Nota Zienswijze, Commentaar en Wijziging Ontwerp bestemmingsplan Meerstad-Midden hernieuwde terinzagelegging (verwerking van de zienswijzen)

Referentie: Nota ZCW
Datum: 8 november 2007

Inhoudsopgave

1 Inleiding

2 Index: overzicht indieners zienswijzen

3 Zienswijzen, commentaar en wijzigingen

4 Zienswijzen gericht tegen de vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 voor het bouwrijp maken van Deelplan 1

5 Verslag informatie-avond 4 juli 2007

6 Wijzigingen in het Ontwerp-Bestemmingsplan Meerstad Midden (herziene versie)

1 Inleiding

Het ontwerp-bestemmingsplan Meerstad-Midden heeft van maandag 18 juni 2007 tot en met maandag 30 juli 2007 ter inzage gelegen, samen met onderliggende stukken, waaronder de Nota Zienswijze, Commentaar en Wijziging (juni 2007) en bijbehorende onderzoeksrapporten. In totaal zijn er gedurende deze periode 84 zienswijzen en adviezen binnengekomen. Deze zijn samengevat in deze Nota Zienswijze, Commentaar en Wijziging, hernieuwde terinzagelegging (Nota ZCW).

Ook is het verslag van de informatieavond van 4 juli 2007 opgenomen in deze nota. De Nota ZCW geeft commentaar op de zaken die in de zienswijzen inspraak naar voren zijn gebracht en geeft aan of de zienswijze heeft geleid tot een wijziging in het ontwerp-bestemmingsplan Meerstad Midden (hernieuwde versie). Tot slot wordt een overzicht gegeven van alle wijzigingen in het bestemmingsplan ten opzichte van het vorige ontwerp bestemmingsplan Meerstad-Midden.

In het navolgende is eerst een alfabetisch overzicht gegeven van de indieners van een zienswijze. Vervolgens is in hoofdstuk 3 op iedere zienswijze afzonderlijk ingegaan. Wanneer een zienswijze aanleiding heeft gegeven tot aanpassing van het bestemmingsplan, is dat in de 'rechter kolom' weergegeven.

2 Index

Organisatie	Naam	Voorletter	Voorv.	Namens	Nr
Adviesgroep Harkstede/Scharmer e.o.	Schrör	J.B.			15
Advocatenkantoor Gepken	Gepken	mr. J.		Bakker en Noordman	72
ARAG Rechtsbijstand	Veghel-Velthoven	mr. A.L.		J. Tammenga	32
Bakker & Kievitsbosch advocaten	Kupers	mr. D.K.		- Autobedrijf H Zonderman, - D.M.I., - Kuil Banden B.V., - W. Greven en ZN B.V., - Timmerbedrijf Andre Swart, - No Fare, - Bos Totaalcleaning, - Harry's Café, - Café Engelstede, - Jan Weender, - Kleinstra Steigerbouw, - Fa. Gerard Mulder Tweewielers, - L.Bosman Projectinrichting, - T & J Martens Houtbouw en Bestratingen, - Tempel Shovelbedrijf, - Autobedrijf H. Mulder, - G. Post Hengsthouderij, - Jaap Kruier Grondverzet, - Veehouderij R. Berends	21
Bakker & Kievitsbosch advocaten	Kupers	mr. D.K.		Ondernemers MEER-dorpen	82
Bewoners Klein Harkstede	Wildeman	E.J.		Diverse bewoners Klein Harkstede	17

CMS Derks Star Busmann Advocaten	Meer	mr. B.J.M.		- Recronde BV; - Recreatiecentrum Grunostrand BV; - Meerstad Real Estate BV.	3
DAS Rechtsbijstand	Smaling	mr. M.J.		mw. M. Kuiper	30
Heemschut Bescherming Cultuurmonumenten	Vooijs	M.J.A.			77
Juridisch Adviesbureau Noordhuis	Noordhuis	mr. ing. A.E.		L. Bulder	75
Kienhuis Hoving Advocaten en Notarissen	Gundelach	mr. J.		- MEGA Projecten B.V.; - Rotij Projecten B.V..	58
Maas Meijer & Van Gessel	Gessel	mr. S.		Ekkers/Paauw	52
Maas Meijer & Van Gessel	Gessel	mr. S.		Meijer	53
Maatschap Veltman	Veltman	J.			48
Milieufederatie Groningen	Prins	ing. H.C.			22
NAM	Alberts	E.W.R.			12
Natuurbad en Camping Engelbert B.V.	Delden	R.J.	van		31
Natuur en Landschap Duurswold	Glas	J.			33
Nysingh advocaten-notarissen	Knoop	mr. S.W.		- Rotij Grondontwikkeling Oost B.V. te Rijssen; - Rotij Vastgoedontwikkeling B.V. te Rijssen; - Plegt-Vos Vastgoedontwikkeling B/V. te Oldenzaal; - W.T. Invest B.V. te Rijssen; - Groothuis Mekkelenberg Projecten B.V. te Almelo.	74
Rigoletto Ruiters	Volten	M.			50
SRK Rechtsbijstand	Vinkenborg	mr. A.		K.J. Freije	28
Stichting Rechtsbijstand	Lutje Schipholt	mr. G.J.R.		Haverkamp	37
Stichting Univé Rechtshulp	Wils	Mw. Mr. I.C.		J. Kok	1
St. Vereniging Veenbos	Eimers v.d. Laan	J.G.			36

Vereniging Dorpsbelangen Lagelang e/o	Kuipers-Been	I.			29
	Bellinga-Runia	M.F.			2
	Bellinga-Runia	M.F.			9
	Breeuwsma en Adema	G.			49
	Bruggen		van		14
	Dam	A.	van		51
	Dethmers	B.J.			10
	Dethmers	B.J.			11
	Dijkhuis	R.			23
	Dijkhuis	Th.F.K.			60
	Dokter	H.			54
	Drost	A.J.			20
	Duit	H.			13
	Eilert en Nijboer	J.W.A.			27
	Ensing	J.			6
	Folmer en Frijling	S.J.			70
	Gerritsen en v.d. Bliek	E.			43
	Heikens	P.S.			68
	Heringa	B.J.			39
	Heringa	B.J.			40
	Heringa	B.J.			66
	Heringa	H.J.			65
	Hermse	E.			8
	Hilgema en Tadema	R.			71
	Hoogmoed en Lubberts	C.G.	van		7
	Hooikammer	G. en K.A.			61
	Huizenga	mr. K.B.			79

	Huizenga	mr. K.B.			80
	Huizenga	mr. K.B.			81
	Huizinga en de Jong	D.J.			63
	Kalker	B.	van		56
	Kammenga en van Heerde	T.			25
	Kielman	H.E.			41
	Klaaskate	G.H. en E.J.H.			55
	Kleijweg				46
	Kloof	F.R.			16
	Kraaijenzank en Van Damme	R.P.			4
	Kruijer	J.H.			18
	Kuipers	R.			62
	Laffra en Visker	A.C.			59
	Meijer	G.			38
	Nicolai	M.			19
	Nijstad	H.J.			69
	Poloskey	P.W.			76
	Pool	G.R.			44
	Reitsema en Rosenboom	H.			24
	Richardson	F.J.			34
	Schiet	H.W.			78
	Schrör	J.B.			26
	Slagter en van Roy	R.			64
	Smit	E.J.A.			45
	Tammenga	J.			42
	Tuhumury	S.			67b
	Ubels	A.J.			5

	Veninga	M.R.			47
	Weerden	S.J.	van		35
	Weijde en van der Veen	M.	van der		73
	Wijnstra	S.			57
	Zuidema	K.H.			67a

Adviezen

Gemeente Ten Boer	B&W Ten Boer				84
Provincie Groningen	Gedeputeerde Staten				83

3 Zienswijzen, commentaar en wijzigingen

Nr.	Zienswijze	Commentaar	Voorgestelde wijziging
1	**Wils, I. C . Stichting Univé Rechtshulp namens J. Kok, Borgsloot 6 te Groningen**		
1.1	De heer Kok handhaaft de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals dat ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007.	Deze zienswijzen worden besproken onder 1.1A tot en met 1.1E.	
1.1A	Het perceel Borgsloot 6 heeft de bestemmingen Woongebied (uit te werken) en Leiding (dubbelbestemming) gekregen. Daarnaast blijkt uit de voorschriften van het bestemmingsplan dat er geen gebouwen, standplaatsen, etc. gebouwd mogen worden. Indiener vraagt hoe deze bepaling staat in relatie tot de bestaande bebouwing. De belangen van dhr. Kok zijn onvoldoende meegewogen bij het ontwerpbestemmingsplan.	*Vooraf* Het is gebleken dat de hinderzone langs het Eemskanaal op de kaart van het ontwerpplan abusievelijk was weergegeven met een breedte van 20 meter. Dat had 30 meter moeten zijn. Dit wordt aangepast. Dat betekent dat de woning Borgsloot 6 nu geheel binnen deze zone komt te liggen, die nu "Belemmeringenzone vaarweg" gaat heten. Nu de hoogspanningsleiding niet in deze zone mag komen te liggen, is de grens van de dubbelbestemming "Hoogspanningsleiding" opgeschoven en ligt deze niet meer over de woning, maar nog wel over het erf. *Hoogspanningsleiding:* Nadat de voorkeur was bepaald voor een hoogspanningstracé langs het Eemskanaal, heeft Petersburg Consultants b.v. nader onderzoek gedaan naar de uitvoering en uitwerking van dat tracé. Gestreefd is naar een tracé waarmee de bestaande bebouwing zo veel mogelijk gespaard kan worden. Het was, gegeven de keuze voor een traject langs het Eemskanaal, vrijwel onontkoombaar dat de zoekzone voor het hoogspanningstracé in dit bestemmingsplan (dubbelbestemming "Hoogspanningsleiding") over de percelen Borgsloot 6 en 8 en Slochterdiep 4 kwam te vallen. Uit het antwoord op 1.1.D blijkt dat niet alle woningen binnen de zoekzone zullen hoeven te verdwijnen, maar dat er wel rekening mee gehouden moet worden dat een of meerdere woningen toch moeten verdwijnen. Het streven is er echter nog steeds op gericht oplossingen te vinden waarmee de bestaande bebouwing alsnog gehandhaafd kan worden. Er is reeds een contra-expertise verricht door KEMA (zie commentaar op zienswijze 1.2). Ook wordt met de	Aanpassing plankaart.

		bewoners overlegd. Aangezien het op dit moment echter nog niet zeker is of de woningen in combinatie met de hoogspanningsleiding gehandhaafd kunnen blijven, omdat daarover in deze fase van de planvorming nog geen uitsluitsel gegeven kan worden, kunnen de woningen reeds om die reden geen positieve woonbestemming krijgen en geldt voor de woningen de bestemming "Woongebied (uit te werken)". *Uit te werken bestemming Woongebied:* De verdere uitwerking van dit deelgebied heeft nog niet plaatsgevonden. Het kan zijn dat, los van de hoogspanningsleiding, bij de verdere planvorming van het gebied blijkt dat de woningen reeds om andere redenen moeten wijken. Bij de nadere uitwerking van dit gebied zal definitief de situatie rondom deze woning bekeken worden. Percelen, waarvan nog niet vaststaat dat deze bij de verdere planvorming – nog los van de hoogspanningsleiding - behouden kunnen blijven, hebben in het ontwerpbestemmingsplan de bestemming "Woongebied (uit te werken)" gekregen. Mocht blijken dat het perceel behouden kan blijven, dan kan op grond van de mogelijkheden die de betreffende bestemming biedt de bestaande bebouwing weer een passende bestemming krijgen. Tot zolang kan de woning onder het overgangsrecht bewoond blijven. Indien de woning in deze plannen niet gehandhaafd kan worden, zal tijdig met de eigenaar/bewoner in overleg getreden worden. *Belemmeringenzone vaarweg*: Het perceel Borgsloot 6 valt eveneens deels in de dubbelbestemming Belemmeringenzone Eemskanaal. Binnen deze zone zijn geen gebouwen toegestaan. Het pand valt daarmee ook voor deze dubbelbestemming onder het overgangsrecht. *Bouwverbod:* Het aanvankelijke bouwverbod binnen de uit te werken woonbestemming is in de ontwerpfase versoepeld voor bestaande woningen. Voor bestaande woningen zijn bij benadering de voorheen geldende bouwmogelijkheden opgenomen via een	

		verwijzing naar het voorheen geldende bestemmingsplan. Voor gronden binnen de dubbelbestemming "Hoogspanningsleiding" geldt echter nog wel een algeheel bouwverbod, net als binnen de "Belemmeringenzone vaarweg". Onder strikte voorwaarden kunnen B&W daarvan vrijstelling verlenen. Gelet op het belang gediend met de verplaatsing van de hoogspanningsleiding achten wij deze regeling aanvaardbaar, ondanks het eventueel moeten verdwijnen van de woningen en de onzekerheid die dat voor de huidige bewoners schept. Wel zullen wij ons ervoor inspannen de periode van onzekerheid zo kort mogelijk te laten zijn.	
1.1B	De bestaande woning Borgsloot 6 is niet in het bestemmingsplan bestemd, maar is feitelijk nog aanwezig. Dit leidt tot grote rechtsonzekerheid voor de eigenaar van de woning. Er is sprake van onzorgvuldig handelen en onbehoorlijk bestuur, aangezien men hierover niet persoonlijk is benaderd.	Zoals hiervoor vermeld, is de woning Borgsloot 6 wel bestemd als woongebied, maar onder een uit te werken bestemming (zie commentaar op zienswijze 1.1A). Dit betekent dat in de komende tijd duidelijk zal moeten worden of de woning kan worden ingepast in de nieuwe nog uit te werken woonbestemming of dat de woning toch zal moeten verdwijnen. Dit brengt voorlopig enige onzekerheid met zich mee. Mocht in een later stadium blijken dat de woning niet gehandhaafd kan worden, dan zal dit in het kader van het uitwerkingsplan duidelijk worden toegelicht. Tegen het uitwerkingsplan kunnen dan zienswijzen worden ingediend en kan een beroepsprocedure worden gevoerd. Overigens acht de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (13-8-2007 nr. 200603929/1) het toelaatbaar om bestaande bebouwing onder de uitwerkingsbepaling te brengen. Overigens zullen wij er alles aan doen om er, zodra er meer duidelijkheid bestaat over het voornemen tot uitwerking ter plaatse, in goed overleg met de eigenaren/bewoners uit te komen. Zo is met omwonenden op verschillende momenten overleg gevoerd. Op 6 juni 2007 is het hoogspanningstracé langs het Eemskanaal gepresenteerd aan omwonenden. Daarnaast is op 6 september j.l. een informatiebrief van Bureau Meerstad uitgegaan naar omwonenden met informatie over de huidige richtlijnen. Tussentijds zijn separate overleggen gevoerd en is in de brief van 6 september jl. van Bureau Meerstad aan omwonenden aangegeven dat het onafhankelijk KEMA-rapport zal worden toegezonden. In	

		november 2007 is een vervolgbijeenkomst. Het overleg zal worden voortgezet bij de verdere ontwikkelingen rondom deze specifieke situatie.	
1.1C	Het is onduidelijk waarom de verplaatsing van de hoogspanningleiding niet opgenomen was in het ontwerpbestemmingsplan.	Deze herhaalde zienswijze had betrekking op eerdere planfases. Ten tijde van die eerdere planfases van Meerstad-Midden waren de inzichten omtrent de hoogspanningsleiding nog niet zover gevorderd dat wij het verantwoord achtten de oude leiding op de plankaart reeds te vervangen door de nieuwe. Inmiddels blijkt uit onderzoeken dat het nieuwe tracé realiseerbaar is, en konden wij het nieuwe tracé alsnog op de kaart zetten en het bestaande hoogspanningstracé van de kaart verwijderen. Wij achtten het niet wenselijk in dat stadium het plangebied van Meerstad-Midden nog uit te breiden met het gehele hoogspanningstracé. Voor het deel van de hoogspanningslijn buiten het plangebied van Meerstad-Midden zal daarom een aparte planologische procedure gevolgd moeten worden. Overigens hebben diverse indieners gereageerd dat het hele hoogspanningstracé in dit bestemmingsplan had moeten worden meegenomen. In beginsel behoort begrenzing van het plangebied behoort tot de gemeentelijke beleidsvrijheid, tenzij er een zodanige samenhang is met het buiten het plangebied gelegen functies en/of gebruik dat deze met het plan hadden moeten worden mee bestemd. Weliswaar loopt de hoogspanningsleiding buiten het plangebied door, maar dat maakt nog niet dat er tussen de gebieden een zodanige ruimtelijke samenhang bestaat dat het volledig nieuwe tracé in het plan opgenomen had moeten worden. Nu voor de verplaatsing van de hoogspanningsleiding gelden zijn gereserveerd en ook overigens op voorhand geen twijfels bestaan omtrent de haalbaarheid van het nieuwe tracé, zien wij geen aanleiding de vastgestelde planbegrenzing in strijd te achten met een goede ruimtelijke ordening	
1.1D	Door hoogspanningsleidingen wordt een onveilige situatie gecreëerd. Verwezen wordt naar het advies van staatssecretaris Van Geel om zo weinig mogelijk gevoelige bestemmingen in de hoogspanningszone terecht te laten komen. Het ontwerpbestemmingsplan handelt in strijd met dit advies.	Het plan kent voor de hoogspanningsleiding twee verschillende zones. De eerste is de zone die op de plankaart is aangegeven met de dubbelbestemming "Hoogspanningsleiding". Deze zone vormt het zoekgebied voor de leiding. De masten en de leidingen moeten binnen dit zoekgebied vallen. Deze zone ligt vast op de plankaart	

		en binnen deze zone gelden bebouwingsbeperkingen. De tweede zone is de zogeheten magneetveldzone. De magneetveldzone is de weerslag op de kaart van het driedimensionale stralingsveld rond de leidingen: het is de zone waarbinnen het jaargemiddelde magneetveld vanwege de hoogspanningslijnen op 1 meter hoogte hoger is dan 0,4 microtesla. De zone hangt af van de exacte situering, configuratie en hoogte van de leiding. De magneetveldzone kan in dit stadium daarom nog niet op de kaart worden aangegeven. In de voorschriften van het bestemmingsplan is echter gewaarborgd dat bij de bouw van de leiding bestaande gevoelige objecten niet binnen de magneetveldzone mogen komen te vallen. Ook mogen binnen de magneetveldzone geen nieuwe gevoelige objecten worden gebouwd. Bij de verdere uitwerking van de leiding zullen Bureau Meerstad en Essent daaraan moeten voldoen. Bureau Meerstad laat zich – in overleg met Essent – adviseren door deskundige adviesbureau's. De richtlijnen met betrekking tot hoogspanningslijnen van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) zijn als randvoorwaarden gesteld. De norm van 0,4 microtesla is conform de daarvoor gestelde richtlijnen van het RIVM en het ministerie van VROM. Het ministerie van VROM is van mening dat langdurige blootstelling aan magnetische velden/straling niet hoger mag zijn dan 0,4 microtesla. Dit is gebaseerd op een jaargemiddelde en gemeten op 1 meter boven maaiveld. Overigens zijn deze richtlijnen erg strikt in vergelijking met Europese regelgeving. De International Commission on Non-Ionizing Radiation Protection (ICNIRP) (Europese richtlijn) heeft een referentieniveau vastgesteld van 100 µT. Wij conformeren ons aan de norm van het ministerie en het standpunt van het ministerie, dat uit onderzoek blijkt dat gezondheidsschade onwaarschijnlijk is, maar dat alleen zeer langdurig verblijf (permanent/dag en nacht) van kinderen tot 15 jaar binnen de magneetveldzone misschien invloed zou kunnen hebben op de gezondheid. De in het bestemmingsplan opgenomen norm waarborgt dat die situatie zich niet zal voordoen. De bovengenoemde norm van 0,4 microtesla is daarbij opgenomen als	

		harde voorwaarde in het bestemmingsplan. Deze norm geldt in het bestemmingsplan ook voor apart gelegen woningen en panden die op grond van het VROM-advies niet aan die normen zouden hoeven voldoen. Voor wat betreft de bestemmingen die niet als gevoelig worden aangemerkt, overwegen wij dat de bijlage bij het VROM-advies daarover meldt dat deze gelet op de kortere verblijfsduur van kinderen in relatie tot de wel als gevoelig aangemerkte bestemmingen niet worden aangemerkt als gevoelige bestemming. Voor deze functies, bijvoorbeeld sportvelden, zwembaden en speeltuinen, menen wij dat de met dit soort bestemmingen samenhangende verblijfsduren aanmerkelijk verschilt van eerdergenoemde gevoelige bestemmingen. Nu gezondheidsschade bij kinderen, zo leiden wij af uit het VROM-advies, alleen nog statistisch en niet oorzakelijk is aangetoond, en de verblijfsfrequentie resp. –duur van kinderen op sportvelden, speeltuinen e.d. normaal gesproken relatief gering zal zijn, achten wij het toestaan van deze bestemmingen binnen de magneetveldzone niet op voorhand ontoelaatbaar. Daarbij nemen wij in overweging dat hoe dan ook voldaan zal worden aan het Europese referentieniveau van 100 microtesla, en dat de werkelijke magneetveldzone op het maaiveld onder de leiding ook aanmerkelijk minder zal zijn dan die 100 microtesla. Voorzorgshalve hebben wij echter toch een verdere beperking van de toegelaten functies opgenomen, waarbij de toelaatbaarheid van functies wordt beoordeeld aan de hand van de verblijfsduur van kinderen. Wij menen dat daarmee het eventuele risico voldoende is teruggebracht. Voor wat betreft plaatsen waar mensen werken, bijvoorbeeld de viskraam van indiener onder zienswijze 32, geldt dat ook deze niet worden aangemerkt als gevoelige bestemming. De daar langer verblijvende personen zijn doorgaans ouder dan 15 jaar, zodat op grond van het eerder aangehaalde onderzoek en het VROM-advies gezondheidsschade niet waarschijnlijk is. Gekozen is voor een tracé met zo weinig mogelijk raakpunten met gevoelige bestemmingen. Het blijkt echter niet te voorkomen dat enkele huidige gevoelige bestemmingen binnen de	

		dubbelbestemming "Hoogspanningsleiding" komen te vallen en daarmee wellicht ook binnen de daadwerkelijke magneetveldzone. Deze gevoelige bestemmingen zullen wellicht moeten verdwijnen om de hoogspanningsleiding mogelijk te maken. De nu op de bestemmingsplankaart aangehouden zone biedt echter enige zoekruimte voor de daadwerkelijke positionering van de leiding. De exacte uitvoering van de leiding wordt nog onderzocht (zie het commentaar op zienswijze 1.2). Het streven is er op gericht oplossingen te vinden waarmee de bestaande bebouwing binnen de zoekzone alsnog gehandhaafd kan worden. Door te werken met een ander type mast of een andere masthoogte, kan binnen deze zoekzone gezocht worden naar een optimalisatie van het tracé. Voor de hoogspanningsleiding in een uitvoering zoals de nu bestaande leiding, geldt bijvoorbeeld een magneetveldzonering van 42 meter aan weerszijden uit het hart van de lijn. Wanneer gewerkt wordt met een andere type mast of met hogere masten, kan de breedte van de zone gereduceerd worden. Een magneetveldarme standaardmast heeft bijvoorbeeld een zone van 29 meter aan weerszijden uit het hart van de lijn. Indien de mast zes meter hoger wordt, wordt het magneetveld aan de grond smaller De zone wordt dan 19 meter aan weerszijden uit het hart van de lijn. In het bestemmingsplan is vastgelegd dat de hoogspanningsleiding niet kan worden gebouwd zolang niet vaststaat dat geen gevoelige objecten in de magneetveldzone komen te liggen, met andere woorden: de leiding kan pas in gebruik worden genomen nadat de eventueel nog binnen de uiteindelijke magneetveldzone liggende woningen zijn ontruimd. Nadat de hoogspanningsleiding is gerealiseerd, kan met een wijzigingsbevoegdheid de dubbelbestemmingszone (zoekzone) teruggebracht worden tot de magneetveldzone. Naast de magneetveldzone worden nog andere risico's genoemd, zoals bijvoorbeeld brand, werkzaamheden in de buurt van de leiding etcetera. In het VROM-advies wordt reeds ingegaan op het risico bij brandblussen. Er zijn nauwelijks extra risico's als de brandweer het landelijk protocol "Blussen onder	

		hoogspanningslijnen" toepast. Dit protocol is bedoeld om de risico's voor het brandweerpersoneel tijdens bluswerkzaamheden te verminderen' (Bron: http://www.vrom.nl/pagina.html?id=9488#3, 2007). De brandweer is bezig met de invoering van dit protocol. In de opleiding van de bevelvoerders wordt overigens reeds aandacht besteed aan het blussen onder hoogspanningsleidingen. Via het zakelijk recht en de bouwverordening zijn ook nog een aantal zaken geregeld. Essent heeft voorschriften voor het werken nabij hoogspanningslijnen: 'Veiligheidsvoorschriften voor werken in de nabijheid van hoogspanningslijnen en hoogspanningskabels van Essent netwerk Noord NV'.	
1.1E	Indiener maakt bezwaar tegen het verder in procedure brengen van het ontwerpbestemmingsplan in verband met grote onzekerheid voor bewoners van het perceel en het ontbreken van overleg.	Voor wat betreft deze onzekerheid verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.1B.	
1.2	In het commentaar op zienswijze 1.1A is aangegeven dat er nader onderzoek is gedaan naar de uitvoering van de hoogspanningsleiding, waarbij gestreefd is naar een tracé waarbij de bestaande bebouwing zoveel mogelijk gespaard kan worden. De indiener betwijfelt dit en vindt dat het ondergrondse alternatief onvoldoende onderzocht is. Dit alternatief pas volledig binnen het beleid zoveel mogelijk het bestaande landschap te behouden en zo min mogelijk ongewenste objecten te plaatsen.	Bureau Meerstad heeft KEMA opdracht verleend om een second opinion te geven met betrekking tot de uitgangspunten van Essent en Petersburg. Het concept rapport van KEMA bevestigt op hoofdlijnen het rapport van Petersburg. Verder is de opdracht gegeven uit te zoeken welke andere uitvoeringsmogelijkheden er zijn binnen het gekozen tracé, inclusief de (gedeeltelijk) ondergrondse optie. KEMA ziet voor een bovengrondse hoogspanning lijn nog wel een aantal verbeter mogelijkheden, met name met betrekking tot het toepassen van een nieuw ontwikkelde mast en een configuratie die beter in het landschap past. Een dergelijke mast zal een rustiger beeld geven, met name omdat er dan geen fase-splitsing noodzakelijk is. Overigens geldt ook voor deze masten en configuraties dat er beperkingen met betrekking tot de magneetveldzones blijven. Vanwege diverse technische factoren is de leidingbeheerder geen voorstander van het ondergronds verkabelen van deze hoogspanningslijnen. De mogelijkheid voor een gedeeltelijke ondergrondse oplossing wordt echter nog onderzocht. De specifieke plaatselijke omstandigheden spelen hier een belangrijke rol in. KEMA is gevraagd deze mogelijkheden verder te bestuderen.	

