parallel aan de kustlijn en scheiden de verschillende perioden van landaanwinning. Middels het recht van opstrek zijn veelal oude zomerkaden opgehoogd tot nieuwe winterdijken, waarna het achterliggende land is ingepolderd. Zo is de karakteristieke reeks van dijken ontstaan.

Alles in dit gebied heeft maat, dat geldt zowel voor de polders, als de boerenbedrijven en de boerderijen zelf. Het landschap kent hier een kenmerkende openheid, waarbij de grote beplante erven de horizon van het landschap tekenen. De verdichtingen die er zijn, bestaan uit de verspreide agrarische bebouwing met erfbeplanting. Het landschapsbeeld wordt bepaald door rechte lijnen, zowel qua infrastructuur als

verkaveling. Het verkavelingspatroon bestaat uit een rationele verkaveling, met grote blokvormige percelen, waarop akkerbouw domineert.

De meeste dijken worden extensief gebruikt. Zowel de zeedijk als de nog bestaande slaperdijken worden vaak begraasd door schapen. Op de zuidhelling van de dijken kan een kruidenrijke, grazige vegetatie worden aangetroffen, die van waarde is voor diverse faunasoorten, waaronder vlinders. Kenmerkende elementen bij de dijken zijn de coupures met schotbalkenhokjes, drinkpoelen, kolken en eendenkooien. Buitendijks, buiten het plangebied, liggen belangrijke natuurwaarden.

Wierdenlandschap

De hoofdstructuur van het wierdenlandschap wordt gevormd door de wierden en de maren. De bewoning is grotendeels geconcentreerd op wierden die zijn gelegen op kwelderwallen en oevers van getijrivieren, maren en kreken. Het kwelderwallencomplex van Usquert tot Oosteinde is een typisch voorbeeld van een haakwallensysteem en is nationaal gezien een zeer kenmerkend voorbeeld. Dit geldt eveneens voor het aangrenzende gave kreesysteem van de Uithuizermeedstermaar.

Het contrast tussen de open ruimten en de verdichtingen is groot. Door de vorm van de verdichtingen is er geen eenduidige horizon. Vooral dorpen zijn belangrijk voor het beeld.

Reliëf is plaatselijk aanwezig in de vorm van laagten (oude waterlopen), wierden, kruinige percelen in de akkerbouwgebieden en steilranden van de afgetichelde percelen in de graslandgebieden.

In het wierdenlandschap komt een zeldzaam verkavelingstype voor, de onregelmatige blokverkaveling. Dit komt onder meer nog voor in de omgeving van Rottum en Stitswerd en ten westen van Zandweer. Zelfstandige natuurgebieden komen in het wierdenlandschap voor langs de Startenhuistermaar en ten zuiden van Oldenzijl bij Wilkemaheerd.

Landschappelijke kwaliteiten

De landschappelijke kernkwaliteiten die binnen de verschillende landschapstyperingen voorkomen zijn de variatie tussen het open rationeel verkavelde poldergebied met de dijken en het wierdengebied met hoogteverschillen en onregelmatige blokverkaveling.

Cultuurhistorie

De vele cultuurhistorische waarden geven het buitengebied van Eemsmond identiteit en karakter. De belangrijkste archeologische en cultuurhistorische waardevolle elementen in het plangebied zijn de wierden en verhoogde woonplaatsen (huiswierden), kloosterterreinen, borgterreinen, boerderijplaatsen en dijken.

Ontwikkeling

Deze paragraaf beschrijft vanuit het oogpunt van cultuurhistorie en landschap de wijze van inpassing van het aan te leggen spoor en de haltes in hun omgeving. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de twee belangrijkste bouwelementen van de spoorverbinding: de nieuwe halte Roodeschool en het nieuw aan te leggen spoor en halte in de Eemshaven. Dit betreft twee gebieden die qua cultuurhistorie en landschap sterk van elkaar verschillen.

Inpassing halte Roodeschool

Nieuwe halte Roodeschool ligt in het landschapstype wierdenlandschap. Het wordt gekarakteriseerd door 'wierden' (dorpen), karakteristieke waterlopen en het oorspronkelijke verkavelingspatroon. Het is een vlak en open landschap met kleine kavels met bomen en struweel. Dit oorspronkelijke landschap wordt echter min of meer schuin doorsneden door de Hooilandseweg en het bestaande spoor naar de Eemshaven.

De nieuwe halte Roodeschool komt aan de Hooilandseweg te liggen, aan de centrale as van het dorp. Omdat de halte zich net buiten het dorp bevindt, is een goede aansluiting op het dorp belangrijk zodat het station een verlenging van de centrale as van Roodeschool zal vormen. Dit wordt vormgegeven door de toegang tot het voorplein schuin richting het dorp te leggen, overeenkomstig de andere wegen en toeritten in de directe omgeving.

