

Datum raadsvergadering	27-03-2013	Registratienr.	RO 13.3475899
Raadscommissie	Ruimte en Wonen	Datum B&W besluit	12 februari 2013
Datum raadscommissie	06-03-2013	Portefeuillehouder	R. van der Schaaf
Bijlagen	1 (zienswijzennota)	Steller	M. Doornbosch/J. Dallinga
		Telefoon	367 82 18/81 09
		E-mail	mar- tijn.doornbosch@groningen. nl

Onderwerp

Vaststelling bestemmingsplan "Sontwegtracé"

Concept raadsbesluit

De raad besluit:

- I. de zienswijzen over te nemen voor zover het betreft
 - a) de zienswijze van (bewoner 1) met betrekking tot de bestemming "Groen";
 - b) de zienswijze van Tennet TSO B.V. met betrekking tot de ondergrondse hoogspanningsleiding Bloemsingel - Hunze en de redactie van de bestemmingsomschrijving van de dubbelbestemming "Leiding - Hoogspanningsverbinding";
 - c) de zienswijze van mr. S.W. Boot namens [bedrijf] met betrekking tot de regeling van de doorvaarthoogte en de doorvaartbreedte en artikel 7, lid 7.3, aanhef en onder b;
 - d) en voor het overige niet over te nemen;
- II. het bestemmingsplan "Sontwegtracé", digitaal vervat in het gml-bestand NL.IMRO.0014.BP515Sontwegtrace-vg01 en gebruikmakend van een ondergrond ontleend aan het Grootchalig Basis Bestand Groningen van juni 2011, vast te stellen en daarbij de volgende wijzigingen aan te brengen ten opzichte van het ontwerp, zoals dat ter inzage heeft gelegen;

Verbeelding

- a) de bestemming "Groen" wordt ter plaatse van de woonschepenhaven uitgebreid in noordwestelijke en westelijke richting en ten zuiden van de bestemming "Verkeer" in noordelijke richting;
- b) het westelijke bestemmingsvlak van de bestemming "Bedrijventerrein" wordt in noordelijke richting uitgebreid en de aangrenzende bestemmingsgrens van de bestemming "Verkeer" wordt in noordelijke richting opgeschoven;
- c) de bestemming "Verkeer" van de Sint Petersburgweg wordt ten noorden van het perceel Euvelgunnerweg 10 verkleind en het oostelijke bestemmingsvlak met de bestemming "Bedrijventerrein" wordt ter plaatse verruimd;
- d) de bestemming "Verkeer" van de Sint Petersburgweg wordt ten noorden van het perceel Stettinweg 18 verruimd en het oostelijke bestemmingsvlak met de bestemming "Bedrijventerrein" wordt ter plaatse verkleind;
- e) de bestemming "Verkeer" van de Stettinweg wordt ten oosten van het perceel Stettinweg 18 verruimd en het oostelijke bestemmingsvlak met de bestemming "Bedrijventerrein" wordt ter plaatse verkleind;
- f) de bestemming "Verkeer" van de Euvelgunnerweg wordt ten westen van het perceel Euvelgunnerweg 10 en ter plaatse van de aansluiting van de Euvelgunnerweg op de Sint Petersburgweg wordt gewijzigd in de bestemming "Groen";
- g) de ontsluiting van de woonschepenhaven wordt bestemd tot "Verkeer";
- h) aan het westelijke bestemmingsvlak van de bestemming "Bedrijventerrein" en aan de uitbreiding van de bestemming "Groen" ter plaatse van de woonschepenhaven wordt de dubbelbestemming "Waarde - Archeologie 2" gegeven;

- i) de aanduiding "geluidzone-industrie" wordt deels gewijzigd in de aanduiding "gezoneerd industrieterrein";
- j) de begrenzing van de bestemming "Water" wordt aangepast;

Regels

- k) onderdeel e van artikel 6, lid 6.1, wordt geschrapt;
- l) artikel 7, lid 7.3, onder b, wordt als volgt gewijzigd: "sublid 7.2.3, onder a, ten behoeve van een overschrijding van de toegestane bouwhoogte met ten hoogste 3 meter";
- m) in artikel 8 wordt aan het slot van sublid 8.2.3, onder a, de volgende zinsnede toegevoegd: de doorvaarthoogte niet minder dan 3,80 meter bedraagt en de doorvaartbreedte niet minder dan 18 meter;
- n) er wordt een nieuw artikel 9 ingevoegd, luidende "Hoogspanning", onder vernummering van de daarop volgende artikelen;
- o) artikel 17 (algemene wijzigingsregel) komt te vervallen en toegevoegd wordt een nieuw artikel 15 (bijzondere aanduidingsregels), onder vernummering van de overige artikelen;
- p) de artikelen 4, 5, 6 en 7, artikel 9 (oud; thans artikel 10), artikel 10 (oud; thans artikel 11), artikel 11 (oud; thans artikel 12) en artikel 12 (oud; thans artikel 13) worden op onderdelen redactioneel aangepast;

Toelichting

- q) de toelichting wordt op een aantal onderdelen gewijzigd;
- III. geen exploitatieplan vast te stellen.

(Publieks-)samenvatting

Door middel van bijgaand voorstel wordt de raad gevraagd het bestemmingsplan "Sontwegtracé" gewijzigd vast te stellen en daarbij de ingediende zienswijzen deels over te nemen en deels niet over te nemen.