		Daarbij blijven de technische mogelijkheden en de richtlijnen met betrekking tot de hoogspanningslijnen van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en het ministerie van VROM maatgevend, dus ook met betrekking tot de afweging wanneer wel en wanneer niet ondergronds verkabeld kan worden. Het bestemmingsplan maakt ook een ondergrondse aanleg van de hoogspanningsleiding mogelijk. Overigens is het in grote lengtes verkabelen van de hoogspanningsleiding onder het meer niet haalbaar in verband met de daarvoor benodigde lengte van kabels, de (on)mogelijkheden tot herstelwerkzaamheden bij schade en de toegankelijkheid van de moffen (verbindingselementen tussen kabels).	
1.3	Het streven zoveel mogelijk bebouwing te handhaven terwijl niet zeker is of de bebouwing wel gehandhaafd kan blijven, levert onzekerheid op. Waarom wordt niet eerst een gedegen onderzoek gedaan alvorens het plan op dit punt vast te stellen? De belangen van de indiener worden onvoldoende meegewogen in de besluitvorming.	Op zich is de constatering juist dat als het verdere onderzoek reeds was gebeurd, de hoogspanningsleiding iets concreter op de kaart had kunnen worden gezet. In het kader van de globaliteit van dit plan, en de onzekerheid die reeds voortvloeit uit de uitwerkingsplicht voor de Woongebiedsbestemming, achten wij deze gang van zaken niet onaanvaardbaar. Het kan immers zijn dat, los van de hoogspanningsleiding, bij de verdere planvorming van het gebied blijkt dat de woningen reeds om andere redenen moeten wijken (zie het commentaar op zienswijze 1.1a). Overigens zou de woning Borgsloot 6 op basis van het huidig schetsontwerp voor de hoogspanningleiding te handhaven zijn, doordat het schetsontwerp uitgaat van magneetveldarme masten met extra hoogte. Voor het erf ligt dat anders, daarvoor is nog een aparte afweging nodig. Voor wat betreft de dubbelbestemming "Hoogspanningsleiding" en de magneetveldzone verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.1D.	
1.4	In het commentaar op zienswijze 1.1C (Nota ZCW, juni 2007) wordt aangegeven dat het wenselijk is de hoogspanningsleiding om het meer heen te leiden en om de huidige en toekomstige bevolkingsconcentraties zoveel mogelijk te ontzien. Indiener en zijn omwonenden worden in het geheel niet ontzien. Tevens blijkt dat uit overleg met Essent nog moet blijken wat de	De bestaande hoogspanningsleiding ligt momenteel centraal in het plangebied van het bestemmingsplan Meerstad-Midden. De hoogspanningleiding handhaven op de huidige locatie leidt tot verschillende knelpunten. In de eerste plaats zou er een compleet nieuwe, verhoogde lijn aangelegd moeten worden, omdat de huidige leiding te laag is in verband met het beoogde gebruik van het water voor onder meer de watersport. De hoogspanningsleiding	

	mogelijkheden en consequenties van een nieuw tracé zijn. Het betekent dat op geen enkel punt duidelijkheid bestaat ten aanzien van het toekomstige tracé en dat het voorgestane tracé gebaseerd is op gedegen onderzoek. De reden waarom voor dit tracé is gekozen lijkt willekeurig, althans onvoldoende gemotiveerd en onderbouwd. Waarom is dit tracé het best wanneer er ook de mogelijkheid bestaat van ondergrondse leidingen?	gaat over de grootste strijklengte van het meer. Dat zou het meer als het ware in tweeën delen en ongeschikt maken voor het beoogde recreatieve gebruik. In de tweede plaats zouden circa 14 masten onbereikbaar in het water komen te staan, wat voor de leidingbeheerder onderhoudstechnisch onacceptabel is. Het Meerstad-meer is namelijk niet ingericht voor grotere onderhoudsschepen, die nodig zijn in geval van calamiteiten. Alle masten op eilandjes zetten, die met zwaar materieel over land bereikbaar zijn, is ook niet haalbaar. Elders in Nederland zijn er overigens plaatsen waar - bij hoge uitzondering - masten in het water staan. Het gaat dan altijd om een beperkt aantal masten op locaties die bereikbaar zijn met zware vervoermiddelen en/of speciale onderhoudsschepen. Om deze redenen is het wenselijk de leiding om het toekomstige meer te leiden. De bestaande hoogspanningsleiding zal daarom definitief verwijderd worden. De verplaatsing van de hoogspanning is bij de voorbereiding van het Masterplan reeds aan de orde geweest. Hoewel het tracé langs het Eemskanaal in het Masterplan niet als zodanig is benoemd, is er bij bepaalde gelegenheden wel in alle openheid over gesproken. Een omlegging in noordelijke richting, langs het Eemskanaal, ligt het meest voor de hand. Hoogspanningslijnen worden ruimtelijk gezien bij voorkeur langs harde infrastructurele lijnen in het landschap gerealiseerd, zoals langs wegen, spoorlijnen of kanalen. Met dit beloop is de hoogspanningsleiding het beste in het huidige en toekomstige landschap inpasbaar. Het karakter van het landschap blijft zoveel mogelijk intact. Daarnaast worden de huidige en toekomstige bevolkingsconcentraties zoveel mogelijk ontzien. Een tracé langs het Eemskanaal is daarom de minst slechte optie. In alle andere situaties zullen meer woningen in de zone liggen. In alle andere situaties zullen meer woningen in de zone liggen. Op basis hiervan zijn vervolgonderzoeken uitgevoerd. Het streven is op gericht oplossingen te vinden waarmee de bestaande bebouwing alsnog zoveel mogelijk gehandhaafd kan blijven. In het commentaar op zienswijze 1.2 is aangegeven dat het ondergronds aanleggen van de hoogspanningsleiding nog onderwerp is van nadere studie.	

1.5	Er is aangegeven de hoogspanningsleidingen zoveel mogelijk te laten aansluiten bij harde infrastructurele lijnen. De indiener heeft echter begrepen dat voorgesteld wordt het tracé te laten knikken zodat het tracé niet recht over de woningen loopt. Het lijkt er op dat de hoogspanningsleidingen kris kras door het landschap zal lopen. Dit leidt tot grote mate van horizonvervuiling. In hoeverre wordt nog aansluiting gezocht bij de harde lijnen?	Op groter schaalniveau bezien loopt het nieuwe tracé nog steeds langs het Eemskanaal, zij het met een enigszins gebogen verloop. Ondanks de tussenliggende ruimte, die op enige plaatsen zal ontstaan, zal vanwege de tracélengte, de op hoofdlijnen parallelle oriëntatie en de hoogopgaande bomen langs het kanaal de visuele binding met het Eemskanaal blijven bestaan. De ondergeschikte afbuigingen hebben daarnaast een duidelijke functionele zingeving, namelijk het ontwijken van aanwezige bebouwing. De binding met het Eemskanaal blijft derhalve goed "leesbaar", waardoor van een kris-kras-karakter geen sprake zal zijn.	
1.6	In de stukken wordt aangegeven dat de woning van de heer Kok waarschijnlijk moet wijken. Verder wordt op dit punt niet ingegaan zodat de indiener in volledige onzekerheid verkeert over de toekomstige situatie. Zijn belang is niet erkend. Alvorens het plan verder in procedure wordt gebracht, dient duidelijkheid gegeven te worden op welke wijze het bevoegd gezag met dit punt om zal gaan.	Zie het commentaar op zienswijze 1.1A.	
1.7	Er is onvoldoende rekening gehouden met het veiligheidsaspect. Met name op het gebied van magnetische en elektrische velden en fijnstof vreest de heer Kok grote veiligheidsrisico's. Er wordt verwezen naar diverse onderzoeken op dit gebied. Op grond hiervan dient dan ook geen verdere medewerking te worden verleend.	Voor wat betreft de richtlijnen met betrekking tot veiligheidsrisico's van magnetische en elektrische velden verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.1D. Ten aanzien van fijnstof merken wij het volgende op: Tengevolge van de elektrische spanning die op de leidingenstaat kan er bij bepaalde weersomstandigheden ionisatie van de luchtmoleculen ontstaan - de zogenaamde corona ionisatie. Er is echter geen oorzakelijk verband aangetoond tussen het opwekken van corona ionen rond hoogspanningsleidingen en de volksgezondheid. Ook de verdere fijnstof-problematiek in relatie tot hoogspanningsleidingen is nergens aangetoond. Een hoogspanningslijn produceert geen fijnstof. Indien de hoogspanningslijn in de nabijheid van een fijnstofbron ligt, kan fijnstof zich op de constructie afzetten. Dit fijnstof wordt bij regen afgespoeld of met de wind weggeblazen. Evenmin is aangetoond dat een hoogspanningsleiding van nature aanwezig fijnstof schadelijker maakt. Binnen het tracé zijn overigens geen fijnstofbronnen, die meer produceren dan wettelijk is toegestaan. Uit onderzoek is namelijk gebleken dat de luchtkwaliteit, ook dicht	

		bij wegen, bij alle berekende scenario's onder de normen van het Besluit Luchtkwaliteit blijft. Dit betekent dat er ten aanzien van het Besluit Luchtkwaliteit geen knelpunten zijn. De lucht is hier 'schoon'.	
1.8	Graag aandacht voor de hinder die optreedt wanneer de hoogspanningsleidingen aanwezig zijn. De hinder zal bestaan uit geluidshinder ('het zingen' van de kabels bij wind en brommend geknetter bij vochtig weer) en trillingshinder (de masten zullen bij wind de grond in beweging zetten).	Wij zullen rekening houden met genoemde aandachtspunten, die zich - volgens de deskundigen - bij een 110 kV-lijn overigens niet voordoen. Het knetterend geluid bij regen (corona) is volgens deskundigen bij een lijn als deze bij een juiste uitvoering en configuratie niet aan de orde. De leiding zal hierop ontworpen worden. Wij gaan er vanuit dat de hinder voor omwonenden daarmee zoveel mogelijk beperkt wordt en geen onaanvaardbare proporties zal aannemen. Enige beperkte hinder kunnen wij op voorhand echter niet uitsluiten. Verder zullen de masten op heipalen gefundeerd worden. Beweging van de bodem is daarmee uitgesloten.	
1.9	In hoeverre is het hoogspanningstracé in overeenstemming met het provinciale beleid omtrent dit punt alsmede Europese regelgeving?	Er bestaat geen afzonderlijk provinciaal beleid inzake hoogspanningstracés (zie ook het antwoord op zienswijze 27.3). Ten aanzien van het hoogspanningstracé geldt dat alle lokale, provinciale, nationale én Europese regelgeving in ogenschouw genomen en gevolgd wordt. In vergelijking met de Europese richtlijnen zijn de RIVM richtlijnen uiterst streng en daarmee veel zwaarder. Zie ook het commentaar op 1.1.D.	
1.10	In hoeverre bestaat overeenstemming met provinciale regelgeving inzake natuurgebieden waaronder de Ecologische Hoofdstructuur. De flora en fauna in het natuurgebied Veldzicht zal hinder ondervinden van onderhavig plan. De indiener betwijfelt of hiernaar voldoende onderzoek is verricht. Het plaatsen van hoogspanningsleidingen zal het leefmilieu van de vele soorten vogels en andere dieren verstoren. Het verder in procedure brengen van onderhavig plan zonder nader volledig onderzoek is strijdig met de flora en faunawet handelen.	Bedoeld wordt het gebied ten noorden van de NAM-locatie boven het Slochterdiep langs het Eemskanaal. Het gebied heeft in het bestemmingsplan "Buitengebied (herziening 1997)" van Slochteren een natuurbestemming en maakt geen deel uit van de EHS. Dit gebied ligt buiten het bestemmingsplan Meerstad-Midden en is derhalve ook niet meegenomen in het "Ecologisch onderzoek Flora- en faunawet voor realisering van het project Meerstad", dat in 2007 door Buro Bakker is uitgevoerd. Wel is door dit onderzoek aangetoond dat de geplande ontwikkelingen binnen het plangebied geen nadelige invloed uitoefenen op omliggende natuurgebieden (gebiedsbescherming). In verband met de planontwikkelingen en de verplaatsing van de hoogspanning zal in dit gebied uiteraard nog ecologisch onderzoek plaatsvinden. Wanneer uit ecologisch onderzoek blijkt dat er beschermde planten- en of diersoorten voorkomen en dat de planontwikkelingen of de verplaatsing van de hoogspanningsleiding daarop van invloed zijn, zal naar bevind van	

		zaken gehandeld worden: maatregelen aan de leiding, het tracé om het natuurgebiedje heen leiden of ontheffing aanvragen. Ook kan er bijvoorbeeld een verbod gelden op uitvoeren van werkzaamheden tijdens het broedseizoen. Er is geen reden de haalbaarheid van het tracé op hoofdlijnen om deze reden in twijfel te trekken. Hetzelfde geldt overigens voor een iets verder naar het noordoosten gelegen natuurbestemming langs het Eemskanaal.	

2	**Bellinga-Runia, M.F., Driemerenweg 2 te Harkstede**		
2.1	De heer/mevrouw Bellinga-Runia handhaaft de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals dat ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007.	Deze zienswijze wordt besproken onder 2.1A.	
2.1A	Bellinga verzoekt aanpassing van het bestemmingsplan, zodanig dat de paardenfokkerij en centrum voor het africhten van politiehonden gehandhaafd kunnen worden op perceel Driemerenweg 2. In het huidige plan wordt dit onmogelijk in verband met de overlast voor omwonenden.	Indiener van de zienswijze merkt op dat de bedrijfsvoering zoals deze voor ogen staat niet te combineren is met de ontwikkeling van Meerstad. Zij verzoekt derhalve het bestemmingsplan aan te passen. Er vinden al geruime tijd gesprekken plaats met Bellinga-Runia over verwerving van het gehele bedrijf. Inmiddels is gebleken dat een goede inpasbaarheid feitelijk niet te realiseren valt. De mogelijkheden voor de ontwikkeling van het nieuwe woongebied zullen daardoor te zeer worden beperkt. In het betreffende gebied dienen onder andere omvangrijke ophogingwerkzaamheden plaats te vinden en dat maakt handhaving van de huidige situatie onmogelijk. Gelet op dit voortschrijdend inzicht zien wij geen mogelijkheden het bedrijf in de huidige dan wel de door Bellinga-Runia beoogde vorm te handhaven. Daarom was de bestemming 'Paardenhouderij" in het ontwerp reeds gewijzigd in 'Woongebied (nader uit te werken)". Ook de politiehondentrainingsaccommodatie kan niet worden gehandhaafd, hetgeen ook door Bureau Meerstad besproken is met de indiener.	

3	**Meer, B.J.M. van, CMS Derks Star Busmann te Arnhem; namens:** - **Recronde B.V. te Harkstede;** - **Recreatiecentrum Grunostrand B.V. te Harkstede;** - **Meerstad Real Estate B.V. te Groningen.**		
3.1	Indieners handhaven de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals dat ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007.	Deze zienswijzen worden besproken onder 3.1A tot en met 3.1F.	
3.1A	Meerstad Real Estate handhaaft de inspraakreacties tegen het voorontwerpbestemmingsplan, omdat geen enkel bezwaar tegen het voorontwerpbestemmingsplan gehonoreerd is.	De inspraakreacties worden besproken onder 3.1A 1 tot en met 3.1A 6.	
3.1A 1	Recreatiestrand Grunostrand BV exploiteert een recreatiecentrum, een camping en een sporthotel op de in eigendom zijnde gronden en heeft zich ontwikkeld tot een leisurepark. Daarnaast worden een watersportbaan en jachthaven geëxploiteerd op gronden die Recronde b.v. van de gemeente in erfpacht heeft.	Ingevolge het nu nog geldende bestemmingsplan "Grunostrand" zijn, voorzover hier relevant, in verschillende bestemmingen de volgende doeleinden aangewezen: horecabedrijf (1 plek), kampeer- en caravanterreinen, kampwinkel, recreatiezaal, strand, speel- en zonneweiden. Deze bestemmingen dekken niet alle activiteiten die er nu plaatsvinden en evenmin de plannen die de exploitant in het verleden steeds heeft gesteld na te streven (namelijk de ontwikkeling tot leisurepark). Met het bestemmingsplan Meerstad-Midden worden deze activiteiten en voornemens alsnog mogelijk gemaakt en kan het perceel de recreatieve ontwikkeling doormaken, die het ook in het Masterplan Meerstad was toegedacht en die wij nog steeds van harte ondersteunen.	
3.1A 2	De watersportbaan met bijbehorende finishtoren, starttoren en overige inrichtingen worden wegbestemd. Het resterende deel van de watersportbaan is niet meer als zodanig te exploiteren.	De desbetreffende bouwwerken staan op grond, die Recronde van de gemeente Slochteren in erfpacht heeft. Een deel van de aanwezige gebouwen en bouwwerken is overigens gebouwd zonder vergunning of voorafgaande toestemming. In het Masterplan heeft de watersportbaan moeten wijken voor het meer. Het meest zuidelijke deel van de huidige baan zal als waterpartij behouden blijven, maar in hoeverre niet-wedstrijdgeoriënteerde watersportrecreatie in relatie tot het Grunopark desgewenst nog mogelijk zal blijven, zal bij de nadere uitwerking moeten blijken. Van een watersportbaan met wedstrijdspecificaties zal op deze plaats in ieder geval geen sprake	

		meer zijn. Wel wordt in de directe nabijheid grootschalig water gerealiseerd. In tegenstelling tot het voorgaande plan, biedt dit bestemmingsplan de mogelijkheid de activiteiten op het eigenlijke Grunopark te verbreden tot het gewenste leisurepark. De exploitatieve basis wordt daardoor verbreed. Overigens zal (deels) compensatie moeten plaatsvinden in het kader van de afkoop van de erfpacht.	
3.1A 3/5	De hinderzones aan weerszijden van de stroken met bestemming R(d) en R (v,d) zijn niet te combineren met de bestemming "Woongebied (uit te werken)", zoals thans geschiedt; net als de combinatie van een leisurepark met woningen in de nabijheid.	Wij menen dat de combinatie wel degelijk mogelijk is. De bestemming Woongebied houdt niet in dat op elke plaats woningen kunnen worden gerealiseerd. Ingevolge de dubbelbestemming Hinderzone mogen binnen de hinderzone geen gevoelige objecten of functies worden gerealiseerd. Die gronden kunnen wel voor andere doeleinden worden aangewend. Binnen de uit te werken bestemming woongebied kunnen immers ook andere voorzieningen dan woningen worden gerealiseerd, bijvoorbeeld groenvoorzieningen en paden. Bij het bepalen van de hinderzones is rekening gehouden met een afstand van 50 meter, conform de VNG-brochure Bedrijven en milieuzonering. Vanwege de reeds bestaande beperkingen in het huidige bestemmingsplan (afschermende groenvoorzieningen en grondwal) is deels intern gezoneerd, middels bebouwingsbepalingen en een aanlegvergunningstelsel voor het verwijderen van beplanting in de groene omzoming en aarden terreinverhogingen.	
3.1A 4	De op de kaart aangegeven wijk-/buurtontsluiting ten oosten van het Grunopark kent geen geluidszone, zoals wel is opgenomen voor de Hoofdweg.	De exacte ligging van de wijk-/buurtontsluiting is nog niet bekend, deze wordt bij de uitwerking definitief bepaald. Dat geldt ook voor andere nieuw aan te leggen wegen in de bestemming "Woongebied (uit te werken)". De consequentie daarvan is dat de geluidcontouren voor het wegverkeerslawaai, anders dan de zone voor het industrielawaai, niet nu al op de plankaart kunnen worden vastgelegd. De geluidsbelasting van de weg is wel onderzocht om inzicht in de impact hiervan te hebben. Voor deze nieuwe wegen geldt dat bij de uitwerking van het plan de exacte geluidbelastingen en de ligging van de zones zullen worden bepaald. Bij de aanleg van nieuwe wegen zal rekening gehouden moeten worden met de voorkeursgrenswaarden wegverkeerslawaai voor bestaande woningen. Voorzover wij	

		verwachten dat de voorkeursgrenswaarden zullen worden overschreden, hebben wij een hogere grenswaarde vastgesteld. Dit geldt onder meer voor de beheerderswoning Kooilaan 2a, hoewel het voortbestaan daarvan onzeker is.	
3.1A 6	Het is logischer het "woongebied (uit te werken)" met de aantekening "land en water" door te trekken van het westelijke deel naar het oostelijke deel (zie bijgevoegde tekening). Daarbij dient het zuidelijk gelegen gedeelte van de watersportbaan, in het voorontwerp aangeduid met de bestemming "water" (WA), te worden aangemerkt als "woongebied (uit te werken)". Er resteert ten zuiden nog een gebied voor recreatieve doeleinden waar een verblijfsaccommodatie voor circa 200 bedden geëxploiteerd zou kunnen worden, gecombineerd met een sportieve centrumaccommodatie.	In zienswijze 3.1B neemt indiener afstand van deze inspraakreactie, die wij destijds overigens negatief beantwoord hebben.	
3.1B	Het ontwerpbestemmingsplan maakt woningbouw mogelijk direct aan de oostelijke en westelijke zijde van het Grunopark. Dat verdraagt zich niet met het recreëren conform de huidige exploitatie van het Grunopark: een leisurepark temidden van een Vinex-wijk is verre van ideaal en is vanuit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening ongewenst. Van Meer verzoekt het gehele terrein van het Grunopark de bestemming "Woongebied (nader uit te werken)" te geven.	Allereerst verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 3.1A3/5. Het Masterplan Meerstad voorziet niet in de realisering van woningen op het Grunopark. De wens om het Grunopark geheel (zienswijze) of gedeeltelijk (inspraakreactie) alsnog een woonbestemming te geven, kan niet worden gehonoreerd. De totstandkoming van het Masterplan is een langdurig proces geweest, waarin omstandigheden, wensen en belangen zijn onderzocht en op elkaar afgestemd. Daarbij is vanaf het begin af aan het uitgangspunt geweest het Grunopark als zodanig te behouden. De exploitant heeft dit lange tijd ook als nadrukkelijke wens geuit. Naar ons oordeel (zie 3.1A 3/5) is het mogelijk en zelfs gewenst het Grunopark en omringende woongebieden naast elkaar te laten bestaan. Wij achten het niet opportuun in dit stadium van het planproces een andere weg in te slaan. Het Masterplan, met zijn complexe balans tussen woningbouw, andere functies, ruimtelijke keuzes en exploitatie is en blijft het uitgangspunt. Nu het verzoek van de ondernemer om een woningbouw-bestemming niet gehonoreerd kan worden en er voor het overige geen aanwijzingen zijn dat het huidige gebruik niet zal worden voortgezet, ligt het in de rede het park te bestemmen conform bestaand gebruik. Hierbij zullen de in het verleden uitgesproken	

		ambities in de richting van een leisurepark zoveel mogelijk gefaciliteerd worden.	
3.1C	Bij brief d.d. 28 februari 2006 heeft MRE kenbaar gemaakt op het terrein van Grunopark een identieke hoeveelheid woningen te willen bouwen als op omringende gronden mogelijk wordt gemaakt. MRE beroept zich op het gelijkheidsbeginsel. Ook in diverse gesprekken heeft MRE de wens geuit op het terrein van Grunopark woningbouw te realiseren. Op de brief is geheel niet gereageerd, reden waarom de wens eerst in het kader van de inspraak formeel neergelegd kon worden. In een bestemmingsplanprocedure staat een goede ruimtelijke ordening centraal. Burgemeester en wethouders hebben de inspraakreactie niet inhoudelijk afgewezen, maar hebben slechts gesteld dat de wens in dit stadium van de planontwikkeling niet meer kan worden gehonoreerd. Daarmede zijn de inspraak en de later aan te wenden rechtsmiddelen tot een farce geworden. Nu tegen het Masterplan als zijnde een beleidsstuk geen beroep openstaat, zou inspraak zinledig zijn als die met een beroep op het Masterplan niet wordt meegenomen.	Zoals onder 3.1B gesteld voorziet het Masterplan niet in het betrekken van het Grunopark in de woningbouwontwikkelingen. In het gehele plantraject zijn tal van woningbouwlocaties in beeld geweest; de uiteindelijke keuze is gemaakt in het Masterplan. Het Masterplan is een recentelijk opgestelde beleidsvisie, ondersteund door alle overheidsniveaus, met het oogmerk te fungeren als leidraad voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied in de komende decennia. Het plan is degelijk onderbouwd en onderzocht, aan inspraak onderhevig gemaakt en vastgesteld door raden en staten en kan daarom aan ruimtelijke besluitvorming ten grondslag worden gelegd. Het Masterplan wordt nu via het bestemmingsplan nader uitgewerkt. Woningbouw op het Grunopark is in het Masterplan niet voorzien en komt derhalve ook niet in het bestemmingsplan aan de orde. Wij zien op dit moment geen moverende reden of bijzondere omstandigheden om van de uitgestippelde koers af te wijken. Het enkele feit dat de exploitant andere inzichten c.q. belangen heeft dan ten tijde van het vaststellen van het Masterplan is daarvoor onvoldoende. Het aangevoerde argument dat een woonomgeving en een recreatieterrein niet naast elkaar kunnen bestaan, overtuigt ons niet. Er wordt voldoende afstand gehouden en bovendien wordt het Grunopark in zijn mogelijkheden reeds beperkt door de aan de randen van het park ingebedde woningbestemmingen. Ook het beroep op het gelijkheidsbeginsel (op het Grunopark zouden evenveel woningen gebouwd mogen worden als op de aangrenzende percelen) mist grond, nu van gelijke omstandigheden geen sprake is, alleen al vanwege het huidig gebruik. Daarnaast is het Grunopark een voorziening die in het totaalpakket van Meerstad vanuit recreatief oogpunt zeker van belang is. Daarom is het Grunopark van aanvang aan in het Masterplan gehandhaafd en is er in het bestemmingsplan een positieve recreatiebestemming gekozen. Daarmee ontstaan voor de onderneming duidelijkheid én ontwikkelingsmogelijkheden voor de toekomst die het park in het vorige bestemmingsplan niet had.	
3.1D1	Als voor de beoordeling van het verzoek nadere gegevens	Wij onderschrijven de mening niet dat sprake zou zijn van	

