



Raadsvoorstel

jaar	stuknr. Raad	categorie/agendanr.	stuknr. B. en W.
2009	RA09.0084	B 8	09/734

Onderwerp:

Bestemmingsplan “Reconstructie Nieuw Amsterdamsestraat”

Portefeuillehouder: wethouder T. Sleeking

Dienst Beleid
Fysiek ruimtelijke ontwikkeling
Lianne Steinfort, telefoon (0591)68 5284

Aan de gemeenteraad

Voorgesteld besluit

1. Alle ingekomen zienswijzen ontvankelijk te verklaren;
2. De ingekomen zienswijzen nrs. 2 en 5 (gedeeltelijk) te delen;
3. De overige zienswijzen niet te delen;
4. Het bestemmingsplan “Reconstructie Nieuw Amsterdamsestraat met nr. 08.126” en bijbehorende stukken gewijzigd vast te stellen;

Samenvatting

Om de bereikbaarheid van het zuidwesten van Emmen te verbeteren is voorzien in de reconstructie van de Nieuw-Amstersestraat. Ook is voorzien in de aanleg van een nieuw station in de Delflanden. De reconstructie van de NieuwAmsterdamse straat bestaat o.a. uit de aanleg van twee rotondes, de ondertunneling van de spoorlijn en de aanleg van de fietsbrug bij het nieuwe station.

Het bestemmingsplan heeft vanaf 4 februari 2009 zes weken voor zienswijzen ter inzage gelegen. Tijdens de termijn van de terinzaglegging zijn 6 zienswijzen ingekomen. Deze zienswijzen hebben een aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan tot gevolg, namelijk een aanpassing van het compensatieplan t.b.v. de veldspitsmuis, een aanvulling op de Regels van het bestemmingsplan met de definitie "peil" en een aanvulling van de plankaart met een WRO-contour “verwerkelijking in de naaste toekomst”.

Bijlagen: bestemmingsplan “Reconstructie Nieuw Amsterdamsestraat”

Ter inzage: collegebesluit d.d. 18 augustus 2009.

jaar	stuknr. Raad	categorie/agendanr.	stuknr. B. en W.
2009	RA09.0084	B 8	09/734

1. Aanleiding voor het voorstel

Om de bereikbaarheid van het zuidwesten van Emmen te verbeteren is voorzien in de reconstructie van de Nieuw-Amstersestraat. Ook is voorzien in de aanleg van een nieuw station in de Delftlanden. De reconstructie van de Nieuw-Amsterdamse straat bestaat o.a. uit de aanleg van twee rotondes, de ondertunneling van de spoorlijn en de aanleg van de fietsbrug bij het nieuwe station. De vigerende bestemmingsplannen maken de gewenste ontwikkelingen niet mogelijk. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in een planologische regeling voor de reconstructie.

2. Argumentatie/beoogd effect

Door de reconstructie van de Nieuw-Amsterdamsestraat wordt de bereikbaarheid van Emmen en met name van de wijken Delftlanden, Rietlanden en Parc Sandur en het bedrijventerrein Waanderveld sterk verbeterd. Ook de verkeersveiligheid wordt voor zowel het gemotoriseerd verkeer als voor fietsers en voetgangers sterk verbeterd. De aanleg van het nieuwe station Emmen Zuid is een stimulans voor een verdere economische ontwikkeling van Emmen.

3. Relatie met bestaand beleid/eerder genomen besluiten

Op 27-1-2009 hebben wij re mee ingestemd om het ontwerpbestemmingsplan voor zienswijzen ter inzage te leggen. Ten behoeve van de aanleg van het nieuwe station en de ondertunneling is in 2007 reeds een vrijstellingsprocedure ex. artikel 19 van de Wet op de Ruimelijke Ordening doorlopen. Op 12 december 2008 is door de Minister van LNV ontheffing verleend van de Flora- en faunawet. Op 25 juni 2009 hebben wij een verkeersbesluit genomen om de snelheid op de Nieuw-Amsterdamsestraat terug te brengen naar 50 km/h.

4. Afstemming met externe partijen/communicatie

Diverse partijen zijn bij het opstellen van het bestemmingsplan betrokken geweest o.a. het waterschap Velt en Vecht en de provincie Drenthe.

5. Zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan "reconstructie Nieuw-Amsterdamsestraat" heeft vanaf woensdag 4 februari 2009 zes weken ter inzage gelegen. Tijdens de termijn van de terinzagelegging zijn 6 zienswijzen ingekomen. De zienswijzen zijn ontvangen binnen de wettelijke termijn en zijn dus ontvankelijk.

De ingekomen zienswijzen, zijn afkomstig van:

	Naam	adres
1.	Pro Rail	postbus 2038, 3500 GA Utrecht
2.	IVN, (vertegenwoordiger dhr. Weegenaar),	Bargerkampenweg 15A, 7812 BT, Emmen
3.	Waterschap Velt en Vecht, (vertegenwoordiger L.Lasker),	Postbus 330, 7740 AH Coevorden
4.	J.A.Stormezand,	Nw. Amsterdamsestraat 54, 7814 VA Emmen
5.	A. Bloeming, (gemachtigde dhr./mevr. Stormezand)	Nw. Amsterdamsestraat 55, 7814 VA Emmen
6.	Kienhuis Hoving	advocaten, namens Mega Projecten B.V.

De inhoud van de zienswijzen worden per indiener samengevat weergegeven. De zienswijzen zijn zover mogelijk per indiener van een zienswijze en per onderwerp door ons beantwoord.

