

Onderwerp Provinciaal inpassingsplan (PIP) Fietsroute Plus  
Groningen-Winsum (wensen en bedenkingen)

Steller Bert v.d. Vorstenbosch



De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon 367 72 74

Bijlage(n) 2

Ons kenmerk 6510021

Datum 24 AUG. 2017 Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

### **Inleiding**

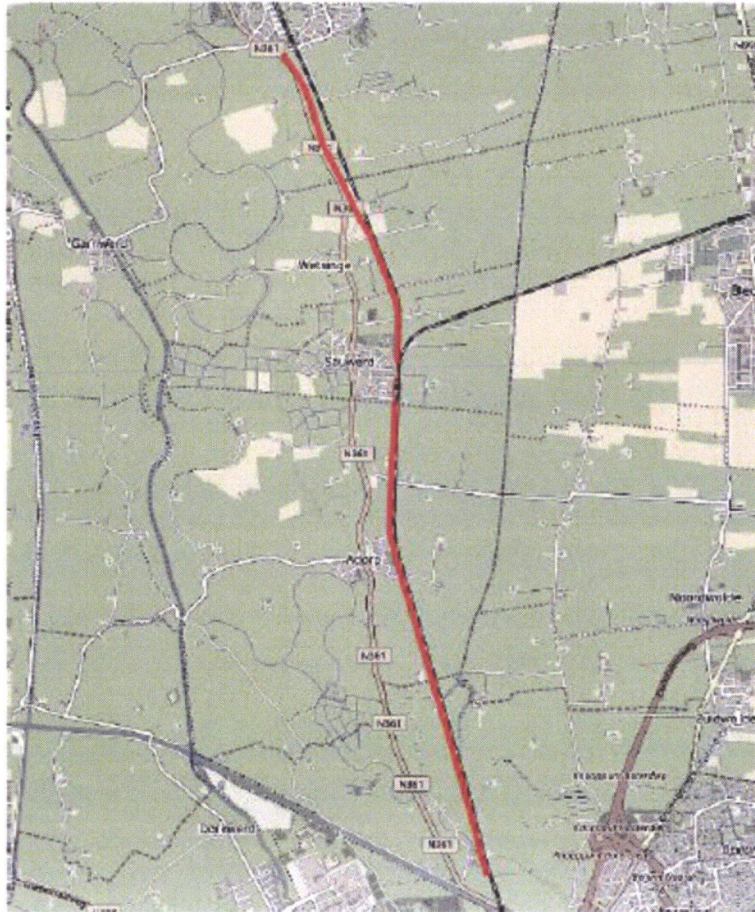
In juli 2016 hebben Provinciale Staten een positief besluit genomen over de aanleg van de Fietsroute Plus Groningen-Winsum. Het tracé voor de Fietsroute Plus van Groningen naar Winsum komt direct aan de westzijde van het spoor Groningen-Winsum te liggen. Het huidige fietspad tussen Groningen en Winsum is een van de drie gevaarlijkste fietsroutes in de provincie. Aan beide kanten van de provinciale weg N361 ligt een pad met eenrichtingsverkeer. Regelmatig wordt het smalle fietspad in twee richtingen gebruikt. Dit zorgt voor gevaarlijke situaties. Bovendien wordt het steeds drukker op deze route, omdat er ook bromfietzers en mensen op elektrische fietsen rijden. Dagelijks maken bijna 1.000 mensen gebruik van het fietspad. Het pad ligt dicht langs de weg, waardoor fietsers moeite hebben de N361 over te steken. Om het fietsen aantrekkelijker te maken en de verkeersveiligheid te verbeteren, zal tussen Groningen en Winsum een Fietsroute Plus worden aangelegd.

De provincie heeft ten behoeve van de aanleg een concept-ontwerp voor een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) gemaakt. Vanuit het oogpunt van doelmatigheid en het provinciaal belang van dit project, bereidt de provincie de ruimtelijke procedure voor en voert deze ook. Dit plan is een bestemmingsplan dat zich bevindt op het grondgebied van Groningen en Winsum. Artikel 3.26, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) schrijft voor dat, wanneer Provinciale Staten een provinciaal inpassingsplan willen vaststellen, de gemeenteraad moet worden gehoord. In verband hiermee hebben Gedeputeerde Staten ons per brief verzocht om het concept-ontwerp voor het PIP aan uw raad voor te leggen en daarover een standpunt in te laten nemen. De brief van Gedeputeerde Staten en het concept-ontwerp PIP treft u als bijlagen bij deze brief aan. Het plan is tevens te vinden op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl) met identificatienummer NL.IMRO.9920.IPFietsGronWin-VO01.

### **Inhoud PIP**

Het fietspad sluit aan op de fietsroute die in ontwerp is voor de stedelijke route tussen het centrum van de stad en de Walfridusbrug. Het plangebied ligt in het buitengebied aan de westkant tegen de spoorlijn aan en dit blijft zo tot aan de gemeentegrens met Winsum. De fietsroute krijgt een breedte van 3,50 meter. Het eerste gedeelte, tussen de brug en de boerderij aan de Oude Adorperweg, is reeds aangelegd en blijft ongewijzigd.

Daarvandaan voorziet het plan in een voortzetting van het tracé langs het spoor tot in Winsum.



Voor het plan zijn de benodigde onderzoeken uitgevoerd o.a. op het gebied van archeologie, groen en ecologie. Samen met belangenorganisaties en fietsers die veel gebruik maken van het fietspad, heeft de provincie gezocht naar de beste oplossing om het fietspad te verbeteren. Hiervoor zijn workshops georganiseerd en enquêtes gehouden onder gebruikers van het fietspad. Op een aantal plekken moeten de benodigde gronden nog verworven worden.

Het PIP neemt het betreffende deel van het thans geldende bestemmingsplan Buitengebied over. Daarmee verliest uw raad de bestemmingsplanbevoegdheid voor het gebied, waarop het plan betrekking heeft, gedurende 5 jaar na vaststelling van het PIP. Deze termijn is, conform artikel 3.26, vijfde lid Wro, opgenomen in het concept-ontwerp.

Behalve enkele regeltechnische opmerkingen, die wij in het kader van het vooroverleg kenbaar hebben gemaakt, kunnen wij instemmen met het concept-ontwerp voor het inpassingsplan.

Gezien het vorenstaande stellen wij u voor geen wensen en bedenkingen kenbaar te maken over het concept-ontwerp PIP Fietsroute Plus Groningen-Winsum. Wij zullen Gedeputeerde Staten daarvan dan in kennis stellen.



**Vervolg**

Na ontvangst en verwerking van de reacties van de gemeenteraden van Winsum en Groningen zal het ontwerp van het PIP in oktober ter inzage worden gelegd en bestaat er voor een ieder gedurende 6 weken de mogelijkheid daarop een zienswijze bij Provinciale Staten in te dienen.

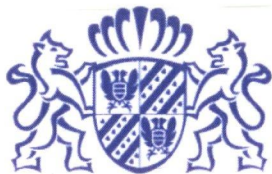
Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Peter den Oudsten', written over a horizontal line.

de burgemeester,  
Peter den Oudsten

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Peter Teesink', written over a horizontal line.

de secretaris,  
Peter Teesink



provincie  
groningen

BIJLAGE

College van Burgemeester & Wethouders  
gemeente Groningen  
T.a.v. dhr. B. van de Vorstenbosch  
Postbus 30026  
9700 RM GRONINGEN

Datum : 6 juni 2017  
Documentnr. : 2017-048994  
Dossiernummer : K3280  
Behandeld door : U. Nauta  
Telefoonnummer : (050) 316 4464  
Onderwerp : Horen gemeenteraad over het provinciaal inpassingsplan  
Fietsroute Plus Groningen- Winsum, start vooroverleg

Geachte college,

#### Horen gemeenteraad

Om de aanleg van de Fietsroute Plus tussen Groningen en Winsum mogelijk te maken wordt een provinciaal inpassingsplan opgesteld. Vanuit het oogpunt van doelmatigheid en het provinciaal belang van dit project is de provincie het bevoegd gezag voor de ruimtelijke procedure. Onderdeel van deze procedure is het 'horen' van de gemeenteraden van Winsum en Groningen. Met deze brief willen wij u vragen om het voorontwerp-inpassingsplan aan uw gemeenteraad voor te leggen en de raad te vragen daarover een standpunt in te nemen.

Op 6 juli 2016 hebben Provinciale Staten een realisatiebesluit genomen over de aanleg van de Fietsroute Plus tussen Groningen en Winsum. Deze fietsroute komt voort uit de provinciale Beleidsnota Fiets en de daaruit volgende Actieplannen Fiets. Doel is het verbeteren van de verkeersveiligheid voor (brom)fietsers en het vergroten van de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto.

Het tracé van de Fietsroute Plus ligt grotendeels langs de westzijde van de spoorlijn en volgt tussen de Oude Weg en Winsum de N361. Dit tracé is samen met de omgeving tot stand gekomen door middel van een interactief proces waarbij gebruikers, bewoners, belanghebbenden en medewerkers van de gemeenten zijn betrokken.

Om de aanleg van de Fietsroute Plus planologisch mogelijk te maken, wordt een provinciaal inpassingsplan opgesteld. Daarbij worden medewerkers van uw gemeente betrokken. Naar verwachting stellen Provinciale Staten van Groningen dit plan in het 1<sup>e</sup> of 2<sup>e</sup> kwartaal van 2018 vast. Het voorontwerpinpassingsplan is nu gereed. In juli 2017 wordt een inloopbijeenkomst georganiseerd voor de omgeving, waar de procedure en het ontwerp van het fietspad worden toegelicht.

Met inachtneming van artikel 3.26, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening vragen wij u om de gemeenteraad een standpunt in te laten nemen over het voorontwerp. Het inpassingsplan is te raadplegen op de landelijke website [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl), onder planidentificatienummer NL.IMRO.9920.IPFietsGronWin-VO01. Wij verzoeken u het standpunt van de gemeenteraad binnen 8 weken aan ons kenbaar te maken.





Start vooroverleg

Gelijktijdig aan het horen van de gemeenteraad, stellen wij u – in het kader van het overleg ex artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening - in de gelegenheid om op het voorontwerp te reageren.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Groningen:

Namens dezen:

A handwritten signature in dark ink, appearing to be 'J. Poel', written in a cursive style with a large loop at the end.

J. Poel

Hoofd van de afdeling Wegenbouw

**Provincie Groningen**  
**Inpassingsplan Fietsroute Plus**  
**Groningen-Winsum**  
**INPASSINGSPLAN**



**Rho**

—  
ADVISEURS  
VOOR  
LEEFRUIMTE



## **INHOUDSOPGAVE**

### **TOELICHTING**

<b>HOOFDSTUK 1 INLEIDING</b>	<b>1</b>
1.1 Achtergrond	1
1.2 Plangebied	3
1.3 Provinciaal Inpassingsplan	5
1.4 Leeswijzer	5
<b>HOOFDSTUK 2 GEBIEDSBESCHRIJVING</b>	<b>6</b>
<b>HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER</b>	<b>10</b>
3.1 Rijksbeleid	10
3.2 Provinciaal beleid	12
3.3 Gemeentelijk beleid	19
<b>HOOFDSTUK 4 OMGEVINGSASPECTEN</b>	<b>22</b>
4.1 Milieu-effect rapportage	22
4.2 Landschap	22
4.3 Ecologie	25
4.4 Water	31
4.5 Landbouw	32
4.6 Bodem	32
4.7 Archeologie	34
4.8 Cultuurhistorie	40
4.9 Geluids- en lichthinder	41
4.10 Luchtkwaliteit	41
4.11 Kabels en leidingen	43
4.12 Externe veiligheid	43
<b>HOOFDSTUK 5 BESTEMMINGEN</b>	<b>48</b>
5.1 Systematiek	48
5.2 Bestemmingen	48
<b>HOOFDSTUK 6 UITVOERBAARHEID</b>	<b>52</b>
6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	52
6.2 Economische uitvoerbaarheid	52

## **Bijlagen**

Bijlage 1	Vaststellingsbesluit
Bijlage 2	Realisatiebesluit projecten N361
Bijlage 3	Rapport Fietsroute Plus
Bijlage 4	Tracé
Bijlage 5	Archeologisch bureauonderzoek
Bijlage 6	Uitkomsten archeologisch booronderzoek
Bijlage 7	Vergunning RCE
Bijlage 8	PvE Rijksmonument Munnikeweg
Bijlage 9	Vooronderzoek Explosieven
Bijlage 10	Aanwijzing AMK-Terrein Wetsingermaar
Bijlage 11	Advies Veiligheidsregio
Bijlage 12	Aanvullend advies veiligheidsregio
Bijlage 13	QuickScan Ecologie
Bijlage 14	Onderzoek Weidevogels
Bijlage 15	Onderzoek Vleermuizen
Bijlage 16	Onderzoek Waterspitsmuis
Bijlage 17	Overzicht Bijeenkomsten en contactmomenten
Bijlage 18	Reactienota Bijeenkomsten 10 en 12 november 2016
Bijlage 19	Website Fietsroute Plus

## **REGELS**

### **HOOFDSTUK 1 INLEIDENDE REGELS**

**55**

Artikel 1	Begrippen	55
Artikel 2	Wijze van meten	59

### **HOOFDSTUK 2 BESTEMMINGSREGELS**

**60**

Artikel 3	Groen	60
Artikel 4	Verkeer - Fietspad	61
Artikel 5	Water	62
Artikel 6	Leiding - Gas	63
Artikel 7	Leiding - Hoogspanningsverbinding	65
Artikel 8	Waarde - Archeologie Groningen 1A	66
Artikel 9	Waarde - Archeologie Groningen 2	68
Artikel 10	Waarde - Archeologie Winsum 2	70
Artikel 11	Waarde - Archeologie Winsum 4	72
Artikel 12	Waarde - Archeologisch monument	74
Artikel 13	Waarde - Karakteristieke laagten	75
Artikel 14	Waarde - Landschap	76
Artikel 15	Waarde - Open gebied	78
Artikel 16	Waarde - Wierde	79
Artikel 17	Waarde - Wierde invloedzone	80



<b>HOOFDSTUK 3</b>	<b>ALGEMENE REGELS</b>	<b>82</b>
Artikel 18	Anti-dubbeltelregel	82
Artikel 19	Algemene bouwregels	83
Artikel 20	Algemene aanduidingsregels	84
Artikel 21	Algemene gebruiksregels	86
Artikel 22	Algemene afwijkingsregels	87
Artikel 23	Overige regels	88
<b>HOOFDSTUK 4</b>	<b>OVERGANGS- EN SLOTREGELS</b>	<b>89</b>
Artikel 24	Overgangsrecht	89
Artikel 25	Slotregel	90

## TOELICHTING

### HOOFDSTUK 1 INLEIDING

#### 1.1 Achtergrond

De aanleiding voor het ontwikkelen van de Fietsroute Plus tussen Groningen en Winsum zijn de in december 2002 door Gedeputeerde Staten van de Provincie Groningen vastgestelde Beleidsnota Fiets en de twee daaruit volgende Actieplannen Fiets. De realisatie van de zogeheten Fietsroutes Plus vormen in voornoemde beleidsnota een belangrijk speerpunt. Het doel van het project is het verbeteren van de verkeersveiligheid voor (brom)fietsers en het verbeteren van de concurrentiepositie ten opzichte van de auto. De Fietsroute Plus dient een veilige fietsroute op te leveren tussen Winsum en de stad Groningen, waarbij ook de tussenliggende dorpen als A-dorp en Sauwerd worden aangesloten.

Op basis van voordracht 39/2011 hebben de Provinciale Staten van de provincie Groningen een opnamebesluit met bijbehorend acceptatiebesluit genomen voor de verkenningfase van de Fietsroute Plus Groningen-Winsum.

Hiermee is een onderzoek gestart naar de mogelijke tracés. De vier kansrijke alternatieven zijn beoordeeld op de kwaliteitseisen voor het concept Fietsroute Plus, te weten:

- samenhang;
- directheid;
- veiligheid;
- comfort.

Daarnaast kent het de Fietsroute Plus ook de kwaliteitseis aantrekkelijkheid. De aantrekkelijkheid is niet apart beschouwd omdat het bepaald wordt door de combinatie van bovenstaande factoren.

Tevens zijn de volgende thema's meegenomen in de beoordeling:

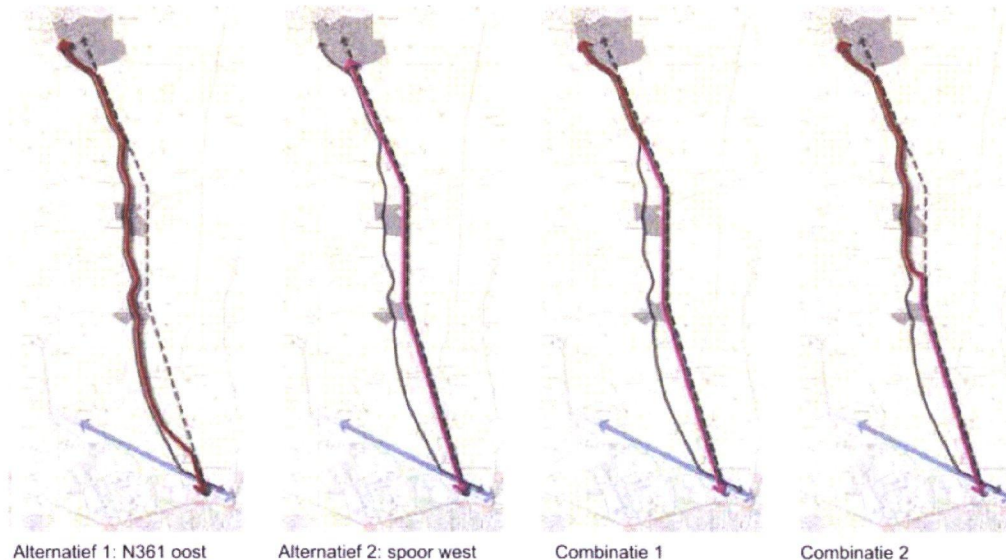
- consequenties voor overig verkeer;
- omgevingsaspecten;
- verwacht gebruik;
- draagvlak;
- kosten.

In de beoordeling zijn steeds de kansrijke alternatieven vergeleken met de huidige situatie van twee smalle fietspaden aan weerszijden van de weg, de N361.

Om te komen tot een gedragen keuze voor de Fietsroute Plus, is een interactief proces in gang gezet, waarbij gebruikers, bewoners en belanghebbenden gezamenlijk met de gemeente Groningen, de gemeente Winsum en de provincie Groningen hebben nagedacht over de Fietsroute Plus. Na een analyse van de huidige situatie, op het gebied van netwerk, gebruik, knelpunten en relevante omgevingsaspecten, is in workshops, met enquêtes en in diverse overleggen met betrokken instanties en organisaties, zo veel mogelijk informatie verzameld en zijn oplossingen verkend.



Vervolgens zijn kansrijke alternatieven voor de Fietsroute Plus uitgewerkt. Vier alternatieven zijn daarbij als reëel aangemerkt, verder uitgewerkt en vervolgens beoordeeld.



Op basis van deze beoordeling is geconcludeerd dat met een Fietsroute Plus langs de westzijde van het spoor (alternatief 2) de grootste kwaliteitsverbetering qua directheid, doorstroming en verkeersveiligheid kan worden gerealiseerd. Met andere woorden: met alternatief 2 als voorkeursalternatief, kunnen de hoofddoelstellingen van Fietsroute Plus (meer fietsers en meer veiligheid) het best bereikt worden. Voorwaarde hierbij is wel dat de bestaande fietsroute langs de west-zijde van de N361 wordt gehandhaafd.

