

Inpassingsplan
Wegomlegging N355
(Noordhorn - Zuidhorn)

Vastgesteld

Inpassingsplan
Wegomlegging N355 (Noordhorn – Zuidhorn)

Code 12-98-10 / 30-05-12

PROVINCIE GRONINGEN 129810 / 30-05-12
INPASSINGSPLAN WEGOMLEGGING N355
(NOORDHORN – ZUIDHORN)

TOELICHTING

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>blz</u>
1. INLEIDING	1
1. 1. Aanleiding	1
1. 2. Regeling in Inpassingsplan	1
1. 3. Plangebied	2
1. 4. Leeswijzer	3
1. 5. Vaststelling	4
2. BELEIDSKADER	5
2. 1. Rijks- en provinciaal beleid	5
2. 2. Regionaal en gemeentelijk beleid	7
3. PROJECT EN PLANUITGANGSPUNTEN	10
3. 1. Projecthistorie	10
3. 2. Duurzaam veiligbeleid	14
3. 3. Planologisch instrument	14
3. 4. Ontwerp en profiel	15
3. 5. Aansluiting en kunstwerken	17
3. 6. Fietsverkeer	17
3. 7. Landbouwverkeer	17
3. 8. Openbaar vervoer / halteplaatsen	18
3. 9. Restructuur	18
3. 10. Landschappelijke inpassing	19
4. EFFECTEN OP OMGEVING	29
4. 1. Algemeen	29
4. 2. Milieu (algemeen)	29
4. 3. Verkeer	29
4. 4. Geluid	30
4. 5. Water	33
4. 6. Ecologie	37
4. 7. Archeologie	42
4. 8. Externe Veiligheid	44
4. 9. Luchtkwaliteit	46
4. 10. Leidingen	47
4. 11. Bodem	47
4. 12. Duisternis en stilte	48
4. 13. Ruimtelijke kwaliteit	48

5. TOELICHTING OP DE BESTEMMINGEN	49
5. 1. Algemeen	49
5. 2. Toelichting op de bestemmingen	49
6. UITVOERBAARHEID	53
6. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	53
6. 2. Economische uitvoerbaarheid	54
7. OVERLEG	55
8. TUSSENUITSPRAAK RAAD VAN STATE	66
8. 1. Algemeen	66
8. 2. Samenstelling van de gronddepots	67
8. 3. Gevolgen areaalverlies voor de agrarische bedrijfsvoering	69

BIJLAGEN (SEPARAAT):

<u>Bijlage 1</u>	Wegomlegging N355 Zuidhorn-Noordhorn, onderzoek naar mobiliteitseffecten Bureau Oranjewoud, Heerenveen, 9 juni 2009
<u>Bijlage 2</u>	Luchtkwaliteitonderzoek omlegging N355, rapportage in het kader van titel 5.2. van de Wet Milieubeheer, Bureau Oranjewoud, Heerenveen, 10 juli 2009
<u>Bijlage 3</u>	Natuurtoets Wegomlegging N355 Zuidhorn-Noordhorn, onderzoek naar beschermde plant- en diersoorten, Bureau Oranjewoud, 27 juli 2009
<u>Bijlage 4</u>	Akoestisch onderzoek Wegomlegging N355 te Zuidhorn, Bureau Oranjewoud, Heerenveen, oktober 2009
<u>Bijlage 5</u>	Wegomlegging N355 Zuidhorn-Noordhorn, Archeologisch vooronderzoek: een inventariserend veldonderzoek, RAAP-notitie 3139, mei 2009
<u>Bijlage 6</u>	Tracé wegomlegging N355 Noordhorn / Zuidhorn, Een Archeologisch bureauonderzoek, Libau Steunpunt, Groningen, 19 maart 2009

- Bijlage 7** Schetsontwerp en beeldkwaliteitplan Verlegging en tunnel N355 en herinrichting Rijksstraatweg in Noordhorn, Enno Zuidema stedenbouw Rotterdam, en Veenenbos en Bosch, landschapsarchitecten, Arnhem, juli 2010
- Bijlage 8** MER Wegomlegging N355 Zuidhorn, Inventarisatie externe veiligheid, Steunpunt externe veiligheid Groningen, 2 juni 2009
- Bijlage 9** Weidevogelinventarisatie Rondweg Zuidhorn 2010, Altenburg & Wymenga, Ecologisch onderzoek, A&W rapport 1490, juni 2010
- Bijlage 10** Verslag informatieavond 27 mei 2010 over omlegging N355 Noord- en Zuidhorn
- Bijlage 11** Ingekomen reacties voorontwerp

1. INLEIDING

1. 1. Aanleiding

Na een lang traject van voorbereiding is door Provinciale Staten bij besluit van 23 april 2008 een nieuw tracé van de N355 bij Noordhorn en Zuidhorn vastgesteld. De N355 is een provinciale weg. Provinciale Staten hebben gekozen voor het tracé volgens het zogenaamde alternatief 4A-III. Dit alternatief behelst samengevat een wegomlegging van de N355 om Zuidhorn heen, waarbij de weg vervolgens de kern Noordhorn met een tunnel passeert en met een rotonde weer aansluit op het bestaande tracé. De aanleidingen voor de wegomlegging kunnen als volgt worden gekenschetst.

Ten eerste brengt opwaardering van het Van Starkenborghkanaal met zich mee, dat de bruggen over deze vaarweg vanuit het oogpunt van doorvaart-hoogte en doorvaartbreedte geschikt moeten worden gemaakt voor drie laagscontainervaat en op termijn voor vierlaagscontainervaat.

Een tweede aanleiding is gelegen in de ontwikkeling van de woonwijk Oostergast door de gemeente Zuidhorn, ten oosten van de dorpskern.

Met de wegomlegging van de N355 wordt barrièrewerking tussen de nieuwe woonwijk Oostergast en de kom van Zuidhorn voorkomen.

Voorts is de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de kernen Noordhorn en Zuidhorn met de wegomlegging gediend, terwijl een goede doorstroming van het doorgaande verkeer wordt bevorderd.

De keuze van Provinciale Staten is het bestuurlijk sluitstuk op de procedure van een milieueffectrapportage (m.e.r.) geweest. Om de milieubelangen een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven, is vanaf 2004 de procedure van een m.e.r. doorlopen.

1. 2. Regeling in Inpassingsplan

Volgend op de procedure van een m.e.r. is een definitieve tracékeuze door Provinciale Staten gedaan (besluit van 23 april 2008). Daarbij hebben Provinciale Staten voor de aanleg volgens de onderscheiden variant 4A-III gekozen. Ten behoeve van de daadwerkelijke aanleg van de wegomlegging dient er een rechtsgeldige bestemmingsplanregeling te zijn. De nieuwe *Wet ruimtelijke ordening* (2008) voorziet er in, dat voor plannen met een provinciaal belang de provincie zelf het bestemmingsplan maakt, in dat geval 'inpassingsplan' genoemd.

Voor de onderhavige situatie is overwogen dat het hier inderdaad gaat om een plan met een groot provinciaal belang: het betreft hier een provinciale weg, namelijk een zogenaamde "gebiedsontsluitende weg A" met een belangrijke verkeersontsluitende functie voor de gemeenten in het Westerkwartier en het achterliggende gebied.

Bij de keuze om een inpassingsplan op te stellen is voorts overwogen:

- Het gaat hier om een wegomlegging die gelet op de ruimtelijk-functionele gevolgen als een complex project moet worden aangemerkt.

De gevolgde procedures en de veelheid van afgewogen belangen zijn daarvan een illustratie.

Bovendien betreft het een provinciale weg ten aanzien waarvan – althans in het plangebied – aanzienlijke veranderingen staan te gebeuren;

- Het gaat hier om een project van groot maatschappelijk belang, gelet op de functie van de weg in de provinciale en regionale verkeersafwikkeling voor de aangrenzende gemeenten in het Westerkwartier;
- Het gaat hier om een project dat Provinciale Staten in het *Provinciaal Omgevingsplan 2009 - 2013* en de *Omgevingsverordening provincie Groningen 2009* hebben opgenomen, waaruit evenzo het provinciaal belang kan worden afgeleid.

Gelet op de voorgaande overwegingen is besloten om de wegomlegging planologisch te regelen met een inpassingsplan. Vaststelling gebeurt door Provinciale Staten. Aan een (provinciaal) inpassingsplan, hierna te noemen een 'PIP', stelt de *Wet ruimtelijke ordening-2008* dezelfde eisen als aan een bestemmingsplan.

1. 3. Plangebied

Het gebied van het PIP wordt in hoofdzaak bepaald door de voorgenomen wegomlegging. Het eerste deel van de wegomlegging aan de zuidoostzijde van Zuidhorn is recent gerealiseerd en blijft buiten de begrenzing van dit PIP.

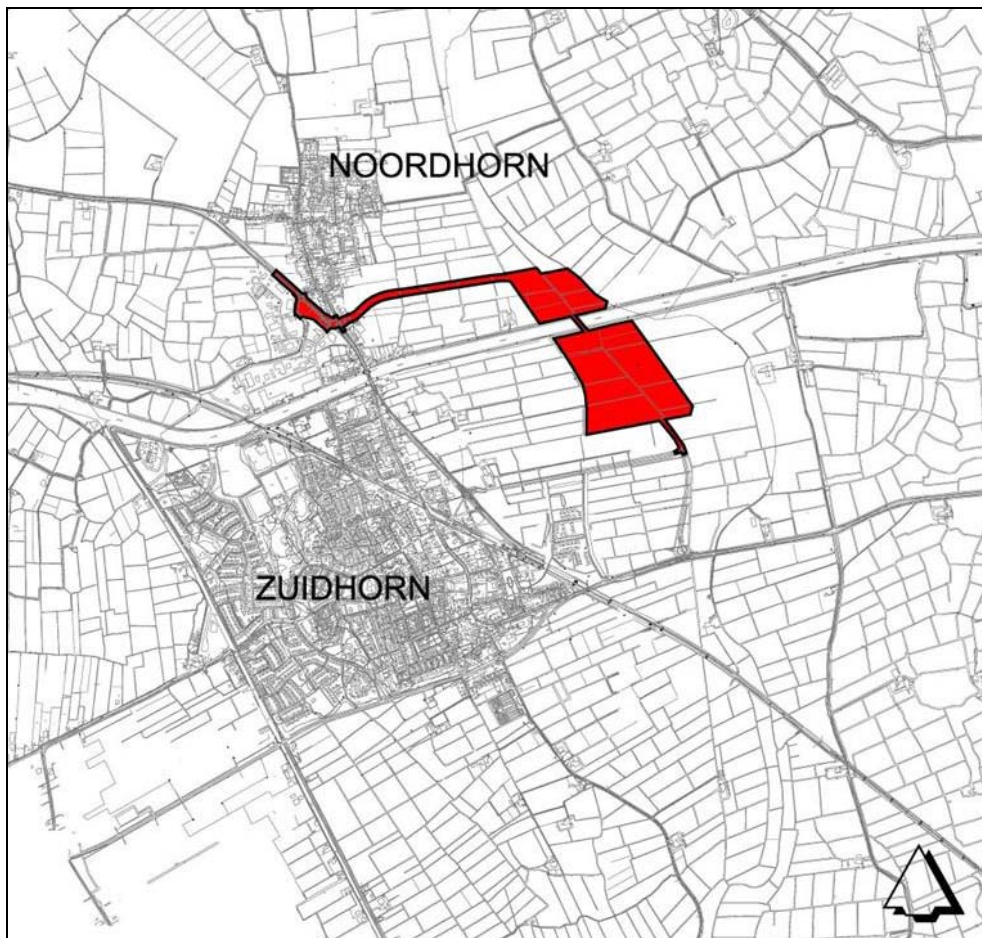
Wél zijn de gronddepots die ter weerszijden van het Van Starkenborghkanaal worden aangelegd in het PIP meegenomen.

Vooruitlopend op de definitieve planologische regeling heeft de gemeente Zuidhorn voor deze gronddepots een zogenaamd projectbesluit opgesteld, dat naar verwachting in het najaar van 2010 wordt vastgesteld. Dit projectbesluit regelt de tijdelijke situatie van de gronddepots.

Het PIP voorziet in een regeling van de eindsituatie van deze gronddepots, dus de bestemming nadat de grondbergingsactiviteiten zijn beëindigd.

De gronddepots worden in de eindsituatie benut voor de functie van op- en afrit naar de brug over het kanaal en krijgen overigens een extensieve agrarische functie met maatregelen voor een goede landschappelijke inpassing.

Voor ligging en omvang van het plangebied van dit PIP: zie figuur 1.



Figuur 1. Ligging plangebied PIP

1. 4. Leeswijzer

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

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

1. 5. Vaststelling

Het inpassingsplan is bij besluit van 9 maart 2011 door Provinciale Staten van de provincie Groningen vastgesteld.

Provinciale Staten hebben bij de vaststelling tevens de zienswijzen betrokken die met betrekking tot het inpassingsplan zijn ingediend. In essentie is het inpassingsplan gehandhaafd. Op enkele onderdelen, genoemd in het besluit tot vaststelling en de daarbij behorende *Zienswijzennota* hebben enkele aanvullingen plaatsgehad.

2. BELEIDSKADER

2. 1. Rijks- en provinciaal beleid

-- *Nota Ruimte* -

De *Nota Ruimte* (2006) bevat de visie van het rijk op de ruimtelijke ontwikkeling tot 2015, met een doorkijk tot 2030.

Hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid is ruimte te scheppen voor de verschillende ruimtevragende functies op het beperkte oppervlak in Nederland. Meer specifiek richt het beleid zich op vier algemene doelen:

- versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland;
- bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland;
- borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden;
- borging van de veiligheid (tegen water en risicovolle activiteiten).

Twee begrippen staan centraal in de *Nota Ruimte*: Basiskwaliteit en Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur. Deze bestaat uit de belangrijkste gebieden in Nederland op het terrein van economie, infrastructuur en verstedelijking, water, natuur en landschap.

Voor de gebieden die geen onderdeel vormen van deze hoofdstructuur is het beleid gericht op het waarborgen en zo mogelijk vergroten van de basiskwaliteit. De eerste verantwoordelijkheid voor deze basiskwaliteit ligt bij de provincie.

De N355 maakt weliswaar geen deel uit van het hoofdwegennet zoals weergegeven in de *Nota Ruimte* (dat zijn met name hoofdwegen in de vorm van autosnelwegen), maar wijst wél op het belang van een net van regionale en lokale verbindingen die op de (landelijke) hoofdinfrastructuur aansluiten. Die aansluiting wordt voor wat betreft de N355 voorzien op het stelsel van ringwegen aan respectievelijk de westzijde van Groningen en de oostzijde van Leeuwarden.

De uitwerking van het beleid voor de (hoofd)infrastructuur vindt plaats in de *Nota Mobiliteit* (2007).

-- *Nota Mobiliteit* -

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

De *Nota Mobiliteit* is vooral een nota van samenwerking. De regionale overheden krijgen meer verantwoordelijkheid en daarbij ook geld voor de uitvoering van een goed mobiliteitsbeleid. Regionale overheden zijn de aangewezen partijen om, onder regie van het rijk, de regionale bereikbaarheid te verbeteren. Op schaalniveau van de *Nota Mobiliteit* is de N355 niet aangegeven.

Het Rijk richt zich verder op verbetering van de hoofdvaarverbindingen. De vaarroute Lemmer-Delfzijl behoort daar toe. Er wordt voorzien in een opwaardering van deze vaarweg tot een zogenaamde vaarwegklasse V-a (het betreft hier een klasse-indeling volgens de zogenaamde CEMT-classificatie; daarmee worden veilige en vlotte vaarverbindingen beoogd).

Daarmee moeten zowel diepere schepen het kanaal kunnen benutten (met een diepgang van maximaal 3,5 m), terwijl voorts de doorvaarthoogte wordt aangepast aan grotere schepen. Daarvoor moeten een aantal bruggen worden vernieuwd, die tevens de mogelijkheid moeten bieden tot tweerichtingverkeer ter plaatse van de brug. Met het uitdiepen en verruimen van het Van Starckenborghkanaal wordt hieraan uitvoering gegeven.

-- *Provinciaal Omgevingsplan 2009- 2013* -

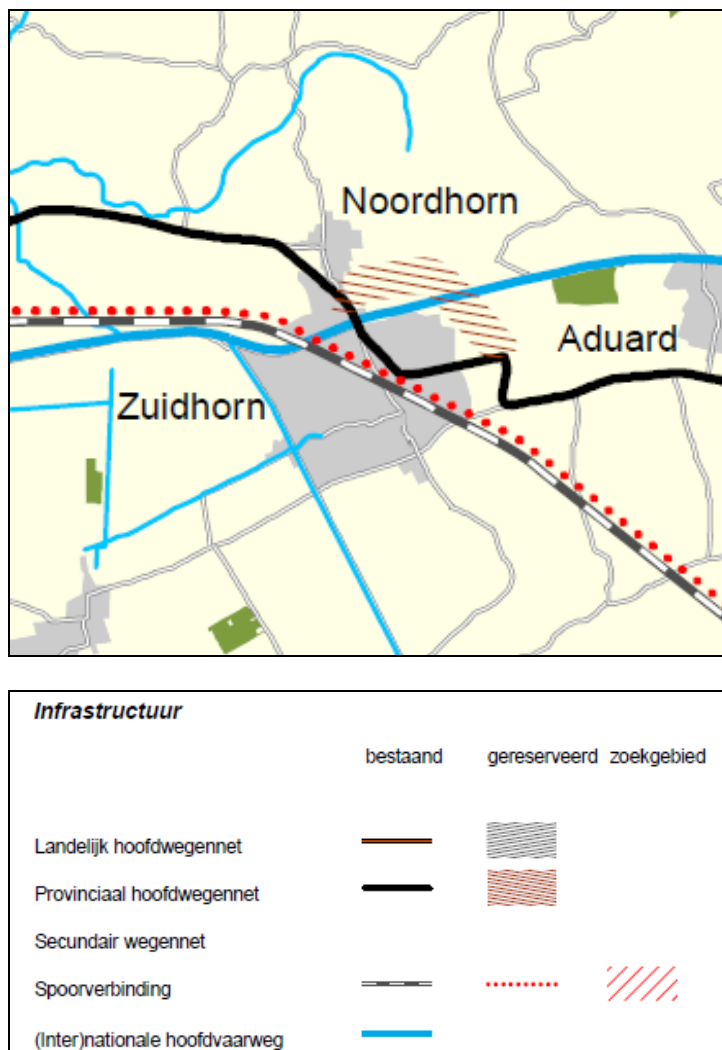
Provinciale Staten hebben op 17 juni 2009 het *Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013* vastgesteld. Het Omgevingsplan geeft het geïntegreerd beleid aangaande de fysieke leefomgeving: het is zowel een ruimtelijk plan, als een plan aangaande milieu, water en mobiliteit.

Een belangrijke gebiedsopgave ligt in de regio Groningen-Assen, één van de nationale stedelijke netwerken. De provincie geeft in het Omgevingsplan aan de regio economisch sterker te willen ontwikkelen. Ingezet wordt op de aanwezig sterke economische sectoren en op een aantrekkelijk woon- en leefklimaat. Goede verbindingen zijn in dat verband van wezenlijk belang. Capaciteitsproblemen in de verbindingen van en naar Groningen moeten aangepakt worden.

De provincie zelf is verantwoordelijk voor een goed netwerk van provinciale wegen. De N355, de verbinding tussen Leeuwarden en Groningen, hoort daar toe. Verbetering van het wegennet wordt binnen de planperiode (2009-2013) voor een aantal tracés voorzien, waaronder die van de N355. Onderstaand fragment van het POP laat dit zien (figuur 2).

Het *Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013* geeft in zijn algemeenheid aan, dat voor een goede bereikbaarheid van de provincie op (inter)nationale schaal capaciteitsknelpunten in de verbindingen van en naar Groningen, als onderdeel van de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur, moeten worden opgelost. Zo moeten de verbindingen over de volle lengte van dezelfde kwaliteit zijn, vooral wat betreft de reissnelheid. Knelpunten zullen worden aangepakt.

Daarnaast wijst het Omgevingsplan op de bereikbaarheidsstrategie binnen de regio Groningen-Assen. Deze strategie houdt in dat de regio samen met het Rijk inzet op een integraal maatregelenpakket voor auto, openbaar vervoer, fiets en goederenvervoer. Zowel verbetering van de weginfrastructuur, als een kwaliteitsslag in het openbaar vervoer is absoluut noodzakelijk, aangevuld met maatregelen voor prijsbeleid, mobiliteitsmanagement en een betere benutting van de bestaande infrastructuur. Bij de maatregelen tot verbetering van het wegennet wordt ook de N355 te Noordhorn/Zuidhorn genoemd.



Figuur 2. Fragment Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013 (overzichtskaart)

2. 2. Regionaal en gemeentelijk beleid

-- Huidige bestemmingsplannen--

De huidige planologische regeling voor het plangebied is in hoofdzaak opgenomen in het *Bestemmingsplan Buitengebied* van de gemeente Zuidhorn. Dit bestemmingsplan werd door de gemeenteraad van Zuidhorn op 17 maart 1997 vastgesteld, goedkeuring verkreeg het van Gedeputeerde Staten bij besluit van 24 oktober 1997. Het betreffende buitengebied heeft in dat plan een agrarische bestemming.

Daarnaast wordt voor een klein deel (bij de aansluiting in Noordhorn) het bestemmingsplan *Noordhorn-Dorp* gewijzigd. Dit bestemmingsplan werd door de gemeenteraad bij besluit van 20 april 2009 vastgesteld; goedkeuring verkreeg het bij besluit van Gedeputeerde Staten op 19 augustus 2009.

Het plangebied loopt ook voor een deel door de bestemmingsplangebieden *Mokkenburg* en *Mokkenburg 2*. Het betreft hier plangebieden voor de bedrijfslocaties ter plaatse. Het algehele *Bestemmingsplan Bedrijventerrein Mokkenburg* werd door de gemeenteraad van Zuidhorn bij besluit van 30-05-1988 vastgesteld, waarna het de goedkeuring van Gedeputeerde Staten van Groningen verkreeg bij besluit van 27-09-1988.

De gemeenten in het Westerkwartier hebben gezamenlijk een nieuw *Bestemmingsplan Buitengebied* ontwikkeld. Dit wordt door de gemeenten afzonderlijk in de vaststellingsprocedure gebracht.

De gemeenteraad van Zuidhorn heeft het bestemmingsplan Buitengebied bij besluit van 12 april 2010 voor zijn grondgebied vastgesteld.



Legenda	
Best./Inp.plan e.d.	
	bestem.plangeb.
Best.hoofdgroepen	
	agrarisch
	verkeer
	water
	wonen
Dubbelbestemmingen	
	leiding
	waarde
Gebiedsaanduidingen	
	WRO-zone

Figuur 3. Fragment bestemmingsplan Buitengebied Zuidhorn (2010)

In genoemd bestemmingsplan zijn de gronden rond het kanaal, die nu het plangebied vormen, onder een agrarische (onbebouwde) bestemming gebracht.

Meer oostelijk vermeldt het ontwerpbestemmingsplan de aanduiding “waarde – reliëf”; deze aanduiding komt eveneens ten oosten van de dorpskom van Noordhorn voor. Zie figuur 3.

Verder is in het nieuwe plan Buitengebied het inmiddels aangelegde eerste deel van de wegomlegging meegenomen. Het planfragment in figuur 3 laat dit zien. Het gedeelte van de (tijdelijke) provinciale weg, dat richting het transferium loopt (‘de inprikker’), krijgt een planologische regeling in het *Bestemmingsplan Oostergast*.

In laatstgenoemd bestemmingsplan wordt rekening gehouden met de tijdelijke (doorgaande) verkeersfunctie van dit wegvak, gevolgd door de eindfunctie (wijkontsluiting).

Vaststelling van dit PIP zal de agrarische bestemming ten behoeve van de gewenste wegomleiding vervangen.