1. Pro Rail, postbus 2038, 3500 GA Utrecht
 - a. Het is Prorail niet duidelijk waarop het akoestisch onderzoek naar railverkeer is gebaseerd en welke prognose van treinintensiteiten is gehanteerd. Tevens ontbreekt een onderbouwing van de uitgangspunten zoals vermeld op pag. 51 van de ruimtelijke onderbouwing van Station Zuid. Het beoordelen van het aspect geluid is hierdoor niet mogelijk voor Prorail en daarom verzoeken zij de gemeente het bestemmingsplan op dit onderdeel te verduidelijken. (*akoestisch onderzoek*)
2. IVN, (vertegenwoordiger dhr. Weegenaar), Bargerkampenweg 15A, 7812 BT, Emmen
 - a. In het compensatieplan, waarin de compensatiemaatregelen t.b.v. de bescherming van de veldspitsmuis zijn opgenomen, wordt een nieuw leefgebied voor de veldspitsmuis voorgesteld ten zuiden van de spoorlijn. Deze maatregel zal echter niet het gewenste effect hebben, omdat dit nieuwe leefgebied nog niet voldoende begroeid zal zijn, en dus nog ongeschikt zal zijn. Dhr. Weegenaar stelt dat een leefgebied voor de veldspitsmuis gebonden is aan een aantal landschapselementen, welke in het nieuwe gebied nog niet aanwezig zullen zijn. (*compensatieplan veldspitsmuis*)
 - b. Dhr. Weegenaar stelt voor de nadruk te leggen op een aantal alternatieve mitigerende maatregelen. Een gedeelte van de bestaande biotopen kan gehandhaafd worden en opgenomen worden in de toekomstige groenstructuur. I.p.v. de in het compensatieplan voorgestelde leefgebied aan de zuidzijde van de spoorbaan, wordt voorgesteld de tijdelijke strook aan de noordzijde (zie het met groen aangegeven gebied op tek. 6.1 van het compensatieplan) in te richten als permanent vervangend leefgebied. Wel geeft hij aan dat de juiste inrichting van de nieuwe biotoop nader bepaald dient te worden in samenspraak met een spitsmuisdeskundige. Tevens geeft dhr. Weegenaar aan dat de manier van verjagen en vangen van de veldspitsmuizen nader bekeken dient te worden. (*compensatieplan veldspitsmuis*)
 - c. Dhr. Weegenaar geeft aan dat de bewering in het compensatieplan dat “naar verwachting het spoor geen barrière vormt voor de veldspitsmuis” onjuist is. De veldspitsmuis zal hierdoor bij verjaging het beoogde leefgebied niet bereiken. Er zijn namelijk geen gegevens bekend over de passeerbaarheid van de spoorbaan voor de veldspitsmuis. Dhr. Weegenaar pleit ervoor om toch de groenstroken ten zuiden van de spoorbaan in te richten, maar dit is alleen zinvol als het gebied vanaf de noordzijde voor de veldspitsmuis toegankelijk wordt gemaakt d.m.v. buizen onder het spoor door. (*compensatieplan veldspitsmuis*)
3. Waterschap Velt en Vecht, (vertegenwoordiger L.Lasker), Postbus 330, 7740 AH Coevorden
Het waterschap heeft een opmerking over het waterhuishoudkundige onderzoek “Reconstructie Nieuw-Amsterdamse straat” behorende bij het ontwerpbestemmingsplan. In dit onderzoek wordt aangegeven dat een geohydrologisch onderzoek in het kader van de watertoets niet noodzakelijk is. Het waterschap heeft hierop wel een aanvulling, nl. dat binnen de andere instrumenten van het waterschap, zoals Keur en onttrekkingen/lozingen, een geohydrologisch onderzoek hoogst waarschijnlijk wel noodzakelijk is. (*watertoets*)
4. J.A.Stormezand, Nw. Amsterdamsestraat 54, 7814 VA Emmen, en A. Bloeming, (gemachtigde dhr./mevr. Stormezand) Nw. Amsterdamsestraat 55, 7814 VA Emmen
 - a. De reclamanten geven aan dat uit de geluidsonderzoeken van Royal Haskoning niet blijkt of er rekening is gehouden met de toename van geluidhinder door optrekkend en afremmend verkeer. Voorbeeld daarbij is dat bij huisnummer 54 de meting geen toename toont. Dat lijkt te kloppen als de maximum snelheid ter plaatse wordt verlaagd naar 50 km/h, echter omdat daarbij met de activiteiten en de intensiteit van dat verkeer geen rekening zou zijn gehouden geeft de meting geen juiste waarde aan. Dit ook i.v.m. de nachtrustverstorende herrie van vrachtverkeer. De gemeente wordt verzocht in overleg met de reclamanten passende maatregelen hiervoor te nemen of om af te zien van de plannen. (*geluidsoverlast*)
 - b. Reclamanten geven aan dat door de voorziene ontwikkeling de verkeersveiligheid ernstig gevaar gaat lopen. Door de plaatsing van de rotonde, zal er niet meer geanticipeerd kunnen

worden door weggebruikers op afslaand verkeer, welke gebruik maken van de afslag ca. 80 m. na de afslag Veldstukken welke huisnummers 54 en 55 willen bereiken. (*verkeersveiligheid*)

