

**BESTEMMINGSPLAN TER APEL,
RECONSTRUCTIE
N366-AANSLUITING WESTERSTRAAT**

Ontwerp

**Bestemmingsplan Ter Apel,
reconstructie N366 - aansluiting Westerstraat**

Code 137003 / 10-12-13

GEMEENTE VLAGTWERDE 137003 /10-12-13
BESTEMMINGSPLAN TER APEL, RECONSTRUCTIE N366-AANSLUITING
WESTERSTRAAT

TOELICHTING

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	<u>blz</u>
1. INLEIDING	1
1. 1. Aanleiding	1
1. 2. Reconstructie N366 / aansluiting Westerstraat	1
1. 3. Planologische regeling	1
1. 4. Taakverdeling	1
1. 5. Leeswijzer	2
2. BELEIDSKADER	3
2. 1. Rijks- en provinciaal beleid	3
2. 2. Gemeentelijk beleid	6
3. TRACEVASTSTELLING	10
3. 1. Projecthistorie	10
3. 2. Verkeersstudie N366/N391, Variantenstudie aansluiting Ter Apel	12
3. 3. Realisatiebesluit en planologische inpassing	13
4. PLANUITGANGSPUNTEN	14
4. 1. Afstemming Provinciaal Omgevingsplan Groningen 2009-2013/ POV	14
4. 2. Uitgangspunten voor het verkeerskundig ontwerp	14
4. 3. Landschappelijke inpassing van het ontwerp	17
5. EFFECTEN OP DE OMGEVING	20
5. 1. Algemeen	20
5. 2. Verkeer	20
5. 3. Landschappelijke effecten	21
5. 4. Landbouw	21
5. 5. Geluid	22
5. 6. Water	24
5. 7. Ecologie	26
5. 8. Archeologie	27
5. 9. Externe Veiligheid	28
5. 10. Luchtkwaliteit	31
5. 11. Bodem	31
5. 12. Leidingen	32
5. 13. Duisternis en stilte	32
5. 14. Ruimtelijke kwaliteit	33
5. 15. Duurzaamheid en energie	33
5. 16. Relatie M.E.R.- (beoordelings)plicht	33

6. TOELICHTING OP DE BESTEMMINGEN	35
6. 1. Algemeen	35
6. 2. Planopzet en planbegrenzing	35
6. 3. Toelichting op de bestemmingen	36
7. UITVOERBAARHEID	38
7. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid	38
7. 2. Economische uitvoerbaarheid	40
8. OVERLEG	41

BIJLAGEN

<u>Bijlage 1</u>	Verkeersstudie N366/N391, Variantenstudie aansluiting Ter Apel, Provincie Groningen/Gemeente Vlagtwedde, DHV BV, Groningen, definitief, oktober 2011
<u>Bijlage 2</u>	Landschappelijk en Verkeerskundig Ontwerp N366 (provincie Groningen, januari 2012, concept)
<u>Bijlage 3</u>	Akoestisch onderzoek reconstructie van de aansluiting van de N366 op de Westerstraat in Ter Apel, Noordelijk Akoestisch Adviesbureau BV., Assen, 19 april 2013
<u>Bijlage 4</u>	Overlegresultaten (conform <i>Besluit ruimtelijke ordening</i>)
<u>Bijlage 5</u>	Ontheffing provinciale omgevingsverordening vanwege de ruimte-reservering spoorlijn Stadskanaal-Emmen, Gedeputeerde Staten, 13-11-2013.

1. INLEIDING

1. 1. Aanleiding

In het kader van de verbetering van de N366 (Veendam-Stadskanaal-Emmen) wordt onder meer voorzien in een aantal verbeteringsmaatregelen ter plaatse van de aansluiting van de Westerstraat op de N366, ten westen van Ter Apel.

Daarmee worden veilige en vlotte verbindingen beoogd, met een betere ontsluiting van het gebied en uitgevoerd in een uniform wegbeeld.

1. 2. Reconstructie N366 / aansluiting Westerstraat

De plannen voor de verbetering van de N366 en de aansluiting op de Westerstraat in Ter Apel zijn na een intensief voorbereidingstraject thans in een zodanig stadium dat ruimtelijke inbedding in een bestemmingsplan kan plaatsvinden. De gemeenteraad van Vlagtwedde heeft op 24 september 2013 besloten tot medewerking aan het plan en een financiële bijdrage beschikbaar gesteld.

Provinciale Staten hebben als vervolg op een eerder opnamebesluit (met besluitvorming over het tracé) een definitief realisatiebesluit vastgesteld op 25 september 2013.

De besluiten van september 2013 zijn de basis voor de verdere planvorming, waaronder het opstellen van een planologische regeling in de vorm van dit bestemmingsplan.

1. 3. Planologische regeling

Het gebied van de Westerstraat / aansluiting N366 maakt tot nu toe deel uit van een algeheel bestemmingsplan voor de wegverbetering: het bestemmingsplan *Weg Veendam-Ter Apel* (vastgesteld door de gemeenteraad van Vlagtwedde op 25 september 2012). Daarin werd voor de aansluiting van de Westerstraat van de bestaande situatie uitgegaan, omdat toen de plannen voor de reconstructie nog onvoldoende waren uitgekristalliseerd. Inmiddels is dat wel het geval en wordt met dit bestemmingsplan in een passende regeling voorzien. In figuur 1 is de ligging van het plangebied weergegeven. De voor de nieuwe reconstructie benodigde gronden worden in dit bestemmingsplan bestemd voor verkeersfuncties met bijbehorende activiteiten. In de beschrijving van het juridische deel (verbeelding en planregels) wordt dit nader toegelicht.

1. 4. Taakverdeling

De reconstructie van de N366 is een project dat de provincie Groningen uitvoert. Omdat de werkzaamheden bij Ter Apel op grondgebied van de gemeente Vlagtwedde plaatsvinden, is in overleg tussen provincie en gemeenten afgesproken, dat de gemeente de noodzakelijke herziening van het bestemmingsplan in procedure brengt en dit aan de gemeenteraad ter vaststelling voorlegt. De provincie zorgt als initiatiefnemer en uitvoerder van het werk voor de inhoudelijke inbreng voor het bestemmingsplan.



Figuur 1. Ligging en begrenzing bestemmingsplangebied

1. 5. Leeswijzer

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

- een weergave van het rijks-, provinciale en gemeentelijke beleidskader (hoofdstuk 2);
- een beschrijving van het voorgenomen project met de planuitgangspunten (hoofdstukken 3 en 4);
- een beschrijving van de effecten op de omgeving en de wijze waarop deze door maatregelen worden beperkt (hoofdstuk 5);
- een toelichting op het juridische systeem en op de gebruikte bestemmingen (hoofdstuk 6);
- een beschrijving van de uitvoerbaarheidsaspecten (hoofdstuk 7);
- een weergave van het gevoerde overleg (hoofdstuk 8).

2. BELEIDSKADER

2. 1. Rijks- en provinciaal beleid

- *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* –

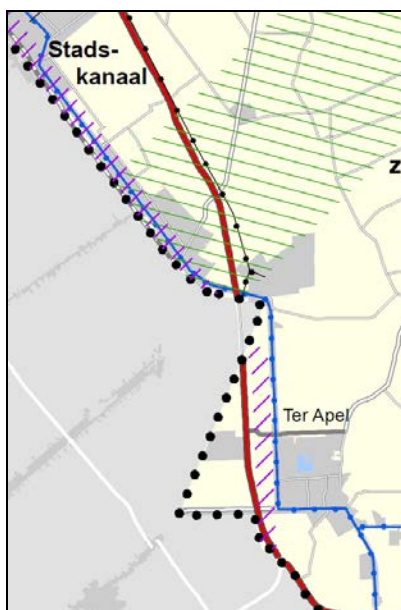
In de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* (SVIR, 2011) staan de plannen van het Rijk voor ruimte en mobiliteit. Zo beschrijft het kabinet in de structuurvisie in welke infrastructuurprojecten zij de komende jaren wil investeren en op welke manier de bestaande infrastructuur beter benut kan worden. Provincies en gemeentes krijgen in de plannen meer bewegingsvrijheid op het gebied van ruimtelijke ordening. Het rijksbeleid is met de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte* (2012) geactualiseerd. Het Rijk kiest voor een terughoudende rol in het ruimtelijk beleid en richt zich met name op het landelijk hoofdwegennet.

- *Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening (BARRO)*

Het *Besluit Algemene Regels Ruimtelijke Ordening* (BARRO) is op 30 december 2011 in werking getreden. Het BARRO stelt regels over de 13 aangewezen nationale belangen zoals genoemd in de *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*. Binnen het plangebied komen geen rijksbelangen voor.

- Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013 -

Provinciale Staten hebben op 17 juni 2009 het *Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013* (POP) vastgesteld. Het Omgevingsplan geeft het geïntegreerd beleid voor de fysieke leefomgeving: het is zowel een ruimtelijk plan, als een plan aangaande milieu, water en mobiliteit. In het POP is aangegeven dat binnen de planperiode (2009-2013) wordt gestart met uitvoering dan wel voorbereiding voor de plannen van de verbetering van de N366.



Figuur 2. Fragment Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013 (overzichtsk kaart)

Het POP laat voor dit plangebied als gebiedsaanduidingen zien (figuur 2):

- De N366 is als stroomweg B aangegeven;
- Tussen Ter Apel en de N366 is een zone aangegeven die onderdeel uitmaakt van een reservering voor een spoorverbinding Ter Apel-Stadskanaal-Veendam. De provincie geeft aan, onderzoek te willen doen naar de haalbaarheid van een dergelijke spoorverbinding en daarvoor een tweetal tracés ruimtelijk te reserveren.
- De bestaande watergangen in Ter Apel zijn in overeenstemming met de aanwezige situatie als “overige vaarweg” aangewezen.

- Omgevingsverordening Groningen, 2009 -

Ter uitvoering van het beleid uit het POP is de *Omgevingsverordening-2009* door de Provincie Groningen opgesteld, die tegelijk met het POP op 17 juni 2009 door Provinciale Staten is vastgesteld. Deze provinciale verordening geeft op meerdere terreinen richtlijnen en voorwaarden aan gemeentelijke bestemmingsplannen. Op een aantal onderdelen hebben Provinciale Staten in 2011 een herziening van de Omgevingsverordening vastgesteld (2-02-2011). De herziening is in hoofdzaak “beleidsluw” van karakter en heeft geen consequenties voor het plangebied.

- Omgevingsverordening Groningen, partiële herziening 2013 -

Door middel van een partiële herziening is de Omgevingsverordening op een aantal inhoudelijke onderdelen herzien. Ook zijn vergroting van de doelmatigheid en een afstemming van het ontheffingenstelsel op de ‘reparatie’ van de Wro uitgangspunten. De partiële herziening is op 20 maart 2013 vastgesteld.

In de herziening is onder meer de beoogde verkeerssituatie rond Ter Apel meegenomen. De Omgevingsverordening kent daarnaast aan het gebied de aanduiding “gereserveerd tracé spoorverbinding” toe; zie figuur 3.

De provincie zegt over dergelijke reserveringszones: “ *Een bestemmingsplan voorziet niet in de bouw of aanleg van nieuwe gebouwen, bouwwerken en gebruik van gronden die afbreuk doen of kunnen doen aan de mogelijkheid om wegen, spoorwegen en leidingen aan te leggen in de bijlage 11, kaart 5c, aangegeven reserveringszones of zoekgebieden voor wegen, spoorwegen en leidingen*”.



Figuur 3. Fragment POV, reservering spoorzone

Nu en voor de korte termijn zijn er geen plannen. Niettemin moet in formele zin ontheffing van de omgevingsverordening verkregen worden. De gemeente Vlagtwedde heeft deze parallel aan de bestemmingsplanprocedure bij de provincie aangevraagd. Gedeputeerde Staten hebben bij schrijven van 13 november 2013 de ontheffing verleend en daarbij overwogen dat een tracé voor een spoorverbinding Stadskanaal-Emmen nog niet bekend is. Bovendien zal de doorsnijding van de reserveringszone dermate klein zijn, dat de aanleg van de weg Veendam-Ter Apel nauwelijks een belemmering vormt voor de mogelijke aanleg van genoemd spoortracé. Bovendien verwachten Gedeputeerde Staten dat de studie voor het bepalen van genoemd spoorwegtracé nog circa tien jaar kan duren.