3. PROJECT EN PLANUITGANGSPUNTEN

3. 1. Projecthistorie

In verband met de gewenste verbetering rond de N355 bij Noordhorn en Zuidhorn heeft de provincie Groningen ten behoeve van de tracévestigstelling een zogenaamde m.e.r.-procedure doorlopen: een procedure waarbij door middel van een Milieu Effect-Rapport (MER) de milieugevolgen in beeld zijn gebracht¹).

Een belangrijke aanleiding voor de wegomlegging bij Noordhorn en Zuidhorn is vanaf het begin af aan geweest de koppeling met de opwaardering van het Van Starckenborghkanaal.

Zo brengt opwaardering van het Van Starckenborghkanaal met zich mee, dat de bruggen over deze vaarweg vanuit het oogpunt van doorvaarthoogte en doorvaartbreedte geschikt moeten worden gemaakt voor drie laagscontainervaart en op termijn voor vierlaagscontainervaart.

Een tweede aanleiding is gelegen in de ontwikkeling van de woonwijk Oostergast door de gemeente Zuidhorn, ten oosten van de dorpskern.

Met de wegomlegging van de N355 wordt de barrièrewerking tussen de nieuwe woonwijk Oostergast en de kom van Zuidhorn voorkomen.

Met de wegomlegging is voorts de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de kernen Noordhorn en Zuidhorn gediend, terwijl een goede doorstroming van de het doorgaande verkeer op deze provinciale weg wordt bevorderd.

Met het oog daarop werd reeds in het POP-2 de wens aangegeven voor een verbetering van de verkeerssituatie in de beide dorpen. Om deze verbetering zo goed mogelijk te onderbouwen, is besloten tot het volgen van een procedure van een milieueffectrapportage. In zo'n m.e.r. worden alle relevante aspecten in beeld gebracht om tot een afgewogen besluit te komen. Dit proces is als volgt doorlopen:

- het opstellen van een startnotitie (definitief vastgesteld door Gedeputeerde Staten bij besluit 12 april 2005);
- het geven van richtlijnen door de (landelijke) Commissie voor de m.e.r. (richtlijnadvies voor de m.e.r. 28 juni 2005);
- het maken van een Nota reacties en commentaar op de startnotitie (27 september 2005);
- het vaststellen van de richtlijnen voor de MER door Provinciale Staten op 9 november 2005).

Op basis hiervan is vanaf 2006 gestart met het maken van het eigenlijke milieueffectrapport. De provincie heeft de m.e.r.-procedure gevolgd ten behoeve van een goede besluitvorming.

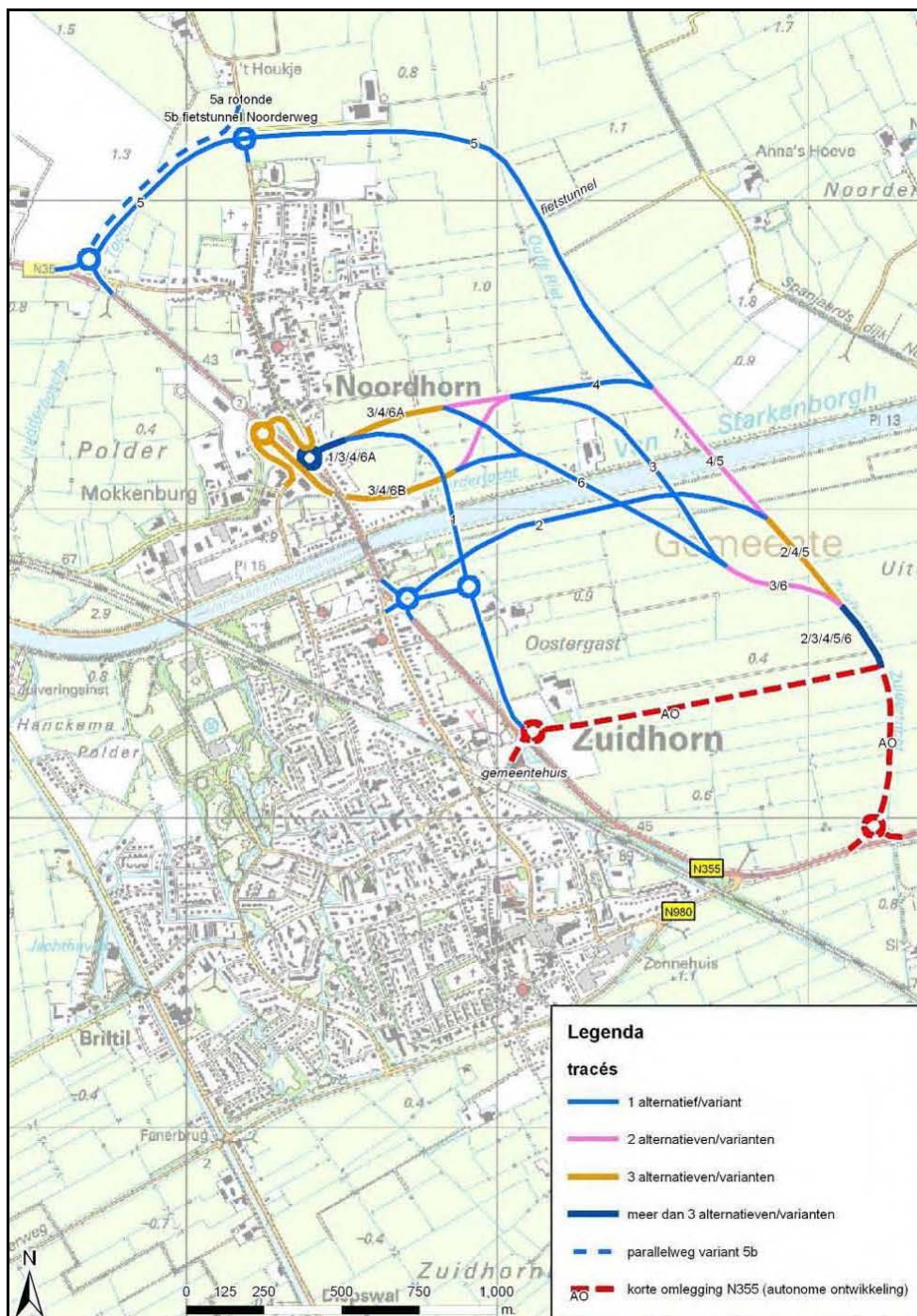
¹) De afkorting MER wordt gebruikt voor het milieueffectrapport, de afkorting m.e.r. voor de procedure van de milieueffectrapportage

In het kader van de m.e.r. is een zestal alternatieven – in een aantal gevallen met varianten – met elkaar vergeleken. Met betrekking tot die alternatieven zijn de volgende aspecten beoordeeld ²⁾:

- verkeer en vervoer;
- natuur;
- landschap, geomorfologie, cultuurhistorie en archeologie;
- grond- en oppervlaktewater en bodem;
- geluid, licht, externe veiligheid;
- sociale aspecten, wonen en werken, landbouw, recreatie;
- kosten.

In het kader van de m.e.r. zijn per aspect de positieve en negatieve effecten onderzocht. De onderzochte alternatieven zijn in onderstaand kaartje weergegeven (figuur 4).

²⁾ Voor nadere informatie dienaangaande kan worden verwezen naar de stukken met betrekking tot de MER-Wegomlegging Zuidhorn, Provincie Groningen, 2006, opgesteld door buro Arcadis.



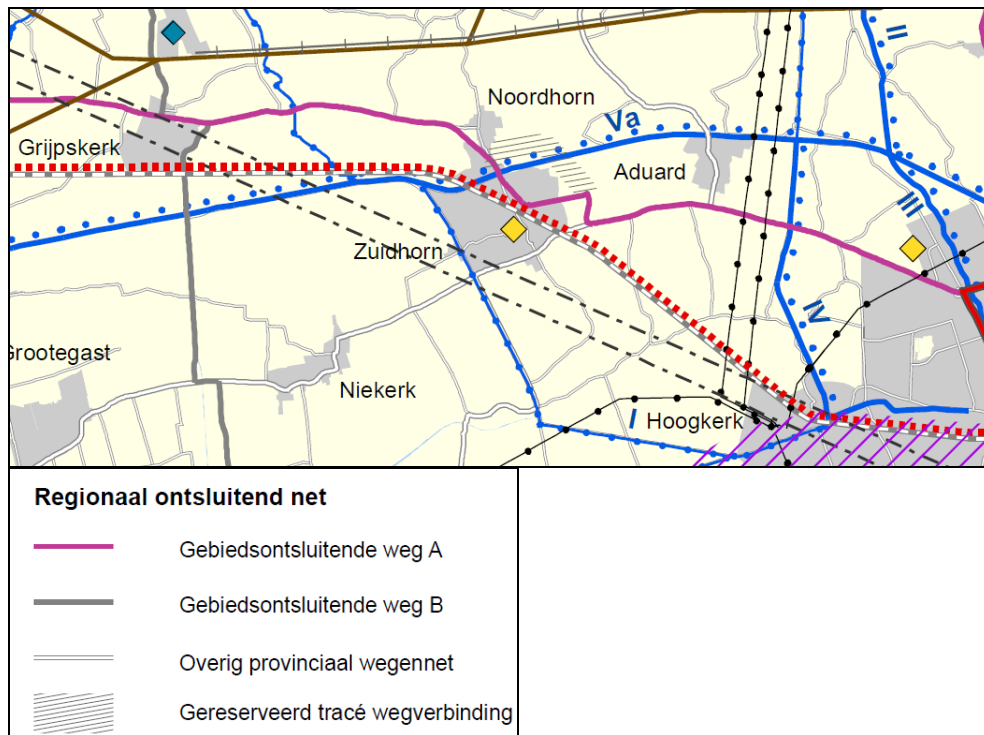
Figuur 4. Onderzochten alternatieven MER (Arcadis 2006).

Op basis van aanvullende studies (*aanvulling MER januari 2007* en *aanvulling MER, december 2007*), toetsingsadviezen en een Nota van reactie en commentaar op de ingebracht reacties, is Provinciale Staten een keuze voorgelegd.

Provinciale Staten hebben op 23 april 2008 een besluit over de tracévaststelling genomen. Daarbij is het volgende besluit genomen:

- te kiezen voor alternatief 4A-III voor wat betreft het tracé van de omlegging van de N355 rond Noordhorn en Zuidhorn;
- in het nieuwe POP te waarborgen dat de restruimte tussen het tracé van het Van Starckenborghkanaal ten oosten van Noordhorn zijn open karakter behoudt;
- in te stemmen met het sluiten van een privaatrechtelijke overeenkomst met de gemeente teneinde te waarborgen dat de restruimte zijn open karakter behoudt.

In het *Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013* is deze keuze bevestigd. Onderstaande figuur 5 geeft aan, dat in het verkeersbeleid van het POP rekening is gehouden met de voorgenomen wegomlegging. Deze is (globaal) aangeduid: 'gereserveerd tracé wegverbinding'.



Figuur 5. Fragment Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013 (kaart infrastructuur)

Op het tweede voornemen van Provinciale Staten (openheid van de restruimte tussen weg en kanaal) wordt in hoofdstuk 3.9. nader teruggekomen.

3. 2. Duurzaam veiligbeleid

In het kader van het duurzaam veiligbeleid, zoals dat in de jaren negentig landelijk is geïntroduceerd, is een belangrijke achterliggende gedachte geweest om rekening te houden met het gedrag van de verkeersgebruiker. Dat wordt mede bepaald door de inrichting van een weg.

Voor het verkeersgedrag en daarmee ook de verkeersveiligheid is het essentieel dat de verwachtingen van de weggebruiker nauw aansluiten bij de feitelijke situatie. Een beperkt aantal, goed herkenbare verschijningsvormen van wegen draagt bij aan het verwachtingspatroon van de weggebruiker. Van daaruit is een categorisering van wegen ontstaan waarbij verschillende wegen een eigen functie kunnen hebben.

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

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

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

De N355 is in het *Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013* aangegeven als een Gebiedsontsluitingsweg A. De N355 verbindt de beide provinciale hoofdsteden en de daaraan liggende regio's in het noorden van Friesland en Groningen. De categorisering tot gebiedsontsluitingsweg A in het POP-Groningen sluit goed aan op de omschrijving die het vervolg van de N355 is Friesland heeft gekregen: het *Streekplan Fryslan-2007* typeert de weg evenzo als gebiedsontsluitingsweg (kaart Netwerkverbindingen, wegencategorisering).

3. 3. Planologisch instrument

Startpunt voor dit provinciaal inpassingsplan is de tracékeuze geweest, zoals die bij besluit van 23 april 2008 door Provinciale Staten is genomen.

Gelet op het provinciale belang van de omleiding van de weg en met het oog op de inwerkingtreding van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (1 juli 2008) is vervolgens besloten om de planologische basis te leggen in een provinciaal inpassingsplan.

De *Wet ruimtelijke ordening-2008* maakt het mogelijk dat het Rijk en de provincies ook zelf bestemmingsplannen maken. Dat zijn dan met name plannen die een nationaal respectievelijk provinciaal belang hebben. Zo'n door de provincie op te stellen bestemmingsplan wordt een 'inpassingsplan' genoemd. Gelet op het provinciale belang, verbonden aan de omleiding van de (provinciale) N355, hebben Gedeputeerde Staten besloten om hiervoor zelf een inpassingsplan voor te bereiden.

Ten slotte wordt opgemerkt, dat dit inpassingsplan valt onder het bereik van de *Crisis- en herstelwet*. Deze wet beoogt een versnelde ontwikkeling en realisering van ruimtelijke en infrastructurele projecten als bijdrage aan de bestrijding van de economische crisis.

Het gaat er hierbij met name om dat de procedure van een plan sneller kan worden afgerond, waarmee in dit geval ook vlotter met de aanleg van de wegomlegging kan worden gestart.

3. 4. Ontwerp en profiel

In het wegontwerp wordt uitgegaan van aanleg van een enkelbaansweg, die de functie van 'gebiedsontsluitingsweg A' krijgt (POP-3). Het wegontwerp is gebaseerd op het gekozen tracé (4A-III). Dat gaat uit van een ontwerp waarbij de weg om Zuidhorn en om de voorziene ontwikkeling Oostergast wordt geleid. De locatie Oostergast is, conform de *Structuurschets Oostrand* van de gemeente Zuidhorn, bedoeld om het leeuwendeel van de taakstelling, die Zuidhorn in het kader van de *Regiovisie Groningen-Assen* heeft gekregen, op te vangen.

De tracékeuze kan als volgt worden weergegeven (zie ook figuur 6).

Vanaf het ten oosten van de in ontwikkeling zijnde woonwijk Oostergast gelegen punt, waar de provinciale weg N355 nu een haakse bocht maakt en nog afbuigt richting het transferium (gemeentehuis, stationsgebied), wordt de weg in de nieuwe situatie in noordelijke richting doorgetrokken.

Het Van Starckenborghkanaal wordt daarbij gekruist door een vaste hoge brug. De op- en afritten aan weerszijden van de brug worden gevormd door grondbergingen, bestaande uit grond die vrijkomt c.q. is vrijgekomen bij het uitdiepen en verbreden van het Van Starckenborghkanaal.

De omvang van deze gronddepots is afgestemd op de noodzakelijke grondbergingscapaciteit. Er wordt voorzien in gronddepots waarbij de beëindigingen – mede vanwege een goede landschappelijke inpassing – een zeer flauw talud krijgen (taluds tot 1 op 20). De gronddepots krijgen derhalve een gedifferentieerde hoogte, waarbij de maximale hoogte bereikt wordt op de plaats waar de opritten de brug over het kanaal bereiken. De (tijdelijke) grondbergingsfunctie is tevens geregeld in het vastgestelde Projectbesluit gronddepots van de gemeente Zuidhorn. Dit inpassingsplan voorziet via een binnenplanse wijzigingsprocedure in de eindbestemming.

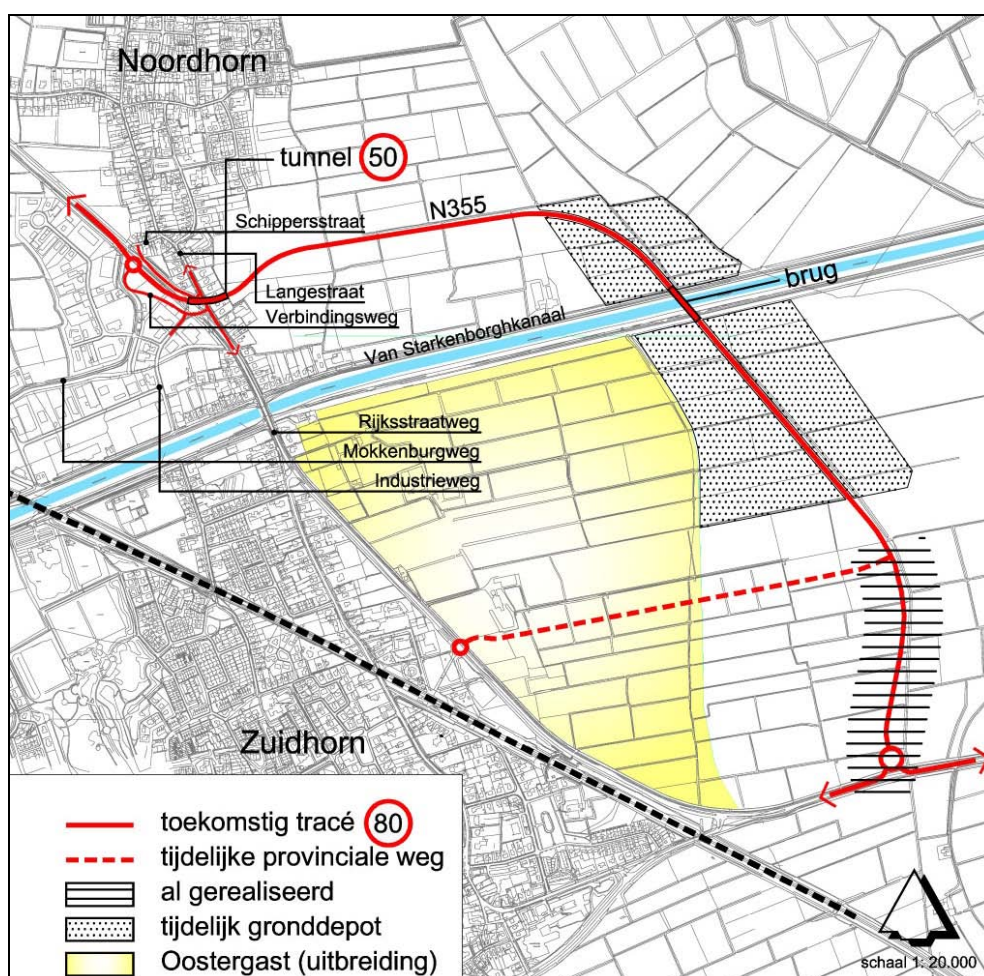
Opgemerkt wordt voorts nog dat het gronddepot ten noorden van het Van Starckenborghkanaal is verkleind en is afgestemd op gekozen tracé van de wegomlegging. De gronddepots volgen zoveel mogelijk het aanwezige verkavelingspatroon.

Aan de noordzijde van het Van Starckenborghkanaal zal de weg afbuigen naar Noordhorn. De Langestraat zal door middel van een tunnel worden gekruist, om vervolgens ter hoogte van de Industrierweg door middel van een rotonde weer aan te sluiten op de Rijksstraatweg. Gelet op zijn functie krijgt de weg een maximale snelheid van 80 km per uur. In het deel van/rond de tunnel wordt een maximale snelheid van 50 km per uur aangehouden.

Daar waar de 'inprikker' richting het station nu nog de functie van provinciale weg heeft, wordt de N355 met dit plan in noordelijke richting verlengd. De huidige 'inprikker' krijgt dan de functie van wijkontsluitingsweg voor de wijk Oostergast.

Bij een gebiedsontsluitingsweg als de N355 is, horen op basis van de landelijke normering (ASVV, 2004) standaardbreedtes.

Voor een zodanige weg moet rekening gehouden worden met een wegbreedte van $\pm 7,00$ à $7,50$ m; (twee rijstroken van ieder 2,75 m, plus voorts ruimte voor belijning, kantstrook of kantafschieding en een middenruimte).



Figuur 6. Plan wegomlegging N355 (basis: ontwerptekening provincie Groningen)

Ter weerszijden van de weg liggen bermstroken met een zone voor groen. Vervolgens wordt voorzien in de aanleg van taluds met bermsloten. Op de plankaart is het profiel opgenomen dat de principe-indeling van de nieuwe weg nader laat zien.

Opgemerkt wordt dat op de gronddepots er sprake is van een afwijkend profiel: uiteraard blijft de benodigde ruimte voor de weg hetzelfde, maar gelet op de hoogteligging is hier geen sprake van bermsloten. Wél wordt ruimte gereserveerd voor enige lichte verhogingen ter weerszijden (kleine wallen) ter beperking/voorkoming van lichthinder.

Ook bij de nadering van de tunnel voor Noordhorn worden enige extra maatregelen in het profiel getroffen ter beperking van lichthinder. In de landschapsvisie, die later in dit hoofdstuk wordt toegelicht, komt dit onderwerp nader aan de orde.

3. 5. Aansluiting en kunstwerken

Over het Van Starkenborghkanaal wordt een brug aangelegd met een hoogte van $\pm 12,5$ m (inclusief afwerking). De brug wordt bereikbaar via opritten die worden aangelegd over de aan te brengen gronddepots. De brug zal door de provincie in de vorm van een vaste, hoge brug worden aangelegd. De hoogte van de brug vloeit voort uit de te stellen eisen in verband met de opwaardering van het Van Starkenborghkanaal. Daarbij moeten de bruggen geschikt zijn voor drielaags- en op termijn voor vierlaags containervaart.

Daarnaast wordt er ter hoogte van de aansluiting op Noordhorn voorzien in de aanleg van een tunnel. De wijze waarop deze wordt vormgegeven en landschappelijk wordt ingepast, komt in het volgende hoofdstuk aan de orde.

3. 6. Fietsverkeer

Voor fietsverkeer worden de nodige voorzieningen getroffen die ook na de wegomlegging zorgen voor een goede verbinding tussen Noordhorn en Zuidhorn.

Er wordt voorzien in de aanleg van een nieuw fietspad aan de zuidkant van de Verbindingsweg. Deze voorkomt fietsverkeer op de Verbindingsweg en wordt aangelegd tussen de Rijksstraatweg en de Mokkenburgweg. Dit fietspad zorgt voor een goede verbinding vanuit de westkant van het dorpsgebied Noordhorn met de kern Zuidhorn.

Daarnaast wordt een fietsoversteek aangebracht tussen de Mokkenburgweg en de Schipperstraat.

Op het te reconstrueren deel van de 'oude' Rijksstraatweg worden zowel fietsers als overige weggebruikers toegestaan. De voorgestelde herinrichting komt later in dit hoofdstuk terug.

3. 7. Landbouwverkeer

Gelet op het karakter van gebiedsontsluitingswegen A hoort landbouwverkeer daar in beginsel niet op thuis. Vooralsnog zal landbouwverkeer op de N355 blijven. Op termijn zal bekeken worden of voor landbouwverkeer andere maatregelen realiseerbaar zijn (met een afwijking van het landbouwverkeer via een stelsel van parallelwegen, zoals dat voorzien wordt op het gedeelte tussen Zuidhorn en de stad).

Door de aanleg van de weg zal voor één agrarisch bedrijf de oversteekbaarheid van en naar de agrarische percelen veranderen. Naar verwachting zal de invloed daarvan beperkt zijn. Wel wordt in verband met een goede bereikbaarheid van de agrarische gronden rekening gehouden met een veetunnel.

Met name voor het deel ten noorden van de aan te leggen weg moet dat voor een goede bereikbaarheid van agrarische gronden zorgen.

Voorts vindt over aankoop van benodigde gronden met betrokken agrariërs overleg plaats. In het kader van de grondverwerving worden de hierbij betrokken agrariërs schadeloos gesteld.