De nieuwe halte Roodeschool wordt zodanig vormgegeven dat het enerzijds aansluit bij het spoor (het perron, trap en hellingbaan), maar anderzijds ook bij de oorspronkelijke lijnen in het landschap (de begrenzing van het voorplein en een kavel met struweel).

Ten behoeve van de aansluiting bij zowel het landschap als het dorp Roodeschool, zijn de volgende ontwerpprincipes gehanteerd:

- aansluiting bij de lijnen en karakter van het 'oude' landschap in de directe omgeving
- het dorps karakter van Roodeschool wordt doorgezet op het voorplein
- de halte wordt goed herkenbaar en zichtbaar vanaf de Hooilandseweg
- de uitstraling van het station wordt verzorgd en vriendelijk
- er worden materialen met een natuurlijke uitstraling gebruikt.

Onderstaande afbeelding geeft een globaal beeld van de vorm en situering van het perron en het voorplein van de nieuwe halte Roodeschool. De rode pijl geeft de toegang tot het voorplein aan vanaf de Hooilandseweg.



In het beeldkwaliteitsplan is het ontwerp van de halte nader uitgewerkt qua vormgeving, inrichting en materialisatie. Onderstaande afbeelding uit het beeldkwaliteitsplan geeft het bovenaanzicht weer. Hierin zijn onder andere die fietsenstallingen, autoparkeerplaatsen, trap en hellingbaan naar het perron en het beschuttingssysteem op het perron te zien.

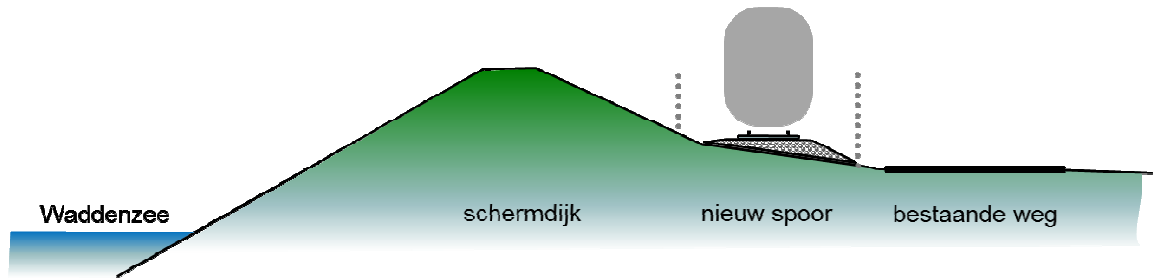


Inpassing spoor en halte in de Eemshaven

Het gebied tussen de nieuwe halte Roodeschool en de zuidgrens van de Eemshaven ligt in het landschapstype dijenlandschap en wordt gekarakteriseerd door oude en voormalige dijken en deels het oorspronkelijke verkavelingspatroon. In dit gebied worden in het kader van de spoorverbinding Roodeschool-Eemshaven geen werken gerealiseerd. In de Eemshaven zelf wel: nieuw spoor en de halte Eemshaven.

De Eemshaven is een gebied met grootschalige bedrijvigheid en havengerelateerde activiteiten, gelegen aan de Eemsmonding. Het gebied is eind jaren zestig van de vorige eeuw tot ontwikkeling gekomen en in 1973 geopend. De haven is ontwikkeld voor industrie en in de haven liggen uitgestrekte bedrijfskavels en grote schepen. Aan de buitenkant van het haventerrein ligt de schermdijk. Deze dijk vormt feitelijk de scheiding tussen de leegte van de Waddenzee en de drukke industriële omgeving van de haven. De dijk zelf geeft een landelijk beeld met gras en schapen.

Het nieuw aan te leggen spoor wordt tegen de binnenflank van de dijk aangelegd, dus tussen dijk en weg, en volgt daarmee de karakteristieke lijnen van het landschap. Dit biedt de reiziger een bijzonder beeld van het landschap: uit het ene raam is de zware industrie zichtbaar, uit het andere raam de groene dijk met daarachter de Waddenzee, die in enige mate zichtbaar zal zijn als men staat in de trein. Onderstaande afbeelding geeft de ligging van het spoor op de flank van de dijk schematisch weer.



De nieuw aan te leggen halte Eemshaven ligt eveneens tegen de schermdijk aan en volgt dus eveneens de lijnen van het landschap. Het is een plaats die aan de ene kant gedomineerd wordt door de groene dijk en het wad, en aan de andere kant door industriële uitstraling van de haven. Dit, en het feit dat de halte tegen een zeedijk aan ligt, maakt de plek bijzonder en in zichzelf al dynamisch. Vanaf de halte zal een trap worden gerealiseerd de dijk op, waardoor mensen eenvoudig de dijk kunnen beklimmen en eventueel naar de Waddenzee kunnen lopen.