	nodig zijn, wil MRE de eventuele benodigde onderzoeken laten verrichten. De inspraakreactie afwijzen zonder nader onderzoek zou betekenen dat er sprake is van een onzorgvuldige voorbereiding. Tevens zijn de bij het besluit betrokken belangen onvoldoende afgewogen. Er is sprake van een niet draagkrachtige motivering.	onzorgvuldige voorbereiding en belangenafweging. In het Masterplan, het bestemmingsplan en het bijbehorende Milieueffectrapport zijn de gemaakte keuzes uitgebreid gemotiveerd, onderbouwd en getoetst. MRE heeft geen zodanige omstandigheden of belangen aangevoerd die ons ertoe brengen af te wijken van de in het Masterplan neergelegde hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied.	
3.1D2	De gemeenten Slochteren en Groningen zijn zowel civielrechtelijk betrokken als partner in de PPS als bestuurlijk als bestuursorgaan dat het bestemmingsplan vaststelt. Bij de belangenafwegingen die een rol spelen bij de vaststelling kunnen de belangen als partner in de PPS een belangrijke rol spelen. De motivering dat in dit stadium van de planontwikkeling een woonbestemming op het Grunopark niet meer gehonoreerd kan worden, wekt de schijn dat de gemeenten zich schuldig maken aan détournement de pouvoir. De wettelijke bevoegdheid tot het vaststellen van het bestemmingsplan is mede gebruikt voor het belang dat de gemeenten hebben als partners in de PPS Meerstad, met andere woorden voor een ander doel dan waarvoor de bevoegdheid tot het stellen van een bestemmingsplan is verleend.	De gemeente Groningen en Slochteren zijn inderdaad partner in de PPS Meerstad. In het Nederlandse staatsbestel kunnen gemeenten een actief grondbeleid voeren en als partner deelnemen in PPS-constructies, ondanks dat zij ook bevoegd gezag zijn. De civielrechtelijke betrokkenheid doet niet af aan de wijze waarop de gemeenten vormgeven aan hun verantwoordelijkheid voor een goede ruimtelijke ordening en de bijbehorende procedures. De gemeenten vervullen de rol van bevoegd gezag daarbij niet ten eigen gerieve, maar ten dienste van hun maatschappelijke doelen, waaronder het bijdragen aan voldoende huisvestings- en recreatiemogelijkheden voor de bevolking en het bieden van randvoorwaarden voor werkgelegenheid en natuurontwikkeling. Zo ook in Meerstad. Het bestemmingsplan-instrument wordt ingezet om de realisering van Meerstad mogelijk te maken. Het feit dat wij aan de vooravond van uitvoering niet lichtvaardig wensen terug te komen op weloverwogen en doorontwikkelde (beleids)plannen, die in uitgebreid overleg met verschillende partners, overheden en andere instanties tot stand zijn gekomen, getuigt eerder van verantwoordelijkheidsbesef, behoorlijk bestuur en van een juiste belangenafweging dan van détournement de pouvoir. De bijbehorende procedures en inspraak- en bezwaarmogelijkheden bieden juist rechtszekerheid voor iedere belanghebbende. Een ieder wordt op die wijze immers in staat gesteld zijn of haar belangen op het goede moment over het voetlicht te brengen.	
3.1E	Een deel van deze zienswijze is van gelijke strekking als de inspraakreactie (zie zienswijze 3.1A 2 en 3.1A 3/5).	Wij verwijzen naar het commentaar op zienswijze 3.1A 2 en 3.1A 3/5.	
3.1F	De aanvraag voor de hogere grenswaarden voor het wegverkeerslawaai gaat uit van een verkeersweg direct gelegen tegen de oostgrens van het terrein van	De beheerderwoning is zonder vergunning of voorafgaande toestemming gebouwd op de gronden die Recronde van de gemeente Slochteren in erfpacht heeft.	

	Grunopark. De weg zou dan de beheerderwoning aan de Kooilaan van het Grunopark scheiden. MRE kan daar niet mee akkoord gaan.	De kans is inderdaad groot dat de desbetreffende woning tengevolge van de uitvoering van het Masterplan moet verdwijnen of fysiek van het Grunopark gescheiden wordt, net als de andere onder 3.1A 2 genoemde gebouwen en inrichtingen. Dit is inherent aan de in het Masterplan gemaakte keuzen en afwegingen.	
3.2	Met betrekking tot commentaar op zienswijze 3.1B wordt het volgende opgemerkt: Reeds bij brief d.d. 28 februari 2006 heeft Meerstad Real Estate B.V. zich op het standpunt gesteld dat op het terrein van Grunopark een identieke hoeveelheid woningen gebouwd zou moeten worden als op aan haar percelen grenzende terreinen, waarvoor thans de plannen bestaan. Het is derhalve onjuist dat cliënten niet in een vroegtijdig stadium deze wens te kennen hebben gegeven. Zij hebben dat ook nog herhaald in de inspraakreactie d.d. 7 juni 2006.	Nadrukkelijk is in de jaren voor 2006 reeds sprake geweest van overleg met bezwaarmaker. Nadrukkelijk is ook voorgesteld om met uitgewerkte plannen te komen, die beoordeeld kunnen worden voor vervolggesprekken. Wel is de randvoorwaarde afgegeven dat het om recreatieve voorzieningen zou moeten gaan. Een functiewijziging van het Grunopark is nooit onderdeel geweest van het Masterplan, noch in dat kader naar voren gebracht. In de Masterplan-visie is juist ingezet op het versterken van de symbiose tussen recreatie (Grunopark) en woningbouw (Meerstad). Eén van de vijf hoofddoelen van de wijk is bovenregionale recreatie, naar overtuiging van bevoegd gezag kon en kan het Grunopark daarin een rol spelen waarin ze terdege kan profiteren en zichzelf verder kan ontwikkelen. Deze visie staat ook nu, twee jaar na de vaststelling Masterplan in Raden en Staten in 2005, nog ongewijzigd overeind. De juridisch planologische uitwerking van een door het bevoegd gezag vastgestelde visie/Masterplan in een naadloos daarop passende vertaling hoort daar bij. Graag blijven wij bezwaarmaker uitnodigen aan te geven hoe de relatie tussen recreatiemogelijkheden op Grunopark en woningbouw in Meerstad verder versterkt en uitgebouwd kan worden.	
3.3	Het Masterplan en de lange voorbereiding daarvan laten onverlet dat de belangen van Van Meers cliënten naar behoren gewogen moeten worden, hetgeen thans niet gebeurt. Het Masterplan en de inspraak daarover zijn niet wettelijk geregeld. Er is niet serieus onderhandeld, laat staan dat alle opties in overweging zijn gegeven. Cliënten wensen alsnog te onderhandelen. De stellingname van B&W is in strijd met het wettelijk regime van de WRO, nu deze de mogelijkheid van zienswijzen illusoir maakt. Het toestaan van woningen op het Grunopark getuigt van een goede ruimtelijke ordening.	Niet kan worden staande gehouden dat alleen sprake zou zijn van een goede ruimtelijke ordening als de gerezen woningbouwwensen van Van Meers cliënten gehonoreerd zouden worden. Hun belangen gemoeid met het mogen bouwen van woningen wegen, zoals hierboven meermaals is overwogen, niet op tegen het belang van de uitvoering van de plannen conform het Masterplan. Gelet op het voorgaande is onderhandelen over woningbouw op het Grunopark voor ons niet aan de orde. Dit is overigens in alle contacten met indieners gecommuniceerd.	

4	**Kraaijenzank, R.P. en P.E.M. van Damme**		
4.1	Indieners handhaven de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals dat ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007.	Deze zienswijzen worden besproken onder 4.1A tot en met 4.1D.	
4.1A	Twintig woningen op de aangegeven IJsbaanlocatie is voor de gedupeerde bewoners echt het maximale aantal en dat moet het ook blijven.	Om de realisering van woningen op de IJsbaanlocatie spoedig mogelijk te maken, zal een vrijstellingsprocedure gevoerd worden. Inmiddels heeft de directe omgeving van de IJsbaanlocatie in het onderhavige bestemmingsplan reeds de bestemming 'Natuur' gekregen. Het open en landelijke karakter van het gebied wordt daarmee gegarandeerd. In de plannen voor de IJsbaanlocatie, zoals die momenteel zijn opgesteld, is inderdaad sprake van 20 tot 25 kavels. Aangezien echter nog niet duidelijk is wie vanuit het huidige Meerstad-gebied naar de IJsbaanlocatie zal verhuizen én aangezien de locatie voorlopig een reserve-locatie zal zijn voor toekomstige verplaatsers, is het moeilijk een precieze inschatting van het aantal kavels te geven. Dat hangt immers samen met de omvang van de herkomstlocatie. In de huidige plannen wordt voor maximaal 5 ha ruimte gereserveerd en met de huidige inzichten betekent dat ruimte voor 20 kavels, maar dat kunnen er ook iets minder of iets meer moeten worden. Enerzijds willen wij deze flexibiliteit graag in het plan houden, anderzijds willen wij ook tegemoetkomen aan het verzoek van Lageland om een maximum op te nemen. In het plan wordt daarom een maximum van 25 woningen opgenomen, die voldoende speelruimte biedt om aan wensen vanuit Meerstad zelf te voldoen. De vrijstellingsprocedure, die op korte termijn in procedure zal worden gebracht, zal ook zorgen voor de gevraagde duidelijkheid. Een bestemmingsplan mag overigens geen bepalingen opnemen over wie in aanmerking komen voor een kavel. Het is echter de nadrukkelijke bedoeling de locatie primair te reserveren voor verplaatsers.	Toelichting: p. 17: als laatste regel aan 3.5.10 toevoegen: "Hier zullen maximaal 20-25 kavels gerealiseerd kunnen worden, afhankelijk van de omvang van de huidige kavels van de Meerstad-bewoners." In voorschrift 4.3.3.g wordt geregeld dat in de woonvlek in deelgebied 7 direct ten zuiden van het Slochterdiep maximaal 25 woningen mogen worden gebouwd.
4.1B	De eerstvolgende locatie aan de Hamweg voor woningbouw (150 meter van de IJsbaanlocatie) is erg dicht bebouwd. Verzocht wordt deze locatie landelijker van opzet te maken met een lagere dichtheid en natuur	De uitwerking van de overige woongebieden zal in nauw overleg met de Gebiedscommissie plaatsvinden. De woongebieden zullen omringd worden door natuurgebieden. Het is dan ook van groot belang dat de woongebieden de natuurontwikkeling niet verstoren,	

	tussen de kavels zoals het nu ook is in Lageland.	maar versterken. De in het bestemmingsplan aangegeven marges voor dichtheid en bebouwing beantwoorden aan die randvoorwaarde. Verdere aanscherping is naar onze mening dan ook niet nodig of wenselijk.	
4.1C	De hoogte van 22,5 meter voor bebouwing bij het haventje past niet in het rustige en dorpse karakter van Lageland. Twee hooguit drie woonlagen is acceptabel.	Wij erkennen dat de voorgestane bebouwing bij het haventje niet naadloos aansluit op de nu in Lageland aanwezige bebouwing. Dat is ook niet het streven geweest. De komst van Meerstad betekent een transformatie van het gebied, en daarmee ook de introductie van nieuwe waarden. In het kader van het Masterplan Meerstad is het wenselijk geacht nabij Lageland, maar nadrukkelijk ook los van Lageland, te komen tot een invulling voor dit gebied met een nieuwe identiteit en intensiteit. Het Masterplan Meerstad is voor ons het referentiekader. Dat geeft voor dit gebied de volgende aanwijzingen. Op de Masterplankaart (p. 14) heeft deelgebied 6 de karakteristiek "Compact wonen bij voorzieningen". Op de kaart op pagina 16 is sprake van "wonen-hogere dichtheden". Voor hogere dichtheden wordt gerekend met gemiddeld 27 woningen per hectare (p. 17). Op pagina 67 van het Masterplan Meerstad wordt het ontwikkelingsprincipe van deelgebied 6 beschreven: "Aan de oostzijde van het meer ligt even buiten Lageland een bescheiden haventje met een besloten karakter. (…) Rond de recreatieve haven, die ten zuiden van het Slochterdiep ligt, wordt een klein buurtje met compact wonen in een relatief hoge dichtheid gevormd. " Op dezelfde pagina is een fotocollage opgenomen "als impressie van de sfeer". Op deze foto is een bebouwing zichtbaar van 3-4 bouwlagen met kap. Hoewel in de wandelgang Blokzijl als dé referentie geldt, wordt in het Masterplan Blokzijl niet genoemd. De referentie is alleen bedoeld om de sfeer van een havenplaatsje aan te geven en niet om de daar voorkomende bouwhoogtes mee vast te willen leggen. Het gaat in essentie om een vrij intensief bebouwd gebied gelegen rond een havenkom. Een intensief bebouwd gebied c.q. een hogere dichtheid betekent automatisch dat in de hoogte gebouwd wordt. Het Masterplan Meerstad noemt daarbij (bewust) geen hoogte, maar spreekt in paragraaf 3.5. over "de diversiteit van Meerstad (die) wordt opgerekt met een karakteristiek havendorpje aan de oostkant van het meer".	

		Wij hebben ons beraden op de nagestreefde differentiatie aan woonsferen en –identiteiten in Meerstad en de betekenis daarvan voor het woongebied nabij Lageland en voor Lageland zelf. In de Nota ZCW (juni 2007) is reeds geconcludeerd dat het in het Masterplan aangegeven onderscheidende karakter ook bereikt kan worden met bescheidener bouwhoogtes. Om die reden is de maximale bouwhoogte – na eerdere verlagingen – reeds verder verlaagd tot drie woonlagen (goothoogte 10,5 meter, bouwhoogte max. 14 meter), met maximaal 10% tot vier woonlagen (goothoogte 14 meter, bouwhoogte max. 17,5 meter) en daarbij ruimte voor twee accenten van 22,5 meter hoogte met een max. vloeroppervlak van 100 m² (mogelijkheid voor bijv. een uitkijktoren). Wij menen dat de bovengenoemde bouwhoogten wenselijk zijn in verband met het in het Masterplan aangegeven onderscheidende karakter en zullen de bouwhoogtes niet verder verlagen.	
4.1D	Men vindt het belangrijk oog te hebben voor en acties te ondernemen richting verkeersveiligheid met betrekking tot bouwverkeer en grondvervoer. Dit geldt ook voor de verkeers- en fietsveiligheid van de Hamweg.	*Bouwverkeer* Het reguliere wegennet is doorgaans afdoende ingericht op bouwverkeer. Om echter grote bouwstromen via de Hoofdweg en door Harkstede te voorkomen, zal de toekomstige infrastructuur, zoals de parallelweg ten noorden van Harkstede en de zuidelijke hoofdontsluiting, in eerste instantie minimaal als bouwroute worden aangelegd. Dit gebeurt voordat de echt grote bouwstromen in een bepaald gebied op gang komen. Verder zal de bouwstroom in de tijd zeer geleidelijk gerealiseerd gaan worden. Uiteindelijk is er natuurlijk altijd een vorm van extra belasting op de wegen, maar er zal alles aan gedaan worden dit te geleiden en te beperken. De veiligheid op de openbare weg mag niet verstoord worden door het bouwverkeer. *Situatie Hamweg* De ontwikkeling van Meerstad leidt tot een toename van de verkeersintensiteit op de Hamweg. De verkeerstoename is het onlosmakelijke gevolg van de ontwikkeling van een dergelijk groot project te midden van een bestaande omgeving. De toename wordt deels veroorzaakt door de bouw van woningen en de komst van nieuwe bewoners in het gebied. Bij het haventje van Lageland	

		(deelgebied 6) worden bijvoorbeeld maximaal 200 woningen gebouwd en in deelgebied 7 Hamweg Oost gaat het om maximaal 250 woningen. In de prognoses wordt er rekening mee gehouden dat hierdoor een verkeerstoename van 2250 motorvoertuigen per etmaal plaats kan vinden. Verder is er in de prognoses rekening mee gehouden dat door het verdwijnen van het Slochterdiep een deel van het verkeer uit de omgeving Slochteren de route via de Hamweg naar de A7 zal nemen. Momenteel gaan er circa 1000-1500 motorvoertuigen per etmaal langs het Slochterdiep. Nadere studie zal plaatsvinden naar de mogelijkheden verkeersmaatregelen te treffen om vooral het doorgaande verkeer te weren. Inzet is om het verkeer, dat gewend is om vanuit de omgeving Slochteren via het Slochterdiep naar Groningen te rijden, vooral via de provinciale weg N387 naar de A7 te geleiden. Het merendeel van het verkeer uit deze omgeving neemt deze route nu ook al. Bij de verkeersstudies is ook rekening gehouden met het gedrag van de automobilist bij het zoeken van alternatieve routes. Bij de ontwikkeling van het Masterplan zijn verschillende planalternatieven onderzocht en afgewogen, ook voor wat betreft de infrastructuur. Ook de optie van een nieuwe parallelweg langs de hele oostkant van het meer is in beeld geweest. Die zou de Hamweg hebben kunnen ontlasten van een deel van het doorgaande verkeer. Daar is echter niet voor gekozen. De hoofdinfrastructuur in het Masterplan hangt nauw samen met de situering van de andere functies, met name de functies woningbouw en natuur. De keus voor een extra weg zou dan mede hebben geleid tot een veel intensievere bebouwing aan de oostkant van het meer in de buurt van Lageland. Bij de totstandkoming van het Masterplan is er breed voor gepleit om de woningbouwdruk op de oostkant van het meer zo laag mogelijk te houden. Daarom is bij de vaststelling van het Masterplan niet voor een dergelijke infrastructuuroptie gekozen. Verder is er in het Masterplan nadrukkelijk voor gekozen tenminste één oever van het meer overwegend rustig, stil en natuurlijk te laten. De meest logische keus daarvoor was de oostelijke oeverzone. Een weg door dat gebied verdraagt zich daar slecht	

		mee. Hoewel een combinatie van verkeer en natuur tot op zekere hoogte wel mogelijk is, zal een doorkruising van het gebied met infrastructuur het functioneren van het toekomstig natuurgebied negatief beïnvloeden. Aangezien een weg achterlangs, gelet op de capaciteit van de Hamweg, verkeerstechnisch gezien niet strikt noodzakelijk is, is voor de oostelijke oeverzone het primaat aan de natuur gegeven. Overigens zou de aanleg van een extra weg ook nog onbedoelde effecten kunnen hebben. De weg zou een aanzuigende werking kunnen krijgen op functies die daarbij belang hebben. Hierdoor wordt het hele oostelijk plangebied en de Hamwegzone op termijn aantrekkelijker voor extra woningbouw en eventuele recreatieve functies. Wij willen daarvoor zo weinig mogelijk aanknopingspunten bieden. Daarnaast betekent de weg geen oplossing voor de verkeerssituatie op de Hamweg en omgeving. Het bestemmingsverkeer is - met de nieuwe woongebieden meegerekend - niet het probleem, maar het sluipverkeer van Slochteren naar Groningen. Een nieuwe weg door de oostelijke oeverzone zou dit sluipverkeer alleen maar verder stimuleren. Daarom wordt er bij de bron naar oplossingen gezocht, met als doel het sluipverkeer te ontmoedigen. Al met al blijven wij vanwege het belang van de visie zoals neergelegd in het vastgestelde Masterplan bij ons eerder ingenomen standpunt om geen extra weg langs de oostkant van het meer aan te leggen. Daarnaast is de bestaande Hamweg breed genoeg om de verwachte verkeersbelasting te kunnen verwerken, zodat de weg niet dichter bij gevels van bestaande woningen zal komen. Indien nodig zullen aanvullende maatregelen genomen worden. Bureau Meerstad zal een onderzoek uitvoeren naar de huidige ruimtelijke situatie rondom de Hamweg, de mogelijkheden qua ruimtegebruik en de inpasbaarheid van een sociaal veilig fietspad. Om de effecten op de geluidsbelasting zoveel mogelijk te beperken, zullen maatregelen als bijvoorbeeld de aanleg van stil asfalt genomen worden (zie ook het commentaar op zienswijze 14.2). De weg zal	

		als een 50 km-weg ingericht worden en zal om die reden zijn landelijke en kronkelende karakter kunnen en moeten behouden. Het ontmoedigen van het doorgaande verkeer door middel van snelheidreductie en inrichting, zal bijdragen aan een gepast gebruik van de weg en alternatieve routezoekers ontmoedigen. Bij de reconstructie van de Hamweg zal nadrukkelijk rekening gehouden worden met de (fiets)veiligheid. Overigens is in het Masterplan rekening gehouden met een vrijliggend fietspad parallel aan de Hamweg aan de kant van het meer, die voor een deel van de fietsers gedurende een deel van de dag een alternatief kan zijn. Tenslotte geldt dat de overgang van de huidige naar de nieuwe situatie zich zeer geleidelijk en over een zeer lange periode zal voltrekken. Zodra er concrete plannen worden gemaakt voor een aanpassing van de Hamweg zullen omwonenden hierbij nadrukkelijk betrokken worden.	
4.2	Het commentaar op de zienswijze 4.1C stelt de indieners geenszins gerust. Uit nadere berekening blijkt dat Bureau Meerstad eigenlijk de hoogte van 22,5 meter aan wil houden al maximum. Dit past wederom niet in het rustige en dorpse karakter van Lageland waar twee, hooguit drie woonlagen acceptabel zijn. Het nieuwe plan houdt hier rekening mee maar de hoge torens tasten nog steeds het dorpse gezicht van Lageland aan.	Voor een onderbouwing van de bouwhoogtes in deelgebied 6 verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 4.1C. Ons standpunt in deze blijft ongewijzigd.	
4.3	Indieners zijn van mening dat Bureau Meerstad niet duidelijk is omtrent de vaste fietsverbinding tussen Lageland en Groningen langs het Slochterdiep. Eerder is toegezegd dat deze zou blijven bestaan en nu wordt gesproken over een alternatief.	Naar onze mening zijn de afspraken over de fietsverbinding duidelijk en consistent. Afgesproken is dát er een doorgaande fietsverbinding zal komen op de plaats van het huidige Slochterdiep. In afwachting van de verdere uitwerking van de plannen is geen concrete afspraak gemaakt over de precieze invulling van het alternatief. Die invulling hangt immers nauw samen met het ontwerp van het meer, de recreatieve functie, de aanleg van nieuwe infrastructuur, het ontwerp van de woongebieden, etc. De huidige fietsroute langs noordzijde van het Slochterdiep valt overigens niet in dit bestemmingsplan. Het vervallen van de huidige verbinding en het bieden van een alternatief komen derhalve pas aan de orde bij een volgend bestemmingsplan.	

5	**Ubels, Slochterdiep 41 te Lageland**		
5.1	Indieners handhaven de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals dat ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007.	Deze zienswijzen worden besproken onder 5.1A tot en met 5.1E.	
5.1A	In het ontwerpbestemmingsplan staat een zone voor hoogspanningleidingen direct over of naast het perceel Slochterdiep 41. De eigenaar van het perceel gaat ervan uit dat er geen hoogspanningleiding boven een woning gerealiseerd mag worden. Mocht het wel mogen dan stelt deze de gemeente aansprakelijk voor alle voortkomende schade.	In het bestemmingsplan is voorgeschreven dat de hoogspanningsleiding alleen mag worden gebouwd als daardoor geen bestaande gevoelige objecten, zoals woningen, in de magneetveldzone komen te liggen of vaststaat dat de bestaande gevoelige objecten binnen de magneetveldzone definitief zullen zijn verwijderd of beëindigd op het moment dat de hoogspanningsleiding in gebruik wordt genomen. Voor wat betreft de richtlijnen met betrekking tot veiligheidsrisico's van magnetische en elektrische velden verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.1D. *Planschade* Wij hechten er grote waarde aan dat de verdere uitwerking in overleg met alle direct betrokkenen plaatsvindt en dat aldus zoveel mogelijk schade kan worden voorkomen. Voor eventuele financiële schade die mensen zullen lijden - bijvoorbeeld bij een waardevermindering van de woning - als gevolg van verandering van de leefomgeving - bestaat in Nederland het systeem van planschade. Vergoeding van planschade kan worden gevraagd wanneer men denkt als gevolg van het bestemmingsplan schade te lijden, bijvoorbeeld wanneer sprake is van waardevermindering van de woning. Het verzoek om schadevergoeding moet worden ingediend bij het college van burgemeester en wethouders van de gemeente die deze planologische maatregel heeft genomen. Aan het indienen van een dergelijk verzoek zijn kosten verbonden. Deze kosten bedragen in Groningen € 300,-- en in Slochteren € 500,-. Bij toekenning van het planschadeverzoek wordt dit bedrag gerestitueerd. Een dergelijk verzoek kan pas in behandeling worden genomen als de betreffende planologische maatregel onherroepelijk is geworden.	