5. Kienhuis Hoving advocaten, namens Mega Projecten B.V.
 - a. Aangevoerd wordt dat op grond van artikel 3.8 lid 1 Wro, 3:11 Awb en 1.2.1 Bro bij de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan alle stukken die hierop betrekking hebben beschikbaar moeten worden gesteld. Gesteld wordt dat de beschikbaar gestelde stukken niet voldoende informatie verschaffen. Er is derhalve een aantal stukken, die een relatie hebben met de toelichting van het ontwerpbestemmingsplan, ten onrechte niet ter inzage gelegd. (*procedure*)
 - b. De aanduiding “Wro-zone verwerkelijking in de naaste toekomst” is volgens Mega niet juist. De urgentie om de bestemming “Verkeer” te verwezenlijken ontbreekt. De gemeente heeft ten onrechte artikel 3.4 Wro toegepast. Mega geeft aan dat zij geen persoonlijke kennisgeving heeft ontvangen, wat in strijd is met art. 3.8 lid 1 onder c Wro. (*procedure*)
 - c. Er wordt aangevoerd dat er niet of nauwelijks rekening is gehouden met cumulatieve milieugevolgen door de aanleg van het station en de ongelijkvloerse kruising met de Nieuw Amsterdamsestraat. Deze gevolgen hadden volgens Mega moeten worden beschreven in het ontwerpbestemmingsplan gelet op de goede ruimtelijke ordening en het zorgvuldigheidsbeginsel. (*milieugevolgen*)
 - d. De onderzoeken Luchtkwaliteit en Akoestisch onderzoek zouden onzorgvuldig tot stand zijn gekomen. Dit heeft vooral betrekking op de volgende punten: studiegebied, inputgegevens, “autonome situatie”, verkeersgegevens. (*luchtkwaliteit en akoestisch onderzoek*)
 - e. Mega voert hier aan dat het verrichte onderzoek onvoldoende en te grof gemeten is. Verblijfplaatsen van vleermuizen, hollenbroeders en veldspitsmuizen zijn onvoldoende meegenomen in de Ecoscan. Daarbij stelt Mega dat ook bij verstoring van de verblijfplaatsen een ontheffing nodig is, niet alleen bij het kappen van bomen. Betreffende hollenbroeders voert Mega aan dat er geen ontheffing mogelijk is o.b.v Flora- en Faunawet dan wel besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten. Dit omdat de Vogelrichtlijn hieraan in de weg staat. (*natuur en ecologie*)
 - f. Mega voert aan dat in het plangebied de gronden een ‘hoge archeologische verwachtingswaarde’ hebben. Mega is van mening dat er ten onrechte geen planregels zijn opgenomen ter bescherming van deze archeologische waarden. (*archeologie*)
 - g. Naar de mening van Mega is er onvoldoende onderzoek gedaan naar de externe veiligheid. (*externe veiligheid*)
 - h. De financiële uitvoerbaarheid is volgens Mega onvoldoende gemotiveerd en te summier. Kosten zijn niet voldoende inzichtelijk gemaakt. Mega wijst daarbij op artikel 3.1.6 lid 1 sub f Bro. (*financiële haalbaarheid*)
 - i. De planregels en plankaart zijn ondeugdelijk, aldus Mega. Aangedragen wordt dat er geen definitie van ‘het toegepaste peil’ wordt gegeven. Daarnaast wordt gewezen op een binnenplanse ontheffingsbevoegdheid. Volgens Mega biedt artikel 7.10 Wro deze mogelijkheid niet. Voorts is er volgens Mega ten onrechte geen beschermende regeling voor archeologische waarde opgenomen. Verder voert Mega aan dat de aanduiding ‘Wro-zone’ niet op de plankaart wordt vermeld, maar op de onteigeningskaart. Daardoor heeft deze aanduiding volgens Mega geen betekenis. Verder is er slechts één dwarsprofiel weergegeven, wat te summier is volgens Mega. (*plankaart en planregels*)

Beantwoording zienswijzen

Akoestisch onderzoek

Ad 1

De basis voor de gebruikte spoorgegevens (huidig en prognose) is geweest het akoestisch spoorboekje Aswin van Deltarail zoals ook in het rapport (tekst en bijlagen) is vermeld. Het gebruik van deze gegevens is de gangbare werkwijze, vóór mei 2008. Daarna neemt ProRail een voorbehoud ten aanzien van de prognose. Hierbij kan nog worden opgemerkt dat als vrachtvervoer op de lijn blijft en er geen stiller materieel komt, de conclusie van het onderzoek hetzelfde blijft.

Compensatieplan veldspitsmuis

Ad 2a

Naar aanleiding van overleg dat met de heer Weegenaar is gevoerd over het compensatieplan en de verleende ontheffing als bedoeld in de Flora en Faunawet in art. 75 hebben wij advies gevraagd aan de heer dhr. Ger Snaak, bioloog en zoogdierenspecialist. Uit zijn advies bleek inderdaad dat het gebied ten zuiden van het spoor minder geschikt is als compensatiegebied en dat er betere alternatieven mogelijk zijn. Deze alternatieven zijn door ons in overleg met de heer Snaak verder uitgewerkt. Het compensatieplan is hierop aangepast.

Ad 2b

De alternatieven die de heer Weegenaar hier aangeeft hebben wij verwerkt in het aangepaste compensatieplan. Bij de plannen voor de nieuwbouwwijken Delftlanden II/III zal bij het ontwerpbestemmingsplan als uitgangspunt worden opgenomen dat het leefgebied van de veldspitsmuis wordt gehandhaafd in de strook langs de noordkant van het perceel waarop het stationsplein komt en dat die strook een noord-zuid verbinding via het huidige AZC-terrein krijgt met het bestaande leefgebied direct ten noorden van de spoorbaan. Voor de uitvoering van het bestemmingsplan zijn fysieke maatregelen (dam met duiker in de sloot bijv.) voorgenomen om de verbindingen tussen de stroken te realiseren. Indien uit nader onderzoek blijkt dat het gebied van het AZC nu al leefgebied is voor de veldspitsmuis wordt aanvullend een strook van ongeveer 10 meter breed ten oosten van het AZC terrein ingericht en beheerd als leefgebied. Ook de noord-zuid verbinding zal in de plannen voor Delftlanden II/III worden gehandhaafd. Deze voornemens zijn besproken met de Dienst Landelijke Gebied en worden door deze dienst gezien als een verbetering van het bestaande plan. Uit het overleg met de heer Snaak is gebleken dat het weinig zin heeft om de muizen te vangen en weer uit te zetten. Daarom is afgesproken om in de periode van november 2009 tot februari 2010 het betreffende leefgebied door maaien ongeschikt te maken, waardoor de muizen naar een aangrenzend leefgebied worden verjaagd.

Ad 2c

Door de genoemde aanpassingen van het compensatieplan is de aanleg van het compensatiegebied ten zuiden van het spoor waarschijnlijk niet meer aan de orde. Mocht dat wel zo zijn dan zullen er buizen onder het spoor door worden aangebracht.

Watertoets

Ad 3

Het Waterschap heeft aangegeven dat nu, in het kader van opstellen van het bestemmingsplan, geen geohydrologisch onderzoek vereist is. Indien dat bij de uitvoering van de plannen en de maatregelen, zoals door het Waterschap aangegeven, wel noodzakelijk is zullen de vereiste onderzoeken worden uitgevoerd. Dit wordt geregeld, zoals uit het schrijven van het Waterschap al blijkt, met het dan toepasselijke instrumentarium en de geldende bevoegdheden. Via opname in het bestemmingsplan kan dit echter niet worden geregeld. De aanvulling, zoals gewenst door het waterschap, hoeft daarom niet in het bestemmingsplan opgenomen te worden.