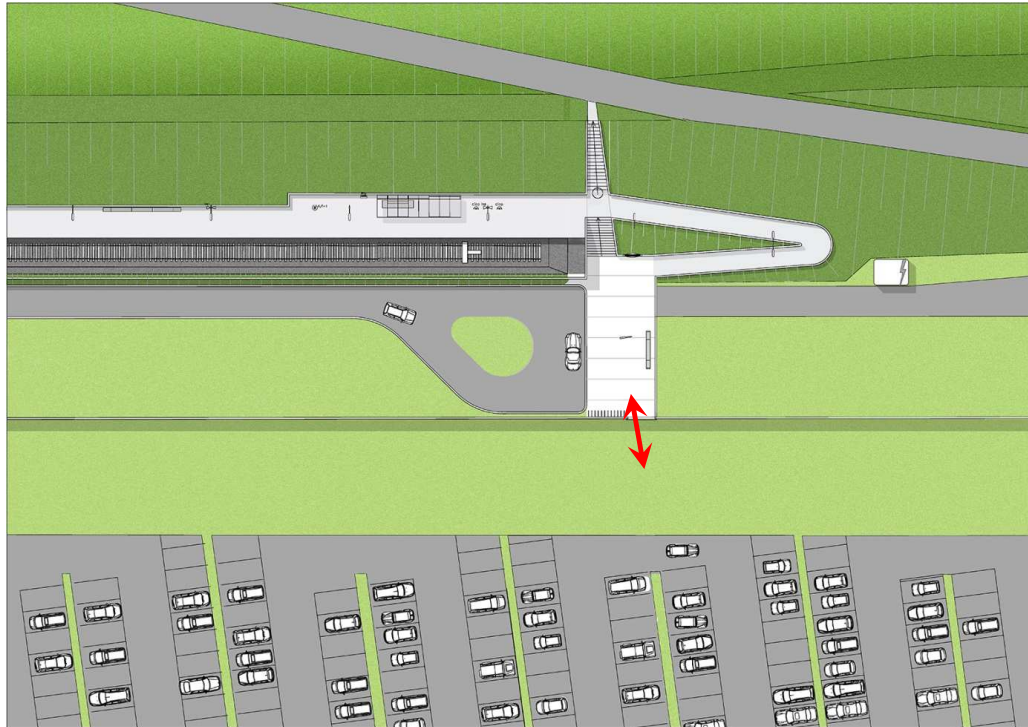
Ten behoeve van de aansluiting bij het landschap in de Eemshaven zijn voor de halte de volgende ontwerpprincipes gehanteerd:

- aansluiting bij de lijnen en karakter van de directe omgeving
- het maken van een verbinding met de dijk, door middel van een trap vanaf de halte
- de uitstraling wordt functioneel, krachtig en rustig
- het kleurgebruik zal aansluiten op de omgeving, met grijs en groen.

Onderstaande afbeelding geeft een beeld van de situering van halte Eemshaven ten opzichte van de schermdijk en het parkeerterrein van AG Ems.



In het beeldkwaliteitsplan is het ontwerp van de halte nader uitgewerkt qua vormgeving, inrichting en materialisatie. Onderstaande afbeelding uit het beeldkwaliteitsplan geeft het bovenaanzicht weer. Hierin zijn onder andere die fietsenstalling, toegang voor auto's, trap en hellingbaan naar het perron en het beschuttingssysteem op het perron te zien. De trap vanaf het voorplein naar het perronniveau is doorgetrokken tot het niveau van de kruin van de schermduijk, waarmee dit voor bezoekers een toegang vormt tot de schermduijk en eventueel de Waddenzee. De rode pijl geeft de toegang aan vanaf het voorplein naar het parkeerterrein van AG Ems. Het ontwerp van de route voor voetgangers over het parkeerterrein vormt geen onderdeel van het beeldkwaliteitsplan.



Conclusie

Met de voorgestane ontwikkeling zijn geen cultuurhistorische en landschappelijke aspecten in het geding.

4.5 Explosieven

Het tracé voor het bestaande spoor is niet verdacht. Voor het geplande nieuwe spoor is nog geen CE vooronderzoek uitgevoerd. Wel is bekend dat de Eemshaven is aangelegd tussen 1970 en 1973 rechtstreeks op de toen aanwezige kwelders. De terreinen zijn opgespoten met grond uit de havenbekkens.

Vanuit Groningen Seaports is er voor hun bouwwerkzaamheden en de windturbines nooit een Niet Gesprongen Explosieven-onderzoek gedaan. Het gebied wordt door hun beschouwd als niet-verdacht.