		Of eventuele schade die mogelijk optreedt bij de ontwikkeling van Meerstad al dan niet als planschade moet worden aangemerkt of gewoon schade veroorzaakt door bijvoorbeeld een onzorgvuldige aannemer, is thans nog niet te zeggen. Dit kan pas aan de hand van een daadwerkelijk ingediend verzoek om schadevergoeding definitief worden beoordeeld. De gemeente zal zich bij een beslissing op een planschadeverzoek laten adviseren door een onafhankelijk bureau dat deskundig is op dat gebied. *Schade en hoogspanningsleidingen* Voor de gronden die binnen de zone van de Hoogspanningsleiding vallen, zal een zakelijk recht (voor opstal) gevestigd moeten worden. Dit zal gebeuren in overleg met de eigenaar of gebruiker van deze gronden. Daarbij kan gebruik gemaakt worden van "Belemmeringen wet privaatrecht". Bij het vestigen van het zakelijk recht, kan er sprake zijn van meerdere vormen van vergoeding. De algehele vergoeding zal onderdeel uitmaken van en geregeld worden in de overeenkomst voor de vestiging van het zakelijk recht. Voor onroerend goed in de zakelijk rechtzone van de hoogspanningsleiding (of direct aan) wordt de totale schade hiermee gedekt. Het uitkeren van Planschade (art. 49 WRO) is in die gevallen niet aan de orde.	
5.1B	Bezwaar tegen hoogspanningleidingen in verband met de eigen veiligheid.	Voor wat betreft de richtlijnen met betrekking tot veiligheidsrisico's van magnetische en elektrische velden verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.1D.	
5.1C	De plangrens loopt midden door de sluis. De sluis kan dan maar half worden aangepast.	Anders dan wordt verondersteld loopt de plangrens niet door de sluis. De gehele sluis valt buiten het plangebied en blijft voorlopig ongewijzigd bestaan.	
5.1D	De huidige sluis staat op caissons op houten palen en kan niet aangepast worden aan een lager waterpeil. Een tweede trap kan niet zonder meer gerealiseerd worden gezien de bestaande situatie.	De situatie met betrekking tot de fundering van de huidige sluis is bekend. Te zijner tijd zal daarmee rekening worden gehouden. In de huidige plannen is het de bedoeling de bestaande sluis te handhaven en vervolgens met een tweede sluis op Meerstad-peil aan te sluiten. De voorgestelde tweede trap wordt bij de verdere uitwerking serieus in overweging genomen, zodanig dat de rioolpersleiding in de huidige vorm te handhaven is.	
5.1E	Het Slochterdiep is niet te bevaren wanneer deze niet wordt aangepast aan het nieuwe peil. Het diep moet dus uitgebaggerd worden. Ook moet de beschoeiing	Het is correct dat het Slochterdiep te zijner tijd uitgebaggerd zal moeten worden. Het slib zal - binnen de kaders van wet- en regelgeving - verwijderd en elders verwerkt worden. Eén en	

	worden aangepast. Het is de vraag of het Slochterdiep zonder aanvullende maatregelen blijvend op gewenste diepte gebracht kan worden.	ander is echter afhankelijk van de resultaten van nader milieukundig onderzoek en de eventuele verontreinigingsgraad c.q. de klasse waartoe het baggerslib gerekend moet worden. Het Slochterdiep wordt te zijner tijd onderdeel van het meer met nieuwe oeverlijnen en voorzieningen. Zolang dat niet is gerealiseerd, zal het kanaal gehandhaafd worden met zijn huidige peilen en voorzieningen.	
5.2	Op de kaart behorende bij het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden stond alleen een leidingzone vermeld. Op de nieuwe kaart is dit veranderd en staat er een hoogspanningsleidingzone vermeld.	Dit is een correcte en terechte constatering. In het voorontwerp was alleen een leidingzone aangegeven. In het eerste ontwerp was, naast de leidingzone, ook de hoogspanningsleiding aangegeven. In het hernieuwd ontwerp is de leidingzone geschrapt, omdat de leiding niet bleek te bestaan.	
5.3	In het commentaar op de zienswijze met betrekking tot de hoogspanningsleiding blijkt dat het eerste ontwerpbestemmingsplan op dit punt onvoldoende duidelijkheid bood. Nu wordt echter opnieuw onduidelijkheid geschapen door te stellen dat er gekeken wordt naar mogelijkheden en consequenties van een nieuw tracé langs het Eemskanaal, terwijl later gesteld wordt dat deze consequenties met de betrokkenen besproken zullen worden in het kader van het vinden van een oplossing waarmee de bestaande bebouwing alsnog zoveel mogelijk kan blijven bestaan. Dit impliceert dat het tracé al bepaald is en overleg hierover al en gepasseerd station is. Ook uit het commentaar 14.4 uit de Nota ZCW (juni 2007), waarin letterlijk staat dat het tracé al gekozen is, blijkt dit. Tevens wordt in de toelichting bestemmingsplan Meerstad gesteld dat de keus is gevallen op het noordelijke tracé langs het Eemskanaal.	De keuze voor het tracé langs het Eemskanaal geldt als uitgangspunt voor de verdere planvorming. De motivatie hiervoor is dat dit tracé als de minst slechte oplossing naar voren gekomen is. De exacte uitwerking en de consequenties van dit tracé en daarbij behorende varianten zullen met de bewoners besproken worden. Overigens is de noodzaak van het verplaatsen en het meest waarschijnlijke tracé reeds in 2003 bij gelegenheid door bestuurders al met mensen uit het gebied gecommuniceerd.	
5.4	De Meerstad-organisatie stelt dat het voornemen voor het verleggen van de leiding naar het oordeel van de Meerstad-organisatie afdoende uitvoerbaar is gebleken en er ook politiek draagvlak voor is bij beide gemeenten. Indiener vraagt zich af of er bij de gemeente Slochteren wel voldoende draagvlak aanwezig is. Wat nu gebeurt lijkt op de omgekeerde gang van zaken. Hierdoor ongewenst, onjuist en wat het gehele	Bij het vaststellen van het Masterplan in 2005 waren de gemeenteraden er van op de hoogte dat de hoogspanningsleiding, die nu dwars door het gebied loopt, bij de realisering van Meerstad zou moeten verdwijnen. Hiervoor is dus politiek draagvlak. Dat er bij de gemeente Groningen en Slochteren bestuurlijk draagvlak bestaat, blijkt tevens uit het gegeven dat de Colleges van burgemeester en wethouders van Groningen en Slochteren met het ontwerpbestemmingsplan en de daarin	

	tracé betreft mogelijk ook onrechtmatig.	verwoorde keuzen hebben ingestemd en dat de Nota Zienswijzen, Commentaar en Wijzigingen is vastgesteld. Door de vaststelling van het bestemmingsplan en de vaststelling van deze reactienota geeft ook de gemeenteraad expliciet te kennen planologische medewerking te willen verlenen aan een omlegging van de bestaande hoogspanningsleiding langs het Eemskanaal. Over de meer gedetailleerde ligging buiten het plangebied van Meerstad-Midden zal de gemeenteraad zich later uitspreken.	
5.5	Bureau Meerstad zoekt de oplossing in het zoveel mogelijk handhaven van de bestaande bebouwing nabij de hoogspanningsleiding. Indiener vraagt zich af of dit wel gewenst is. Indieners en andere direct betrokkenen voelen zich overvallen door de komst van hoogspanningsleidingen. Tot 2012 zou niets gebeuren boven het Slochterdiep. Indieners pleiten hiervoor. Indien er toch voor 2012 hoogspanningsleidingen komen is het van belang dat iedereen, die binnen 100 meter van de leiding woont, de gelegenheid krijgt om zijn huis en grond te verkopen aan Bureau Meerstad onder dezelfde voorwaarden als de andere bewoners die moeten wijken voor de aanleg van Meerstad. Dit op basis van het principe de veroorzaker van de schade betaalt.	Uitgangspunt is inderdaad dat niet met de aanleg van Meerstad voor 2012 boven het Slochterdiep wordt begonnen. De toezegging dat er voor 2012 geen werkzaamheden ten noorden van het Slochterdiep worden uitgevoerd, heeft met name betrekking op het realiseren van nieuwe woon-en werkgebieden. Net zoals de inrichting van de zone rond de NAM-locatie bij nadere uitwerking voor 2012 bleek te moeten plaatsvinden, zo bleek dat ook voor de hoogspanningsleiding het geval. Met een omvangrijk en intern complex samenhangend plan als Meerstad is het schier onmogelijk de omgeving volledig van alle werkzaamheden te vrijwaren. Ook de gemeenten Groningen en Slochteren zien de noodzaak van de herontwikkeling van de hoogspanningstermijn voor 2012 onder ogen. Zij constateren echter ook dat van de aanleg van woonwijken en van het meer, de hoofdingrediënten van Meerstad boven het Slochterdiep, nog geen sprake kan zijn. Voor het overige gedeelte van het tracé van de hoogspanningsleiding, voorzover dit niet is opgenomen in het bestemmingsplan Meerstad-Midden, zal een aparte planprocedure gevolgd moeten worden. Dit zal waarschijnlijk gebeuren op grond van de nieuwe Wro, die naar verwachting op medio 2008 in werking zal treden. Van een vrijstellingsprocedure is dan geen sprake. Deze procedure zal, zeker bij beroep op de Raad van State, veel tijd in beslag nemen. Het zal een aantal jaren duren voordat de realisering kan plaatsvinden. Zoals gezegd zal met degenen die nabij de leiding komen te wonen overleg plaatsvinden. Wij zullen echter niet overgaan tot verwerving van alle percelen nabij de hoogspanningsleiding.	

		Tenzij percelen tengevolge van de hoogspanningsleiding of anderszins niet gehandhaafd kunnen blijven, ligt aankoop van percelen tot 100 meter rond de leiding niet voor de hand. Hoewel wij begrip hebben voor de wens elders opnieuw te kunnen beginnen, willen en kunnen wij niet zover gaan iedereen die nadeel van het plan ondervindt aankoop van het perceel aan te bieden. Als er planschade optreedt kan indiener uiteraard verzoeken om vergoeding van de schade.	
5.6	Bureau Meerstad moet zich houden aan de toezegging dat er ten noorden van het Slochterdiep voor 2012 geen werkzaamheden plaats zullen vinden. Een vrijstelling voor de aanleg van een hoogspanningsleiding is ontoereikend, omdat tevens moet worden voorzien in de bouw en gebruiksbeperkingen. Welke procedure ook bedacht wordt, op voorhand maken de indieners bezwaar tegen de aanleg van de hoogspanningsleiding voor 2012.	Zie het bovenstaande commentaar op zienswijze 5.5. Afhankelijk van of de bestaande bestemmingsplannen reeds voorzien in de benodigde gebruiks- en bouwbeperkingen, is voor ingebruikname van de leiding al dan niet een bestemmingsplanherziening nodig (zie ook het commentaar op zienswijze 1.1C).	
5.7	De wijze waarop de komst van de hoogspanningsleiding (circa 30 meter naast perceel Slochterdiep 41) kenbaar is gemaakt is ontoereikend. Er is nog steeds geen persoonlijk gesprek geweest terwijl het juister was geweest als er vooraf (persoonlijk) contact was geweest met de betrokkenen in plaats van achteraf. Ook is het onjuist dat de geplande tweede bijeenkomst met de betrokkenen na de inspraak op het bestemmingsplan Meerstad-Midden plaatsvindt. Dit geeft de indruk dat de belangen van Meerstad prevaleren boven die van de bewoners en dat de bewoners er maar wat bijhangen.	Persoonlijke gesprekken zullen gevoerd worden op het moment dat er duidelijkheid is ten aanzien van mogelijkheden en onmogelijkheden. Door Bureau Meerstad is de KEMA ingeschakeld als onafhankelijk adviesbureau. KEMA heeft als taak de uitgangspunten van Essent en Petersburg nog eens kritisch te beschouwen en mogelijke alternatieve configuraties en of varianten binnen het tracé te onderzoeken (zie ook het commentaar op zienswijze 1.2). Dit onderzoek is uitgevoerd naar aanleiding van de bijeenkomst met de omwonenden en de vele vragen en kritische kanttekeningen die door omwonenden aangedragen zijn. Zodra hier duidelijkheid over is, zal Bureau Meerstad hier - onder andere bij de familie Ubels - op terug komen. Individuele benadering van direct betrokkenen is absoluut onderdeel van het verdere proces.	
5.8	Bureau Meerstad wist al eerder dat de leiding verlegd zou worden, ook al had Essent meer tijd nodig om te beslissen over een voorkeurstracé. Indieners hadden het op prijs gesteld als ze in een eerder stadium hierover geïnformeerd waren.	De omgeving is in 2003 op de hoogte gesteld van de verplaatsing van de hoogspanningsleiding, zoals ook blijkt uit de inspraakreacties van diverse bewoners in december 2003.	
5.9	Het is duidelijk merkbaar dat Meerstad inmiddels de uitvoeringsfase ingegaan is. Voorheen werden bewoners	Wij betreuren het dat de indieners een omslag in de bejegening van Bureau Meerstad naar de belanghebbenden menen te	

	vooraf geïnformeerd en werd hun inbreng noodzakelijk geacht voor de kwaliteit van het plan. Nu worden bewoners geconfronteerd met de negatieve consequenties van de uitkomst van besluiten over onderzoek. Van het door Bureau Meerstad genoemde tweerichtingsverkeer (bijeenkomst 6 juli j.l.) merken indieners niet veel. Men werd alleen aangehoord terwijl bleek dat de besluiten al vastlagen. De verstrekte informatie door de deskundigen sloot totaal niet aan bij de gestelde vragen door de indieners en andere betrokkenen en bij wat er leeft onder de bewoners. Er is een duidelijke omslag in de bejegening van Meerstad naar de belanghebbenden merkbaar. Gezien de gekozen werkwijze kan dat ook bijna niet anders. Er is een ideaalplan op het bestaande gebied gelegd zonder dat er rekening gehouden is met de bestaande infrastructuur en waarden in het gebied. De problemen bij de uitvoering kunnen, gezien de werkwijze, dan ook niet anders dan zeer groot zijn.	constateren. Dat is geenszins de intentie van Bureau Meerstad. Met de voortgang van het proces verschuiven de meer algemene beleidsmatige discussies naar veel concreter inrichtings- en uitvoeringsdiscussies. De algemene uitgangspunten moeten dan worden vertaald in concrete maatregelen. Niet alleen worden daardoor de consequenties voor direct belanghebbenden c.q. omwonenden veel duidelijker, ook moeten steeds weer nieuwe keuzes worden gemaakt die eerder niet of in mindere mate aan de orde waren. Enerzijds zullen daarbij de eerder gemaakte beleidskeuzes randvoorwaarde zijn, anderzijds willen wij proberen om daarbinnen zoveel mogelijk tot maatwerk en individuele oplossingen te komen. Daarbij is voor alle partijen een open twee-richtingverkeer de beste basis, ook al zal dat in de praktijk niet betekenen dat voor iedereen een bevredigende oplossing gevonden zal kunnen worden. Bureau Meerstad heeft aangegeven zich ervoor te blijven inspannen de bewoners tijdig te informeren en te consulteren. Bijzondere aandacht zullen daarbij de gebieds- en projectgerichte communicatie krijgen, zodat de direct betrokkenen tijdig weten welke plannen in hun omgeving gaan spelen en zij daarover hun mening kunnen geven.	
5.10	Indieners zijn er niet zeker van hoe betrouwbaar de overheid, en als afgeleide daarvan Bureau Meerstad, zijn ten aanzien van gedane uitspraken en toezeggingen. Diverse malen zijn toezeggingen in relatie tot Meerstad niet nagekomen. Hetzelfde speelt nu ten aanzien van de toezegging dat er niets zou gebeuren voor 2012 boven het Slochterdiep.	Op een algemene reactie als 'diverse malen zijn afspraken niet nagekomen' is het moeilijk reageren. Het aangehaalde voorbeeld is naar onze mening geen voorbeeld van het niet-nakomen van afspraken. De uitzondering die gemaakt is voor het aanbrengen van grond rond de NAM-locatie tast ons inziens het genoemde algemene principe niet aan. Voor wat betreft het bouwen boven het Slochterdiep zie het antwoord op zienswijze 5.5.	
5.11	De informatieavond over de hoogspanningsleiding was teleurstellend omdat Bureau Meerstad niet aangaf hoe ze de voor de familie Ubels ontstane problemen wilden gaan oplossen, behalve dat er iemand langs zou komen en dat er zo weinig mogelijk huizen af moeten. Indieners zijn benieuwd wanneer ze hierover iets horen.	Op basis van de richtlijnen van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en het ministerie van VROM, de gekozen configuratie en locatie van de hoogspanningsleiding lijkt de woning Slochterdiep 41 naar het zich nu laat aanzien in stand te kunnen blijven, althans voor wat betreft de hoogspanningsleiding. Zie verder het commentaar op zienswijze 5.7.	
5.12	Indieners zijn niet blij met de komst van de leiding en willen dat de leiding bij perceel Slochterdiep 41 onder	Voor wat betreft de hoogspanningsleiding verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.1D en 1.2. Verder is duidelijk	

	de grond aangelegd wordt vanwege: het aangezicht ervan, gezondheidsproblemen voor familie Ubels en hun bezoekers, de daling van de waarde van hun bezittingen en de mogelijke onverkoopbaarheid van de woning van familie Ubels. De schadelijkheid voor de waarde van de woning van de masten blijkt uit uitspraken van rechters. Een uitspraak van de rechtbank is dat alleen al de discussie over de schadelijkheid van een hoogspanningsleiding afbreuk doet aan de waarde van het huis. Een andere rechtbank erkent ook dat hoogspanningsinstallaties een waardedrukkend effect hebben op woningen in de directe omgeving daarvan. Zelfs het bestaan van bouwplannen voor hoogspanningsmasten hebben volgens de Hoge Raad een waardedrukkend effect op woningen in de directe omgeving.	aangegeven, dat de in Nederland algemeen geldende schaderegelingen voor dit soort situaties van toepassing zijn. Dit alles zal onafhankelijk getoetst en waar nodig getaxeerd worden (zie het commentaar op zienswijze 5.1A).	
5.13	Aangetoond is dat kinderen die worden blootgesteld aan magnetische velden van hoogspanningslijnen mogelijk een verhoogde kans hebben op leukemie bij de meest voorkomende lijnen, zoals de geplande 110 kVv. lijnen. Deze verhoogde kans treedt op een afstand van 35 tot 80 meter op. Perceel Slochterdiep 41 ligt op 30 meter van de geplande leiding. Indieners vinden het onacceptabel dat zij binnen de 35 tot 80 meter zone liggen en kans lopen op eventuele schade voor de gezondheid van kinderen. Het ministerie beveelt een afstand van 200 meter aan tussen woningen en hoogspanningsleidingen om eventuele risico's voor de gezondheid te voorkomen. De slaapkamers zijn boven hetgeen de afstand tot de hoogspanningsleiding nog meer verkort. Ook in de vrije tijd zijn de indieners veel in en om het huis bezig. Het is een vervelend idee om dan bloot gesteld te worden aan mogelijk ziekmakende effecten van de hoogspanningsmasten.	Mensen worden voortdurend blootgesteld aan magnetische velden, bijvoorbeeld van een PC, TV of magnetron. Specifiek ten aanzien van hoogspanningleidingen is veel onderzoek verricht naar de normen die in Nederland gehanteerd en door ons gerespecteerd worden (zie het commentaar op zienswijze 1.1D). Deze normen liggen ver onder de waarde waarbij enige vorm van gevaar kan optreden. Binnen het project Meerstad wordt daar waar nodig gekozen voor een verhoogde magneetarme mast, om zo het invloedsgebied nog kleiner te maken (zie het commentaar op zienswijze 1.1D). De aanbevelingen en adviezen vanuit het Rijk, evenals de huidige wet-en regelgeving zijn daarbij maatgevend. Zo wordt de geadviseerde 0,4 microtesla zone bij hoogspanningslijnen in acht genomen. Door het toepassen van verschillende mastconfiguraties kan ruimtelijk worden ingespeeld op bestaande bebouwing, zodanig dat de 0,4 microtesla zone wordt gevrijwaard.	
5.14	Hoogspanningslijnen hebben geluidseffecten (in tegenstelling tot wat de deskundige zei tijdens de voorlichting op 6 juni). Bij bepaalde windrichting en	Voor wat betreft (geluids)hinder als gevolg van hoogspanningsleidingen verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.8. Overigens zal het karakter van het betreffende	

	sterkte kunnen ze een fluitend geluid maken en bij vochtig weer kunnen ze knetteren. Ook het zogenaamde coronaverschijnsel kan optreden bij vochtig weer. Het gebied waar indieners wonen is ’s avonds stil. Men wil geen verstoring van die stilte.	gebied veranderen van plattelands- naar stedelijk-gebied. Met de komst van Meerstad zal de huidige stilte ontegenzeggelijk niet gehandhaafd kunnen worden.	
5.15	Indieners vinden het een probleem dat er bij brand niet met waterstralen geblust kan worden. Mogelijk gaat de premie van de brandverzekering ook omhoog.	Voor wat betreft het blussen van een brand nabij hoogspanningsleidingen, verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.1D. Het is ons niet bekend dat premies hierdoor omhoog gaan.	
5.16	Het lijkt onjuist en ongewenst de hoogspanningsleiding boven de jachthaven te situeren. Dit in verband met het overslaan van vonken op de masten van de schepen, het imago van de haven, de mogelijke ontregeling van de apparatuur aan boord van de schepen en de beperking die de hoogspanningsleiding oplegt aan de hoogte van de schepen die Meerstad willen aandoen. Ook wordt het aangezicht van de haven niet aantrekkelijker door de hoogspanningsleiding.	Bij de verdere planvorming zal hiermee rekening gehouden worden. Over het Slochterdiep zal bijvoorbeeld gewerkt moeten worden met hogere masten, zoals dat ook bij de bestaande leiding al het geval is. Bij de uitwerking van de haven zal ook rekening gehouden moeten worden met de nautische aspecten, conform de daarvoor geldende regelgeving.	
5.17	Indieners stellen voor het gedeelte van de entree van Meerstad via het Eemskanaal ondergronds aan te leggen. Na het inwinnen van informatie blijkt dat er geen enkele reden is waarom dit niet zou kunnen. Een 110 kV. leiding hoeft maar op een diepte van 1,20 tot 1,50 meter te worden aangelegd.	Voor wat betreft de mogelijkheden voor ondergrondse aanleg verwijzen wij naar het tweede deel van het commentaar op zienswijze 1.2	
5.18	Het is niet toegestaan het tracé te verleggen boven de rioolpersleiding. De rioolpersleiding bestaat uit losse delen die op kleef bij elkaar worden gehouden. Als er iets is met deze leiding moet men met kranen bij de leiding kunnen. Dit is niet toegestaan onder een hoogspanningsleiding waar spanning op staat.	Bij de tracékeuze is rekening gehouden met de rioolpersleiding rond 1800 richting RWZI Garmerwolde. Het tracé is niet geprojecteerd boven de rioolpersleiding en niet geprojecteerd binnen de door het waterschap vastgestelde zone (7,50 meter uit het hart van de persleiding).	
5.19	Het is niet toegestaan hoogspanningsleiding direct, parallel naast het Eemskanaal te plaatsen in verband met hinder en mogelijk gevaar voor de scheepvaart.	Over het nieuwe tracé van de hoogspanningsleiding is overleg gevoerd met de vaarwegbeheerder. Voor het Eemskanaal geldt dat er een zone van 30 meter is uit de oeverlijn, waar beperkingen op liggen. Bouwwerken mogen niet zonder vrijstelling binnen deze zone geplaatst worden. Voor het schetsontwerp van het tracé van de hoogspanningsleiding betekent dit een knelpunt ter hoogte van het Slochterdiep. Hiervoor moet een technische oplossing gevonden worden en/of	Er is een dubbelbestemming “Belemmeringen-zone vaarweg” van 30 meter opgenomen waarin bij recht niet gebouwd mag

		een vergunning aangevraagd worden voor een gedeeltelijke overschrijding van deze norm door kabels. Overigens wordt hiermee in het schetsontwerp reeds rekening gehouden door te werken met extra hoge masten.	worden. De dubbel-bestemming "Hoogspannings-leiding" wordt buiten deze belemmeringenzone gelegd.