Geluidsoverlast

Ad 4a

Op pag. 7 en 8 van het akoestisch onderzoek wordt wel degelijk met intensiteiten gewerkt (weekdagemaalintensiteiten). De berekeningen zijn uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006. Er is, overeenkomstig de voorschriften, gerekend met de intensiteiten en verdelingen (van het verkeer) voor het toekomstige jaar 2020. In deze prognose zijn alle toekomstige ontwikkelingen, zoals o.a. de woningbouwontwikkeling in Delftlanden en een toename van arbeidsplaatsen in Waanderveld opgenomen. Op basis daarvan is het aantal motorvoertuigen op de Nieuw Amsterdamsestraat in 2020 vastgesteld. Deze verkeerscijfers zijn gebruikt bij het geluidonderzoek. Op basis van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 hoeft er geen rekening te worden gehouden met toeslagen voor het optrekkend en afremmend verkeer. Conclusie van het akoestisch onderzoek is dat bij de wegen Nieuw Amsterdamsestraat en Veldstukken, geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Door de verlegging van de Oude Wilhelmsweg is er bij de woningen sprake van een nieuwe weg langs bestaande woningen. De geluidbelasting op de gevels van de geluidgevoelige bestemmingen zijn lager dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB en voldoen hiermee aan de Wet geluidhinder.

Verkeersoverlast

Ad 4b

De verkeerssituatie ten aanzien van afslaand verkeer naar de voormalig Hoogbultenweg verbetert in vergelijking met de huidige situatie. Automobilisten die in de toekomst vanaf de rotonde komen krijgen juist meer tijd om te constateren dat een voorligger afslaat, aangezien de snelheden direct na de rotonde nog laag zijn. Achteropkomende automobilisten kunnen hierdoor beter anticiperen op het afslaande verkeer. Door de aanleg van de rotonde nemen snelheden af en zal de totale verkeersveiligheidssituatie verbeteren. Uit alle ervaringen met rotondes blijkt dat het aantal ongevallen aanzienlijk zal dalen en de aard van de ongevallen minder ernstig is. De verwachting is dan ook een afname van het aantal verkeersongevallen.

Procedure

Ad 5a

Ingevolge artikel 3.8 lid 1 Wro gelezen in samenhang met artikel 3:11 Awb en 1.2.1 Bro dient het ontwerpbestemmingsplan, met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor beoordeling van het ontwerp ter inzage te worden gelegd. Het ontwerpbestemmingsplan en de daarbij behorende stukken dienen tevens langs de elektronische weg beschikbaar te worden gesteld. Zoals reeds is aangegeven in de plantoelichting (op onder andere pagina 13) is het college van mening dat, nu het ontwerpbestemmingsplan de verleende vrijstelling één op één over neemt, alleen de omgevingsaspecten welke gericht zijn op de Nieuw-Amsterdamsestraat ter inzage dienden te worden gelegd. Daarbij wordt opgemerkt dat ten aanzien van de aanleg van het station een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 1 WRO is doorlopen. In het kader van deze vrijstellingsprocedure is een ruimtelijke onderbouwing opgesteld. In deze ruimtelijke onderbouwing zijn de omgevingsaspecten die van invloed zijn op de ontwikkeling van het station beschreven. In het beschikbaar gestelde document "Ruimtelijke onderbouwing" behorende bij de verleende artikel 19, eerste lid Wro vrijstelling worden de uitkomsten/advisering van de door Mega aangehaalde documenten d.d. juli 2007 vermeld. Gelet op het voorgaande kan worden geconcludeerd dat deze vermeldingen voldoende duidelijk zijn. Derhalve achten wij het opnieuw ter inzage legging van deze documenten niet noodzakelijk. Strijd met de genoemde artikelen is ons inziens daarom niet aan de orde.

Ad 5b

De gronden welke de aanduiding 'Wro-zone – verwerking in de naaste toekomst' hebben gekregen zijn terecht zo zijn bestemd. De planning is dat de bestemming medio 2010 wordt gerealiseerd. Nu te verwachten valt dat binnen een termijn van 3 tot 5 jaar (parlementaire geschiedenis bij voorheen art. 13 WRO thans 3.4. Wro) de verkeersintensiteit toeneemt, is aan deze gronden de aanduiding "Wro-zone – verwerkelijking in de naaste toekomst' gegeven. Nu een en ander ook mogelijk is gezien de wetsgeschiedenis bij dit artikel achten wij dit standpunt derhalve niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening.

Ten aanzien van het niet toezenden van een persoonlijke kennisgeving aan Mega met betrekking tot de gronden merken wij het volgende op. Mega heeft een deel van de gronden in beheer. Mega kan derhalve worden gezien als juridisch eigenaar van een aantal gronden. De persoonlijke kennisgeving heeft tot doel de belangen van eigenaren of rechthebbenden op een beperkt recht op gronden, die met toepassing van artikel 3.4 Wro worden aangewezen voor verwezenlijking in de naaste toekomst, zo goed mogelijk te verzekeren. De kennisgeving is verzonden aan een van (vele) b.v.'s van Mega, welke bovendien op hetzelfde adres is gevestigd. Met deze keuze van de naam en adres is de indruk gegeven dat de geadresseerde ook de beheerder van de gronden was. Aan de gemeente kan niet worden tegengeworpen dat zij niet op de hoogte is met de interne organisatiestructuur van Mega. Bovendien mag van Mega verwacht worden dat zij de intern communiceert over de bij haar in beheer zijnde gronden en de daarbij behorende zaken. Geconcludeerd kan worden dat met deze kennisgeving is voldaan aan de wettelijke verplichting van artikel 3.8 lid 1 onder c Wro. Bovendien is Mega in haar belangen niet geschaad nu haar zienswijze bij de voorbereiding is van het bestemmingsplan uitdrukkelijk is meegenomen.