Voor het gebied rond de Eemshaven zijn twee vondsten gemeld. Over het algemeen kan gesteld worden dat het hier incidentele vondsten betreft. Bij de geregistreerde vondsten nabij de Eemshaven gaat het om onderwatermunitie welke zijn aangevoerd/aangespoeld. Op grond van deze vondsten kan het gebied niet als verdacht worden aangemerkt.

Ook in de overige onderzochte archieven zijn geen indicaties gevonden van oorlogshandelingen in het gebied rond de Eemshaven.

Conclusie

Hoewel het aan te leggen tracé niet is meegenomen in het vooronderzoek RON-093 kan toch de conclusie worden getrokken dat het gebied niet verdacht is omdat er in het vooronderzoek geen indicaties zijn aangetroffen die wijzen op oorlogshandelingen in het gebied.

4.6 Kabel en leidingen

Er is in het plangebied een relevante gasleiding gelegen. Deze is conform het vigerende bestemmingsplan bestemd.

4.7 Vormvrije M.e.r.- beoordeling

Een m.e.r. is verplicht bij de voorbereiding van plannen en besluiten van de overheid die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. Het doel is om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming. Hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer regelt, in combinatie met het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.), het toepassen van de m.e.r.-procedure en het opstellen van een MER rapport. In de onderdelen C en D van de bijlage van het Besluit m.e.r. staan de plannen en activiteiten aangegeven waarvoor de m.e.r.-procedure (onderdeel C) respectievelijk de m.e.r.-beoordeling (onderdeel D) moet worden toegepast.

De te wijzigen of uit te breiden lengte van de spoorweg bestaat uit de aanleg van nieuw spoor (ca. 3 km). De aanleg een enkele spoorlijn zonder elektrificatie. Omdat in de C- en D- lijst drempelwaarden worden gehanteerd van 5 km of meer is er in het kader van dit project op basis van onderdelen C en D uit het Besluit m.e.r. geen sprake van m.e.r.-(beoordelings)plicht.

Vanaf 1 april 2011 is het Besluit m.e.r. gewijzigd en zijn de drempelwaarden in onderdeel D (m.e.r.-beoordelingsplicht) indicatief gemaakt. Met het onderdeel D en de daarin genoemde drempelwaarden wordt aan het bevoegd gezag een handvat geboden: namelijk de indicatie dat indien de omvang van de activiteit beneden de drempelwaarde ligt, er waarschijnlijk geen sprake zal zijn van aanzienlijke milieugevolgen.

Het bevoegd gezag heeft op grond van artikel 2, lid 5 sub b van het Besluit m.e.r. de plicht te motiveren of er als gevolg van de activiteit – ook als er onder de drempelwaarden van onderdeel D van het Besluit m.e.r. wordt gebleven – toch sprake kan zijn van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu hetgeen een MER noodzakelijk maakt. Hierbij moet in het bijzonder worden nagegaan of sprake is van omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de Europese m.e.r.-richtlijn¹. Dit wordt ook wel vormvrije m.e.r.-beoordeling (vergewisplicht) genoemd. De vergewisplicht is van toepassing op het project Roodeschool – Eemshaven. In bijlage 7 treft u de vormvrije m.e.r.-beoordeling aan. In deze beoordeling zijn onder andere de effecten van het project beschreven.

Onderzoek

Effecten op woon-, werk- en leefmilieu

Trillingen

Gezien de lage intensiteiten, de verspreid liggende bewoning en het beperkte aantal woningen is de verwachting dat de mogelijke toename van hinder aanvaardbaar zal zijn. Daarnaast geldt, dat bij een doelmatigheidsafweging ten aanzien van maatregelen in een aanvullend onderzoek, er geen concrete maatregelen geadviseerd zullen worden.

¹ Bijlage III bij de Europese richtlijn inzake milieueffectbeoordeling (85/337/EEG zoals gewijzigd door de richtlijnen 97/11/EG en 2003/35/EG). Zie verder bijlage 2 van deze notitie.

Geluid

Op basis van een vereenvoudigde SRM I geluidberekening wordt verwacht dat de nieuwe treinintensiteiten op het baanvak Roodeschool – Eemshaven geen overschrijding van het geluid productie plafond (GPP) zullen veroorzaken. Langs het nieuwe tracédeel liggen geen geluidgevoelige bestemmingen. Bovendien zal de werkelijke geluidwaarde ruim onder de minimaal vast te stellen GPP plafondwaarde van 52 dB liggen. Er zijn in het kader van dit project geen geluidwerende maatregelen nodig.

Luchtkwaliteit

In het kader van de voorgenomen realisatie van reizigersvervoer per trein tussen Roodeschool en Eemshaven is de concentraties NO₂ en PM₁₀ in beeld gebracht en getoetst aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer (Wm). Omdat er na realisatie en ingebruikname van het spoor geen grenswaarden voor luchtverontreinigende stoffen worden overschreden, voldoet het plan op grond van art. 5.16, eerste lid, sub a Wm aan de wettelijke luchtkwaliteitseisen.