6	**Ensing, J., Middelberterweg 4 te Groningen**		
6.1	Dhr. Ensing woont op de Middelberterweg 4 (ten noorden van de nieuwe noordelijke ontsluitingsweg), heeft in de omgeving gronden in bezit en is benieuwd naar de toekomstige ontwikkelingen rondom de Middelberterweg. Indiener wil graag meer duidelijkheid/informatie over: a) welke verkeersintensiteit de weg zal krijgen; b) eventuele maatregelen die er getroffen zullen worden; c) of Ensing op perceel Middelberterweg 4 kan blijven wonen; d) of de weg niet noordelijker getraceerd kan worden en rechtdoor getrokken kan worden zodat de bestaande bewoners er minder last van hebben; e) of de kruising met de Middelberterweg ongelijkvloers wordt (hetgeen veel ruimte zal kosten). Verzoek tot het geven van een termijn waarbinnen deze antwoorden gegeven worden.	Het Masterplan Meerstad is een vlekken- en lijnenplan op basis waarvan verdere uitwerkingen zullen plaatsvinden. Om antwoord op de vragen te kunnen geven is verdere detaillering van het plan nodig. Aangezien de realisatie van deze weg in de komende twee jaren nog niet aan de orde is, zijn de voorbereidende ontwerp werkzaamheden nog niet opgestart. Bureau Meerstad zal op tijd met de bewoners contact opnemen over de detail ontwerpen etc. a) Over de noordelijke ontsluitingsweg worden rond 2015 circa 17.800 en in 2030 bij de volledige realisering van Meerstad tussen de 22.700 en 24.400 motorvoertuigen per etmaal verwacht. b) Wij hebben nader onderzoek laten uitvoeren naar mogelijke maatregelen om de geluidsbelasting van de noordelijke hoofdontsluitingsweg op uw woning en de andere woningen aan de Middelberterweg te beperken. Uit het onderzoek is gebleken dat er afschermende maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting verder te beperken. Te denken valt bijvoorbeeld aan gedeeltelijk verdiepte aanleg van de nieuwe weg in combinatie met grondwallen en de toepassing van geluidarm asfalt. Wij hebben deze maatregelen laten doorrekenen op het geluidsreducerend effect en hieruit is gebleken dat de geluidsbelasting substantieel minder wordt. De uiteindelijke technische variant is nog niet bepaald, maar op voorhand vertalen wij deze mogelijke geluidsreductie in een nieuwe (lagere) hogere grenswaarde. Deze geluidswaarde is een harde randvoorwaarde voor het ontwerp van de weg nabij uw woning. c) De realiteit gebiedt te zeggen dat de omgeving van indiener als gevolg van de realisatie van Meerstad, inclusief de infrastructuur, zal veranderen. Of de familie Ensing hier kan blijven wonen, zal voor een groot deel afhankelijk zijn van de eisen die zij zelf hebben ten aanzien van wonen. Vanuit technisch oogpunt is veel mogelijk, maar de situatie rond de woning zal daarmee zeker veranderen. Bureau Meerstad verwacht medio 2008/begin 2009 hier concreter over te	

		kunnen praten. d) In de Masterplandiscussie is een alternatieve route voor de ontsluitingsroute Driebondsweg via Klein Harkstede naar Meerstad overwogen. Deze route heeft echter niet de voorkeur gekregen, omdat die de verkeerskundiger problemen in en om Ruischerbrug en Klein Harkstede zou vergroten. Tijdens de Masterplandiscussie zijn tal van ontsluitingsvarianten de revue gepasseerd. Om de varianten te kunnen toetsen zijn een aantal randvoorwaarden/condities geformuleerd waaraan de route moet voldoen. Deze zijn: • De Linten (Engelbert/Middelbert) moeten gevrijwaard blijven van een sterke toename van het verkeer. • De verkeersproblematiek in Ruischerbrug/Klein Harkstede moet beheersbaar blijven. • Een ruimtelijke randvoorwaarde is dat de noordelijke ontsluitingsroute een duidelijke entree functie moet hebben en dus als zodanig moet worden vormgegeven. Om Meerstad-centrum op een goede manier te kunnen ontsluiten met het openbaar vervoer, is het noodzakelijk de Noordelijke ontsluitingsroute, zoals deze nu gepland wordt, uit te voeren met een vrijliggende OV baan. Door de ontsluiting van de geplande ontwikkelingen te richten op de hoofdinfrastructuur, blijven de linten zoveel mogelijk gevrijwaard van verkeerstoename. Door in te zetten op de noordelijke ontsluitingsroute, zoals deze geprojecteerd is het in Masterplan en het bestemmingsplan, wordt bereikt dat de verkeerstroom naar Meerstad centrum ten zuiden van Klein Harkstede wordt afgewikkeld. Vervolgens geeft deze inzet dat er ruimte ontstaat om de verkeersdruk en -problematiek ter hoogte van Klein Harkstede aan te pakken. e) Voor de noordelijke hoofdontsluitingsweg en de daarbij behorende kruispunten moeten nog detail uitwerkingen gemaakt worden. Ook hiervoor geldt dat er vanuit technisch oogpunt veel mogelijkheden zijn. Het ruimtegebruik hangt echter volledig af van het definitieve ontwerp.	

		Over het ontwerp zijn nog geen beslissingen genomen. Wel zal in het ontwerp in ieder geval rekening worden gehouden met maatregelen in de vorm van bijvoorbeeld grondwallen om de benodigde geluidsreductie te halen. De wijze waarop de noordelijke hoofdontsluitingsweg de Middelberterweg kruist is nog onderwerp van nadere studie. Mogelijk idee voor de Middelberterweg is deze iets verhoogd over een verdiepte Noordelijke ontsluitingsweg te laten lopen en de verkeersaansluiting te creëren bij de geplande kruising van de bypass op de Noordelijke hoofdontsluitingsweg. In de vervolgfase zullen hiervoor ontwerpen gemaakt worden, waarbij wij de belanghebbenden zullen betrekken.	

7	**Hoogmoed, C. G. van en C. Lubberts, Hoofdlaan 4 te Harkstede**		
7.1	Indieners, wonende aan de Hoofdlaan 4, Harkstede, moeten wijken voor de nieuwbouwplannen. Verzoek tot schriftelijke uitlating van Bureau Meerstad over dit aspect.	Volgens de huidige inzichten zal de woning aan de Hoofdlaan 4 niet gehandhaafd kunnen worden. Bij de verdere planontwikkeling van Meerstad is gebleken dat een goede inpasbaarheid feitelijk niet te realiseren valt. De mogelijkheden voor de ontwikkeling van het nieuwe woongebied zullen daardoor te zeer worden beperkt. In het betreffende gebied dienen onder andere omvangrijke ophogingwerkzaamheden plaats te vinden en dat maakt handhaving van de huidige situatie onmogelijk.	
7.2	Indieners zijn inmiddels in overleg geweest met J. van de Bospoort over een vervangende kavel op de IJsbaanlocatie. In de Nota ZCW staat aangegeven dat er een specifieke kavel voor de familie van Hoogmoed-Lubbers gereserveerd is (commentaar op zienswijze 29.1). In het gesprek (27 februari 2007) met van de Bospoort is een definitieve rapportage (onder andere beeldkwaliteitsplan) in het vooruitzicht gesteld binnen vier weken na het gesprek. Tot op heden hebben de indieners niets van Bureau Meerstad of meneer van de Bospoort vernomen betreffende de definitieve rapportage.	Over de IJsbaanlocatie zijn de potentiële bewoners geïnformeerd. Over de hoofdlijn van de plannen bestaat overeenstemming met de bewoners. Daarom zullen nu de verdere procedures worden ingezet om daadwerkelijke realisatie mogelijk te maken.	
7.3	In het commentaar op zienswijze 20.1 in de Nota ZCW (juni 2007) wordt aangegeven dat de directe omgeving van de IJsbaanlocatie bestemming 'natuur' krijgt. In het ontwerp IJsbaanlocatie is ook een strook natuurgebied (met bestemming 'natuur') gecreëerd van circa 150 meter breed tussen de straat met kavels evenwijdig aan de ijsbaan en de twee meest oostelijke kavels aan het Slochterdiep. In het onderhavige bestemmingsplan is deze wijziging nog niet opgenomen. Dringend verzoek om dit gebied in het onderhavige bestemmingsplan ook de bestemming 'natuur' te geven. Dit ter handhaving van het open en landelijke karakter van het gebied en ter compensatie van de toekomstige bewoners voor het open en landelijke karakter welke zij momenteel ervaren.	Naar onze mening is er inhoudelijk geen enkel meningsverschil; de door indieners aangegeven natuurstroken maken nog steeds onderdeel uit van de uitwerkingsplannen. Het misverstand lijkt te zijn ontstaan door de systematiek van het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan is een globaal plan met uitwerkingsbevoegdheid. De uitwerking betreft onder meer alle woongebieden. De genoemde wijziging ten opzichte van het ontwerp betrof het verkleinen van het totale oppervlak van het uit te werken woongebied. Het 'vrijkomende' gedeelte heeft een natuurbestemming gekregen, waarmee duidelijk is gemaakt dat verdere uitbreiding van de IJsbaanlocatie niet in de plannen zit. De opmerkingen van indieners over de toegezegde natuurstroken gaan over de inrichting van het gebied bínnen de uit te werken bestemming. Deze uitwerking is pas in een latere fase aan de orde. Hiervoor is aangegeven dat deze procedures binnen afzienbare	

		termijn gestart zullen worden; in die kaartbeelden zal ook duidelijk worden hoe het woongebied inclusief de natuurstroken eruit zal komen te zien.	
7.4	Men heeft gehoord dat een aantal kavels (weiland) in de IJsbaanlocatie nog niet opgekocht zijn en in bezit van particulieren zijn. Indieners maken zich ernstige zorgen over de inrichting van de IJsbaanlocatie zoals die is voorgesteld. De zorgen betreffen o.a. de realisatie van de bestemming 'natuur' in de IJsbaanlocatie en mogelijke toch nog toekomstige woningbouw in de gebieden die nog niet verworven zijn of verworven gaan worden in de IJsbaanlocatie. Indieners dringen er op aan dergelijke bedreigingen voor het open en landelijke karakter van het gebied teniet te doen.	Het bestemmingsplan bepaalt welke bestemmingen mogelijk zijn, los van de eigendomssituatie. De vrees dat particulieren zullen kunnen bouwen binnen de bestemming Natuur is dan ook ongegrond. Juist om zekerheid over de toekomstige inrichting en ontwikkeling te verschaffen is voor deze wijze van bestemmen gekozen (zie ook het commentaar op zienswijze 4.1A).	
7.5	Voor andere kritiekpunten met betrekking tot de IJsbaanlocatie verwijzen de indieners naar de brief gericht aan J. van de Bospoort en J. Kleine (04-03-2007): - indieners zijn blij met hun locatie van hun kavel op de IJsbaanlocatie. Instemming van Staatsbosbeheer met de locatie is nog wel vereist. Bij het niet akkoord gaan van Staatsbosbeheer en het dientengevolge opschuiven van de kavel naar het westen gaat het aantrekkelijke, oorspronkelijke beeld van de kavel geheel verloren. - Indieners hebben vernomen dat ten oosten van de ijsbaanlocatie (er direct aangrenzend) een vervangende leefomgeving voor de heikikker wordt ingericht. Indieners vragen zich af of men hiervan op de hoogte was en of dit meegnomen is in de ontwikkeling van de ijsbaanlocatie. Waarom is dit leefgebied nooit ter sprake gekomen in de gesprekken? Indieners gaan ervan uit dat de inrichting van het leefgebied geen consequenties heeft voor de lokalisatie van hun kavel. Indien de aanleg leidt tot het opschuiven van de kavel naar het westen heeft dit als consequentie dat de kavel in het geheel niet overeenkomt met het beeld zoals men dit bij de start van de gesprekken gezamenlijk voor	De opmerkingen betreffen alle de nadere uitwerking van het woongebied, de infrastructuur, de beeldkwaliteit etc. en hebben geen consequenties voor het bestemmingsplan. Verwezen wordt daarom naar de voorgaande antwoorden en de komende uitwerkingsprocedure.	

	ogen had. - Indieners hebben problemen met de breedte van de betonweg in de ijsbaanlocatie. De weg is dan wel even breed als de Hoofdweg maar hij oogt smaller doordat de berm na de knik naar rechts aan de linkerkant een zeer smalle berm heeft, namelijk 1,50 meter. De betonweg tot aan de toegangsweg naar de 15 kavels is te smal om de veiligheid van de zwakkere deelnemers te kunnen waarborgen. De bermen zijn daar dan wel breed maar in de herfst en winter heel drassig waardoor bij het in de berm raken van auto's of fietsers slippartijen en valpartijen optreden. Indieners stellen voor dit deel te verbreden tot een weg waar de zwakkere verkeersdeelnemers veilig gebruik van kunnen maken. - Het resterende gedeelte van de betonweg welke naar de overige vier kavels leidt heeft aan weerszijden een sloot. Ook hier schiet de breedte van de berm tekort en is de berm bovendien drassig in de herfst en winter. Achteruitrijden op een dergelijk smalle weg met smalle bermen is lastig. Indieners zijn van mening dat dit gedeelte van de betonweg drie insteekhavens moet krijgen (één direct na de knik, één ter hoogte van de afslag naar de middelste twee kavels, één tussen de middelste twee kavels en de laatste twee kavels) en zullen de bermen betrouwbaarder gemaakt moeten worden. - Bij het verbeteren van de betonweg dient in ogenschouw te worden genomen dat het geen ideale parkeer-/stopplaats wordt voor o.a. vissers en andere toeristen waardoor er blokkades optreden of waardoor bewoners/bezoek alsnog de berm in worden gedwongen om te passeren. Mogelijk kan een stop of parkeerverbod hier een oplossing bieden. - Wordt er voor het haventje aan het Slochterdiep ook parkeergelegenheid gecreëerd? Anders zal het leiden tot veelvuldig en langdurige blokkades van het		

	betonpad. Niet aanleggen van het haventje zal deze blokkades voorkomen. Voor indieners is de bereikbaarheid van de kavels belangrijker dan een haventje. - In Lageland zijn jaarlijks activiteiten tegenover café de IJzeren Klap en is er de ijsbaan. Er zal voor zorg gedragen moeten worden dat deze activiteiten door kunnen blijven gaan waarbij tevens toegang tot de woonlocatie gewaarborgd blijft. - De huidige betonweg zal ter lengte van de noordelijke kavelbreedte doorgetrokken worden om de fam. Hilgeman/Tadema toegang tot hun kavel te geven. Graag zouden we zien dat de combinatie sloot, groenstrook en sloot wordt doorgetrokken ter lengte van onze noordelijke kavelbreedte en evenwijdig aan het nog aan te leggen betonpad. - Indieners hebben met de fam. Hilgeman/Tadema overlegd over erfafscheiding. Ze willen graag een erfafscheiding van één meter hoge aardewal beplant met struiken tussen hun kavels. Tevens verzoeken ze om aan beide zijden van de wal een greppel te graven om een betere afwatering te bewerkstelligen. - Verzoek tot eenduidigheid over welke voorschriften gaan gelden betreffende gebouwen etc. Is dat "Voorschriften bestemmingsplan Meerstad-Midden" of komt er een apart document voor de ijsbaanlocatie. - De maximale grootte van het bijgebouw baart indieners zorgen. Hoewel deze is bijgesteld van 250 m^2 naar 150 m^2. Zelfs met deze grootte kan gemakkelijk een bedrijf worden opgestart. Wordt bovendien de verhouding woning/schuur niet te groot? Door dergelijke grote schuren wordt de woonfunctie overschaduwd en ontstaat de indruk dat er bedrijven gevestigd kunnen worden. - Voor definitieve acceptatie van de kavel op de ijsbaanlocatie willen de indieners eerst meer duidelijkheid van Bureau Meerstad over onder andere		

	bouwrijp/woonrijp maken van de kavel (riolering, ophoging, gas, water etc.) en financiën. - De punten in voorgaande brieven betreffende de ijsbaanlocatie blijven van kracht.	Wij gaan ervan uit dat indiener hiermee doelt op zijn vorige zienswijzen: deze zienswijzen worden besproken onder 7.6A tot en met 7.6D.	
7.6	Indieners handhaven gedeeltelijk de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals dat ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007.	Deze zienswijzen worden besproken onder 7.6A tot en met 7.6D.	
7.6A	Men trekt de economische uitvoerbaarheid in twijfel en verzoekt dit nader toe te lichten. Het feit dat alle betrokken partijen van oordeel zijn dat de economische uitvoerbaarheid voldoende is gegarandeerd, is onvoldoende om als grondslag te dienen, aangezien dit een interne aangelegenheid is.	Voor het realiseren van Meerstad is de GEM Meerstad opgericht. Ten behoeve van de oprichting van deze publiek-private samenwerking zijn de gemeenteraden geïnformeerd over alle financiële consequenties. Het betreft voor een belangrijk deel bedrijfsmatige informatie die niet openbaar is. Voor het bestemmingsplan geldt dat de haalbaarheid op basis van deze afspraken gegarandeerd is.	
7.6B	Indiener maakt bezwaar tegen het toestaan van intensieve watersportrecreatie op het Meerstad-meer. Er dient bij de vaststelling van de geluidsnorm aansluiting gezocht te worden bij het plaatselijk heersende referentieniveau. Intensieve waterrecreatie zal het toekomstige heersende referentieniveau (woonwijk, natuur) ruimschoots overstijgen. Tevens levert intensieve watersport een groot gevaar op voor de extensieve watersport. Het is meten met twee maten wanneer één gemeente intensieve waterrecreatie op de borgmeren heeft verboden, terwijl het op het Meerstad-meer in de toekomst zal worden toegestaan.	Een bestemmingsplan kan voorzien in de mogelijkheid water aan te leggen en, tot op zekere hoogte, het gebruik van dat water te reguleren. Vooralsnog zien wij geen aanleiding om reeds in het bestemmingsplan bepaalde soorten watersport uit te sluiten of te beperken tot bepaalde gebieden of zones, nu voor de regulering van het verkeer te water ook andere wegen openstaan. Daarbij overwegen wij dat de invulling van de recreatie (op het meer) nog nader moet worden geconcretiseerd. De inrichting van het meer zal zodanig gezoneerd moeten worden, dat wonen, natuur en de verschillende recreatievormen elkaar niet nadelig zullen beïnvloeden. Het beleid zal er op gericht zijn dat actie en rust in een goed evenwicht ten opzichte van elkaar zullen staan. Het nautische gebruik van het meer is daarbij een zaak van de toekomstige nautische beheerder. Deze zal zijn afwegingen maken op basis van vele factoren waaronder waterkwaliteit, verstoring rust, geluid, veiligheid etc., maar ook om optimaal recreatief gebruik mogelijk te maken. In haar toetsingsadvies gaat de Commissie voor de Milieueffectrapportage expliciet op dit onderwerp in. De Commissie vermeldt het niet eens te zijn met de stelling dat in dit opzicht spreke is van een omissie want "voor geluid en geur is voor pleziervaart geen wettelijk toetsingskader aanwezig. De effecten van de pleziervaart op de omgeving zijn bovendien gering. Alleen	

		binnen de grenzen van een inrichting (een jachthaven) wordt de geluidemissie gereguleerd via het Besluit jachthavens. Aan de daarin opgenomen milieuvoorschriften zal een jachthaven moeten voldoen. Dat kan te zijner tijd bij de planuitwerking op gedetailleerd niveau onderzocht worden". Wij sluiten ons bij deze opvatting aan. Waar wordt verwezen naar de Borgmeren wordt opgemerkt dat die plas aanmerkelijk kleiner van oppervlakte is en minder gelegenheid biedt de verschillende gebruiksvormen van het water geografisch te scheiden.	
7.6C	Indieners hebben het commentaar op zienswijze 29.4 (Nota ZCW bestemmingsplan Meerstad-Midden) wegens tijdgebrek nog niet kunnen achterhalen cq. controleren. Vandaar handhaven de indieners hun bezwaar met betrekking tot de patrijs: In het ecologisch onderzoek 2004 wordt melding gemaakt van één paar patrijzen nabij kruising Pilotenweg-Kooilaan. Dit is niet correct. Sinds enige jaren verblijft ook een paar patrijzen op het perceel Hoofdlaan 4, die elk jaar een aantal jongen grootbrengen. De patrijs verdient beschermende maatregelen (rode lijst soort). Dit komt niet terug in het ontwerpbestemmingsplan.	De patrijs wordt in het Ecologisch Onderzoek voor het plangebied van Meerstad genoemd. Het betreffende onderzoek is mede op dit onderdeel geactualiseerd. De patrijs is een soort van het open landschap (vnl. akkers). Het is tevens een zwervende soort, die zich gemakkelijk elders hervestigt. Deze soort valt onder de Vogelrichtlijn, wat betekent dat gedurende het broedseizoen geen verstorende maatregelen mogen worden uitgevoerd in de omgeving van de broedplaats van de soort. Werkzaamheden die eerder gestart zijn, kunnen wel in de broedtijd doorlopen als er vanuit kan worden gegaan dat er zich door de lopende activiteiten geen vogels gevestigd hebben om te broeden. Bij aanvang van werkzaamheden buiten of vlak voor de broedtijd kan worden aangenomen dat de vogels die eventueel zouden willen gaan broeden, de gelegenheid hebben uit te wijken naar rustiger oorden. Het feit dat het gaat om een rode lijstsoort geeft aan dat de soort geen extra wettelijk beschermde status heeft. Tijdens gebiedsinrichtende werkzaamheden zal uiteraard rekening worden gehouden met de Vogelrichtlijn.	
7.6D	Indiener maakt bezwaar tegen bouwvoorschriften (in de Voorschriften Bestemmingsplan Meerstad) die hem belemmeren in het streven een soortgelijke woning en bijgebouwen te herbouwen als de huidige woning en bijgebouwen.	Voor de bestemming "Woongebied (uit te werken)", waarin de door de indiener gewenste nieuwbouwkavel in de noordelijke woonvlek in deelgebied 7 valt, zijn geen gedetailleerde bouwvoorschriften opgenomen. Voor de verschillende woongebieden gelden algemene regels, die voor alle betrokkenen gelijk zijn. Detaillering zal pas gebeuren bij de uitwerking van het plan. Bij de uitwerking wordt van gebied tot gebied bezien welke bebouwingsvoorschriften op die plaats wenselijk zijn. Het is niet automatisch zo dat de voorschriften uit de gedetailleerde	

		bestemming "Woondoeleinden" van toepassing worden verklaard. Hoewel er begrip bestaat voor de wens om duidelijkheid, kan het bestemmingsplan die in dit stadium niet bieden.	
7.7	Gezien de huidige bebouwingssituatie en de toekomstige situering van Blokzijl aan de rand van het Meerstadgebied en Natuurgebied is een bebouwingshoogte van max. 17,5 meter nog steeds haalbaar (maximaal 10% tot vier woonlagen goothoogte 14 meter, bouwhoogte maximaal 17,5 meter). Verzoek tot het exact aangeven waarvan het percentage 10% genomen wordt. Dit neemt niet weg dat een maximale hoogte van 17,5 meter ongepast is in dit gebied. Men verwijst naar de op de voorlichting gegeven informatie, de informatie in het Concept Masterplan en Meerbericht vijf punt 14, waarin wordt gesproken over een karakteristiek havendorpje met het bestaande Blokzijl als referentie. In een karakteristiek havendorpje is hoogbouw niet op zijn plaats bovendien geldt in het bestaande Blokzijl een bestemmingsplan waarin maximaal negen meter hoogte is toegestaan.	Voor een onderbouwing van de bouwhoogtes in deelgebied zes verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 4.1C. Overigens kan de exacte positionering van de hoogteaccenten nog niet gegeven worden, aangezien de verdere uitwerking van het betreffende woongebied nog plaats moet vinden. Een vrijstellingsbepaling van 10% is een gebruikelijke methodiek en leidt niet tot onaanvaardbaar onbepaalde marges. Wij wijzen in dit verband ook op het antwoord op zienswijze 75.10.	
7.8	De luchtkwaliteit van het te ontwikkelen woongebied en de omgeving daarvan zal door de plannen negatief beïnvloed worden. Met name die gebieden waar een grote toename van de verkeersintensiteit plaats zal vinden, onder andere de Hamweg.	Het is een juiste constatering dat de luchtkwaliteit beïnvloed zal worden. De toekomstige luchtkwaliteit is daarom berekend en getoetst aan de normen van het Besluit Luchtkwaliteit. Hierbij zijn alle relevante wegen betrokken. Voor de volledigheid is ook het bouw- en grondverzetverkeer in de luchtkwaliteitsberekeningen meegenomen (zie rapport "Rapportage luchtkwaliteit Meerstad" Grontmij, 1 november 2007). Uit de berekeningen blijkt dat er weliswaar sprake is van een toename van de emissie ten opzichte van de autonome ontwikkeling, maar dat wordt voldaan aan de gestelde normen. Uit het onderzoek is dan ook gebleken dat de luchtkwaliteit, ook dicht bij de weg, bij alle berekende scenario's binnen de normen van het Besluit Luchtkwaliteit blijft. Dit betekent dat er ten aanzien van het Besluit Luchtkwaliteit geen knelpunten zijn.	