Verder loopt het tracé van de weg door een gebied waar volgens artikel 4.25 van de Omgevingsverordening bosontwikkeling mogelijk is. Dit is geen verplichting en staat de realisatie dan ook niet in de weg. Het bestemmingsplan *Buitengebied Vlagtwedde* voorziet in dit open gebied ook niet in bosontwikkeling en kent een reguliere agrarische bestemming.



Figuur 4. Fragment POV, zoekgebieden voor mogelijke bosontwikkeling

Ten slotte vermeldt kaart 6a van de POV de landschappelijke kernkarakteristieken die in acht moeten worden genomen. In verband daarmee wordt in hoofdstuk 4 teruggekomen op de doorwerking in het bestemmingsplan.

- Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport –
Het provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (afgekort: MIT) vormt een concretisering van het Provinciaal Omgevingsplan en het collegeprogramma op het gebied van infrastructuur. In het programma is rekening gehouden met de fasegewijs te ontwikkelen reconstructie van de N366.

De provincie hanteert voor projecten uit het MIT enkele opeenvolgende fasen van besluitvorming:

- opnamebesluit: een principebesluit over het al dan niet opnemen van projecten binnen het provinciale programma;
- planuitwerkingsbesluit: mogelijkheden worden verkend, alternatieven onderzocht en een planuitwerkingsbesluit wordt genomen voor een voorkeursalternatief;
- realisatiebesluit: de haalbaarheid van een planuitwerking mondt uit in een realisatiebesluit.

Voor het voorliggende plan zijn deze fasen doorlopen; op 25 september 2013 is een gecombineerd uitwerkings- en realisatiebesluit genomen.

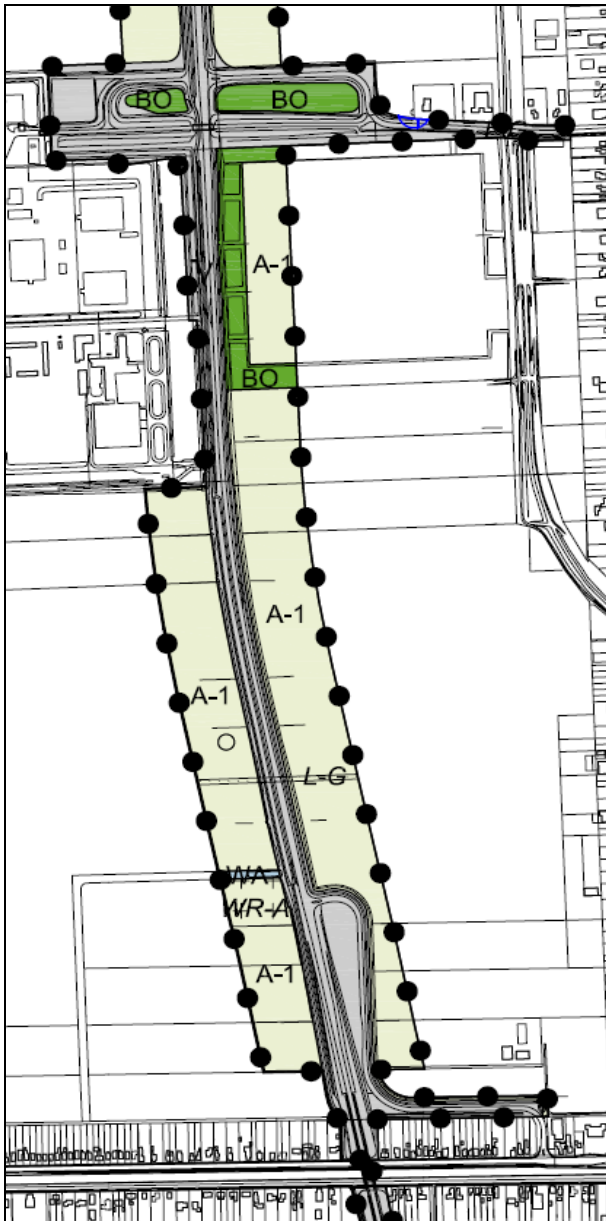
2. 2. Gemeentelijk beleid

Algemeen steunt de gemeente Vlagtwedde de plannen voor de reconstructie van de N366. Daarnaast zijn voor het plangebied en omgeving een aantal recente bestemmingsplannen door de gemeenteraad van Vlagtwedde vastgesteld.

Bestemmingsplan Weg Veendam – Ter Apel

Dit bestemmingsplan, door de gemeenteraad vastgesteld op 25 september 2012, regelt de weg Veendam-Ter Apel, inclusief een aantal aansluitpunten op de N366. Zo is bij Ter Apel de reconstructie rond de Nulweg opgenomen. Voor de aansluiting van de Westerstraat is in dit bestemmingsplan uitgegaan van de bestaande situatie: de weg heeft de bestemming Verkeer, het aansluitende gebied een agrarische bestemming. Verder wordt een aanwezige waterloop geregeld en komen de aanvullende bestemmingen Waarde Archeologie en Leiding Gas voor.

Figuur 5 geeft van het beschreven deel ten westen van Ter Apel een beeld.

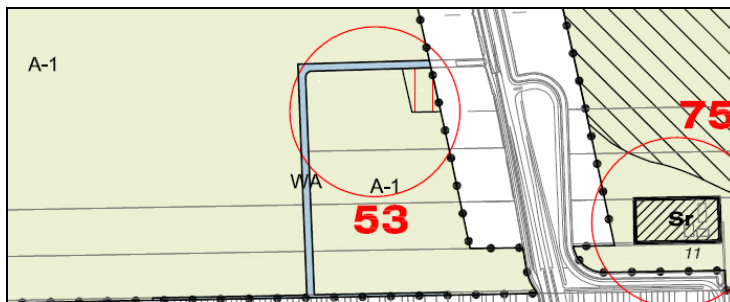


Figuur 5. Fragment bestemmingsplan Weg Veendam-Ter Apel (2012)

Bestemmingsplan Buitengebied

Het plangebied Weg Veendam-Ter Apel wordt omsloten door het bestemmingsplan Buitengebied. Dit bestemmingsplan is vastgesteld op 22 september 2009. In en nabij het plangebied komen voor:

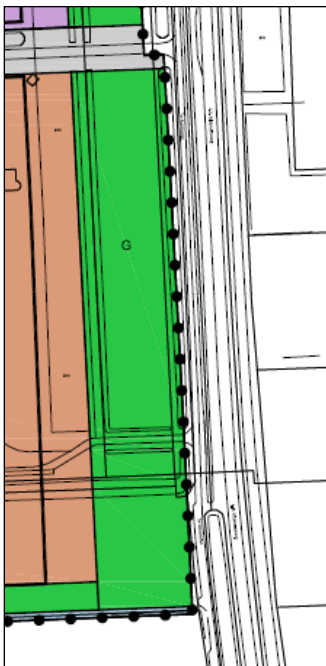
- de bestemming Agrarisch-1, ter weerszijde van de weg;
- de bestemming water voor een aanwezige waterloop;
- de (deels doorlopende) dubbelbestemmingen Waarde Archeologie en Geluidszone Industrie (rondom het bedrijventerrein 't Heem van Ter Apel).



Figuur 6. Fragment bestemmingsplan Buitengebied Vlagtwedde, omgeving wegaansluiting (2009)

Bestemmingsplan Ter Apelervenen

Het bestemmingsplan Ter Apelervenen is op 2 juli 2013 door de gemeenteraad vastgesteld en regelt het terrein van het asielzoekerscentrum van het COA en het naastgelegen gebied van de penitentiaire inrichting (PI), beiden met ontwikkelingsruimte aan de zuidzijde. Verder is het bedrijventerrein ten noorden van deze instellingen opgenomen.



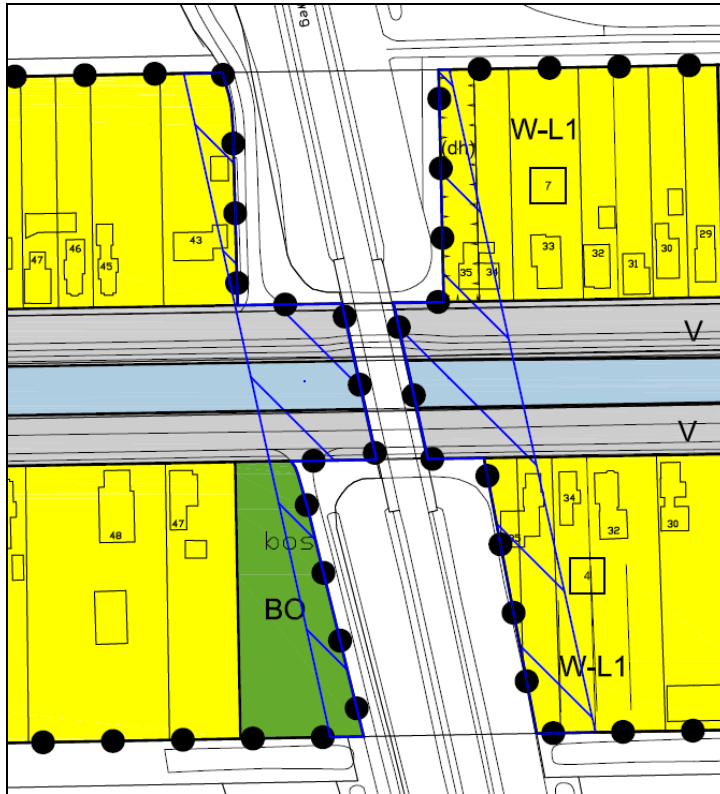
Het bestemmingsplan Terapelervenen sluit aan op de provinciale weg en de parallelweg, maar regelt deze niet zelf. Zo maken de opwaardering van Ter Apelervenen en de aanleg van een vrijliggend voet/fietspad langs deze weg tot aan de nieuwe aansluiting bij de Nulweg deel uit van het algehele project en worden deze ter hoogte van het AZC planologisch geregeld in het bestemmingsplan Weg Veendam-Ter Apel (2012). Vanaf de Westerstraat wordt de opwaardering van de Terapelervenen in het voorliggende bestemmingsplan meegenomen.

Figuur 7. Fragment bestemmingsplan Buitengebied Ter Apelervenen (2012)

Bestemmingsplan De Linten

In het bestemmingsplan de Linten (vastgesteld 18 december 2012, onherroepelijk na uitspraak van de Raad van State van 25 september 2013)) wordt onder meer de bestaande bebouwing langs de Westerstraat geregeld. De aanliggende woningen hebben een woonbestemming.

Van dit plan De Linten zal het door de gemeente aangekochte pand Westerstraat 43 in verband met de werkzaamheden moeten worden gesloopt. De begrenzing van het nieuwe bestemmingsplan is daarop aangepast.



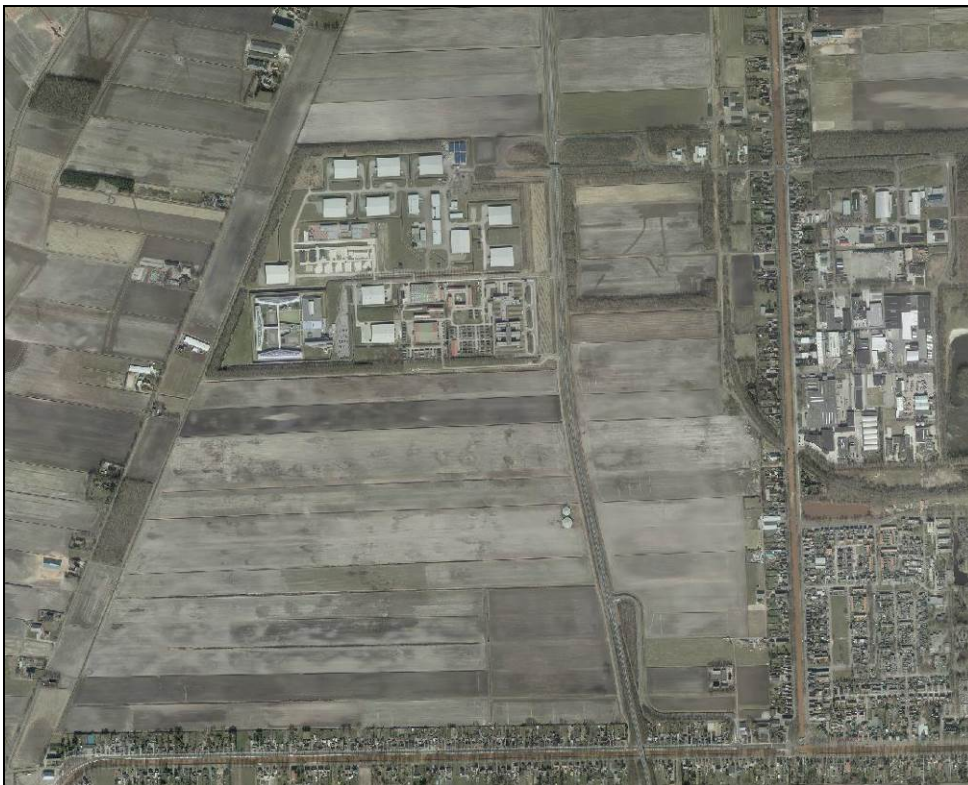
Figuur 8. Fragment bestemmingsplan De Linten (2012)

3. TRACEVASTSTELLING

3. 1. Projecthistorie

- *Huidige situatie* -

De N366-N391, de route tussen Veendam-Stadskanaal-Ter Apel-Emmen, is de centrale ontsluiting van het veenkoloniale gebied van Oost-Groningen en Drenthe. De weg loopt op enige afstand ten westen van de kern Ter Apel.