Inleiding

Door middel van onze brief van 23 augustus 2012, RO 12.3173206, stelden wij u in kennis van de terinzagelegging van het ontwerp bestemmingsplan "Sontwegtracé". Dit bestemmingsplan is nodig om de bouw van de Sontbrug en de daarmee samenhangende reconstructie van wegtracés mogelijk te maken. Het ontwerp-bestemmingsplan heeft met ingang van 7 september 2012 geurende 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode zijn 4 schriftelijke en één mondelinge zienswijze ingediend.

Beoogd resultaat

Een bestemmingsplan, waardoor de uit te voeren werkzaamheden ten behoeve van het Sontwegtracé planologisch obstakelvrij worden (bouw Sontbrug, met inbegrip van de te maken wegaansluitingen vanaf de Bornholmstraat en de Sint Petersburgweg, en reconstructie van de Sontweg, kruising Sontweg/Bornholmstraat en de Sint Petersburgweg, met inbegrip van een busbaan stad-in/stad-uit langs de Sontweg en een busbaan stad-uit langs de Sint Petersburgweg).

Kader

Het bestemmingsplan past binnen de kaders van de "Visie Eemskanaalzone", de structuurvisie "Stad op Scherp" en de eerder door uw raad genomen beslissingen met betrekking tot de aanleg van het Sontwegtracé. Wij verwijzen hierbij onder meer naar het door u genomen besluit van 28 november 2012, nummer 8c, met als onderwerp uitvoeringsplan Sontwegtracé.

Argumenten/afwegingen

Zienswijzen

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft 7 september tot en met 18 oktober 2012 ter inzage gelegen. Gedurende deze periode kon een ieder naar keuze schriftelijk of mondeling een zienswijze over het ontwerp naar voren brengen. Van deze gelegenheid is gebruik gemaakt door de Vereniging Woonschepenhaven Groningen, een tweetal bewoners uit de omgeving, Tennet TSO B.V. te Arnhem (hierna: Tennet) en mr. S.W. Boot, Boot Heaser Walraven Advocaten, te Rotterdam namens een aanliggend bedrijf.

Ontvankelijkheid

De zienswijzen zijn voor het einde van de termijn voor het indienen van zienswijzen ingediend. De zienswijzen kunnen derhalve in beschouwing worden genomen.

Inhoudelijke beoordeling zienswijzen

Wij hebben de zienswijzen samengevat en van een reactie voorzien in de zienswijzennota, die als bijlage bij dit voorstel is gevoegd. In het onderstaande geven wij hiervan een beknopte samenvatting.

De zienswijzen van de Vereniging Woonschepenhaven Groningen hebben met name betrekking op geluidhinder, sluipverkeer/bypasseffecten van de Zuidelijke Ringweg, verkeersveiligheid, fijn stof en het kappen van bomen. Met betrekking tot het aspect geluidhinder merken wij op, dat de geluidsbelasting in de woonschepenhaven als gevolg van het nieuwe wegtracé weliswaar zal toenemen, maar dat de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder niet wordt overschreden. Het Sontwegtracé wordt niet zo aangelegd, dat het gevaar bestaat dat het gaat dienen als sluiproute of bypass voor de Zuidelijke Ringweg. De belasting van fijn stof blijft (ver) onder de wettelijke norm. Er heeft een globaal onderzoek plaatsgevonden naar de gevolgen voor de aanwezige houtopstanden. Op basis van het definitieve ontwerp zullen deze gevolgen verder inzichtelijk worden gemaakt door middel van een bomeneffectanalyse. Wij stellen dan ook voor deze zienswijzen niet over te nemen.

De zienswijzen van een van de bewoners hebben betrekking op de bestemming "Groen", die is toegekend aan een deel van het voorgebied van de woonschepenhaven. Deze bestemming moet worden uitgebreid in noordwestelijke richting, zodat de oude loop van de Hunze volledig binnen deze bestemming valt. Daarnaast vraagt hij aandacht voor de snelheid waarmee de brug geopend en gesloten kan worden, zodat het verkeer bij passerende schepen zo kort mogelijk hoeft te wachten. Voorgesteld wordt de eerste zienswijze over te nemen, de bestemming "Groen" uit te breiden met de volledige Hunzeloop en met de ecologische zone aan deze zijde van het wegtracé en de zienswijzen voor het overige niet over te nemen.

De zienswijzen van een andere bewoner hebben betrekking op de gevolgen van het nieuwe tracé voor het akoestische klimaat en de luchtkwaliteit in de woonschepenhaven. Met een verwijzing naar ons commentaar op de zienswijzen van de Vereniging Woonschepenhaven Groningen stellen wij voor deze zienswijzen niet over te nemen.