Op 5 februari 2014 hebben Provinciale Staten ingestemd met de keuze voor het voorkeursalternatief voor de Fietsroute Plus Groningen-Winsum. Dit tracé loopt langs de westzijde van het spoor. Het huidige fietspad langs de N361 blijft in zijn geheel gehandhaafd zodat de nieuw te ontwikkelen Fietsroute Plus aangemerkt kan worden als een alternatieve route.

De fietsroute is vervolgens in de planuitwerkingsfase in nauwe samenspraak met de omgeving verder uitgewerkt. De Fietsroute Plus zal worden uitgevoerd met een breedte van 3.50 meter en grotendeels parallel aan de spoorloot worden aangelegd. Dit profiel past op de hele lengte van 8.7 kilometer langs het spoor, behalve bij het stationsplein Sauwerd. Hier zal op dit korte stukje sprake zijn van gemengd verkeer.

In een latere fase is een inhoudelijke afweging gemaakt tussen de keuze om vanaf Sauwerd de route langs de westzijde van het spoor te vervolgen of bij de Oude Weg de fietsroute te vervolgen langs de oostzijde van de N361. Ondanks de lichte voorkeur voor een route langs het spoor vanwege aspecten als herkenbaarheid/directheid route, verkeersveiligheid, comfort, landschap, natuurwaarden, wordt toch gekozen het tracé van de Fietsroute Plus bij de Oude Weg terug naar de weg te voeren. Overwegingen die bij deze keuze een doorslaggevende rol speelde, waren de uitkomsten van een overleg met direct betrokkenen/grondeigenaren van het smalle gedeelte tussen spoor en weg tussen Sauwerd en Winsum.

Meest opvallend daarbij was het bekend worden van het bestaan en gebruik van een tweetal vee-oversteken over het Fietsroute Plus tracé. Vanwege deze vee-oversteken is de kwaliteit van de Fietsroute Plus en de veiligheid in het geding. Daarnaast zou een aantal aanwonenden te maken krijgen met een fietspad in voor- en achtertuin.

Op 16 december 2015 hebben Provinciale Staten bij voordracht (63/2015) ingestemd met reserverings- en planuitwerkingsbesluiten voor het maatregelenpakket ter verbetering van de verkeersveiligheid en doorstroming op de N361 en het verbeteren van de leefbaarheid in Bedum. Hiermee zijn ook afspraken over de Fietsroute Plus bekrachtigd.

Op 6 juli 2016 hebben de Provinciale Staten het realisatiebesluit genomen waarmee de uitvoering van de Fietsroute Plus ter hand wordt genomen.

## **1.2 Plangebied**

Het plangebied omvat het gebied van het tracé voor de Fietsroute Plus vanaf de Walfri-  
dusbrug in de gemeente Groningen tot het meest noordelijke deel in de gemeente  
Winsum.

Het tracé beslaat in totaal een nauw gebied van 10 meter breed waarvan het meest  
noordelijke gedeelte gelegen is bij de Meeden te Winsum en het meest zuidelijke ge-  
deelte gelegen is bij de aantakking van het Walfriduspad op de spoorbrug over het Van  
Starkenborghkanaal.

Binnen het plangebied is een splitsing gemaakt tussen een noordelijk en een zuidelijk  
gedeelte. Deze keuze komt voort uit het feit dat binnen de bebouwde kom van Sauwerd  
de Fietsroute Plus al mogelijk is binnen de vigerende bestemming.





Figuur 1: globale ligging in het gebied van de Fietsroute Plus



### 1.3 Provinciaal Inpassingsplan

Het tracé van de Fietsroute Plus Groningen-Winsum valt binnen twee gemeenten: de gemeente Winsum en de gemeente Groningen. Vanuit het oogpunt van doelmatigheid en het provinciaal belang van dit project, bereidt de provincie de ruimtelijke procedure voor en voert deze ook. Dit vergroot de doelmatigheid omdat er één inpassingsplan wordt opgesteld in plaats van twee afzonderlijke bestemmingsplannen. Daarnaast is er sprake van een provinciaal belang; de aanleg van de Fietsroute Plus Groningen-Winsum wordt geïnitieerd door de provincie.

Aan zo'n provinciaal inpassingsplan (hierna: PIP) stelt de Wet ruimtelijke ordening dezelfde eisen als aan een bestemmingsplan. De provincie heeft een initiatiefnemende rol, maar stemt de planinhoud nauw af met de gemeenten Winsum en Groningen op wiens grondgebied het inpassingsplan betrekking heeft. In de verschillende fasen van de planvorming vindt overleg met de gemeenten plaats.

Op ambtelijk niveau is met de gemeenten Groningen en Winsum al afgestemd over de te volgen ruimtelijke procedure. Hieruit is naar voren gekomen dat de gemeenten instemmen met het opstellen van een provinciaal inpassingsplan. Ook zijn de twee gemeenten ambtelijk bij de planvoorbereiding van het provinciaal inpassingsplan betrokken.

Verder zullen de gemeenten ook betrokken worden in het vooroverleg volgens artikel 3.1.1. van het Besluit ruimtelijke ordening.

Ten slotte worden de gemeenten, waar aan de orde, ook bij de verdere planuitvoering betrokken.

### 1.4 Leeswijzer

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

- een beschrijving van het gebied en van de huidige situatie (hoofdstuk 2);
- het rijks, provinciale en gemeentelijke beleid als kader voor dit inpassingsplan (hoofdstuk 3);
- de randvoorwaarden vanuit het milieu-, water- en omgevingsbeleid (hoofdstuk 4);
- een toelichting op de bestemmingen (hoofdstuk 5);
- een beschrijving van de uitvoerbaarheidsaspecten (hoofdstuk 6).

## HOOFDSTUK 2 GEBIEDSBESCHRIJVING

Het gebied waar de Fietsroute Plus doorheen gaat, is grotendeels bepaald door de loop van het Reitdiep. Het is groots, weids platteland met veel reliëf in de grond. Natuurreervaten met oud cultuur-grasland van de Stichting Het Groninger Landschap liggen er in een uitgestrekt weidegebied. Moderne veehouders wonen in eeuwenoude 'heerden'. Hun koeien, paarden en schapen grazen in oude kronkelende rivierbeddingen en op opgeslibde oevers. Het reliëf laat zien hoe dit land is gevormd door de zee met haar getij.

Basis van het landschap is een dynamisch kweldergebied dat werd doorsneden door tal van krekens en geulen. Een aantal van deze waterlopen werden gevoed door riviertjes als de Hunze, Drentse Aa, Eelder Diep, Peizer Diep en Oude Riet. Toen de Hunze nog niet was vergraven tot het latere Reitdiep, lag ze als een getijdenrivier in een uitgestrekt kwelderlandschap en was een belangrijke vormende kracht in dit gebied. In de loop der eeuwen slibde de riviermonding dicht tot een sterk meanderende getijderivier. De opslibbende kwelders werden omstreeks 600 v Chr. bewoonbaar.

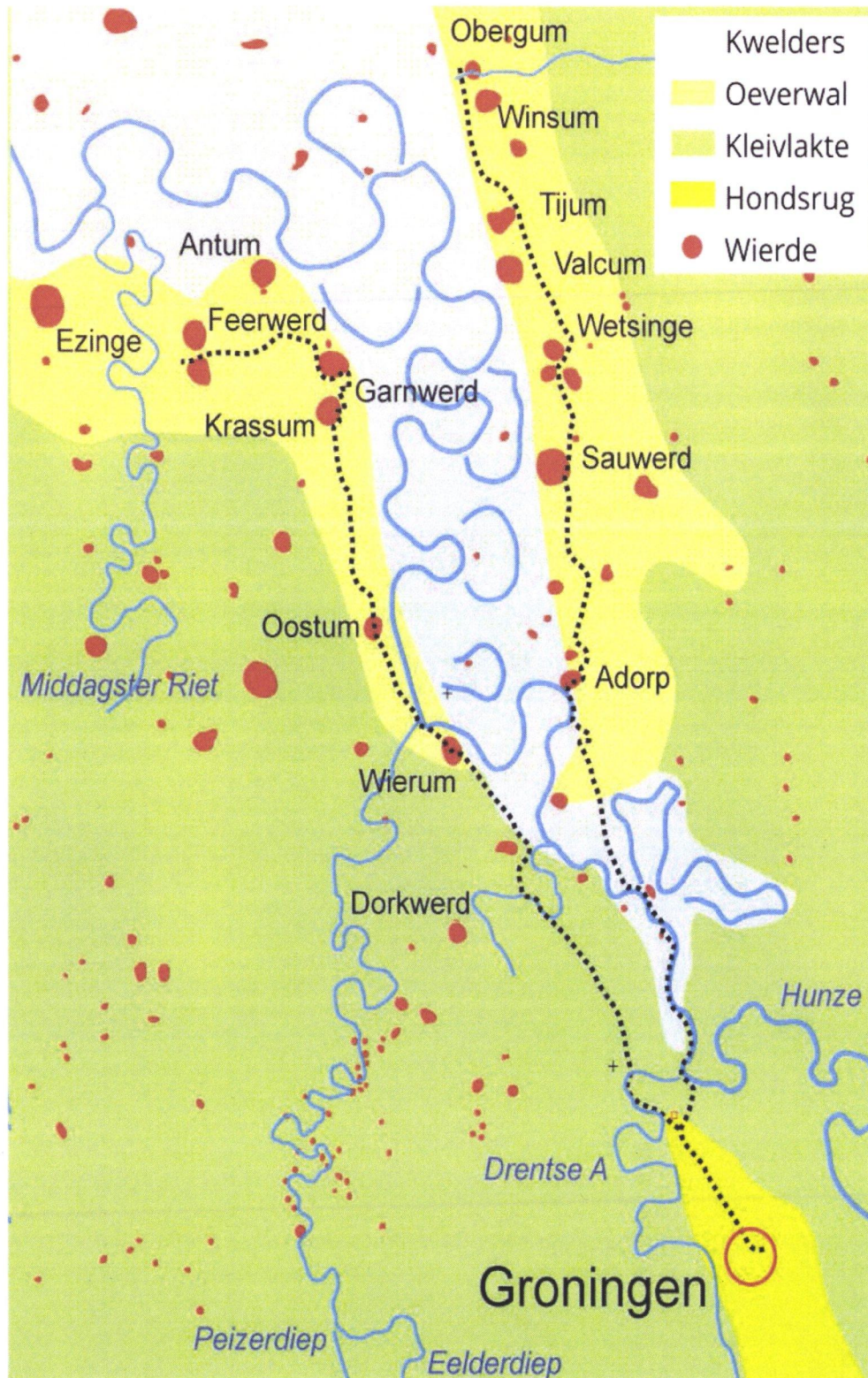
De oeverwallen van de Hunze bestaan uit lichte, enigszins zandige klei. Ze vormden de basis van de twee reeksen wierdendorpen die we in het Reitdiepgebied aantreffen. De dorpen liggen langs de oude waterloop gerangschikt als kralen aan een snoer.

Deze woonplaatsen werden in de loop der eeuwen opgehoogd. Op deze wijze ontstond een wierde. Tussen de huidige dorpen liggen diverse huiswierden waarop doorgaans nog 1 of 2 boerderijen zijn te vinden.

Het ontstane cultuurlandschap was van oorsprong al een agrarisch landschap waarbij de nadruk op veeteelt lag. Het is daarom één van de oudste in tact gebleven cultuurlandschappen van ons land. De rivier werd later vergraven en deels gekanaliseerd.

De linten van woonplaatsen langs de Hunzemonding moeten van oudsher door een weg zijn verbonden. Deze twee wegen kwamen samen even ten noorden van Groningen. De oostelijke weg is rechtgetrokken tot het tracé van de huidige N361 die de stad Groningen met Winsum verbindt. De westelijke weg volgt het oude tracé over Oostum en Garnwerd richting Ezinge. Beide wegen zijn in aanzet zeker 2000 jaar oud en behoren tot de oudste wegen van Europa.





Figuur 2: Schematische weergave van de landschappelijke opbouw van het gebied



Het huidige landschap wordt gekenmerkt op de volgende wijze.

- Een verdicht open wierdenlandschap waarin de oude woonheuvels zijn verbonden door smalle, kronkelende wegen.
- In het gebied bevinden zich veel sfeervolle wierdendorpen, dikwijls met in het centrum nog het oorspronkelijke kerkgebouw: Niehove, Winsum, Ezinge, Garnwerd, Feerwerd, Fransum, Adorp, Sauwerd, Saaxum, Oostum. Garnwerd en Ezinge.
- In grote delen van dit landschap is de oorspronkelijke verkaveling nog goed herkenbaar. Het betreft een onregelmatige blokverkaveling die plaatselijk overgaat in een opstreckende verkaveling.
- In het landschap bevinden zich goed herkenbare fossiele meanders (Koningslaagte) en dichtgeslibde bedijkte beddingen (rondom het Selwerderdiepje en Oude Diep) van de voormalige Hunze.
- De markante waterloop is het deels gekanaliseerde Reitdiep met beeldbepalende dijken. Langs het Diep bevinden zich doorbraakkolken, coupures en oude afwateringssluizen (Schouwerzijl, Schaphalsterzijl, Aduarderzijl en Wetsingerzijl).
- De vele dijken die het gebied gekend heeft, zijn grotendeels verdwenen maar de dijktracés zijn vaak nog herkenbaar als kronkelende wegen of paden.
- Verlaten wierden liggen als groene heuvels in het landschap. Vaak bevindt zich aan de voet van de wierde een boerderij (bijvoorbeeld Aalsum, Hardeweer, Englum (gereconstrueerd), Enens, Tijum, Kenwerd, Frytum, Valcum en Balmahuizen).
- Buiten de dorpen komen vele oude boerenplaatsen voor. Ze bestaan uit middelgrote boerderijen van het kop-hals-romp of Oldambster type, vaak met meerdere schuren, grachten en erfbeplanting.
- Het gebied kent een aantal oude borgen en voormalige borgterreinen: Harssens (nabij Adorp) en Onsta (in Sauwerd en nabij Wetsinge).
- Het gebied kent vele middeleeuwse baksteenkerken: Fransum, Ezinge, Oldehove, Feerwerd, Obergum, Winsum, Garnwerd, Adorp, Dorkwerd, Oostum, Niehove, Saaksum, Den Ham, Leegkerk en Hoogkerk. Ook komen verlaten kerkterreinen en kerkhoven (Ranum, Maarhuizen, Wierum, Wetsinge, Bellingeweer, Sauwerd) voor.

Bij het ontwerp van het fietspad is zoveel mogelijk rekening gehouden met het oorspronkelijke landschap in het gebied. Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief in de planuitwerkingsfase is met name aandacht besteed aan de ruimtelijke en landschappelijke inpassing van de Fietsroute Plus en specifiek voor het grootschalig open landschap. Door bundeling met de bestaande infrastructuur wordt landschappelijke doorsnijding voorkomen.

Dit uit zich in de volgende ontwerpuitgangspunten waarbij onderscheid wordt gemaakt voor de verschillende deelgebieden. Voor het fietspad geldt dat het wordt uitgevoerd in beton met een breedte van 3,5 meter.

Deel westelijk van het spoor in agrarisch gebied:

- Aan weerszijden bermen van circa 1,5 m.
- Een veekerende sloot tussen het agrarisch gebied en het fietspad.
- De spoorssloot dient een minimale waterbreedte te hebben van 2,50 meter omwille van de vereiste barrièrewerking van de spoorssloot.
- Om de openheid van het landschap te behouden worden geen bomen en groen

aangeplant bij het fietspad.

Adorp:

- Afscheiding met het voormalige sportveld in Adorp vindt in overleg met de dorpsvereniging plaats. De verplaatsing van een deel van het wandelpad dat samenvalt met de fietsroute wordt hierbij betrokken.
- Ter hoogte van De Stelling wordt als afscheiding een kleinere sloot met maaipad aangelegd, aan de achterzijde met de tuinen van De Stelling.

Sauwerd:

- Afscheiding met sportveld in Sauwerd vindt in overleg met de dorpsvereniging en sportvereniging plaats. Het verplaatsen van het deel van het voetpad dat door de fietsroute wordt geraakt, wordt in overleg verlegd.
- Ter hoogte van de Stationsstraat is er sprake van gemengd verkeer. Dit deel valt buiten het plangebied omdat hier reeds een verkeersbestemming is.
- Er wordt nagegaan of een deel van de Stationsstraat ingericht zou kunnen worden als fietsstraat, met behoud van het karakter van de straat.

Langs de N361 Oudeweg-Winsum:

- De fietsroute volgt de N361 aan de oostzijde.
- In verband met de aanwezigheid van een vleermuizenroute blijft de tweede bomenrij vanaf de weg gezien gehandhaafd en wordt de tweede bomenrij verder aangevuld.
- De eerste bomenrij, de bomen die het dichtst op de weg staan, moeten worden gekapt in verband met het verplaatsen van kabels en leidingen.
- Als eindbeeld wordt een dubbele bomenrij aangelegd.
- Ter hoogte van de drie woningen wordt het profiel (bermbreedte en bomenrij) aangepast.



## HOOFDSTUK 3 BELEIDSKADER

### 3.1 Rijksbeleid

#### 3.1.1 *Nota Mobiliteit*

In de Nota Mobiliteit is het verkeers- en vervoersbeleid op rijksniveau beschreven. Het kabinet wil de mobiliteitsgroei zó 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 moeten zo weinig mogelijk lijden onder toename van mobiliteit. Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen zijn hiervoor gezamenlijk verantwoordelijk.

#### 3.1.2 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)*

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012) wordt de rijkstaak over de ruimtelijke ordening beperkt tot zaken van nationaal belang. Daarbij vervangt deze structuurvisie de eerdere Nota Ruimte en de Nota Mobiliteit. In de structuurvisie ligt het accent op zaken van nationaal belang zoals landelijke hoofdwegen. De door dit inpassingsplan mogelijk gemaakte Fietsroute Plus valt daar niet onder.

De rol van het Rijk binnen het fietsbeleid is vrij beperkt: het Rijk is van mening dat de uitvoering van het fietsbeleid voornamelijk een verantwoordelijkheid is van de decentrale overheden. Dit onderhavige inpassingsplan speelt zich af op lokaal niveau en heeft verder geen duidelijk herkenbare relatie met het ruimtelijke ordeningsbeleid op nationaal niveau. Wel kan er nog verwezen worden naar raakvlakken met de volgende nationale belangen.

#### **Nationaal belang 5: Een robuust hoofdnet van wegen, spoorwegen en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen.**

Het Rijk wil investeringen in wegen meer in samenhang met spoorwegen en vaarwegen doen. Door de investeringen in de diverse modaliteiten (evenals de maatregelen van decentrale overheden voor het openbaar vervoer en de fiets) als een integraal pakket te beschouwen, ontstaan kansen voor verbeteringen in het mobiliteitssysteem als geheel en versterking van multimodale knooppunten (voor personen en goederen) daarbinnen. Samenwerking tussen het Rijk, decentrale overheden en het bedrijfsleven is essentieel om deze knooppunten te realiseren. Het aanleggen van fietsroutes draagt dus bij aan het Rijksbeleid.

#### **Nationaal belang 6: Beter benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitsstelsel.**

In het beter benutten van het woon-werkverkeer binnen stedelijke regio's en het verbeteren van het voor- en natransport speelt de fiets een belangrijke rol. Daarbij gaat het ook om elektrische fietsen, scooters en andere kleinschalige modaliteiten (Segway, Skeelers).



De verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid en de aanleg van bijbehorende infrastructuur liggen bij de decentrale overheden. Hierbij hoort ook het realiseren van goede verbindingen tussen woon- en werkgebieden ('fietsssnelwegen') om de spitsreiziger de mogelijkheid te bieden de fiets te kiezen.

In de hoofdtekst van de SVIR wordt expliciet geen aandacht besteed aan het onderwerp "fiets". In bijlage 6 van de SVIR staan de essentiële onderdelen van beleid uit de PKB Nota Mobiliteit (NoMo), deel IV die (gewijzigd) van kracht blijven. Over de modaliteit "fiets" wordt het volgende vermeld:

"Alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen hebben bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur (mede)verantwoordelijkheid voor het zo veel mogelijk in stand houden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer. De decentrale overheden inventariseren vooraf de effecten van infrastructurele maatregelen op de mogelijkheden voor en de aantrekkelijkheid van wandelen en fietsen.

Alle overheden stimuleren het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur-tot-deur. Decentrale overheden en waterschappen doen dit onder meer door te zorgen voor een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen: samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. De overheden zorgen bovendien voor parkeervoorzieningen voor fietsers die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag. Voor de realisering van het fietsnetwerk nemen zij in de PVVP's, RVVP's en het gemeentelijk beleid een doel voor 2020 op."

De ontwikkeling van de Fietsroute Plus zorgt ervoor dat er een nieuwe, snelle route voor de fietsers ontstaat, waarmee de bereikbaarheid vergroot wordt en dat automobilisten moet verleiden tot de overstap naar de fiets.

Geconstateerd kan worden dat het initiatief zich voegt naar het nationaal ruimtelijk ordeningsbeleid.

### 3.1.3 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)*

In het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) heeft het Rijk in 2011 vastgelegd hoe de nationale belangen uit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) moeten 'doorwerken' in de ruimtelijke plannen van de decentrale overheden. Het Barro geeft dus richtlijnen voor de inhoud van bestemmings- en inpassingsplannen voor zover het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen van nationaal belang. Bijvoorbeeld als het gaat om de juridische borging van het nationaal ruimtelijk beleid over de Ecologische hoofdstructuur (EHS), tegenwoordig beter bekend als het Natuur Netwerk Nederland (NNN). De Fietsroute Plus tussen Winsum en Groningen gaat deels door NNN natuur en beheergebied en leefgebied weidevogels. Op dit aspect wordt nader ingegaan in paragraaf 3.2.5 Provinciale Omgevingsverordening en paragraaf 4.3 Ecologie.

De aanleg van de Fietsroute Plus is niet in strijd met het Barro.

### 3.1.4 Ladder voor duurzame verstedelijking

De 'ladder voor duurzame verstedelijking' is in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geïntroduceerd en vastgelegd als procesvereiste in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Per 1 oktober 2012 is in artikel 3.1.6 Bro een lid 2 ingevoegd waarin een motiveringsplicht is opgenomen voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen in ruimtelijke plannen. In de toelichting van dit inpassingsplan moet hiervoor een verantwoording plaatsvinden aan de hand van een drietal opeenvolgende treden (de 'ladder duurzame verstedelijking'). De eerste trede in deze ladder is een beschrijving dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte. Hierbij kan het gaan om zowel kwantitatieve als kwalitatieve aspecten. De beide vervolgstappen uit de genoemde ladder hebben betrekking op vraag of de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied ingepast kan worden en als dat niet mogelijk is op andere locaties, die vooral goed ontsloten moeten zijn.

De in het plan voorziene ontwikkeling wordt niet aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in het Bro. Artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro is daardoor niet van toepassing is. Wat betreft de behoefte wordt verwezen naar het provinciale en gemeentelijke beleid.

### 3.1.5 Noord-West 380 kV verbinding

Het Rijk bereidt een (rijks) inpassingsplan voor de aanleg van de Noord-West 380 kV hoogspanningsverbinding Eemshaven-Vierverlaten voor. Het rijksinpassingsplan bevat het definitieve tracé van de nieuwe 380 kV hoogspanningsverbinding Eemshaven (Oudeschip)-Vierverlaten. De nieuwe verbinding is onder meer bedoeld om in de toekomst voldoende capaciteit te bieden voor elektriciteitstransport. Ten noorden van Sauwerd gaat de verbinding de Fietsroute Plus kruisen. Overleg tussen provincie en TenneT vindt plaats over wederzijdse afstemming van de plannen.

## 3.2 Provinciaal beleid

Het inpassingsplan voor de Fietsroute Plus moet in overeenstemming zijn met het provinciale beleid ook al vloeit het direct voort uit de wens van de Provincie. Dat betekent dat in de toelichting op een bestemmingsplan dat betrekking heeft op het buitengebied, inzicht wordt gegeven in:

- de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied;
- de bestaande stedenbouwkundige, cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten van het gebied;
- de inpassing van de met het plan mogelijk gemaakte ruimtelijke ontwikkelingen in de directe en in de ruimere omgeving;
- de maatregelen die nodig worden geacht om eventuele aantasting van kwaliteiten en waarden binnen of buiten het plangebied, of daarbuiten als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling, te salderen of te compenseren;
- de bijdrage die de, met het plan mogelijk gemaakte, ruimtelijke ontwikkeling kan leveren aan de bestaande of nieuwe kwaliteiten en waarden.

Deze punten zijn allen in deze toelichting behandeld.



Het Provinciaal beleid, en zeker met betrekking tot fietsverkeer, kent in Groningen een behoorlijke traditie. Al in 2002 heeft de provincie een Beleidsnota Fiets vastgesteld. Deze nota was een uitwerking van het in het Provinciaal Omgevingsplan uit 2000 op hoofdlijnen beschreven beleid ten aanzien van de fiets. Inmiddels is er in 2016 een nieuwe Omgevingsvisie vastgesteld waarin staat dat de provincie, vanuit een oogpunt van duurzaamheid, het fietsgebruik wil stimuleren. Het huidige college van Gedeputeerde Staten wil het fietsbeleid zelfs intensiveren. Er zijn in de afgelopen jaren verschillende ontwikkelingen geweest die een plek zouden moeten krijgen in het fietsbeleid, zoals de opmars van de elektrische fiets, krimp, landbouwverkeer en veranderingen in het gebruik van infrastructuur. De Provincie kent een aantal beleidskaders die zich verhouden met de realisering van de Fietsroute Plus en dus met dit inpassingsplan.

### 3.2.1 Provinciale Omgevingsvisie 2016-2020

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

#### **Fietsroute Plus**

In de Omgevingsvisie van de provincie Groningen staat beschreven dat de provincie het gebruik van de fiets stimuleert door het op orde houden en verbeteren van de fietsinfrastructuur, de aanpak van de verkeersonveiligheid, het faciliteren van ketenmobiliteit, het promoten van de bestaande voorzieningen/mogelijkheden en het stimuleren van gemeenten om dit samen met de provincie te doen.

Daarom legt de provincie onder andere Fietsroutes Plus aan tussen herkomst- en bestemmingsgebieden met grote vervoersstromen. Een Fietsroute Plus is een hoogwaardig fietspad met meer comfort, ruimte en een betere doorstroming.

Hoofddoelen daarbij zijn:

- toename fietsintensiteit op de Fietsroutes Plus met minimaal 15% (in 2020 ten opzichte van voor de realisatie);
- gebruikers beoordelen de kwaliteit van de Fietsroutes Plus met minimaal een 8;
- sterke verbetering verkeersveiligheid op de Fietsroutes Plus;
- op alle overige provinciale fietsroutes moet de fietsintensiteit in 2020 minimaal gelijk zijn ten opzichte van de fietsintensiteit in 2010 (en dus de dalende trend gekeerd);
- meer verplaatsingen op de fiets in het voor- of natransport van het openbaar vervoer of de auto (ketenmobiliteit).



Verder ziet de Provincie dat de opkomst van de e-bike een nieuwe impuls geeft aan het fietsen. De verwachting is dat de fiets een volwaardige rol in de vervoersmogelijkheden kan vervullen, zowel daar waar openbaar vervoer en wegen tegen de grenzen van hun capaciteit aan lopen, als daar waar voorzieningen op grotere afstand komen te liggen.

Voor 2020 wil de provincie beschikken over de volgende Fietsroutes Plus:

- Zuidhorn-Groningen;
- Winsum-Groningen;
- Bedum-Groningen;
- Ten Boer-Groningen;
- Leek-Groningen;
- (Zuidlaren)-Haren-Groningen.

De fietsroute in het plangebied maakt hier deel van uit

### 3.2.2 *Beleidsnota Fiets (2012).*

De inzet van deze beleidsnota en dus het fietsbeleid is als volgt. Wanneer een deel van de Groningers de auto laat staan om vaker de fiets te gebruiken, al is het maar één of twee dagen per week, dan kan daarmee een bijdrage worden geleverd aan het bereikbaar en leefbaar houden van de stedelijke gebieden. Vooral op afstanden tot 15 kilometer is de fiets een uitstekend alternatief voor de auto. Wij zetten ons hiervoor in door het op orde houden en verbeteren van de fietsinfrastructuur, de aanpak van de verkeersonveiligheid, het faciliteren van ketenmobiliteit, het promoten van de bestaande voorzieningen en mogelijkheden en het stimuleren van gemeenten om dit samen met ons te doen

De hoofddoelstellingen van de Beleidsnota Fiets zijn:

- Het realiseren van een toename van het gebruik van de fiets in de provincie Groningen.
- Het veiliger maken van het (brom)fietsverkeer als bijdrage aan de totale provinciale verkeersveiligheidsdoelstelling: het realiseren van een afname van het aantal doden met 47% en het aantal ziekenhuisgewonden met 34% in 2020 ten opzichte van 2002 in de provincie Groningen.

### 3.2.3 *Fietsstrategie 2016-2025*

Met de Fietsstrategie 2016-2025 wil de provincie meer Groningers op de fiets krijgen. De fiets is duurzaam, stoot geen uitlaatgassen uit en zorgt voor beweging. Nieuwe ontwikkelingen, zoals de opkomst van de elektrische fiets en de snelle 'high speed pedelec', bieden mogelijkheden voor het verkeer- en vervoerbeleid van de provincie.

In de fietsstrategie zijn vijf strategieën opgenomen:

- meer slimme verbindingen tussen de fiets en andere vervoermiddelen;
- het fietsnetwerk;
- gezondheid;
- verkeersveiligheid;
- het verbeteren van de samenwerking met andere partijen.

De fietsstrategie sluit aan bij het beleid van de provincie om het gebruik van schone vervoermiddelen, zoals bus, trein en fiets te stimuleren en daarbij te kiezen voor groene en slimme (vernieuwende) oplossingen. Dit verbetert de leefbaarheid en gezondheid in onze provincie.

#### Slimme verbindingen

Voor de strategie is het netwerk van fietspaden in Groningen onderzocht en bekeken waar verbeteringen mogelijk zijn. Door de opkomst van bijvoorbeeld de elektrische fiets is het nodig om veel fietspaden te verbreden. Bijvoorbeeld door meer Fietsroutes Plus aan te leggen, zoals tussen Groningen en Ten Boer, Groningen en Winsum en Groningen en Leek. Dit zijn brede en comfortabele fietsverbindingen tussen de stad en plaatsen die daar maximaal 15 kilometer vanaf liggen. Daarnaast willen de provincie Regionale hoofdfietsroutes van een hogere kwaliteit aanleggen. Dat zijn fietsverbindingen tussen belangrijke regionale kernen, zoals Winschoten, Veendam en Stadskanaal en omliggende plaatsen.

In veel opzichten spoort dit inpassingsplan dus met het provinciale beleid en is het op die punten waar knelpunten zijn, passend te krijgen in het provinciaal beleid.

#### 3.2.4 Relatie beleid en inpassingsplan

Het inpassingsplan voor de Fietsroute Plus moet in overeenstemming zijn met het provinciale beleid, ook al vloeit het direct voort uit de wens van de Provincie. Dat betekent dat in de toelichting op een bestemmingsplan dat betrekking heeft op het buitengebied, inzicht wordt gegeven in:

- de ontwikkelingsgeschiedenis van het gebied;
- de bestaande stedenbouwkundige, cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten van het gebied;
- de inpassing van de met het plan mogelijk gemaakte ruimtelijke ontwikkelingen in de directe en wijdere omgeving;
- de maatregelen die nodig worden geacht om eventuele aantasting van kwaliteiten en waarden binnen of buiten het plangebied, of daarbuiten als gevolg van de ruimtelijke ontwikkeling, te salderen of te compenseren;
- de bijdrage die de, met het plan mogelijk gemaakte, ruimtelijke ontwikkeling kan leveren aan de bestaande of nieuwe kwaliteiten en waarden.

Deze punten zijn allen in deze toelichting behandeld.

#### 3.2.5 Provinciale Verordening 2016

In de Omgevingsverordening van de provincie Groningen staan regels voor de fysieke leefomgeving in de provincie Groningen. De Omgevingsvisie bevat de doelstellingen van het provinciale beleid. Voor de realisering van die doelstellingen zijn instrumenten nodig. De Omgevingsverordening is één van die instrumenten.

Op 14 maart 2017 hebben Gedeputeerde Staten de omgevingsverordening gewijzigd. De wijzigingen zijn verwerkt in een geconsolideerde versie van de Omgevingsverordening. De geconsolideerde versie is de meest actuele versie van de verordening.



In de Omgevingsverordening zijn regels opgenomen, waarmee in dit provinciaal inpassingsplan rekening moet worden gehouden. Zo zijn er een aantal nadere eisen en verplichtingen waaraan een bestemmingsplan en dus een provinciaal inpassingsplan dient te voldoen. Het gaat achtereenvolgens om de volgende punten:

- Externe veiligheid.
- Stilte en duisternis.
- Natuur Netwerk Nederland en leefgebied weidevogels.
- Landschap: Openheid, wierden, karakteristieke laagten en verkavelingsstructuur.

#### *Externe veiligheid*

Zo wordt gesteld dat een bestemmingsplan dat betrekking heeft op de op kaart 3 aangegeven aanduiding 'veiligheidszone 2 invloedsgebied provinciale wegen' een nadere verantwoording bevat van het groepsrisico en inzicht biedt in de manier waarop rekening is gehouden met het advies van de Veiligheidsregio Groningen. Daarnaast voorziet een bestemmingsplan niet in de bouw van nieuwe objecten of het gebruik van bestaande objecten voor minder zelfredzame personen binnen de op kaart 3 aangegeven aanduiding 'veiligheidszone 3 transport'. Beide aspecten worden later behandeld in paragraaf 4.12 Externe veiligheid.

#### *Stilte en duisternis*

Verder bevat een toelichting op een bestemmingsplan dat betrekking heeft op het buitengebied, inzicht hoe met de aspecten stilte en duisternis rekening is gehouden. De provincie Groningen is één van de donkerste gebieden van Nederland. Duisternis is een kernkarakteristiek van de provincie Groningen. De provincie Groningen neemt maatregelen om de lichthinder (en het energiegebruik) door openbare verlichting langs provinciale wegen en fietspaden te verminderen. Alleen op de plekken waar de verkeersveiligheid dat vraagt (zoals kruispunten) zal verlichting worden geplaatst bij de fietsroute.

#### *Natuur Netwerk Nederland en leefgebied weidevogels*

Naast instructies gericht op behartiging van provinciale belangen, bevat de verordening ook instructies die voortvloeien uit een expliciete opdracht in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, bijvoorbeeld waar het gaat om de Ecologische hoofdstructuur (EHS), tegenwoordig beter bekend als het Natuur Netwerk Nederland.

Op grond van artikel 2.10.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) moeten provincies bij provinciale verordening de EHS-gebieden en dus ook de NNN-gebieden aanwijzen en nauwkeurig begrenzen. Op grond van artikel 2.10.3 Barro moeten zij ook de wezenlijke kenmerken en waarden van die gebieden vastleggen. Daarnaast wijzen de provincies de natuurdoelen in de EHS en dus ook in de gebieden behorend bij het NNN aan. Elk EHS-gebied heeft een zogenaamd natuurdoel. Een natuurdoel beschrijft een bepaalde natuurkwaliteit en wordt gebruikt als een toetsbare doelstelling voor een natuurgebied.

Op grond van artikel 2.10.4 Barro geldt er een algemeen beschermingsregime voor EHS-gebieden en dus ook voor de nu te hanteren NNN-gebieden. Dit algemene regime bestaat eruit dat er geen toestemming mag worden verleend aan activiteiten die per

saldo leiden tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden of tot een significante vermindering van de oppervlakte van, of samenhang tussen die gebieden.

Toestemming voor dergelijke activiteiten kan wel worden gekregen indien er sprake is van een groot openbaar belang, er geen reële alternatieven zijn en de negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden, de oppervlakte en de samenhang worden beperkt en de overblijvende effecten gelijkwaardig worden gecompenseerd. In de provinciale verordening moet dit 'nee tenzij'-regime zo worden vastgelegd dat hieraan in alle bestemmingsplannen en/of omgevingsvergunningen voor het afwijken van bestemmingsplannen wordt voldaan.

Ten slotte moeten in de provinciale verordening regels in het belang van de bescherming, instandhouding en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden worden vastgelegd. De begrenzing van de EHS-gebieden mag worden gewijzigd bij provinciale verordening. Rijk en provincies hebben gezamenlijk een beleidskader opgesteld voor mogelijke ingrepen in de EHS: 'Spelregels EHS - Beleidskader voor compensatiebeginsel, EHS-Saldobenadering en herbegrenzen EHS' (augustus 2007). Uit het Bestuursakkoord Natuur volgt dat deze spelregels ook voor het NNN blijven gelden.