Milieugevolgen

Ad 5c

Aangegeven is in de plantoelichting (op onder andere pagina 13) dat wij van mening zijn dat nu het ontwerpbestemmingsplan de verleende vrijstelling één op één over neemt alleen de omgevingsaspecten welke gericht zijn op de Nieuw-Amsterdamsestraat verder kunnen worden behandeld. Verder wordt opgemerkt dat ten aanzien van de aanleg van het station een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 1 WRO is doorlopen. In het kader van deze vrijstellingsprocedure is een ruimtelijke onderbouwing opgesteld. In deze ruimtelijke onderbouwing zijn de omgevingsaspecten die van invloed zijn op de ontwikkeling van het station beschreven. In het beschikbaar gestelde document ‘‘Ruimtelijke onderbouwing’’ worden de uitkomsten/advisering van de door Mega aangehaalde documenten d.d. juli 2007 vermeld. Het college vindt gelet op het voorgaande dat deze vermeldingen voldoende duidelijk zijn. Het college geeft hierbij verder aan dat Mega terecht wijst op het feit dat de stukken niet met zoveel woorden reppen over de beoogde aanleg van het station Emmen-Zuid, ondertunneling en de daaruit voortvloeiende ruimtelijke gevolgen. Dit is echter wel degelijk meegenomen in de verschillende berekeningen. De berekeningen zijn uitgevoerd conform het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

Op basis van deze wetgeving hoeft er geen rekening te worden gehouden met toeslagen voor het optrekkend en afremmend verkeer. Wel is gerekend met de intensiteiten en verdelingen (van het verkeer) voor het toekomstige jaar 2020. Dus inclusief de toekomstige ontwikkelingen (o.a. realisatie station Emmen-Zuid). Daarnaast is in het akoestisch onderzoek van Royal Haskoning van 25 augustus 2008 wel gerekend met de (gehele) Nieuw-Amsterdamsestraat als zijnde de geluidsbron. Dus ook met het deel wat niet in het akoestisch onderzoek is meegenomen (middenstuk; station-tunnelbak). Het spoorweglawaai is derhalve meegenomen en van andere cumulatieve geluidsbronnen is geen sprake. Alleen de beoordelingspunten (woningen) zijn niet opnieuw weergegeven. Van een cumulatief effect, of beter gezegd van het ontbreken hiervan is geen sprake. Conclusie is dat hiermee voldoende is aangegeven hoe de berekening heeft plaatsgevonden en er derhalve geen sprake kan zijn van strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel dan wel met de goede ruimtelijke ordening.

Luchtkwaliteit en akoestisch onderzoek

Ad 5d

Wat betreft het studiegebied in de onderzoeken zijn wij van mening dat het onderzoek betreffende luchtkwaliteit aan de Waanderweg toerijkend is. De gemeente vindt dat het studiegebied juist is begrensd gezien ook de ligging van het plangebied ten opzichte van de Brinkenhalte. Daarbij merkt het college op dat voor de Waanderweg reeds een ‘worst case’ benadering is gehanteerd. Het college verwacht niet veel verschil in luchtkwaliteit bij deze benadering tussen de Waanderweg en Brinkenhalte. Betreffende het akoestisch onderzoek wijst het college op het feit dat ten aanzien van de aanleg van het station een vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 1 WRO is doorlopen. In het kader van deze vrijstellingsprocedure is een ruimtelijke onderbouwing opgesteld. In deze ruimtelijke onderbouwing zijn de omgevingsaspecten die van invloed zijn op de ontwikkeling van het station beschreven. Daarom is dit gebied deels buiten de beschouwingen gelaten. Dit acht het college voldoende uitleg.

Wat betreft de inputgegevens van de berekeningen merkt het college op dat op basis van het gehanteerde Rbl 2007 de waarden zijn berekend. Het bureau Royal Haskoning heeft gebruik gemaakt van het CARII Rekenmodel. Het model voldoet aan de nauwkeurigheidseisen die in de Rbl 2007 worden gesteld aan de vaststelling van de luchtkwaliteit. Voor het akoestisch onderzoek geldt de Standaard Rekenmethode II.

Voorts voert Mega aan dat in het Akoestisch onderzoek verwezen wordt in bijlage 2 naar verkeerscijfers aangeleverd door de gemeente per e-mail. Daarbij voert Mega aan dat de inhoud van deze e-mail niet is te verifiëren en derhalve de daaruit voortvloeiende cijfers in de bijlage ook niet. Wij zijn echter van mening dat de inhoud van een e-mail als een intern stuk kan worden beschouwd. Dit hoeft niet openbaar te worden gemaakt, althans niet ter inzage worden gelegd met het bestemmingsplan. Voorts is bewust gebruik gemaakt van eenzelfde standaardgegevenspakket. Van verschillende gegevens en uitgangspunten is derhalve geen sprake.

Betreffende de aannames/interpolaties van de waarden in de onderzoeken wordt op het volgende gewezen. Niet van alle wegen en toekomstige tijdsperiodes in de gemeente zijn benodigde invoerparameters voor handen. In dergelijke situaties moet nu eenmaal van geschatte waarden worden uitgegaan. In de Rbl 2007 staat aangegeven welke rekenmethoden gehanteerd dienen te worden voor diverse situaties. Situaties die binnenstedelijk zijn gelegen vallen onder standaard rekenmethode I van de Rbl 2007. Situaties die buitenstedelijk zijn gelegen of situaties waarbij het gaat om snelwegen en provinciale wegen vallen onder rekenmethode II van de Rbl 2007. De Nieuw Amsterdamsestraat is gelegen aan de rand van de bebouwing waardoor in principe beide rekenmethoden van toepassing kunnen zijn.