8	**Hermse, Engelberterweg 120 te Westerbroek**		
8.1	Indieners handhaven de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals dat ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007.	Deze zienswijzen worden besproken onder 8.1A tot en met 8.1B.	
8.1A	Indiener maakt bezwaar tegen de plannen voor aansluiting Meerstad/A7 nabij het viaduct Engelbert/Westerbroek over de A7 vanwege: a) verhoging van verkeersoverlast voor perceel Engelberterweg 120; b) een waardevermindering van huis/kavel; c) een verslechterde ontsluiting bij afsluiting bestaand viaduct; d) de verslechtering van het milieu door toename autoverkeer; e) de aantasting van natuur.	a) De zuidelijke hoofdontsluiting is verschoven in westelijke richting (ten opzichte van het Masterplan), omdat dit tracé sneller aangelegd kan worden vanwege de directe beschikbaarheid van de gronden. Het snel kunnen aanleggen van een zuidelijke ontsluitingsweg is essentieel voor de afwikkeling van het bouwverkeer in het beginstadium van het plan. Zonder deze aansluiting zal de bestaande omgeving veel zwaarder belast worden met het bouwverkeer. Dit willen wij voorkomen. De bestaande wegen kunnen de verkeersgroei onvoldoende opvangen waardoor er grote doorstromings- en leefbaarheidproblemen voor een grote groep mensen zouden ontstaan. Het maatschappelijk belang om deze ontsluiting snel te realiseren is om deze reden dan ook groot. De ontsluitingsweg is derhalve noodzakelijk vanwege een goede verkeerskundige ontsluiting van het Meerstadgebied. De aanleg heeft gevolgen voor de directe leefomgeving. Uiteraard zal bij de verdere planvorming de ontwikkeling getoetst worden aan de milieukundige wet- en regelgeving. De verwachting is voorts dat de specifieke problematiek rondom de omliggende woningen opgelost kan worden met technische maatregelen. Vanwege de consequenties voor de omgeving zal vanzelfsprekend zorgvuldig met het definitief ontwerp van de weg omgegaan worden en zullen omwonenden bij de planvorming betrokken worden. b) Voor wat betreft waardevermindering van woning/kavel en planschade verwijzen wij naar zienswijze 5.1A. c) In Meerstad zal ook veel nieuwe natuur terugkomen. Het is niet de intentie het bestaande viaduct af te sluiten. Wel waren er plannen om het bestaande viaduct tijdelijk te gaan gebruiken voor bouwverkeer naar Meerstad (zie ook het commentaar op zienswijze 8.1B). Met de oplossing van een parallelweg langs de A7 naar de aansluiting Engelbert zijn ook die vervallen.	

		d) Voor wat betreft luchtkwaliteit verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 7.8. e) Bij de planuitvoering wordt rekening gehouden met natuurwaarden. De Flora- en Faunawet is hierin leidend. Beschermde planten- en diersoorten zullen zoveel mogelijk worden behouden of elders binnen het plangebied worden gecompenseerd indien bescherming ter plekke niet mogelijk is. Het ecologisch beeld van het plangebied wordt om de twee jaar geactualiseerd.	
8.1B	Indiener maakt bezwaar tegen het gebruik van het viaduct Engelbert/Westerbroek voor bouwverkeer ten behoeve van Meerstad.	Er is aan de bewoners aangegeven dat overwogen is het viaduct Engelbert tijdelijk voor bouwverkeer te gebruiken. Er is op het viaduct dan sprake van gemengde verkeersstromen, namelijk bouwverkeer en lokaal verkeer. Mede naar aanleiding van vragen en brieven is er gekeken naar alternatieve mogelijkheden om deze situatie te voorkomen. Met de oplossing van een parallelontsluiting op de A7 zijn de plannen om het bestaande viaduct te gebruiken definitief vervallen. De mogelijkheid van het aanleggen van een parallelstructuur langs de A7, waarmee de ontsluitingsweg tijdelijk ontsloten wordt op het nieuw aan te leggen knooppunt Engelbert in het Euvelgunnetracé, wordt verder uitgewerkt. Alle betrokkenen (met name de bestaande linten) worden daarmee ontzien. Deze oplossing is bovendien een oplossing om reeds het bestaande zwaar verkeer van bedrijven in de dorpen buiten de linten te kunnen houden en heeft dus een hoog win - win gehalte. In principe kan op basis van de huidige kennis en inzichten met betrekking tot de technische haalbaarheid, grondverwerving en medewerking van de betrokken overheden, gesteld worden dat de parallelontsluiting een haalbare optie is (zie ook het commentaar op zienswijze 14.5). Het gedeelte tot aan de A7 is reeds opgenomen in het bestemmingsplan. Het gedeelte parallel aan de A7 valt onder de huidige bestemming verkeer. Er wordt aan de hand van het ontwerp gekeken naar de noodzaak van additionele procedures, die indien nodig zo spoedig mogelijk opgestart zullen worden. Ook bij de definitieve situatie zal overigens geen sprake zijn van dubbelgebruik van het bestaande viaduct Engelbert. De definitieve aansluiting op de A7 zal immers eigen kunstwerken hebben. Het bestaande viaduct blijft daarmee uitsluitend voor lokaal verkeer	

		bestemd.	

9	**Bellinga-Runia, M.F., Driemerenweg 2 te Harkstede**		
9.1	Indieners maken ernstig bezwaar tegen het gebruik van de Driemerenweg voor het geplande grondtransport. De Driemerenweg is totaal niet ingericht voor zwaar transport. Personenauto's kunnen elkaar niet passeren zonder gedeeltelijk door de berm te gaan. Vrachtwagens zullen de bermen helemaal vernielen. Tevens tast het grondtransport de woonomgeving ernstig aan. Indieners verwachten dat het grondtransport via de Driemerenweg alleen plaats vindt als er een volwaardig alternatief voor hen is.	Aangegeven is dat percelen die behouden blijven danwel op enig moment tijdens de werkzaamheden nog bewoond worden, toegankelijk zullen blijven. De wijze van ontsluiting kan evenwel per perceel variëren, waarbij een afwijkende wegkwaliteit of een omleiding ten opzichte van de huidige situatie niet wordt uitgesloten. Deze tijdelijke ontsluitingen zijn geschikt voor alle vormen van wegvervoer. Enige hinder in de vorm van kortdurende afsluitingen blijft mogelijk. Bureau Meerstad zal zich op de Driemerenweg houden aan de in Nederland geldende richtlijnen met betrekking tot het gebruik van openbare wegen, zolang deze nog niet aan de openbaarheid is onttrokken. Het bouwverkeer, dat gebruik maakt van deze weg, zal zich aan de reguliere verkeersvoorschriften moeten houden. Voor wat betreft het bouwverkeer verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 13.1D.	

10	**Dethmers, B.J., Middelberterweg 3 te Groningen**		
10.1	Indieners handhaven de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals dat ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007.	Deze zienswijze wordt besproken onder 10.1A.	
10.1A	Dethmers maakt bezwaar tegen het aanleggen van de alternatieve ontsluiting Borgweg-Klein Harkstede in verband met de toenemende verkeersdrukte en geluidsoverlast voor zijn perceel Middelberterweg 3. Tevens wordt het landschappelijk wonen door de aanleg van de hoofdontsluiting en alternatieve route teniet gedaan.	De keuzen omtrent de hoofdinfrastructuur zijn gemaakt bij het opstellen van het Masterplan. Om te komen tot een goede verkeerskundige ontsluiting van het Meerstadgebied, is het onder meer noodzakelijk dat een nieuwe ontsluitingsweg aan de noordkant wordt aangelegd. Bestaande wegen kunnen de verwachte verkeersgroei te zijner tijd onvoldoende opvangen, waardoor er grote doorstromingsproblemen zouden ontstaan voor een grote groep mensen. In de Masterplan discussie is een alternatieve route voor de ontsluitingsroute Driebondsweg via Klein Harkstede naar Meerstad overwogen. Deze route heeft echter niet de voorkeur gekregen, omdat die de verkeerskundige problemen in en om Ruischerbrug en Klein Harkstede zou vergroten. Zie ook het commentaar op zienswijze 6.1 onder d. Aan de bewoners van Klein Harkstede is reeds eerder de toezegging gedaan dat de uiteindelijke ontwerpen voorzien in een geheel nieuwe toevoerroute naar de Borgbrug, verder van de dorpsbebouwing vandaan. Dit wordt nu in het bestemmingsplan geëffectueerd. Wij stellen echter vast dat het probleem er zonder Meerstad ook al ligt. Ook in de huidige situatie moet men immers - als de brug openstaat - stoppen of omrijden. Omdat de meeste mensen stoppen en wachten, ontstaat er een verkeersopstopping. Verder is het sluipverkeer een groot probleem (ca 4000 motorvoertuigen per dag). Op zijn vroegst zal vanaf ca. 2010 het Meerstad-verkeer van invloed zijn op het bestaande probleem. Maar omdat het project Meerstad op termijn zelf ook hinder zal ondervinden, is ons er alles aan gelegen het probleem te minimaliseren of op te lossen. Een tijdelijke oplossing is onderwerp van nadere studie, met als doel de overlast tot een minimum te beperken. Zo zal de Driebondsweg tijdelijk opgewaardeerd worden om gedurende de eerste jaren van het plan een verkeersveilige toegangsweg naar	

		Meerstad te kunnen waarborgen. Dit houdt onder andere in dat een vrij liggend fietspad aangelegd zal worden. Om te voorkomen dat de route via de Borgbrug veelvuldig/zwaarder belast gaat worden, wordt gezocht naar aanvullende maatregelen. Zodra er helderheid is over de mogelijke vormgeving van deze maatregelen, zullen deze worden besproken met alle belanghebbenden. Deze oplossing is in lijn met eerdere toezeggingen, dat geïnvesteerd zal worden in blauw, groen en infrastructuur voordat de eerste bewoners er komen te wonen. Verder is de motie in de gemeente Groningen aangenomen dat de nieuwe noordelijke hoofdontsluiting gerealiseerd moet zijn (of een gelijkwaardig alternatief) op het moment dat er 1500 woningen opgeleverd zijn. Er zal alles aan gedaan worden om dit te realiseren. Voor een goede verkeerskundige ontsluiting van het Meerstad-gebied is de tijdelijke oplossing niet voldoende. Op termijn moet de definitieve ontsluitingsweg worden aangelegd. Die heeft gevolgen voor de directe leefomgeving. Vanwege de consequenties voor omliggende percelen zal vanzelfsprekend zorgvuldig met het definitief ontwerp van de weg worden omgaan. Omwonenden zullen hierbij betrokken worden. Borgbrug: De Borgbrug is reeds in de huidige situatie – zonder Meerstad - een probleem. Dit zal volgens de berekeningen in de nabije toekomst niet verergeren door de aanleg van Meerstad met de daarbij behorende wegenstructuur, maar wel door de autonome groei. Geprobeerd wordt de problematiek te verminderen en voor de aanliggende bewoners een meer acceptabele oplossing te creëren. Door het kiezen van een adequate vormgeving van de route en de kruispunten, kan zoveel mogelijk worden vermeden dat er een aantrekkelijke sluiproute gaat ontstaan. Het doorgaande verkeer op de Driebondsweg zal soepeler en veiliger worden, met name voor fietsers. Al met al zal door de aanleg van deze route en de versnelde aanleg van de zuidelijke ontsluiting - parallel aan de A7 - de verkeerssituatie rondom de Borgbrug substantieel verbeteren. De noordwestzijde van de Borgbrug (N360) valt buiten dit bestemmingsplan, maar ook voor deze situatie geldt dat deze	

		nauwlettend in de gaten zal worden gehouden. De provincie Groningen is bezig met plannen aan de noordwestzijde van de Borgbrug om de drukte op de doorgaande, provinciale weg te reduceren. Zie ook het commentaar op zienswijze 15.7 onder e. In het plan zijn waarborgen opgenomen om te garanderen dat de voorkeursgrenswaarden c.q. de hogere grenswaarde uit de Wet Geluidhinder niet worden overschreden, c.q. dat benodigde geluidwerende maatregelen tijdig worden getroffen. De bypass Borgweg voldoet overigens qua geluid aan de voorkeurswaarde van de Wet geluidhinder. Wij hebben besloten een lagere hogere grenswaarde op de woning Middelberterweg 3 vast te stellen dan wij aanvankelijk voornemens waren. Door het treffen van afschermende maatregelen kan de geluidsbelasting namelijk verminderd worden. De uiteindelijke variant is nog niet bepaald, maar op voorhand vertalen wij deze mogelijke geluidsreductie in een lagere grenswaarde op de woning van indieners.	

11	**Dethmers, B.J., Middelberterweg 3 te Groningen**		
11.1	Indiener maakt bezwaar tegen het aanleggen van de hoofdentree route Meerstad, die vanuit Driebond een directe aansluiting krijgt op het Euvelgunnetracé/Oostelijke Ringweg van Groningen, omdat deze route het perceel Middelberterweg 3 kruist.	Voor wat betreft de noordelijke ontsluiting van het Meerstad-gebied en de Middelberterweg verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 6.1.	

12	**Nederlandse Aardolie Maatschappij B.V te Assen**		
12.1	Indieners handhaven de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals dat ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007. Het commentaar op de eerder ingediende zienswijze is gedeeltelijk prematuur, omdat de noodzakelijke onderzoeken nog niet bekend zijn. Over de uitgangspunten en de verschillende details, die tijdens de overleggen tussen Bureau Meerstad en de NAM besproken worden, bestaan nog geen zekerheid. Vandaar handhaving van de eerder ingediende zienswijze.	Deze zienswijzen worden besproken onder 12.1A tot en met 12.1I.	
12.1A	In het MER (pag. 18) wordt terecht opgemerkt dat de bedrijfsvoering van de NAM-locaties niet mag worden beperkt. In het bestemmingplan wordt deze randvoorwaarde echter in paragraaf 3.4 nader ingevuld waarbij sprake is dat de woningbouw van Meerstad gerealiseerd kan worden zonder dat de bedrijfsvoering (van de locatie Eemskanaal) in gevaar komt. Verzocht wordt deze formulering te wijzigen omdat dit te veel afbreuk doet aan de randvoorwaarde. Ook wordt in deze paragraaf gesteld dat de bestaande gasobservatieput aan de westoever, de NAM-locatie Harkstede, operationeel moet kunnen blijven. Dit geldt echter ook voor de andere twee gaslocaties. Opgemerkt wordt dat de toekomstige status van locatie Harkstede nog onderwerp van studie is.	De exacte formulering uit de MER staat in het bestemmingsplan reeds vermeld onder hetzelfde aandachtsstreepje als de gewraakte formulering. De toekomstige status van de observatielocatie Harkstede is inmiddels bekend. Van een derde en vierde locatie in het plangebied is geen sprake.	
12.1B	Het MER (paragraaf 4.6.1) is gebaseerd op gegevens van maart 2002 over de te verwachten bodemdaling door gaswinning. In december 2005 is een nieuwe prognose opgesteld (een samenvatting hiervan is te vinden op internet www.nam.nl/static/nam-nl/downloads/samenvatting bodemdaling gaswinning.pdf.). Deze nieuwe prognoses gaan uit van meer bodemdaling, maar ze vallen nog binnen de bandbreedte die in 2000 werd aangegeven.	Wij beschouwen dit als een mededeling, die geen verdere gevolgen heeft voor het MER en het bestemmingsplan	
12.1C	In paragraaf 5.8.4 van het MER wordt aangegeven dat door het treffen van geluidsafschermende maatregelen	Gelet op de huidige geluidzone kunnen, ook zonder de afschermende voorzieningen, maar met een hogere grenswaarde	

	de 50 dB(A) voorkeursgrenswaarde zodanig kan worden teruggebracht dat de geplande woningbouw gerealiseerd kan worden. Verdergaande studie naar onder andere een afschermende grondwal zijn door Bureau Meerstad echter nog niet geïnitieerd. Hoogte, ruimtebeslag en effecten op de slappe ondergrond zijn bijvoorbeeld nog onduidelijk. De opmerking in paragraaf 12.1 van het bestemmingsplan dat door het nemen van genoemde geluidsafschermende maatregelen de voor de gaslocatie Eemskanaal met overslagstation vastgestelde geluidszone 'fors' kleiner kan worden is in dit stadium prematuur. Het effect van geluidsafschermende maatregelen (zie VKS rapport nr. 2032768), waaronder de geluidswal, dient nader onderzocht te worden. De gaslocatie 'Eemskanaal' is bovendien weer voor productiedoeleinden in gebruik genomen, inclusief een extra gasproductieput. Er worden momenteel door de NAM nieuwe geluidsmetingen verricht, waarover Bureau Meerstad zo spoedig mogelijk geïnformeerd wordt. Opgemerkt wordt ten slotte dat rekening moet worden gehouden met negatieve geluidseffecten door het relatief harde wateroppervlak van het Meerstad meer.	van 55d(B)A, de woningen in het plangebied van Meerstad-Midden gebouwd worden. Het streven is echter om de geluidbelasting te reduceren, ook in verband met de plannen van Meerstad ten noorden van het Slochterdiep. Er is onderzoek gedaan naar het nemen van mogelijke bronmaatregelen door de NAM en door VKS is onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om de geluidscontour te verkleinen. De verwachte nieuwe geluidscontour is op basis hiervan bepaald. De consequenties van de extreme ophoging voor de geluidswal zijn door Wiertsema en Partners uit Tolbert op hoofdlijnen bekeken. Met een behoudende fasering, waarbij de ondergrond voldoende tijd krijgt om zich te zetten of een methode waarbij de slappe veenlaag van circa 4 meter verwijderd wordt, is de realisatie van een dergelijke geluidswal mogelijk. Dit is besproken met vertegenwoordigers van de NAM, die er vervolgens nadrukkelijk op gewezen hebben dat op de leidingen en in de nabijheid van leidingen absoluut geen ophogingen van enige omvang aangebracht kunnen en mogen worden zonder nadrukkelijke goedkeuring door de NAM. Verder is de locatie op palen gebouwd en zijn horizontale krachten op deze palen niet gewenst, ook moeten de hydrologische randvoorwaarden goed in ogenschouw genomen worden. Dit alles zal verder onderzocht moeten worden in overleg met de NAM.	
12.1D	Het is juist dat de NAM-locaties (nog) niet als risicovolle inrichtingen onder BEVI zijn aangewezen (MER, p. 72), maar in de vergunningsaanvragen ingevolge de Wet Milieubeheer worden wel de geldende plaatsgebonden risico-contour 10-6 per jaar aangegeven. In het bestemmingsplan wordt dit in paragraaf 12.3 (p. 59) niet geheel juist verwoord.	De toelichting is reeds aangepast (paragraaf 12.3).	
12.1E	Op dit moment is nog niet bekend hoe de ontsluiting van de locaties Eemskanaal en Harkstede in de toekomst gaat plaatsvinden. Opgemerkt wordt dat deze locaties in de toekomst voor relatief groot en zwaar materieel per weg bereikbaar moeten blijven.	Dit is bekend en hier wordt rekening mee gehouden.	
12.1F	In de toelichting op het ontwerp bestemmingsplan wordt aangegeven dat de geluidszone rondom de locatie Eemskanaal door afschermende maatregelen fors kleiner	Momenteel wordt een aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd in verband met de geplande aarden geluidswal (zie ook het commentaar op zienswijze 12.2). Daarbij komt ook aan de orde	

	zal worden. Door de, in het plangebied opgenomen, grote waterpartijen is het echter waarschijnlijker dat de geluidszone juist groter wordt. Derhalve bezwaar tegen deze premature of onjuiste opmerking waarvoor nog aanvullend onderzoek nodig is.	wat de geluidsbelasting is van de huidige gemodificeerde en gerenoveerde gaswin- en behandelingsinstallatie. Tevens komt de invloed van het creëren van grote waterpartijen op de grootte van de benodigde ruimtelijke geluidszone aan de orde. Vooralsnog gaan wij uit van de bestaande geluidszone. De geluidszone uit het bestemmingsplan kan derhalve gehandhaafd blijven.	
12.1G	In de voorschriften bij het hoofdstuk Dubbelbestemmingen mist men onder artikel 18 Leidingzone het aanlegvergunningstelsel als extra bescherming bij de transportleidingen tegen ongewenste activiteiten binnen de betreffende zone.	In de voorschriften is bij artikel 18 Leidingzone in een eerdere ronde reeds een aanlegvergunningstelsel opgenomen.	
12.1H	Indiener maakt bezwaar tegen het gebruik van het woord 'hoofdtransportleidingen' bij artikel 18.1.1, omdat hiermee de indruk gewekt wordt dat er beperkt wordt tot de hoofdgastransportleidingen van de Gasunie. Verzocht wordt tot vervanging door 'andere transportleidingen'.	Hoewel wij de vrees van de NAM niet delen, bestaat er geen bezwaar tegen de voorgestelde wijziging. Het woord "hoofd" is reeds in artikel 18.1.1 geschrapt.	
12.1I	De staatsecretaris van VROM heeft in een brief (9 feb. 2007) stand van zaken gegeven ten aanzien van de aanstaande AMvB Buisleidingen ter vervanging van de bestaande VROM-circulaire uit 1984. Onder verwijzing van deze brief wordt verzocht de ligging van de transportleidingen van de NAM op te nemen in het bestemmingsplan bij voorkeur op de plankaart.	Niet de leiding maar de leidingzone is op basis van de circulaire uit 1984 als dubbelbestemming op de kaart aangegeven.	
12.2	In de Nota ZCW (juni 2007) wordt bij het commentaar op zienswijze 24.1 een hoogte van 18,50 meter genoemd voor de grondwal, terwijl het nog onderwerp van onderzoek is of dit het gewenste geluidsbeperkende effect zal opleveren. Ten tweede is het nog onderwerp van onderzoek of een wal van 18,50 meter geen grondmechanische complicaties tot gevolg zal hebben vanwege de enorme druk op de bodem.	De hoogte van 18.50 meter komt uit het eerdere onderzoek, dat door VKS in 2003 is uitgevoerd om te kunnen bepalen of het Masterplan haalbaar is in relatie tot de geluidscontouren van de NAM locatie (Inventarisatie geluidsreducerende maatregelen NAM-inrichting Eemskanaal, VKS september 2003, projectnummer 2032768). Er is toen gezamenlijk met de NAM vastgesteld dat met gezamenlijke inspanningen – de NAM bij de geluidsbronnen en Meerstad met afschermingmaatregelen - het plan Meerstad conform het Masterplan te realiseren is (zie ook het commentaar op zienswijze 12.1F). Ten aanzien van de grondmechanische complicaties is door de NAM nadrukkelijk gesteld dat er vanuit geotechnisch en hydrologisch oogpunt geen nadelige gevolgen voor de locatie en omliggende leidingen mogen optreden. Bureau Meerstad is in overleg met de	

		NAM begonnen met deze studie. Daaraan voorafgaand is Wiertsema en Partners gevraagd na te gaan of dit alles technisch mogelijk is. Wiertsema en Partners heeft op voorhand mondeling aangegeven dat het een kritisch, kostbaar en een langdurig traject van langzaam ophogen zal zijn, maar dat het realiseren van de grondwal uiteindelijk wel mogelijk is. Wel moeten er ter hoogte van de bestaande leidingen maatregelen genomen worden en/of moet ter plaatse van deze leidingstroken afgezien worden van ophogingen. Bureau Meerstad laat in overleg met de NAM een nieuw geluidsmodel maken op basis van de meest recente NAM-gegevens (geluidsmetingen na uitvoering van werkzaamheden op de locatie). Op basis hiervan worden de locatie, vorm en omvang van de geluidswal nogmaals bepaald, waarna Wiertsema en Partners een uitgebreid geotechnisch en hydrologisch onderzoek zal gaan doen. Dit onderzoek zal in overleg met specialisten van de NAM en specialisten van Bureau Meerstad plaatsvinden. Hiermee geeft Bureau Meerstad nadrukkelijk aan voor de belangen van NAM te respecteren (zie ook het commentaar op zienswijze 12.1c).	
12.3	De opmerking dat één en ander "…. pas aan de orde is als ten noorden van het Slochterdiep gebouwd zal gaan worden en dit na 2012 gepland is" vinden indieners onacceptabel vanuit het principe van rechtszekerheid.	De rechten van de NAM in dit bestemmingsplan Meerstad-Midden zijn volledig gewaarborgd door het leggen van een maximale geluidszone (die overeenkomt met de huidige zone). Dit bestemmingsplan legt daarmee geen extra belemmeringen op de bedrijfsvoering. Binnen deze zone mogen geen geluidgevoelige objecten worden gerealiseerd. Hiermee is de bedrijfsvoering op de NAM-locatie in dit plan volledig zeker gesteld. Er wordt met andere woorden op dit moment op geen enkele wijze aan de rechten van de NAM getornd. De rechtszekerheid is daarom ook niet in het geding. Te zijner tijd zal een nieuw bestemmingsplan worden vastgesteld voor het gebied rond de NAM-locatie ten noorden van het Slochterdiep. In het overleg, de inspraak en in de procedure voor dat bestemmingsplan zal de NAM in de gelegenheid worden gesteld om zienswijzen in te dienen. Het uitwerken van en het overleg over de in dit bestemmingsplan voorziene geluidmaatregelen vindt uiteraard plaats voor 2012.	