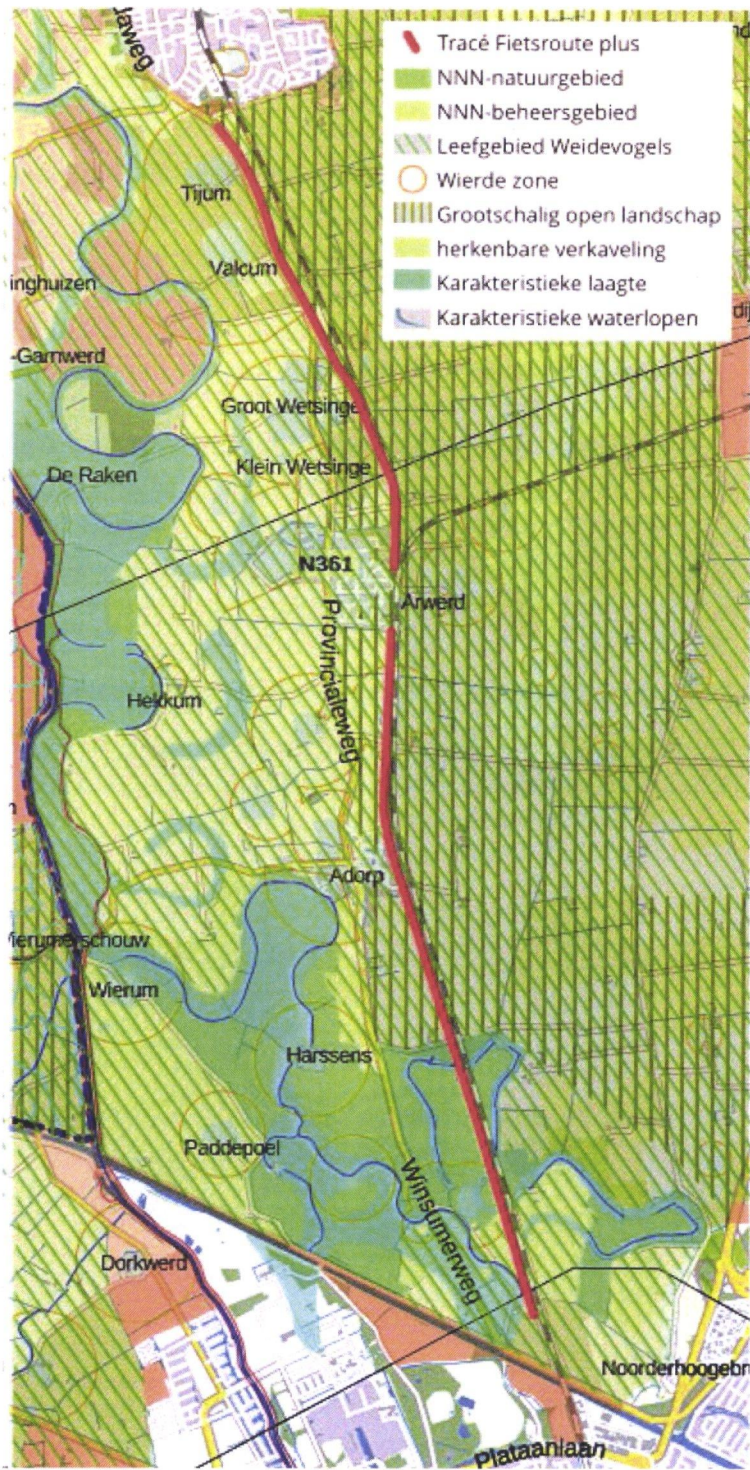
Uitgangspunt voor de compensatie van NNN-natuur en beheergebied en weidevogels in Groningen is de Provinciale Omgevingsverordening. In de Provinciale Omgevingsverordening is in artikel 2.45.1 en 2.45.2 aangegeven hoe omgegaan dient te worden met NNN natuur- en beheergebied. In artikel 2.48.1 van de verordening is aangegeven hoe omgegaan dient te worden met compensatie van het leefgebied voor weidevogels. In deze toelichting zal bij de behandeling van het omgevingsaspect ecologie nader worden ingegaan op hoe dit doorwerkt voor de Fietsroute Plus.

*Landschap: Openheid, wierden, karakteristieke laagten, herkenbare opstreckende verkaveling, herkenbare onregelmatige blokverkaveling*

Daarnaast zijn in de Provinciale Omgevingsverordening waarden opgenomen ten aanzien van landschap: openheid (artikel 2.51), wierden (artikel 2.53.1), verkavelingspatronen (artikel 2.60.3 en 2.60.4) en karakteristieke laagtes (artikel 2.58.2). De bijbehorende regels uit de verordening hebben een doorvertaling gekregen in de regels van dit inpassingsplan.

Alle van toepassing zijnde landschapswaarden zijn weergegeven op een aantal kaarten in de verordening. Deze bepalende landschapswaarden zijn voor het plangebied te combineren tot één kaartbeeld (zie figuur 3). Zo is af te lezen van deze kaart welke waarden van belang zijn voor de Fietsroute Plus. Bij het vaststellen van het tracé en de verdere uitwerking van de Fietsroute Plus hebben deze uitgangspunten steeds een belangrijke rol gespeeld.





Figuur 3: Gecombineerd kaartbeeld landschapswaarden Provinciale Omgevingsverordening

### 3.3 Gemeentelijk beleid

#### 3.3.1 Gemeente Groningen

##### *Structuurvisie Groningen, Stad op Scherp*

De structuurvisie uit 2008 wil de stad als nationaal stedelijk netwerk Groningen-Assen een steviger rol geven in Noordwest-Europa. Groningen moet sterker, socialer en duurzamer worden; ambities die sterk met elkaar samenhangen. Door te investeren in de randvoorwaarden voor een grote groei van de werkgelegenheid, probeert de gemeente Groningen nieuw perspectief te bieden.

Voor werk, onderwijs, recreatie en sociale contacten verplaatsen de inwoners van de gemeente Groningen zich steeds vaker en zijn zij bereid hiervoor grote afstanden af te leggen. Dit zorgt voor een sterke groei van de mobiliteit. Deze extra verkeersstromen kunnen niet altijd worden samengevoegd, zeker niet vanuit de dunner bevolkte gebieden.

Het mobiliteitsbeleid in de regio richt zich daarom op maatwerk en vervoerscombinaties naar de plaats van bestemming. De gemeente stimuleert vooral verplaatsingen met de fiets en alternatieve vormen van vervoer.

De komende jaren verwacht de gemeente een sterke toename van de pendel en bezoekersstromen naar de stad. Ondanks verkeersmanagement en extra investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer en het fietsnetwerk, kan een vlotte doorstroming van het autoverkeer, vooral binnen de ring en in de spits, niet altijd worden gegarandeerd. De groei van het autoverkeer willen de gemeente Groningen op een duurzame manier regelen, op een wijze die recht doet aan een intense, leefbare stad.

De Fietsroute Plus sluit dus nauw aan op de wensen en verwachtingen die de gemeente heeft en ondersteund met name de fietsmobiliteit.

##### ***Fietsstrategie 2015 - 2025***

In 2015 heeft de stad Groningen een fietsstrategie opgesteld met daarin vijf strategieën. Deze zijn als volgt:

###### ***1 De fiets eerst***

Bij het inpassen van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen denkt de gemeente Groningen vanaf het begin vanuit de fiets. Immers, de fiets is het belangrijkste vervoermiddel in de stad. Daarbij hoort een veilig en goed onderhouden fietsnetwerk.

###### ***2 Een samenhangend fietsnetwerk.***

Essentieel voor de Groninger economie zijn goede fietsverbindingen naar openbaar vervoer knooppunten, naar belangrijke economische trekkers (de dynamo's) en naar de regio. De Fietsroutes Plus zijn bedoeld om scholieren en forensen snel en comfortabel van en naar de stad te brengen. Deze routes zijn concurrerend met de auto. De stadsassen leiden verder de stad in richting de binnenstad en de grootste economische trekkers. Het comfort en de snelheid van het hoofdnetwerk



hebben nog niet de gewenste kwaliteit. Daarom willen de gemeente Groningen het hoofdnetwerk verbreden, fietspaden van topkwaliteit en ontbrekende schakels aanleggen.



Figuur 4: Hoofdfietsnetwerk van de gemeente Groningen

### 3 Ruimte voor de fiets

De stad Groningen ziet de voordelen van de fiets. Ook weet de stad Groningen dat verdere groei belangrijk is voor onze stad en pakt het de gevolgen van de groei aan. De stad Groningen verbetert het fietsnetwerk en maken nieuwe Slimme Routes. Daarnaast wordt de fiets letterlijk meer ruimte gegeven op verscheidene locaties.

### 4 Fietsparkeren op maat

Bij het fietsparkeren in de binnenstad maken we duidelijke keuzes die aansluiten bij de stallingsbehoefte van bezoekers en werknemers:

- kort parkeren: flexibel oplossen in de openbare ruimte;
  - middellang parkeren: vaste voorzieningen in de openbare ruimte;
  - lang parkeren: kwalitatief hoogwaardige fietsenstallingen, inpandig of ondergronds.
- Belangrijk is dat kort en middellang parkeren gratis blijft.

### 5 Het verhaal van Groningen Fietsstad

De stad wil Groningen Fietsstad duidelijk en permanent promoten. Zo wil de stad Groningen bereiken dat de fiets nog meer gebruikt wordt voor woon-werkverkeer. En dat er nog vaker recreatief gefietst wordt om gezond te genieten van Stad en Ommeland. Maar de stad wil ook bereiken dat fietsers zich actiever en bewuster gaan gedragen, zodat zelflerend gedrag vanzelfsprekend wordt. De gemeente wil inspireren en uitnodigen om zelf innovatieve fietsideeën te bedenken.

De Fietsroute Plus strookt in bijzondere mate met de strategieën. Daarbij kan aanvullend opgemerkt worden dat de gemeente heeft aangegeven dat zij zich inzet om de

fietsroute verder door te trekken de stad in, langs het spoor. Het voorkeustracé wordt in 2017 bepaald.

### 3.3.2 *Gemeente Winsum*

#### *Structuurvisie 2013*

In deze structuurvisie zet de gemeente een aantal lijnen uit waarop zij haar beleid de komende jaren stoelt. Als eerste item wordt de bereikbaarheid genoemd. Winsum is volgens de structuurvisie niet alleen een forensengemeente omdat er goede verbindingen zijn met de stad Groningen; het is de combinatie van die goede verbindingen met aantrekkelijke woonmilieus en goede voorzieningen die de forens bindt aan onze gemeente. In de verdere concretisering doet de gemeente een stap verder. In samenwerking met de Regio Groningen-Assen stelt de gemeente Winsum dat zij verder werkt aan de aanleg van Fietsroute Plus. Deze "fietsnelweg" verbetert de fietsverbinding tussen Winsum en de stad Groningen en tussen de kernen Adorp, Sauwerd en Winsum. Een goede fietsbereikbaarheid speelt tenslotte ook een rol in het verduurzamen van verkeersstromen: de keuze voor de fiets boven de meer milieubelastende auto wordt gemakkelijker gemaakt.

De Fietsroute Plus en dit Provinciaal Inpassingsplan stroken dus in grote mate met het gemeentelijk beleid.



## HOOFDSTUK 4 OMGEVINGSASPECTEN

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 inpassingsplan beschreven. Zo komen de milieuaspecten water, ecologie, archeologie en externe veiligheid aan bod.

Daarnaast dient vanuit de Provinciaal Omgevingsvisie Groningen 2016-2020 ( en de daaruit voortvloeiende Omgevingsverordening Provincie Groningen 2016 ) met een aantal zaken rekening te worden gehouden.

### 4.1 Milieu-effect rapportage

Op grond van hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.) is het noodzakelijk om ten behoeve van een inpassingsplan dat kaderstellend is voor - of een besluit neemt over - projecten met grote milieugevolgen, een milieueffectrapportage te doorlopen.

Het inpassingsplan heeft betrekking op de aanleg van een fietspad. Fietspaden maken geen onderdeel uit van de C- en D-lijst van het Besluit-m.e.r. De maatregelen zijn hiermee niet direct m.e.r.-plichtig of m.e.r.-beoordelingsplichtig.

Op grond van het ontbreken van belangrijke nadelige effecten voor het milieu, is de conclusie gerechtvaardigd dat een volledige m.e.r.-procedure, en daarmee het opstellen van een MER, niet nodig is.

### 4.2 Landschap

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

In de verkennende analyse is hieraan grote aandacht besteed waarbij verschillende alternatieven zijn onderzocht. Als randvoorwaarde is daarbij gesteld dat de inpassing van het fietspad langs het spoor zonder opgaand groen wordt uitgevoerd. Doordat het fietspad slechts een geringe verbreding van een bestaand element vormt, is de ruimtelijke impact van de ingreep verwaarloosbaar. Aantasting van het landschap en de ruimtelijke kwaliteit is zodoende miniem.

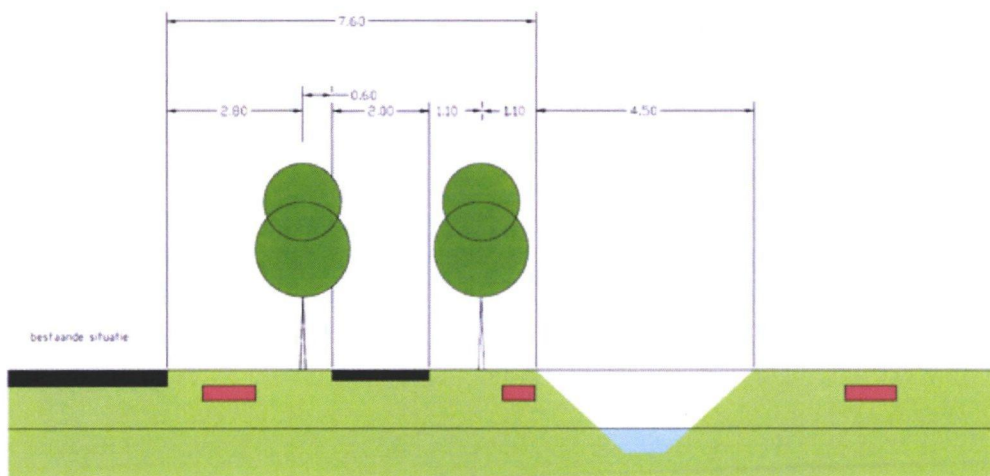
Voor de aanleg van het fietspad langs de N361 dient een aantal bomen te worden gekapt die echter ook weer worden herplant. Hiermee wordt ook geprobeerd zo weinig mogelijk afbreuk te doen aan het bestaande beeld.

In de realisatiefase is voor de herplant van de bomenrijen langs het tracé tussen Oudeweg en Winsum een aantal varianten onderzocht. De varianten zijn beoordeeld op 7 verschillende aspecten.

Aspect	Omschrijving
Inpassing bomenrij	De wens met een dubbele bomenrij is hierbij beschouwd. Een dubbele bomenrij scoort beter dan een enkele. Er is beoordeeld hoe de situatie over 50 jaar er uit ziet, dus na afsterven en herplant van de bestaande bomenrijen
Kabels en leidingen (K&L)	De beschikbaarheid van ruimte om kabels en leidingen te kunnen verleggen.
Onderhoud	De levensvatbaarheid van de te planten bomen en eenvoud opschonen sloot.
Vleermuizen	Mate van verstoren vleermuizenroute, aantal benodigde maatregelen om die in stand te houden.
Grondaankoop	De hoeveelheid benodigde grondaankoop
Compensatie groen	Mogelijkheid tot extra aanplant om gekapte bomen te kunnen compenseren.
Stremming fietsverkeer	Uitvoerbaarheid in relatie tot stremmingen van het fietsverkeer.

De bestaande situatie tussen Oudeweg en Winsum is als volgt. Het totale wegprofiel bestaat uit twee bomenrijen, de meest naar de weg gelegen rij is de eerste bomenrij, de buitenste rij is de tweede bomenrij. Deze tweede bomenrij is het meest volledig. Naast de weg gelegen kabels en leidingen liggen op drie verschillende locaties zoals hieronder in het schema aangegeven met de rode blokken waarbij die in het midden niet over het gehele tracé tussen Winsum en Oudeweg liggen.

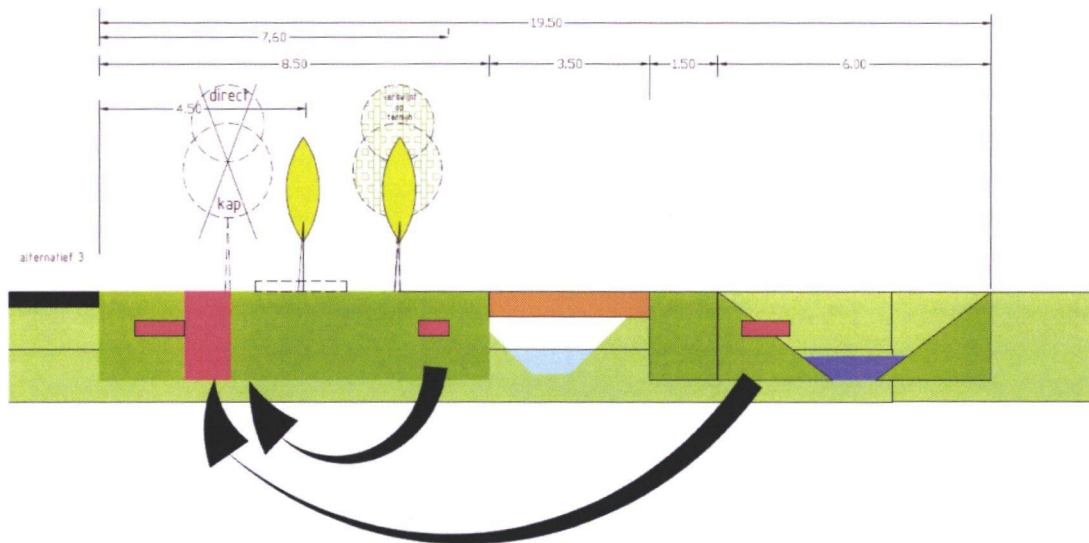
De bomenrijen vormen een vleermuizenroute vanaf de Oudeweg naar Winsum. Beide bomenrijen worden aangetast door essentaksterfte, de eerste rij kan niet worden herplant door aanwezigheid kabels en leidingen. De tweede rij kan wel worden aangevuld na het afsterven van bomen.



Figuur 5: Schematische weergave huidig tracé

De uiteindelijk verkozen variant bestaat uit een dubbele bomenrij waarbij tweede bomenrij gehandhaafd blijft. Er wordt dan een nieuwe bomenrij op 4,5 m geplaatst en het fietspad wordt naast het huidige profiel geplaatst. De bestaande sloot wordt uiteindelijk verlegd.





Figuur 6: Schematische weergave nieuw aan te leggen tracé

Aspecten	Gevolgen
1. Eindbeeld	Dubbele bomenrij conform wens Bouwheerschap. Tweede bomenrij wordt hersteld na afsterven bomen.
2. Kabels en leidingen	K&L worden in de berm direct naast de weg verlegd.
3. Onderhoud	Dubbele bomenrijen zijn goed te onderhouden. Op termijn wordt de bomenrij het dichtst bij het fietspad vervangen door nieuwe bomen bij sterfte van de bomen.
4. Vleermuizen	Vleermuizenroute blijft grotendeels in stand, wellicht kleinschalige maatregelen voor route nemen.
5. Grondaankoop	Er dient ca. 2,5 m extra grondaankoop plaats te vinden.
6. Compensatie groen	Volledige compensatie mogelijk binnen plangebied door dubbele bomenrij.
7. Stremming fiets	Voldoende werkruimte voor aanleg fietspad. Bij verleggen K&L wellicht stremming fietspad noodzakelijk.

Bij de uitvoering van het tracé wordt verder in belangrijke mate rekening gehouden met de landschappelijke waarden. Zo wordt het tracé aangelegd op maaiveldniveau en wordt er bij het spoor geen beplanting aangebracht die afwijkt of indruist tegen de grootschalige openheid die op bepaalde gedeeltes van het tracé aanwezig is. Dit geldt ook voor de overige opgaande structuren zoals hekwerken. De regelingen gericht op de bescherming van de grootschalige openheid uit de onderliggende bestemmingsplannen zijn in dit inpassingsplan overgenomen. Hetzelfde geldt voor de regelingen ten aanzien van de wierdes en de wierdezones. Hiermee voldoet dit plan aan de gestelde voorwaarden zoals verwoordt in de artikelen 2.51 en 2.53.1 en 2 van de Provinciale Omgevingsverordening.

Op de route(delen) langs het spoor zal de beleving van en het zicht op het landschap zich iets meer beperken tot de westzijde, al is het wel mogelijk om de oostzijde te bele-

ven omdat de spoordijk circa 1 meter hoger is dan het maaiveld en fietsers er dus overheen kunnen kijken. Daarnaast doorsnijdt de route langs het spoor een wierde en de meanderstructuren van het Reitdiep (deze doorsnijding vindt nu ook al plaats door spoordijk).

Zoals eerder gesteld is er uitgebreid aandacht besteed aan de landschappelijke, cultuurhistorische en natuurwaarden die benoemd zijn in de Omgevingsverordening, hier is ook in het ontwerp van de Fietsroute Plus rekening mee gehouden.