3. 8. Openbaar vervoer / halteplaatsen

Over de nieuwe wegomlegging loopt geen openbaar vervoersroute. De busroute blijft door de dorpen lopen: vanuit de huidige Rijksstraatweg aan de westzijde van Noordhorn neemt de bus bij de nieuw aan te leggen rotonde de Verbindingsweg om vervolgens ten zuiden van de tunnelbak weer aan te sluiten op het tracé van de Rijksstraatweg en verder in de richting van Zuidhorn. Nabij Noordhorn is sprake van een nieuwe locatie voor een bushalte. De huidige bushalte bij de Schipperstraat komt te vervallen, omdat deze dichtbij de nieuwe rotonde een verkeersonveilige situatie oplevert. De bushalte zal naar de Rijksstraatweg verplaatst worden (meer in de richting van de dorpskern), net na de aansluiting op de Verbindingsweg.

3. 9. Restruimte

In het besluit van Provinciale Staten aangaande de tracévaststelling is bij wijze van flankerend beleid tevens opgenomen, dat in het nieuwe POP moet worden gewaarborgd, dat de restruimte tussen de nieuwe weg en het kanaal ten oosten van Noordhorn zijn open karakter dient te behouden.

De overzichtskaart van het POP kent aan dit gebied de globale aanduiding "landbouw bestaand" toe. Ook in het nieuwe bestemmingsplan Buitengebied wordt het open agrarisch karakter van het gebied zoveel mogelijk gewaarborgd; dit door middel van een bestemming "Agrarisch" waarin het onbebouwde karakter is geregeld en ook houtteelt niet wordt toegestaan. Zie eerder figuur 3.

Op het provinciale voornemen om met de gemeente Zuidhorn een privaatrechtelijke overeenkomst te sluiten "teneinde te waarborgen dat de restruimte tussen het tracé van het Van Starckenborghkanaal ten oosten van Noordhorn zijn open karakter behoudt" is later teruggekomen. Over zaken waarover de gemeente geen privaatrechtelijke zeggenschap heeft, kan namelijk geen 'resultaatsverbintenis' worden opgenomen. Het systeem van de *Wet ruimtelijke ordening* staat niet toe, dat via een privaatrechtelijke overeenkomst de gemeenteraad beperkt wordt in zijn vrijheid bestemmingen toe te kennen. Het behoud van de openheid van de restruimte tussen het tracé en het Van Starckenborghkanaal zal in plaats daarvan worden gewaarborgd door een aanpassing van de (provinciale) Omgevingsverordening.

3. 10. Landschappelijke inpassing

3.10.1. Beleidsdoel, algemeen

Het *Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013* wijst op het belang van een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing. Zo geeft de provincie in haar Omgevingsplan aan:

“ Bij grootschalige ingrepen in rijks- en provinciale wegen, de aanleg van nieuwe wegen en grootschalige projecten binnen een zone van circa 1 km langs deze wegen, doen wij een studie naar de effecten hiervan op het landschap.

Wij leggen daarin het wensbeeld vast van de weg en de zone daarlangs, zowel vanuit het perspectief van de weg, als vanuit het omliggende gebied. We onderzoeken de mogelijkheid om de continuïteit van onderliggende landschappelijke structuurlijnen te versterken en de visuele barrièrewerking van deze wegen te verminderen.

En ook:

“Ingrepen in provinciale wegen en de aanleg van nieuwe provinciale wegen baseren wij op integrale routeontwerpen. Een integraal ontwerp fungeert als brug tussen de weginfrastructuur en de gebiedsontwikkeling en kan zo-doende een MER-procedure meer inhoud geven. Dit levert veel voordelen op, onder meer voor de verkeersveiligheid, schoonheidsbeleving, efficiënte grondaankoop en ontwikkeling van karakteristieke landschappen.”

Om deze intenties inhoud te geven, is een aparte landschapsstudie met beeldkwaliteitsplan opgesteld. Hieronder wordt daar op ingegaan.

3.10.2. Schetsontwerp en beeldkwaliteitplan

-- algemeen: landschapsonderzoek -

In opdracht van de provincie is de landschappelijke inpasbaarheid onderzocht ³⁾.

Daarbij zijn twee hoofdonderwerpen onderscheiden:

- de landschappelijke inpassing van de weg (met brug) in het landschap, alsmede de tunnel in het dorp Noordhorn. Deze landschappelijke inpassing is met name van belang voor het voorliggende provinciale inpassingsplan;
- de herinrichting van delen van de huidige Rijksstraatweg, de ruimtelijke aansluiting op het bedrijventerrein Mokkenburg en de aansluiting op de Langestraat en de Gast in Zuidhorn. Deze onderdelen zijn vooral belangrijk voor de gemeentelijke plannen.

³⁾ Schetsontwerp en beeldkwaliteitplan Verlegging en tunnel N355 en herinrichting Rijksstraatweg in Noordhorn, Enno Zuidema stedenbouw, Rotterdam en Veenenbos en Bosch, landschapsarchitecten, Arnhem, 9 juli 2010.

Gelet op de ruimtelijke en landschappelijke betekenis wordt hieronder op de resultaten van het ontwerp voor de landschappelijke inpassing ingegaan en wordt het beeldkwaliteitplan toegelicht. Tevens wordt aangegeven op welke wijze daar in het kader van dit inpassingsplan mee wordt omgegaan. In het *"Schetsontwerp en beeldkwaliteitplan, Verlegging en tunnel N355 en herinrichting Rijksstraatweg in Noordhorn"* wordt eerst een analyse gegeven van de weg in zijn ruimere context. Deze bevat tevens een beschrijving van het landschap en de aanwezige landschappelijke waarden. Vervolgens wordt op de verschillende onderdelen een visie gegeven.

-- analyse, onderzoek -

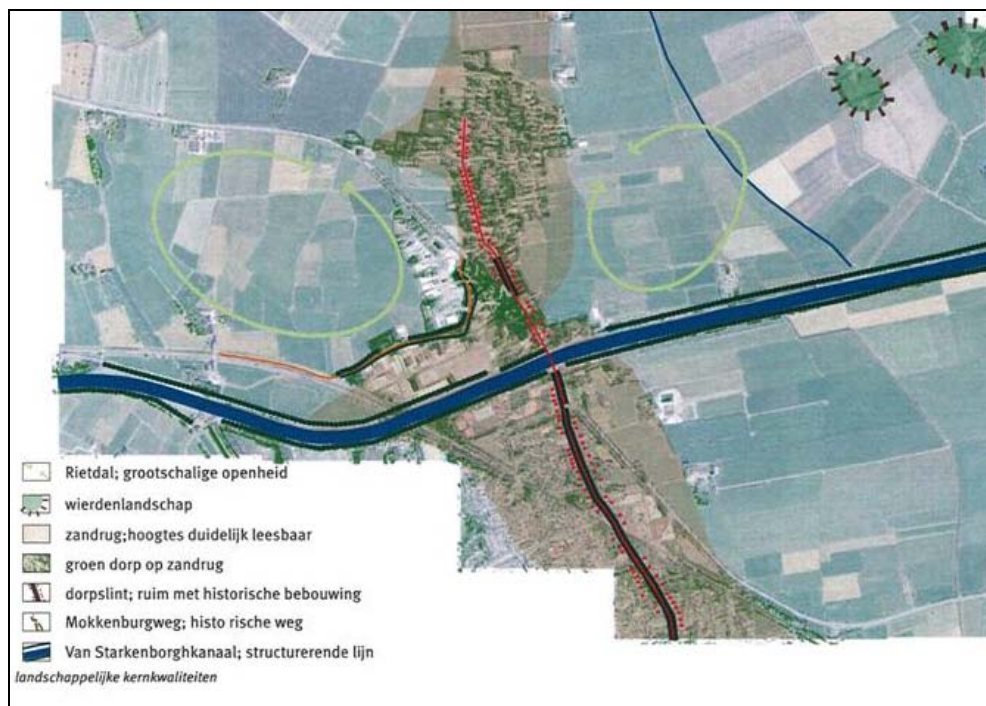
In landschappelijke zin geeft het plan aan dat de dorpen Noordhorn en Zuidhorn zijn gelegen op een glaciale rug, een hoger gedeelte van een uitloper van het Drents plateau.

Ook de zee heeft een belangrijke rol gespeeld bij de landschapsvorming van het gebied rondom Noordhorn. De ontstaansgeschiedenis is nog duidelijk herkenbaar door de openheid van het Oude Rietdal en de relatief onaangetaste rug van Noordhorn.

Als kenmerkende landschapswaarden komen naar voren:

- rust, weidsheid en ruimte in een gebied dat vooral in het noorden en oosten van Noordhorn aan een open, agrarisch gebied grenst. Daarbinnen komen verschillende dorpsranden voor:
 - * het merendeel van het studiegebied heeft een open tot zeer open landschappelijk karakter;
 - * er is sprake van een verkaveling met een grote maat, dit als gevolg van de schaalvergroting in de landbouw;
 - * aan de oostelijke rand van Noordhorn is de vrij directe overgang van de beplante kavels op de glaciale rug (oude zandrug) naar het open grasland zichtbaar;
 - * het westelijke deel, ten noorden van de Rijksstraatweg, is landschappelijk gezien kleinschaliger. Hier ligt ook de nieuwe aansluiting van de N355;
- de aanwezigheid van de Oude Riet als een overblijfsel van een vroegere zee-arm;
- de oeverwallen van de vroegere Riet zijn te herkennen als een verhoging die zich door het landschap slingert;
- Noordhorn en Zuidhorn zijn gelegen op een eeuwenoude zandrug. De dorpskern is gelegen op de punt, vanouds 'horn' en ook wel 'gast' genoemd;
- in het dorpslint dat over de zandrug loopt, staat lintbebouwing in een ruime setting;
- samen met de eikenlaan in het dorpslint en een aantal houtwallen aan de westkant, vormt de beplanting een groene 'waas' over het hele dorp;
- de Mokkenburgweg vormt van oudsher de verbindingsweg naar een aantal boerderijen in het buitengebied;
- in de dertiger jaren is het Van Starkenborghkanaal een nieuwe structurerende lijn in het landschap geworden.

De landschappelijke waarden zijn in het onderzoek verbeeld. Onderstaande figuur 7 geeft deze weer.



Figuur 7. Landschappelijke kernkwaliteiten (bron: Schetsontwerp en beeldkwaliteitplan E. Zuidema en Veenenbos en Bosch)

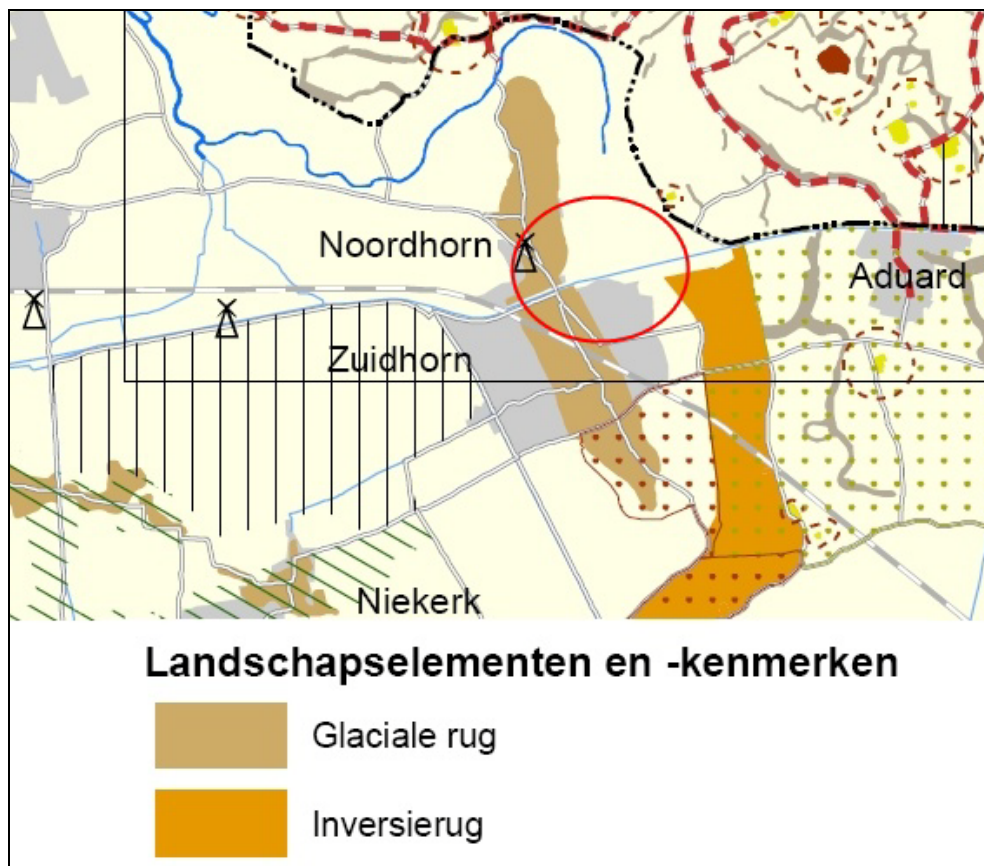
-- *landschapsvisie* -

Gelet op de ligging en de context van het project bevat het landschapsplan een visie, die is onderverdeeld in ruimtelijk verschillende delen:

1. de westelijke binnenkomst van Noordhorn;
2. de 'knoop', gevormd door de passage van de tunnel in Noordhorn;
3. de nieuw aan te leggen weg aan de oostzijde in het huidige open gebied;
4. de ligging van de weg over de gronddepots ter weerszijden van het Van Starckenborghkanaal.

Daarnaast wordt in de visie ingegaan op de mogelijkheid voor compensatie ingeval van aantasting van de glaciale rug.

De *Omgevingsverordening provincie Groningen 2009* vermeldt deze 'rug' op de kaart landschapswaarden, waarvan onderstaande figuur 8 een fragment is.



Figuur 8. Fragment Provinciale Verordening, kaart 'landschapswaarden' met globale ligging plangebied

Gelet op het *Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013* en de *Omgevingsverordening provincie Groningen 2009* is dan ook bijzondere aandacht nodig voor de vraag hoe om te gaan met het historische landschapselement van de glaciale rug. Dat is in de landschapsvisie gebeurd. Daarin wordt voorzien in compensatie, die deels landschappelijk en deels geomorfologisch van aard is.

In de onderstaande uitgangspunten worden het *Schetsontwerp en beeldkwaliteitplan* en de compenserende maatregelen ter plaatse van de glaciale rug besproken. Voorts wordt ingegaan op de consequenties voor dit PIP.

In onderstaande figuur 9 is de overzichtskaart uit het *Schetsontwerp en beeldkwaliteitplan* opgenomen. De maatregelen komen per deelgebied aan de orde.

Ten aanzien van deze maatregelen uit het *Schetsontwerp en beeldkwaliteitplan* ziet de provincie de feitelijke uitvoering daarvan als een uitdrukkelijke inspanningsverplichting.

De maatregelen waar het hier om gaat, zijn in figuur 9 aangeduid en worden hieronder per deelgebied toegelicht



Figuur 9. Schetsontwerp en beeldkwaliteitplan N355, (Enno Zuidema stedenbouw, Rotterdam en Veenbos en Bosch, landschapsarchitecten, Arnhem, juli 2010.

Ad 1. Westelijke binnenkomst Noordhorn

Schetsontwerp en beeldkwaliteitplan: de N355 is ten westen van het dorp met essen aangeplant. Dat sluit aan bij het aanwezige wegbeeld. Landschappelijk maakt de weg onderdeel uit van het dorp. Het profiel hoeft niet te worden aangepast.

Vertaling onderzoeksresultaten voor het PIP

De provincie heeft in het PIP het voorgenomen profiel van de nieuwe weg opgenomen. Daarbinnen is ruimte voor de gewenste aanvulling van de beplanting. De westelijke plangrens van het PIP sluit aan bij het bestaande tracé van de N355.

Ad 2. De 'knoop' (figuur 10)

Het *Schetsontwerp en beeldkwaliteitplan* gaat uitgebreid in op de wijze waarop de N355 in Noordhorn vorm krijgt en welke de maatregelen dienen te zijn voor een goede inpassing:

- relatie dorp: de afslag van de N355 naar het dorp is vormgegeven door middel van een rotonde aan de noordzijde van Mokkenburg. De Verbindingsweg van de rotonde van Noordhorn en Zuidhorn loopt over een forse lengte langs het bedrijventerrein Mokkenburg;

deze zorgt daarmee voor de relatie tussen deze twee dorpsdelen, daar waar deze loopt tussen de rotonde, langs het bedrijventerrein om vervolgens aan te sluiten op de Rijksstraatweg ten zuiden van de tunnel. Deze weg blijft op dezelfde hoogte als de rotonde en ligt daarmee op de glaciale rug.

De Industrieweg sluit door middel van een ondergeschikte T-splitsing op de Verbindingsweg aan;

- fietsroutes: de aansluiting op het fietspad langs de Rijksstraatweg op het dorp vindt op twee manieren plaats:
 - * net als in de huidige situatie wordt een fietsoversteek aangebracht tussen de Mokkenburgweg en de Schipperstraat. Deze ligt ten noordwesten van de nieuwe rotonde;
 - * een nieuw fietspad aan de buitenzijde van de Verbindingsweg zorgt voor een mooie en veilige aansluiting tussen de N355 en het dorp.

Als landschapsmaatregelen beschrijft het *Schetsontwerp en beeldkwaliteitplan* dat, behalve de civieltechnische tunnelbak van de N355, het plan voor de knoop uitgaat van een landschappelijke inpassing van de infrastructuur, waarbij voorkomen wordt dat geluidsschermen het beeld van de entree naar Noordhorn zouden gaan bepalen.

Als maatregelen worden ter plaatse van 'de knoop' voorzien:

- de aanleg van een bloemenveld rond 'knoop';
- aanleg/ versterking houtwallen en elzensingels tussen Mokkenburgweg en Verbindingsweg. Nieuwe aanplant van houtwallen tussen deze twee wegen completeert het karakteristieke beeld op deze plaats;
- aanplant bomen bij nieuwe entree van Noordhorn, waarmee deze identiteit en sfeer kan worden gegeven;
- verankering in de omgeving: er wordt in het *Schetsontwerp en beeldkwaliteitplan* op gewezen, dat - rijdend vanaf der N355 naar Noordhorn en Zuidhorn - vanaf de Verbindingsweg gezien de Rijksstraatweg zichtbaar is. Het zicht vanaf de kruising Verbindingsweg-Rijksstraatweg naar het open landschap van de Oude Riet verbindt in één keer buiten naar binnen met zicht op de karakteristieke molen van Noordhorn.

Vertaling onderzoeksresultaten voor het PIP

De provincie heeft in het PIP ruimte geboden voor deze maatregelen:

- de verbinding met het dorp wordt geregeld met de verkeersbestemming;
- rond "de knoop" wordt met name door bestemming "Groen" op de plankaart de ruimte geboden voor de gewenste landschapsmaatregelen;
- de landschappelijke maatregelen worden verder bij de uitvoering betrokken; hoewel het PIP niet het instrument is deze daadwerkelijk uit te voeren, ziet de provincie de aanleg ervan als uitdrukkelijke inspanningsverplichting.
-

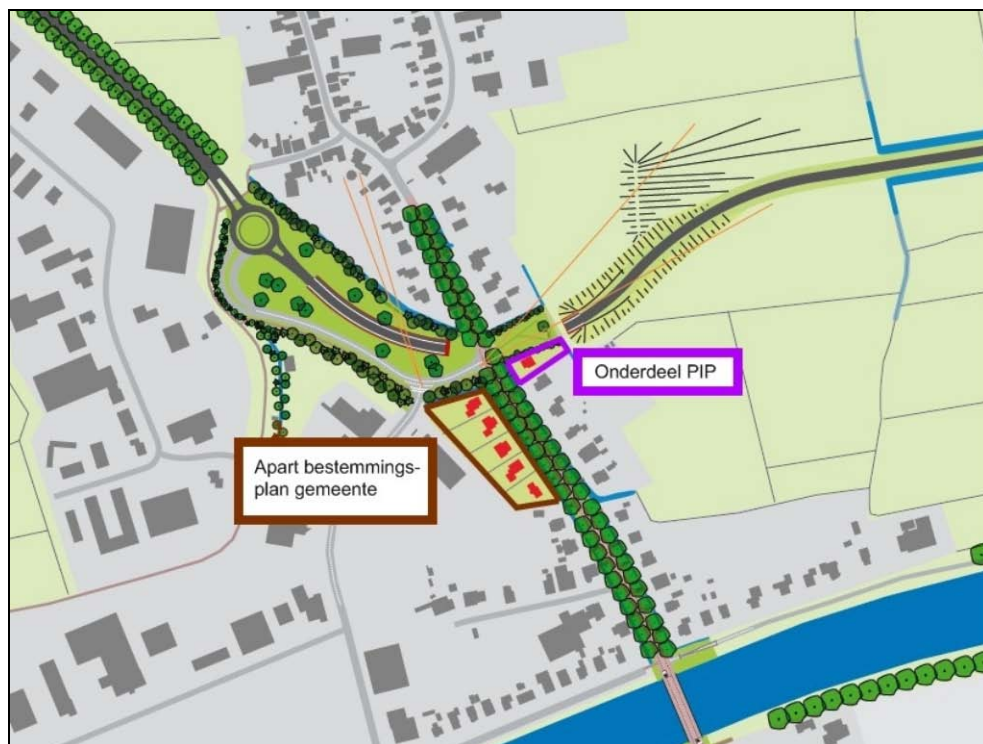
Voor de tunnel doet het *Schetsontwerp en beeldkwaliteitplan* de volgende aanbevelingen:

- aan de westzijde kan door middel van een compacte insnijding met keerwanden de visuele en akoestische invloed beperkt worden;

- aan de oostzijde kan door middel van een flauw talud worden gezorgd voor een goede overgang met het open landschap van de Oude Riet;
- verder worden aanbevelingen gedaan voor de vormgeving van de wanden in de tunnel (vormgegeven als één samenhangend kunstwerk), de tunnelmonden (asymmetrische tunnelmonden eveneens benutten voor kunstuitingen) en de vormgeving van de randelementen en het tunneldak (vormgegeven als bloemenweide);
- ten slotte geeft het *Schetsontwerp en beeldkwaliteitplan* voor dit gebied aanbevelingen voor (nieuwe) bebouwing nabij de Verbindingsweg.

Vertaling onderzoeksresultaten voor het PIP

- De provincie heeft afgewogen dat de vormgeving van de tunneluitritten naast een ruimtelijke ook een constructieve en technische beoordeling vragen. Het PIP zal qua ruimtebeslag ruimte bieden aan de gekozen taludoplossing. Afhankelijk van de (technische) uitvoerbaarheid zal verdere planuitwerking volgen.
- De vormgeving van het tunneldak maakt het PIP mogelijk.
- De vormgeving van tunnelwanden en tunnelmonden wordt niet met dit PIP geregeld, maar komt bij de uitvoering aan de orde.
- De aanbevelingen voor (nieuwe) bebouwing op Mokkenburg vallen buiten het kader van dit PIP. Deze komen in een (gemeentelijk) bestemmingsplan aan de orde.



Figuur 10. Fragment landschapvisie, maatregelenkaart: 'de knoop' met planologische regeling woningbouw

Ad 3. Wegtracé ten noorden van het kanaal

Schetsontwerp en beeldkwaliteitplan: de nieuwe weg moet hier zoveel mogelijk in het landschap worden opgenomen. Om de invloed op het landschap zoveel mogelijk te beperken, dient de wegaanleg voor een zo groot mogelijk deel op maaiveldniveau te worden aangelegd.

Het omringende landschap dient zoveel mogelijk onaangetast te blijven.