Figuur 9. Luchtfoto N366 met omgeving nabij Ter Apel

In de huidige situatie is sprake van één aansluiting vanaf de Westerstraat, aan de oostzijde van de N366



Figuur 10. Bestaande aansluiting A.G. Wildervanckweg

De huidige N366 is een stroomweg met twee rijstroken en kent nu ter plaatse van de aansluiting Westerstraat een maximum snelheid van 80 km per uur. Voor het overige is de N366 reeds een weg met een maximum snelheid van 100 km/u. De maximum snelheid van 80 km/u is door de provincie ingesteld voor de verkeersveiligheid ter voorkoming van afdekongevallen in de huidige situatie. De huidige afslagvakken zijn hiervoor ook tijdelijk ingekort. Met de aanleg van volwaardige in- en uitvoegstroken in het kader van dit plan is de maximum snelheid van 80 km/u ter plaatse niet langer nodig.

De weg wordt zowel in noordelijke als zuidelijke richting door bomenrijen omgeven.



Figuur 11. Huidige beeld N366

Aan de westzijde van de N366 loopt de Terapelerven, een parallelweg voor de ontsluiting van het omliggende buitengebied, tevens ontsluiting van het terrein van het asielzoekerscentrum en het terrein van de penitentiaire inrichting.

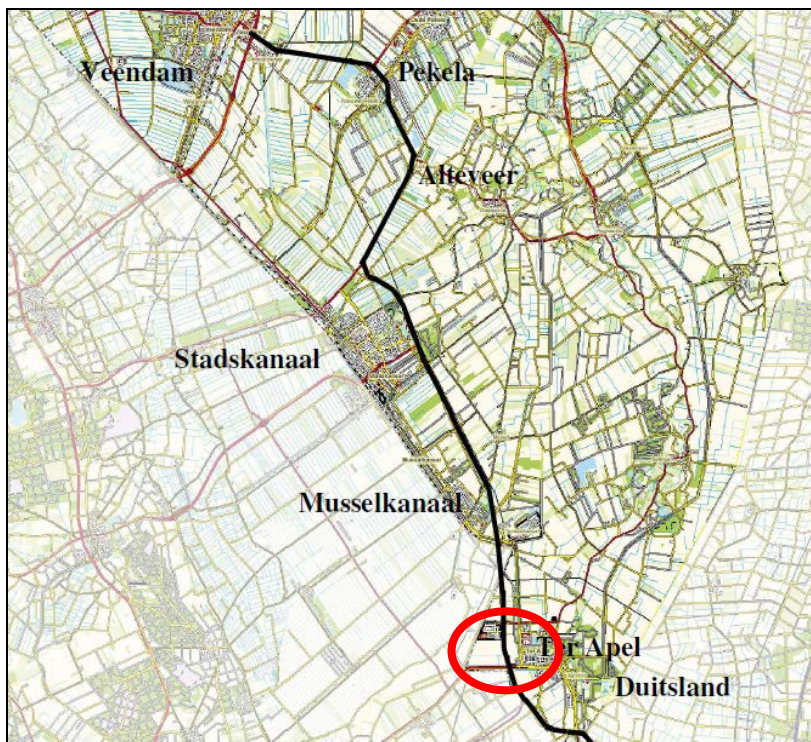


Figuur 12. Parallelweg (Terapelerven)

- *Opwaardering noodzakelijk* -

Gelet op de functie enerzijds en het wegbeeld met aansluitingen anderzijds, is in een studie naar het eindbeeld van de weg uit 2004¹ geconstateerd, dat opwaardering noodzakelijk is. In dat eindbeeld fungeert de N366 als hoogwaardige stroomweg. Daarbij is de weg verbreed naar 8,60 m en zijn de aansluitingen op het onderlinge wegennet ongelijkvloers uitgevoerd.

Onderstaande figuur geeft een overzicht van het tracé.



Figuur 13. *Overzicht tracé N366 (provincie Groningen, 2012) met globale ligging plan-gebied*

In dit wensbeeld van de studie van 2004 werd er nog van uitgegaan dat de aansluiting van de Westerstraat zou worden opgeheven. In samenhang met een relatief grootschalige woningbouwontwikkeling aan de zuidzijde werd ervan uitgegaan dat Ter Apel zou worden aangesloten op de N366.

3. 2. Verkeersstudie N366/N391, Variantenstudie aansluiting Ter Apel

In de periode na de verkeersstudie van 2004 is gebleken dat de aanvankelijk voorziene woningbouwontwikkeling van Ter Apel niet meer doorgaat. Bovendien is gebleken dat rekening moet worden gehouden met een aanzienlijke uitbreiding van het gebied van het COA aan de zuidzijde van het huidige terrein.

¹⁾ Eindbeeld N366,N391 en rondweg Emmen, Een verbinding met toekomstwaarde, provincies Drenthe en Groningen, DHV Ruimte en Mobiliteit BV, Groningen, juli 2004.

Deze ontwikkelingen hebben aanleiding gegeven voor een nieuw onderzoek naar de wijze waarop Ter Apel het beste op de N366 kan worden aangesloten². Daar komt nog bij de wens van de gemeenten Vlagtwedde en Stadskanaal voor een halteplaats van een snelle busverbinding met Groningen en Emmen (Q-liner). Dit recente onderzoek is door de provincie Groningen en de gemeente Vlagtwedde gezamenlijk opgesteld.

Een zevental varianten is in deze verkeersstudie onderzocht. In bijlage 1 is de integrale studie opgenomen.

Bij beoordeling van de varianten is gekeken naar:

- De effecten van de verkeersdruk op de leefbaarheid in Ter Apel (voorkomen moet worden dat extra verkeer leidt tot verkeersonveiligheid en extra geluidsoverlast);
- Het voorkomen van sluipverkeer, in het bijzonder in De Maten en Roswinkel;
- Het feit of het verkeer zich op de daarvoor geschikte wegen bevindt (stroomweg: N366; hoofdwegen: Nulweg, Viaductstraat, Westerstraat en Hoofdstraat);
- Het uitgangspunt of er logische rijroutes ontstaan;
- De wens of een oplossing bijdraagt aan vermindering van de verkeersdruk op de Hoofdstraat in Ter Apel.

Na beoordeling van de verschillende aspecten is gekozen voor de variant 1A: een situatie die uitgaat van een tweetal ongelijkvloerse aansluitingen voor Ter Apel op de N366. Op basis hiervan is vervolgens een ontwerp gemaakt.

3. 3. Realisatiebesluit en planologische inpassing

Het planontwerp is inmiddels zover uitgekristalliseerd dat planologische inbedding (bestemmingsplan) kan plaatsvinden. Dit nu de gemeenteraad van Vlagtwedde bij besluit van 24 september 2013 daarmee heeft ingestemd en Provinciale Staten bij besluit van 25 september 2013 een planuitwerking en realisatiebesluit hebben genomen³.

De procedures hiervan worden ondersteund door enerzijds een visie op een goede landschappelijke inpassing en anderzijds door uitvoering van een aantal deelonderzoeken die op onderdelen randvoorwaarden stellen.

In hoofdstuk 4 komt de landschappelijke inpassing aan de orde, de omgevingsaspecten in hoofdstuk 5.

²) Verkeersstudie N366/N391, Variantenstudie aansluiting Ter Apel, Provincie Groningen/Gemeente Vlagtwedde, DHV BV, Groningen, definitief, oktober 2011.

³) Dit is de laatste fase in de proceduregang volgens het *Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport* om te komen tot een daadwerkelijke realisering van projecten. Zie ook het schema in hoofdstuk 2.1.

4. PLANUITGANGSPUNTEN

4. 1. Afstemming Provinciaal Omgevingsplan Groningen 2009-2013/ POV

De voorgenomen reconstructie past binnen het *POP Groningen* en de provinciale *Omgevingsverordening*. Daarin is voorzien in een (stapsgewijze) opwaardering van de N366.

4. 2. Uitgangspunten voor het verkeerskundig ontwerp

In het eindbeeld uit de studie uit 2004 werd nog een koppeling gelegd tussen de aansluiting Westerstraat en een nieuwe zuidelijke ontsluiting van Ter Apel. Door het achterwege blijven van deze ontwikkeling is in een latere studie van 2011 de keuze gedaan voor het handhaven van de huidige aansluitingen ter hoogte van de Nulweg, de Westerstraat en de N391, gecombineerd met het ongelijkvloers maken ervan. Overwogen is dat deze oplossing de minste gevolgen heeft voor de inwoners van Ter Apel, omdat de bestaande structuren gehandhaafd blijven. Daarbij wordt het verkeer geconcentreerd op wegen waar dit gewenst is. Dit leidt niet tot extra verkeer op de overige wegen in Ter Apel. Bovendien wordt sluipverkeer (door de Maten en Roswinkel) verminderd.

In combinatie met deze keuze wordt erop ingezet om ook de verkeersveiligheid voor de bewoners van het AZC te verbeteren. Gemeente en COA hechten veel waarde aan het bereiken van een structurele oplossing. Dit temeer nu de gemeente in het recent vastgestelde bestemmingsplan Ter Apelerven de planologische basis heeft gegeven voor een verdere ontwikkeling van het COA met een zuidelijke uitbreiding.

De verkeersoplossing is door de provincie uitgewerkt en weergegeven in figuur 14. De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

Wegenstructuur:

- Er wordt voorzien in een ongelijkvloerse aansluiting tussen de N366 en het onderliggende wegennet. Daarbij ligt de N366 ter hoogte van de aansluiting hoog; de rotondes worden via op- en afritten bereikt en worden op maaiveldniveau aangelegd.
- De nieuwe aansluitingen van de N366 vanaf de Westerstraat krijgen een totale lengte van circa 300 m.
- De N366 bestaat uit een hoofdrijbaan met een breedte van 8,60m; (belangrijke delen zijn inmiddels op die breedte gebracht; ter hoogte van Ter Apel is dat in elk geval tot aan de Nulweg het geval). Langs de weg komt een bermzone/obstakelvrije zone van 8,00 m om een zo optimaal mogelijke veiligheid te bereiken.
- De weg krijgt de functie van een "stroomweg B". De maximum snelheid op de weg wordt 100 km/u.
- Vanaf de aansluiting met de N366 zijn er twee verbindingswegen naar de Westerstraat (in de huidige situatie is dat er één).

- Gelet op het karakter en de functie van de N366 komt er op de weg geen landbouwverkeer; dit kan wél van het onderliggende wegennet gebruik maken, in dit geval van de toegangswegen en de onderdoorgang.
- Het ontwerp is zodanig gedimensioneerd, dat voor een eventueel toekomstige busverbinding over de N366 (tussen Stadskanaal-Emmen) haltevoorzieningen bij de aansluiting goed inpasbaar en bereikbaar zijn.
- Er is een parkeer-carpoolplaats in het ontwerp opgenomen. Deze kan in de toekomst worden uitgebreid als de hoogwaardige busdienst over de N366 gaat rijden.
- Het ontwerp wordt, in aansluiting op het landschapsplan (zie hoofdstuk 4.3.), ingepast door de groene taluds in de nieuwe situatie te laten terugkeren en te voorzien van een bomenrij langs de oostelijke en westelijke verbindingsweg.