De zienswijzen van Tennet hebben betrekking op het ontbreken van een in het plangebied aanwezige ondergrondse hoogspanningsleiding (Bloemsingel – Hunze) in de bestemmingsregeling, op de redactie van de dubbelbestemming "Leiding – Hoogspanningsverbinding", waarmee een in het plangebied voorkomende bovengrondse hoogspanningsleiding in het plangebied is bestemd en het voorschrijven van een omgevingsvergunning voor aanlegactiviteiten binnen de voor de hoogspanningsverbindingen bestemde stroken. Tevens wordt gevraagd Tennet op te nemen in de procedure van overleg ex artikel 3.1.1., lid 1, van het Besluit ruimtelijke ordening. Voorgesteld wordt om aan de zienswijzen met betrekking tot het ontbreken van de ondergrondse

hoogspanningsleiding tegemoet te komen door het opnemen van de dubbelbestemming "Leiding – Hoogspanning". Tevens wordt voorgesteld de zienswijze met betrekking tot de redactie van de dubbelbestemming over te nemen en de zienswijze met betrekking tot de omgevingsvergunning voor aanlegactiviteiten deels over te nemen (voor zover het betreft de ondergrondse hoogspanningsleiding). Wat betreft het betrekken van Tennet bij het wettelijk overleg kan worden worden gemeld, dat Tennet reeds is opgenomen in de lijst van instanties waarmee overleg wordt gevoerd. In dit geval is het voorontwerp abusievelijk niet aan Tennet gezonden. Voorgesteld wordt derhalve de zienswijzen voor het overige niet over te nemen.

De zienswijzen, die mr. Boot namens zijn cliënt heeft ingediend, hebben onder meer betrekking op het ontbreken van een onderzoek naar alternatieven (locatie brug), de gevolgde procedure (bestemmingsplan in plaats van een projectomgevingsvergunning), de behoefte aan de brug, de financiële uitvoerbaarheid van het project, planschade, het borgen van de aanbevolen maatregelen in het uitgevoerd onderzoek naar de maritieme veiligheid en de betekenis van artikel 7, lid 7.3, aanhef en onder b, van de planregels. Voor een reactie op deze zienswijzen verwijzen wij korthedshalve naar de zienswijzennota. Voorgesteld wordt de zienswijzen met betrekking tot de borging van de aanbevolen maatregelen in verband met de maritieme veiligheid over te nemen door aan artikel 8, sublid 8.2.3., onder a, toe te voegen dat de doorvaarthoogte niet minder dan 3,80 meter dient te bedragen, gemeten vanaf een peil van 0,57 meter + N.A.P. tot aan de onderkant van het brugdek, en de doorvaartbreedte niet minder dan 18 meter. Tevens wordt voorgesteld artikellid 7.3, onder b, aan te passen conform artikel 8, sublid 8.3.1 (afwijkingsbevoegdheid voor de maximale bouwhoogte van bruggen met maximaal 3 meter) en deze zienswijze in zoverre over te nemen. Ons voorstel is de overige zienswijzen niet over te nemen.

Conclusie

Voorgesteld wordt, conform de zienswijzennota, de zienswijze van (bewoner 1) met betrekking tot de bestemming "Groen", de zienswijze van Tennet met betrekking tot de ondergrondse hoogspanningsleiding Bloemsingel – Hunze en de redactie van de bestemmingsomschrijving van de dubbelbestemming "Leiding – Hoogspanningsverbinding" en de zienswijze van mr. S.W. Boot namens (bedrijf) met betrekking tot de regeling van de doorvaarthoogte en de doorvaartbreedte en artikel 7, lid 7.3, aanhef en onder b, over te nemen en de zienswijzen voor het overige niet over te nemen.

Ambtshalve wijzigingen

Wij stellen u voor ambtshalve de volgende wijzigingen in het plan aan te brengen:

Verbeelding.

- Bestemming "Verkeer" van de Sint-Petersburgweg wordt ten noorden van het perceel Euvelgunnerweg 10 verkleind en het oostelijke bestemmingsvlak met de bestemming "Bedrijventerrein" wordt ter plaatse verruimd.
- De bestemming "Verkeer" van de Sint Petersburgweg wordt ten noorden van het perceel Stettinweg 18 verruimd en het oostelijke bestemmingsvlak met de bestemming "Bedrijventerrein" wordt ter plaatse verkleind. Dit betreft een technische aanpassing (om het bestemmingsplan te laten aansluiten bij het definitief ontwerp van het tracé).
- De bestemming "Verkeer" van de Stettinweg wordt ten oosten van het perceel Stettinweg 18 verruimd en het oostelijke bestemmingsvlak met de bestemming "Bedrijventerrein" wordt ter plaatse verkleind. Deze aanpassing is nodig om een fietspad langs de Stettinweg te kunnen aanleggen.
- De bestemming "Verkeer" van de Euvelgunnerweg wordt ten westen van het perceel Euvelgunnerweg 10 en ter plaatse van de aansluiting van de Euvelgunnerweg op de Sint Petersburgweg gewijzigd in de bestemming "Groen". De reden hiervan is dat de aansluiting van de Euvelgunnerweg op de Sint Petersburgweg komt te vervallen. Daarom kan deze de bestemming "Groen" krijgen (evenals de wegberm aan de oostzijde).