Vanwege de beperking van lichtinschijn wordt in het *Schetsontwerp en beeldkwaliteitplan* in overweging gegeven de bestaande hogere rug in het landschap met circa 40 cm te verhogen. Deze relatief kleine ophoging kan op natuurlijke wijze in het bestaande reliëf worden aangebracht.

Vertaling onderzoeksresultaten voor het PIP

- De provincie heeft in het PIP de aanbeveling - over het zoveel mogelijk op maaiveld aanleggen van de weg - overgenomen. Bovendien wordt hier niet voorzien in lichtmasten.
- Wat betreft de gesuggereerde (bescheiden) ophoging in het landschap: de provincie ondersteunt het uitgangspunt met betrekking tot beperking van het weren van lichtinschijn. Uit nader onderzoek is inmiddels gebleken, dat de in het *Schetsontwerp en beeldkwaliteitplan* beoogde verhoging van nature reeds aanwezig is. Deze van nature aanwezige verhoging heeft een hoogte van circa 0,60 m ten opzichte van het omringende maaiveld, waarmee naar verwachting het beoogde effect aangaande het terugdringen van lichtinschijn wordt bereikt. In verband hiermee zal geen kunstmatige verhoging worden aangebracht.
- Planologisch heeft de gemeenteraad van Zuidhorn recent (12-04-10) nieuw bestemmingsplan Buitengebied vastgesteld. Daarin heeft het aan de weg grenzende gebied een agrarische bestemming gekregen, waarmee het open karakter blijft gewaarborgd. Zie ook eerder in deze plantoelichting (hoofdstuk 2.3.)
- In genoemd bestemmingsplan Buitengebied heeft het gebied dat tegen het dorp Noordhorn aan ligt, een aanvullende bestemming 'Waarde-Reliëf'. Het bestemmingsplan Buitengebied geeft aan, dat deze gronden tevens bestemd zijn "voor de bescherming en/of het herstel van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden, zoals deze tot uitdrukking komen in de al dan niet zichtbare hoogtes of laagtes in het landschap en daarmee samenhangende geomorfologische en cultuurhistorische waarden". Een stelsel van aanlegvergunningen effectueert deze bescherming. Daarmee wordt de van nature aanwezige ophoging planologisch voldoende beschermd.

Ad 4. Weg over gronddepots en over kanaal

Schetsontwerp en beeldkwaliteitplan:

De op- en afritten van de nieuwe weg komen te liggen op een tweetal gronddepots ter weerszijden van het kanaal. Deze gronddepots krijgen in de eindsituatie flauwe taluds, mede vanwege een goede landschappelijke inpassing. Daarbij zullen de depots de ligging van de bestaande kavellijnen volgen. Voorts kunnen kleine dijklichamen inschijnende koplampen in de duisternis van het Oude Rietdal voorkomen.

Vertaling onderzoeksresultaten voor het PIP

De gronddepots zijn, daar waar zij de aanwezige kavellijnen volgen, op overeenkomstige wijze in het PIP vastgelegd.

Ten aanzien van de aanleg van kleine dijklichamen ter voorkoming van lichthinder in het Oude Rietdal is de breedte van de bestemming "Verkeer" zodanig gekozen, dat de aanleg van deze ophogingen daarmee planologisch mogelijk wordt.

3.10.3. Landschappelijke inpassing gronddepots

Waar het *Schetsplan en beeldkwaliteitplan* zich met name richt op de gevolgen van de weg met daarbij behorende kunstwerken, is in het kader van een ruimtelijke procedure (als voorbereiding voor de regeling van de gronddepots), de landschappelijke inpassing van de gronddepots onderzocht ⁴⁾.

Als uitgangspunten gelden:

- De omvang van de gronddepots is afgestemd op de keuze voor het alternatief 4A III;
- De gronddepots volgen zoveel mogelijk het verkavelingspatroon in het landschap;
- De kades ten westen van de gronddepots volgen de Oude Riet (noordzijde kanaal) en de Zuidhornertocht (zuidzijde kanaal) als bestaande landschapselementen;
- De maximale hoogte van de gronddepots zal maximaal 12 m bedragen (conform het *Projectbesluit Zuidhorn-Gronddepots*, 2010). Weliswaar zal hiermee de openheid van het landschap worden beïnvloed, maar insteek is wel tot een goede landschappelijke inpassing over te gaan: de taluds krijgen een zeer flauwe helling, waardoor er sprake is van een zekere glooiing in het landschap. Bovendien wordt in het projectbesluit aangetekend dat het hier een maximale hoogte betreft, die alleen benodigd is op de locaties waar de toekomstige N355 via een brug over het Van Starckenborghkanaal wordt geleid, terwijl overigens de gronddepots geleidelijk aflopen: de taluds krijgen uiteindelijk een zeer flauwe helling, waardoor er sprake is van een zekere glooiing in het landschap.

3.10.4. Schetsontwerp en beeldkwaliteitsplan: Rijksstraatweg

Het tweede deel dat is meegenomen in de landschapsstudie is de vraag wat te doen met de Rijksstraatweg in de nieuwe situatie. Vooraf wordt opgemerkt dat de maatregelen aan en langs deze weg niet in het kader van dit PIP worden geregeld. Deze vallen binnen het kader van het bestemmingsplan Noordhorn; de huidige verkeersbestemming is zodanig dat ruimte wordt geboden voor de gewenste herinrichtingsmaatregelen.

⁴⁾ De gemeente Zuidhorn volgt voor de gronddepots een projectbesluit dat vooruitloopt op dit PIP.

Desondanks kan ter informatie wel gewezen worden op het belang van de herinrichting van de Rijksstraatweg. Het *Schetsontwerp en beeldkwaliteitsplan* wijdt daaraan een apart deel, gebaseerd op de volgende uitgangspunten:

- De weg krijgt na de realisering van de omleiding een verbinding van veel lagere (verkeers-)orde. Gelegen binnen de bebouwde kom, krijgt de weg het karakter van een verblijfsgebied; daar gaat een maximale snelheid van 30 km per uur gelden;
- Dat nieuwe karakter van de weg vraagt om een meer besloten inrichting;
- Er wordt ingezet op met mengen van verkeerssoorten met een verhoogd voetpad. Dat geeft overzicht, samenspel tussen verkeersdeelnemers en een grotere verantwoordelijkheid van elk;
- Mocht in de toekomst toch de wens ontstaan voor een apart fiets-/voetpad, dan is daarvoor de ruimte aanwezig;
- De logische verbinding tussen de Langestraat en de Gast wordt hersteld;
- In dit beeld past een versterking van het patroon van lintbebouwing langs de oorspronkelijke doorgaande route. (Deze lintversterking valt buiten het bestek van dit PIP, met uitzondering van een mogelijk te bouwen woning op de tunnelbak);
- Ten aanzien van de beeldkwaliteitsaspecten en de inrichting van de weg worden nadere voorwaarden gesteld.

4. EFFECTEN OP OMGEVING

4. 1. Algemeen

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

Daarnaast vloeit uit de eigen *Omgevingsverordening provincie Groningen 2009* een aantal zaken voort waarmee met het opstellen van dit inpassingsplan rekening dient te worden gehouden. Dit betreft met name de aspecten landschap en cultuurhistorie. Deze aspecten zijn eerder in hoofdstuk 3 verwoord.

4. 2. Milieu (algemeen)

In algemene zin is het milieubelang (in brede zin) meegewogen in het kader van de milieueffectrapport MER-Wegomlegging Zuidhorn. Bij de beoordeling van de alternatieven is dat meegewogen, alvorens tot de keuze voor het alternatief 4A-III te komen. Aanvullend op de MER zijn een aantal relevante milieuaspecten nader onderzocht. Op de resultaten daarvan wordt hieronder ingegaan.

4. 3. Verkeer

Ten behoeve van het PIP en de deelonderzoeken is een nader onderzoek naar de mobiliteitseffecten opgesteld, die als gemeenschappelijke basis heeft gediend voor de diverse milieuonderzoeken ⁵⁾. In dat onderzoek zijn tevens de gevolgen onderzocht van de wegomlegging op de verkeerssituatie op enkele omliggende wegen, als ook van de verwachte verkeerssituatie op de weg zelf.

Geconstateerd wordt dat de wegomlegging een zichtbaar effect op de verkeerssituatie in en rond de kernen Noordhorn en Zuidhorn zal hebben. Zo zal een deel van het verkeer, dat nu nog gebruik maakt van de zogenoemde 'minirondweg' (het zuidelijke, reeds aangelegde deel, inclusief de zogenaamde 'inprikkers'), na de wegomlegging het nieuwe tracé van de N355 gaan gebruiken. Hierdoor is een duidelijke verschuiving van het doorgaande verkeer van de ene naar de andere route te verwachten. Verwacht wordt dat daarmee de omvang van het verkeer op de 'oude' route met 50% zal afnemen (van 10.450 naar 4.650 motorvoertuigen).

Het zijn vooral de gunstige effecten op de omleiding van het doorgaande verkeer die verwacht mogen worden. Voor de overige wegvakken, alsook op regionale schaal, worden maar kleine verschuivingen verwacht.

⁵⁾ Wegomlegging N355 Zuidhorn-Noordhorn, onderzoek naar de mobiliteitseffecten, projectnr., 198701, Bureau Oranjewoud, mei 2009

4. 4. Geluid

4.4.1. Wetgeving wegverkeerslawaaï

Ten aanzien van het aspect geluid is de Wet geluidhinder (Wgh) primair bepalend. Daarnaast moet worden gekeken of er vanuit een goede ruimtelijke ordening er sprake is van een aanvaardbare geluidssituatie. Er zijn verschillende vormen van geluidhinder te onderscheiden die directe raakvlakken hebben met de ruimtelijke ordening (wegen, spoorwegen, industrielawaai). In dit plangebied speelt alleen het wegverkeerslawaaï.

4.4.2. Wegverkeerslawaaï

Op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder hebben bepaalde wegen een geluidzone. De breedte van zo'n zone is afhankelijk van de ligging van de weg in stedelijk of buitenstedelijk gebied. Uitzonderingen zijn woonerven en wegen waarvoor een maximum snelheid van 30 km/uur geldt; in deze situatie is er geen geluidszone en geldt de Wet geluidhinder dus niet, wel moet hier in voorkomend geval rekening worden gehouden met een goede ruimtelijke ordening.

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

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

4.4.3. Situatie in het plangebied

Voor de voorliggende situatie is er met de aanleg van de nieuwe omleiding sprake van een hoofdweg met een wettelijke zone van 250 meter. In de toekomstige situatie wordt het verkeer van de N355 om de dorpen heen geleid, om via een tunnelbak en vervolgens een rotonde te Noordhorn weer op de doorgaande weg aan te sluiten. Akoestisch onderzoek ⁶⁾ is verricht om vast te stellen op welke wijze aan de grenswaarden van de Wet geluidhinder kan worden voldaan. Naast de akoestische effecten van de aan te leggen weg, zijn de consequenties op de bestaande, aan te passen wegen bekeken. Het onderzoek heeft daarnaast de geluidsbelastingen op bestaande woningen in de nabijheid van de aan te leggen c.q. aan te passen wegen van de N355 in beeld gebracht.

⁶⁾ Akoestisch onderzoek Wegomlegging N355 te Zuidhorn, projectnr. 198701, Bureau Oranjewoud, Heerenveen, oktober 2009.

Er zijn de volgende situaties te onderscheiden:

- De aanleg van de wegomlegging is te beschouwen als de aanleg van een nieuwe zoneplichtige weg;
- De aanpassing van de huidige N355 door aanleg van een rotonde en van een tunnel, alsmede de verplaatsing van de wegas is in principe te beschouwen als een reconstructie;
- De aanleg van de Verbindingsweg tussen de N355 (nieuw) en de Rijksweg (oud gedeelte van de N355) betreft de aanleg van een nieuwe weg. Omdat hier echter een 30 km zone op wordt ingesteld, is hier geen sprake van een zoneplichtige weg in het kader van de Wet geluidhinder. Wel moet deze worden bekeken in het kader van een goede ruimtelijke ordening.

Na gereedkoming van de wegomlegging wordt voorzien in de vervanging van het huidige asfalt op de Rijksweg door elementenverharding, die aansluit op de Langestraat. Hier wordt ook een 30 km zone ingesteld. Omdat er verder geen aanpassing van het bestemmingsplan voor nodig is, is voor de realisering vooral het te nemen verkeersbesluit relevant.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat bij aanleg van de nieuwe weg alleen voor het pand Van Starkenborghkanaal nz 1 (bestaande agrarische bedrijfswoning) niet voldaan zou kunnen worden aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet Geluidhinder. Evenwel, uit aanvullende oriëntatie blijkt dat het beoordelingspunt in het akoestisch onderzoek op de gevel van de veestal ligt. De gevelbelasting op de meer zuidelijk aanwezige bedrijfswoning bedraagt 45 dB, waarmee ruimschoots aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan.

Bij aanpassing van de bestaande rijksweg blijkt uit het akoestisch onderzoek dat alleen voor het pand Mokkenburgweg 1 de geluidsbelasting met meer dan 1,5 dB toeneemt, waardoor er daar sprake is van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De geluidsbelasting bedraagt in 2020 ter plekke 53,7 dB.

(Bij de overige onderzochte ontvangerspunten constateert het akoestisch onderzoek, dat de geluidsbelasting met niet meer dan 0,9 dB toeneemt; bij enige woningen neemt als gevolg van de aanpassingen de geluidbelasting zelfs af).

Als niet aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan, moeten achtereenvolgens maatregelen aan de bron en in het overdrachtsgebied onderzocht worden, alvorens er eventueel sprake kan zijn van de vaststelling van een hogere grenswaarde. In het akoestisch onderzoek zijn respectievelijk onderzocht: verlaging van de snelheid en toepassing stil asfalt (beide bronmaatregelen) en het effect van het eventueel plaatsen van geluidschermen of -wallen.

Het akoestisch onderzoek adviseert om 2-laags ZOAB (stil asfalt) toe te passen op alle nieuwe wegen. Daarmee kan aan de voorkeursgrenswaarde worden voldaan. Anders zal een *Procedure Hogere Waarden* moeten worden gevolgd. De provincie zet in op het volgen van zo'n Procedure Hogere Waarden, die procedureel wordt afgestemd op de procedure van dit PIP.

Bij de aanleg van de niet-zoneplichtige Verbindingsweg dient een beoordeling in het kader van een goede ruimtelijke ordening plaats te vinden. Getoetst is aan de geluidsbelasting van 53 dB (48 dB zonder vaste aftrek van 5 dB). Er is dan sprake van een zekere overschrijding in 2020, die als volgt wordt verwacht:

- Langestraat 2: 54 dB vanwege wegverkeer Verbindingsweg;
- Langestraat 7: 54 dB vanwege wegverkeer Verbindingsweg;
- Mokkenburgweg 1 62 dB vanwege verkeer Verbindingsweg.

Naar aanleiding van de herinrichting van de oude Rijkstraatweg zal voor enkele panden (Langestraat 1, 3 en 7; Rijksstraatweg 39 en 41) de geluidsbelasting ten gevolge van de reconstructie met 1,5 dB toenemen. Deze toename vindt plaats als gevolg van een wegaanpassing die buiten het kader van dit PIP wordt geregeld (verkeersbesluit).

Vertaling onderzoeksresultaten voor het PIP

De resultaten van het akoestisch onderzoek zijn nader beleidsmatig door de provincie afgewogen. Daarbij is een onderscheid gemaakt tussen de twee situaties die ook het akoestisch onderzoek onderscheidt: maatregelen samenhangend met de aanleg/reconstructie van de N355 en maatregelen die verband houden met de inrichting/herbestrating van de 'oude' Rijksstraatweg. Voor de tweede groep komen maatregelen aan de orde bij de (regeling van) de daadwerkelijke aanpassing; deze vinden buiten het kader van dit PIP plaats.

Voor de eerste groep is gebleken dat de situatie Mokkenburgweg 1 niet kan voldoen aan de voorkeursgrenswaarde.

Weliswaar wordt in het akoestisch onderzoek ZOAB (= Zeer Open Asphalt Beton; stil asfalt) als effectief middel voor geluidsbeperking aangemerkt, maar de toepassing daarvan stuit op bezwaren: zo leidt vervuiling in de loop van de jaren tot een proces waarbij het geluidwerend effect niet meer optimaal, zo niet afwezig dreigt te raken. Bovendien is het vanuit overwegingen van financiële haalbaarheid een dure oplossing, met name vanwege het extra onderhoud dat de aanwezigheid van stil asfalt vraagt.

Maatregelen in het overdrachtsgebied als tweede optie zijn evenmin gewenst/mogelijk. Voor het pand Mokkenburgweg 1 is de plaatsing van geluidschermen geen ruimtelijk realistische optie. Dat past stedenbouwkundig niet in het heersende beeld van doorgaande lintbebouwing. Daarom wordt voor deze situatie een Procedure Hogere Waarden op grond van de Wet geluidhinder gevoerd. Deze procedure loopt parallel aan die van het PIP. Daarbij moet de Hogere Waarde zijn vastgesteld op het moment dat het PIP door Provinciale Staten wordt vastgesteld. Voor deze situatie wordt tevens nader onderzoek uitgevoerd naar isolatiemaatregelen.

Bij de Mokkenburgweg 1 is de inzet om geluidwerende voorzieningen te treffen om een aanvaardbaar binnenniveau te bereiken. Met inachtneming hiervan is deze geluidsbelasting uit ruimtelijk oogpunt aanvaardbaar, mede gelet op de ligging van het pand en het maatschappelijk belang van de nieuwe wegenstructuur.

De overschrijdingen van de gestelde norm van 53 dB als gevolg van de Verbindingsweg zijn aanvaardbaar vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening. Bij de woningen aan de Langestraat gaat het om een relatief geringe overschrijding. Een gemiddelde gevel geeft circa 20 dB geluidwering, dus kan bij 54 dB nog steeds aan de binnenwaarde van het Bouwbesluit worden voldaan (33 dB). Bij de Langestraat 2 gaat de geluidssituatie erop vooruit door de aanleg van de nieuwe weg, hetgeen een goede ruimtelijke ordening dient.

Bij Langestraat 7 gaat de geluidssituatie erop achteruit, maar hier wordt ingezet op een acceptabel binnenniveau door het aanbrengen van isolatiemaatregelen.

Ten slotte wordt opgemerkt, dat dit PIP een (vervangende) nieuwbouwmogelijkheid bevat ter plaatse van de Langestraat 9. Deze kan overigens pas na realisering van de tunnelbak voor realisatie in aanmerking komen; ook de constructie van de tunnelbak speelt daarin een rol. In dit PIP is deze mogelijke woning dan ook gebonden aan een afzonderlijke wijzigingsprocedure.

Het akoestisch onderzoek constateert hier een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde. Ook hier zijn maatregelen aan de bron c.q. in het overdrachtsgebied niet reëel. Daarentegen pleiten stedenbouwkundige maatregelen (zie ook de landschapsstudie in de vorige paragraaf) voor versterking van de stedenbouwkundige structuur langs de Langestraat. Gelet daarop zal ten behoeve van de woningbouw een Procedure Hogere Waarden worden gevolgd; deze wordt evenwel in het kader van de te zijner tijd te voeren wijzigingsprocedure ex artikel 3.6., lid 1 sub a Wro gevoerd (het PIP bevat nog geen bouwrecht voor de woning, maar maakt deze bij wijzigingsbevoegdheid mogelijk).

4. 5. Water

4.5.1. Algemeen: watertoets en wettelijk kader.

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

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

De aanleg van de wegomlegging van de N355 heeft consequenties voor de waterhuishoudkundige inrichting van het gebied. Om de waterhuishoudkundige gevolgen en de noodzakelijke maatregelen in beeld te kunnen krijgen, zijn reeds in het kader van de m.e.r.-procedure voor de verschillende alternatieven en varianten de mogelijke effecten op het gebied van water onderzocht. Zoals hiervoor is aangegeven, heeft voor het definitief wegontwerp vervolgens in het kader van de Watertoets overleg met het beheerend waterschap Noorderzijlvest plaatsgevonden.

In dat overleg zijn de aspecten van waterkwantiteit en waterkwaliteit in relatie tot het project naar voren gekomen, evenals te treffen maatregelen.

Een en ander wordt hieronder samengevat.

4.5.2. Beleidskader

Het *POP Groningen 2009-2013* bevat het actuele provinciale beleidskader met onder meer een functietoekenning aan het grond- en oppervlaktewater. Voor de toegekende functies zijn kwaliteitsnormen vastgesteld.

Op de functiekaart 'water' heeft het gebied rond Noordhorn en Zuidhorn de gebruiksfunctie voor de landbouw. Deze typering is gebaseerd op de aanwezige situatie. Zie hiervoor onderstaand fragment (figuur 11).



Figuur 11. Fragment POP-3, kaart 'water' met globale ligging plangebied

Het waterschap Noorderzijlvest heeft de *Notitie Stedelijk waterbeheer* uitgebracht, met daarin aandacht voor zowel de stedelijke als de landelijke situaties waarvoor het waterbeleid belangrijk is. In de toekomstige waterhuishoudkundige situatie is er de noodzaak om de mogelijkheden voor waterberging in de waterhuishoudkundige systemen te vergroten.

Het Waterschap Noorderzijlvest hanteert daarvoor normen, opgenomen in de *Notitie Stedelijk Water (2006)*. Algemeen is bij toename van het verhard oppervlak compensatie in de vorm van waterberging nodig.

Bij plannen met een toename van de verharding van < 10 ha geldt als vuistregel dat het extra te realiseren wateroppervlak gelijk is aan 10% van de toename van het verhard oppervlak. Bij plannen tussen de 10 en 200 ha onderscheidt het waterschap de zogenaamde methode 'regenduurlijnen'. Het waterschap stelt daarbij zelf vast hoeveel berging vereist is.

Op basis daarvan kan vervolgens de hoeveelheid waterberging in vierkante meters wateroppervlak worden vastgelegd.

In het vooroverleg met het waterschap is gebleken, dat voor dit PIP rekening met de 10%-norm dient te worden gehouden.

4.5.3. Bergingscompensatie

Algemeen uitgangspunt is dat het watersysteem niet mag verslechteren als gevolg van de aanleg van de wegomlegging. Behalve de zorg voor aan- en afvoer van water, is er aandacht voor de hoeveelheid berging.

Naast het compenseren van de te dempen watergangen wordt ook de toename van verhard oppervlak (= versnelde afvoer van water) gecompenseerd.

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

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

Uit het navolgende blijkt hoe het plangebied voorziet in de benodigde opvang. Er ligt een onderscheid tussen het gebied van de weg met bijbehorende bermzones en het gebied van de gronddepots.

-- *wegtracé* --

De toename van het verhard oppervlak bestaat uit de aanleg van de nieuwe wegenstructuur, de realisering van de tunnel met toeritten en de aansluiting van de Langestraat op de N355. De afname van het verhard oppervlak bestaat uit het opbreken van de N355, van de verharding van de Industrieweg 36 en het komen te vervallen van enkele voetpaden. Daarnaast wordt het dak van de tunnel onverhard. Als waterberging wordt voorzien in de aanleg van forse bermsloten ter weerszijden van de nieuwe weg.

Per saldo resulteert dat kwantitatief in het volgende:

Berekening waterberging PIP	
toename verhard oppervlak	24.224 m"
afname verhard oppervlak	9.344 m"
saldo toename verharding:	14.880 m"
totaal te dempen wateroppervlak	1.210 m"
nieuw te graven bermsloten	4.541 m"
saldo toename waterberging:	3.331m"

De bergingscompensatie die feitelijk wordt gerealiseerd, komt hiermee op circa 22%, ruim boven de aangehouden norm van 10%.

-- *gronddepots* -

Onderdeel van het PIP vormen verder de gronddepots ter weerszijden van het Van Starkenborghkanaal. In de eindsituatie gaat het hier om gebieden met extensief agrarisch gebruik.

Bij de aanleg komen aan de kanaalzijden een tweetal los- en laadplekken. Deze zullen een zekere mate van (semi-)verharding kennen. De oppervlakte hiervan bedraagt circa een hectare.