Parallelweg:

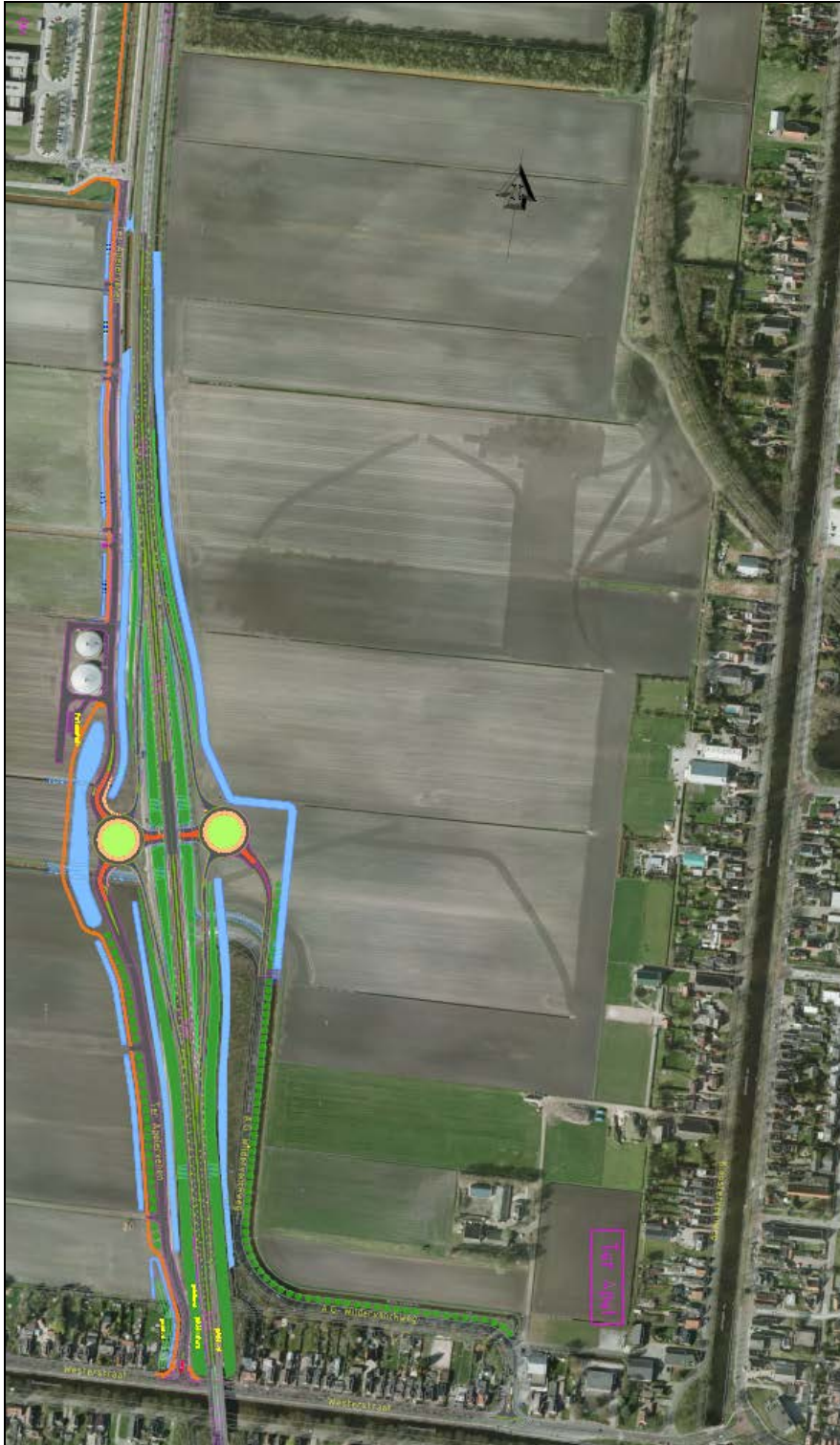
- De parallelweg (Terapelerven) tussen het COA en de Westerstraat wordt verbreed en wordt in de toekomst weer toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. In de nieuwe situatie wordt de Terapelerven de meest directe verbinding tussen het AZC en Ter Apel, van belang voor zowel bewoners als personeel. (Nu nog vindt de verbinding via de Nulweg plaats). Tevens kan landbouwverkeer er gebruik van maken, waarmee de Kloosterveenweg en de Viaductstraat worden ontlast.
Uitgangspunt van gemeente en COA is een veilige route tussen het AZC-terrein en de kern Ter Apel. In komende jaren zal het aantal bewoners toenemen door uitbreiding van het AZC-complex. Door die uitbreiding zal ook het aantal personeelsleden toenemen. Verder zorgt de weg voor een betere bereikbaarheid van het AZC/PI voor nood- en hulpdiensten. De huidige weg is niet ingericht om het huidige en toekomstige verkeersaanbod te kunnen opvangen. Daarom wordt in een verbetering voorzien.
- De aansluiting van de Westerstraat met de Terapelerven wordt verruimd en de verkeersveiligheid verbeterd.

De wijze waarop de N366 wordt gereconstrueerd, past in de gedachtegang rond het duurzaam veilig-beleid, zoals dat landelijk – en ook in de provincie Groningen – is geïntroduceerd. Een belangrijk uitgangspunt achter dit beleid is rekening te houden met en in te spelen op het gedrag van de verkeersgebruiker. Dat gedrag wordt mede bepaald door de inrichting van de weg. Die inrichting moet bijdragen aan het zogenaamde zelfverklarende karakter van de weg. Voor het verkeersgedrag en dus de verkeersveiligheid is het essentieel dat de verwachtingen van de weggebruiker nauw aansluiten bij de feitelijke situatie. Het aan de weggebruiker aanbieden van een beperkt aantal goed herkenbare verschijningsvormen van de weg verbetert dit verwachtingspatroon. Dat geldt bijvoorbeeld voor de wegbreedtes en de toe te passen markeringen. Deze uitgangspunten zijn leidend geweest bij het ontwerp.

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 en B;
- Erftoegangswegen.

De N366 is een stroomweg B (POP 2009-2013).



Figuur 14. Voorgenomen aansluitingen (provincie Groningen, september 2013)

Fietsverkeer:

- Langs de parallelweg wordt een vrijliggend voet-/fietspad aangelegd;
- Aanleg vindt op verkeersveilige en sociaal veilige wijze plaats.

Openbaar vervoer:

- Er wordt rekening gehouden met een snelle regionale busverbinding met Emmen en Groningen. Planologisch wordt in elk geval ruimte gereserveerd voor bushalte bij Ter Apel (ten westen van de weg) met daarbij tevens een car-poolplaats.

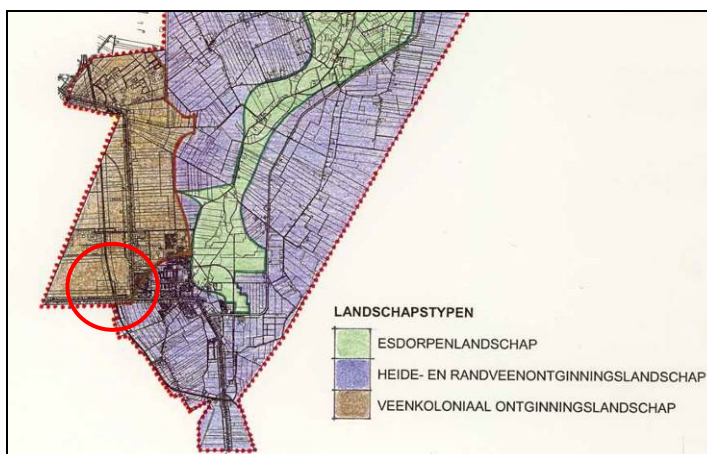
4. 3. Landschappelijke inpassing van het ontwerp4.3.1. Visie landschappelijke inpassing

Het *Provinciaal Omgevingsplan 2009-2013* wijst op het belang van een zo goed mogelijke landschappelijke inpassing. Daarbij zet de provincie op een integraal ontwerp in, dat wil zeggen veilig, duurzaam en passend in het landschap.

Om deze intenties inhoud te geven, is een visie opgesteld: *Landschappelijk en Verkeerskundig Ontwerp N366* (provincie Groningen, januari 2012). Daarin is een algemene visie opgenomen en wordt ingegaan op een aantal deelprojecten. In bijlage 2 is de landschapsvisie opgenomen. Hieronder volgt een samenvatting en is aangegeven hoe de planologische vertaling in dit bestemmingsplan plaatsvindt.

- *aanwezige situatie*

Eerst geeft de landschapsvisie een analyse van het landschap. Daarin wordt aangegeven dat het noordelijk gedeelte van de weg overwegend in een veenkoloniaal landschap is gelegen, terwijl zuidelijk meer sprake is van een heideontginningslandschap, afgewisseld met kleinere stukken veenkoloniaal gebied. Dat laatste is in het plangebied het geval, zoals uit navolgend fragment blijkt; dit deel van Vlagtwedde behoort tot het veenkoloniaal gebied.



Figuur 15. Landschapstypen (bestemmingsplan Buitengebied) met globale ligging plangebied

Structuurbepalend in het veenkoloniale landschap zijn de (grootschalige) openheid, het regelmatige en het rechte wegenpatroon, de aanwezige wijken en kanalen, het regelmatige en grootschalige verkavelingspatroon, het gebruik (vanouds) als akkerbouwgebied en de regelmatige situering van de boerderijen.

Kenmerkend voor de wegen in het veenkoloniale gebied is dat zij begeleid worden door bomen. De tegenstelling van een besloten weg en een open gebied daar om heen, wordt daarmee versterkt.

Bij Ter Apel kruist de N366 de Westerstraat, een oud verveningslint met een waterloop ernaast. De landschapsvisie stelt vast dat de N366 het landschap grotendeels autonoom doorsnijdt. Dat houdt in dat het beloop van de weg geen relatie heeft met de landschappelijke lijnen in de ondergrond.

- *landschappelijke uitgangspunten voor de weg*

In de landschapsvisie wordt als algemeen uitgangspunt gehanteerd het versterken van de aanwezige landschapstypen, wat voor de openheid van de veenkoloniën betekent het geborgen karakter van een in de bomen omsloten weg.

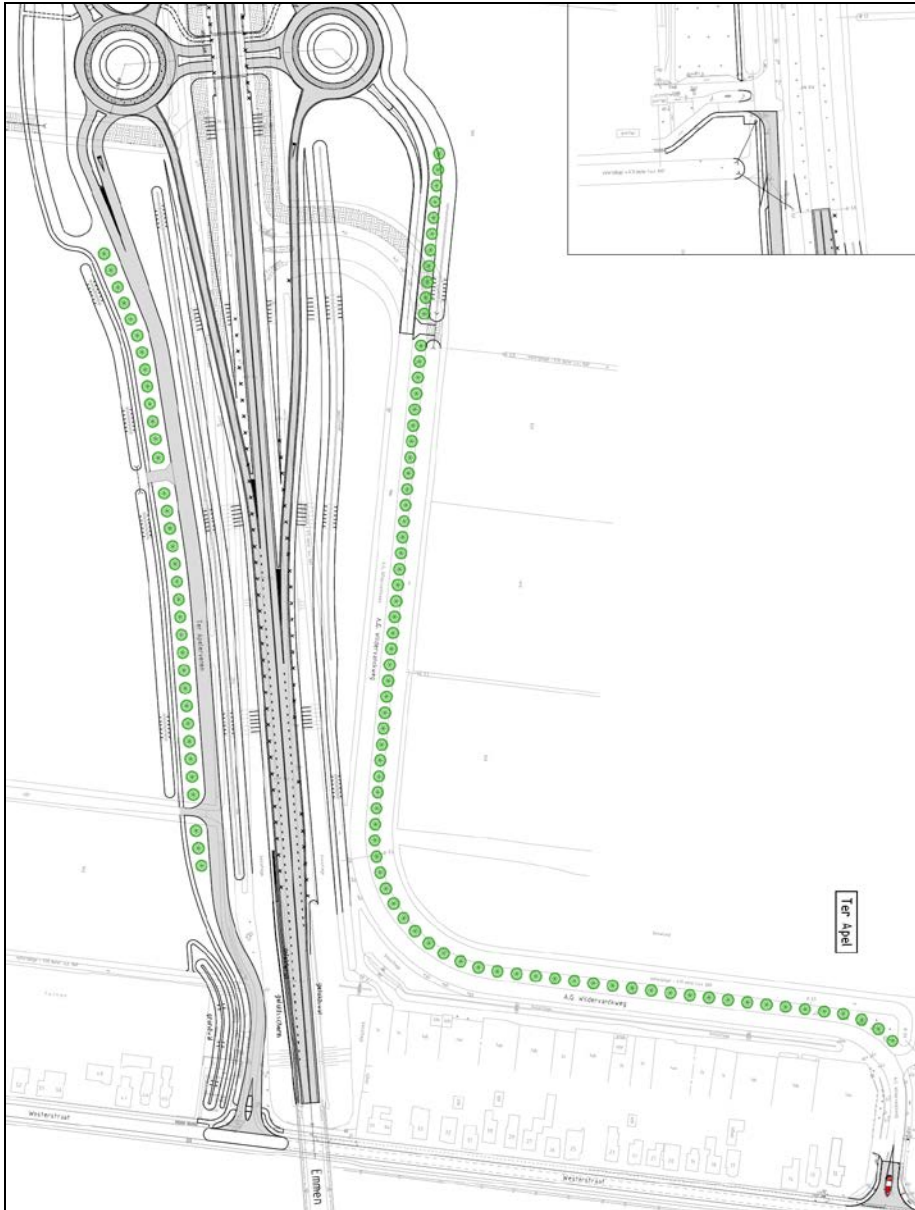
Voor de plansituatie wordt voorzien in een bomenrij langs de westelijke en oostelijke toegangsweg naar de N366.