13	**Duit, H., Slochterdiep 2 te Lageland**		
13.1	Indieners handhaven gedeeltelijk de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals dat ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007. Op een aantal eerder ingediende zienswijzen worden nieuwe onderbouwingen toegevoegd.	Deze zienswijzen worden besproken onder 13.1A tot en met 13.1G.	
13.1A1	Indiener geeft aan dat zijn oorspronkelijke grief tegen de onredelijke effecten van het tijdelijk bouwverbod zijn opgelost.	Voor de volledigheid wijzen wij erop dat voor gronden met de dubbelbestemming Hoogspanningsleiding nog wel een bouwverbod geldt, zij het met enige beperkte vrijstellingsmogelijkheden (zie ook het commentaar op zienswijze 1.1C onder "Bouwverbod").	
13.1A2	Door de plaatsing van de elektriciteitsleidingen zal het pand aan perceel Slochterdiep 2 aanzienlijk in waarde dalen. Uit nadere informatie blijkt dat er zware overlast zal gaan komen met de aanleg van het nieuwe tracé. Bureau Meerstad kan dat beamen, maar niets zeggen over de wijze van uitvoering. Indieners worden onevenredig zwaar getroffen.	Voor de keuze voor het tracé langs het Eemskanaal zie het commentaar op zienswijze 1.4. Voor wat betreft planschade verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 5.1A. Indiener maakt niet duidelijk welke overlast hij bedoelt. Elders in dit stuk wordt echter afdoende ingegaan op de overlastaspecten van een hoogspanningslijn (bijvoorbeeld onder de zienswijzen 1.1.D en 1.8).	
13.1B	Het bestemmingsplan maakt niet duidelijk op welke wijze Slochterdiep 2 ontsloten wordt.	Wij kunnen nog geen uitsluitstel geven of het betreffende perceel bij de verdere planuitwerking behouden zal kunnen blijven. Ook de ontsluiting en de bereikbaarheid van het perceel staan daarmee nog niet vast. Dit zal bij de uitwerking van het betreffende deelgebied moeten blijken. Als de bereikbaarheid en ontsluiting niet gerealiseerd kunnen worden, zal de woning reeds om die reden niet gehandhaafd kunnen blijven. Voor de toegankelijkheid van nog bestaande woningen tijdens de werkzaamheden verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 9.1.	
13.1C	De wettelijke geluidsnormen moeten voor huidige bewoners minimaal gehandhaafd worden.	Het betreffende perceel Slochterdiep 2 is in het plan bestemd als "Woongebied (uit te werken)". De geluidsbelasting vanwege de toekomstige wegen in het bestemmingsplan (traject 7) op de bestaande woningen in de nabijheid is onderzocht. Hieruit is gebleken dat de geluidsbelasting vanwege deze wegen onder de voorkeurswaarde van de Wet geluidhinder blijft. Het aanvragen van een hogere grenswaarde voor deze woningen is daarom niet nodig. In de voorschriften is het geluidsniveau gewaarborgd.	
13.1D	Verzoek te onderzoeken welke effecten de toename van geluidshinder tijdens bouwfase zal hebben. Welke	Bij de aanleg van het plan zal het grondverzet zich grotendeels afspelen in het nu nog onbewoonde deel van Meerstad. Daardoor	

	maatregelen neemt Bureau Meerstad om tijdens het bouwtraject het woongenot te waarborgen? In het commentaar op deze zienswijze wordt gesteld dat tijdelijke geluidshinder tijdens de bouwfase geen geluidhinder is in de zin van de Wet Geluidhinder. Echter men vergeet dat de bouw meer dan 20 jaar gaat duren en daardoor wel onder de wet gaat vallen. Verder is de reactie niet duidelijk.	blijft het bouwverkeer over openbare wegen tot een minimum beperkt. Voor deze grondtransporten worden separate transport routes aangelegd, die de openbare wegen op enkele plaatsen zullen kruisen. Deze locaties zullen met zorg bepaald worden en indien mogelijk op gepaste afstand van bestaande woningen worden gesitueerd. Daarnaast kan gedacht worden aan maatregelen als tijdelijke transportroutes, het opwaarderen van wegen en aansluitingen of tijdelijke verharding in verband met stofoverlast. Deze maatregelen kunnen aan de uitvoerder van het werk opgedragen worden. Per onderdeel/deelproject zal gekeken worden met welke mitigerende maatregelen de overlast zo veel als mogelijk in te perken is. Mochten er zich toch woningen in de directe omgeving van het werk bevinden, dan zal met omwonenden overleg gevoerd worden om overlast zo veel mogelijk te beperken. Ander bouwverkeer is vergelijkbaar met het bouwverkeer bij andere bouwplannen in de gemeente (zie ook het commentaar op zienswijze 4.1D onder Bouwverkeer). De aanleg van infrastructuur, het bouw- en woonrijp maken en het grondverzet gaat gepaard met geluid afkomstig van de werkzaamheden, machines en transportvoertuigen. Veel geluid hiervan is onvermijdelijk, maar door de mogelijke overlast die het kan veroorzaken willen wij het wel zoveel mogelijk beperken. Vanwege onder andere uw zienswijzen hebben wij nader onderzoek laten uitvoeren naar de gevolgen en effecten van de aanlegfase en het bouwverkeer. Hierdoor is inzichtelijk geworden welke effecten kunnen optreden en welke maatregelen mogelijk zijn om de hinder te beperken. Uit het onderzoek is gebleken dat de geluidhinder vanwege het bouwverkeer aanvaardbaar blijft. Voor een toelichting wordt verwezen naar de beschikking hogere grenswaarden geluid wegverkeer Meerstad en het akoestisch onderzoek Bouwverkeer en bestemmingsverkeer, rapport 4071064.N02A, 19 oktober 2007, WNP.	
13.1E	Duit wil graag uitsluitsel over de overlast tengevolge van grondtransport naar de NAM-locatie en verzoekt om communicatie hierover richting bewoners. De gegeven reactie op bovenstaande zienswijze geeft	De werkzaamheden rond de NAM-locatie zijn technisch gezien complex, mede in verband met de bestaande grondslag. Bij de verdere detailuitwerkingen zal hier rekening mee gehouden worden en de nodige maatregelen ter voorkoming overlast voor de	

	geen uitsluitsel over de overlast die de indieners zullen ervaren door het grondtransport. Naar de inwoners toe wordt er niet gecommuniceerd.	omgeving meegenomen worden. Voor de grondtransporten worden separate transportroutes aangelegd, die de openbare wegen op enkele plaatsen zullen kruisen. Deze locaties zullen met zorg bepaald worden en indien mogelijk op gepaste afstand van bestaande woningen worden gesitueerd. Zo zal ook het grondtransport naar de NAM-locatie zodanig bepaald worden, dat overlast geminimaliseerd is. Gedacht kan worden aan de aanleg van separate transportroute, met eventueel een eigen tijdelijke brug over het Slochterdiep. Daar waar technisch mogelijk zal hydraulisch grondtransport tot de mogelijkheden kunnen behoren. Hydraulisch grondtransport voorkomt overlast bij het transport, maar kan technisch tot problemen leiden. Hydraulisch transport is namelijk niet toepasbaar bij iedere grondsoort en in iedere situatie. Zoals de situatie nu lijkt, is de grond voor de grondwal niet geschikt voor hydraulisch grondtransport. De beste wijze van grondverzet zal continu afgewogen worden, met als doel overlast tot een minimum te beperken. Het uitgangspunt bij dit alles is tijdig overleg te voeren met omwonenden om overlast zo veel mogelijk te beperken. Overigens worden grondtransporten ter realisering van een bestemming niet bij bestemmingsplan geregeld. Het bestemmingsplan regelt immers enkel de beoogde eindsituatie, waarbij overigens wel aannemelijk moet zijn dat de uitvoering van het plan niet op onoverkomelijke obstakels stuit. Dat is naar onze mening het geval.	
13.1F	Duit verzoekt aanpassing van de plannen voor de verbreding van het kanaal met circa 10 meter. De verbreding zal overlast veroorzaken, zoals geluidsoverlast.	Het (bestemmings)plan voorziet niet in de verbreding van het Eemskanaal. Wellicht is die indruk ontstaan doordat het Eemskanaal binnen de gemeente Groningen slechts voor ongeveer de helft in dit bestemmingsplan valt en daardoor smaller lijkt. Voorzover de zienswijze mocht doelen op een eventuele verbreding van het Slochterdiep in zuidelijke richting, wijzen wij erop dat het Slochterdiep ter plekke positief is bestemd en dat eventuele verbreding pas aan de orde is bij de uitwerking van de woongebied-bestemming. Dan zal ook de afweging over eventuele overlast aan de orde kunnen komen.	
13.1G	De verlaging van het peil met circa 75 centimeter zal resulteren in het verdwijnen van het Slochterdiep	Het meer krijgt een vaardiepte van circa 1,30 meter (waterdiepte 1,50 meter). Dit geldt ook voor het huidige Slochterdiep. Het meer	

	(diepgang is nu circa 50-75 centimeter). In de huidige situatie heeft Duit een vrije doorvaartroute naar het Eemskanaal en het Schildmeer en legt men schepen voor de woning aan. Duit voorziet in de nieuwe situatie problemen en daarmee afbreuk aan het woongenot en de beleving.	krijgt een sluisverbinding met het Eemskanaal en het Slochterdiep in het oosten. Het meer en de voorzieningen zullen de waarde van het gebied ten aanzien van vaarrecreatie verhogen. Echter, in het verlengde van commentaar op zienswijze 13.1B kan ook een blijvende ligplaats bij huis niet gegarandeerd worden.	
13.2	Uit de stukken blijkt dat er naast of in de directe nabijheid van perceel Slochterdiep 2 een nieuw gemaal alsmede een nieuwe sluis zal gaan komen. Dit zal resulteren in een behoorlijk zicht- en geluidsoverlast alsmede belemmering van het woongenot/beleving.	De detaillering van de plannen is nog niet in het stadium, dat hier inhoudelijk op gereageerd kan worden. Bij de verder deelplan-uitwerking en de daarbij behorende planologische procedure kan hier nog in voldoende mate op gereageerd worden.	

14	**Bruggen, T. en A. van, Hamweg 108 te Harkstede**		
14.1	Bezwaar wordt gemaakt tegen de bouwhoogte van woningen bij de toekomstige haven Lageland. Intensief bebouwd gebied c.q. hogere dichtheid betekent voor Bureau Meerstad automatisch dat er in de hoogte gebouwd wordt. Indieners zijn het daar niet mee eens. Er is meerdere malen gezegd (en in een reactie op eerder ingediende zienswijze aangegeven) dat Lageland kleinschalig en dorps van karakter zou blijven. Dat het haventje nu los wordt gezien van Lageland, met een nieuwe identiteit en intensiteit, is heel bezwaarlijk voor de indieners. De afstanden zijn te gering om het los van elkaar te zien. Vanaf het begin is gesproken over 'een tweede Blokzijl' in de presentaties en als referentiebeeld. De verwijzing naar Blokzijl wordt nu van tafel geveegd. Indieners zijn het hier niet mee eens. In een reactie geeft u aan dat in de context van Meerstad 22 meter niet als hoogbouw wordt gezien. Indieners zijn het niet eens met het toetsen aan de context van Meerstad, want dan is alles toelaatbaar. Ten slotte is het bezwaarlijk dat de totale hoogte, van de al bezwaarlijk bouwhoogtes, nog hoger wordt door het ophogen van grond door het bouwen in kwelgebied.	Wij delen deze mening niet. Voor een onderbouwing van de bouwhoogtes in deelgebied 6 verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 4.1C. Wij hebben daarin nadrukkelijk het Masterplan als uitgangspunt genomen. Daarin is niet alles toelaatbaar. Wij menen dat de relatief ondergeschikte ophoging van het woongebied niet van dien aard is dat de bouwhoogtes daardoor onaanvaardbaar worden. Het gaat hierbij om een maximale verhoging van gemiddeld ca. 1,5 m. Wij wijzen erop dat omliggende bebouwing en beplanting "meestijgt" en het visuele effect daardoor geringer is.	
14.2	Zelfs met het gebruik van geluidsarm asfalt zal de geluidstoename op de Hamweg 8 dB zijn. Dit is onacceptabel en hier wordt voorbij gegaan aan het woongenot van de huidige bewoners van de Hamweg. Tevens is de eventuele verbreding van de Hamweg niet realiseerbaar vanwege bestaande bebouwing en past niet bij de eerdere toezegging dat de Hamweg een lokale landelijke weg zal blijven. Er wordt in dit geval niet gestreefd naar minimale milieuhinder voor bewoners. Verzocht wordt de verkeerssituatie aan de Hamweg nogmaals te bezien en met een acceptabele oplossing te komen.	Door het aanvragen van de "hogere geluidswaarde" wordt vastgelegd wat de maximale geluidsbelasting in de toekomst mag zijn op uw woning. Het zal een harde randvoorwaarde zijn voor toekomstige (verkeers)ontwikkelingen in uw omgeving en de invulling van het deelgebied Hamweg. Mocht de toename van het verkeer dus groter zijn dan nu aangenomen, dan blijft de geluidswaarde het plafond en zullen daartoe strekkende maatregelen genomen moeten worden. Om de geluidstoename vanwege het verkeer deels te compenseren zal bij de reconstructie van de Hamweg stil asfalt worden toegepast. Hierdoor kan de maximale geluidstoename beperkt blijven tot 5 dB. In de huidige fase van planvorming is de aangevraagde geluidswaarde het maximaal haalbare. Er worden nog studies uitgevoerd naar verdere verkeersbeperkende	

		maatregelen, maar op de resultaten daarvan kan niet worden geanticipeerd. Wij zullen bijvoorbeeld kijken naar oplossingen om het leefgenot van de bewoners langs de Hamweg binnen reële grenzen acceptabel te houden (zie ook het commentaar op zienswijze 4.1D). Er zal onder andere gekeken worden naar de mogelijkheden om het sluipverkeer verder te ontmoedigen en tegen te gaan. De Hamweg verbreden is geen optie en draagt zeker niet bij aan het ontmoedigingsbeleid.	
14.3	Een belangrijk aspect dat pleit voor de aanleg van een ontsluitingsweg vanaf de haven bij Lageland is dat het geplande fietspad een stuk veiliger maakt. Tevens ontlast het de bewoners van de Hamweg. Het fietspad ligt erg afgelegen en loopt door een natuurgebied. Daardoor is het een sociaal onveilig fietspad. Dit rijmt niet met de uitspraak van Bureau Meerstad: "Sociale veiligheid (onder andere bij fietsroutes) en verkeersveiligheid zijn eveneens onderdeel van sociale duurzaamheid."	Zie voor wat de Hamweg betreft het commentaar op zienswijze 4.1D onder "situatie Hamweg". Overigens kan met verschillende inrichtingsmaatregelen bereikt worden dat ook het fietspad door het natuurgebied sociaal veilig wordt, bijvoorbeeld door openheid te creëren in de zone langs het fietspad.	
14.4	In het ontwerp toelichting herziene versie staat onder punt 7.1: 'voor fietsers blijft een vorm van verbinding behouden". Deze vagen term is geen afdoende antwoord. Eerder is er een doorgaande fietsverbinding op de plaats van het huidige Slochterdiep gegarandeerd. Indieners gaan ervan uit dat Bureau Meerstad zich aan deze toezegging zal houden.	Afgesproken is dát er een alternatief geboden zal worden voor het vervallen van de fietsverbinding langs het Slochterdiep, waarbij de verdere uitwerking van de plannen bepalend is voor de precieze invulling van het alternatief. Voor meer informatie hierover verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 4.3.	
14.5	Indieners vragen zich af of er een toezegging is van Rijkswaterstaat dat er een aansluiting op de A7 gerealiseerd mag worden?	De zuidelijke hoofdontsluiting zal gerealiseerd worden. De aansluiting bij Harkstede op de A7 is voorzien in het Masterplan, dat door de Raden van de gemeente Groningen en gemeente Slochteren en door Provinciale Staten is vastgesteld. In de Grondexploitatie van Meerstad is rekening gehouden met de aansluiting. De naderhand uitgevoerde aanvullende verkeersstudies, die uitgevoerd zijn op basis van huidige plannen en inzichten, onderstrepen nogmaals de absolute noodzaak van deze aansluiting. In overleg met Rijkswaterstaat is het nut en de noodzaak van deze aansluiting ook met Rijkswaterstaat besproken en vastgesteld. Zo heeft Rijkswaterstaat bevestigd dat zij mee wil werken aan het aansluiten van een nieuwe parallelweg langs de A7 op het	

		knooppunt, dat momenteel door Rijkswaterstaat in het kader van het Euvelgunnetracé wordt aangelegd. Gezien de noodzaak van het realiseren van deze aansluiting, wordt de route naar de A7 nu reeds in het bestemmingsplan geregeld, zodat het aanleggen van de route daadwerkelijk mogelijk wordt. Het staat, zoals hierboven is aangegeven, vast dat, naast de toevoerroute naar de A7, ook de daadwerkelijke aansluiting er komt. In eerste instantie zal die uitgevoerd worden middels een (tijdelijke) parallelstructuur langs de A7 naar de nu in aanleg zijnde aansluiting Engelbert. Hiermee kunnen wij reeds voor het gereedkomen van de definitieve ontsluiting waarborgen dat er voldoende capaciteit is om het verkeer naar en uit Meerstad-Midden af te kunnen wikkelen. Deze tijdelijke ontsluiting zal in 2011 operationeel kunnen zijn. De uitvoering van de definitieve zuidelijke hoofdontsluiting zal gereed zijn zodra dit door de realisatie van het project Meerstad noodzakelijk wordt, namelijk op het moment dat het Meerstad-gebied ten noorden van de Hoofdweg nagenoeg gereed is en de aansluiting Engelbert op het Euvelgunne tracé (A7) gebruikt moet worden voor het Meerstad-gebied ten zuiden van het Lint Engelbert/Middelbert. Een situatie zonder aansluiting Harkstede is dan ook niet aan de orde. Het aanleggen van de aansluiting Harkstede - voordat met de realisatie van Meerstad zal worden begonnen - is overigens ook niet aan de orde geweest.	
14.6	Om automobilisten te dwingen bij gesloten brug via Euvelgunne te laten rijden is geen goede oplossing. Indieners verwachten dat men eerder ergens aan de kant gaat staan wachten dan via Euvelgunne te rijden met grote opstoppingen tot gevolg.	Wij zijn ons bewust van de reeds bestaande problematiek bij de Borgbrug. Bureau Meerstad heeft getracht – in overleg met de wegbeheerders – een oplossing te vinden, waarmee deze problematiek te beperken is. Voor wat betreft de mogelijke oplossingen rond dit knelpunt verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 10.1A (onder Borgbrug) en 15.7 onder e.	

15	**Adviesgroep Harkstede/Scharmer e.o.**		
15.1	Indieners handhaven de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals dat ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007.	Deze zienswijzen worden besproken onder 15.1A tot en met 15.8A.	
15.1A	Verwacht wordt dat het aanleggen van alleen een parallelweg tussen de hoofdweg en het meer als oplossing voor het verdwijnen van een deel van de infrastructuur (Slochterdiep) geen sluitende oplossing zal bieden voor de problemen rondom de bestaande infrastructuur. Redenen: a) Het feit dat circa 3000 woningen en hun bewegingen in het deelgebied zijn gepland (Hoofdweg Grunopark-centrum Harkstede, Hamweg en parallelweg zuidzijde meer). Bezwaarlijk dat dit niet is meegenomen in ontwerpbestemmingsplan Meerstad. b) Er wordt geen oplossing geboden voor de te verwachten ongewenste verkeersstromen die via Scharmer richting Groningen ontstaan. c) Gekozen is voor bebouwing achter de bestaande lintbebouwing. Indien men ervoor kiest om toch langs de lintbebouwing te bouwen, vindt men dat ontsluiting van deze nieuwe bebouwing dient plaats te vinden op de parallelweg en op de - door de Adviesgroep ingebrachte - parallelweg langs de A7. d) De te verwachten explosieve groei van verkeer, het te verwachten sluipverkeer vanuit Slochteren en omgeving. Het ontwerpbestemmingsplan biedt onvoldoende inzicht in de situatie van de Hamweg, buiten de bebouwde kom, na het verdwijnen van het Slochterdieptracé. Men is er met het ontwerpbestemmingsplan nog niet in geslaagd de infrastructuur concreet en overtuigend weer te geven. Er is onvoldoende rekening gehouden met de toename van verkeer zoals in bovenstaande punten a t/m d vermeld. De onderbouwing van infrastructurele maatregelen ontbreekt in de ter inzage gelegde stukken.	a) In het ontwerp bestemmingsplan en het Masterplan, en de daarbij behorende stukken, zijn alle aspecten ten aanzien van toekomstige verkeersontwikkelingen meegenomen. Uit de berekeningen blijkt dat de te verwachten verkeersontwikkeling op bepaalde plaatsen wel een punt van aandacht wordt, maar niet van onaanvaardbare proporties. Wij menen op goede gronden dat de geplande voorzieningen, waaronder de parallelweg door de oeverzone, afdoende zullen zijn. Bij de detailuitwerkingen in de toekomst zal ook steeds weer rekening gehouden worden met de ontwikkelingen ten aanzien van verkeer en verkeerstromen. Elke uitwerking zal de planologische procedures moeten doorlopen. b) Zie a) c) Zoals uit bovenstaande blijkt, zal de exacte wijze van ontsluiten bij de uitwerking worden bepaald. Voorshands vinden wij het echter niet logisch woningen met een adres aan het lint niet op de Hoofdweg te ontsluiten. Dat komt het karakter van het lint en de leesbaarheid van de ruimtelijke structuur niet ten goede. d) Bij de verdere planuitwerking is aandacht voor de mogelijke ontwikkeling van zogenaamde sluiproutes. Bij de uitvoering zullen maatregelen worden genomen om sluipverkeer te ontmoedigen. Zie ook de reactie op zienswijze 15.5A. 1a2: Het realiseren van een verkeersintensiteit op niveau 2004 is niet reëel. De ontwikkeling van Meerstad betekent dat een aantal wegen in het gebied zwaarder belast gaan worden. Maar ook los van deze ontwikkeling zal de autonome groei ertoe bijdragen dat de verkeersbelasting gaat toenemen. Het is een illusie te veronderstellen dat een ontwikkeling als Meerstad ondanks alle maatregelen gerealiseerd kan worden met een verkeersintensiteit van 2004. Overigens zijn de laatste cijfers, en daarmee de input	

	Men tekent bezwaar aan tegen het ontwerpbestemmingsplan om de volgende redenen: 1 a2. ontbreken van maatregelen om de verkeersintensiteit op niveau 2004 te realiseren. 1 b2. ontbreken van de toezegging nieuw aan te leggen woonbuurten (4 en 8) niet te ontsluiten op de Hoofdweg. Dit is essentieel voor het realiseren van verkeersintensiteit 2004. 1 c2. ontbreken van de aangegeven groenzone achter de huidige lintbebouwing. 1 d2. ontbreken van maatregelen buiten het plangebied om de verkeersintensiteit op niveau 2004 te realiseren.	voor onder meer het geluidsverhaal, gebaseerd op een nieuw verkeersmodel op basis van de laatste verkeerstellingen. 1b2: Die toezegging kunnen wij niet doen. Deelgebied 4 zal direct of indirect aantakken op de Hoofdweg, al was het maar ter plaatse van de kruising met de Parkway/ontsluitingsweg op de A7. Voor deelgebied 8 is zeker dat deze op nader te bepalen wijze op de Hoofdweg moet worden ontsloten. 1c2: Het betreft een globaal bestemmingsplan met uitwerkingsverplichting voor woongebieden. Detailleringen, zoals de groenzone, worden onderdeel van de uitwerkingen. 1d2: Zie het bovenstaande commentaar bij 1a2	
15.2A	Men tekent op het punt van recreatieve voorzieningen voor het dorp Harkstede bezwaar aan op de volgende punten: a) het ontbreken van de locatie voor recreatieve voorzieningen in het ontwerpbestemmingsplan; b) het ontbreken van de uitvoeringsvorm van de recreatieve voorzieningen in het ontwerpbestemmingsplan.	De systematiek van bestemmen met uit te werken bestemmingen brengt met zich mee dat de exacte inrichting van het gebied, waaronder de recreatieve voorzieningen, nog niet wordt vastgelegd. De bestemmingen "Woongebied (uit te werken)" en "Natuur (uit te werken)" maken recreatieve voorzieningen c.q. voorzieningen ten behoeve van recreatief medegebruik mogelijk. De exacte situering en detaillering van de eventuele voorzieningen zal plaatsvinden bij de uitwerking van deze bestemming en niet bij de vaststelling van dit plan. Wij hebben in de inspraakperiode aangegeven zeker positief te staan tegenover de wens recreatieve voorzieningen voor Harkstede te creëren. Nogmaals moet benadrukt worden dat de mate waarin aan deze wens gehoor kan worden gegeven pas duidelijk zal worden bij uitwerking van het betreffende deelplan.	
15.3A	Men tekent bezwaar aan tegen de woningdichtheden, de marge 350 tot 1500 woningen en de bouwhoogte van 22,5 meter (goothoogte 17,5 meter) in deelgebied 4. Redenen: a) het ontwerpbestemmingsplan, deelgebied 4, is niet conform de gemaakte afspraken en uitgangspunten van het Masterplan. Hierin wordt gesproken van een plattelandsgebied. De woningaantallen en dichtheden zouden nauw moeten aansluiten bij de huidige lintbebouwing;	a) Op de Masterplankaart (p. 14) is het gebied tussen het meer en de Hoofdweg aangeduid als "ruim wonen in de kwelzone". Het Piloteneiland is deels aangeduid als "wonen bij het water" en deels als "ruim wonen bij het water". Op de kaart ruimtegebruik (p. 16) wordt voor het gebied tussen meer en Hoofdweg, alsmede het grootste deel van het eiland, aangegeven "wonen-lagere dichtheden". Voor een klein deel van het eiland is "wonen-gemiddelde dichtheden" opgenomen. Voor lagere dichtheden geldt als benadering een gemiddelde van negen woningen per hectare, voor gemiddelde dichtheden	

	b) de marge voor het te bouwen aantal woningen is dermate ruim gesteld, dat het niet toetsbaar is aan de uitgangspunten van het Masterplan.	een gemiddelde van 15 woningen per hectare. Op pagina 49 wordt vermeld dat deze gemiddelde dichtheden vertaald kunnen worden in vier tot 14 woningen per hectare respectievelijk 10 tot 20 woningen per hectare. Op pagina 65 worden de ontwikkelingsprincipes voor het eiland geschetst: "De woningen zijn gebouwd in een vrij lage dichtheid, behalve bij het haventje waar in een iets hogere dichtheid is gebouwd. Op het eiland zijn enkele voorzieningen, zoals een school." Het sfeerbeeld geeft een aantal houten woningen met twee bouwlagen weer. Op pagina 63 worden de ontwikkelingsprincipes geschetst voor het gebied tussen de Hoofdweg en het meer: "Ten zuiden van het eiland (…) is een woongebied gelegen met een lage suburbane dichtheid. Hier kan men ruim wonen in de kwelzone, een vrij natuurlijk en besloten gebied waar bijvoorbeeld gekanood kan worden. (…) Een rustige en kleinschalige sfeer kenmerkt het besloten woongebied." Het sfeerbeeld toont onder meer woningen van twee bouwlagen met kap. De woningdichtheden stemmen overeen met de onder- en bovenmarges van de in dit deelgebied begrepen woonbuurten: vier voor de lagere dichtheid en 20 voor de gemiddelde dichtheid. De marges voor de woning aantallen zijn tot stand gekomen door vermenigvuldiging van de oppervlakte van de woonbuurten conform het Masterplan (in verband met de flexibiliteit plus en min 15%) en de voor die buurten geldende minimale en maximale woningdichtheden. Dit opgeteld geeft weliswaar een ruime marge, maar dat stemt overeen met de speelruimte die het Masterplan ook heeft beoogd te bieden. Bij de uitwerking zal uiteraard gestreefd worden naar realisatie conform de bedoeling van het Masterplan. De bebouwingsvoorschriften voor deelgebied vier gaven de volgende waarden: - goothoogte maximaal 17,5 meter - hoogte maximaal 22,5 meter.	