Samenvattend: het inpassingsplan is voor dit onderdeel uitvoerbaar.

### 4.3 Ecologie

#### 4.3.1 Compensatie NNN-gebieden en leefgebied weidevogels

Uitgangspunt voor de compensatie van NNN-natuur en beheergebied en weidevogels in Groningen is de Provinciale Omgevingsverordening. In de Provinciale Omgevingsverordening is in artikel 2.45.1 en 2.45.2 aangegeven hoe omgegaan dient te worden met NNN natuur- en beheergebied. In artikel 2.48.1 van de verordening is aangegeven hoe omgegaan dient te worden met compensatie van het leefgebied voor weidevogels.

#### *Natuur Netwerk Nederland*

De verordening schrijft voor dat een bestemmingsplan dat betrekking heeft op NNN-gebieden niet voorziet in wijziging van de bestemming of van de regels voor het gebruik, als dat leidt tot een significante aantasting van het areaal van de gronden die tot het NNN-gebieden behoren, of tot een significante aantasting van de wezenlijke kenmerken en waarden van deze gronden.

Toch bestaat er een mogelijkheid te wijzigen als:

- A. de wijziging een groot openbaar belang dient;
- en er geen andere mogelijkheden zijn om in het betreffende openbaar belang te voorzien;
  - en de negatieve effecten waar mogelijk worden beperkt, terwijl de overblijvende effecten
  - gelijkwaardig in termen van areaal, kwaliteit en samenhang worden gecompenseerd.

of als:

- B. de ingreep kleinschalig van aard is; en
- schade als gevolg van de ingreep zoveel mogelijk wordt voorkomen; en
  - resterende schade volledig wordt gecompenseerd; en
  - er netto winst optreedt voor de belangrijke kenmerken en waarden in termen van areaal, kwaliteit en samenhang.

Onder de bedoelde wezenlijke kenmerken en waarden van de gronden die deel uitmaken van het Natuurnetwerk Nederland - natuurgebieden worden ook de potentiële kenmerken en waarden begrepen.

Verder geldt dat een toelichting op een bestemmingsplan dat voorziet in een herziening van de bestemming en regels die gecompenseerd moet worden, een verantwoording bevat over de aard en omvang van de effect beperkende- en compenserende maat-



gelen, de begrenzing van het compensatiegebied, en de manier waarop de compensatie duurzaam is verzekerd.

Het bovenstaande is niet van toepassing op gronden die deel uitmaken van een agrarisch bouwperceel en/of op activiteiten die deel uitmaken van een normale agrarische bedrijfsvoering als landbouw de hoofdfunctie is.

#### *Groot openbaar belang*

De Fietsroute Plus Groningen-Winsum wordt beschouwd als een project met een groot openbaar belang. De aantasting van NNN natuur- en beheergebied is dan mogelijk maar moet dan wel gecompenseerd worden in areaal, kwaliteit en samenhang. Het groot openbaar belang van het fietspad is verankerd in de diverse beleidsnota's van de provincie, waarin de aanleg van Fietsroutes Plus, waaronder de Fietsroute Plus Groningen-Winsum, gestimuleerd en uitgedragen wordt. Doel van dit project is om de verkeersveiligheid te verbeteren voor fietsers en om het fietsgebruik te stimuleren richting de stad Groningen. Het huidige fietspad tussen Groningen en Winsum is één van de drie gevaarlijkste fietsroutes in de provincie. Het smalle pad ligt dicht langs de N361 en aan beide kanten van de weg. Het tracé van de Fietsroute Plus Groningen-Winsum wordt een aantrekkelijke en verkeersveilige route richting de stad Groningen. In de alternatievenanalyse van Grontmij (2013) zijn verschillende tracés met elkaar vergeleken voor de Fietsroute Plus Groningen-Winsum. Dit heeft geresulteerd in de keuze voor een route die grotendeels langs het spoor gaat. Op basis van draagvlak en mogelijke effecten op de omgeving is deze route als meest gewenste route aangemerkt. Gevolg van het tracé langs het spoor is wel dat gecompenseerd moet worden voor NNN natuur- en beheergebied. De gevolgen zijn beschreven in de Ecologische beoordeling (gebiedsbescherming) van Altenburg & Wymenga.

#### *Compensatie NNN-gebieden*

Het nu gekozen tracé van de Fietsroute Plus loopt door de NNN-natuur en beheergebieden. Deze gebieden zijn met name van belang als leefgebied van weidevogels. Altenburg & Wymenga hebben het volgende geconcludeerd ten aanzien van de aantasting van de NNN-gebieden. Er is sprake van direct oppervlakteverlies door het ruimtebeslag van het geplande fietspad op beschermde gebieden. Habitatverlies leidt automatisch tot verlies aan soorten, hetzij door het verdwijnen van een soort uit het betreffende gebied, hetzij door aantal verandering. De voorgenomen plannen veroorzaken areaal verlies van 1,5 hectare van NNN natuurgebied (1,30 hectare extra verstoord oppervlak voor weidevogels plus 0,2 hectare direct habitat verlies). Daarnaast is sprake van areaal verlies van NNN beheergebied (0,1 ha direct habitatverlies, geen extra verstoord oppervlak voor weidevogels). Deze aantasting dient gecompenseerd te worden.

Voor de compensatie voor het verlies aan NNN-natuurgebied en NNN-beheergebied dient op basis van het beleidskader Spelregels EHS bij de compensatie, voor NNN-gebieden met een ontwikkeltijd tussen de 5 en 25 jaar, een toeslag van 1/3 in oppervlak te worden berekend. Daarbij dient vastgelegd te worden hoe en waar deze schade gecompenseerd wordt en hoe deze duurzaam geborgd is.

De compensatieopgave voor NNN natuur-en beheergebied komt, inclusief de toeslag van 1/3 aan oppervlak, uit op 2,13 ha. Inmiddels is een groot (agrarisch) gebied aange-

kocht in de Medenertilsterpolder, waar onder meer de compensatie van 2,13 ha van de Fietsroute Plus gaat plaats vinden. Het gebied wordt geschikt gemaakt als leefgebied voor weidevogels. In 2017 wordt hiervoor een inrichtingsplan opgesteld. De inrichting van dit gebied volgt in 2018. De Medenertilsterpolder krijgt daarnaast de status van NNN-natuur en/of beheergebied. In het projectbudget is rekening gehouden met de aankoop van compensatiegrond en de inrichting van het betreffende gebied. Hiermee is de compensatie duurzaam geborgd.

#### *Compensatie leefgebied weidevogels*

De verordening schrijft voor dat een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een op kaart 6 aangegeven 'leefgebied weidevogels' en dat voorziet in een nieuwe grootschalige ruimtelijke ontwikkeling, inzicht biedt in de maatregelen die nodig zijn om de mogelijke schade aan de waarde van het leefgebied voor weidevogels te voorkomen en restschade elders te compenseren, als die ontwikkeling significant afbreuk kan doen aan de waarden van deze leefgebieden voor weidevogels door aantasting van de landschappelijke openheid, of door verstoring van vogels en aantasting van het areaal.

Het in artikel 2.48 eerste lid gestelde is niet van toepassing op normaal agrarisch gebruik. Compensatie van het verloren en verstoord oppervlak in leefgebied weidevogels is alleen noodzakelijk indien de "kenmerkende waarden" (weidevogels) significant aangetast worden. Altenburg & Wymenga hebben onderzoek gedaan naar de gevolgen van aanleg van de fietsroute voor het leefgebied weidevogels.

De voorgenomen plannen veroorzaken door directe effecten een areaalverlies van 2,9 ha van het leefgebied van weidevogels. Dit areaal verlies vindt plaats in een zone die door treinverkeer verstoord is en daardoor van zeer geringe actuele en potentiële betekenis is voor weidevogels. Daarnaast ondervinden weidevogels op 1,3 hectare extra verstoring door de aanleg en gebruik van het fietspad. Deze extra verstoring vindt plaats ten zuiden van Sauwerd.

De meetpunten in het leefgebied weidevogels laten zien dat hierin het gebied de weidevogelgemeenschap slecht ontwikkeld is. Maat voor de 'waarde' van leefgebied weidevogels is de aanwezigheid van de Grutto, deze soort wordt meestal gebruikt als indicatorsoort voor de kwaliteit van de weidevogelgemeenschap.

Uit de drie meetpunten in het leefgebied weidevogels (Valcum, Klein Wetsinge en tussen Sauwerd en Adorp) blijkt dat de Grutto hier niet of nauwelijks voorkomt in 2016 en dat het gebied slechts incidenteel door Grutto's wordt gebruikt. Deze lage aantallen Grutto's zijn niet verwonderlijk aangezien het gebied wordt gedomineerd door verstoord gebied. Slechts enkele kleine snippers zijn onverstoord. Dit is ook het geval in het gebied tussen het spoor en N361, waardoor dit deel niet of nauwelijks van belang is voor een (kritische) weidevogel als de Grutto. De toekomstige situatie met extra verstoring door het fietspad zal daardoor niet onderscheidend zijn van de huidige (reeds groten-deels verstoorde) situatie.

Het gebruik van het gebied door Grutto's is incidenteel, de dichtheden zijn dermate laag dat de nieuwe verstoring niet in significante mate afbreuk doet aan de waarden van het (grotere) leefgebied voor weidevogels. Daarnaast biedt de huidige situatie ook weinig



potentie voor deze soort. In de Provinciale Omgevingsverordening is opgenomen dat alleen projecten die in significante mate afbreuk doen aan aantasting van het 'leefgebied weidevogels' compensatieplichtig zijn. Deze aantasting is niet significant en daardoor niet compensatieplichtig. Geconcludeerd kan worden dat de berekende compensatie-opgave voor de aantasting van het leefgebied weidevogels komt te vervallen.

#### 4.3.2 *Wet Natuurbescherming*

Per 1 januari 2017 zijn de Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet en Boswet opgegaan in één nieuwe wet: de Wet natuurbescherming. Hoofdstuk 3 van de Wet natuurbescherming betreft het onderdeel soorten, voorheen de Flora- en faunawet. Met een quickscan heeft toetsing aan het onderdeel soorten van de Wet natuurbescherming plaatsgevonden.

In de Wet natuurbescherming worden drie beschermingsregimes onderscheiden:

- Habitatrichtlijnsoorten en soorten genoemd in de verdragen Bern en Bonn.
- Vogelrichtlijnsoorten.
- Nationaal beschermde soorten.

#### 4.3.3 *Habitatrichtlijnsoorten*

##### *Planten*

In de Habitatrichtlijn zijn slechts vier plantsoorten als te beschermen opgenomen (drijvende waterweegbree, zomerschroeforchis, groenknolorchis en kruipend moerascherm). Deze planten kennen zeer specifieke milieus. Door het gebruik als landbouwgrond is aanwezigheid van één van deze planten haast uitgesloten. In dit opzicht hoeft er dus geen maatregel te worden getroffen en staat dit de realisering niet in de weg.

##### *Vogels*

Rond de Fietsroute Plus zijn er mogelijkheden voor het aantreffen van vogelsoorten die vallen onder de Habitatrichtlijn. Bij aanleg en werkzaamheden van het tracé tijdens het broedseizoen kan een nadelig effect niet worden uitgesloten. Dit kan worden voorkomen door de meest ingrijpende werkzaamheden buiten de periode van tussen maart en augustus te laten plaatsvinden. In ieder geval dienen kapwerkzaamheden, slootdempingen en het verwijderen van vegetatie buiten het broedseizoen plaats te vinden.

Van het gebruik van fietspaden is bekend dat deze weinig verstorend zijn voor broedvogels, gezien de voorspelbaarheid van het verkeer en gewenning van vogels dat gaat optreden, zoals al blijkt uit het voorkomen van dergelijke soorten naast de spoorlijn. Negatieve effecten voor broedvogels tijdens het gebruik van de Fietsroute Plus zijn dan ook uit te sluiten.

##### *Zoogdieren*

Het tracé kent geen opgaande bebouwing die gebruikt kan worden door vleermuizen als verblijfplaats. Maar lijnbeplanting, zoals de bomenrijen langs de N361, vormen wel essentiële vliegroutes. Uit onderzoek blijkt dat de gewone dwergvleermuis en de laatvlieger hier gebruik van maken.

De watervleermuis wordt sporadisch aangetroffen langs deze beplanting maar ook bij de watergang van het gemaal Tilburg. Rond het tracé zijn er diverse foerageergebieden maar het tracé zelf maakt daar geen onderdeel van uit.

De negatieve effecten van de kap van een deel van de wegbeplanting kan teniet worden gedaan als er voldoende bomen worden geplaatst die de vorm van het lijnelement in stand houdt. Als er gaten ontstaan in de beplantingsstructuur moet er een ontheffing worden aangevraagd. De Provincie Groningen heeft aangegeven de rij bomen aan te vullen en het lijnelement in stand te houden. De in stand houding van de vleermuisroute wordt in afstemming met een ecologisch bureau vormgegeven. Indien noodzakelijk wordt hiervoor een werkprotocol opgesteld. Het is van belang geen extra verlichting aan te brengen.

Overige door de Habitatrichtlijn beschermde zoogdieren komen niet voor in het gebied

#### *Reptielen*

Aan de overkant van de spoorlijn, in de Koningslaagte, werden in 2010 poelkikkers aangetroffen. De kans bestaat dat in de sloten aan de westzijde van de spoorlijn, daar waar nu de Fietsroute Plus wordt gedacht, deze kikker ook wordt aangetroffen. Om zekerheid te verkrijgen over het al dan niet voorkomen van poelkikkers aan de westzijde van de spoorlijn en in te dempen sloten dient onderzoek te worden uitgevoerd.

Het voorkomen van andere beschermde reptielsoorten wordt op voorhand uitgesloten.

#### Overige soorten

In het gebied komen de twee door de Habitatrichtlijn beschermde vissoorten niet voor (Steur en Houting). Hetzelfde geldt voor insecten en ongewervelden.

#### *4.3.4 Vogelrichtlijnsoorten*

In het algemeen kan gesteld worden dat de aanleg en het gebruik van het tracé geen aantasting meebrengt van beschermde vogelsoorten in het gebied, zeker niet als de werkzaamheden zoveel als mogelijk buiten het broedseizoen worden uitgevoerd. Enige bron van zorg is de roekenkolonie nabij het station van Sauwerd. Nesten van de roek zijn onder de Wet natuurbescherming jaarrond beschermd. De bosstrook nabij het treinstation van Sauwerd blijft behouden, waardoor vernietiging van jaarrond beschermd nesten als gevolg van de aanleg van het fietspad niet aan de orde is. Door de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren wordt voorkomen dat er verbodsbepalingen worden overtreden. Het broedseizoen omvat globaal de periode maart tot en met augustus.

#### *4.3.5 Overige nationaal beschermde soorten*

Tijdens een inventarisatie in 2016 is één waterspitsmuis aangetroffen, nabij de Oude Adorperweg. De aanwezigheid van een reeks van beschermde zoogdieren (veldmuis, bosmuis, bosspitsmuis, egel, bunzing en hermelijn) en amfibieën (bruine kikker, gewone pad, kleine watersalamander, meerkikker en middelste groene kikker) kan als vaststaand worden beschouwd. Door het jaarlijks schoonmaken van sloten is het voorkomen van beschermde vissoorten niet voor de hand liggend. Gesteld kan worden dat de aanleg van de Fietsroute Plus geen grootschalige ingreep doet in het leefgebied van de genoemde soorten.



Wel wordt geadviseerd om voor de ingreep een ecologisch werkprotocol op te stellen, met betrekking tot het gebied waar de waterspitsmuis voorkomt, zodat zorgvuldig handelen wordt gewaarborgd tijdens de uitvoering.

Voor de volledigheid wordt hier ook nog verwezen naar de compensatiemaatregelen die in het kader van de uitvoering worden getroffen voor het NNN natuur- en beheergebied.

Samenvattend is het inpassingsplan op het aspect ecologie met inachtnaam van een aantal maatregelen uitvoerbaar. Verder worden vanuit ecologie maatregelen in de uitvoering genomen met betrekking tot realisering en de werkwijzen die daarbij gehanteerd gaan worden. Gesteld kan worden dat vanuit dit aspect er geen belemmeringen zijn die de uitvoering in de weg staan.

#### 4.3.6 *Leefgebied weidevogels*

Broedende weidevogels zijn beschermd onder de wet Natuurbescherming, in die zin dat het verboden is om hun nesten in het broedseizoen te verstoren. De broedhabitats zelf zijn niet in deze wet beschermd. Wel is een aantal kerngebieden voor weide- en akkervogels beschermd (Omgevingsverordening 2016). De provincie Groningen wil namelijk voorkomen dat nieuwe ontwikkelingen, zoals woningbouw, bedrijventerreinen en infrastructuur, in het buitengebied een negatieve invloed hebben op de stand van de weide- en akkervogels.

De voorgenomen plannen veroorzaken door directe effecten een areaalverlies van het Leefgebied weidevogels. Dit areaal verlies vindt plaats in een zone die door treinverkeer verstoord is en daardoor van zeer geringe actuele en potentiële betekenis is voor weidevogels. Daarnaast ondervinden weidevogels op 1,3 hectare extra verstoring door de aanleg en gebruik van het fietspad. Deze extra verstoring vindt plaats ten zuiden van Sauwerd.

De meetpunten in het Leefgebied weidevogels laten zien dat hier de weidevogelgemeenschap slecht ontwikkeld is. Maat voor de 'waarde' van leefgebied weidevogels is de aanwezigheid van de Grutto, deze soort wordt meestal gebruikt als indicatorsoort voor de kwaliteit van de weidevogelgemeenschap.

Uit de drie meetpunten in het Leefgebied weidevogels (Valcum, Kleine Wetsinge en tussen Sauwerd en Adorp) blijkt dat de Grutto hier niet of nauwelijks voorkomt in 2016 en dat het gebied slechts incidenteel door Grutto's wordt gebruikt. Deze lage aantallen Grutto's zijn niet verwonderlijk aangezien het gebied wordt gedomineerd door verstoord gebied, slechts enkele kleine snippers zijn onverstoord. Dit is ook het geval in het gebied tussen het spoor en N361, waardoor dit deel niet of nauwelijks van belang is voor een (kritische) weidevogel als de Grutto. De toekomstige situatie met extra verstoring door het fietspad zal daardoor niet onderscheidend zijn van de huidige (reeds grotendeels verstoorde) situatie.

Het gebruik van het gebied door Grutto's is incidenteel, de dichtheden zijn dermate laag dat de nieuwe verstoring niet in significante mate afbreuk doet aan de waarden van het (grotere) leefgebied voor weidevogels. Daarnaast biedt de huidige situatie ook weinig potentie voor deze soort.

In de Provinciale omgevingsverordening (2016) is opgenomen dat alleen projecten die in significante mate afbreuk doen aan aantasting van het 'leefgebied weidevogels', compensatieplichtig zijn. Deze aantasting is niet significant en daardoor niet compensatieplichtig. Geconcludeerd kan worden dat de berekende compensatie-opgave voor de aantasting van het leefgebied weidevogels komt te vervallen.

Samenvattend is het inpassingsplan op het aspect ecologie met inachtneming van een aantal maatregelen uitvoerbaar. Verder worden vanuit ecologie maatregelen in de uitvoering genomen met betrekking tot realisering en de werkwijzen die daarbij gehanteerd gaan worden. Gesteld kan worden dat vanuit dit aspect geen belemmering zijn die de uitvoering in de weg staan.