De provincie wil geen beplanting toepassen bij kruisingen, op- en afritten en viaducten. Echter, in situaties waar de weg een bewoond lint kruist, blijven bestaande bosschages gehandhaafd of worden deze teruggeplant. Taluds houden daarmee een groen karakter. In de voorliggende situatie is dat onder meer het geval bij de afslag Westerstraat (plangebied).



Figuur 16. Fragment landschapsvisie: groene stippen: handhaving bosschages bij aansluitingen (provincie Groningen, landschapsvisie)

Verder wordt één standaard profiel gehanteerd ten behoeve van de eenheid van het wegbeeld. In onderstaande figuur 17 zijn de landschapsmaatregelen voor het plangebied weergegeven.



Figuur 17. Uitwerking landschapsmaatregelen (provincie Groningen, DO-1044-11)

5. EFFECTEN OP DE OMGEVING

5. 1. Algemeen

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

Daarnaast dient vanuit de *Omgevingsverordening Groningen 2009* (en het *Provinciaal Omgevingsplan Groningen 2009-2013* met een aantal zaken rekening te worden gehouden. Dit betreft voornamelijk de aspecten landschap en cultuurhistorie. Deze aspecten zijn eerder in hoofdstuk 4 verwoord.

5. 2. Verkeer

Voor de verkeerssituatie die samenhangt met de reconstructie van de N366 is een verkeersstudie gemaakt (bijlage 1)⁴⁾. In hoofdstuk 3.2. is daarop nader ingegaan en is aangegeven welke verkeersoplossing de voorkeur heeft gekregen.

Het onderzoek betreft een vergelijking tussen de bestaande situatie en die in het prognosejaar 2020. In dit onderzoek is de externe verkeerssituatie in de omgeving betrokken.

Uit het onderzoek blijkt dat er weliswaar sprake is van een toename van de verkeersintensiteiten op de stroomwegen, maar tegelijk dat de onderzochte varianten - en dus ook de gekozen variant - bijdragen aan verlaging van de verkeersintensiteiten op het onderliggende wegennet.⁵⁾ Bovendien zorgen deze voor een vermindering van het sluipverkeer. Met de keuze voor de verkeersoplossing zoals thans is geregeld, wordt het verkeer op de daarvoor bestemde wegen geconcentreerd en ontstaat vrijwel geen overlast op de overige wegen in Ter Apel.

De toekomstige ontwikkeling wordt aan de hand van tellingen bijgehouden. De achterliggende rapportage is in bijlage 1 opgenomen.

Er wordt ten aanzien van de planologische regeling opgemerkt, dat het voorliggende bestemmingsplan zich met name richt op de nieuw benodigde aansluitingen op de N366, met bijbehorende rotondes c.a. De N366 zelf is ter plaatse reeds geregeld in het bestemmingsplan *Weg Veendam-Ter Apel* (2012) en maakt dus geen onderdeel uit van dit bestemmingsplan. Zie hiervoor ook paragraaf 6.2 en het overzichtskaartje in figuur 20.

4) Verkeersstudie N366/N391, Variantenstudie aansluiting Ter Apel, Provincie, DHV BV, Groningen oktober 2011.

5) In de prognoses van de intensiteiten is rekening gehouden met de opwaardering van de N391 tot stroomweg.

5. 3. Landschappelijke effecten

Toetsingskader en beleid

In de Omgevingsverordening van de provincie bestaat veel aandacht voor het behoud van de landschappelijke kernkarakteristieken.

In deze paragraaf wordt de formele toetsing aan de provinciale Omgevingsverordening gedaan. Kaart 6a van de Omgevingsverordening kent daarin een aantal landschappelijke kernkarakteristieken.

Op de kaart zijn de gronden aangewezen als mogelijke locaties voor bosontwikkeling. Verder komen op de provinciale kaart geen landschapskarakteristieken voor.

Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

De landschappelijke inpassing van het project is in hoofdstuk 4.3. beschreven.

Binnen de opgestelde landschapsvisie voor de N366 (hoofdstuk 4.3.) is rekening gehouden met de kenmerkende landschapswaarden. Het bestemmingsplan biedt voor de uitvoering ruimte en is op dit punt uitvoerbaar.

5. 4. Landbouw

Toetsingskader en beleid

Het plangebied loopt merendeels door/langs landbouwgronden. In het POP hebben deze de functie "landbouw". Ook in het bestemmingsplan Buitengebied Vlagtwedde hebben de gronden een agrarische bestemming. De (grondgebonden) landbouw staat in deze gebieden voorop.

Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

Voor de planuitvoering is aankoop van een aantal agrarische gronden noodzakelijk. De werkzaamheden die voortvloeien uit de nieuwe aansluiting bij de N366 zijn zoveel mogelijk gebundeld met het aanwezige tracé. Daarmee is niet alleen het ruimtebeslag beperkt, maar ook de doorsnijding van agrarische percelen. Ook liggen er geen agrarische bouwpercelen binnen het plangebied (bestemmingsplan Buitengebied – Vlagtwedde).

Daar waar de N366 niet gebruikt mag worden door landbouwverkeer, geldt dat wél voor het onderliggende wegennet. In het concrete geval heeft een landbouwbedrijf ter weerszijden gronden in gebruik. Het betreffende landbouwbedrijf, buiten de gemeente gevestigd, gebruikt de gronden met name voor mestafzet. Met het oog daarop komen in de directe nabijheid van de N366 twee mestsilo's voor.



Figuur 18. Mestsilo's nabij N366

In het wegontwerp wordt rekening gehouden met de bereikbaarheid van deze mestsilo's voor laden en lossen van mest; dit door het maken van een extra ontsluiting.

De provincie zet in de voor planrealisering benodigde gronden in beginsel na minnelijke schikking te verwerven. In hoofdzaak betreft dit gronden van één agrarisch bedrijf. Nu Provinciale Staten op 25 september 2013 een realisatiebesluit hebben genomen, wordt het overleg met de betreffende agrariër(s) daarover gestart. Tot het moment van verwerving kan de agrarische bedrijfsvoering op reguliere wijze worden voortgezet.

Samenvattend: met inachtnaam van het voorgaande is het plan op dit punt uitvoerbaar.

5. 5. Geluid

Toetsingskader en beleid

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

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.

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 rekenwaarden 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. De Wet geluidhinder zegt dat sprake is van een "reconstructie van de weg" als de geluidbelasting op de aanliggende woningen met meer dan 2 dB toeneemt. Eventueel moet dan een hogere waarde worden verleend en maatregelen worden genomen.

Behalve het wegverkeerslawaaï kan opgemerkt worden dat een beperkt deel van het plan onder de geluidzone van het industrieterrein 't Heem ligt. Op dit bedrijventerrein zijn zoneringsplichtige inrichtingen toegestaan.

Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan

Voor het project is akoestisch onderzoek uitgevoerd ⁶⁾ (Bijlage 2).

De Wet geluidhinder schrijft dat ook voor, gelet op de fysieke wijzigingen die in de weg worden aangebracht. In het onderzoek worden de akoestische gevolgen van het project in beeld gebracht met een vergelijking tussen de huidige en de nieuwe situatie.

Wat betreft de N366 constateert het akoestisch onderzoek dat de geluidbelasting op de woningen in het algemeen toeneemt ten gevolge van de verwachte verkeersgroei, de snelheidsverhoging op een deel van de N366 en de fysieke verhoging van de weg. Op enkele plaatsen verbetert de akoestische situatie en op enkele plaatsen is sprake van een geringe toename. Op de woningen direct ten westen van de hoofdrijbaan ontstaat een extra toename doordat de afschermdende woning Westerstraat 43 wordt geamoveerd.

De toename van de geluidsbelasting op de woningen vanwege de N366 is echter nergens zodanig, dat de normen van de Wet geluidhinder worden overschreden (er is in formele zin geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder).

Wat betreft de parallelweg naar het terrein van het COA is, neemt de geluidsbelasting vanwege deze weg op vrijwel alle beschouwde woningen licht toe. Gezien het feit dat de geluidsbelasting vanwege de parallelweg vóór en na de reconstructie lager is dan 48 dB, is echter nergens sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Evenmin is vanwege de aanliggende wegen geen sprake van een grote toe- of afname van de geluidsuitstraling.

Wat betreft de Westerstraat neemt de geluidsbelasting vanwege deze weg op de woningen ten oosten van de verbindingsweg en ten westen van de parallelweg licht toe ten gevolge van de verwachte verkeersgroei. De toename van de geluidsbelasting is echter nergens zodanig, dat er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.

Niettemin wordt vanuit een goede ruimtelijke ordening aan de westzijde van de aansluiting op de Westerstraat voorzien in een afschermdende voorziening; deze is niet zozeer ingegeven vanuit oogpunt van geluid, als wel vanuit een visuele inpassing en een goede afscherming. Zo is in de bestaande situatie ook aan de oostzijde van de N366 reeds een afschermdende groenvoorziening aanwezig.

⁶⁾ Akoestisch onderzoek reconstructie van de aansluiting van de N366 op de Westerstraat in Ter Apel, Noordelijk Akoestisch Adviesbureau BV., Assen, 19 april 2013.

Ten slotte is vanwege de afstemming op de Wgh een regeling voor het aantal rijstroken opgenomen: binnen een op de verbeelding ruime verkeerbestemming is het aantal rijstroken in de regels op twee vastgelegd.

Wat betreft de relatie met de geluidzoning van het industrieterrein 't Heem bevat het bestemmingsplan geen geluidgevoelige bestemmingen en gaan er van het plan geen beperkingen uit op de geluidzone.

Samenvattend: het bestemmingsplan is uit oogpunt van geluidhinder uitvoerbaar.

5. 6. Water

Toetsingskader en beleid

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

Wat betreft het wettelijk kader het volgende.

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

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

Het plangebied ligt in het werkgebied van het waterschap Hunze en Aa's. Het beleid van dit waterschap is verwoord in het beheerplan 2010-2015. De ruimtelijke zoning van de provincie (POP 2009-2013) heeft het waterschap vertaald naar een eigen zoning met water als belangrijkste element. In deze functiezonering wordt rekening gehouden met:

- de hoogte van de waterpeilen en het gewenste grondwaterregime;
- een optimale wateraanvoer en waterafvoer;
- een optimale waterkwaliteit voor verschillende functies en een goede landschappelijke inpassing van het water.

Het waterschap streeft naar duurzame oplossingen. Het water moet zoveel mogelijk binnen het eigen peilgebied c.q. plangebieden worden vastgehouden, zodat relatief schoon water ook relatief schoon blijft. Een toename van verhard oppervlak in risicogebieden moet zoveel mogelijk worden gecompenseerd door ruimte voor extra waterberging.

Regenwater dat op verharde oppervlaktes valt en voldoende schoon is, moet zoveel mogelijk worden hergebruikt, dan wel worden opgevangen en vervolgens eventueel hergebruikt. Ten slotte wordt als laatste mogelijkheid gezien de afvoer via bestaande watergangen. Het waterschap volgt hiermee de trits: vasthouden-bergen-afvoeren.