In de eindsituatie is de functie van deze laad- en losplekken niet meer aan de orde is; overigens kent de beoogde watercompensatie een zodanige marge, dat ook in relatie tot het totale PIP-gebied er aan de normstelling voldaan wordt.

Voorts is in het kader van een eerdere ruimtelijke procedure ⁷⁾ voor de voorziene gronddepots een onderzoek naar de waterhuishoudkundige consequenties gehouden ⁸⁾. In gemeenschappelijk overleg tussen de gemeente Zuidhorn, de provincie Groningen en het waterschap is komen vast te staan, dat door de aanleg bestaande watergangen worden afgesloten of geblokkeerd (Zuidhorner Zuidertocht en Noordhorner Noordertocht). Er worden nieuwe ringsloten rond de gronddepots voorzien. Aan de werkzaamheden zijn technische eisen verbonden, die alvorens tot uitvoering wordt overgaan, worden overlegd met het waterschap.

4.5.4. Waterkwaliteit

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

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

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

4.5.5. Grondwater en grondwaterbeschermingsgebieden

Bij de aanleg van de weg wordt er naar gestreefd om de effecten op het grondwater zo beperkt mogelijk te houden.

Binnen/nabij het plangebied liggen geen grondwaterbeschermingsgebieden. Ook wordt in of nabij het plangebied niet voorzien in de aanleg van grondwaterbeschermingsgebieden.

⁷⁾ Het betrof hier een artikel 19, lid 2 procedure. Gelet op de nieuwe Wro-2008 wordt voor de gronddepots vooruitlopend op dit PIP een projectbesluit genomen. Zie hoofdstuk 5.

⁸⁾ Waterhuishoudkundige consequenties Gronddepots Zuidhorn, Grontmij Nederland nv, Drachten, 2005.

4.5.6. Vooroverleg waterschap

Uit vooroverleg met het waterschap Noorderzijlvest is gebleken, dat met de voorgenomen planopzet in voldoende ruimte voor watercompensatie wordt voorzien. Ook de kwalitatieve maatregelen zijn voldoende gebleken.

Het waterschap is overigens ook in het formele overleg (ex artikel 3.1.1. *Besluit ruimtelijke ordening*) betrokken. Het waterschap heeft in zijn reactie op dit plan aangegeven, dat het beleid en de uitgangspunten van het waterschap op een goede manier in het inpassingsplan zijn opgenomen. In het ontwerp-stadium is dat door het waterschap bevestigd.

Vertaling onderzoeksresultaten voor het PIP:

De resultaten van de watertoets resulteren voor het PIP in het volgende.

- Aan de eisen van voldoende waterberging wordt binnen het plangebied voldaan (aanleg brede berm sloten). Deze sloten zijn vanwege overwegingen van flexibiliteit weliswaar niet specifiek als 'Water' bestemd, maar in het dwarsprofiel zijn te realiseren waterlopen opgenomen.
- Voorzieningen worden getroffen ten behoeve van een goede waterkwaliteit. De ruimtelijke reservering van bermen is in dit PIP geregeld.

4. 6. Ecologie

4.6.1. Algemeen

Uitgangspunt voor het inpassingsplan is dat er geen strijdigheid ontstaat met het beleid en de wetgeving op het gebied van de natuurbescherming. Het ecologische beleidskader in ons land wordt gevormd door de Natuurbeschermingswet 1998 ⁹⁾ en de *Flora- en faunawet*. De wetten hebben respectievelijk betrekking op de bescherming van waardevolle gebieden en van waardevolle soorten.

4.6.2. Gebiedsbescherming

Ten aanzien van de gebiedsbescherming is 1 oktober 2005 de Natuurbeschermingswet 1998 in werking getreden. In de Natuurbeschermingswet wordt uitgegaan van twee type gebieden: de beschermde Natuurmonumenten en de Natura 2000-gebieden. De Natura 2000-gebieden zullen in de toekomst de Vogel- en Habitatrichtlijn gebieden vervangen.

-- gebiedsbescherming binnen de EHS -

Bij de gebiedsbescherming spelen de volgende aspecten:

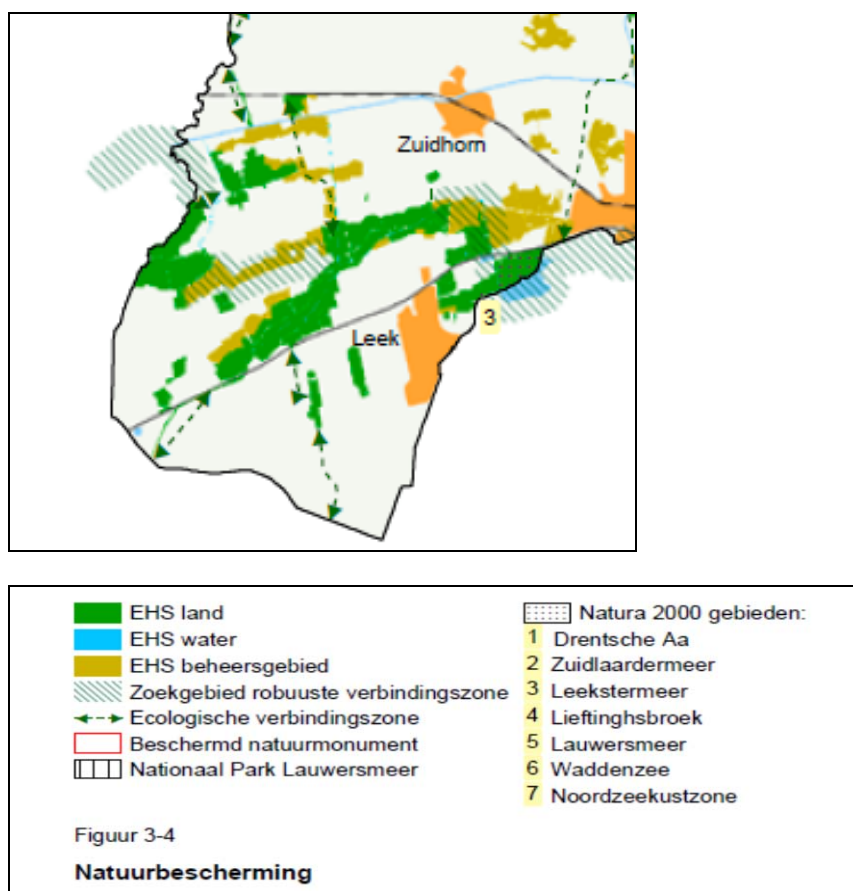
- Beschermde Natuurmonumenten;
- Natura 2000-gebieden;
- Ecologische Hoofdstructuur (EHS);
- Natuurwaarden in waardevolle weide- of akkergebieden.

⁹⁾ De Natuurbeschermingswet van 1998 is op 1-10-2005 gewijzigd. Sindsdien zijn de bepalingen vanuit de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn in de Natuurbeschermingswet verwerkt.

De gebiedsbescherming is via verschillende wegen verankerd in de wet- en regelgeving:

- *Natuurbeschermingswet*: bij significante aantasting van habitats en soorten in Natura2000-gebieden, die zijn aangewezen op grond van de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn;
- *Nota Ruimte* en *Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013*: bij significante aantasting van wezenlijke waarden van gebieden in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS).

Binnen of in de directe nabijheid van het plangebied komen geen gebieden voor die vallen onder de *Natuurbeschermingswet*, noch gebieden die vallen onder de Ecologische Hoofdstructuur. Evenmin wordt er volgens het POP-Groningen voorzien in de toekomstige ontwikkeling van de EHS in of nabij het plangebied. Zie ook figuur 12. Wel liggen op enige afstand twee gebieden die deel uitmaken van de Provinciale Ecologische Hoofdstructuur: de Zuidhorner Zuiderpolder en de Knooppolder. Van deze gebieden ten zuiden van Zuidhorn is in het eerdere MER aangegeven, dat deze op zodanige afstand zijn gelegen, dat er tengevolge van de aanleg van de N355 geen negatieve effecten zullen optreden.



Figuur 12. Fragment POP (figuur 3-4), kaart Natuurbescherming

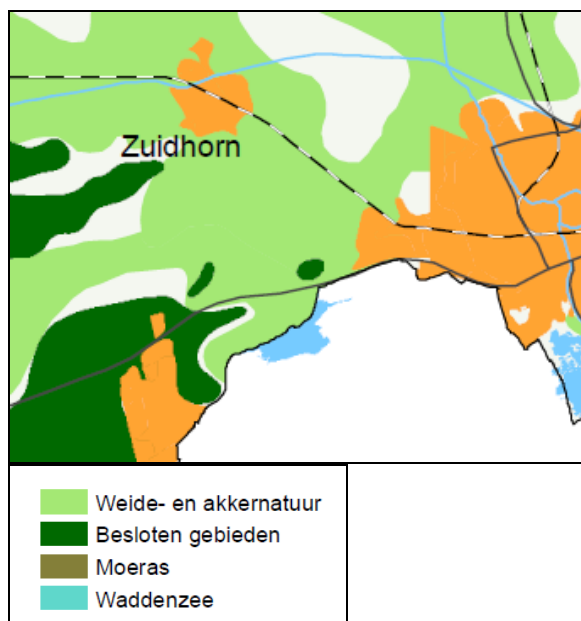
-- gebiedsbescherming buiten de EHS -

Ook al valt het plangebied niet in de Ecologische hoofdstructuur, volgens het eigen provinciaal beleid (POP-3,2009) dient tevens gekeken te worden naar mogelijk aanwezige natuurwaarden buiten de EHS. Zo geeft het POP aan, dat ook buiten de EHS er vele gebieden zijn met kenmerkende en belangrijke natuurwaarden, waaronder landbouwgronden. In figuur 14 zijn globaal de gebieden aangegeven waar deze natuurwaarden specifiek aandacht verdienen. Aanwezige natuurwaarden kunnen daarbij zodanig van belang zijn, dat deze – aldus het POP – op dezelfde voet als natuurwaarden binnen de Ecologische hoofdstructuur beschermd moeten worden.

Het gebied aan de oostzijde van Zuidhorn is in het POP (zie figuur 13) aangeduid als 'weide- en akkernatuur'. In verband hiermee hebben Gedeputeerde Staten een nieuw weidevogelonderzoek laten instellen ¹⁰.

-- weidevogelonderzoek -

Uit het in het voorjaar 2010 uitgevoerde onderzoek blijkt dat de betrekkelijke waarde, die het gebied ten oosten van Zuidhorn tot enkele jaren geleden nog had, door autonome ontwikkelingen dusdanig is afgenomen, dat realisering van het tracé geen meetbare effecten met zich mee brengt voor de weidevogelpopulatie in het gebied. Mitigerende en/of compenserende maatregelen, als bedoeld in het POP, zijn dan ook niet nodig.



Figuur 13. Fragment POP (figuur 3-3), kaart Natuurwaarden

¹⁰) Weidevogelinventarisatie Rondweg Zuidhorn 2010, Altenburg & Wymenga, Ecologisch onderzoek bv, A & W-rapport 1490, Veenwouden, 2010.

4.6.3. Soortenbescherming

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

-- flora- en faunaonderzoek (algemeen) -

Door middel van een ecologisch onderzoek ¹¹⁾ is de mogelijke aanwezigheid van beschermde soorten in de verschillende categorieën vastgesteld. Het onderzoek noemt als plangebied het onderzochte gebied van het weg-tracé met daarin de kruising over het kanaal, zoals geprojecteerd op de toekomstige grondbergings naast het Van Starkenborghkanaal.

Algemeen is geconstateerd dat een groot deel van het tracé door agrarisch gebied loopt: soortenarme graslanden met voornamelijk Engels raaigras en kaal of pas ingezaaid. De agrarische gronden zijn geschikt als broedgebied voor weidevogels (als Kievit en Scholekster) en het agrarisch gebied vormt potentieel leefgebied voor algemene zoogdiersoorten.

Verder is er sprake van bomenrijen langs het Van Starkenborghkanaal. Het zijn overigens geen oude bomenrijen, die niet geschikt zijn als verblijfplaats voor vleermuizen, maar die wel als vliegrouete fungeren.

Verder wordt gewezen op de aanwezigheid van watergangen, waaronder de Zuidhorner Zuidertocht. De (potentiële) aanwezigheid van beschermde soorten is aangegeven in de navolgende tabel weergegeven.

Planten	<u>Aanwezigheid:</u> geen soorten die ontheffingsplichtig zijn <u>Zorgmaatregelen:</u> inrichting en ecologisch bembbeheer kan floristische waarden versterken
Vogels	<u>Aanwezigheid:</u> afname dichtheid kritische weidevogels, maar voldoende alternatieven aanwezig; gunstige staat van inhouding komt niet in gevaar. Kraaiennest in bomenrij Van Starkenborghkanaal: valt niet onder Flora en faunawet; foeragerende broedvogels: niet of in lage aantallen aanwezige, geen effecten. <u>Zorgmaatregelen:</u> mitigerende maatregelen in de uitvoering (werkzaamheden buiten broedseizoen en aanvullende maatregelen)
zoogdieren (vleermuizen)	<u>Aanwezigheid:</u> waterlopen (Van Starkenborghkanaal, Zuidhorner Zuidertocht) van belang als vliegrouete en/of foerageergebied voor vleermuizen idem: idem bomenrijen langs kanaal; te slopen gebouwen: mogelijk verblijfplaatsen vleermuizen <u>Nader onderzoek:</u> naar verblijfplaatsen vleermuizen in te slopen woningen; zo ja, ontheffing nodig. <u>Zorgmaatregelen:</u> mitigerende maatregelen aangaande behoud van bomen/boschages en voorkomen van lichthinder
overige zoogdieren	<u>Aanwezigheid:</u> leefgebied algemene soorten, hiervoor geldt algemene vrijstelling; geen ontheffing nodig. <u>Zorgmaatregelen:</u> richten op beheer/onderhoud vegetatie.

¹¹⁾) Natuurtoets Wegomlegging N355 Zuidhorn-Noordhorn, onderzoek naar beschermde plant- en diersoorten, projectnr. 198701, Bureau Oranjewoud, Heerenveen, juli 2009.

amfibieën	Idem
vissen	<u>Aanwezigheid:</u> wegens doorsnijding Zuidhorner Zuidertocht aantasting leefgebied Kleine Modderkruiper. <u>Zorgmaatregelen:</u> mitigerende maatregelen door werkzaamheden uit te voeren buiten voortplantingsperiode van de Kleine Modderkruiper.

Samengevat komt het ecologisch onderzoek tot de volgende conclusies. Als gevolg voor de aanleg gaat een beperkt broedgebied van weidevogels verloren. In de omgeving blijven voldoende geschikte alternatieve verblijfsplaatsen beschikbaar. Daarmee komt de gunstige staat van instandhouding niet in gevaar. Rekening houdend met uitvoering buiten het broedseizoen, zullen er geen effecten optreden. Zie overigens ook het recent uitgevoerde onderzoek naar weidevogels (paragraaf 4.6.2).

Voor werkzaamheden met consequenties voor de Zuidhorner Zuidertocht moeten mitigerende maatregelen getroffen worden en voor de Kleine modderkruiper is een ontheffingsprocedure op grond van de Flora- en faunawet noodzakelijk.

Het Van Starkenborghkanaal vormt een vliegrouete en foerageergebied voor de Watervleermuis. De Gewone dwergvleermuis en Laatvlieger gebruiken het kanaal en bomenrijen. Mitigerende maatregelen zijn gewenst en voor het aantasten van vliegrouetes en foerageergebied is een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet noodzakelijk.

Aanvullend onderzoek naar het voorkomen van vleermuizen heeft vervolgens uitgewezen, dat er geen kraamverblijfplaatsen van vleermuizen in de te slopen woningen zijn aangetroffen. Wel zijn daar geschikte mogelijkheden voor verblijfsplaatsen aanwezig. Indien vleermuizen worden vastgesteld, is ontheffing en compensatie nodig.

De overige diersoorten betreffen algemene soorten, waarvoor in het kader van een ruimtelijke ontwikkeling een algemene vrijstelling geldt, gelet op de omstandigheid dat de gunstige staat van instandhouding niet in het geding is. Deze AMvB is begin 2005 in werking getreden.

Vertaling onderzoeksresultaten 'ecologie' voor het PIP:

- gebiedsbescherming: er vindt met dit PIP geen ingreep plaats in de (provinciale) ecologische hoofdstructuur. Natuurwaarden buiten de PEHS kunnen in het plangebied vooral liggen in de aanwezigheid van weidevogels. Echter, uit recent onderzoek is gebleken dat de waarde als weidevogelgebied dusdanig is afgenomen, dat het tracé geen meetbare effecten met zich mee brengt. Verwezen zij hier naar het in 4.6.2. gestelde.
- soortenbescherming: voor enkele met name genoemde soorten (vleermuizen) is een ontheffing nodig op grond van de Flora en faunawet. Deze procedure wordt parallel aan de ruimtelijke procedure van het PIP gevolgd. Overigens geldt een aantal aanbevelingen, dat voorafgaand of bij de uitvoering aan de orde komen.
- met nieuwe bermzones en bermsloten kunnen nieuwe biotopen worden gerealiseerd. De provincie houdt er in zijn bermaanleg en bermonderhoud rekening mee.
- de bomenrij langs het kanaal – op gronden van provinciaal eigendom – zal een passend beheer krijgen; waar nodig vindt aanvulling van de bomenrij plaats.

4. 7. Archeologie

Ten behoeve van het aspect 'archeologie' is het onderzoek in twee stappen.

4.7.1. Archeologisch bureauonderzoek

Allereerst heeft de provincie Libau Steunpunt gevraagd om een archeologisch bureau-advies. In het uitgebracht advies van Libau¹² wordt een uitvoerige cultuurhistorische beschrijving van het plangebied en omgeving gegeven. Voor dit inpassingsplan wordt, na een gebiedsbeschrijving, het volgende geadviseerd:

Het tracé van de wegomlegging wordt in een gebied aangelegd, waar verschillende fysisch-geografische eenheden voorkomen. Zo ligt er te Noordhorn een glaciële rug die hoog boven het omliggende landschap uitsteekt. Meer naar het oosten ligt een zeeboezemvlakte, die is ontstaan door de inbraak van de Lauwerszee rond 800 na Chr. Door deze erosiegeulen stroomt de (voormalige) Oude Riet aan weerszijden waarvan getij-oeverwallen liggen. Deze liggen iets hoger dan de omringende percelen. Bovendien heeft in de voormalige erosiegeul inversie plaatsgevonden. Op de glaciële rug heeft al vanaf de steentijd bewoning plaatsgevonden. Op deze rug zijn vindplaatsen te verwachten vanaf de steentijd tot de middeleeuwen.

Vermoedelijk is in de loop van de bronstijd de bewoning van de pleistocene gronden afgebroken, maar vanaf de late ijzertijd raakte het gebied opnieuw bewoond. Met name op de niet bebouwde locaties op de glaciële rug kunnen gawe nederzittingslocaties aanwezig zijn. Indien in het gebied ten oosten van de glaciële rug bewoning aanwezig was in de periode vóór 800 na Chr., zullen de sporen hiervan door inbraak van de Lauwerszee grotendeels verdwenen zijn. Pas in de loop van de middeleeuwen, en dan met name na opslibbing en bedijking van de voormalige erosiegeul, heeft men zich weer kunnen vestigen in dit plangebied. De huiswieren op enige afstand van het toekomstige tracé van de N355 getuigen hiervan.

Op basis van de kenmerken, adviseert Libau de archeologische waarden binnen het tracé voor de wegomlegging in kaart te brengen door middel van een *Inventariserend Veldonderzoek* (een zogenaamd IVIO, fase 1). Dit booronderzoek moet in beeld brengen of er archeologische resten in het toekomstige tracé aanwezig zijn en of deze behoudenswaardig zijn. Als dat het geval is, zal vervolgens de afweging planaanpassing (behoud 'in situ'), of opgraven (behoud 'ex situ') moeten worden gemaakt.

Libau geeft voorts een aantal aanwijzingen voor de wijze van onderzoek.

¹²⁾ Tracé wegomlegging N355 Noordhorn/Zuidhorn, Een Archeologisch Bureauonderzoek, Libau, maart 2009.

4.7.2. Archeologisch veldonderzoek

Vervolgens is een archeologisch veldonderzoek uitgevoerd ¹³⁾. De conclusies daaruit zijn als volgt.

“ De laagopeenvolging in het westelijke deel van het plangebied ter hoogte van de grondmorenerug bestaat uit een bouwvoor/verstoorde laag, meestal op keizand, op keileem. Op de grondmorenerug bevindt zich geen dekzand (meer). Ook van de aanwezigheid van een esdek is geen sprake.

In het overige deel van het plangebied ten oosten van de grondmorenerug bestaat de laagopeenvolging uit een bouwvoor op getijde-afzettingen. De getij-oeverwal die zich volgens de geomorfologische kaart ten oosten van het geplande tracé bevindt, strekt zich niet in het plangebied. Archeologische indicatoren zijn in het gehele plangebied niet aangetroffen.

Aanwijzingen voor de aanwezigheid van (grotere) archeologische nederzettingen ontbreken. “

Het archeologisch onderzoek komt dan ook tot de conclusie dat geen archeologisch vervolgonderzoek nodig is. De geplande infrastructurele werkzaamheden kunnen vanuit archeologisch oogpunt zonder bezwaar worden uitgevoerd.

4.7.3. Archeologisch onderzoek locaties grondbergingen

Aanvullend kan er nog op gewezen worden dat voor wat betreft de gronddepots, gelegen in dit PIP, eerder archeologisch bureauonderzoek is verricht ¹⁴⁾.

In dit onderzoek, waarin ook de gronddepots waren meegenomen waren die buiten dit PIP vallen, is voor wat betreft de locaties uit het PIP geconstateerd, dat het hier gebieden met een lage archeologische verwachtingswaarde betreft, waarvoor geen vervolgonderzoek nodig is.

Voorts wordt erop gewezen dat met de aanleg van de gronddepots geen diepe grondbewerkingen plaatsvinden. Alleen de bovenste teelaardelaag wordt gebruikt voor de aan te leggen aarden wallen rondom de depots; overigens valt ook de glaciale zandrug niet binnen het gebied van de depots.

Vertaling onderzoeksresultaten voor het PIP:

- Het onderzoek heeft zich gericht op het tracé van de weg en geeft voor de aanleg daarvan geen beperkingen.
- In een eerder gehouden onderzoek voor de locaties van de grondbergingen is gebleken dat vervolgonderzoek niet noodzakelijk wordt geacht.

¹³⁾ Wegomlegging N355 Zuidhorn-Noordhorn, Archeologisch vooronderzoek: een inventariserend veldonderzoek, Bureau RAAP. RAAP-notitie 3139, Weesp, 2009

¹⁴⁾ Archeologisch onderzoek Zuidhorn, een archeologisch bureauonderzoek, Grontmij Nederland bv Assen 2002.

4. 8. Externe Veiligheid

4.8.1. Onderzoek Steunpunt Externe Veiligheid

Het aspect 'externe veiligheid' is onderzocht door het Steunpunt Externe Veiligheid te Groningen.

Met name de geprojecteerde tunnel en het vervoer van gevaarlijke stoffen hebben daarbij bijzondere aandacht gekregen. Het Steunpunt heeft de volgende mogelijke scenario's onderzocht. Hieronder worden de resultaten van het onderzoek weergegeven.

Het transport van gevaarlijke stoffen kan bij een calamiteit leiden tot de volgende scenario's waarbij slachtoffers buiten de weg kunnen vallen:

- Hittebelasting als gevolg van een plasbrand
- Drukbelasting als gevolg van een explosie+
- Druk- en hittebelasting als gevolg van een "BLEVE" (boiling liquid expanding vapour explosion)
- Toxische belasting als gevolg van giftig(e) gas/damp.