#### 4.4 Water

Het waterschap Noorderzijlvest is in een vroeg stadium op de hoogte gebracht van de plannen. Op grond van het tracé en de aanleg is gesteld dat de aanleg van een fietsroute niet gelijk staat aan een bouwactiviteit en dat derhalve nog geen watertoets is gedaan. In de afstemming tussen Provincie, Waterschap en ProRail zijn een aantal aspecten besproken: Het fietspad valt binnen de volgende boezems: Electraboezem 2<sup>e</sup> schil, Electraboezem 3<sup>e</sup> schil en Electraboezem Tilburg

Het nieuwe fietspad zal iets boven het maaiveld komen te liggen, maar volgt zoveel mogelijk de gemiddelde maaiveldhoogte. Hierbij geldt dat de voet van de fundering boven de grondwaterstand wordt gerealiseerd. Langs het fietspad wordt de spoorloot verbreed tot een waterbreedte van 3,10 m, op die plekken waar de spoorloot deze breedte nog niet heeft. Het talud van de spoorloot aan de zijde van het fietspad wordt 2:3. Het talud van de spoorloot aan de zijde van de spoorbaan blijft ongewijzigd en hoeft niet aangepast te worden. Op de plekken waar de bestaande spoorloot nu al breder is dan 3,10 m blijft de sloot ongewijzigd.

Tussen de landbouwpercelen en het fietspad wordt een vee-kerende sloot gerealiseerd met taluds van 2:3 en een waterdiepte van 50 cm.

De aanleg van de route geschiedt met een uitbreiding van de hoeveelheid oppervlakte water. De te dempen sloten worden binnen het realisatiegebied weer hersteld of verschijnen anderszins weer in nieuw te graven wateroppervlaktes. Er dient derhalve geen compensatie plaats te vinden en door de opbouw van het tracé, brede onverharde bermen met beplanting, is er geen noodzaak tot versnelde afvoer van hemelwater. De verwachting is dat de kwaliteit van het af te voeren water niet verslechterd. De bermen tussen het fietspad en de sloten bedragen 1,5 meter, waardoor er geen sprake is van versnelde waterafvoer vanaf het verharde oppervlak. Water kan natuurlijk afstromen via de bermen en de sloten naar de hoofdwatgangen. De compensatieverplichting voor het toevoegen van verhard oppervlak is daarom niet aan de orde voor de Fietsroute Plus Groningen-Winsum. Overigens neemt het netto wateroppervlak met het realiseren van de scheidingssloot tussen de landbouwpercelen en het fietspad en het op bepaalde plekken verbreden van de spoorloot aanzienlijk toe. Doordat de afwatering via de berm gaat, zijn geen extra zuiverende voorzieningen nodig.



De spoorloot ter hoogte van de Winsumerweg 3a in Adorp wordt in verband met de beperkte ruimte tot de boerderij, gedempt. Een goede waterafvoer dient geborgd te zijn. Dit wordt bij de uitvoering en de aanvraag watervergunning nader bekeken. Daarnaast wordt in verband met de veiligheid tot het spoor, een hekwerk geplaatst tussen spoor en fietspad.

In overleg met het waterschap is bepaald dat er duikers geplaatst worden op de plekken waar het tracé waterlopen doorsnijdt. Ook is door het waterschap aangegeven welke maten deze duikers dienen te hebben.

Met inachtneming van de voorwaarden en in ogenschouw nemend dat de aanleg gepaard gaat met een toename van de hoeveelheid oppervlaktewater die ruimschoots toereikend is voor de duurzaamheid van het watersysteem, kan gesteld worden dat er geen verregaande negatieve effecten zijn die uitvoering van het plan in de weg staan.

Het inpassingsplan wordt in het kader van het vooroverleg ook naar het waterschap verzonden voor een wateradvies. Het waterbelang wordt hiermee, conform het Waterbeheerprogramma 2016-2021 en de Beleidsnotitie Water en Ruimte van waterschap Noorderzijlvest, geborgd.

#### **4.5 Landbouw**

Zoals blijkt uit hoofdstuk 2, de gebiedsbeschrijving, gaat het tracé van de Fietsroute Plus door landbouwgebied. Het tracé volgt eerst de westzijde van het spoor richting Sauwerd en vanaf de Oudeweg volgt de fietsroute de N361 richting Winsum. Over vrijwel de gehele lengte van het tracé is grondaankoop noodzakelijk. Grootschalige doorsnijding van landbouwpercelen is niet aan de orde.

Ten behoeve van de aanleg van de Fietsroute Plus worden met de betrokken grondeigenaren gesprekken gevoerd over de aankoop van de benodigde gronden. In eerste instantie vinden overleggen plaats met een aantal grondeigenaren over grondmobiliteit. Na dit proces/gelijktijdig aan dit proces vindt verwerving van de benodigde gronden plaats.

Ter hoogte van Provincialeweg 21 in Winsum wordt in het inpassingsplan de mogelijkheid opgehouden om een veetunnel onder het fietspad aan te leggen. Dit in verband met een bestaande veeoversteek over het spoor. Uitgangspunt voor de Fietsroute Plus is dat een gelijkvloerse veeoversteek zich niet verdraagt met de hoge kwaliteit van een Fietsroute Plus.

#### **4.6 Bodem**

De fietsroute zal worden aangelegd door ontgraving van de toplaag en de aanleg van een cunet. Deze werkzaamheden vinden plaats naast de reeds bestaande spoorlijn. Hierdoor bestaat een mogelijkheid op een diffuse bodemverontreiniging door emissie van de diesel locomotieven. In de uitvoeringsfase van het project volgt nog een milieuhygiënisch bodemonderzoek voor het aan te leggen tracé.

Door oorlogshandelingen is nabij het tracé de kans aanwezig dat op specifieke plekken nog explosieven aanwezig zijn. Het grootste deel van het tracé is onverdacht. Voor een klein gedeelte dient gesteld te worden dat het verdacht gebied is.



Figuur 7 : Ligging verdacht gebied

Voor aanvang van geplande werkzaamheden wordt geadviseerd om de mogelijk nog aanwezige explosieven op te sporen. Afhankelijk van de soort explosieven, locatiespecifieke omstandigheden, wijze van uitvoering en soort werkzaamheden en planning kan het efficiënter en/of kostenbesparend zijn om detectie- en benaderingswerkzaamheden te integreren met de reguliere werkzaamheden en laagsgewijze detectie en benadering uit te voeren. Hierbij worden gedetecteerde verdachte objecten direct benaderd, geïdentificeerd en veiliggesteld om uiteindelijk te worden geruimd door de EOD.

De werkzaamheden zelf en de aanleg van een fietspad hebben geen grootschalig negatieve effecten op de bodem. Het inpassingsplan 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).



Samenvattend wordt opgemerkt, dat voorafgaand aan de realisatie wordt nagegaan in hoeverre de vrijkomende grond binnen de projectgrenzen kan worden gebruikt, zoals voor de afwerking van en voor noodzakelijke ophogingswerkzaamheden. Nader onderzoek vindt plaats. Er wordt vanuit gegaan dat het inpassingsplan op dit punt uitvoerbaar is.

## 4.7 Archeologie

### 4.7.1 Bureauonderzoek Libau

In opdracht van de Provincie Groningen heeft Libau een onderzoek gedaan naar de archeologische waarden langs het tracé. Uit dit onderzoek komen een aantal adviezen en aanbevelingen tevoorschijn. Deze zijn hieronder kort beschreven.

Op basis van aardkundige kaarten, hoogtegegevens en de vele archeologische resten in de omgeving wordt de kans op de aanwezigheid van archeologische resten voor het gehele tracé groot geacht. Derhalve is het noodzakelijk om in het tracé nader archeologisch onderzoek in de vorm van een booronderzoek en een oppervlaktekartering uit te voeren. Deze onderzoeken dienen gelijktijdig plaats te vinden. Alleen in het deel van het tracé dat binnen de reeds onderzochte locaties Kapteijn en De Groenlanden in Sauwerd valt, hoeft geen nader archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

Afhankelijk van de uitkomsten van het booronderzoek en de veldkartering wordt bepaald in hoeverre en op welke locaties aanvullend archeologisch onderzoek noodzakelijk is.

### 4.7.2 Archeologische monumenten van Rijksweg beschermd

Binnen het tracé is sprake van twee van rijksweg beschermde archeologische monumenten.

Het beoogde tracé doorsnijdt ten noorden van de Munnikeweg een van rijksweg beschermde wierde. Hier wordt in de volgende paragraaf een nadere toelichting gegeven. Voor werkzaamheden binnen een archeologisch rijksmonument is een vergunning vereist van de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, te verlenen door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Voor de aanleg van het fietspad en de sloten ter hoogte van de wierde, is een vergunning aangevraagd bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE).

Verder is vanaf 12 januari 2017 het gebied liggend tussen de Oudeweg, Provinciale weg, Bellingweersterweg en spoorlijn aangewezen als archeologische monument. Dit betekent dat voor het project nog een vergunning aangevraagd moet worden voor dit terrein, aangezien de sloot ter plaatse van de Oudeweg- N361 verplaatst moet worden. (Het nieuwe fietspad is grotendeels op de huidige sloot geprojecteerd). In het booronderzoek is een deel van het monument onderzocht (opmerkingen bij boring 13 t/m 15). Een deel is nog niet onderzocht omdat daar nog geen medewerking is verkregen van de grondeigenaren.

#### 4.7.3 AMK-terrein Wierde Munnikeweg

Het beoogde tracé doorsnijdt ten noorden van de Munnikeweg een van rijkswege beschermde wierde (AMK-nummers 1205 en 11674). Er is een vergunning aangevraagd voor de realisering van de Fietsroute Plus op dit AMK-terrein. Op 21 oktober 2016 is hiervoor een vergunning afgegeven door het RCE. De archeologische voorwaarden voor aanleg van het fietspad en de sloten zijn in deze vergunning opgenomen, waaronder het goedgekeurde 'Programma van Eisen Archeologisch monument Munnikeweg Adorp'.

Het is gebleken dat er sprake is van twee afzonderlijke wierden, welke noordelijk en zuidelijk van elkaar liggen. Het monument wordt doorsneden door de spoorlijn. De oostelijke en westelijke helft van de wierde hebben verschillende monumentnummers, maar vormen samen één geheel. Grenzend aan het rijksbeschermd terrein ligt een huiswierde uit dezelfde periode (AMK-terrein 6891).

De voor het tracé van de Fietsroute Plus van belang zijnde westelijke helft heeft AMK-nr 11674. Van de westelijke helft wordt het meest zuidelijke deel van het terrein doorsneden door een weg. In het midden is een gedeelte afgegraven en er is een dwarsloot gegraven tussen de westelijke ringsloot en de spoorloot. Ten westen van ringsloot rond de wierde bevindt zich een terrein van hoge archeologische waarde (monumentnummer 6891).

Het te realiseren tracé doorsnijdt over een lengte van ca. 230 strekkende meter deze beschermde wierde. Ter hoogte van het tracé van het fietspad is het onderzoeksgebied echter onbebouwd. Het geplande grondverzet vormt een bedreiging voor aanwezige archeologische resten van het archeologisch monument. Voor werkzaamheden binnen een archeologisch rijksmonument is een vergunning vereist van de Minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, te verlenen door de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Aan deze vergunning zijn voorwaarden verbonden.

Omdat de voorgenomen bodemingrepen naar verwachting de archeologische resten binnen het tracé zullen vernietigen, dienen de aanwezige archeologische waarden gedocumenteerd te worden en zodoende ex situ veilig gesteld te worden.

Indien archeologische sporen worden aangetroffen, kan besloten worden om een langer deel van het tracé archeologisch te onderzoeken. Omdat het huidige maaiveld golft, varieert de diepte van de bodemingrepen voor het fietspad en zandlichaam. Op sommige locaties wordt de wierde afgegraven tot 0,5 m -mv, op andere locaties moet de wierde juist enigszins opgehoogd worden.

Het archeologische onderzoek bestaat uit drie delen:

1. Ter plaatse van de westelijke sloot wordt een werkput gegraven met een breedte van 2 m en een maximale ontgravingsdiepte tot 1,2 m -NAP (grondwaterniveau). Indien archeologische sporen worden aangetroffen kan ter plaatse de werkput verbreed worden tot de maximale breedte van de sloot op deze diepte. Na volledige documentatie van het vlak en de sporen wordt het resterend deel van de te realiseren sloot verdiept en/of verbreed onder archeologische begeleiding.



2. Ter plaatse van het zandlichaam onder het fietspad wordt een werkput gegraven met een breedte van 5 m en tot de maximale ontgravingsdiepte van de geplande bodemingrepen. De maximale ontgravingsdiepte voor het zandlichaam bedraagt nergens meer dan 0,68 m -mv.
3. De verbreding van de oostelijke sloot wordt onder archeologische begeleiding uitgevoerd.

#### 4.7.4 Gemeentelijk beleid

Het tracé van de Fietsroute Plus loopt door twee gemeenten die elk hun eigen archeologische beleid voeren. Dat is reden om de onderliggende archeologische bestemmingen per gemeente apart in de regelingen en op de verbeelding op te nemen.

##### *Gemeente Groningen*

In het bestemmingsplan buitengebied van de gemeente Groningen zijn twee soorten dubbelbestemmingen opgenomen. De dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie 1' betreft de terreinen waarvan bekend is dat er archeologische resten aanwezig zijn. Het gaat hierbij voornamelijk om (on)bebouwde huiswierden of (verlaten) verhoogde boerenplaatsen. Ingrepen in deze terreinen verstoren vrijwel zeker archeologische waarden. De bestemming 'Waarde - Archeologie 2' betreft de zones met een hoge archeologische verwachting. In deze zones kunnen zich (nog niet ontdekte) vindplaatsen bevinden. Het gaat hierbij voornamelijk om het kweldergebied en het gebied rond Noorddijk.

Aan de dubbelbestemmingen zijn bouwregels en een aanlegvergunningstelsel gekoppeld, die de archeologische waarden beschermen. Voor de terreinen die bebouwd zijn, of die via het bestemmingsplan bebouwingsmogelijkheden hebben, is een vrijstelling van 50 vierkante meter oppervlakte opgenomen. De gebieden die mede bestemd zijn als 'Waarde - Archeologie 2' hebben een vrijstelling van 200 vierkante meter oppervlakte en 30 cm diepte. Archeologische resten kunnen zich hier namelijk zeer dicht onder het maaiveld bevinden. De vrijstelling van 200 vierkante meter is gebaseerd op de aard van de vindplaatsen.

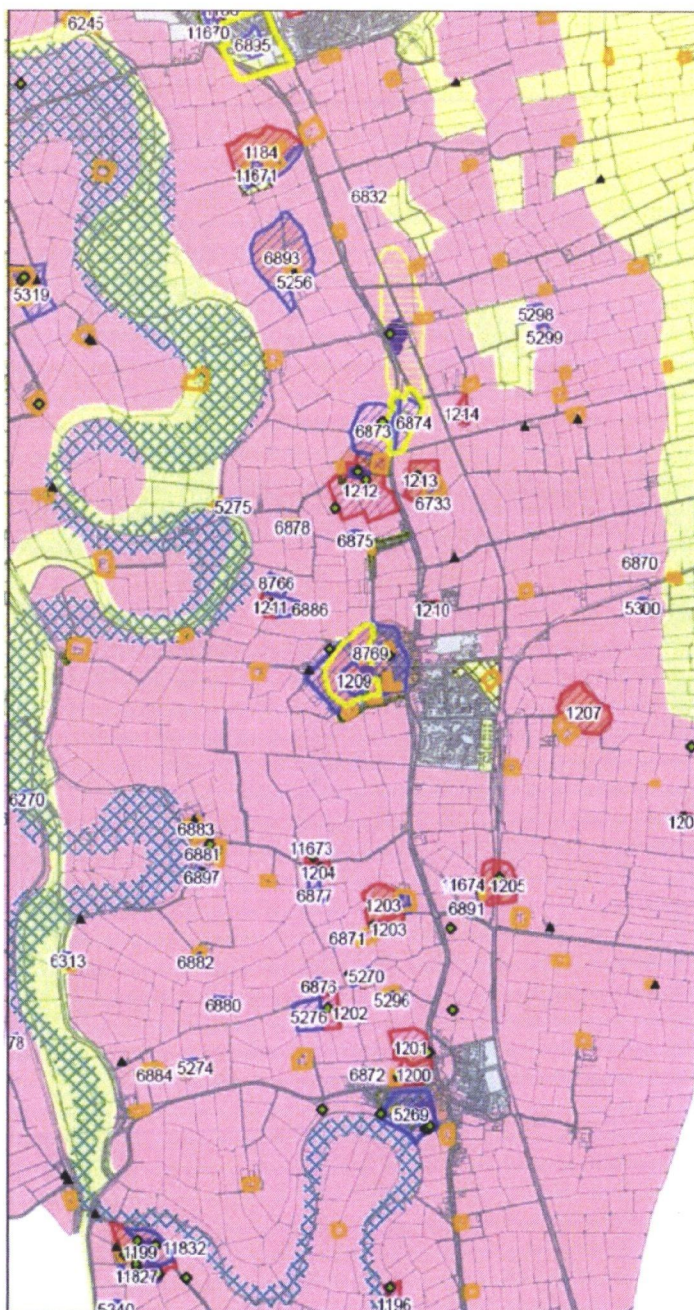
Het tracé van de Fietsroute Plus loopt langs de Winsumerweg 3a, Klein Klooster, genaamd. Dit terrein is conform het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Groningen als 'archeologisch perceel' bestempeld (dubbelbestemming 'waarde archeologie 1' ). De aanbevelingen voor dit terrein worden verderop in deze paragraaf benoemd.

Daarnaast liggen in de buurt van het tracé van het fietspad de gemeentelijk monumenten Oude Adorperweg 5 en de steenoven tegenover oude Adorperweg 4. Beide terreinen hebben de dubbelbestemming 'waarde archeologie 1'. Het tracé van het fietspad raakt beide terreinen niet.

##### *Gemeente Winsum*

De Noord-Groninger gemeenten hebben gezamenlijk inhoud gegeven aan het archeologiebeleid. Kern van dat beleid vormen de Archeologische verwachtingskaart en beleidsadvieskaart. In het rapport wordt onderscheid gemaakt in vier typen gebieden:

1. wettelijk beschermde archeologische monumenten;
2. archeologisch waardevolle gebieden (niet-beschermde AMK-terreinen, wierden, borgen, boerderijplaatsen, ARCHIS-waarnemingen en de wemen);
3. gebieden van archeologisch belang (historische kernen);
4. archeologische onderzoeksgebieden (hoge verwachtingen van de verwachtingskaart en de beek-en rivierdalen).



Figuur 6: Archeologische verwachtings- en beleidskaart



De laatste type gebieden zijn vertaald naar de dubbelbestemmingen Waarde -Archeologie 2, 3 en 4, hierbij is afstemming gezocht op de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen 2008 (SVBP 2008).

Voor gebied 1, de wettelijk beschermde archeologische monumenten, zijn bestemmingsregels niet nodig, aangezien het in die gevallen gaat om van rijkswege beschermde gebieden. Deze gebieden zijn niet in de verbeelding aangegeven.

#### 4.7.5 Booronderzoek RAAP

Op basis van het bureauonderzoek en gemeentelijke richtlijnen is in het onderzochte tracé een karterend booronderzoek uitgevoerd, inclusief een plaatselijke oppervlaktekartering.

Het doel van dit onderzoek is het vaststellen van de archeologische waarde. Hiertoe is inzicht in de bodemopbouw en de gaafheid ervan van belang en dient te worden onderzocht of archeologische resten aanwezig zijn.