Externe veiligheid

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

Effecten op natuurwaarden

Natura 2000-gebied Waddenzee

Op basis van de geringe hoeveelheid extra stikstofdepositie én het feit dat de binnen het invloedsgebied gelegen habitattypen niet gevoelig zijn voor stikstofdepositie, kunnen significant negatieve effecten worden uitgesloten.

Optische verstoring

Zowel tijdens de aanlegfase als de gebruiksfase worden de optische verstoringen door de bestaande zeedijk grotendeels afgeschermd.

Verstoring van zeehonden en broed- en niet-broedvogels in de Waddenzee is hiermee uitgesloten.

Geluidverstoring

Voor het bepalen van de effecten op (niet-)broedvogels zijn de 47 dB(A) geluidscontour (en worst-case 45 dB(A) als drempelwaarde gebruikt. De 47 dB(A) / 45 dB(A)geluidscontouren die rondom de toekomstige verkeersbewegingen kunnen worden geprojecteerd reiken niet tot in het Natura 2000-gebied Waddenzee. Significant negatieve effecten op zeehonden, broed- en niet-broedvogels in de Waddenzee zijn hiermee uitgesloten. Tijdens de aanlegfase zijn de geluidsverstoringen lager dan in de gebruiksfase waardoor significant negatieve effecten als gevolg van geluidverstoring tijdens de aanleg zijn uit te sluiten.

Lichtverstoring

De aanleg en ingebruikname van de nieuwe spoorbaan zal leiden tot een beperkte toename van licht. Het gaat hier om extra verlichting als gevolg van bouwwerkzaamheden en passerende treinen. De lichtuitstraling reikt niet of nauwelijks tot in het Natura 2000-gebied, aangezien het dijklichaam de lichtverspreiding grotendeels afschermt. Vanwege de zeer beperkte lichtuitstraling is geen sprake van significante verstoring van zeehonden en broed- en niet-broedvogels in de Waddenzee.

Sterfte door aanrijdingen

Door de ingebruikname van het nieuwe traject kan de kans op aanrijdingen van vogels toenemen. Echter de lengte van het traject betreft slechts ca. 3 km. Ten opzichte van de lengte van de gehele Waddenzeekust is dit zeer gering. Significant negatieve effecten door aanrijdingen van broed- en niet-broedvogels in de Waddenzee kan worden uitgesloten.

Ecologische hoofdstructuur

De werkzaamheden bij het spoor en de halte Roodeschool brengen geen ruimtebeslag op EHS-natuurwaarden met zich mee.

Overige natuurwaarden

De aanleg van de nieuwe spoorlijn in de Eemshaven kan leiden tot het vernietigen van groeiplaatsen en exemplaren van de rietorchis. Door ruimtebeslag en rijdend materieel kunnen de groeiplaatsen vernietigd worden.

Effecten op landschap, cultuurhistorie en archeologie

Landschap

De omvang van de maatregelen zijn relatief beperkt. Toch kunnen de maatregelen de wezenlijke landschappelijke kenmerken en waarden aantasten. Zo zal naar verwachting een aantal bomen moeten verdwijnen nabij Roodeschool. Dit kan het waardevolle agrarisch polderlandschap aantasten en de landschapsbeleving negatief beïnvloeden. Het is op dit moment echter nog niet exact duidelijk welke bomen worden verwijderd. Naast het verwijderen van bomen zal ook de vorm van de dijk worden aangepast. Door het kruisen van het spoor met de dijk neemt de herkenbaarheid van het dijklichaam in het landschap enigszins af.

Cultuurhistorie

De cultuurhistorische waarden liggen over het algemeen op grotere afstand van de dijk. Door het beperkte ruimtebeslag van de kruising van het spoor worden deze waarden niet direct door de dijkversterking beïnvloed.

Archeologie

De geplande ontwikkelingen vinden vrijwel overal plaats in een gebied met een lage archeologische verwachtingswaarde. Effecten op archeologische waarden zijn niet te verwachten.

Effecten op bodem en water

Bodem

De bodemopbouw wordt nauwelijks aangetast. Tevens leiden de voorgenomen activiteiten niet tot een verslechtering van de bodemkwaliteit.

Water

Wanneer er in het ontwerp geen rekening gehouden wordt met de waterhuishouding, zijn de volgende effecten te verwachten:

- Het verlies van afvoercapaciteit en berging van watergangen
- Het beperken van de afvoercapaciteit van huidige kunstwerken
- Het extra belasten van het watersysteem vanwege de afvoer van hemelwater van extra verhard oppervlak
- Het waterhuishoudkundig insluiten van gebieden (zodat afwatering wordt belemmerd)

Om negatieve effecten van de aanpassingen op het watersysteem te voorkomen is afstemming nodig tussen initiatiefnemer en waterbeheerders. Dit proces van informeren, adviseren en implementeren van advies van waterbeheerders wordt ook wel de watertoets genoemd. De in de watertoets gemaakte afspraken dienen als onderlegger bij het definitieve ontwerp en de uiteindelijke vergunningaanvraag in het kader van de Waterwet.