Mede gelet op de verdeling van transport van gevaarlijke stoffen (transport van benzine en diesel is verreweg het grootste deel van het transport van gevaarlijke stoffen in bulkvorm) is het scenario " plasbrand" het scenario met de grootste kans. Uit berekeningen, die al in een eerder stadium zijn gemaakt voor het provinciale basisnet, blijkt dat door de geringe transportintensiteit op de N355 geen sprake is van een plaatsgebonden risico¹⁵⁾ (PR_{max}) buiten de weg.

De bescherming van personen moet geborgd kunnen worden in een ruimtelijk plan. Daarom is gekozen om (nieuwe) objecten ten behoeve van minder zelfredzame personen niet te projecteren binnen het effectgebied van het plasbrandsce-nario. (Zie beleidskader 'Veilig op weg, veiligheid rondom de weg' van 3 juli 2007 en het POP 2009-2013). Het effectgebied van de plasbrand wordt ook wel "plas-brandaandachtgebied" (PAG) genoemd. Het PAG rondom wegen en spoorwegen is 30 m. Omdat het een effectscenario is, wordt voor de bescherming van minder zelfredzame personen geen rekening gehouden met de kans op een ramp of zwaar ongeval. Eén transport van brandbare vloeistoffen kan al een plasbrand veroorzaken. In de onderstaande tabel is weergegeven welke ruimtelijke beperkin-gen er in het algemeen gelden rondom provinciale en rijkswegen in de provincie Groningen.

afstand tot de weg	beperking
0 tot PR_{max}	geen (nieuwe) kwetsbare objecten toestaan; (dit moet voor rijkswegen vorm krijgen in het landelijke basisnet) nieuwe beperkt kwetsbare objecten al-leen bij zwaarwegende argumenten.
rechterzijde rechterrijstrook tot 30 meter uit de weg	geen nieuwe objecten ten behoeve van minder zelfredzame personen.

¹⁵⁾ Plaatsgebonden risico: risico op een plaats buiten een inrichting, uitgedrukt als de kans per jaar, dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is.

De gevolgen die deze wegomlegging voor de veiligheid van personen heeft, wordt bepaald aan de hand van het zogenaamde groepsrisico¹⁶). Daarvoor is een modelberekening gemaakt met het rekenmodel RBM-II versie 1.3. Volgens voorschrift moet een wegvak van tenminste 1 kilometer worden gemodelleerd. Daarbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

De transportintensiteit vervoer gevaarlijke stoffen is ontleend aan de telgegevens van 2006/2007 en de prognose van een toename van 45% alsmede een robuustheidsfactor van 25%. Omdat de telgegevens voor de N355 niet beschikbaar zijn, is er voor gekozen om bestaande telgegevens voor de N370 (Westelijke Ringweg / Friesestraatweg Groningen) te kopiëren naar deze weg.

De voor deze weg gebruikte transportaantallen zijn hieronder weergegeven in transporten per jaar:

	LF1	LF2	LT2	GF3
GR20 / N370	7464	4297	112	283

LF1 = brandbare vloeistoffen

LF2 = zeer brandbare vloeistoffen

LT2 = zeer toxische vloeistoffen

GF3 = licht ontvlambare gassen

Voor de woonbebouwing is het aantal personen per woning (conform de *Handreiking verantwoording groepsrisico*) gesteld op 2,4. De aanwezigheid van personen in de woningen is voor de nacht gesteld op 100% en overdag op 50%. Voor de bedrijven is uitgegaan van alleen dagdiensten.

4.8.2. Conclusies onderzoek Steunpunt Externe Veiligheid

- Vanuit de risicobenadering (plaatsgebonden risico) hoeft geen minimale afstand voor bebouwing te worden aangehouden;
- Vanuit de effectbenadering moet rekening worden gehouden met het "plasbrandscenario". Voor een woning die op de tunnel geprojecteerd is, zal in dit geval echter uitsluitend sprake kunnen zijn van een indirect effect van een plasbrand in de tunnel, bijvoorbeeld wanneer de tunnelconstructie niet bestand blijkt te zijn tegen de gevolgen van een plasbrand, waardoor deze instort;
- De berekening die is gemaakt met RBM-II laat zien dat het groepsrisico ver onder de oriënterende waarde ligt. Ten opzichte van de bestaande situatie is er bij de wegomlegging sprake van een *verbetering* van de situatie voor externe veiligheid. De nieuwe weg gaat minder dicht langs woonbebouwing. Er staan geen bijzonder kwetsbare objecten (verminderd zelfredzame mensen) binnen de 30 m zone vanaf deze weg.

¹⁶) Groepsrisico: cumulatieve kansen per jaar dat ten minste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting en een ongewoon voorval binnen die inrichting waarbij een gevaarlijke stof of gevaarlijke afvalstof betrokken is.

Er is nergens langs dit deel van de N355 een hoge concentratie van mensen aanwezig op een voor de hulpdiensten moeilijk bereikbare plaats, waardoor de rampenbestrijding in geval van een calamiteit ernstig zou worden gehinderd.

Het resterende groepsrisico wordt om bovenstaande redenen aanvaardbaar geacht.

4.8.3. Grondbergingen

Tijdens de aanleg van de gronddepots wordt geen gebruik gemaakt van gevaarlijke stoffen. De grondbergingen vallen daarom niet onder de werking van het *Besluit Risico's Zware Ongevallen*. De gronddepots worden evenmin gezien als een kwetsbaar object op grond van het BEVI.

Vertaling onderzoeksresultaten voor het PIP

- Gelet op de uitkomsten van het onderzoek wordt het PIP op het aspect externe veiligheid uitvoerbaar geacht.
- Voor de grondbergingen worden vanuit oogpunt van externe veiligheid geen belemmeringen verwacht.

4. 9. Luchtkwaliteit

Sinds 15 november 2007 zijn de belangrijkste bepalingen over luchtkwaliteitseisen opgenomen in de *Wet milieubeheer* (hoofdstuk 5, titel 5.2 Wm). Hiermee is het Besluit luchtkwaliteit 2005 vervallen. Op 15 november 2007 is deze wet in werking getreden; (hoofdstuk 5, titel 5.2 van de *Wet milieubeheer* wordt daarom ook wel de *Wet luchtkwaliteit* genoemd.

De wet is enerzijds bedoeld om de negatieve effecten op de volksgezondheid aan te pakken als gevolg van te hoge niveaus van luchtverontreiniging; anderzijds heeft de wet tot doel binnen zekere randvoorwaarden mogelijkheden te creëren voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Op grond van de wetgeving gelden grenswaarden ten aanzien van zwaveldioxide, stikstofdioxide, zwevende deeltjes, lood, koolmonoxide en benzeen. Deze geven het kwaliteitsniveau van de buitenlucht aan dat op een bepaald tijdstip bereikt moet zijn. De *Wet Luchtkwaliteit* verplicht bij het maken van ruimtelijke plannen de gevolgen voor de luchtkwaliteit mee te wegen.

Met het oog hierop is voor het plangebied een onderzoek naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit uitgevoerd ¹⁷⁾. Daaruit volgt de conclusie dat omlegging van de N355 langs geen van de onderzochte wegvakken tot een overschrijding leidt van de grenswaarden, zoals opgenomen in de *Wet Milieubeheer*. Langs alle wegvakken wordt ruimschoots voldaan aan de in de wet genoemde luchtkwaliteitseisen.

¹⁷⁾ Luchtkwaliteitonderzoek omlegging N355, Bureau Oranjewoud, mei 2009

Vertaling onderzoeksresultaten voor het PIP

- Er zijn op aangaande de luchtkwaliteit dan ook geen wettelijke belemmeringen voor de verdere besluitvorming van de omlegging van de N355.

4. 10. Leidingen

Ten behoeve van de aanleg heeft de provincie de aanwezigheid van leidingen onderzocht. In planologische zin moeten met name bestaande of nieuwe hoofdtransportleidingen in een bestemmingsplan (c.q. een inpassingsplan) worden bestemd met een zone waarbinnen bebouwing wordt uitgesloten in verband met onderhoud en ter voorkoming van gevaar. Ook kan het gewenst zijn om ter bescherming van leidingen beperkingen te stellen aan (diepe) groundbewerkingen.

De aanwezigheid van hoofdtransportleidingen is binnen het gebied van het inpassingsplan niet aan de orde. Wel ligt er zowel langs het kanaal als rond het gebied van de tunnel een aantal overige leidingen van nutsbedrijven.

Wat de overige leidingen naast het kanaal betreft: deze zijn gelegen in de stroken rond de bermsloten en het eigenlijke kanaal en maken daarmee geen deel van dit plangebied uit. Uitzondering daarom is alleen de passage van de nieuwe brug. Daarnaast ligt ook rond het tunnelgebied een aantal leidingen.

Bij de daadwerkelijke uitvoering moet rekening worden gehouden met een aantal werkzaamheden aangaande deze leidingen. In het algemeen regelen nuts- c.q. energiebedrijven privaatrechtelijk met grondeigenaren de rechten voor aanleg/onderhoud van leidingen.

Met de betrokken nutsbedrijven heeft over het voorontwerp van dit inpassingsplan overleg plaatsgevonden; waar nodig vindt dat ook in het uitvoeringsstadium plaats.

4. 11. Bodem

Daar waar het inpassingsplan ruimte biedt voor nieuwe ontwikkelingen, is de situatie c.q. mogelijke verontreiniging van bodem en grondwater van belang.

De realisering van milieugevoelige functies is met dit PIP niet aan de orde, met uitzondering van een woning nabij de tunnelbak. De woningbouw is gebonden aan een aparte wijzigingsprocedure in welk kader de bodemsituatie aan de orde komt.

Ten aanzien van het aspect 'bodem' voor het plangebied van de weg en de gronddepots is uit informatie van de afdeling Milieubeleid en Bodemsanering gebleken dat er zich blijkens het *Historisch Bodembestand* slechts één locatie bevindt met mogelijke bodemverontreiniging. Het betreft het perceel Industrieweg 36 te Noordhorn. Een alhier staande bedrijfsloods wordt in verband met de aanleg van de nieuwe Verbindingsweg aangekocht. Aanwezige bodemverontreiniging zal worden aangepakt.

Vertaling onderzoeksresultaten voor het PIP:

- Een locatie voor bodemverontreiniging zal worden gesaneerd.
- Het inpassingsplan is voor wat betreft het aspect 'bodem' uitvoerbaar.

4. 12. Duisternis en stilte

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

Ten aanzien van het aspect 'duisternis' wordt erop ingezet om het wegvak rond het kanaal niet te voorzien van lichtmasten. Daar waar dat vanuit verkeersveiligheid nodig is (aansluitpunten Noordhorn, splitsing bij Zuidhorn) zullen wel lichtmasten worden geplaatst.

Daarnaast wordt in verband met weren van lichtinschijn van auto's voorzien in beperkte grondwallen die lichtinschijn naar het buitengebied zoveel mogelijk moeten voorkomen.

Ten aanzien van het aspect 'stilte' wordt opgemerkt, dat het met dit inpassingsplan gaat om de aanleg van een weg die vanuit zijn aard geluidproductie met zich mee brengt. In andere delen van het dorp wordt evenwel de geluidsoverlast minder.

Bij de bespreking van het akoestisch onderzoek (paragraaf 4.4.) is gebleken dat met nieuwe wegenstructuur aan de wettelijke normen wordt voldaan; waar dat incidenteel niet het geval is, worden maatregelen genomen.

4. 13. Ruimtelijke kwaliteit

Eveneens wordt in de *Omgevingsverordening provincie Groningen 2009* ingegaan op de noodzaak om in een bestemmingsplan in te gaan op de ruimtelijke kwaliteit, alsmede duurzaamheid (artikel 4.5. van de *Omgevingsverordening*).

Wat het ruimtelijk aspect betreft, wordt verwezen naar de projectbeschrijving en de wijze waarop de provincie daarmee in de sfeer van landschappelijke inpassing mee om wil gaan.

Meer specifiek kan ten aanzien van duurzaam ruimtegebruik nog op het volgende worden gewezen:

- ook vanuit de beperking van de ruimtelijke ingreep wordt de wegomlegging zoveel mogelijk op maaiveld aangelegd;
- de brug over het kanaal zal gevormd worden door een vlakke plaat met pijlers op beide oevers; er is geen sprake van grotere bogen die invloed op het beeld zouden uitoefenen.

5. TOELICHTING OP DE BESTEMMINGEN

5. 1. Algemeen

Dit inpassingsplan is opgezet conform de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het nieuwe Besluit ruimtelijke ordening (Bro), zoals deze gelden per 1 juli 2008. Inherent hieraan is de toepassing van de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) 2008. De SVBP maakt het mogelijk om bestemmingsplannen in casu inpassingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. De SVBP 2008 is de opvolger van de SVBP 2006 en is toegespitst op de regels die voorschrijven hoe bestemmingsplannen conform de nieuwe Wro en Bro moeten worden gemaakt. De SVBP geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het bestemmingsplan, zowel digitaal als analoog. De regels van dit inpassingsplan zijn opgesteld conform deze standaarden.

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

Startpunt voor dit inpassingsplan en daarmee ook voor de juridisch-planologische regeling in bestemmingen is de tracékeuze geweest door Provinciale Staten (23 april 2008) aangaande wegomlegging van de N355.

5. 2. Toelichting op de bestemmingen

Hieronder worden de in het plan voorkomende bestemmingen toegelicht. De bestemming zijn op alfabetische volgorde in de planvoorschriften opgenomen. Hieronder volgt een toelichting op de bestemmingen en het juridisch systeem.

Inleidende regels

-- Begrippen -

De in het PIP voorkomende begrippen zijn in artikel 1 van de planregels gedefinieerd. Het betreft hier een gestandaardiseerde opzet van begrippen.

Wijze van meten -

Ook de meetbepalingen zijn afgeleid van de landelijke standaard voor bestemmingsplan (en dus ook voor provinciale inpassingsplannen).

Bestemmingsregels

-- Bedrijf - Gronddepot -

Onder deze bestemming is een aantal gronden ter weerszijden van het wegtracé meegenomen. Het gaat hier om gronden die voorafgaand aan de wegaanleg de functie van gronddepot krijgen. Binnen de gegeven bestemming wordt niet in bebouwing voorzien. De werkterreinen aan het kanaal zijn binnen de bestemming aangeduid. Er is een maximale hoogte van 12,00 m opgenomen; deze doet zich overigens met name voor bij de nadering van de brug over het kanaal; elders is sprake van een geleidelijk aflopend talud.

De functie 'gronddepot' betreft een tijdelijke activiteit. Na het opspuiten en inklinken van deze gronden zullen ze worden gebruikt voor de aanleg van de weg (op- en afritten).

De dan niet meer benodigde gronden krijgen een functie voor agrarische doeleinden en voor landschappelijke inpassing. Ook ecologisch medegebruik zal kunnen plaatsvinden.

Het op korte termijn kunnen starten van een gebruik als gronddepot wordt planologisch geregeld door middel van een zogenaamd 'projectbesluit', zoals de *Wet ruimtelijke ordening-2008* dat mogelijk maakt. Dit projectbesluit is inmiddels in procedure. Naar verwachting zal dit in het najaar 2010 door de gemeente van Zuidhorn worden vastgesteld.

Een projectbesluit moet beschouwd worden als een stap naar dit inpassingsplan: de definitieve planologische regeling van de gronddepots krijgt dan ook met het voorliggende inpassingsplan vorm. Die definitieve regeling wordt een agrarische bestemming, die is afgestemd op de agrarische bestemming in het omliggende buitengebied en ter plaatse mogelijkheden geeft voor extensief agrarisch gebruik.

De bestemming "Bedrijf – Gronddepot" is inhoudelijk gericht op de functie van gronddepot. Bebouwing is daarop niet toegestaan. Wel wordt langs het kanaal rekening gehouden met een werkterrein (voor zuiginstallaties e.d.).

De bij wijzigingsbevoegdheid mogelijk gemaakte agrarische eindbestemming is materieel afgestemd op de agrarische bestemming, zoals die voor het aangrenzende buitengebied van Zuidhorn in het gelijknamige ontwerpbestemmingsplan is opgenomen. Met name de openheid is binnen deze agrarische bestemming bepalend voor de landschapswaarden.

-- Groen -

De bestemming "Groen" is gelegd op enkele stroken ter weerszijden van de N355 in het dorpsgebied Noordhorn. Het gaat om een onbebouwde bestemming die de ruimte geeft voor de aanleg van landschapsmaatregelen zoals deze in het landschapsplan/beeldkwaliteitplan worden aangegeven.

-- Verkeer -

De belangrijkste bestemming in dit plangebied is de bestemming "Verkeer". Deze geeft de planologische basis voor de aanleg van de nieuwe weg, inclusief verkeersvoorzieningen, bermsloten en kunstwerken. Binnen deze bestemming staat de ontsluitings- c.q. stroomfunctie van N355 voorop.

Het aan te houden profiel is door middel van een dwarsprofiel aangegeven, dat de basisindeling van de weg aangeeft. Daarmee wordt niet alleen een beeld gegeven van de indeling van de bestemming, ook formeel zijn dwarsprofielen noodzakelijk vanuit de Wet geluidhinder (garantie van de wegindeling vanuit oogpunt van geluidbelasting).

Opgemerkt wordt nog dat aan de zuidzijde de verkeersbestemming zó is begrensd dat daaruit de gewenste wijze van aansluiten (op de huidige 'in-prikker') duidelijk wordt: een haakse aansluiting, de provincie wil hier uitdrukkelijk geen rotonde mogelijk maken.

- *Vrijwaringszone molenbiotoop* -

Over een klein deel van het plangebied loopt een molenbeschermingszone van de molen te Noordhorn. Conform het geldende bestemmingsplan voor Noordhorn is deze zone door middel van een gebiedsaanduiding in dit inpassingsplan opgenomen.

De regeling strekt ertoe dat hoge bouwwerken die mogelijk nadelig voor de windvang kan zijn, wordt tegengegaan.

Compenserende en/of mitigerende maatregelen

Binnen de relevante bestemmingen “Verkeer”, “Groen” en “Bedrijf-Gronddepot” is de planologische ruimte opgenomen voor maatregelen/voorzieningen die de effecten op de omgeving beperken.

Daarbij is overwogen dat het karakter van dit inpassingsplan primair dat is van een toelatingsplan: het plan geeft de planologische ruimte om binnen de gegeven randvoorwaarden (planregels, verbeelding) te komen tot de gewenste wegomlegging. Tegelijkertijd stelt de provincie zich op het standpunt dat zij zich ervoor inzet om de compenserende /mitigerende maatregelen ook daadwerkelijk wil realiseren. In deze plantoelichting is dat als een “inspanningsverplichting” aangemerkt.

Zie ook eerder in hoofdstuk 3 van deze plantoelichting.

Overwogen is daarbij tevens, dat voor een op zichzelf niet MER-plichtig inpassingsplan als het onderhavige het ‘dwingend’ opnemen van dergelijke maatregelen juridisch niet passend is; dit gelet ook op het eerder genoemde karakter van het inpassingsplan.

Wel moet in de bestemmingen van het inpassingsplan de ruimte bestaan voor de daadwerkelijke realisering/aanleg van dergelijke compenserende en/of mitigerende maatregelen. Dat sluit ook goed aan bij het beleid dat in het *Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013* is opgenomen. Daarin wordt onder meer het belang van een goede en integrale landschappelijke inpassing bij ingrijpende infrastructurele werken aangegeven. De bestemmingsomschrijvingen van de hiervoor genoemde bestemmingen voorzien hier in.

Een en ander heeft ertoe geleid dat in de bestemmingen expliciet ruimte is opgenomen voor de aanleg van:

- landschappelijke en/of ecologische voorzieningen;
Dit kunnen voorzieningen zijn die voortvloeien uit het *Schetsontwerp en beeldkwaliteitplan Verlegging en tunnel N355* (zie ook bijlage 7 bij de plantoelichting). Dit kan betrekking hebben op behoud, versterking en aanleg van singels, aanplant van bomen, aanleg van het bloemenveld rond de ‘knoop’ en andere vergelijkbare groen- en beplantingselementen; ook de landschappelijk passende aanleg van taluds wordt hierin meegenomen.
Ook zal bij de aanleg rekening worden gehouden met de zorgmaatregelen die voortvloeien uit het ecologisch onderzoek (vergelijk ook bijlage 3 bij de plantoelichting). Zo kunnen de brede bermzones tevens via een goed ecologisch bermbeheer de floristische waarden versterken en wordt voorzien in behoud van de bomenrijen langs het kanaal;

- geluid- en/of lichtwerende voorzieningen;
Dit kunnen voorzieningen zijn ter beperking van geluid- dan wel licht-hinder: zo wordt voorzien in aarden wallen die de lichtinschijn reduceren.

Algemene regels

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

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

Afstemming Wabo

Op 1 oktober 2010 is de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking getreden. In de Wabo wordt een groot aantal vergunningen op het gebied van ruimtelijke ordening, bouwen en milieu samengevoegd in één geïntegreerde vergunning, de zogenaamde en omgevingsvergunning. De Wabo bevat geen overgangsrechtbepalingen. Daarom zijn de planregels in dit inpassingsplan in overeenstemming met deze nieuwe wet gebracht. Het betreft in hoofdzaak juridische formuleringen die voortvloeien uit de Wabo.

Overgangs- en slotregels

Standaard in bestemmingsplannen en dus ook in een inpassingsplan zijn de overgangsbepalingen (ter voldoening van bestaande rechten) en slotregels (aanhalingstitel en vaststellingsdatum ten behoeve van Provinciale Staten). Deze zijn in hoofdstuk 4 van de planregels opgenomen

6. UITVOERBAARHEID

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

6. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Voorafgaand aan deze planologische regeling is in verband met de maatschappelijke uitvoerbaarheid van belang te wijzen op de procedure met betrekkenen en besluitvorming in het kader van m.e.r.-procedure. In het kader van de m.e.r.-procedure is voorzien in uitvoerige inspraak en betrokkenheid van maatschappelijke organisaties, zowel op de startnotitie, als op het MER, inclusief de aanvulling op het MER. Ook hebben de wettelijke adviseurs, waaronder de Commissie voor de milieueffectrapportage geadviseerd op het MER. De resultaten van de inspraak hebben Provinciale Staten betrokken bij de uiteindelijke tracévaststelling in 2008. Deze heeft in april 2008 plaatsgehad.

Het tracé van de wegomlegging van de N355, zoals besloten door Provinciale Staten, is nu overeenkomstig de *Wet ruimtelijke ordening* (2008) in een inpassingsplan geregeld.

Over dit inpassingsplan is, gelet op de reeds gevoerde inspraakprocedures in het kader van de MER en de tracékeuze, geen afzonderlijke inspraakprocedure gevolgd. Uiteraard laat dit onverlet dat wel zienswijzen kunnen worden ingediend op het ontwerp van het PIP. In hoofdstuk 7 wordt daar nader op ingegaan.

Voorts is over het plan op donderdag 27 mei 2010 over het inpassingsplan een informatieavond in dorps huis "De Dörpstee" in Noordhorn gehouden. In bijlage 10 bij deze toelichting is een uitgebreid verslag van de avond opgenomen.

Verder is bij de totstandkoming van het schetsontwerp voor de landschappelijke inpassing / beeldkwaliteitplan met een klankbordgroep overleg gevoerd. Opgemerkt wordt dat dit overleg zowel betrekking heeft gehad op een aantal maatregelen die te maken hebben met de wegomlegging, anderzijds met maatregelen rond de Langestraat die buiten het kader van dit inpassingsplan vallen.

Daarnaast is het inpassingsplan voorgelegd aan de betrokken diensten als bedoeld in het overleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit op de ruimtelijke ordening. Het betreft hier de diensten van Rijk en provincie, waterschap, maatschappelijke organisaties, gemeente Zuidhorn en aangrenzende gemeenten.

De binnengekomen reacties zijn door de provincie verzameld en vervolgens van een standpunt voorzien. Zie hoofdstuk 7 voor een verantwoording. Daarna is het inpassingsplan als ontwerp ter visie gelegd in de periode van 30 september 2010 tot en met 10 november 2010.