- De ontsluiting van de woonschepenhaven wordt bestemd tot "Verkeer". Dit betreft een technische aanpassing (in het ontwerp bestemmingsplan viel de ontsluiting binnen de bestemming "Groen", die mede de mogelijkheid inhield om ontsluitingswegen aan te leggen; in het ter vaststelling voorliggende plan is de ontsluiting nu door middel van een specifieke bestemming vastgelegd).
- Aan het westelijke bestemmingsvlak van de bestemming "Bedrijventerrein" en aan de uitbreiding van de bestemming "Groen" ter plaatse van de woonschepenhaven wordt de dubbelbestemming "Waarde - Archeologie 2" gegeven. Dit betreft een technische aanpassing.
- De aanduiding "geluidzone-industrie" wordt gewijzigd in de aanduiding "gezoneerd industrieterrein". Dit betreft een technische aanpassing.
- De begrenzing van de bestemming "Water" wordt aangepast. Dit betreft een technische aanpassing.

Regels.

- Onderdeel e van artikel 6, lid 6.1, (de functie ontsluitingswegen in de bestemmingsomschrijving van de bestemming "Groen") wordt geschrapt. Deze aanpassing houdt verband met de wijziging van de bestemming van de ontsluiting van de woonschepenhaven van "Groen" in "Verkeer".
- Artikel 17 (algemene wijzigingsregel) komt te vervallen en toegevoegd wordt een nieuw artikel 15 (bijzondere aanduidingsregels), onder vernummering van de overige artikelen. Dit betreft een technische aanpassing.
- De artikelen 4, 5, 6 en 7, artikel 9 (oud; thans artikel 10), artikel 10 (oud; thans artikel 11), artikel 11 (oud; thans artikel 12) en artikel 12 (oud; thans artikel 13) worden op onderdelen redactioneel aangepast.

Toelichting.

In de toelichting worden een aantal wijzigingen in de tekst aangebracht en enkele afbeeldingen vervangen. Deze aanpassingen houden verband met de wijzigingen in de verbeelding of planregels, als hiervoor omschreven, of dienen om de toelichting overeenstemming te brengen met de actuele situatie.

Exploitatieplan

Het bestemmingsplan voorziet in de bouw en aanleg van een oeververbinding over het Winschoterdiep en aanpassing van de wegenstructuur op de bedrijventerreinen Eemskanaal en Driebond. Deze werken worden door c.q. in opdracht van de gemeente uitgevoerd. De benodigde gronden zijn eigendom van de gemeente of zullen door de gemeente worden verworven (met uitzondering van het Winschoterdiep, dat eigendom van de provincie Groningen blijft). Er is dus in zoverre geen sprake van grondexploitatie. Voor zover aan het tracé grenzende bedrijfsterreinen in het bestemmingsplan zijn opgenomen, zijn deze conform het huidige gebruik bestemd. Hierbij zijn de toegekende bouw-mogelijkheden ten opzichte van de geldende bestemmingsregelingen niet uitgebreid. Daarom hoeft geen exploitatieplan, als bedoeld in artikel 6.12, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening te worden vastgesteld.

Maatschappelijk draagvlak/participatie

In het kader van de participatie is sinds 2008 uitvoerig overleg gevoerd met diverse belanghebbenden in het gebied, onder andere de Vereniging Bedrijvenpark Zuidoost (VBZO), de vereniging "Schuttevaer" en de Vereniging Woonschepenhaven Groningen. Tevens heeft in de ontwerpfase uitgebreid vooroverleg plaatsgevonden met de vaarwegbeheerder, de provincie Groningen.

In het kader van de inspraak heeft het voorontwerp-bestemmingsplan van 30 maart tot en met 26 april 2012 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn konden insprekers schriftelijk en digitaal hun mening over het plan kenbaar maken. Tevens is op 17 april 2012 een inloopmarkt gehouden, waarop insprekers mondeling een inspraakreactie konden geven.

Financiële consequenties

Op 28 november 2012 heeft uw raad besloten het definitieve ontwerp voor de Sontbrug en met het bijbehorende definitieve ontwerp voor het Sontwegtracé en St. Petersburgwegtracé vast te stellen, het uitvoeringsbudget hiervoor te bepalen op € 65 miljoen en dit bedrag te dekken uit:

- bijdrage Meerstad (in 2016/2017): € 30 miljoen
- bijdrage RSP-overig: € 18 miljoen
- bijdrage FES: € 12 miljoen
- bijdrage structureel nieuw beleid – risicobuffer 2014: € 5 miljoen.

Bovenstaande dekking zal dit voorjaar worden aangepast. In overleg met de provincie is afgesproken dat er 2,3 miljoen euro BDU beschikbaar wordt gesteld voor de Sontwegverbinding (Sontbrug en andere infrastructurele maatregelen).

De daardoor vrijvallende gemeentelijke middelen willen we onder andere inzetten voor het gemeentelijke aandeel in het project Groningen Bereikbaar! (1 miljoen euro) en het fietspad De Verbetering (360.000 euro). **Dit geld is dan niet meer beschikbaar voor andere prioriteiten.**

Dit voorstel is nader toegelicht in het Meerjarenprogramma Verkeer en Vervoer 2013-2016 dat u onlangs hebt ontvangen.