Conclusie

Op basis van de vormvrije m.e.r.-beoordeling kan worden geconcludeerd dat het voornemen effecten op de omgeving heeft. De effecten zijn echter beperkt van omvang en leiden niet tot belangrijke nadelige milieugevolgen. Het uitvoeren van een milieueffectrapportage is daarom niet noodzakelijk.

5 Juridische planopzet

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de wijze waarop de bestaande toestand en de beoogde ontwikkelingen zijn vertaald in juridisch bindende regels, met hieraan gekoppeld een verbeelding. De regels bevatten het juridische instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden en de regels over de toegelaten gebouwen. De verbeelding heeft een ondersteunende rol voor toepassing van de regels evenals de functie van visualisering van de bestemmingen. De toelichting heeft geen juridisch bindende werking, maar heeft wel een belangrijke functie bij de onderbouwing van het plan en soms voor de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

Dit bestemmingsplan is opgesteld volgens de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2012 (SVBP). Deze SVBP maakt onderdeel uit van een set Standaarden en Regels die door het ministerie van VROM ontwikkeld is.

De SVBP schrijft voor op welke wijze de verbeelding moet worden vervaardigd en aan welke eisen de regels moeten voldoen. Dit houdt in dat bijvoorbeeld de benaming van de bestemmingen en het kleurgebruik in deze Standaard is opgenomen. De SVBP is verplicht gesteld vanaf 1 januari 2010.

5.1.1 *Indeling van de regels*

De regels zijn ingedeeld in 4 hoofdstukken.

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels en bevat twee artikelen. Het eerste artikel geeft een omschrijving van enkele in de regels gehanteerde begrippen. Het tweede artikel geeft aan hoe ten aanzien van maten, oppervlakte en inhoud gemeten moet worden.

In hoofdstuk 2 worden de verschillende bestemmingen behandeld. Per bestemming wordt aangegeven welke doeleinden/functies zijn toegelaten op de gronden en wat en hoe er mag worden gebouwd.

In hoofdstuk 3 worden de algemene regels behandeld. Dit zijn onder meer de afwijkingsmogelijkheden en algemene bouwregels.

In hoofdstuk 4 worden de overgangs- en slotregels aangegeven.

5.2 Wijze van bestemmen

Het voorliggende bestemmingsplan vormt een bestemmingsplan waarin de aanpassing en verlenging van het spoor mogelijk wordt gemaakt. Het bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. Op de verbeelding is het tracé van het spoor opgenomen. Voorts voorziet dit bestemmingsplan in de opname van de regeling voor het spoor. Deze is overgenomen uit het bestemmingsplan Buitengebied, waarin nu het huidige spoor is opgenomen. Onderstaand is een korte toelichting opgenomen op de bestemmingsplanregels.

5.2.1 *Hoofdstuk 1 Inleidende regels*

Artikel 1 Begrippen

Begrippen; de in de regels gebezigde definities worden hierin omschreven ter voorkoming van misverstanden of verschil in interpretatie.

Artikel 2 Wijze van meten

Wijze van meten; een omschrijving van de wijze waarop het meten dient plaats te vinden.

5.2.2 *Hoofdstuk 2 Bestemmingen*

Artikel 3 Verkeer - Railverkeer

In dit hoofdstuk is bestemming 'Verkeer - Railverkeer' opgenomen. Op deze manier wordt het spoor juridisch-planologisch mogelijk gemaakt.

Bouwwerken en andere werken, die zijn toegestaan in de enkel bestemming, maar die niet verenigbaarheid zijn met deze dubbelbestemming worden zoveel als mogelijk uitgesloten in de dubbelbestemming.

Artikel 4 Water

De hoofdwatertgangen zijn conform het beleid van het waterschap bestemd als Water. Binnen deze bestemming mogen geen gebouwen en overkappingen worden gerealiseerd. Bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn wel toegestaan.

Artikel 5 Leiding - Buisleiding

Deze dubbelbestemming heeft betrekking op hoofdgastransportleidingen, hoofdwaterleidingen en brandstofleidingen. De regeling voorziet in de aanwezigheid van deze functies en in de bescherming ervan door middel van een veiligheidszone op de verbeelding. Binnen de op de verbeelding aangegeven strook mogen geen gebouwen en bouwwerken worden gebouwd, anders dan ten behoeve van de leidingen. Voor werkzaamheden die schadelijk kunnen zijn voor de leidingen is een aanlegvergunningstelsel opgenomen.