Aangezien gedeelten van de Nieuw Amsterdamseweg aan beide zijden bebouwd zijn, en de weg derhalve binnenstedelijk is, wordt rekenmethode I toegepast. Aansluitend hierop is in dit onderzoek gebruik gemaakt van het CAR II rekenmodel, versie 7.0.1. CAR II is een geschikte methode om de luchtkwaliteit langs wegen vast te stellen. Behalve voor het vaststellen van de luchtkwaliteit in de huidige situatie kan met CAR II ook de luchtkwaliteit voor toekomstige situaties worden doorgerekend. CAR II heeft de mogelijkheid om de luchtkwaliteit langs wegen in 2008 en voorgaande jaren en voor de toekomstige jaartallen 2009, 2010, 2015, 2017 en 2020 door te rekenen.

CAR II is een rekenmodel dat wordt aangeboden door het Ministerie van VROM en is ontwikkeld door TNO-MEP. CAR II berekent voor een aangegeven weg in Nederland de luchtverontreiniging, op basis van de verkeersintensiteit, gegevens over de snelheid en aard van het verkeer, gegevens over de ruimtelijke situatie en de heersende achtergrondconcentratie. CAR II geeft als resultaat jaargemiddelde heersende concentraties, jaargemiddelde achtergrondconcentraties en aantallen overschrijdingen van grenswaarden en/of plandrempels. Het model voldoet aan de nauwkeurigheidseisen die in de Rbl 2007 worden gesteld aan de vaststelling van de luchtkwaliteit. Hierdoor kan worden aangenomen dat de verkeersgegevens wel degelijk op hun juridische merites kunnen worden beoordeeld. Wij vinden voorts dat uit de toelichting duidelijk genoeg blijkt dat met de autonome situatie de situatie wordt bedoeld waarin de voorgenomen plannen niet worden uitgevoerd. In deze berekeningen (tabel 3.2 Luchtkwaliteitsonderzoek) zijn wel de te verwachten ontwikkelingen in en rond het plangebied meegenomen.

Voor wat betreft de constatering van Mega over de verschillen in de verkeersgegevens wordt verwezen naar hetgeen hierboven is vermeld over het CARII Rekenmodel.

Natuur en ecologie

Ad 5e

Betreffende de ecologische aspecten in de Ecoscan van 27 augustus 2008 wordt geconcludeerd dat er voldoende gegevens beschikbaar waren/zijn om de scan naar behoren uit te voeren. Het plangebied is wel van belang voor enkele zwaarder beschermde soorten, waar Mega ook terecht op wijst. Ten aanzien van broedvogels en vleermuizen worden mogelijk verbodsbepalingen overtreden. Mitigeren van negatieve effecten op broedvogels is mogelijk door de werkzaamheden buiten het broedseizoen uit te voeren, of de werkzaamheden voor het broedseizoen te starten en continue uit te voeren. Voorafgaand aan de kap van de bomen met spleten en holten aan de noordoostzijde van het spoor dienen deze onderzocht te worden op de aanwezigheid van holenbroeders en vleermuizen. Indien zij worden aangetroffen, is een ontheffing van de Flora- en faunawet vereist. Mega stelt echter dat een dergelijk ontheffing voor holenbroeders niet mogelijk is omdat dit strijd op zou leveren met de Vogelrichtlijn. Dit is op zich juist. Volgens de Ecoscan (blz. 18) zijn alle broedvogels beschermd middels de Flora- en faunawet. Voor verstoring van broedvogels (overtreding artikel 11) wordt geen ontheffing verleend.

In de directe omgeving van het plangebied zijn voor verblijfplaatsen van holenbroeders/ vleermuizen voldoende alternatieven aanwezig. Indien vlak voor het broedseizoen wordt gestart moet het plangebied gecontroleerd worden op de aanwezigheid van broedvogels. Onderkend wordt dat er nog een onderzoek naar de verblijfplaatsen van holenbroeders moet plaats vinden. Bij dit onderzoek zal ook worden aangegeven welke verstoring optreedt. Dit onderzoek is meer zorgvuldig op het moment vlak voor de start van de uitvoering dan vooraf, ook omdat nest- en verblijfplaatsen kunnen wisselen

per jaar. Aangezien geen aanwezigheid van holenbroeders is vastgesteld, is er vooralsnog geen aanleiding om aan te nemen dat de aanwezigheid van holenbroeders de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan in de weg staat. De staat van instandhouding van de aanwezige soorten komt niet in gevaar, mits de mitigerende maatregelen in acht worden genomen. Derhalve kan het project doorgang vinden in het licht van de Flora- en Faunawet, mits onderzocht is welke bomen gekapt gaan worden. Mogelijk moet voor vleermuizen een ontheffing aangevraagd worden, nader onderzoek zal dit, zoals gezegd, uitwijzen.

De veldspitsmuis komt niet voor op de lijsten uit de Habitatrictlijn. Wel is deze opgenomen in lijsten behorende bij de Natuurbeschermingswet. Voor deze soort is een ontheffing o.g.v. artikel 75 FF-wet aangevraagd en verleend. Ook wordt binnen de gemeente gewerkt aan de gemeentelijke gedragscode voor ruimtelijke ontwikkelingen. Als deze is goedgekeurd is een ontheffing niet langer noodzakelijk. Betreffende de veldspitsmuis geeft Mega aan dat één enkel veldbezoek nooit toereikend kan zijn voor de beoordeling. Tijdens het veldbezoek van het plangebied (zonder het gebied van het station dat al eerder is onderzocht) is onder meer gekeken naar de omgevingskenmerken waaruit kan worden opgemaakt of er sprake is van voor de veldspitsmuis geschikt leefgebied. Tijdens dat veldbezoek is er weinig geschikt leefgebied waargenomen. Alleen de struikvegetatie langs het spoor en die langs de zuidelijke zijweg (bedoeld wordt de Veldstukken, de ontsluitingsweg naar de wijk Rietlanden) bieden matig geschikt habitat voor de veldspitsmuis.