Voor waterkwaliteit geldt evenzo een volgorde van aanpak: schoonhouden-scheiden-zuiveren

Toetsing en uitgangspunten voor het bestemmingsplan

Ten behoeve van de ontwikkeling is het noodzakelijk de ontwikkeling te toetsen op de aspecten waterkwantiteit en de waterkwaliteit. Met het Waterschap Hunze en Aa's vindt daarover in het licht van de volgende uitgangspunten overleg plaats. Op basis van de definitieve projecttekening, die aan het bestemmingsplan ten grondslag ligt, wordt een nadere berekening gemaakt voor de benodigde waterberging. Daarbij wordt de toe- en afname van het verharde oppervlak en de toe- en afname van het wateroppervlak berekend. Aldus dient van de toename aan verharding ten minste 10% te worden gecompenseerd. Naar verwachting is daarvoor de ruimte: zo wordt in het ontwerp voorzien in oppervlaktewater, terwijl tevens uitgegaan wordt van bermsloten langs de weg. In planologische zin wordt voor een waterberging aan de westzijde ruimte geboden. Ook wordt planologisch ruimte geboden voor een gewenste verbreding van bermsloten.

Waterkwaliteit

Voor het gehele tracé geldt dat er voldoende aandacht moet zijn voor de waterkwaliteit als gevolg van afstromend wegwater. Er wordt voorzien in de aanleg van brede bermen van $\pm 7.00\text{m}$. Hoewel de obstakelvrije breedte primair is ingegeven door overwegingen van verkeersveiligheid, kunnen deze bermstroken ondersteunend werken op de waterhuishouding: afstroming van het water naar de bermen en bermsloten kan zo plaatsvinden waarmee rechtstreekse lozing op het oppervlaktewater wordt verminderd.

Ook kunnen de bermzones een functie hebben voor:

- vóórzuivering van het afstromende wegwater;
- opvang in verband met strooizout.

Uitwerking van deze zaken door de provincie vindt nog plaats.

Overige aspecten

Voor de waterhuishouding zijn verder de volgende zaken van belang:

- de Keur van het waterschap beschermt hoofdwatgangen en andere waterlopen en sloten; binnen de relevante bestemmingen wordt met de aanwezigheid rekening gehouden;
- voor zover er hoofdwatgangen verlegd moeten worden, zal een watervergunning worden aangevraagd.

Overleg waterschap

Overleg met het waterschap Hunze en Aa's over het (voorontwerp) bestemmingsplan heeft plaatsgevonden om de uitvoerbaarheid vanuit het waterbeleid te

waarborgen. Het waterschap heeft aangegeven dat het waterschapsbeleid goed is meegenomen. Verzocht wordt om nader overleg over de wijze waarop waterberging en overige huishoudkundige maatregelen worden genomen. Dat overleg vindt plaats.

5. 7. Ecologie

Toetsingskader en beleid

Uitgangspunt voor het bestemmingsplan is dat er geen strijdigheid ontstaat met het beleid en de wetgeving op het gebied van de natuurbescherming. Het ecologische beleidskader wordt gevormd door de *Natuurbeschermingswet 1998*⁷⁾ en de *Flora- en faunawet*. De wetten hebben respectievelijk betrekking op de bescherming van waardevolle gebieden en van waardevolle soorten.

5.7.1. Gebiedsbescherming

De bescherming van Natura 2000-gebieden en Beschermd Natuurmonumenten is geregeld in de *Natuurbeschermingswet*. Als ontwikkelingen (mogelijk) leiden tot aantasting van de natuurwaarden binnen deze gebieden, moet een vergunning worden aangevraagd. Daarnaast moet rekening worden gehouden met het beleid ten aanzien van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS), opgenomen in het POP-2009-2013. Voor ontwikkelingen binnen de EHS geldt het 'nee, tenzij-principe'.

5.7.2. Soortenbescherming

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

Toetsing en uitgangspunten voor het bestemmingsplan

a. gebiedsbescherming

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. De dichtstbijzijnde EHS-gebieden liggen aan de oostkant van Ter Apel.

b. soortenbescherming

Gelet op de terreinsituatie en het grondgebruik worden op voorhand geen problemen aangaande de uitvoerbaarheid verwacht.

⁷⁾ De Natuurbeschermingswet van 1998 is op 1-10-2005 gewijzigd. Sindsdien zijn de bepalingen vanuit de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn in de Natuurbeschermingswet verwerkt.

Ecologisch onderzoek naar de mogelijke aanwezigheid van aanwezige waardevolle soorten volgt, nu Provinciale Staten op 25 september 2013 een realisatie- en planuitwerkingsbesluit betrekking tot de N366 hebben vastgesteld. Zo nodig worden maatregelen ten behoeve van de uitvoering genomen

5. 8. Archeologie

Toetsingskader en beleid

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

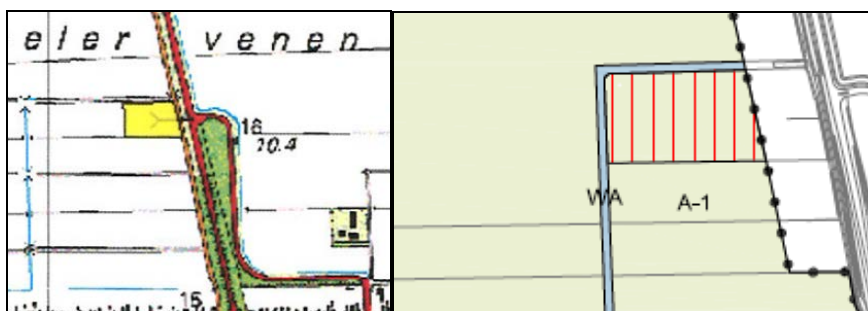
Toetsing en uitgangspunten voor het bestemmingsplan

5.8.1. archeologisch bureauonderzoek

In het kader van het bestemmingsplan Buitengebied Vlagtwedde heeft Libau Steunpunt eerder een archeologisch bureau-advies uitgebracht ⁸. Hierin wordt aan de westzijde van Ter Apel, deels gelegen in het plangebied, een AMK-terrein geconstateerd: een terrein met geregistreerde archeologische waarden, dat voorkomt op de *Archeologische Monumentenkaart Groningen*. Zie figuur 19. Op grond hiervan is in het bestemmingsplan Buitengebied Vlagtwedde een dubbelbestemming "Waarde Archeologie" opgenomen.

5.8.2. archeologisch veldonderzoeken

Archeologisch veldonderzoek naar de mogelijke aanwezigheid van aanwezige waarden volgt, nu Provinciale Staten op 25 september 2013 een realisatie- en planuitwerkingsbesluit betrekking tot de N366 hebben vastgesteld. Zo nodig worden maatregelen ten behoeve van de uitvoering genomen.



Figuur 19. Fragment archeologisch bureau-onderzoek Libau Steunpunt en vertaling in bestemmingsplan Buitengebied

⁸) Archeologische en cultuurlandschappelijke waarden in de gemeente Vlagtwedde, Libau Steunpunt, Groningen. 2005.

5. 9. Externe Veiligheid

▪ *Toetsingskader en beleid*

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen, zoals vuurwerk, LPG en munitie. Sinds een aantal jaren is er wetgeving over "externe veiligheid" om de burger niet onnodig aan te hoge risico's bloot te stellen. De normen voor externe veiligheid zijn voor risicovolle inrichtingen vastgelegd in onder andere het *Besluit externe veiligheid inrichtingen* (Bevi).

De regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen is nu nog opgenomen in de *Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijks stoffen* (cRVGS). Deze is de voorloper van het in voorbereiding zijnde *Besluit externe veiligheid transportroutes* (Btev) dat naar verwachting op 1 januari 2014 in werking treedt (en daarmee vóór de vaststelling van dit bestemmingsplan).

Verder is bij transportleidingen het *Besluit externe veiligheid buisleidingen* (Bevb) van belang.

Op basis van het *Besluit externe veiligheid transportroutes* moet rekening worden gehouden met het zogenaamde basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Uitgangspunt van het basisnet is dat door het vastleggen van veiligheidszones de gebruiksruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en ruimtelijke ontwikkelingen op elkaar kunnen worden afgestemd. Het Rijk stelt het basisnet vast voor de rijksinfrastructuur. Provincies kunnen een eigen basisnet vastleggen.

Op 20 april 2010 heeft de Provincie Groningen een basisnet vastgesteld en opgenomen in de Omgevingsverordening. Op grond van dit beleid geldt dat langs verschillende provinciale wegen PR 10^{-6} -contouren zijn vastgelegd, waarbinnen geen kwetsbare objecten kunnen worden gerealiseerd. Daarnaast geldt langs deze wegen een zogenaamde plasbrandaandachtszone (PAG): een zone van 30 meter waarin geen objecten mogen worden geprojecteerd waar verminderd zelfredzame personen voorkomen (bijvoorbeeld scholen of verzorgingstehuizen).

Het externe veiligheidsbeleid heeft vorm gekregen in de risicobenadering. Er wordt getoetst aan twee verschillende normen: het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR). Ten aanzien van het plaatsgebonden risico geldt een kans van 10^{-6} als grenswaarde. Dit betekent dat binnen de zogenaamde PR 10^{-6} -contour geen nieuwe kwetsbare objecten mogen worden toegestaan.

Voor ontwikkeling van nieuwe beperkt kwetsbare objecten betreft het hier een richtwaarde. De grenswaarde moet in acht worden genomen en met de richtwaarde moet rekening worden gehouden. Het onderscheid tussen kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten is vastgelegd in het *Besluit externe veiligheid inrichtingen*.

▪ *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan*

Risicovolle inrichtingen en transportassen

Binnen het plangebied komen geen risicovolle inrichtingen voor.

Het plan voorziet in reconstructie van de N366. Deze weg is opgenomen in het provinciaal basisnet. Volgens dit basisnet geldt ook voor de N366:

- * een 30 m zone waarbinnen geen nieuwe kwetsbare objecten voor het verblijf van verminderd zelfredzame personen mogen worden opgericht;
- * een invloedsgebied van 200 m, waarbinnen de beleidsvrijheid voor bepaalde functies wordt beperkt.

Ter informatie merkt het Steunpunt in zijn advies over het voorontwerp op, dat met dit bestemmingsplan het tracé van de N366 niet wijzigt. In het verleden waren de op- en afrit naar de Westerstraat en de Westerstraat zelf ook een provinciale weg. De N364 (de Westerstraat) is per 1-1-2012 aan de gemeente overgedragen. De 30 m-zone aan de weerszijden van de op- en afrit van de Westerstraat is daarmee komen te vervallen.

Binnen dit bestemmingsplan wordt in een zone van 30 m (gemeten vanaf de rand van de weg), voor zover deze binnen de plangrens valt, niet voorzien in bestemmingen voor verminderd zelfredzame personen; daarmee wordt tevens aan de Omgevingsverordening Groningen voldaan. Ook voor de aangrenzende plangebieden geldt dat.

De 30 m- zone is voor wat betreft de bebouwing aan de Westerstraat geregeld in het bestemmingsplan De Linten. In het gebied van deze aansluiting wijzigt het tracé van de N366 niet zodanig dat daarmee de nabij gelegen woonbebouwing op minder dan 30 m wordt genaderd.

Verder kan nog gewezen worden op de relatie met het asielzoekerscentrum en de voorgenomen uitbreiding. Deze is opgenomen in het bestemmingsplan

Terapelerven, zoals de gemeenteraad dat op 2 juli 2013 heeft vastgesteld.

Daarin wordt in relatie tot de N366 het volgende opgemerkt:

- de uitbreiding van het AZC vindt aan de zuidkant van het huidige complex plaats. Het plaatsgebonden risico vormt geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling, aangezien deze 0 m is;
- ook ligt de ontwikkeling van het AZC niet binnen de 30 m zone van de weg, waarbinnen geen verminderd zelfredzame personen mogen worden gehuisvest. Met de reconstructie van de N366 is dat evenmin het geval;
- wel ligt de ontwikkeling binnen het invloedsgebied (van 200 m). Uit berekening van het Steunpunt Externe Veiligheid (dd. 7-12-2012) is gebleken, dat de beoogde uitbreiding beneden de oriënterende waarde blijft.