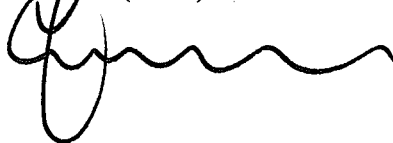
Realisering en evaluatie

Volgens de Wet ruimtelijke ordening dient bekendmaking van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan binnen twee weken na de vaststelling plaats te vinden. In afwijking hiervan wordt het besluit zes weken na de vaststelling bekendgemaakt, indien door gedeputeerde staten of de inspecteur een zienswijze is ingediend en deze niet volledig is overgenomen of indien de gemeenteraad bij de vaststelling van het bestemmingsplan daarin wijzigingen heeft aangebracht ten opzichte van het ontwerp, anders dan op grond van zienswijzen van Gedeputeerde Staten of de inspecteur. Het bestemmingsplan ligt hierna gedurende 6 weken ter inzage. Gedurende deze termijn kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State. Deze moet binnen 6 maanden na afloop van de beroepstermijn van 6 weken een uitspraak doen (de Crisis- en herstelwet is van toepassing). Het bestemmingsplan treedt in werking op de dag na afloop van de beroepstermijn van 6 weken, tenzij binnen deze termijn voorlopige voorziening is gevraagd. Zodra het bestemmingsplan in werking treedt, kan een omgevingsvergunning worden verleend voor activiteiten, die in strijd zijn met de thans nog geldende bestemmingsplannen.

Uitgaande van de planning zal op (zijn vroegst) eind mei van dit jaar sprake kunnen zijn van een onherroepelijk of in werking getreden bestemmingsplan. De uitvoering is gepland eind 2013 (de aanbesteding vindt voor de zomer plaats). De verwachting is dus, dat het project in ieder geval voor de geplande uitvoeringsdatum planologisch obstakelvrij zal zijn.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel



de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys



Zienswijzennota

Bestemmingsplan 'Sontwegtracé'

Het ontwerpbestemmingsplan ‘Sontwegtracé’ heeft overeenkomstig artikel 3.8, lid 1, van de Wet ruimtelijke ordening van 7 september tot en met 18 oktober 2012 ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn kon een ieder naar keuze schriftelijk of mondeling zienswijzen over het ontwerp bij de gemeenteraad naar voren brengen. Binnen deze termijn zijn zienswijzen ingediend door:

1. De Vereniging Woonschepenhaven Groningen (hierna: de vereniging), bij brief van 10 oktober 2012, ontvangen 15 oktober 2012;
2. [Bewoner 1], mondeling op 12 oktober 2012;
3. Tennet TSO B.V. te Arnhem (hierna: Tennet), bij brief van 15 oktober 2012;
4. [Bewoner 2], bij brief van 16 oktober 2012, ontvangen 18 oktober 2012;
5. Mr. S.W. Boot, Boot Heaser Walraven Advocaten te Rotterdam, namens [bedrijf], bij brief van 17 oktober 2012, ontvangen 18 oktober 2012.

De zienswijzen zijn voor het einde van de termijn voor het indienen van zienswijzen ingediend. De zienswijzen kunnen derhalve in beschouwing worden genomen.

De zienswijzen worden hierna samengevat weergegeven, waarbij per onderdeel het standpunt van ons college wordt vermeld.

Ad 1.	zienswijze	reactie
a.	De combinatie van de heersende zuidwestelijke windrichting, verhoogd wegdek van de brug en aanlanding van de brug dichtbij de woonschepenhaven zal de geluidsbelasting ongunstig beïnvloeden. Daarnaast vindt landelijk steeds meer discussie plaats over de validiteit van de gehanteerde rekenmodellen.	De geluidsberekeningen zijn uitgevoerd volgens de wettelijk voorgeschreven rekenmethode, zoals vastgelegd in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Bij de berekeningen is ook de hoogte van de brug meegenomen. Bij de woonschepenhaven, ook bij de westelijke helft, blijft de geluidsbelasting beneden de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder. De windrichting heeft invloed op de geluidbelasting. Dit is echter niet anders dan op andere locaties in Nederland. Overheden moeten voor de berekening van de geluidsbelasting door wegverkeer gebruik maken van wettelijk voorgeschreven berekeningsmethoden. Hiervan kan de gemeente niet afwijken.
b.	Gezien het bouwkundig karakter van de doorsnee woonarken/schepen zal de gevelbelasting ongunstiger zijn.	De gevelbelasting is niet ongunstiger. De isolatie van woonschepen is in het algemeen lager dan van een woonhuis. De berekende geluidsbelasting geeft geen aanleiding om extra voorzieningen te treffen.
c.	De effecten van sluiprouteverkeer naast het regulier verkeer kunnen veel groter zijn dan nu wordt aangenomen.	Deze route moet niet worden gezien als sluiproute. Het maakt onderdeel uit van de hoofdverkeersstructuur in dit gebied. Het openbaar vervoer en de fiets worden optimaal gefaciliteerd. Voor het