Artikel 6 Waterstaat - Waterkering

De dijken zijn onder de bestemming 'Water - Waterkering' gebracht. De waterkerende functie staat voorop. Onderliggende functies zijn toegestaan, voor zover niet in strijd met de hoofdfunctie.

5.2.3 *Hoofdstuk 3 Algemene regels*

In dit hoofdstuk zijn de regels opgenomen die voor het gehele plangebied gelden.

Artikel 7

Anti-dubbeltelregel; in deze bepaling is geregeld dat gronden die reeds bij een verleende bouwvergunning zijn meegenomen niet nog eens bij de verlening van een nieuwe bouwvergunning of het doen van een mededeling in aanmerking mag worden genomen.

Artikel 8

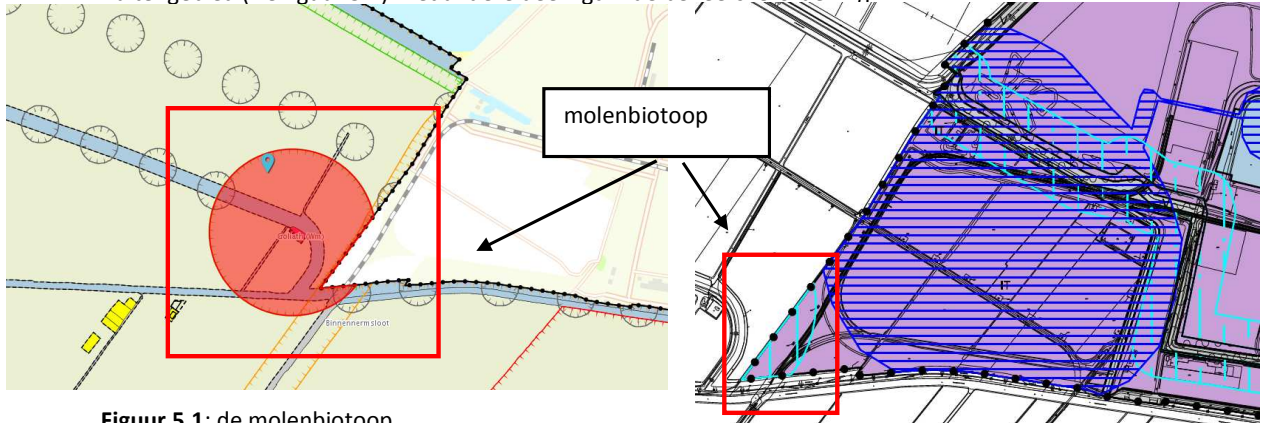
Algemene gebruiksregels; hierin is geregeld waarvoor de gronden niet mogen worden gebruikt

Artikel 9

Algemene aanduidingsregels; hierin zijn alle aanduidingen opgenomen die voor het gehele plangebied van toepassing zijn. Dit zijn de aanduidingen die reeds zijn opgenomen in de vigerende plannen zoals de vrijwaringszone - molenbiotoop, geluidzone - industrie, veiligheidzone - bevi en vrijwaringszone - waterkering 1.

Vrijwaringszone - molenbiotoop

De molenbeschermingszone is opgenomen rond de molen Goliath die als zodanig in bedrijf zijn (ook ten behoeve van een recreatieve functie). Het betreft een zone die er voor zorgt dat een optimale windvang voor de molen aanwezig blijft. Dit houdt in dat er eisen worden gesteld aan de hoogte van bouwwerken en beplanting. Het grootste gedeelte van de aanduiding is gelegen in het bestemmingsplan Buitengebied (zie figuur 5.1). Het andere deel ligt in de beheersverordening.



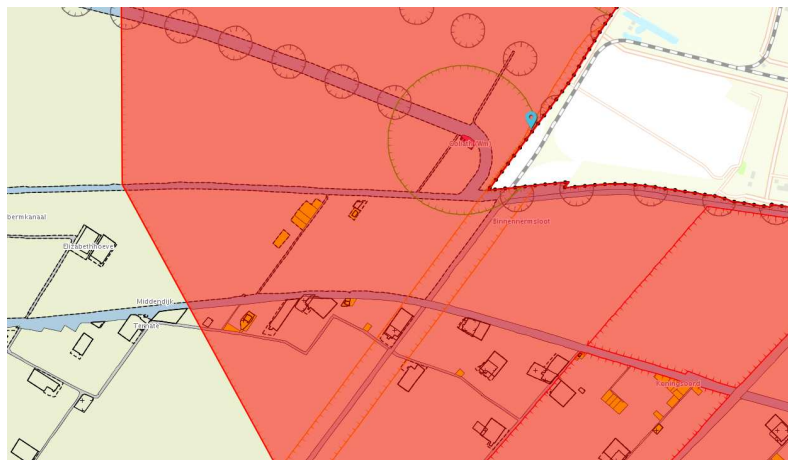
Figuur 5.1: de molenbiotoop

Veiligheidszone - bevi

De veiligheidszone is gelegen in de beheersverordening en opgenomen vanwege het industrieterrein. Zie de blauwe arceringen in figuur 5.1