Ten aanzien van de aansluiting op de Westerstraat geeft het bestemmingsplan De Linten een regeling voor de aangrenzende woningbouw.

Geconstateerd is dat vanwege het conserverende karakter van het bestemmingsplan De Linten er geen substantiele verandering in het aantal mensen zal plaatsvinden.

Rond de nieuwe aansluitingen ligt onbebouwd agrarisch gebied. Meer noordelijk en zuidelijk liggen bestaande functies (AZC, woningen). In het kader van de planologische regelingen (Ter Apelervenen, De Linten) heeft al een afweging vanuit oogpunt van externe veiligheid plaatsgehad, waaruit geen problemen zijn gebleken. Hiervoor is dit samengevat.

Gasleiding

Het plangebied wordt doorkruist door een hoge druk - aardgastransportleiding van de N.V.Nederlandse Gasunie. Het gaat hier om een leiding met een diameter van 6 inch en een druk van 40 bar. De externe veiligheidsaspecten daarvan zijn geregeld in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Ten aanzien van het plaatsgebonden risico geldt $10^{-6} = 0$ meter en een invloedsgebied van 80 m. Aangezien er binnen het plangebied geen objecten zijn geprojecteerd waar personen zich gedurende enige tijd kunnen bevinden, heeft de aanwezigheid van de hogedruk aardgastransportleiding geen invloed op dit plan.

Gericht op de inhoud van dit bestemmingsplan zijn het Steunpunt Externe Veiligheid en de regionale hulpverleningsdienst advies gevraagd in verband met de uitvoerbaarheid van dit plan. Met deze adviezen is rekening gehouden in het ontwerp van dit bestemmingsplan.

Conclusies

Op grond van het voorgaande kan geconcludeerd worden dat het bestemmingsplan vanuit oogpunt van externe veiligheid uitvoerbaar is. Daarbij is tevens het advies van de Brandweer Regio Groningen (hoofdstuk 8) meegewogen. De conclusie over de uitvoerbaarheid is op dit aspect ingegeven door de overweging dat de risicobron (N366) qua ligging of verkeersintensiteit niet wijzigt. Binnen het plangebied worden voorts geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten toegestaan; het bestemmingsplan kent in hoofdzaak de bestemming Verkeer en daarnaast de bestemming Groen. Het groepsrisico als gevolg van de N366 wijzigt niet omdat het invloedsgebied hetzelfde blijft en de personendichtheid niet wijzigt. Voorts wordt overwogen dat – omdat het tracé niet wijzigt – ook de 30 m-zone niet wijzigt. Bovendien maakt het bestemmingsplan de vestiging van objecten voor minder zelfredzame personen binnen de 30 m vanaf de rand van de weg niet mogelijk. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat ook in de aangrenzende agrarische bestemmingen (bestemmingsplan Buitengebied) niet voorzien wordt in bestemmingen voor minder zelfredzame personen.

5. 10. Luchtkwaliteit

▪ *Toetsingskader en beleid*

In hoofdstuk 5 van de *Wet milieubeheer* zijn de grenswaarden op het gebied van de luchtkwaliteit vastgelegd. Daarbij zijn in de ruimtelijke ordeningspraktijk met name de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀) van belang. Projecten die in zeer beperkte mate bijdragen aan de luchtverontreiniging, zijn op grond van het *Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)* vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden.

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

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

▪ *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan*

Het algemene beeld van dit deel van de provincie geeft geen aanleiding tot verwachte problemen vanuit de luchtkwaliteitssituatie; dit gelet op de gunstige geografische ligging en de relatief lage mobiliteit.

Uit luchtkwaliteitsonderzoek naar de iets noordelijk gelegen aansluiting van de Nulweg ⁹ komt naar voren, dat ook voor de hoofdrijbaan van de N366 de wijzigingen op de luchtkwaliteit zodanig beperkt zijn dat ze als *Niet In Betekenende Mate* worden beschouwd. Verder is in dat kader overwogen, dat - ook al is er sprake van verkeersgroei op de N366 - de concentraties en overschrijdingen juist afnemen door het schoner worden van het wagenpark.

Met het oog daarop wordt ervan uitgegaan dat het plan vanuit oogpunt van luchtkwaliteit uitvoerbaar is.

5. 11. Bodem

▪ *Toetsingskader en beleid*

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

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

⁹⁾ Onderzoek luchtkwaliteit aansluiting Nulweg / N366 in Ter Apel, NAA, Assen, december 2011.

- *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan*

Het bestemmingsplan voorziet niet in 'gevoelige' bestemmingen.

Wel vindt er grondverzet plaats en komt er grond vrij. Grondwerken bij dit project dienen in het kader van het *Besluit bodemkwaliteit* bij de gemeente (als bevoegd gezag) te worden gemeld. Deze toetst of het grondverzet in overeenstemming is met de bodemfunctiekaart en de ontvangende bodemkwaliteit niet verslechtert (na toepassing).

Bij de planuitwerking wordt nagegaan in hoeverre de vrijkomende grond binnen de projectgrenzen kan worden gebruikt, zoals voor de afwerking van de (flauwe) taluds en voor noodzakelijke ophogingswerkzaamheden.

5. 12. Leidingen

- *Toetsingskader en beleid*

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

In planologische zin moeten in het bijzonder bestaande of nieuwe hoofdtransportleidingen in een bestemmingsplan 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) grondbewerkingen.

- *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan*

Het bestemmingsplan Weg Veendam-Ter Apel geeft aan dat er oost-west door het plangebied rekening moet worden gehouden met een hogedruk - aardgastransportleiding. Met deze leiding is in het bestemmingsplan rekening gehouden, waarbij het tracé door middel van een dubbelbestemming (Leiding-gasleiding) op de kaart/verbeelding is aangegeven.

Voorts ligt er een rioolpersleiding.

Bij de planvoorbereiding en uitwerking zal verder in overleg met de nutsbedrijven nagegaan worden in hoeverre omleiding en aanpassing van leidingtracés nodig is.

5. 13. Duisternis en stilte

- *Toetsingskader en beleid*

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

- *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan*

Ten aanzien van het aspect 'duisternis' wordt erop ingezet om de weg niet te voorzien van lichtmasten. Echter, daar waar dat vanuit verkeersveiligheid nodig is, zullen bij de kruisingen en rotondes wél lichtmasten worden geplaatst.

Door de constructie en aard van de nieuwe lichtmasten en armaturen gaat daarvan een beperktere uitstraling uit dan van bestaande lichtmasten. Zo zijn er positieve effecten op het aspect 'duisternis'. Verder wordt vanuit oogpunt van (sociale) veiligheid uitgegaan van verlichting langs de parallelweg tussen het dorp Ter Apel en het complex van het AZC.

Ten aanzien van het aspect 'stilte' wordt opgemerkt, dat het met dit plan gaat om de aanleg van een project dat vanuit zijn aard geluidproductie met zich mee brengt. Het gaat echter om reconstructiewerkzaamheden, niet om een nieuwe situatie. Zie ook paragraaf 5.5., waar de toetsing aan de wettelijke geluidsnormen aan de orde komt.

Het plan is uit oogpunt van duisternis en stilte uitvoerbaar.

5. 14. Ruimtelijke kwaliteit

▪ *Toetsingskader en beleid*

De *Omgevingsverordening provincie Groningen* benoemt de noodzaak om in een bestemmingsplan in te gaan op de ruimtelijke kwaliteit.

▪ *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan*

Wat het ruimtelijk aspect betreft, wordt verwezen naar de projectbeschrijving en de wijze waarop de maatregelen landschappelijk zijn ingepast. Opgemerkt wordt dat aan het plan in ruimer verband een *Verkeerskundig ontwerp* ten grondslag ligt dat de provincie voor het gebied heeft opgesteld. Daarnaast is voor een goede landschappelijke inbedding een landschapsvisie door de provincie opgesteld. Verwezen wordt naar hoofdstuk 4 van deze toelichting. Het plan is, gelet op het voorgaande, uit oogpunt van ruimtelijke kwaliteit uitvoerbaar.

5. 15. Duurzaamheid en energie

▪ *Toetsingskader en beleid*

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

▪ *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan*

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

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

5. 16. Relatie M.E.R.- (beoordelings)plicht

▪ *Toetsingskader en beleid*

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

In de m.e.r.-regelgeving wordt voorts verschil gemaakt tussen activiteiten waarvoor altijd een MER wordt gemaakt (m.e.r.-plichtige activiteiten) en activiteiten waarvan aan de hand van bepaalde criteria moet worden beoordeeld of een MER opgesteld zou moeten worden (m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten)¹⁰⁾. De m.e.r.-plichtige activiteiten worden genoemd in de zogenaamde C-lijst van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). De m.e.r. beoordelingsplichtige activiteiten worden genoemd in de zogenaamde D-lijst van hetzelfde besluit.

De beoordeling van deze lijsten is om drempelwaarden aan te geven waarboven sprake is van m.e.r.-plichtige dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten. Uit jurisprudentie¹¹⁾ is gebleken dat deze drempelwaarden niet absoluut moeten worden geïnterpreteerd. Dit gelet op de omstandigheden als bedoeld in bijlage III van de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling. Deze omstandigheden betreffen:

- de kenmerken van de projecten;
- de plaats van de projecten;
- de kenmerken van de potentiële effecten.

▪ *Toetsing en uitgangspunten bestemmingsplan*

Met dit bestemmingsplan is geen Planmer- of merbeoordelingsplicht aan de orde. De m.e.r.verplichting (C-Lijst) geldt voor autosnelwegen of autowegen. Weliswaar gaat het met de N366 om een autoweg, maar met dit bestemmingsplan worden reconstructiemaatregelen aan het bestaande tracé genomen.

Het voorgaande wil overigens niet zeggen dat de milieueffecten niet uitvoerig in beschouwing zijn genomen. Deze zijn eerder in dit hoofdstuk beschreven:

- de aanleg vindt met zo weinig mogelijk invloed op het gebied plaats (gebundeld aan bestaande infrastructuur);
- de nieuwe toevoerwegen hebben een beperkte lengte (< 500 m);
- relevante omgevingsaspecten (geluid, luchtkwaliteit, bodem, landschap, ecologie, archeologie) zijn betrokken bij de beoordeling en hebben zo nodig tot maatregelen geleid. Deze zijn in de voorgaande paragrafen behandeld.

¹⁰⁾ Met de afkorting 'm.e.r.' wordt de procedure van milieueffectrapportage bedoeld. De afkorting MER staat voor het milieueffectrapport.

¹¹⁾ Uitspraak van het Europese Hof van Justitie, 15-10-2009. Het Besluit mer is hierop per 01-04-2011 gewijzigd.

6. TOELICHTING OP DE BESTEMMINGEN

6. 1. Algemeen

Dit bestemmingsplan is opgezet conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro)-2008. Inherent hieraan is de toepassing van de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP). De SVBP maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op eenzelfde manier worden verbeeld. De SVBP-2012 schrijft voor hoe bestemmingsplannen overeenkomstig de nieuwe Wro en Bro moeten worden gemaakt. De regels van dit bestemmingsplan zijn opgesteld overeenkomstig deze standaarden. Verder zijn per 1-1-2010 wijzigingen in het Bro doorgevoerd vanwege de (verplichte) digitalisering van bestemmingsplannen.

6. 2. Planopzet en planbegrenzing

Voor de gewenste reconstructiemaatregelen van de N366 en de aansluiting ervan op de Westerstraat wordt de volgende insteek gekozen.

- Met het in 2012 vastgestelde bestemmingsplan *Weg Veendam-Ter Apel* is het bestaande wegvak planologisch geregeld;
- De hierop aansluitende werkzaamheden in verband met de reconstructie van de aansluiting met de Westerstraat worden met het voorliggende bestemmingsplan geregeld.

Gezamenlijk ontstaat daarmee een planologische regeling voor de weg inclusief de reconstructiemaatregelen. Figuur 20 maakt dat duidelijk (in lichtgrijs het bestaande bestemmingsplan en in donkergrijs het nieuwe bestemmingsplan).



Figuur 20. Juridische regelingen

6. 3. Toelichting op de bestemmingen

Hieronder worden de in het plan voorkomende bestemmingen toegelicht. De planregels sluiten enerzijds aan bij die van het bestemmingsplan Weg Veendam-Ter Apel en bieden anderzijds de ruimte voor de aanleg van de reconstructiewerkzaamheden.