		autoverkeer zijn alternatieven, met name de ringweg. Daarom wordt niet meer dan één rijstrook per richting (behoudens de kruispunten) voor het autoverkeer aangelegd.
d.	Het bypass-effect tijdens de aanpak van de zuidelijke ringweg kan tot op heden door geen enkele deskundige, zelfs niet bij benadering, worden becijferd of aangegeven.	Dit valt buiten de scope van dit project. De verbinding wordt niet aangelegd als alternatief voor de zuidelijke ringweg ten tijde van de aanpak van de ringweg. De ombouw van de ringweg heeft gevolgen voor de hoeveelheid verkeer op vele wegen. Deze problematiek wordt onderkend en heeft geleid tot het in het leven roepen van het 'Bereikbaarheidsteam aanpak ring-zuid'. Dit team zal de gevolgen inzichtelijk maken en communiceren met betrokkenen.
e.	De fijnstofeffecten zijn tot op heden zeer marginaal inzichtelijk gemaakt. Het gehanteerde rekenmodel voldoet niet. Verwezen wordt naar een artikel in een ochtendkrant en landelijke discussie hierover.	Voor de bouw van de Sontbrug is onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit. Uit de berekeningen blijkt dan de belasting van fijn stof (ver) onder de wettelijke norm blijft. Een verder onderzoek en detaillering is voor deze situatie niet nodig. Bij de berekening is gebruik gemaakt van de daarvoor voorgeschreven rekenmethode.
f.	Mochten het sluipverkeer en de bypass-effecten zich veel sterker manifesteren dan is ondertunneling van de Sint Petersburgweg bij de ontsluitingsweg van de woonschepenhaven ten behoeve van voetgangers en fietsers geen overbodige luxe.	De aanleg van een tunnel is niet noodzakelijk. De weg maakt weliswaar deel uit van de hoofdverkeersstructuur, maar op het niveau van wijkontsluitingswegen, zoals de Van Ketwich Verschuurlaan en de Petrus Campersingel. Tunnels voor voetgangers en fietsers worden daar niet toegepast. In het ontwerp is rekening gehouden met de oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers (zie 1c).
g.	Het wordt door de bewoners zeer wenselijk geacht het rooien en kappen van vooral bomen in nauw overleg vóóraf met hen te bespreken en tussentijds te evalueren.	Op dit moment wordt in beeld gebracht welke bomen/heesters er verwijderd moeten worden. Aan de hand van een zogenaamde BEA (bomeneffectanalyse) worden de bomen ook op conditie en dikte geïnventariseerd. De BEA vormt de basis van de omgevingsvergunning voor het kappen van bomen/heesters. Tegen het verlenen van de omgevingsvergunning staat bezwaar en beroep open.
h.	De vereniging is zeer verheugd dat mede door haar eerdere opmerkingen de	Hier wordt kennis van genomen.

	<p>authentieke waterloop van de Hunze in de onmiddellijke nabijheid van de woonschepenhaven significant meer aandacht heeft gekregen en behouden blijft. Daarnaast is de aanwezigheid van vleermuissoorten, de ijsvogel, enzovoorts, reden te meer om zorgvuldig met de directe omgeving van het Sontwegtracé om te gaan.</p>	
Ad 2.	zienswijze	reactie
a.	<p>[Bewoner 1] wenst de bestemming 'Groen' van het voorgebied van de woonschepenhaven uitgebreid te zien in noordwestelijke richting, zodat de oude loop van de Hunze volledig binnen deze bestemming valt.</p>	<p>De bestemming 'Groen' is aan de noordzijde van het tracé uitgebreid met de oude Hunzeloop (en de ecologische zone langs het tracé). De zienswijze wordt derhalve overgenomen.</p>
b.	<p>[Bewoner 1] vraagt aandacht voor de snelheid waarmee de brug geopend en gesloten kan worden, zodat het verkeer bij passerende schepen zo kort mogelijk hoeft te wachten.</p>	<p>De toe te passen brugtechniek is nog niet bekend, maar uiteraard is dit een aandachtspunt.</p>
Ad 3.	zienswijze	reactie
a.	<p>Tennet wijst erop dat zich binnen het plangebied twee hoogspanningsverbindingen bevinden, de bovengrondse hoogspanningsleiding Hunze – Vierverlaten en de ondergrondse hoogspanningsleiding Bloemsingel – Hunze. De bijbehorende belemmerde strook is voor de bovengrondse verbinding 25,00 meter ter weerszijden van de hartlijn van de verbinding en voor de ondergrondse verbindingen 3,00 meter gerekend vanuit de buitenste hoogspanningskabels. Tennet verzoekt om de ondergrondse verbinding op te nemen in het bestemmingsplan en op de verbeelding aan te geven met de bijbehorende belemmerde strook.</p>	<p>De bovengrondse hoogspanningsverbinding Hunze – Vierverlaten is reeds met een dubbelbestemming ('Leiding – Hoogspanningsverbinding') in het bestemmingsplan opgenomen met een breedte van 2 x 25 meter, gemeten vanuit de hartlijn van de leiding. De ondergrondse hoogspanningsverbinding is toegevoegd aan het bestemmingsplan met een tweede, daarop toegesneden dubbelbestemming ('Leiding – Hoogspanning'). De zienswijze wordt in zoverre overgenomen.</p>
b.	<p>Verzocht wordt om artikel 9, lid 9.1, van de regels als volgt te wijzigen: 'de voor 'Leiding – Hoogspanningsverbinding' aangewezen gronden zijn naast de andere bij dit plan aan die gronden gegeven bestemming, mede bestemd voor aanleg, wijziging, instandhouding en bescherming van een bovengrondse- en ondergrondse hoogspanningsverbinding'.</p>	<p>In het eerste lid van de regels, behorende bij de dubbelbestemmingen 'Leiding – Hoogspanning' en 'Leiding – Hoogspanningsverbinding', is opgenomen dat deze gronden mede bestemd zijn voor de aanleg, wijziging, instandhouding en bescherming van bovengrondse hoogspanningsleidingen. De zienswijze wordt derhalve overgenomen.</p>
c.	<p>Tennet verzoekt om een</p>	<p>In de bestemmingsregels, behorende bij</p>