Geluidzone - industrie

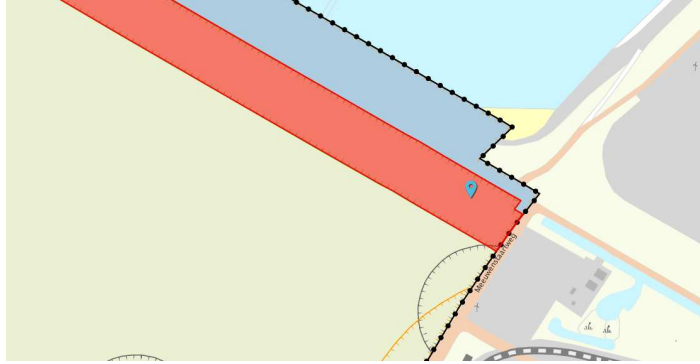
De geluidzone - industrie is gelegen in het bestemmingsplan Buitengebied en opgenomen vanwege het industrieterrein. Zie figuur 5.2



Figuur 5.2: geluidzone - industrie, aangeduid met het rode vlak

Vrijwaringszone - waterkering 1

De vrijwaringszone - waterkering 1 is gelegen in het bestemmingsplan Buitengebied en opgenomen ter bescherming van de waterkering. Zie figuur 5.3



Figuur 5.3: vrijwaringszone - waterkering 1, aangeduid met het rode vlak

Artikel 10

Algemene afwijkingsregels, hierin zijn de afwijkingsbevoegdheden opgenomen die voor het gehele plangebied gelden.

Artikel 11

Algemene wijzigingsregels, hierin zijn de wijzigingsbevoegdheden opgenomen die voor het gehele plangebied gelden.

5.2.4 Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

In dit hoofdstuk is in artikel 12 het overangsrecht opgenomen en in artikel 13 de 'slotregel'. Hierin is de officiële naam van het plan bepaald. Onder deze naam kan het bestemmingsplan aangehaald worden.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

In het kader van de Wet ruimtelijke ordening geldt de verplichting om bij een bestemmingsplan het kostenverhaal te regelen. In sommige gevallen is een exploitatieplan benodigd. Een uitzondering geldt als er een anterieure overeenkomst is afgesloten, waarin het kostenverhaal is geregeld.

Tussen diverse partijen is een samenwerkingsovereenkomst gesloten. Hierin zijn afspraken gemaakt over de kosten en financiering van het project.

Op basis van de samenwerkingsovereenkomst heeft zowel de gemeente als de provincie een budget gereserveerd voor de aanleg van het spoor.

De provincie heeft de realisatie van de spoorlijn naar de Eemshaven in de G-lijst ('nieuwe projecten') van het coalitieakkoord 2011-2015 opgenomen. In de planning investeringen 2013-2016 (bijlage 2 Programmabegroting 2013) is voor dit project een bedrag gereserveerd. Daarnaast is in de herverdeling van MIT- en RSP-middelen (zie voordracht 23/2013) een extra bedrag aan de spoorlijn Roodeschool - Eemshaven opgenomen.

6.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

De maatschappelijke uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan wordt getoetst met het toesturen van het plan aan de verschillende overlegpartners. Naast de overlegpartners is een ieder in de gelegenheid gesteld het plan te beoordelen.

Onderstaand is aangegeven op welke manier de maatschappelijke uitvoerbaarheid precies getoetst is en op welke wijze dit heeft geleid tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

6.2.1 Vooroverleg- en inspraakreacties

In het kader van het artikel 3.1.1 Bro-overleg is met de overlegpartners overleg gevoerd middels een informatiebijeenkomst en daarnaast heeft het voorontwerpbestemmingsplan van 14 november tot en met 25 december 2014 ter inzage gelegen.

Gedurende deze termijn heeft de provincie Groningen, het waterschap en de Gasunie een vooroverlegreactie ingediend. Verder heeft één persoon op het plan gereageerd. De vooroverleg- en inspraakreacties zijn samengevat en beantwoord in een separate notitie inspraak- en overleg.

6.2.2 Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft ingevolge artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 20 maart tot en met 30 april 2015 gedurende een periode van 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode bestond voor een ieder de gelegenheid daarover zienswijzen kenbaar te maken. Er zijn in totaliteit 2 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn getoetst aan ontvankelijkheid, zijn samengevat en zijn per zienswijze behandeld. Deze zienswijzen zijn verwerkt in de 'Nota van Zienswijzen', die als bijlage 11 bij deze toelichting is opgenomen.