#### *Archeologische informatie*

In de omgeving van het tracé ligt een groot aantal op de Archeologische Monumenten Kaart (AMK) geregistreerde terreinen (zie bijlage Kaart archeologie). Ook zijn in de omgeving vele tientallen archeologische waarnemingen gedaan. Hieronder worden alleen die terreinen en waarnemingen besproken, die binnen of direct naast het beoogde tracé liggen.

Bij de boerderij aan de Oude Adorperweg 3 ten noorden van de stad Groningen zijn in 2006 resten aangetroffen van een overslibde nederzetting uit de late ijzertijd (zie Uitgebreide rapportage waarneming 420838). De omvang van de nederzetting is niet bekend. De nederzetting strekt zich in ieder geval tot buiten het huidige erf uit.

Bij de Oudeweg ten noorden van Sauwerd ligt de deels afgegraven dorpswierde Groot Wetsinge. Het intacte deel van deze wierde uit de ijzertijd-middeleeuwen is een van rijkswege beschermd archeologisch monument (AMK-terrein 1212; zie bijlage Uitgebreide rapportage monumenten). Ten oosten hiervan ligt voor een groot deel rijksbeschermd wierde Schelligeheert (AMK-terreinen 1213 en 6733). Het afgegraven deel van de wierde Groot Wetsinge is geregistreerd onder AMK-nummers 6873 en 6874. Dit deel van de wierde Groot Wetsinge wordt in tweeën gedeeld door de N361. Op het oostelijke deel van de wierde (waar het tracé vlak langs loopt) ligt tevens het terrein van de 16de-eeuwse borg Nieuwe Onsta.

Tussen 2005 en 2008 is door de Rijksuniversiteit Groningen onderzoek gedaan op een terrein aan weerszijden van de Wetsingermaar, tussen de N361 en de spoorlijn (onderzoeksmeldingsnummers 2556, 12174 en 12572). Over vrijwel het gehele terrein zijn nederzettingenresten aangetroffen uit het neolithicum (zie bijlage Uitgebreide rapportage waarneming 410304). Beide varianten van het noordelijke tracédeel lopen door dit terrein.

Direct ten zuiden van Winsum ligt de dorpswierde van Tijum die dateert uit de late ijzertijd/Romeinse tijd.

Het noordelijke deel van deze wierde is een van rijkswege beschermd archeologisch monument (AMK-terrein 1184). Het zuidelijke deel is geregistreerd op de AMK als terrein van hoge archeologische waarde. De wierde strekt zich in oostelijke richting uit tot aan de N361.

#### *Advies booronderzoek*

Indien ter hoogte van de voormalige toegang en omgrachting aan de oostzijde van Klein Klooster (gemeente Groningen) bodemingrepen zijn gepland die dieper reiken dan 0,4 m -Mv, wordt aanbevolen deze archeologisch te laten begeleiden (zie donkerblauw adviesvlak op uitsnede van kaartbijlage 1, blad 5). Op deze wijze kunnen tijdens de uitvoering van de werkzaamheden archeologische waarnemingen worden gedaan en gedocumenteerd. Hierbij is te denken aan funderingsresten van de toegang (brug?) en een concentratie van vondsten in de grachtvulling direct aan weerszijden van de toegang. Een dergelijke archeologische begeleiding dient te worden uitgevoerd conform een vooraf opgesteld Programma van Eisen (PvE). Het PvE dient te zijn goedgekeurd door de gemeente Groningen.

Ter hoogte van de boringen 13 t/m 15 (gemeente Winsum) bevindt de top van het verspoelde dekzand zich tussen 2,08 en 2,35 m -Mv (2,3 en 2,53 m -NAP). De top van het intacte (niet-verspoelde) dekzand ligt tussen 2,2 en 2,45 m -Mv (2,4 en 2,63 m -NAP). In beide niveaus kunnen archeologische resten uit de Steentijd (Neolithicum) voorkomen. Om beide niveaus te sparen, dienen de bodemingrepen niet dieper te reiken dan 1,8 m -Mv. Dit is inclusief een buffer van circa 0,3 m. Indien wordt voldaan aan deze voorwaarde, zijn archeologische maatregelen niet noodzakelijk. Indien de bodemingrepen hier wel dieper reiken dan 1,8 m -Mv, is een archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk. Een proefsleuvenonderzoek zal een eventueel aanwezig archeologisch niveau op deze diepte naar verwachting meer verstoren dan de geplande bodemingrepen (aanleg fietspad en belendende sloot). Daarom wordt aanbevolen een booronderzoek middels megaboringen (Edelman Ø 15 cm) te laten uitvoeren, waarbij het opgeboorde zand wordt gezeefd (maaswijdte 3 mm) op zoek naar archeologische vondsten en indicatoren. De megaboringen moeten om de 5 m worden gezet binnen het circa 130 m lange, paars gemarkeerde adviesvlak (zie kaartbijlage 1, blad 1) om een idee te krijgen of hier daadwerkelijk een archeologische vindplaats uit deze periode voorkomt.

Voor het overige deel van het onderzochte tracé worden geen archeologische maatregelen aanbevolen. Hierbij moet in acht worden genomen dat het archeologische onderzoek in meerdere delen van het te onderzoeken tracé nog niet is uitgevoerd (zie rode tracédelen op kaartbijlage 1). Voor deze delen kunnen nog geen aanbevelingen worden gedaan.

Wanneer bij de werkzaamheden archeologische resten worden aangetroffen, moet hiervan direct melding gemaakt worden bij de bevoegde overheid (gemeenten Groningen of Winsum).



*Samenvattend:*

- De werkzaamheden bij het archeologisch monument bij de Munnikeweg dienen conform de vergunning van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed en het reeds opgestelde Programma van Eisen uitgevoerd te worden.
- Voor het nieuwe archeologische monument bij de Oudeweg/Provincialeweg dient een vergunning te worden aangevraagd bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Voorwaarden uit de nog te verstrekken vergunning dienen gevolgd te worden tijdens de uitvoering. Hierbij wordt opgemerkt dat een deel van het terrein reeds onderzocht is bij het booronderzoek. De opmerkingen bij de boringen 13 t/m 15 zijn in elk geval van toepassing op dit terrein.
- Indien ter hoogte van de voormalige toegang en omgrachting aan de oostzijde van Klein Klooster bodemingrepen zijn gepland die dieper reiken van 0,4 m -Mv dient dit onder archeologische begeleiding plaats te vinden. Een archeologische begeleiding dient te worden uitgevoerd conform een vooraf opgesteld en goedgekeurd Programma van Eisen.
- Bodemingrepen ter hoogte van de boringen 13 t/m 15 dienen niet dieper te reiken dan 1,8 m -Mv. Indien bodemingrepen wel dieper reiken dan 1,8 -Mv is een archeologisch vervolgonderzoek noodzakelijk. Aanbevolen wordt een booronderzoek middels megaboringen te laten uitvoeren.
- Er dient nog booronderzoek plaats te vinden op de percelen die in het booronderzoek nog niet zijn onderzocht. Voor dit deel van het tracé is op dit moment nog geen betredingstoestemming verkregen van de grondeigenaren. Zodra deze toestemming wordt verleend, wordt dit resterende booronderzoek nog uitgevoerd.

Concluderend kan gesteld worden dat de aanleg van het tracé kan plaatsvinden binnen de gestelde voorwaarden met betrekking tot de archeologische eisen zoals hierboven genoemd.

#### **4.8 Cultuurhistorie**

De aanleg van het fietspad raakt een aantal gebieden waarin cultuur-historische aspecten spelen. In nauw overleg met betrokkenen is daarbij gekozen een zo conserverend mogelijke aanpak te kiezen. Hierdoor is er geen sprake van aantasting van de cultuur-historische kenmerken van de elementen. Door de koppeling met de spoorlijn die cultuurhistorisch een toevoeging is aan het landschap en op zichzelf al een bijzondere en historisch verklaarbare achtergrond heeft, valt het fietspad te kenschetsen als een minieme cultuurhistorische toevoeging.

Ten aanzien van de rijksmonumenten waar sloten gedempt dan wel verplaatst worden gebeurd dit in samenspraak met de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) en is de benodigde vergunning aangevraagd en afgegeven op 21 oktober 2016. Het handelt hier met name om de werkzaamheden rond het rijksmonument 45065, een wierde die aan de spoordijk gelegen is. Voor het rijksmonument bij de Oudeweg/Provincialeweg wordt nog een vergunning aangevraagd bij de RCE.

Gezien de aard van de ingreep, het maatschappelijke belang en de ligging naast de spoorlijn die deels een cultuurhistorisch aspect kent valt te concluderen dat dit inpassingsplan strookt met de cultuurhistorische aspecten.

#### 4.9 Geluids- en lichthinder

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt een toetsingskader voor het geluidniveau op de gevels van geluidgevoelige bestemmingen, zoals woningen en scholen. De wet kent een ondergrens, de zogenaamde voorkeursgrenswaarde. Wanneer de geluidbelasting lager is dan deze waarde, zijn de voorwaarden die de Wet geluidhinder stelt aan het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen niet van toepassing. Daarnaast is er in de wet een bovengrens opgenomen, de maximaal toelaatbare geluidbelasting. Indien de geluidbelasting hoger is dan deze waarde, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen in principe niet mogelijk. Wanneer de geluidbelasting tussen de voorkeursgrenswaarde en de maximaal toelaatbare geluidbelasting ligt, is het realiseren van geluidgevoelige bestemmingen aan beperkingen gebonden en alleen onder voorwaarden mogelijk. Dit wordt een 'hogere waarde' genoemd ('hoger' in de zin van hoger dan de voorkeursgrenswaarde) en wordt via een formele procedure vastgelegd.

In de Wet geluidhinder is bepaald dat elke weg in principe een zone heeft, waar aandacht aan geluidhinder moet worden besteed. De Wet geluidhinder onderscheidt geluidsgevoelige objecten enerzijds en niet-geluidsgevoelige objecten anderzijds.

Voor een fietspad is geen geluidszonering van toepassing. Ook is er bij de aanleg van het fietspad geen sprake van verplaatsing van een eventueel naastliggende weg. Er zijn daarom geen belemmeringen te verwachten op grond van de Wet geluidhinder.

Zowel de nieuwe Fietsroute Plus, als de bestaande fietsroute langs de N361 is/wordt niet over de hele lengte verlicht. Dit is conform de uitgangspunten uit de Beleidsnota Openbare Verlichting. Duisternis is in de provincie Groningen een belangrijke waarde. Het huidige beleid is er op gericht dat op fietspaden alleen verlichting wordt toegevoegd ten behoeve van de veiligheid. Bij de verdere uitwerking zal een verlichtingsplan worden opgesteld.

#### Conclusie

Er is geen sprake van een ontoelaatbare toename van geluidhinder als gevolg van de aanleg van het fietspad. Omdat fietsverkeer daarnaast geen gevoelige functie is, is het plan met het oog op het aspect geluid uitvoerbaar.

#### 4.10 Luchtkwaliteit

Om te beoordelen of een plan of ontwikkeling voldoet aan een goed luchtkwaliteit wordt getoetst aan de voorschriften van Titel 5.2 van de Wet milieubeheer.

Daarnaast moet het plan voorzien in een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, op grond van het beginsel van een goede ruimtelijke ordening. Het beginsel van een goede ruimtelijke ordening is altijd van toepassing op ruimtelijke ontwikkelingen, ook wanneer besluiten op grond van artikel 5.16, eerste lid, van de Wet Milieubeheer niet beoordeeld hoeven te worden.

Op basis van artikel 5.16 Wet Milieubeheer kan een inpassingsplan worden vastgesteld indien:



aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het inpassingsplan biedt, niet leiden tot het overschrijden van een in bijlage 2 van de Wet milieubeheer opgenomen grenswaarde, of

- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het inpassingsplan biedt, leiden tot een verbetering per saldo van de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof dan wel, bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, de luchtkwaliteit per saldo verbetert door een samenhangende maatregel of een optredend effect; of
- aannemelijk is gemaakt dat de mogelijkheden die het inpassingsplan biedt niet in betekenende mate bijdragen aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen; of
- het project is genoemd of beschreven, dan wel past, binnen een programma van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Ruimtelijk-economische besluiten die "niet in betekenende mate" bijdragen aan de concentraties in de buitenlucht van stoffen waarvoor bijlage 2 van de Wet milieubeheer een grenswaarde bevat, worden niet langer, zoals voorheen, individueel getoetst aan die grenswaarden. Als gevolg daarvan kunnen tal van kleinere projecten doorgang vinden, ook in situaties waar nog niet aan de grenswaarden wordt voldaan. De effecten van deze projecten op de luchtkwaliteit worden verdisconteerd in de trendmatige ontwikkeling van de luchtkwaliteit, zoals beschreven in het Nationaal Samenwerkingsprogramma luchtkwaliteit (NSL).

Bij besluitvorming is het dus van belang om te bepalen of een initiatief "niet in betekenende mate" bijdraagt aan de luchtkwaliteit. In de algemene maatregel van bestuur "Niet in betekenende mate" (Besluit NIBM) en de ministeriële regeling NIBM (Regeling NIBM) zijn uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip NIBM.

Het begrip "niet in betekenende mate" is gedefinieerd als 3% van de grenswaarde voor NO<sub>2</sub> en PM<sub>10</sub>. In de Regeling NIBM is een lijst met categorieën van gevallen (inrichtingen, kantoor- en woningbouwlocaties) opgenomen die niet in betekenende mate bijdragen aan de luchtverontreiniging. Deze gevallen kunnen zonder toetsing aan de grenswaarden voor het aspect luchtkwaliteit uitgevoerd worden.

Het onderhavige plan omvat de aanpassing van de fietsverkeersstructuur. Een dergelijke ontwikkeling is niet in de lijst uit de Regeling NIBM opgenomen. De aanpassingen aan de infrastructuur zijn bedoeld voor (brom)fietsverkeer. Hierbij is geen sprake is van een significante uitstoot van stoffen, derhalve kan gesteld worden dat het aanpassen van de fietsstructuur geen nadelige gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. Het project is juist bedoeld om meer mensen op de fiets en uit de auto te krijgen. Dit heeft een positieve bijdrage voor de luchtkwaliteit.

De luchtkwaliteit in de gemeente Groningen en de gemeente Winsum voldoet aan de grenswaarden. In de toekomst nemen de achtergrondconcentraties af. Daarnaast is een fietspad geen gevoelige functie. Hiermee voldoet de huidige luchtkwaliteit voor de functie fietsverkeer.

Omdat er in het geval van fietsverkeer nauwelijks sprake is van uitstoot van stoffen, kan

gesteld worden dat onderhavig inpassingsplan geen negatieve gevolgen heeft voor de luchtkwaliteit. Daarnaast voldoet de huidige luchtkwaliteit voor de functie fietsverkeer. Derhalve is het inpassingsplan met het oog op het aspect luchtkwaliteit uitvoerbaar.

#### 4.11 Kabels en leidingen

Ter hoogte van Sauwerd kruist de Fietsroute Plus vijf buisleidingen. Deze zijn niet als bestemming in het huidige bestemmingsplan aangeduid. Verder bevinden zich ten noorden van Sauwerd en in het zuidelijke gedeelte van het tracé een hoogspanningsleiding. Deze staan geen bebouwing toe. Gelet op de wijze van aanleg van het tracé kan gesteld worden dat dit een uitvoering van het plan niet in de weg staat.

Hetzelfde geldt voor de doorkruising van een molenbiotoop. Deze stelt geen eisen die de realisering van de fietsroute schaadt.

Verder dient rekening gehouden te worden met de volgende kruisende leidingen en tracés

- Afvalwaterleiding van Campina, ten noorden van Sauwerd (persleiding Noorderzijvest).
- Twee bestaande TenneT masten: Ten zuiden van de Oosterlaan (bij Sauwerd) en ten noorden van de Walfridusbrug.
- Nog aan te leggen 380 kV hoogspanningsmast ten noorden van Sauwerd. Ontwerp van het fietspad en de tracé van de hoogspanningsmast is afgestemd.

#### 4.12 Externe veiligheid

In de wet- en regelgeving is een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Aandacht aan de verantwoording moet worden gegeven wanneer het groepsrisico boven de oriëntatiewaarde ligt of wanneer het groepsrisico (significant) toeneemt. Bij de verantwoordingsplicht dient het bevoegd gezag op een juiste wijze de toename en ligging van het groepsrisico te onderbouwen en te verantwoorden. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. De verantwoordingsplicht van het groepsrisico dient naast de rekenkundige hoogte van het groepsrisico, dat berekend wordt door middel van deze kwantitatieve risicoanalyse (QRA), tevens rekening te houden met een aantal kwalitatieve aspecten zoals mogelijke bronmaatregelen, bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid.

De eindafweging (vertaald in een ruimtelijke onderbouwing) kan pas worden gemaakt wanneer ook het advies van de Veiligheidsregio Groningen is ingewonnen. Dat advies is afgegeven op 11 november 2016. Het bevat onder andere de volgende overwegingen en conclusies.

##### *Vervoer van gevaarlijke stoffen*

Per 1 april 2015 is het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt) in werking getreden. Het Bevt is vergelijkbaar met het Bevi en bevat risiconormen voor transportroutes (spoor, weg en waterwegen).

Op basis van het Bevt moet rekening worden gehouden met het Landelijk Basisnet (verder 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.

Provincies kunnen een eigen Basisnet vastleggen; dat is ook binnen de provincie Groningen het geval.

Wat betreft het transport voor gevaarlijke stoffen is voor dit plan van belang de spoorlijn Groningen- Sauwerd, Sauwerd-Eemshaven, ondergrondse aardgastransportleidingen van de Gasunie en NAM en de provinciale weg N361.

#### *Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen*

Vervoer van gevaarlijke stoffen vindt plaats via het spoor, over de weg en het water. Met het Basisnet water, weg en spoor worden risicoplafonds vastgesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en worden randvoorwaarden aan de ruimtelijke ordening gesteld.

De spoorlijnen Groningen-Sauwerd en Sauwerd-Eemshaven zijn opgenomen in het Basisnet.

#### *Provinciaal Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen*

Het provinciaal basisnet Groningen is het antwoord op de Nota Vervoer gevaarlijke stoffen waarin een borging van risicoafstanden als gevolg van transporten van gevaarlijke stoffen wordt aangekondigd. Het doel is om deze transportroutes vast te leggen en een systeem te creëren waarbij rekening kan worden gehouden met de dynamiek van transport en toekomstige groei. Om dit te bereiken wordt langs een aantal aangewezen transportroutes (de grotere weg-, spoor- en waterinfrastructuur) in beginsel een zone van 30 meter aangehouden waarin de beleidsvrijheid voor bepaalde functies mogelijk wordt beperkt. Dit heeft betrekking op gebouwen voor beperkt zelfredzame personen (ziekenhuizen, zorgcentra of scholen, en dergelijke). Daarnaast zal binnen een gebied van 200 meter van de transportroute het groepsrisico moeten worden verantwoord. Voor zowel de gemeente Groningen als Winsum is de N361 opgenomen in het provinciaal basisnet Groningen.