De ingediende zienswijzen zijn betrokken bij het besluit omtrent de vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten (09-03-11).

6. 2. Economische uitvoerbaarheid

In april 2008 hebben als eerder gezegd Provinciale Staten het realisatiebesluit voor de wegomlegging genomen.

Verder is in het kader van de voordracht van de Gedeputeerde Staten aan Provinciale Staten (april 2008) voor de tracékeuze tevens ingegaan op de kosten die aan de wegomlegging verbonden zijn. Deze kosten worden door de gezamenlijke overheden (Rijk, provincie, gemeente Zuidhorn) gedragen. Uit de behandeling in Provinciale Staten is voorts gebleken, dat de extra kosten voor het uiteindelijk gekozen tracé volgens 4A-III worden gedekt in de provinciale begroting. Daarmee is de uitvoering van de betrokken werkzaamheden economisch gedekt en het plan economisch uitvoerbaar.

Ten behoeve van de aanleg van de wegomlegging worden al met de betrokken grondeigenaren gesprekken gevoerd over de aankoop van de benodigde gronden. Voor zover nodig vindt daarbij afstemming plaats met de gemeente Zuidhorn die in het aangrenzende gebied de woonlocatie Oostergast ontwikkelt. Een aantal gronden is reeds door de provincie verworven. Tot op heden wordt er van uitgegaan dat de overige grondaankopen op minnelijke wijze kan plaatsvinden. Als de provincie en de grondeigenaren van de gronden het niet eens worden, kan de provincie op basis van de Ontheeningswet eventueel een ontheeningsprocedure inzetten.

Het uitgangspunt van de provincie is om de benodigde gronden zo snel mogelijk aan te kopen. Verder wordt ingezet op een volledige schadeloosstelling voor het bedrijf. Tot het moment van verwerving kan ter plaatse de agrarische bedrijfsvoering op reguliere wijze worden voortgezet. Verder zal waar aan de orde worden meegewerkt aan een mogelijke alternatieve locatie in het buitengebied van de gemeente Zuidhorn ten behoeve van een vergelijkbare agrarische bedrijfsvoering.

Bij de beoordeling van de schadeloosstelling zal zowel betrokken worden de situatie aangaande de landbouwgronden, als die van de bedrijfsvoering.

7. OVERLEG

Overleg

In artikel 3.1.1 lid 1 van het *Besluit ruimtelijke ordening* (hierna: Bro) is bepaald dat het bestuursorgaan dat belast is met de voorbereiding van een bestemmingsplan daarbij overleg pleegt met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met die diensten van provincie en Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. Ingevolge artikel 1.1.1 lid 2 Bro en de hierop rustende bepalingen wordt onder een bestemmingsplan mede begrepen een inpassingsplan als bedoeld in afdeling 3.5 van de Wet ruimtelijke ordening. Het voorontwerp 'Inpassingsplan wegomlegging N355 (Noordhorn - Zuidhorn)' is in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro toegezonden aan de volgende instanties:

1. Inspectie VROM, regio Noord
2. Rijkswaterstaat Noord Nederland
3. Ministerie van LNV, directie Noord
4. Ministerie van EZ, regio Noord
5. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed
6. College van B&W van de gemeente Achtkarspelen
7. College van B&W van de gemeente Groningen
8. College van B&W van de gemeente Kollumerland
9. College van B&W van de gemeente Zuidhorn
10. Enexis
11. KPN
12. N.V. Nederlandse Gasunie
13. Waterbedrijf Groningen
14. Waterschap Noorderzijlvest
15. Ziggo
16. Stichting Milieubeheer ZWK
17. Milieufederatie Groningen
18. N.L.T.O. Noord
19. Groninger Dorpen
20. Stichting het Groninger Landschap
21. Kamer van Koophandel
22. Regionale Brandweer

De instanties genoemd onder 1 tot en met 5, 8, 9, 11, 14, 16 hebben op het voorontwerp inpassingsplan gereageerd. De Inspectie VROM, regio Noord heeft gereageerd mede namens de rijksdiensten genoemd onder 2 tot en met 5. De raad van de gemeente Zuidhorn heeft gereageerd namens de gemeente Zuidhorn. Daarnaast zijn reacties ontvangen van de Stichting Behoud Rietdal Noordhorn en de Stichting Vrienden van Noordhorn en omgeving. Het betreffen hier geen overlegreacties zoals bedoeld in artikel 3.1.1 Bro. De reacties zullen wel inhoudelijk van commentaar worden voorzien. Alle reacties zijn opgenomen in bijlage 11.

Hieronder zijn de reacties samengevat en van commentaar voorzien.

Inspectie VROM, regio Noord

De Inspectie VROM, regio Noord geeft mede namens de betrokken rijksdiensten aan dat het voorontwerp 'Inpassingsplan wegomlegging N355 (Noordhorn - Zuidhorn)' geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen, gelet op de nationale belangen in de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijke Beleid.

Reactie (1):

De reactie van de Inspectie VROM, regio Noord wordt ter kennisgeving aangenomen.

College van B&W van de gemeente Kollumerland

Het college geeft allereerst aan dat men het ten zeerste op prijs stelt dat het college van Gedeputeerde Staten van Groningen de gemeente Kollumerland op de hoogte heeft gebracht van de start van de overlegprocedure. Verder deelt het college mee dat het voorontwerp 'Inpassingsplan Wegomlegging N355 (Noordhorn - Zuidhorn)' geen aanleiding geeft tot het maken van op- of aanmerkingen.

Reactie (2):

De reactie van het college van B&W van de gemeente Kollumerland wordt voor kennisgeving aangenomen.

Raad van de gemeente Zuidhorn

Inleiding

De raad geeft aan door middel van deze overlegreactie tegemoet te komen aan het verzoek van het College van Gedeputeerde Staten van Groningen (hierna: GS) om de raad van de gemeente Zuidhorn te horen voordat het inpassingsplan door Provinciale Staten van Groningen (hierna: PS) wordt vastgesteld. De reactie is gesplitst in een procedureel deel en een inhoudelijk deel.

Procedureel

De Wet ruimtelijke ordening stelt dat PS in het vaststellingsbesluit van het inpassingsplan moeten aangeven tot welk tijdstip de bevoegdheid van de raad wordt uitgesloten om een nieuw bestemmingsplan vast te stellen. In het voorontwerp inpassingsplan wordt dit tijdstip niet genoemd. Om misverstanden te voorkomen vraagt de raad in het ontwerp inpassingsplan hierover duidelijkheid te verschaffen en het punt te betrekken bij de besluitvorming over het inpassingsplan.

Reactie (3):

Ingevolge artikel 3.26, lid 5, van de *Wet ruimtelijke ordening* bepalen Provinciale Staten in het vaststellingsbesluit tot welk tijdstip de uitsluiting van de bevoegdheid van de gemeenteraad tot vaststelling van een bestemmingsplan voor de betrokken gronden voortduurt. Dit met dien verstande dat dit tijdstip is gelegen binnen de periode van tien jaar, bedoeld in artikel 3.1, lid 2, van de *Wet ruimtelijke ordening*.

In het vaststellingsbesluit zal daarom worden aangegeven tot welk tijdstip de bevoegdheid van de raad wordt uitgesloten om voor de betreffende gronden een nieuw bestemmingsplan vast te stellen.

De raad verzoekt om voor het verdere vervolg van de formele planologische procedure gebruik te maken van de *Crisis- en herstelwet* die op 29 maart 2010 in werking is getreden. Een provinciaal inpassingsplan valt volgens de raad binnen de reikwijdte van deze wet, waarmee de procedure sneller kan worden afgerond. Een spoedige afronding van de procedure is van belang voor de ontwikkeling van de Oostergast. De bestaande provinciale weg wordt op termijn een barrière, omdat de weg komt te liggen tussen het bestaande dorp en nieuwe delen van de woonwijk. Dit is een ongewenste situatie die zo snel mogelijk moet worden opgelost.

Reactie (4):

De *Crisis- en herstelwet* beoogt een versnelde ontwikkeling en verwezenlijking van ruimtelijke en infrastructurele projecten en daarmee een bijdrage aan de bestrijding van de economische crisis te realiseren. Hiertoe bevat de *Crisis- en herstelwet* een tweetal hoofdstukken met bijzondere wettelijke voorzieningen van tijdelijke aard en een hoofdstuk met wijzigingen van een groot aantal wetten, waaronder de *Wet ruimtelijke ordening*. Deze wijzigingen hebben een blijvend karakter. Voor zover relevant voor dit inpassingsplan bevat hoofdstuk 1 van de *Crisis- en herstelwet* bestuursprocesrechtelijke bepalingen die van toepassing zijn op de (categorieën van) projecten die zijn genoemd in de bijlagen I en II van de *Crisis- en herstelwet*.

Ingevolge artikel 1.1 lid 1 sub a van de *Crisis- en herstelwet* is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van toepassing op alle besluiten die krachtens enig wettelijk voorschrift zijn vereist voor de ontwikkeling of verwezenlijking van de in bijlage I en II bij deze wet bedoelde categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten. In bijlage I onder punt 2.1 worden projecten genoemd die samenhangen met de ontwikkeling en verwezenlijking van werken en gebieden welke krachtens afdeling 3.5 van de *Wet ruimtelijke ordening* worden voorbereid. Afdeling 3.5 van de *Wet ruimtelijke ordening* heeft ondermeer betrekking op inpassingsplannen van een provincie.

Het onderhavige inpassingsplan betrekking heeft op een wegomlegging van de N355 bij Noordhorn en Zuidhorn valt daarmee onder het toepassingsbereik van artikel 1.1 lid 1 sub a van de *Crisis- en herstelwet*. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met de permanente wijzigingen die op grond van hoofdstuk 3 van de *Crisis- en herstelwet* zijn doorgevoerd in de *Wet ruimtelijke ordening*. Voor zover mogelijk zal voor het verdere vervolg van de formele procedure gebruik worden gemaakt van de op 31 maart 2010 in werking getreden *Crisis- en herstelwet*.

Inhoudelijk

Landschappelijke inpassing

De raad geeft aan dat GS voor de landschappelijke inpassing van tracévariant 4A-III een studie heeft laten uitvoeren. De studie heeft als titel 'Schetsontwerp en beeldkwaliteitplan voor de verlegging en tunnel N355 en herinrichting Rijksweg in Noordhorn' en is als bijlage aan het inpassingsplan toegevoegd.

De studie is volledig opgezet en bevat concrete compensatiemaatregelen om de aantasting van landschappelijke waarden door de aanleg van de nieuwe provinciale weg te compenseren. Variant 4A-III doorsnijdt met een tunnel de glaciale rug waar Noordhorn en Zuidhorn op liggen. De provinciale weg komt in direct contact met de dorpsbebouwing en er komen relatief veel verkeersmaatregelen in een klein gebied samen. Dit maakt de landschappelijke inpassing van de nieuwe weg extra belangrijk. De raad geeft aan het cruciaal te vinden dat de compensatiemaatregelen uit het onderzoek voldoende worden gewaarborgd.

De raad zegt verder dat over een viertal compensatiemaatregelen geen standpunt wordt ingenomen. Dit is een gemis. De raad vraagt om dit bij de uitwerking van het ontwerp inpassingsplan alsnog te doen. Het ligt, volgens de raad, geheel in lijn met de provinciale verordening en de eisen die daarin worden gesteld aan de inhoud van toelichtingen van bestemmingsplannen.

Het gaat daarbij om de volgende zaken:

1. De vormgeving van de tunnelmonden.

In de genoemde studie wordt voorgesteld om de vormgeving van elke mond te laten aansluiten bij de landschapsstructuur waar hij aan grenst. Omdat de structuren ten oosten en ten westen van Noordhorn van elkaar verschillen, wordt voor de landschappelijke inpassing een asymmetrisch ontwerp van de tunnelmonden voorgesteld. Het is een goed doordacht voorstel.

In de toelichting van het voorontwerp inpassingsplan wordt gesteld dat de vormgeving van de tunnelmonden niet in het inpassingsplan wordt geregeld, maar bij de uitvoering aan de orde komt. Dit is voor de raad te vrijblijvend. Het past niet bij het feit dat de vormgeving van de tunnelmonden een fundamenteel onderdeel is van de landschappelijke inpassing van variant 4A-III.

Volledigheidshalve wordt er door de raad op gewezen dat de landschappelijke inpassing zwaar weegt bij de gemeentelijke beoordeling van een toekomstige bouwvraag voor de tunnelbak.

2. Lichthinder voor woningen langs de Langestraat.

Om lichthinder te voorkomen, wordt in de studie over de landschappelijke inpassing voorgesteld om een bestaande rug in het landschap met circa 40 cm te verhogen. Het gaat om een rug ten noorden van de nieuwe N355 op circa 130 meter afstand van de oostelijke rand van Noordhorn. De raad geeft aan dit een goede oplossing te vinden die vermindering van woongenot voorkomt en als bijkomend voordeel heeft dat de herkenbaarheid van de glaciale rug wordt versterkt.

In de toelichting van het voorontwerp inpassingsplan wordt gesteld dat de rug buiten het plangebied van het inpassingsplan ligt en dat in overleg met de gemeente Zuidhorn wordt nagegaan hoe vorm kan worden gegeven aan de ophoging van de rug. Dit is voor de raad te algemeen en biedt geen garantie voor de bewoners van de woningen in kwestie. Naar de overtuiging van de raad ligt de verantwoordelijkheid voor de daadwerkelijke uitvoering van de verhoging primair bij GS.

3. Vormgeving van de grondbergingen.

Over de grondbergingen aan weerszijden van het Van Starckenborghkanaal worden de op- en afritten van de vaste hoge brug aangelegd. In de studie over de landschappelijke inpassing wordt voorgesteld om kleine dijklichamen aan te leggen die schijnsel van koplampen tegenhouden. Naar de mening van de raad is dit een eenvoudige oplossing die het realiseren waard is.

In de toelichting van het voorontwerp inpassingsplan wordt gesteld dat enkel de aanleg van de kleine dijklichamen planologisch mogelijk wordt gemaakt. Wat telt is de vraag of GS bereid zijn om de lichamen daadwerkelijk aan te leggen.

4. Toepassing van kunst.

In de studie wordt kunst als een instrument gezien om de doorsnijding van de glaciale rug zichtbaar te maken voor de weggebruiker. Dit kan een interessante toepassing zijn.

In de plantoelichting komt de toepassing van kunst niet terug.

Reactie (5):

Het beeldkwaliteitplan geeft aan waar wij voor wat betreft de uitvoering van werken en bouwwerken naar streven. Wij zien de feitelijke realisatie ervan als een uitdrukkelijke inspanningsverplichting. Het geldt hier de punten die de gemeente Zuidhorn onder 1, 3 en 4 noemt.

Voor wat betreft het door de Raad genoemde tweede punt 'lichthinder' zij hier opgemerkt, dat inmiddels uit onderzoek is gebleken dat het 'van nature' aanwezige (en in het bestemmingsplan buitengebied Zuidhorn planologisch beschermde) reliëf bedoelde lichthinder genoegzaam zal voorkomen. Het aanbrengen van een kunstmatige verhoging is daarmee niet nodig.

Natuurcompensatie

Met de wegomlegging wordt circa 20 hectare weidevogelbiotoop verstoord. In de toelichting van het voorontwerp inpassingsplan wordt aangegeven dat u deze verstoring gaat compenseren en dat daarvoor een compensatieplan wordt opgesteld. De raad gaat ervan uit dat dit plan als bijlage wordt toegevoegd aan het nog uit te werken ontwerp inpassingsplan. Mogelijk kunnen compenserende maatregelen worden uitgevoerd binnen de gemeentegrenzen van Zuidhorn. De raad wacht eventuele voorstellen op dit punt met belangstelling af.

Reactie (6):

Onze aanvankelijke veronderstelling dat de aanleg van de wegomlegging beperkte, doch niet te veronachtzamende gevolgen zou kunnen hebben voor de weidevogelstand is - zoals recent ingesteld onderzoek (Weidevogelinventarisatie Rondweg Zuidhorn 2010, Altenburg & Wymenga, juni 2010)) heeft uitgewezen - onjuist gebleken.

De betrekkelijke waarde die het gebied ten oosten van Zuidhorn tot enkele jaren nog had, blijkt door autonome ontwikkelingen dusdanig te zijn afgenomen, dat realisering van het tracé geen meetbare effecten met zich meebrengt voor de weidevogelpopulatie in het gebied.

Mitigerende en compenserende maatregelen zijn dan ook niet nodig. De plantoelichting is aangevuld en het rapport als separate bijlage toegevoegd.

Geluidscompenserende maatregelen

De raad geeft dat in het voorontwerp inpassingsplan over geluidscompenserende maatregelen wel een standpunt wordt ingenomen. In het rapport akoestisch onderzoek (bijlage 4, pagina 26) wordt een aantal zogenaamde bronmaatregelen (snelheidsverlaging, toepassing van stil asfalt i.c. ZOAB op alle nieuwe wegen) en maatregelen in het overdrachtsgebied (afscherming met behulp van schermen/wallen) beschreven. Eveneens wordt, van de onderzochte maatregelen, toepassing van stil asfalt als effectief en het meest doelmatig beoordeeld.

In de toelichting van het voorontwerp inpassingsplan wordt gesteld, dat toepassing van ZOAB op bezwaren stuit. De tweede optie, maatregelen in het overdrachtsgebied, wordt evenmin gewenst/mogelijk geacht. Hiermee geeft GS aan geen geluidsbeperkende bronmaatregelen te nemen.

De gemeenteraad mist hierin de ambitie van PS om deze variant goed in te passen. Daarnaast mist de raad een transparante overweging waarin kosten én baten worden behandeld. Ook mist de raad in de overweging de verbetering van leefbaarheid in een groter gebied en toename van verkeersveiligheid bij ZOAB.

Reactie (7):

Het niet toepassen van bronmaatregelen hangt in belangrijke mate samen de (gebrekkige) effectiviteit van deze maatregelen. Wat betreft de toepassing van ZOAB neemt het positieve effect, zowel door het dichtslippen van de open structuur (onder andere door landbouwverkeer), als door de beperkte levensduur van dit materiaal, snel af. Wanneer hierbij wordt opgeteld het frequenter onderhoud en de daarmee gepaard gaande overlast, is de conclusie dat toepassing van dit materiaal hier niet wenselijk is. Soortgelijke nadelen gelden ook voor andere typen geluidreducerend asfalt.

Vervolgens is gekeken naar maatregelen in het overdrachtsgebied, i.c. de plaatsing van schermen of wallen. Vanwege de stedenbouwkundige consequenties daarvan op het ruimtelijk beeld, wordt toepassing van schermen ongewenst geacht.

In voorkomend geval is daarom de voorkeur gegeven aan het volgen van een Procedure Hogere Waarden.

Wij verwijzen u hiervoor naar paragraaf 4.4. van de plantoelichting.

KPN

KPN verzoekt bij het inpassingsplan betrokken te worden als de plannen voor de wegomlegging nader worden uitgewerkt. Hierbij kan volgens KPN het volgende aan de orde komen:

- het creëren van tracés aan beide zijden van straten in openbare grond, in bermen en open verhardingen;
- het handhaven van bestaande tracés;
- het vrijhouden van de toegewezen tracés van bomen en beplanting

Reactie (8):

Bij de verdere technische uitwerking van de plannen zal KPN hierbij worden betrokken.

Waterschap Noorderzijlvest

Het waterschap geeft aan dat het beleid en de uitgangspunten van het waterschap op een goede manier zijn opgenomen in het inpassingsplan.

Het waterschap heeft geen verdere opmerkingen en gaat akkoord met het inpassingsplan.

Reactie (9):

De reactie van het *Waterschap Noorderzijlvest* wordt voor kennisgeving aangenomen.

Stichting Milieubeheer ZWK

De Stichting Milieubeheer ZWK geeft in een reactie aan dat zij juridisch niet bevoegd zijn om een reactie te geven op het voorontwerp inpassingsplan.

De Stichting geeft aan dat de Milieufederatie .

Groningen wellicht om een reactie gevraagd kan worden.

Reactie:

Het voorontwerp inpassingsplan is in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1 Bro toegezonden aan de Milieufederatie Groningen. Van de Milieufederatie Groningen is geen inhoudelijke reactie ontvangen.

Stichting Behoud Rietdal Noordhorn

De stichting geeft aan kennis te hebben genomen van het voorontwerp inpassingsplan en hierover positief gestemd te zijn. De stichting geeft aan wel een aantal opmerkingen en suggesties te hebben.

Op de brug is ruimte aangehouden voor elkaar passerende motorvoertuigen. Is deze breedte dusdanig dat ook het brede landbouwverkeer elkaar kan passeren, en geldt dit ook als van het "shared space" principe wordt afgestapt en er gescheiden banen zijn voor fietsers en gemotoriseerd verkeer? De Stichting verzoekt hen van informatie te voorzien over de ervaringen en cijfers van elders met gemengd verkeer in soortgelijke situaties.

Reactie (10):

De vraag heeftbetrekking op een andere brug dan die in het inpassingsplan is voorzien en is voor wat betreft het inpassingsplan dan ook niet relevant. Desalniettemin zij hier vermeld dat er op de brug waar de Stichting Behoud Rietdal Noordhorn op doelt, geen sprake zal zijn van gemengd verkeer en dat er voldoende ruimte is voor het gemotoriseerd verkeer.

De stichting geeft vervolgens aan graag te zien dat wandelmogelijkheden worden gecreëerd: zogenaamde ommetjes. Hierbij wordt gedacht aan een wandelpad of schelpenpad waarop de wandelaars (met hun hond) niet gehinderd worden door fietsers en brommers.

Bijvoorbeeld:

- van de buslus aan de Langestraat, langs de noordzijde van de Rijksweg naar het tunneldak;

- van het tunneldak naar de achterzijde van de Sicke Bennigheste, en naar de Esdoornstraat;
- van het Van Starkenborghkanaal, langs de onderzijde van het nieuwe talud, door de aan te leggen veetunnel naar het fietspad tussen Noordhorn-Den Ham.

Op het tunneldak kan een informatiebord worden opgesteld dat historische informatie geeft over de hom waarop Noord- en Zuidhorn liggen, en over de historische ontwikkeling van de dorpen als gevolg van de aanleg van spoorlijn, kanaal en Rijksstraatweg.

Reactie (11):

Het plan voorziet niet in een 'ommetje' . Besluitvorming hierover zien wij als een gemeentelijke aangelegenheid. Overigens zal met de realisatie van de wegomlegging het gebied Langestraat/Rijksstraatweg gebruiksvriendelijker worden voor wandelaars.

De stichting geeft vervolgens aan dat als gevolg van de verlegging van de N355 gemiddeld gezien de geluidsbelasting aan de zuidkant van Noordhorn zal dalen. Echter, er zal voor een klein aantal woningen een toename optreden. De stichting verzoekt dit zo mogelijk te voorkomen. Bijvoorbeeld door de komende jaren de ontwikkeling van geluidsarm asfalt/materialen te volgen en dit toe te passen. Hoe minder geluid, hoe beter.

Reactie (12):

Kortheidshalve zij hier verwezen naar onze reactie bij de gemeente Zuidhorn, onder punt 7 in dit hoofdstuk.

De stichting geeft aan dat bij de berekening van de externe veiligheid er is uitgegaan van de vervoersintensiteit op de westelijke ringweg van de stad Groningen. Weliswaar is daarmee de uitkomst positief, maar bij Noordhorn zal de vervoersintensiteit van gevaarlijke stoffen lager liggen.

Met als gevolg een nog positievere uitkomst van het model. Er zijn toch gegevens van de intensiteit van vrachtverkeer op de N355 bekend?