	omgevingsvergunning voor te schrijven voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden voor bepaalde activiteiten in of op de bodem.	de dubbelbestemming 'Leiding – Hoogspanning', is het vereiste van een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden opgenomen. Het voorschrijven van een omgevingsvergunning voor bodemingrepen heeft zin, omdat deze bestemming strekt tot bescherming van een ondergrondse leiding. Bij de dubbelbestemming 'Leiding – Hoogspanningsverbinding' wordt het voorschrijven van een omgevingsvergunning voor aanlegactiviteiten niet noodzakelijk geacht, omdat deze bestemming een bovengrondse hoogspanningsverbinding regelt en ingrepen in de bodem niet rechtstreeks van invloed zijn op het veilig en doelmatig functioneren van de leiding. De onderliggende bestemming ('Verkeer') geeft hiertoe overigens al evenmin aanleiding.
d.	Verzocht wordt om Tennet op te nemen in de procedure van overleg ex artikel 3.1.1., lid 1, van het Besluit ruimtelijke ordening.	Tennet is opgenomen in de lijst instanties, waarmee op grond van artikel 3.1.1., lid 1, van het Besluit ruimtelijke ordening overleg wordt gevoerd. Abusievelijk is het voorontwerp niet naar Tennet gestuurd.
Ad 4.	zienswijze	reactie
	[Bewoner 2] voert aan dat de opmerking dat haar eerdere inspraakreactie dat haar leefomgeving een gevaarlijk omgeving wordt, verkeerd is begrepen. Ze doelde niet op verkeersveiligheid, maar op geluidhinder en uitstoot van fijn stof en koolmonoxide. De gemeente zou niet de juridische normen, maar haar eigen beleidskader voor duurzaamheid moeten volgen. Ze bepleit geluidsschermen.	Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat de geluidhinder behoorlijk zal toenemen, maar de hoogst berekende waarde bedraagt 48 dB, wat dus onder de voorkeursgrenswaarde van 50 dB ligt. Er bestaat dan ook geen aanleiding tot het nemen van maatregelen. De uitstoot van voor de luchtkwaliteit schadelijke stoffen blijft ver onder de normen van de Wet milieubeheer.
Ad 5.	zienswijze	reactie
a.	Uit het bestemmingsplan kan niet worden afgeleid dat alternatieven, in ieder geval wat betreft de locatie van een brug, in voldoende mate zijn onderzocht. Waarom is bijvoorbeeld niet gekozen voor een locatie aan de noordzijde van de Deense Haven, welke meer rechtstreeks kan aansluiten op de Sontweg?	De nieuwe route dient niet alleen zo rechtstreeks mogelijk aan te sluiten op de Sontweg, maar ook op de Sint Petersburgweg. Een locatie aan de noordzijde van de Deense Haven ligt alleen al om die reden minder voor de hand. Maar bovendien blijkt een verschuiving naar het noorden vanuit nautisch oogpunt een verslechtering te

		zijn. Verwezen wordt naar paragraaf 3.6 van de toelichting en naar het rapport 'Simulatie onderzoek Sontbrug' van Marin, d.d. 7 september 2011.
b.	Gezien het ingrijpende karakter van het project had projectbesluitvormen door middel van een omgevingsvergunning in de rede gelegen.	De wetgever heeft geen voorkeur uitgesproken voor een Wabo-projectprocedure boven een bestemmingsplan. Een bestemmingsplanprocedure is met minstens zoveel rechtswaarborgen omkleed. Het staat de gemeente dan ook vrij om voor deze weg te kiezen.
c.	De vraag komt op of er (nog) wel voldoende behoefte bestaat aan de brug, nu klaarblijkelijk vast staat dat een deel van Meerstad (vooralsnog) niet zal worden ontwikkeld en de te verwachten vervoersaantallen er reeds toe hebben geleid dat een tramverbinding is geschrapt en Meerstad op andere wijze met openbaar vervoer kan worden ontsloten.	Met de Sontbrug krijgt Meerstad een snelle, comfortabele en sociaal-veilige verbinding met de stad voor zowel openbaar vervoergebruikers als fietsers. De brug is daarmee een noodzakelijke voorwaarde voor de ontwikkeling van Meerstad. Alternatieven betekenen dat moet worden omgreden, meer reistijd nodig is en minder reiscomfort wordt geboden. Het schrappen van de tramlijn heeft te maken met de vervoerswaarde van de verbinding; deze is te laag voor een tram, maar voldoende voor de exploitatie van een buslijn.
d.	Het staat onvoldoende vast dat het project financieel uitvoerbaar is. Uit de plantoelichting valt af te leiden dat de gemeente afhankelijk is van deels nog te verstrekken subsidies. Daarnaast zijn de marktomstandigheden van dien aard dat ernstig rekening mee moet worden gehouden met sterk lagere opbrengsten, c.q. verminderde mogelijkheden om projectgelden in te zetten.	Op 28 november 2012 heeft de gemeenteraad besloten het definitieve ontwerp voor de Sontbrug en met het bijbehorende definitieve ontwerp voor het Sontwegtracé en St. Peterburgwegtracé vast te stellen, het uitvoeringsbudget hiervoor te bepalen op € 65 miljoen en dit bedrag te dekken uit: <ul style="list-style-type: none"> • bijdrage Meerstad (in 2016/2017): € 30 miljoen • bijdrage RSP-overig: € 18 miljoen • bijdrage FES: € 12 miljoen • bijdrage structureel nieuw beleid – risicobuffer 2014: € 5 miljoen. Hiermee is het project financieel sluitend.
e.	[Bedrijf] sluit niet uit dat zij als eigenaar en gebruiker van percelen grond gelegen aan de Deense Haven, planschade zal ondervinden als gevolg van de aanwezigheid en het gebruik van de brug en het verlies van gebruiksmogelijkheden van haven en kade. Dat wordt nog eens versterkt doordat direct ten noorden van	De bouw van de brug en de aanleg van de weg heeft geen directe consequenties voor de bedrijfsvoering van [bedrijf]. [Bedrijf] is een houthandel, dat geen vaarweggebonden bedrijf is. In de Visie Eemskanaalzone is overigens niet alleen een revitalisering van de Scandinavische havens, maar tegens de aanleg van het