Inleidende regels

- Begrippen -

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

-Wijze van meten -

De meetbepalingen zijn afgeleid van de landelijke standaard voor het bestemmingsplan.

Bestemmingsregels

- Groen -

De bestemming Groen is gelegd op een strook grond aan de westzijde van de N366 bij de aansluiting op de Westerstraat. Binnen het gebied wordt voorzien in afscherpende voorzieningen (grondwal, groen).

- Verkeer -

De belangrijkste bestemming in dit plangebied is de bestemming "Verkeer". Deze geeft de planologische basis voor de aanleg van de nieuwe infrastructuur inclusief verkeersvoorzieningen, de gewijzigde wegaansluitingen met rotondes, berm-sloten en beplanting. Daarnaast is binnen de bestemming ruimte geboden voor bijbehorende voorzieningen en/of maatregelen, die voortvloeien uit de aspecten water, ecologie, landschap en/of milieu. Verder is in de planregels de afstemming op de Wet geluidhinder gelegd; (het aantal rijstroken is in de regels aangegeven).

- Leiding - gasleiding -

Het plangebied wordt gepasseerd door een hoofdgastransportleiding. Deze heeft de dubbelbestemming "Leiding-Gas" gekregen. Voor zover binnen deze gronden reconstructiewerkzaamheden plaatsvinden, zal de provincie overleg met de leidingbeheerder voeren.

Algemene regels

Hoofdstuk 3 van de planregels sluit 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 bedoeling om te voorkomen dat voor eenzelfde stuk grond meer dan eenmaal gebruik wordt gemaakt van bebouwingsregels.

- De algemene gebruiksregels die aangeven welke gebruiksvormen naast de bestemmingsomschrijving als strijdig gebruik moeten worden beschouwd.
- De algemene afwijkingsregels die onder voorwaarden mogelijkheden geven voor verhoging van in de planregels genoemde bouwwerken.

Overgangs- en slotregels

Standaard in bestemmingsplannen zijn de overgangsbepalingen (ter voldoening van bestaande rechten) en slotregels (aanhalingstitel en vaststellingsdatum ten behoeve van de gemeenteraad). Deze zijn in hoofdstuk 4 van de planregels opgenomen.

7. UITVOERBAARHEID

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheidsaspecten van een bestemmingsplan. 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'.

7. 1. Maatschappelijke uitvoerbaarheid

- Planvoorbereiding en draagvlak-

Bij de voorbereiding voor de reconstructie is door de provincie en de gemeente regelmatig en uitvoerig overlegd met betrokkenen. Op die wijze is het plan het resultaat van een interactieve samenwerking tussen provincie, gemeente, het COA een aantal belanghebbende organisaties (Regiopolitie, Dorpsbelangen Ter Apel, Industriekring Ter Apel, Handelsvereniging Ter Apel, alsmede aanwonenden). De betrokkenen maakten deel uit van een gezamenlijke werkgroep.

Tijdens de planvoorbereiding heeft drie maal een werkgroepbijeenkomst plaatsgevonden. De uiteindelijke plannen, zoals die ook in dit bestemmingsplan zijn ingebed, hebben binnen de werkgroep tot instemming geleid:

- Inloopbijeenkomst op 11 oktober 2012: merendeels positief; discussie rond de Kloosterveenweg, in het bijzonder over de nieuw geplande looproute langs de bestaande oostelijke verbindingsweg naar de N366.
 - Extra bijeenkomst voor bewoners Kloosterveenweg op 13 november 2012 en individuele gesprekken met bewoners Kloosterveenweg en Westerstraat in verband met nog steeds levende bezwaren.
 - Tweede inloopbijeenkomst op 24 januari 2013 met aangepaste plannen en individuele gesprekken (begin 213) in verband met het weer gaan openstellen van de Parallelweg (Terapelerven). De overwegingen voor het opnieuw opstellen van de Parallelweg zijn:
 - * ontlasting van de Westerstraat (één van de drukste wegvakken van de gemeente) tussen de oostelijke en westelijke verbindingsweg met minder omrijbewegingen. Bovendien is uit verkeersstudie geconstateerd dat geen extra sluipverkeer via de Terapelerven naar Ter Apelkanaal gaat optreden;
 - * illegaal verkeer, dat ook gebruik maakt van het fiets/voetpad, moet worden voorkomen;
 - * ontlasting van de Kloosterveenweg en de Viaductstraat;
 - * betere bereikbaarheid van de locaties voor het COA en de PI voor nood- en hulpdiensten;
 - * mogelijkheden voor 'verknoping' met de busverbindingen.
- Het gaat hier ook om het creëren van mogelijkheden om het aantal bezoekers bushalte aan de Westerstraat (Ter Apelerven) op termijn te beperken. Bezoekers van het COA-terrein kunnen dan bij een nieuwe bushalte bij het AZC instappen.

Aan direct aanwonenden is voorts het aanbod gedaan om bij verdere planuitwerking naar maatwerkmaatregelen te zoeken.

- ten aanzien van het aspect 'geluid' toont akoestisch onderzoek aan, dat voldaan wordt aan de normstelling uit de Wet Geluidhinder;
- ten aanzien van het aspect 'uitzicht' vanaf de Kloosterveenweg, is overwogen dat weliswaar sprake is van een verandering, maar dat - gelet ook op de afstand van circa 370 m – dit niet als onevenredig moet worden aangemerkt. Dit gelet ook op het maatschappelijk belang van het project. Bovendien geeft jurisprudentie aan, dat er geen recht bestaat op blijvend vrij uitzicht. Onderstaande impressies geven een beeld vanaf de Kloosterveenweg.



- Bestemmingsplan -

Over dit bestemmingsplan is, mede gelet op de reeds gevoerde informatiebijeenkomsten geen afzonderlijke inspraakprocedure gevolgd. Uiteraard laat dit onverlet dat er tijdens de termijn van tervisielegging van het ontwerpplan, dan wel van het vastgestelde plan zienswijzen kunnen worden ingediend, respectievelijk beroep (bij de Raad van State) kan worden ingesteld.

Vervolgens is het bestemmingsplan voorgelegd aan de betrokken diensten als bedoeld in het overleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit op de ruimtelijke ordening. Daarna volgt de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan en de procedure van vaststelling door de gemeenteraad.

Eventueel inkomende zienswijzen worden betrokken bij het besluit omtrent de vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad van Vlagtwedde . Zie hoofdstuk 8.

7. 2. Economische uitvoerbaarheid

Uit de behandeling in Provinciale Staten is gebleken, dat de kosten voor de wegverbetering worden gedekt uit de begroting. De provincie gaat in zijn reservering uit van realisering (ruim) binnen de planperiode van dit bestemmingsplan. Verder komt het beheer en onderhoud ten laste van het de provincie.

Aan de aan te leggen infrastructuur draagt de gemeente Vlagtwedde en COA eveneens in financiële zin bij. Daartoe zijn op 15-02-2011 afspraken gemaakt tussen provincie en gemeente, gelet op het gezamenlijke belang bij het project.

Ten behoeve van de realisering van de wegreconstructie worden met de betrokken grondeigenaren gesprekken gevoerd over de aankoop van de benodigde gronden. Verwerving van de benodigde gronden vindt in beginsel via minnelijke schikking plaats. Binnen de projectbegroting zijn daarvoor reserveringen gedaan. Gelet op de financiële reserveringen is het plan uitvoerbaar.

Wat betreft de te realiseren landschapsmaatregelen heeft de provincie over de borging daarvan de inspanningsverplichting deze maatregelen daadwerkelijk te realiseren. Binnen de totale kostenraming is daarmee rekening gehouden.

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

Grondexploitatie

Voor het voorliggende bestemmingsplan wordt geen exploitatieplan opgesteld. De kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan en de uitvoeringskosten van het project komen algemeen voor rekening van de Provincie Groningen; ook de gemeente Vlagtwedde en de COA dragen bij.

Voor eventuele planschade wordt, voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan, een planschadeverhaalsovereenkomst afgesloten.

8. OVERLEG

Tijdens de voorbereiding van het bestemmingsplan is, conform artikel 3.1.1 *Besluit ruimtelijke ordening*, overleg gevoerd met betrokken overlegpartners. Het voorontwerp van het bestemmingsplan is daartoe bij schrijven van 9 oktober 2013 aan de overleginstanties toegestuurd.

Het gevoerde overleg heeft de volgende resultaten gehad (Bijlage 4).

1. Rijksdiensten

Het plan raakt geen rijksbelangen. Er zijn daarom geen rijksdiensten in het vooroverleg betrokken.

2. Provincie Groningen

De provincie Groningen geeft haar vooroverlegreactie bij mail van 30 oktober 2013. De provincie geeft aan geen opmerkingen te hebben op het voorontwerpbestemmingsplan. Wel wordt erop gewezen dat voor het gereserveerde spoorwegtracé Stadskanaal-Emmen een ontheffing van de provinciale Omgevingsverordening dient te worden verkregen.

Reactie:

De gemeente heeft inmiddels aanvraag om ontheffing ingediend. De ontheffing is verleend bij brief van 13 november 2013.

3. Waterschap Hunze en Aa's

Het waterschap geeft aan dat het waterschapsbeleid in de toelichting goed is weergegeven.

Het waterschap merkt op dat de toename van de verharding in het plangebied de uitbreiding van waterberging noodzakelijk maakt. Verzocht wordt om het waterschap vroegtijdig te betrekken bij de uitwerking van het ontwerp voor aanpassingen aan watergangen en de wijze waarop waterberging in het plangebied zal worden ingepast.

Reactie:

In het bestemmingsplan wordt enerzijds rekening gehouden met aanleg/aanpassing van bermsloten, anderzijds met watercompenserende maatregelen aan de westzijde van de reconstructie, dit in de vorm van een ruime waterpartij. Zie ook figuur 14 in deze toelichting. Naar verwachting zal hiermee al in ruime mate in benodigde compensatie worden voorzien. De provincie gaat nog een nadere kwantificering na, maar planologisch wordt ruimte geboden voor voldoende waterberging.

Daarnaast zal de gemeente – waar dat nodig is - voor het daadwerkelijk uitvoeren van de plannen een watervergunning op grond van de Keur van het waterschap aanvragen. Gemeente en provincie trekken hierbij gezamenlijk op.

4. Brandweer, Regio Groningen

De regionale brandweer geeft zijn reactie bij brief van 16-10-2013.

Allereerst wordt opgemerkt dat de regionale brandweer al eerder op het oorspronkelijke bestemmingsplan (Weg Veendam-Ter Apel) heeft geadviseerd.

Ten aanzien van het aspect 'risicobronnen' merkt de regionale brandweer op, dat de voorziene reconstructie geen invloed heeft op de aard van de op de N366 vervoerde stoffen of op de vervoersfrequentie.

De ligging van de weg verandert niet, maar de ontwikkeling heeft wel invloed op de doorstroming van het verkeer. Deze wordt bevorderd, met naar verwachting gunstige effecten op de kans op ongelukken.

Wat betreft het groepsrisico is er weliswaar sprake van potentiële risico's, maar het plangebied zelf bestaat uit een bestemming verkeer, terwijl de aangrenzende gronden in hoofdzaak een agrarische bestemming hebben. Daarom worden geen meetbare risico's in het plangebied geconstateerd. De regionale brandweer acht een nadere advisering over het groepsrisico dan ook niet nodig.

Wat de paragraaf over "externe veiligheid" in de plantoelichting betreft, wordt opgemerkt dat het Besluit transportroutes gevaarlijke stoffen (het zogenaamde Btev) naar verwachting op 1 januari 2014 in werking treedt.

Reactie:

De gemeente Vlagtwedde constateert dat vanuit het aspect "externe veiligheid" de uitvoerbaarheid niet in het geding is. De plantoelichting is aangevuld met de door de regionale brandweer genoemde elementen.

5. N.V. Nederlandse Gasunie

De NV Nederlandse Gasunie geeft haar reactie bij brief van 21-10-2013.

Allereerst wordt opgemerkt, dat de precieze ligging van aardgastransportleiding, die het plangebied kruist, wordt doorgestuurd.

Daarnaast wordt gevraagd om in de plantoelichting in de paragraaf over externe veiligheid aandacht te steden aan de aardgastransportleiding, dit in verband met het *Besluit externe veiligheid buisleidingen* (Bevb).

Reactie:

Met de ligging van de leiding wordt rekening gehouden; daarnaast is de toelichting aangevuld vanuit het *Besluit externe veiligheid buisleidingen*.

===