Van dit laatste gebied wordt nog opgemerkt dat dit is gelegen in de bebouwde kom, waardoor geschikt foerageergebied niet aanwezig is. Bovendien geldt voor beide gebieden dat hier, met uitzondering van het gebied waar het station komt, geen bestemmingsverandering zal plaatsvinden en er dus ook geen eventueel leefgebied verloren kan gaan. Het compensatieplan voor het verlies aan leefgebied waar het station wordt gebouwd, omvat het inrichten en beheren van nieuw verblijfsgebied voor de veldspitsmuis ten zuiden van het spoor in de vorm van de in het plan aangewezen stroken. Tussen en naast die stroken ligt akkerland dat als zodanig in stand blijft en dezelfde functie kan vervullen als het akkerland rondom het huidige leefgebied dat komt te vervallen. Voor het overige wordt verwezen naar onze reactie op de zienswijze van de IVN. Er is daarom geen sprake van onvoldoende compensatie. Dat wordt ook erkend door de minister van LNV die op 12 december 2008 op basis van het compensatieplan ontheffing heeft verleend voor het stationsgebied als bedoeld in art. 75 van de Flora- en Faunawet.

Archeologie

Ad 5f

Uit de plantoelichting blijkt dat in juni 2008 een verkennend onderzoek op de onderhavige locaties is uitgevoerd. Uit het archeologisch verwachtingsmodel bleek dat archeologische waarden uit de prehistorie in de drie deelgebieden van het plangebied niet uitgesloten konden worden. Het meest noordelijke deelgebied (deelgebied 1) ligt op de flank van de dekzandrug van Emmen, de twee zuidelijke gebieden (deelgebieden 2 en 3) liggen lager, in een gebied waar in het Post-Saalien erosiegeulen zijn ontstaan. In het hoog gelegen gebied, ten noorden en oosten van de plangebieden, zijn in het verleden meerdere archeologische vondsten gedaan. De drie deelgebieden volgen bestaande wegtracés. De werkzaamheden bestaan in de twee noordelijke deelgebieden (deelgebieden 1 en 2) uit het verbreden van de huidige weg. De bodem naast het wegtracé is hoogstwaarschijnlijk verstoord bij de aanleg van de huidige weg en het leggen van kabels en leidingen. In het zuidelijke deelgebied (deelgebied 3) wordt een studie gedaan naar de mogelijkheden voor verlegging van de bestaande weg. Hier betreft het ook een tot op heden onbebouwd perceel bij een huis en een gedeelte weidegrond. In dit gebied is de archeologische verwachtingswaarde laag. Het college blijft bij de conclusie dat er geen schade zal worden aangebracht aan archeologische waarden in de gebieden, nu de aan te leggen weg een reeds bestaande tracé volgt. Planregels ter bescherming van archeologische waarden zijn daarom niet noodzakelijk.

Externe Veiligheid

Ad 5g

Op grond van de AmvB Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) is gekeken naar de aanwezigheid van BEVI-inrichtingen. Daarnaast is gekeken naar vervoer van gevaarlijke stoffen en hoofdgasleidingen. Het doel hiervan was om zowel individuele als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Ten aanzien van BEVI-

inrichtingen en het vervoer van gevaarlijke stoffen, worden de risico's gemeten in twee maten: het plaatsgebonden risico (voor individuen) en het groepsrisico (voor groepen mensen). Volgens de Risicokaart Drenthe ligt het plangebied niet in de omgeving van een BEVI-inrichting.

Uit de Risicoatlas Wegtransport Gevaarlijke Stoffen blijkt verder dat er geen vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Ten zuiden van het plangebied ligt er volgens het POP een hoofdgasleiding. Deze ligt op circa 2 kilometer afstand van het plangebied. De hoofdgasleiding zal derhalve geen invloed hebben op het plan. Voorts is er advies aan de brandweer gevraagd. Hieruit is naar voren gekomen dat voor wat betreft bluswatervoorzieningen er op een aantal strategische plekken, zoals bij de rotondes, drukke kruispunten en het treinstation, toereikende openbare bluswatervoorzieningen aanwezig moeten zijn.

Door het verlagen van de toegestane rijsnelheid, van 80 km/uur naar 50 km/uur, en het realiseren van 2 rotondes, neemt de opkomsttijd van de hulpverlenende dienst met maximaal 30 seconden toe richting het zuidelijke verzorgingsgebied, gezien vanaf de rotonde bij de Oude Delft. Aangezien de brandweer bij het aanrijden een sirene mag voeren zal in praktijk het rijdtijdverlies kleiner zijn. Er is derhalve voldoende onderzoek verricht naar de externe veiligheid. Daarnaast wijst het college nog op de ruimtelijke onderbouwing bij station Emmen-Zuid. Hierin is te vinden dat de risico's betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen via het spoor de gehanteerde waarden niet zullen overstijgen.

Financiële haalbaarheid

Ad 5h

Door provincie en gemeente zijn financiële middelen beschikbaar gesteld, en op basis van de opgestelde ramingen moet er van worden uitgegaan dat deze middelen voldoende zijn. De gemeente ziet onvoldoende redenen om te twijfelen aan de juistheid van de genoemde bedragen en aan hetgeen in de plantoelichting is opgemerkt met betrekking tot de economische haalbaarheid van het plan. Er is een bedrag (€ 1.911.000) beschikbaar gesteld ter financiering van de rotondes en de verdubbeling van de weg. De aanwijzing van de aanvullende middelen is in procedure. Er mag van worden uitgegaan dat de kosten voor dit deel van het plan gedekt worden.

Plankaart en planregels

Ad 5i

Betreffende de definitie van het toegepaste peil in de planregels het volgende. Terecht wijst Mega hier op het ontbreken van een definitie. Wij komen dan ook aan deze zienswijze tegemoet. De gehanteerde definitie in de planregels is "het peil overeenkomstig de bouwverordening, danwel indien geen peil overeenkomstig de bouwverordening is vast te stellen, de hoogte van het afgewerkte bouwterrein, indien in of op het water wordt gebouwd, dan het Normaal Amsterdams Peil of een ander plaatselijk waterpeil aan te houden;" Deze definitie zal in de planregels onder Artikel 2; Wijze van Meten worden gevoegd.