	<p>het perceel van [bedrijf] een weg kan worden aangelegd, maar ook een brug. Daarbij is het opmerking dat in de Visie Eemskanaalzone, waarnaar het bestemmingsplan verwijst, juist aan de havens kansen worden toegedicht in het maritieme spectrum.</p>	<p>Sontwegtracé (door Deense haven, aansluitend op de zuidelijk kade) voorzien. Voor zover [bedrijf] denkt schade in de vorm van een inkomensderving of een vermindering van waarde van een onroerende zaak te lijden of te zullen lijden als gevolg van het voorliggende bestemmingsplan, kan door hem op grond van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een aanvraag om een tegemoetkoming bij burgemeester en wethouders indienen.</p>
<p>f.</p>	<p>De aanbevelingen ten aanzien van nautische veiligheid, verwoord in de toelichting, lijken niet door middel van planregels te zijn gewaarborgd. Ook blijkt dat nog nader onderzoek naar de bodem en ecologie te moeten plaatsvinden alvorens te kunnen beoordelen of de realisatie kan plaatsvinden. Ook op dat punt lijken de regels geen waarborg te bevatten c.q. is het bestemmingsplan prematuur.</p>	<p>Voor zover de aanbevelingen ruimtelijke relevantie hebben zijn deze in het ter vaststelling voorliggende bestemmingsplan vertaald. Dit betreft de toevoeging aan artikel 8, sublid 8.2.3., onder a, dat de doorvaarthoogte niet minder dan 3,80 meter dient te bedragen, gemeten vanaf een peil van 0,57 meter + N.A.P. tot aan de onderkant van het brugdek, en de doorvaartbreedte niet minder dan 18 meter. In zoverre wordt de zienswijze overgenomen. De kwaliteit van de bodem is, afgaande op de beschikbare informatie uit bodemonderzoeken in het verleden en een uitgevoerde inventarisatie, mede in aanmerking genomen de functie (een brug en wegen), geen belemmering voor het beoogde gebruik. Het nader ecologisch onderzoek is nodig om de aanwezigheid van vleermuizen in te slopen gebouwen en nesten in te kappen bomen op het moment van uitvoering uit te sluiten. Overigens hebben inmiddels verschillende ecologische quickscans (onder andere bij de te slopen panden aan de Euvelgunnerweg en de deels te slopen panden aan de Sontweg) plaatsgevonden. Er zijn daarbij geen soorten waargenomen die een belemmering vormen voor de voorgenomen ontwikkeling. Worden beschermde diersoorten aangetroffen, dan zal een ontheffing worden aangevraagd op grond van de Flora- en Faunawet of zullen maatregelen worden genomen om verstoring te voorkomen (uitvoering werkzaamheden buiten het</p>

g.	<p>Gevraagd wordt waartoe het bepaalde in artikel 7, lid 7.3, aanhef en onder b, van de planregels dient en wat beoogd is met 'het op de verbeelding aangegeven dwarsprofiel' in de artikelliden 7.4 en 7.5.</p>	<p>broedseizoen).</p> <p>Artikellid 7.3, aanhef en onder b, is inderdaad zinledig. Beoogd is de afwijkingsregels van de bestemmingen 'Water' en 'Verkeer' met betrekking tot de bouw van bruggen gelijkloidend te doen zijn. Daarom is de redactie van artikellid 7.3, onder b, nu aangepast aan artikel 8, sublid 8.3.1 (dit sublid geeft burgemeester en wethouders de bevoegdheid om bij een omgevingsvergunning af te wijken van de maximale bouwhoogte van bruggen (15 meter) met ten hoogste 3 meter). In zoverre wordt deze zienswijze overgenomen.</p> <p>De regeling in de lid 7.4 houdt in dat ter plaatse van het op de verbeelding aangegeven dwarsprofiel het wegtracé dient te worden ingericht met inachtneming van de in dat profiel ingeschreven maten. Hiervan kan op grond van lid 7.5 bij een omgevingsvergunning worden afgeweken, mits aan de daarin gestelde voorwaarden wordt voldaan.</p>
----	--	--