#### *Buisleidingen*

Voor het transport van gevaarlijke stoffen via buisleidingen zijn de normen voor externe veiligheid in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) vastgelegd. De regels voor buisleidingen zijn op basis van het Bevb uitgewerkt in de Ministeriële regeling externe veiligheid buisleidingen. Ook het Bevb is op dezelfde wijze opgesteld als het Bevi. Het Bevb stelt verplicht om bij onder andere het vaststellen van een bestemmingsplan rekening te houden met de externe veiligheidsaspecten. Tevens geldt een belemmeringenstrook van 4 of 5 meter aan weerszijde van de leiding die vrij moet blijven van bebouwing. Het plan voor de aanleg van een fietspad kruist ten zuiden van Sauwerd vijf ondergrondse aardgastransportleidingen van de NAM en de Gasunie. De ligging van de bovenkant van de aanwezige aardgastransportleidingen variëren van circa 2 tot 4,50 meter.

Bij het raadplegen van de risicokaart van de provincie Groningen is vastgesteld dat de fietsroute niet is gelegen binnen het invloedsgebied van het LPG-tankstation aan de Garnwerderweg te Winsum of andere risicovolle inrichtingen.

Infrastructurele voorzieningen, zoals een fietspad, zijn geen (beperkt) kwetsbare objecten. Voor de aanleg van een fietspad hoeft er vanuit het oogpunt van externe veiligheid geen aandacht aan risicovolle inrichtingen te worden besteed.

Uit de beoordeling van de Risicokaart blijkt verder dat er voor de fietsroute sprake is van externe veiligheidsrisico's.

De voorgenomen fietsroute ligt in de invloedsgebieden van:

- risicovolle transportroutes, zoals bedoeld in de Wet Basisnet en het Besluit transportroutes externe veiligheid. De Fietsroute Plus volgt gedeeltelijk het spoortracé Groningen - Sauwerd / Sauwerd -Eemshaven en de provinciale weg N361. In de nabijheid van de fietsroute ligt tevens het Van Starckenborghkanaal;
- risicovolle buisleidingen, zoals bedoeld in het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Ter hoogte van Sauwerd kruist de Fietsroute Plus diverse buisleidingen.

Als gevolg van genoemde regelingen gelden veiligheidsafstanden. Omdat de fietsroute in de invloedsgebieden van deze risicobronnen ligt, is een beoordeling van het groepsrisico noodzakelijk. Uit de omschrijving van het toekomstig gebruik blijkt dat enkel een verkeersfunctie wordt gerealiseerd. Langdurig verblijf van personen is uitgesloten. Bovendien is de personendichtheid in dit gebied laag. Gelet op deze factoren is er niet of nauwelijks sprake van een toename van het groepsrisico.

### *Conclusies*

#### Risicovolle inrichtingen

Voor de Fietsroute Plus Groningen-Winsum is geen sprake van een (beperkt) kwetsbaar object in de zin van het Bevi. De te realiseren fietsroute wordt dan ook niet aangemerkt als een risicovolle inrichting als bedoeld in het Bevi. De fietsroute ligt niet in de PR  $10^{-6}$ /jaar risicocontour van een inrichting of in het invloedsgebied. Uit het oogpunt van risicovolle inrichtingen behoeft geen aandacht te worden besteed aan het aspect externe veiligheid.

#### Risicovolle transportroutes

Voor de provinciale weg N361 geldt geen PR-max of is een plasbrandaandachtsgebied (PAG) van toepassing. Binnen 30 meter afstand vanaf de rand van de N361 komen geen nieuwe objecten ten behoeve minder zelfredzame personen. Voor de aanleg van de fietsroute hoeft er vanuit het oogpunt van externe veiligheid geen aandacht te worden besteed aan de provinciale weg N361.

#### Groepsrisico

In de Handleiding verantwoording groepsrisico en in de Handleiding Risicoanalyse Transport (HART) van 1 april 2015 is aangegeven dat enkel personen welke aanwezig zijn bij (beperkt) kwetsbare objecten, bedrijven en evenementen meegenomen worden in een groepsrisicoberekening. Verkeersdeelnemers waaronder fietsers worden niet betrokken bij de groepsrisicoberekening voor toetsing aan de oriënterende waarde van het



groepsrisico. Voor de aanleg van een fietspad is voor de provinciale weg N361 en de spoortrajecten Groningen-Sauwerd en Sauwerd-Eemshaven dan ook geen groepsrisico-berekening uitgevoerd.

#### Ondergrondse transportleidingen Gasunie en NAM

De aanleg van een fietspad waarbij ondergrondse transportleidingen van de Gasunie en de NAM worden gekruist is geen sprake van de aanleg van een (beperkt) kwetsbaar object. Voor de aanleg van de fietsroute hoeft er vanuit het oogpunt van externe veiligheid geen aandacht te worden besteed aan de ondergrondse transportleidingen van de Gasunie en de NAM.

#### Vaarroute Van Starckenborghkanaal

Gezien de afstand van circa 380 meter van de vaarroute tot de fietsroute, hoeft er vanuit het oogpunt van externe veiligheid geen aandacht te worden besteed aan de vaarroute Van Starckenborghkanaal.

#### Plasbrandaandachtsgebied

De fietsroute is gelegen langs het spoor en ligt op een aantal plaatsen binnen het aanwezige plasbrandaandachtsgebied (PAG) van 30 meter. In verband hiermee is dit plan voor advies verzonden naar de Veiligheidsregio Groningen.

#### Bestrijdbaarheid

De spoorwaaier langs de oostzijde van de fietsroute wordt op verschillende plekken verbreed. Tevens wordt aan de westzijde van de fietsroute over grote delen een nieuwe sloot gegraven.

Deze voorzieningen kunnen echter alleen functioneren als bluswatervoorzieningen indien deze worden uitgevoerd conform de Handleiding Bereikbaarheid en Bluswatervoorzieningen.

De Veiligheidsregio Groningen wil graag in de uitvoeringsfase betrokken worden en meedenken over de aanleg van bluswatervoorzieningen.

#### Resumerend

Uit de beoordeling van de Risicokaart blijkt dat er voor de fietsroute sprake is van externe veiligheidsrisico's. De voorgenomen fietsroute ligt in de invloedsgebieden van:

- risicovolle transportroutes, zoals bedoeld in de Wet Basisnet en het Besluit transportroutes externe veiligheid. De Fietsroute Plus volgt gedeeltelijk het spoortracé Groningen-Sauwerd / Sauwerd-Eemshaven en de provinciale weg N361. In de nabijheid van de fietsroute ligt tevens het Van Starckenborghkanaal;
- risicovolle buisleidingen, zoals bedoeld in het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Ter hoogte van Sauwerd kruist de Fietsroute Plus diverse buisleidingen.

Als gevolg van regelingen gelden veiligheidsafstanden. Omdat de fietsroute in de invloedsgebieden van deze risicobronnen ligt is een beoordeling van het groepsrisico noodzakelijk. Uit de omschrijving van het toekomstig gebruik blijkt dat enkel een verkeersfunctie wordt gerealiseerd. Langdurig verblijf van personen is uitgesloten. Bovendien is de personendichtheid in dit gebied laag. Gelet op deze factoren is er niet, of

nauwelijks sprake, van een toename van het groepsrisico.

Daarnaast is sprake van externe veiligheidsrisico's door transport van gevaarlijke stoffen die plaats vinden over de weg, het spoor en door buisleidingen. Hierdoor is verantwoording van het groepsrisico noodzakelijk. Uit omschrijving van het toekomstig gebruik blijkt dat er niet of nauwelijks toename van het groepsrisico is. Desondanks zijn letale effecten mogelijk door de aanwezige risicobronnen. Gelet op de beperkte verantwoordingsplicht van het groepsrisico is het aspect bestrijdbaarheid beoordeeld.

Uit de beoordeling van het aspect bestrijdbaarheid blijkt, dat in het buitengebied de bereikbaarheid door met name de hogere opkomsttijden niet optimaal is. Vanwege het extensieve gebruik van de fietsroute geeft dit niet direct aanleiding tot het treffen van maatregelen. Wel wordt geadviseerd met de inrichting van het de fietsroute rekening te houden met de Handleiding Bereikbaarheid en Bluswatervoorzieningen.

Algemeen kan gesteld worden dat het aspect van bluswatervoorziening niet van belang is voor de aanleg en het gebruik van een fietspad en dat dit dus geen bezwaar vormt bij de uitvoering van dit plan.



## HOOFDSTUK 5 BESTEMMINGEN

### 5.1 Systematiek

Dit inpassingsplan is opgezet conform de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro), zoals deze gelden per 1 juli 2008. Inherent hieraan is de toepassing van de Standaard Vergelijkbare BestemmingsPlannen (SVBP) 2012. De SVBP maakt het mogelijk om bestemmingsplannen te maken die op vergelijkbare wijze zijn opgebouwd en op een zelfde manier worden verbeeld. De SVBP 2008 schrijft voor hoe bestemmingsplannen overeenkomstig de nieuwe Wro en Bro moeten worden gemaakt. De SVBP geeft bindende standaarden voor de opbouw en de verbeelding van het inpassingsplan (en daarmee ook voor een inpassingsplan), zowel digitaal als analoog. De regels van dit inpassingsplan zijn opgesteld conform deze standaarden.

Sinds de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 is de vaststelling van een inpassingsplan mogelijk. Het inpassingsplan is qua structuur en vormgeving op hoofdlijnen vergelijkbaar met het instrument bestemmingsplan.

De juridische status van het inpassingsplan is als volgt. Het inpassingsplan vervangt de onderliggende bestemmingsplannen. Artikel 3.26 lid 3 Wro geeft aan dat het inpassingsplan 'geacht wordt deel uit te maken van het bestemmingsplan of bestemmingsplannen waarop het betrekking heeft'. Op het moment dat het inpassingsplan geldt, betekent dit dus dat dit het nieuwe plan is voor dat deel van de voorheen geldende bestemmingsplannen. Voor het plangebied is gekozen voor een overwegend gebiedsgerichte bestemming. Daarbij zijn de op de verbeelding aan te geven juridisch harde begrenzingen tussen de verschillende functies beperkt tot een aantal essentiële onderdelen. De afweging met betrekking tot de toelaatbaarheid van functies en de omvang en de plaats, is gemaakt bij de voorbereiding van het plan. Dit heeft geresulteerd in de volgende bestemmingen:

### 5.2 Bestemmingen

Hieronder worden de in het plan voorkomende bestemmingen toegelicht. De bestemmingen zijn op alfabetische volgorde in de planregels opgenomen. Er is rekening gehouden met het projectplan voor een fietspad, daarnaast is zoveel mogelijk aangesloten op de omliggende bestemmingen van de bestemmingsplannen Buitengebied van Groningen en Winsum en is gelet op de Omgevingsverordening Groningen.

Het inpassingsplan bestaat uit een set met bestemmingsregels en een digitale verbeelding (plankaart). Verder is een uitvoerige plantoelichting opgenomen. In deze paragraaf volgt op alfabetische volgorde een toelichting op de bestemmingsregels en de wijze waarop deze regels zijn vertaald.

### **Inleidende regels**

#### **Begrippen**

De in het inpassingsplan voorkomende begrippen zijn in artikel 1 van de planregels gedefinieerd. Het betreft hier een gestandaardiseerde opzet van begrippen. Daarbij zijn begrippen toegespitst op de planinhoud opgenomen.

#### **Wijze van meten**

De meetbepalingen zijn afgeleid van de landelijke standaard voor bestemmingsplannen.

### **Bestemmingsregels: enkelbestemmingen**

#### *Groen*

Dit zijn alle gebieden die niet bebouwd noch verhard zijn en die overwegend van beplanting zijn voorzien.

#### *Verkeer- fietspad*

Het nieuw ontworpen fietspad tussen is onder de afzonderlijke bestemming Verkeer - Fietspad gebracht. De bestemming is afgestemd op het gewenste tracé. Ook binnen de omschrijving van deze bestemming is rekening gehouden met bijbehorende voorzieningen. Deze geeft de planologische basis voor de aanleg van de nieuwe fietsroute, inclusief bijbehorende kunstwerken, op- en afritten, verkeersvoorzieningen, gewijzigde wegaansluitingen, bermsloten en beplanting.

Binnen de bestemming gaat het in beginsel om een onbebouwde bestemming. Voor kleinere bebouwing in de vorm van wachthuisjes (abri's) en dergelijke is geen specifieke regeling getroffen. Deze kunnen namelijk in het algemeen op grond van de Woningwet en het daarop gebaseerde Besluit omgevingsrecht zonder omgevingsvergunning worden gerealiseerd.

Daarnaast is rekening gehouden met bijbehorende voorzieningen. Zo zijn in de voorgaande hoofdstukken verschillende maatregelen benoemd die een ruimtelijke vertaling moeten krijgen in het wegontwerp of in de directe nabijheid van de weg. Het betreft maatregelen die voortvloeien vanuit aspecten als water, ecologie, landschap en akoestiek. Binnen de bestemming Verkeer is voor deze voorzieningen uitdrukkelijk de ruimte geboden.

#### *Water*

Grote wateroppervlakten en de sloten zijn aangeduid als water. Ook betreft het hier waterlopen die in de Omgevingsverordening Groningen als karakteristieke waterloop zijn aangeduid.

Voor zover deze aan te passen delen binnen het plangebied vallen, zijn ze geregeld met een bestemming Water.



### **Bestemmingsregels: dubbelbestemmingen**

#### Leiding - hoogspanningsleiding

Ten noorden van Sauwerd en in het zuidelijke plandeel wordt het tracé gekruist door een hoogspanningsleiding. Deze is met een aparte bestemmingsregeling op de verbeelding (kaart) zichtbaar gemaakt. Daadwerkelijke beperkingen voor de aanleg van het fietspad zijn er niet.

#### Waarde - Wierde

Afgeleid van de provinciale Omgevingsverordening-2016 is de dubbelbestemming 'Waarde-Wierde'. Deze legt een planologische bescherming op de karakteristiek van een wierdeterrein dat binnen een deel van het fietspad voorkomt. Overigens dient deze bestemming in aanvulling op de (agrarische) basisbestemming te worden gezien.

#### Waarde - Wierde invloedzone

Ter concretisering van het beleid uit de provinciale Omgevingsverordening is de dubbelbestemming 'Waarde-Wierde' invloedzone opgenomen. Deze komt voor rond enkele wierden. De regelgeving vloeit voort uit de Omgevingsverordening en bevat in het bijzonder een aantal werken en werkzaamheden die vergunningsplichtig zijn en de openheid van het landschap beschermen.

### **Gebiedsaanduidingen**

#### Molen - Molenbiotoop

Rond de molens van in Adorp en Winsum ligt een beschermingszone die met name bedoeld is om hoge bebouwing die de windvang kan belemmeren te weren. Daadwerkelijke beperkingen vloeien in geval van de wegaanleg uit deze molenbiotoop niet voort. Voor de volledigheid en ter aansluiting op het omliggende bestemmingsplan Buitengebied is deze molenbiotoop in dit inpassingsplan opgenomen.

### **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 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 door Provinciale Staten). Deze zijn in hoofdstuk 4 van de plan-regels opgenomen.



## HOOFDSTUK 6 UITVOERBAARHEID

Wettelijk bestaat de verplichting om inzicht te geven in de uitvoerbaarheidsaspecten van een bestemmingsplan en dus ook een inpasingsplan. In dat verband wordt in dit hoofdstuk onderscheid gemaakt tussen de maatschappelijke en economische uitvoerbaarheid.

### 6.1 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

#### 6.1.1 Bestuurlijke uitvoerbaarheid

Zoals eerder gesteld is de Fietsroute Plus voortgekomen uit de Omgevingsvisie Groningen en voegt zij zich naadloos naar de visies van zowel de gemeente Groningen als Winsum.

#### 6.1.2 Participatie

In de aanloop van de realisatie van de Fietsroute Plus heeft de Provincie Groningen een aantal bijeenkomsten en gesprekken gehouden en heeft zij middels de website het voornemen bekend gemaakt een aanvang te nemen met het project. Deze bijeenkomsten en gesprekken werden gecombineerd met de verbeteringen die uitgevoerd gaan worden aan de weg tussen Groningen en Winsum; de N361.

Voor de realisatie van de aanleg van de Fietsroute Plus Groningen-Winsum, de verbeteringsmaatregelen N361 en de herinrichting van de dorpen Adorp en dorp Sauwerd is extern overleg gevoerd. In de bijlagen zijn de verschillende contactmomenten weergegeven. Vanaf 2014 heeft de Provincie Groningen direct betrokkenen, inwoners van de plaatsen die door de Fietsroute Plus worden aangedaan geïnformeerd en gehoord. Daarnaast zijn er vele overleggen geweest, onder andere met TenneT, ProRail, het waterschap, Rijksdienst Cultureel Erfgoed en direct belanghebbenden.

De vergaarde reacties zijn zo mogelijk vastgelegd en beantwoord. Ook hiervan is in de bijlage een weerslag te vinden.

### 6.2 Economische uitvoerbaarheid

Uit het realisatiebesluit van 6 juli 2016 Provinciale Staten is gebleken, dat de kosten voor de aanleg van de Fietsroute Plus worden gedekt door inzet van RSP-middelen. De provincie gaat in zijn reservering uit van realisering binnen de planperiode van dit inpasingsplan.

Het eigendom, beheer en onderhoud wordt deels overgedragen aan de gemeenten Groningen en Winsum. Het deel van het fietspad dat langs de N361 komt te liggen, wordt onderhouden door de provincie. Voor de overdracht van het fietspad aan de gemeenten zijn afkoopsommen gereserveerd. Daarnaast is voor de areaaluitbreiding voor de provincie ook budget gereserveerd.

Ten behoeve van de realisering van de Fietsroute Plus worden met de betrokken grondeigenaren gesprekken gevoerd over de aankoop van de benodigde gronden. In eerste instantie vinden overleggen plaats met een aantal grondeigenaren over grondmobiliteit. Nagegaan wordt of grondmobiliteit kan worden ingezet voor grondeigenaren die aangegeven hebben hiervoor in aanmerking te willen komen. Na die proces, gaat verwerving van de benodigde gronden plaats vinden in beginsel via minnelijke schikking. Binnen de projectbegroting zijn daarvoor reserveringen gedaan. Mocht niet in alle gevallen minnelijke schikking worden bereikt, dan kan eventueel tot onteigening worden overgegaan. Zo nodig zal de plantoelichting in de verdere planprocedure worden afgestemd op de meest actuele stand van zaken. Met de compensatieverplichting voor NNN natuur- en beheergebied (aankoop 2,13 ha en inrichtingsmaatregelen), is in de totale kostenraming rekening gehouden. Gelet op de financiële reserveringen is het plan uitvoerbaar.

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

#### *Grondexploitatie*

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

#### *Toepassing Crisis- en herstelwet*

Het inpassingsplan valt onder het toepassingsbereik van artikel 1.1 lid 1 sub a van de Crisis- en herstelwet. Ingevolge dit artikel is afdeling 2 van hoofdstuk 1 van de Crisis- en herstelwet 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 de Crisis- en herstelwet bedoelde categorieën ruimtelijke en infrastructurele projecten. In bijlage I onder punt 2.1 worden projecten genoemd die samenhangen met de ontwikkeling en de verwezenlijking van werken en gebieden die krachtens afdeling 3.5 van de Wet ruimtelijke ordening worden voorbereid. Afdeling 3.5 van de Wet ruimtelijke ordening heeft onder meer betrekking op provinciale inpassingsplannen.

De Crisis- en herstelwet 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 het inpassingsplan sneller kan worden afgerond, waarmee in dit geval ook vlotter met de aanleg van de Fietsroute Plus Groningen-Winsum kan worden gestart. Zowel in het door Provinciale Staten te nemen besluit als bij de bekendmaking van dat besluit zal daarvan overeenkomstig artikel 11 van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet melding worden gemaakt.