Een binnenplanse ontheffingsbevoegdheid is voorbehouden voor in het bestemmingsplan zelf voorziene gevallen. In het bestemmingsplan kunnen burgemeester en wethouders bevoegd worden verklaard om ontheffing te verlenen van bij het plan gegeven regels. In dit geval kan dus in artikel 3.5 een ontheffingsbevoegdheid worden opgenomen ten opzichte van de in artikel 3.4 opgenomen regel.

Voor wat betreft het opnemen van regels over archeologische waarden wordt korthedshalve naar punt 13 verwezen.

Aangezien de onteigeningskaart deel uit maakt van het ontwerpbestemmingsplan en de planregels daarop betrekking hebben, is de aanduiding "Wro-zone – verwerkelijking in de naaste toekomst" wel degelijk van betekenis. Deze Wro-zone is op een aparte kaart aangegeven, maar zal ter verduidelijking op de Verbeelding worden opgenomen. Er is volstaan met het weergeven van één dwarsprofiel voor de wegtracés. Dit omdat de verschillen erg gering zijn.

Mega heeft gewezen op artikel 7 sub a van de planregels. Wij delen echter niet de mening van Mega dat het gebruiksverbod van artikel 7 sub a ziet op artikel 4 Verkeer – Parkeren van de planregels. In artikel 7 sub a wordt immers duidelijk vermeld dat tot een gebruik, strijdig met de bestemming, zoals bedoeld in artikel 7.10 Wet ruimtelijke ordening, in ieder geval wordt gerekend: het gebruik van de gronden voor de stalling en opslag van (aan het oorspronkelijk gebruik onttrokken) voer-, vaar- en/of vliegtuigen.

Belangrijk is hier de passage ‘aan het oorspronkelijke gebruik onttrokken’. Daarbij moet worden gedacht aan niet langer functionerende voer-/vaar-/vliegtuigen. Dit ziet derhalve niet op kortstondig geparkeerde voertuigen welke daarna weer aan het verkeer zullen gaan deelnemen.

5. Financiële consequenties/voorgestelde dekking

Per 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening in werking getreden. Met de inwerkingtreding van de Wro rust op de gemeente de verplichting tot het verhalen van kosten bij grondexploitatie via een exploitatieplan, tenzij kostenverhaal anderszins is verzekerd.

De toepassing voor het afdwingbare kostenverhaal richt zich op bouwplannen. De definitie van wat onder een bouwplan wordt verstaan, is opgenomen in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro). Omdat er bij het voorliggende bestemmingsplan geen sprake is van een bouwplan, is er geen mogelijkheid voor het opstellen van een exploitatieplan.

De kosten voor het opstellen van het bestemmingsplan zijn gedekt uit het programma duurzame stedelijke bereikbaarheid. Er is hieruit voor de reconstructie van de Nieuw Amsterdamsestraat in totaal een bedrag van € 1.911.000 beschikbaar. Een eerste globale raming van de kosten komt uit op een bedrag van € 2,5 miljoen. Het verschil van bijna € 600.000 heeft vooral te maken met de uitbreiding van het project met het wegvak tussen de rotonde Delflanden en de onderdoorgang. Voor de dekking hiervan zal nog een voorstel worden voorgelegd.

De kosten voor het station en de onderdoorgang worden geraamd op een bedrag van € 21,6 miljoen. Dit bedrag kan geheel worden gedekt uit door het rijk, de provincie en de gemeente beschikbaar gestelde middelen.

Een concept-besluit is bijgevoegd.

Emmen, 18 augustus 2009.

Burgemeester en wethouders van Emmen,
de secretaris, de burgemeester,

A.J. Mewe

C. Bijl

jaar	stuknr. Raad	categorie/agendanr.	stuknr. B. en W.
2009	RA09.0084	B 8	09/734

Raadsbesluit

De raad van de gemeente Emmen;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 18 augustus 2009, nummer: 09/734;

overwegende dat;

- conform het bepaalde in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 4 februari 2009 gedurende zes weken, in casu tot en met 18 maart 2009, voor een ieder ter inzage heeft gelegen het ontwerp van het bestemmingsplan “Reconstructie Nieuw Amsterdamse Straat”;
- tegen het voornoemd ontwerp van het bestemmingsplan 6 zienswijzen zijn ingebracht door:

	naam	adres
1.	Pro Rail	postbus 2038, 3500 GA Utrecht
2.	IVN, (vertegenwoordiger dhr. Weegenaar),	Bargerkampenweg 15A, 7812 BT, Emmen
3.	Waterschap Velt en Vecht, (vertegenwoordiger L.Lasker),	Postbus 330, 7740 AH Coevorden
4.	J.A.Stormezand,	Nw. Amsterdamsestraat 54, 7814 VA Emmen
5.	A. Bloeming, (gemachtigde dhr./mevr. Stormezand)	Nw. Amsterdamsestraat 55, 7814 VA Emmen
6.	Kienhuis Hoving	advocaten, namens Mega Projecten B.V.

- de ingekomen zienswijzen zijn ontvangen binnen de wettelijke termijn;
- in de aangevoerde zienswijzen 1, 3, 4, niet te delen.
- de zienswijzen 2, en 5 (gedeeltelijk) te delen.
- Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, is het bestemmingsplan als volgt gewijzigd:
 - het compensatieplan is aangepast door het aangeven van een ander compensatiegebied voor de veldspitsmuis. Het nieuwe gebied betreft een strook direct ten oosten van het AZC.
 - een aanvulling op de Regels (artikel 1) van het bestemmingsplan met de definitie "peil"
 - een aanvulling van de verbeelding (plankaart) met een WRO-contour “verwerkelijking in de naaste toekomst”.

b e s l u i t :

1. Alle ingekomen zienswijzen ontvankelijk te verklaren;
2. De ingekomen zienswijzen nrs. 2 en 5(gedeeltelijk) te delen;
3. De overige zienswijzen niet te delen;
4. Het bestemmingsplan “Reconstructie Nieuw Amsterdamsestraat met nr. 08.126” en bijbehorende stukken gewijzigd vast te stellen;

Vastgesteld in de openbare vergadering van 24 september 2009.

de griffier,

de voorzitter,

H.D. Werkman

C. Bijl