Reactie (13):

Over de intensiteit van het vrachtverkeer op de N355 zijn voldoende gegevens beschikbaar, maar niet over de aard van de goederen die vervoerd worden. Voor de berekeningen is daarom gebruik gemaakt van de telgegevens van een dichtbij gelegen provinciale weg, de westelijke ringweg van de stad Groningen. Hiermee is een veilig uitgangspunt aangehouden.

De stichting geeft aan dat aan de westzijde van de Rijksstraatweg, ter hoogte van Mokkenburg, op plattegronden nieuw te bouwen woningen zijn getekend. In de tekst vinden wij hier niets over terug. Graag zien wij deze plannen concreet gemaakt. Ook de opwaardering van het aanzicht van beeldbepalende bedrijfspanden bij de ingang van bedrijventerrein Mokkenburg zien wij graag concreet gemaakt.

Reactie (14):

Het concreet maken van plannen voor de realisatie van de woningen en eventuele opwaardering van bedrijfspanden zien wij als een gemeentelijke aangelegenheid. Wij verwijzen voorts naar hoofdstuk 3.10 en in het bijzonder naar figuur 10. Deze figuur geeft het wensbeeld van de woningbouw.

De stichting geeft aan benieuwd te zijn naar de tijdsplanning.

Wanneer zal volgens de huidige inzichten gestart worden met uitvoerende werkzaamheden, en wanneer kunnen belangrijke opleveringen ongeveer verwacht worden?

Reactie (15):

Naar verwachting zal - afhankelijk van verdere voorbereiding, waaronder de grondverwerving - de uitvoering eind 2011 of in 2012 starten. De uitvoeringsduur bedraagt naar verwachting 3 jaar.

Stichting Vrienden van Noordhorn en omgeving

De stichting geeft aan blij te zijn met de zeer uitgebreide beschrijving van het inpassingsplan en ze kan zich er in grote lijnen goed in vinden. Wel geeft de stichting aan dat er nog een aantal punten zijn die extra aandacht verdienen.

Voor een aantal aanwonenden geldt een (kleine) overschrijding van de geluidsnorm. De stichting vraagt om de geluidswerende maatregelen goed uit te voeren met oog voor effectiviteit en vormgeving.

Eén van de manieren om geluid te reduceren is gebruik te maken van geluidsarm asfalt. In het inpassingsplan wordt aangegeven dat ZOAB niet in aanmerking komt. Toch denkt de stichting dat, zeker in de tijd dat het asfalt gelegd wordt, er enkele nieuwe typen asfalt ontwikkeld zullen zijn die wel voldoen aan de criteria: geluidsarm, duurzaam en kostenefficiënt. Kan de stichting ervan uitgaan dat die ontwikkelingen worden meegenomen in de uiteindelijke keuze voor de aanleg van de weg?

Reactie (16):

Kortheidshalve zij hier verwezen naar onze reactie nr. 7 bij de beantwoording van de gemeente Zuidhorn.

De stichting geeft aan dat in het dorp een grote behoefte is aan de uitbereiding van het aantal ommetjes middels wandelpaden. Een voorstel voor een nieuw ommetje is vanaf het tunneldak, via de achterkant van de Sicke Benninghe- stede naar de Esdoornstraat.

Reactie (17):

Kortheidshalve zij hier verwezen naar onze reactie nr. 11

De stichting geeft aan dat uit het inpassingsplan blijkt dat er mogelijk een veetunnel wordt aangelegd in de weg tussen de nieuwe hoge brug en het dorp.

Is het mogelijk om die veetunnel zo aan te leggen (plaat en inrichting) dat deze ook te gebruiken is in een nieuw aan te leggen wandelpad langs de tochtsloot of tussen het kanaal en het fietspad Hamsterpad-Spanjaardsdijk?

Reactie (18):

De veetunnel wordt aangelegd ten behoeve van de agrarische bedrijfsvoering en verbindt gronden die door de nieuwe weg worden doorsneden. De tunnel is niet bedoeld voor openbaar gebruik.

De stichting geeft aan dat de aanblik van het industrieterrein 'Mokkenburg' in de ogen van de stichting geen schoonheidsprijs verdient. De bestaande bedrijven kunnen niet gedwongen worden om de panden aan te passen. Wel kan GS ervoor zorg dragen dat lelijke gebouwen meer uit het zicht genomen worden bij de aanleg van de weg en herstructurering van het betreffende gebied.

Reactie (19):

In het *Schetsontwerp en beeldkwaliteitplan* is voorzien in een houtsingel langs de verbindingsweg (tussen de verbindingsweg en het bedrijventerrein). Zie hiervoor ook de figuren 9 en 10 in de plantoelichting.

De stichting geeft aan dat de kern van de rotonde een mooie plek is om de identiteit van het dorp te benadrukken middels een kunstwerk of iets dergelijks. Deelt GS deze mening en heeft het dorp inspraak in de invulling hiervan?

Reactie (20):

De wenselijkheid en de mogelijkheden zullen in het kader van de verdere uitwerking van het plan worden beoordeeld.

De stichting geeft aan dat het tunneldak een uitgelezen plek zou zijn voor een openbare ruimte met een informatiebord over de historische verbinding tussen Noord- en Zuidhorn, als onderdeel van de vroegere hoofdverbinding tussen Groningen en Leeuwarden met de veranderingen die daar in de loop van de tijd in zijn aangebracht (kanaal, weg) en het herstel daarvan.

Reactie (21):

Ook hier geldt dat de wenselijkheid en de mogelijkheden in het kader van de verdere uitwerking van het plan zullen worden beoordeeld,

De Stichting geeft aan dat het verkeer op de beweegbare brug in beginsel gemengd is, zoals dat nu op de Gast ook het geval is. De brug wordt echter zo breed gemaakt dat, mocht blijken dat dit niet veilig genoeg is, er aparte fietspaden aangelegd kunnen worden. Dit vindt de stichting een goede zaak. Wel vraagt de stichting zich af of hierbij voldoende rekening gehouden wordt met de breedte van de grote landbouwvoertuigen?

Reactie (22):

Kortheidshalve zij hier verwezen naar onze reactie nr. 10.

De stichting geeft aan dat in de afgelopen jaren de plannen voor de weg-omlegging een grote impact op de inwoners van Noordhorn hebben gehad. In de komende jaren zal de uitvoering van die plannen ongetwijfeld grote overlast bezorgen, denk hierbij aan oponthoud, wegafsluitingen, omleidingen, lawaai bij de graafwerkzaamheden en het afbreken van enkele huizen. Extra aandacht voor de ondernemersbelangen vindt de stichting op zijn plaats; immers ook tijdens de verbouwing moet de onderneming gewoon doorgaan.

Reactie (23):

De ondernemersbelangen zullen bij de uitvoering uitdrukkelijk worden betrokken.

De stichting vraagt om de inwoners steeds goed in te lichten over de werkzaamheden en de planning daarvan. De eerste informatieavond is al gemeld, 27 mei 2010 in het dorps huis.

Reactie (24):

De communicatie met de inwoners van Noordhorn heeft onze volle aandacht. Informatiebijeenkomsten zullen tijdig worden gepubliceerd.

Tot slot vraagt de stichting om alvast evaluatiemomenten in te bouwen, bedoeld om de communicatie met de inwoners van het dorp open te houden en problemen vroegtijdig op te sporen en op te lossen. De stichting denkt dan aan evaluatiemomenten tijdens de werkzaamheden én nadat ervaringen opgedaan zijn met de nieuwe situatie, zoals bijvoorbeeld het gemengd verkeer op en naar de beweegbare brug.

Reactie (25):

Wij beschouwen dit als waardevolle suggesties en zullen er ons voordeel mee doen.

8. TUSSENUITSpraak RAAD VAN STATE

8. 1. Algemeen

Tegen het besluit van 9 maart 2011 tot vaststelling van het 'Inpassingsplan Wegomlegging N355 (Noordhorn - Zuidhorn)' zijn diverse beroepen ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State. Deze beroepen zijn behandeld tijdens een op 22 december 2011 plaatsgevonden zitting. Op 7 maart 2012 heeft de Raad van State een tussenuitspraak gedaan waarbij aan Provinciale Staten van Groningen is opgedragen om binnen 16 weken na verzending van deze tussenuitspraak (...):

- *alsnog de bij het plandeel met de bestemming "Bedrijf-Gronddepot" betrokken belangen van [appellante sub 1] en [appellante sub 7] af te wegen met inachtneming van hetgeen in overweging 2.15.2 is overwogen en aan de hand van die afwegingen het besluit van 9 maart 2011 alsnog toereikend te motiveren dan wel dat besluit te wijzigen door vaststelling van een andere planregeling en;*
- *voor zover daaraan vervolgens wordt toegekomen met inachtneming van hetgeen in overweging 2.15.1.4 is overwogen een andere planregeling vast te stellen;*
- *het nieuwe besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken;*
- *de uitkomst aan de Afdeling mee te delen.*

In bovenbedoelde overweging 2.15.2 van de tussenuitspraak is ondermeer vermeld:

"Uit het verhandelde ter zitting is gebleken dat ten behoeve van het inpassingsplan een gedeelte van de gronden ter grootte van circa 11-14 hectare dat in eigendom is van [appellant sub 7] en behoort tot het agrarisch bedrijf van [appellante sub 1], dat in totaal over circa 50 hectare beschikt, zal worden onteigend. [appellant sub 7] en [appellante sub 1] hebben voldoende aannemelijk gemaakt dat zonder deze gronden geen rendabele bedrijfsvoering meer mogelijk is. Voorts is gebleken dat nog geen sprake is van zicht op een oplossing voor het resterende gedeelte van het bedrijf van [appellante sub 1]. Naar het oordeel van de Afdeling hebben provinciale staten in de belangenafweging zich hiervan onvoldoende rekenschap gegeven.

Gezien het vorenstaande ziet de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit wat betreft het plandeel met de bestemming "Bedrijf-Gronddepot" is genomen in strijd met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid en in zoverre niet op een deugdelijke motivering berust. Het bestreden besluit is genomen in strijd met artikel 3:2 en artikel 3:46 van de Awb."

In bovenbedoelde overweging 2.15.1.4 van de tussenuitspraak is vermeld:

"Ter zitting hebben provinciale staten voorgesteld in de planregels uitdrukkelijk een beperking ten aanzien van de kwaliteit van de grond op te nemen, zodat in het inpassingsplan is verzekerd dat geen verontreinigingen zullen optreden en duidelijk is dat geen MER is vereist. Nu provinciale staten zich in zoverre op een ander standpunt stellen dan zij in het bestreden besluit hebben gedaan zonder dat gewijzigde omstandigheden hiertoe aanleiding hebben gegeven, moet worden geoordeeld dat het bestreden besluit in zoverre niet met de vereiste zorgvuldigheid is voorbereid. Het bestreden besluit is in zoverre vastgesteld in strijd met artikel 3:2 van de Awb."

De Raad van State geeft in overweging 2.21. van de tussenuitspraak aan het belang in te zien bij een spoedige beëindiging van het geschil en draagt Provinciale Staten op de voet van artikel 46, zesde lid, van de Wet op de Raad van State op de gebreken in het bestreden besluit te herstellen (*toepassing van de zogenaamde 'bestuurlijke lus'*).

Voorts merkt de Raad van State in overweging 2.22. van de tussenuitspraak op dat bij de voorbereiding van het nieuwe besluit afdeling 3.4 van de Awb niet hoeft te worden toegepast. Provinciale Staten dienen het nieuwe besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken.

De consequentie van het hiervoor aangehaalde is dat Provinciale Staten het besluit van 9 maart 2011 tot vaststelling van het 'Inpassingsplan Wegomlegging N355 (Noordhorn - Zuidhorn)' zullen aanpassen door het besluit alsnog toereikend te motiveren en daarnaast een andere planregeling vast te stellen. Het voorgaande houdt in dat Provinciale Staten het inpassingsplan opnieuw gewijzigd zullen vaststellen, met inachtneming van de tussenuitspraak van de Raad van State. De wijzigingen worden in de volgende paragrafen beschreven.

8. 2. Samenstelling van de gronddepots

De op- en afritten van de brug over het Van Starkenborghkanaal komen op gronddepots gevuld met grond en baggerspecie uit het Van Starkenborghkanaal te liggen, waarmee het hoogteverschil tussen het maaiveld en de brug zal worden 'overbrugd'. Deze gronden hebben de bestemming 'Bedrijf - Gronddepot'. Volgens de bestemmingsomschrijving (artikel 3.1, aanhef en onder a, van de planregels) zijn deze gronden (ondermeer) bestemd voor 'berging en depot van grond'. Uit de planregels blijkt echter niet dat onder 'berging en depot van grond' alleen berging en depot van grond en baggerspecie als bedoeld in voorschrift 1.1 (voorschriften 1.1.1 tot en met 1.1.10) behorende bij de op 7 april 2009 verleende vergunning in het kader van de Wet milieubeheer dient te worden verstaan. In voorschrift 1.1 (acceptatie) wordt ondermeer beschreven het type grond en baggerspecie dat mag worden opgeslagen en bewerkt in de gronddepots. In voorschrift 1.1.1 wordt hierover het volgende voorgeschreven:

'Vergunninghoudster mag grond en baggerspecie die is ingedeeld in kwaliteitsklassen klasse 0, klasse 1 en klasse 2 gemengd opslaan en bewerken. De kwaliteitsklasse moet overeenkomstig het Bouwstoffenbesluit worden vastgesteld.'

Door in de planregels alsnog deze beperking ten aanzien van de kwaliteit van de grond en baggerspecie op te nemen, wordt verzekerd dat ten gevolge van de gronddepots geen verontreinigingen zullen optreden en evident gemaakt dat voor de gronddepots geen Milieu Effect Rapport (MER) vereist is.

Met het oog hierop en om te voldoen aan de opdracht met betrekking tot overweging 2.15.1.4. zijn de planregels op dit punt aangepast door het toevoegen van een omschrijving van het begrip 'berging en depot van grond' aan de begrippen (artikel 1) en het toevoegen van een specifieke gebruiksregel aan de bestemming 'Bedrijf - Gronddepot' (artikel 3).

Aan artikel 1 (Begrippen) wordt onder sublid 9 toegevoegd een definitie van het begrip 'berging en depot van grond' die luidt als volgt:

berging en depot van grond: berging en depot van grond en baggerspecie als bedoeld in voorschrift 1.1 (voorschriften 1.1.1 tot en met 1.1.10) behorende bij de op 7 april 2009 verleende vergunning in het kader van de Wet Milieubeheer, zoals opgenomen in bijlage 3.

Aan de planregels wordt vervolgens toegevoegd een bijlage 3, inhoudende de op 7 april 2009 verleende vergunning in het kader van de Wet Milieubeheer.

In artikel 3 (bestemming Bedrijf - Gronddepot) wordt aan de in artikel 3.3 genoemde 'Specifieke gebruiksregels' toegevoegd een sublid b welke luidt als volgt:

Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend:

a. (...)

b. 'het gebruik van de gronden ten behoeve van berging en depot van grond en baggerspecie anders dan berging en depot van grond en baggerspecie als bedoeld in voorschrift 1.1 (voorschriften 1.1.1 tot en met 1.1.10) behorende bij de op 7 april 2009 verleende vergunning in het kader van de Wet Milieubeheer, zoals opgenomen in bijlage 3.'

Het voorgaande houdt in dat het gebruik van de gronden ten behoeve van berging en depot van grond en baggerspecie anders dan berging en depot van grond en baggerspecie als bedoeld in voorschrift 1.1 (voorschriften 1.1.1 tot en met 1.1.10) behorende bij de op 7 april 2009 verleende vergunning in het kader van de Wet milieubeheer als een gebruik strijdig met de bestemming 'Bedrijf - Gronddepot' wordt aangemerkt.

8. 3. Gevolgen areaalverlies voor de agrarische bedrijfsvoering

In de tweede en derde alinea van paragraaf 6.2 (economische uitvoerbaarheid) is over de gevolgen van het areaalverlies voor de agrarische bedrijfsvoering het volgende opgemerkt:

'Ten behoeve van de aanleg van de wegomlegging worden al met de betrokken grondeigenaren gesprekken gevoerd over de aankoop van de benodigde gronden. Voor zover nodig vindt daarbij afstemming plaats met de gemeente Zuidhorn die in het aangrenzende gebied de woonlocatie Oostergast ontwikkelt. Een aantal gronden is reeds door de provincie verworven. Tot op heden wordt er van uitgegaan dat de overige grondaankopen op minnelijke wijze kan plaatsvinden. Als de provincie en de grondeigenaren van de gronden het niet eens worden, kan de provincie op basis van de Onteigeningswet eventueel een onteigeningsprocedure inzetten.'

'Het uitgangspunt van de provincie is om de benodigde gronden zo snel mogelijk aan te kopen. Verder wordt ingezet op een volledige schadeloosstelling voor het bedrijf. Tot het moment van verwerving kan ter plaatse de agrarische bedrijfsvoering op reguliere wijze worden voortgezet. Verder zal waar aan de orde worden meegewerkt aan een mogelijke alternatieve locatie in het buitengebied van de gemeente Zuidhorn ten behoeve van een vergelijkbare agrarische bedrijfsvoering. Bij de beoordeling van de schadeloosstelling zal zowel betrokken worden de situatie aangaande de landbouwgronden, als die van de bedrijfsvoering.'

Op basis van inmiddels beschikbare informatie kan aan de hiervoor opgenomen motivering het volgende aan het onderdeel 'economische uitvoerbaarheid' worden toegevoegd.

De provincie voert reeds vele jaren, ten minste sedert 2005, met pachter en met eigenaren overleg omtrent minnelijke grondverwerving. Ook eventuele verwerving door de provincie dan wel de gemeente Zuidhorn van het volledige areaal van eigenaren en van pachter is in het kader van het overleg aan de orde gekomen, maar het overleg heeft tot op heden niet tot resultaat geleid. Bij besluit van 9 maart 2011 is daarom tevens het verzoek aan de Kroon gedaan om de benodigde gronden ter onteigening aan te wijzen.

Ten behoeve van de realisering van het inpassingsplan is 11.71.30 hectare (11 hectare + 71 are + 30 centiare) grond benodigd welke gronden door de agrariër gepacht worden van de eigenaar. Over de gevolgen hiervan voor de bedrijfsvoering kan het volgende worden opgemerkt.

De pachter oefent ter plaatse met echtgenote en zoon in VOF-verband een loonwerkbedrijf en een veehouderijbedrijf uit op een areaal van circa 52.59.73 hectare, waarvan in pacht (van eigenaren) circa 44.74.03 hectare en waarvan bij pachter in eigendom 6.11.70 hectare, aansluitend gelegen aan de gepachte gronden van de eigenaren. Voorts is er bij pachter zelf in eigendom een bouwblok met erf en ondergrond van de bedrijfsgebouwen van circa 1.74 hectare. Ten gevolge van de ingreep wordt het bedrijf ver-

kleind met 11.71.30 hectare tot 40.88.43 hectare, een verkleining van circa 22,3%.

Dat desondanks van een volwaardig levensvatbaar resterend bedrijfsperceel sprake blijft, blijkt uit het deskundigen rapport van Rentmeesters-Taxatie- en Adviesbureau Havenga (d.d. 25 april 2012), op verzoek van de provincie Groningen mede aan de hand van relevante LEI-gegevens opgesteld:

"Volgens analyses van het LEI-Wageningen van het jaar 2011 komt het bedrijf daarmee in een bedrijfsgrootteklasse van 30 - 50 hectare. In het jaar 2010 waren er daarvan in de provincie Groningen 601 stuks (akkerbouw en veehouderij) deel uitmakende 18 % van het totaal aantal bedrijven in deze provincie van 3.355.

Landelijk gezien waren er in 2010 in deze bedrijfsgrootteklasse 10.088 graasdierbedrijven (overwegend veehouderij) tegen een totaal aantal van 45.102 in geheel Nederland. Met dit percentage van 22% is dit het grootste bedrijfsgrootteklasse aandeel. (In de bedrijfsgrootteklasse 20 - 30 hectare komen er 7.829 voor met een aandeel van 17,4%; In de bedrijfsgrootteklasse 50 - 100 hectare komen er 3.847 voor met een aandeel van 8,5 % voor (zie bijlage 1, tabel 21-d, en 21-e op pag. 28, 29 van het LEI-rapport 2011)). Gezien het aantal bedrijven in Nederland in de bedrijfsgrootteklasse van 30 - 50 hectare kan niet gesteld worden deze bedrijfsgrootteklasse niet levensvatbaar is.

Hoewel het onderhavige bedrijf een forse verkleining ondervindt van 22,3% kan - naar objectieve maatstaven genomen - deze conclusie ook voor dit bedrijf gesteld worden".

Het voorgaande houdt samengevat in dat ten gevolge van de ingreep het bedrijf wordt verkleind met 11.71.30 hectare tot 40.88.43 hectare, een verkleining van circa 22,3%. Dit neemt niet weg dat desondanks van een volwaardig levensvatbaar resterend bedrijfsperceel sprake blijft. Zo valt het bedrijf met de resterende 40.88.43 hectare in een bedrijfsgrootteklasse van 30 - 50 hectare, waarvan er - aldus analyses van het LEI-Wageningen van het jaar 2011 - in de provincie Groningen er 601 (akkerbouw en veehouderij) zijn (zijnde 18% van het totaal aantal agrarische bedrijven in de provincie van 3.355). Landelijk gezien waren er in 2010 in deze bedrijfsgrootteklasse 10.088 graasdierbedrijven (overwegend veehouderij) tegen een totaal aantal van 45.102 in geheel Nederland. Met dit percentage van 22% is dit het grootste bedrijfsgrootteklasse aandeel. Gezien het aantal bedrijven in Nederland in de bedrijfsgrootteklasse van 30 - 50 hectare, kan verwacht worden dat het bedrijf met deze bedrijfsgrootteklasse levensvatbaar is.

Dat zowel de eigenaren als de pachter schade zullen leiden ten gevolge van de onttrekking van landbouwgronden, staat vast. De provincie is echter van mening dat het belang dat zij hebben bij het behoud van de beschikbaarheid van de gronden voor de agrarische bedrijfsvoering ondergeschikt is aan het belang dat met realisering van het inpassingsplan is gemoeid.

Daarbij wordt in aanmerking genomen dat de schade - tenminste indien niet alsnog tot minnelijke verwerving van de benodigde gronden zal kunnen worden gekomen - in het kader van de onteigeningsprocedure zal worden vergoed op basis van het uitgangspunt dat zij in de situatie van vóór en na de onteigening in dezelfde vermogens- en inkomenspositie dienen te verkeren (artikel 42a Onteigeningswet).

De provincie heeft daarnaast onderzoek gedaan naar de hoogte van de schade in een eventuele onteigeningsprocedure. Dit onderzoek geeft geen aanleiding voor het oordeel dat het plan niet economisch uitvoerbaar is.

Op grond van het bovenstaande mag verwacht worden dat het resterende areaal volstaat voor een levensvatbaar agrarisch bedrijf.

Mocht echter op enigerlei wijze blijken dat het resterende bedrijfsgedeelte niet levensvatbaar is, dan nog geldt het uitgangspunt dat de betrokken partijen daarvoor in het onteigeningstraject - of indien mogelijk na minnelijk overleg - volledig schadeloos gesteld zullen worden.

Voor wat betreft de door eigenaren en pachter gestelde *'onzekere positie van het bedrijf door in de toekomst verwachte claims op de resterende bedrijfsgronden ten behoeve van slibberging en woningbouw'* wordt opgemerkt dat dergelijke ruimtelijke claims niet aan de orde zijn en niet tot een andere belangenafweging ten aanzien van het inpassingsplan nopen. Daaraan kan worden toegevoegd dat er met realisering van de gronddepots als voorzien in het inpassingsplan geen behoefte meer is aan additionele gronddepots op de resterende bedrijfsgronden. Mocht de gemeente Zuidhorn voorts concrete plannen ontvouwen voor woningbouw op de resterende bedrijfsgronden, dan zal zij zelf opnieuw een afweging moeten maken ten aanzien van de belangen van beide indieners van zienswijzen.

===