			Het Masterplan rept echter niet over bouwhoogten. Het is niet uitgesloten dat, bijvoorbeeld bij het haventje in het eiland, de behoefte bestaat aan één of meerdere hoogteaccenten. Ook kan concentratie van woningen in grotere gebouwen in een zeer ruime groene setting een ruimtebeleving scheppen die niet gehaald zou kunnen worden met "uitgesmeerde" bebouwing met een per saldo gelijke dichtheid. Dergelijke ontwikkelingen willen wij niet op voorhand uitsluiten. Per slot van rekening is diversiteit en variëteit van woonmilieus een van de hoofdthema's van het Masterplan. Voor wat betreft de aansluiting op het lint wijzen wij op uitwerkingsvoorschrift 4.3.6.a. Al met al menen wij dat de bebouwingsregeling in overeenstemming is met het Masterplan. Wij vinden de invulling, die met het bestemmingsplan aan dit deelgebied kan worden gegeven, passend, mede gelet op de specifieke bepaling op de aansluiting op het lint.	
		b)	Wij begrijpen de gevoelens van onzekerheid die de flexibiliteitmarges in het plan oproepen. Desondanks menen wij dat de belangen gediend met het project Meerstad een dergelijke flexibiliteit in het bestemmingsplan vereisen. De flexibiliteit hangt onder meer samen met de marges in het Masterplan Meerstad. Allereerst betreft het Masterplan Meerstad een vlekkenplan, waarvan de begrenzingen niet exact vastliggen. Dat betekent dat ook de oppervlakte van de woongebieden nog enigszins kan fluctueren. Daarnaast geeft het Masterplan Meerstad een marge voor wat betreft de woningdichtheid. De resultante van die twee onzekerheden betekent bijvoorbeeld voor deelgebied zeven een aantal woningen variërend van 70 tot 250. Hoewel dat een forse marge is, menen wij dat beide uitersten passen binnen het Masterplan Meerstad en naar de omgeving toe niet onverantwoord zijn. Daarbij komt dat een bestemmingsplan van deze grootte in een project van deze orde met zich meebrengt dat de plannen pas in de loop van een bepaalde periode kunnen worden geconcretiseerd. Wij menen dat het plan voldoende flexibel	

		moet zijn om te zijner tijd in te spelen op zaken die nu nog niet bekend zijn, zoals bijvoorbeeld veranderingen op de woningmarkt. Het Masterplan Meerstad is daar zelfs specifiek op ontworpen. De daarmee gepaard gaande onzekerheden voor omwonenden en andere betrokkenen zijn helaas onontkoombaar. Zodra hierover meer duidelijkheid is, zal dit gecommuniceerd worden met omwonenden. Zo is nu bijvoorbeeld reeds duidelijk dat de woonvlek bij de IJsbaan niet meer dan 25 woningen zal gaan tellen. Dit is inmiddels ook in de voorschriften vastgelegd (zie ook het commentaar op zienswijze 4.1A).	
15.4A	Men tekent bezwaar aan tegen het onderdeel aansluiting A7 Harkstede in het ontwerp-bestemmingplan. Er wordt nog verwezen naar bijlage 3 bij de zienswijze: Richtinggevende uitspraken project Meerstad Groningen. Gemeente Slochteren. Gronden voor het bezwaar: a) De splitsing bouw- en regulier verkeer geschiedt niet volgens de afspraken vastgelegd in het Masterplan en de besluitvormende raadsvergadering Meerstad Gemeenteraad Slochteren, inzake Masterplan. b) De fasering van de realisatie van de aansluiting A7 - Harkstede geschiedt niet volgens de uitgangspunten verwoord in het Masterplan met betrekking tot behoud van woongenot van huidige bewoners en rekening houden met de kwetsbaarheid van de lintbebouwing. c) Garanties ontbreken voor het realiseren van de aansluiting in het ontwerpbestemmingsplan. d) Voor aanvang van de werkzaamheden ten behoeve van Meerstad dient voor alle bestaande bebouwing een nulmeting plaats te vinden in verband met eventuele schadeafwikkelingen.	Bijlage 3 bij de zienswijze is een document, opgesteld als richtsnoer voor de insteek van de gemeente Slochteren bij de ontwikkeling van het Masterplan Meerstad. Vervolgens is in overleg tussen alle betrokken partijen een Masterplan tot stand gekomen, waaraan de gemeenteraad zich gecommitteerd heeft. a) De wijze waarop het bouwverkeer wordt afgehandeld is beschreven in het commentaar op zienswijze 13.1D. Tevens wordt verwezen naar zienswijze 8.1B. Dit ligt naar onze mening geheel in lijn met hetgeen steeds is gecommuniceerd. b) Zie commentaar op zienswijze 8.1A, eerste alinea. De weg is zodanig gepositioneerd, dat een snelle realisatie gewaarborgd kan worden. c) Voor wat betreft de afslag Harkstede (zuidelijke hoofdontsluiting) verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 14.5. d) Nulmeting: De woningen in de nabijheid van het werk en/of in de nabijheid van wegen waar de verkeersdruk zal toenemen of waar een toename in het gewicht van het transport te verwachten is, zullen door een onafhankelijk, deskundig bureau worden opgenomen, zowel binnen als buiten. Daarbij zal de technische staat en de staat van het onderhoud worden vastgelegd. Dit gebeurt voor aanvang van het werk, zoals bijvoorbeeld voorafgaand aan de toename. Bewoners worden hiervan tijdig op de hoogte gesteld. De opname wordt per object vastgelegd. De bewoners ontvangen hiervan een kopie. Het origineel wordt gedeponeerd bij de notaris. De opname	

		wordt uitgevoerd voordat met concrete werkzaamheden in de directe omgeving begonnen wordt. *Specifiek ten aanzien wat het waterbeheer:* Binnen Meerstad is veel onderzoek gedaan naar met name de hydrologische gevolgen van het project, zoals onder meer is opgenomen in de Waterstructuurvisie Meerstad. Ook heeft er veelvuldig overleg plaatsgevonden met het Waterschap Hunze en Aa's over de (toekomstige) waterhuishouding. Daarbij zijn afspraken gemaakt over een acceptabele waterkwantiteit en –kwaliteit. Het project voldoet dan ook zeker aan de daarvoor gestelde richtlijnen en kaders. Bij de verdere uitwerking van de definitieve plannen zal continu gelet worden op de mogelijke consequenties van waterpeilen op percelen en gebouwen in de omgeving. Overigens zal op korte termijn en voordat begonnen wordt met het bouwrijp maken van Deelgebied 3, een keurontheffing bij het waterschap worden aangevraagd. Ten behoeve daarvan zal het plan in gezamenlijk overleg technisch worden uitgewerkt. Vervolgens zullen er waterbeheersmaatregelen genomen worden om de mogelijke consequenties te elimineren. Dit kan met behulp van kwelsloten, perceeldrainage etc. Woningen, die binnen het te ontwikkelen gebied liggen en waarvan is voorzien dat deze gehandhaafd zullen c.q. kunnen worden, zullen zodanig in het plan ingepast worden dat er geen schade door de aanleg van de plannen, dan wel grondwaterstanden, zal ontstaan. Waar dit niet mogelijk blijkt, zullen reeds om die reden die woningen niet gehandhaafd kunnen worden. Van woningen, die binnen het te ontwikkelen gebied liggen en waarvan is voorzien dat deze niet gehandhaafd kunnen worden, zal de bewoning - voordat ingrijpende veranderingen plaatsvinden of overlast optreedt - beëindigd moeten worden. Van de woningen, die gehandhaafd worden en waarvan op redelijke wijze aangenomen mag worden dat er grondwaterstandveranderingen kunnen plaatsvinden, zullen de technische status en de staat van onderhoud worden	

		opgenomen door een onafhankelijk bureau, voorafgaand aan de start van de werkzaamheden in de directe omgeving. Daarnaast zijn in totaal 110 peilbuizen in en om Meerstad geplaatst om de grondwaterstanden te monitoren, met name in die gebieden waar bestaande bebouwing gehandhaafd blijft. De gegevens van de nulmetingen en de grondwatermonitoring staan ter beschikking. De uitslagen van deze monitoring zal openbaar gemaakt worden.	
15.5A	Men tekent bezwaar aan tegen het niet oplossen van nadelige effecten inzake de toename van de verkeersintensiteit op de Hamweg om de volgende redenen: a) Bureau Meerstad heeft aan bewoners toezeggingen gedaan dat er alternatieve routes mogelijk zijn. Deze dienen in het ontwerpbestemmingsplan uitgewerkt te worden. b) gemeente Slochteren heeft tijdens de raadsvergadering aangegeven dat er een oplossing voor de Hamweg diende te komen. Het ontwerp bestemmingsplan geeft geen oplossing. c) de uitspraken tijdens de raadsvergadering (29 maart 2005) met betrekking tot mogelijk zijnde alternatieven voor de Hamweg dienen uitgewerkt te worden. d) Bezwaarlijk dat er zonder overleg met bewoners overgegaan is tot gebruik van de regeling Geluidsontheffingen. Men gaat ervan uit dat er alsnog naar oplossingen wordt gezocht.	Het zoveel mogelijk voorkómen dan wel beperken van verkeershinder op de Hamweg is voor Meerstad een belangrijk aandachtspunt. De daadwerkelijke groei van het autoverkeer zal zich niet op korte termijn voordoen. Daarmee is er voldoende tijd om in nauw overleg met de bewoners van de Hamweg de effecten van verschillende mogelijke maatregelen in beeld te brengen en over de daadwerkelijke maatregelen te beslissen. a) Alternatieve routes zijn daarbij naar onze mening niet realistisch. In de discussies over het Masterplan is de afweging gemaakt om in het natuurgebied ten westen van de Hamweg geen infrastructuur voor autoverkeer te realiseren. Tussen Lageland en de bypass langs Harkstede is derhalve geen ruimte voor een alternatieve verbinding. Dat alternatief is evenmin aanwezig ten oosten van de Hamweg. Zie ook het commentaar op zienswijze 4.1D onder "situatie Hamweg". b) Zie commentaar op zienswijze 4.1D onder "situatie Hamweg". c) Aan de aangehaalde Raadsuitspraak wordt ons inziens dan ook gevolg gegeven. Nogmaals dient te worden benadrukt dat er voldoende tijd is (en zal worden genomen) voor grondige studie en goed overleg met de bewoners. d) De gevolgde procedure is de gebruikelijke procedure. Een vooraankondiging aan bewoners is daarvan geen onderdeel. Wel zijn alle betrokkenen - conform de voorschriften - persoonlijk bericht over het starten van de procedure. Overigens is het een illusie te veronderstellen dat de mogelijke oplossingen het geluidsniveau zover kunnen beperken, dat überhaupt geen hogere grenswaarde meer nodig is.	
15.6A	Door Bureau Meerstad is tijdens de informatieavond ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden(30 januari	De informatieavond van 30 januari 2007 was bedoeld als een extra moment van informatievoorziening. In de reguliere procedure is in	

	2007) toegezegd dat verslaglegging van de avond voor aflopen van de inspraaktermijn voor de insprekers ter beschikking zou komen. Deze toezegging is door Bureau Meerstad niet nagekomen. Men tekent bezwaar aan tegen het ontbreken van de benodigde informatie voor het indienen van een bezwaarschrift en verzoekt Bureau Meerstad de mogelijkheid te geven om na verschijnen van de verslaglegging informatieavond een aanvulling te geven op het ingediende bezwaarschrift binnen een termijn van vier weken na dagtekening verslaglegging informatieavond Meerstad-Midden en het ingediende bezwaarschrift te herzien binnen een termijn van vier weken na dagtekening verslag.	een dergelijke bijeenkomst niet voorzien, maar in de geest van de open planprocedure heeft Bureau Meerstad deze aanvullende informatieavond georganiseerd. Bureau Meerstad betreurt het dat de verslaglegging niet voor het einde van de tervisielegging toegestuurd kon worden, maar hieraan kunnen geen rechten worden ontleend. De termijn voor indiening van een zienswijze is namelijk een termijn, die wettelijk is voorgeschreven (artikel 23 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening). De gemeenteraad kan de na de termijn ingediende nieuwe zienswijzen niet in behandeling nemen. Als de indieners van de zienswijze meenden dat zij op bepaalde onderdelen onvoldoende geïnformeerd waren, had het op hun weg gelegen binnen de termijn deze onderdelen in een schriftelijke of mondelinge zienswijze specifiek te benoemen.	
15.7A	Indiener maakt bezwaar tegen het ongedefinieerd opnemen van antennemasten (GSM of UMTS) in het voorontwerpbestemmingsplan om de volgende redenen: a) in het voorontwerp worden überhaupt de gebruikswaarden van de masten niet omschreven; b) omdat niet zondermeer van te voren vastgesteld kan worden of een antennemast mogelijk de horizon van het landschap vervuilt; c) de mogelijke schade voor de volksgezondheid die de antennemasten veroorzaken staat nog volop ter discussie. Men vraagt voorzichtigheid te betrachten en niet zondermeer toestemming te geven om te plaatsen. Het onderdeel antennemasten dient dan ook uitgezonderd te worden en onderhevig te zijn bij een oprichtingsverzoek aan een volledig bestemmingsprocedure.	UMTS-antennes zijn de afgelopen tijd veel in het nieuws geweest vanwege de vermeende negatieve gezondheidsgevolgen. "Voor- en tegenstanders" onderbouwen hun standpunten met diverse onderzoeken met tegengestelde conclusies. Er zijn onderzoeken die wijzen op negatieve gevolgen, doch deze worden door voorstanders veelal gediskwalificeerd als niet- of onvoldoende wetenschappelijk. Daartegenover zijn er onderzoeken geweest die wetenschappelijk betrouwbaar uitwijzen dat bepaalde onderzochte gevolgen niet optreden. Gevolgen voor de lange termijn worden op grond van deze studies weliswaar niet verwacht, doch kunnen wetenschappelijk gezien niet volledig worden uitgesloten. Dat kan immers alleen in de praktijk blijken. In juni 2006 heeft de staatssecretaris van VROM de Tweede Kamer geïnformeerd over een Zwitsers onderzoek dat mede is uitgevoerd in opdracht van vier Nederlandse ministeries. In dat onderzoek is onder gecontroleerde condities gezocht naar bepaalde effecten van blootstelling aan elektromagnetische straling. Deze bleken niet aantoonbaar aanwezig. De staatssecretaris constateerde vervolgens dat de Nederlandse overheid zich heeft gecommitteerd aan de internationale blootstellingnormen voor elektromagnetische velden zoals opgenomen in de Aanbeveling van de Europese raad uit 1999. De plaatsingsvoorwaarden voor antennes zijn afgestemd op de Europese blootstellingnormen. Metingen van het Agentschap	

		Telecom (ministerie VWS) wijzen uit dat UMTS-antennes zonder uitzondering ruim onder de blootstellingnormen blijven. De staatssecretaris stelt vervolgens dat hij verantwoordelijk is voor het beleid inzake gezondheidsaspecten voor burgers door antennes. Hij rekent het tot zijn verantwoordelijkheid om te beoordelen of de plaatsingsvoorwaarden in combinatie met de Europese normen de gezondheid en het welbevinden van burgers waarborgen. Hij laat zich daarbij bijstaan door de Gezondheidsraad en het RIVM. Deze houden de nieuwste ontwikkelingen in de gaten. De staatssecretaris acht, gelet op de huidige stand van de wetenschap, plaatsing van UMTS-antennes verantwoord. De staatssecretaris ziet voor het gemeentelijk of provinciaal bestuur geen verantwoordelijkheid bij de beoordeling van de gezondheidsgevolgen. Die zouden zich moeten conformeren aan zijn oordeel. Het oordeel van de staatssecretaris is degelijk onderbouwd, met gebruikmaking van recente inzichten en wordt gesteund door gezaghebbende instanties als de Gezondheidsraad en het RIVM. Wij beschikken niet over zodanige gegevens die maken dat het oordeel van de staatssecretaris niet gevolgd zou moeten worden. Wij volgen daarom de opvatting van de staatssecretaris. Binnen de bestemming "Woongebied (uit te werken)" worden antennemasten mogelijk gemaakt tot een hoogte van (afhankelijk van het deelgebied) 30, 40 of 50 meter. Bij de uitwerking van deze bestemming zal worden bepaald of, hoe en waar deze mogelijkheid zal worden benut. Op dat moment zal een afweging moeten worden gemaakt omtrent de inpasbaarheid in de omgeving. Overigens zal in een dichter bebouwde omgeving minder behoefte zijn aan hoge antennemasten. Vanwege een grotere bevolkingsdichtheid zijn dan meer opstelpunten nodig, met een kleiner geografisch bereik. Ook zijn meer hogere gebouwen aanwezig, die kunnen fungeren als opstelplaats voor antennes. Het is niet duidelijk op welke gebruikswaarden indiener doelt. Het gebruik van een antennemast wordt niet in een bestemmingsplan geregeld, zoals bijvoorbeeld de bedrijven die van een mast gebruik mogen maken. Dergelijke zaken kunnen bijvoorbeeld wel in een	

		antenneconvenant geregeld worden of middels een privaatrechtelijke overeenkomst tussen partijen. Het bestemmingsplan kan geen rol spelen anders dan middels de doeleindenomschrijving/gebruiksbepaling en de bebouwingsbepalingen.	
15.8A	Bureau Meerstad heeft bij aanvang van het Meerstadproces het behoud van de linten als uitgangspunt geformuleerd. Eveneens staat geformuleerd in de planologische visie van Harkstede dat men ten opzichte van Meerstad een groen/blauwe buffer gerealiseerd wil zien (aan de Hoofdweg vanaf Grunostrand tot aan de kern Harkstede) ter behoud van het lintdorp Harkstede. In het ontwerpbestemmingsplan is dit niet terug te vinden. In tegenstelling tot handhaving van dit uitgangspunt, vindt bebouwing achter en in de bestaande lintbebouwing plaats en geeft men aan de 'linten' achter de kern vrij te laten. Men vindt dat daar juist geen sprake is van aanwezige lintbebouwing maar het gaat om een kern. Men vraagt uitdrukkelijk om behoud van het lint. Men tekent bezwaar aan tegen het ontwerpbestemmingsplan op het onderdeel ecologische verbindingszone op de volgende onderdelen: a) de groenzone aan weerszijden van het lint, 30 meter breed achter de huidige bebouwing, is niet aangegeven. b) de ecologische zone is niet volledig in kaart gebracht. In het Masterplan is de ligging deels door richtingspijlen aangegeven. In het ontwerp bestemmingsplan is een deel van de ecologische verbindingszone verworden tot zoekgebied. Het onderdeel ecologische verbindingszone is derhalve niet van een goede zienswijze te voorzien. De ecologische verbindingszone dient volledig in het bestemmingsgebied Meerstad-Middenin kaart te worden gebracht. c) de ligging van de ecologische verbindingszone ten noordwesten van de Borgmeren vormt een ernstige	a) Het behoud van de huidige karakteristieken van de lintbebouwing langs de Hoofdweg is een belangrijk onderdeel van het Masterplan Meerstad. Een groenbuffer tussen de (nieuwe en oude) bebouwing langs het lint en achterliggende woongebieden kan daaraan bijdragen. Het ontwerpbestemmingsplan, met de bestemming "Woongebied (uit te werken)" ten noordoosten van de lintbebouwing, maakt een groenbuffer mogelijk, maar legt deze niet expliciet vast. De bestemming biedt de ruimte om in het stedenbouwkundig plan, dat later in de tijd zal worden gemaakt, een goede oppervlaktebalans tussen woningbouw en groenontwikkeling te zoeken en tegemoet te komen aan een aantal toezeggingen die in het verleden hierover gedaan zijn. Dat plan zal te zijner tijd de planologische procedure van inspraak en bezwaren doorlopen. Anders dan de EHS maakt de groene buffer geen onderdeel uit van het groene raamwerk uit het Masterplan. Ook daarom was er geen aanleiding de bufferzone nu reeds in het bestemmingsplan te verankeren. b) De ecologische verbindingszone is, als onderdeel van het groene raamwerk, in het bestemmingsplan verankerd, in die zin dat deze deels hard op de kaart staat en voor het overige deel als uitwerkingsverplichting is opgenomen. Het exacte tracé van de ecologische verbindingszone is pas goed te bepalen op de ontwerpschaal van het stedenbouwkundig deelplan. Het ontwerpbestemmingsplan biedt de ruimte om in de volgende ontwerpstap van het stedenbouwkundig plan het tracé zorgvuldig te kiezen, afgestemd op het natuurlijk bodemreliëf en een goede allocatie van woningbouw en infrastructuur. Ook een uitwerkingsplan doorloopt de planologische procedures van zienswijzen en bezwaren (artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening). c) Met het Masterplan Meerstad is een nieuwe situatie ontstaan.	

	belemmering voor de toekomstige ontwikkeling van Harkstede. De ligging doorkruist het aangekondigde planologische beleid. Ook eventuele ontsluitingsmogelijkheden vanaf de Borgmeren worden hierdoor belemmerd. Men wil deze optie voor de toekomst openhouden. d) de gevolgen van de wijziging groen/grijs knooppunt op ecologische verbindingszone voor de omgeving zijn niet in kaart gebracht. Een deelwijziging wordt in kaart gebracht zonder het totaalbeeld te geven. Het doorkruisen van het lint en haar bebouwing en de noodzakelijke aanpassingen van de locaties van de ecologische verbindingszone voor de directe omgeving zijn niet aangegeven in het ontwerpbestemmingsplan. Men wil dat deze duidelijk weergegeven wordt zodat een verantwoorde keuze gemaakt kan worden ten aanzien van te kiezen locatie. Bureau Meerstad heeft op andere punten wel het gebied Meerstad-Midden uitgebreid (NAM locatie). Op basis van de mogelijkheid is men van mening dat de ecologische verbindingszone in zijn totaliteit in beeld gebracht dient te worden.	Voordien bestaande planologische visies zullen niet meer zonder meer kunnen worden uitgevoerd. Dat is een keus die de gemeenteraad van Slochteren met de vaststelling van het Masterplan onder ogen heeft gezien en heeft gemaakt. De ecologische verbindingszone ten noordwesten van de Borgmeren sluit recreatieve ontwikkelingen westelijk van Harkstede overigens niet uit. Het stedenbouwkundig plan is de volgende ontwerpstap, waarin binnen de verbindingszone natuur, recreatie en infrastructuur zorgvuldig op elkaar zullen worden afgestemd. Een ontsluitingsmogelijkheid vanaf de Borgmeren via de Bieleveldslaan is niet meer aan de orde. d) De kruisingen van de ecologische verbindingszone met bestaande infrastructuur (Hoofdweg en A7) vragen om zorgvuldig onderzoek en terreinverkenning. Het ontwerpbestemmingsplan schept de mogelijkheid om in de volgende ontwerpstap op een gedetailleerder schaalniveau een verantwoorde tracékeuze te maken, waarbij de gevolgen voor de directe omgeving duidelijk in kaart worden gebracht. Uitbreiding op dit onderdeel van het ontwerpbestemmingsplan is niet wenselijk, omdat de onderzoekstijd voor een tracékeuze thuis hoort in een volgende planologische ontwerpfase. Met betrekking tot de NAM-locatie: hier was een uitbreiding van het bestemmingsplangebied op korte termijn noodzakelijk vanwege de inrichtingsafhankelijkheid van de locatie (terrein voor depotgrond) voor de wel in het bestemmingsplan begrepen deelgebieden.	
15.2	De Adviesgroep heeft bezwaar tegen het (gewijzigde) ontwerpbestemmingsplan om de volgende infrastructurele redenen: a) De aansluiting A7-Harkstede dient gerealiseerd te worden voorafgaand aan de werkzaamheden in het Meerstadgebied. b) Alle verkeersbelemmerende maatregelen om de Hamweg te ontlasten mogen niet tot gevolg hebben dat de Hoofdweg Scharmer-Klein Harkstede als alternatief kan gaan dienen en extra belast wordt. c) De adviesgroep staat achter de opmerking (verwoord in het Masterplan) dat het bouwverkeer van en naar	a) Voor wat betreft de aansluiting bij Harkstede op de A7 wordt verwezen naar het commentaar op zienswijze 15.4A onder c. Er is geen aanleiding om de aansluiting van A7-Harkstede te realiseren voorafgaand aan de werkzaamheden in het Meerstad-gebied. Wel wil Bureau Meerstad de aansluiting in een zo vroeg mogelijk stadium van het project ten uitvoer brengen, namelijk via een parallelverbinding langs de A7 naar de aansluiting Engelbert. Deze wordt gerealiseerd op het moment dat Rijkswaterstaat de aansluiting, die nu wordt aangelegd, in gereedheid heeft gebracht. b) en c) Door de aansluiting van Harkstede - via de parallelweg langs de A7 - op het knooppunt Engelbert, dat nu reeds in het	

	Meerstad niet via de route Scharmer-Klein Harkstede geregeld zal worden.	kader van het Euvelgunnetracé wordt aangelegd, en de daaropvolgende definitieve aansluiting op de A7 zal de verkeersintensiteit op het traject Scharmer-Klein Harkstede drastisch afnemen ten opzichte van het huidige niveau. Verkeersstudies wijzen dan ook uit dat de verkeersdruk op de Hoofdweg hierdoor afneemt. Het bouwverkeer zal dit zeker niet veranderen.	
15.3	De Adviesgroep wenst recreatieve voorzieningen, zoals een haventje met voorzieningen en een strand voor dagrecreatie bij de rand van het dorp Harkstede te realiseren.	In het Masterplantraject is er voor gekozen om geen direct adres aan het water te maken voor Harkstede. De wensen van indieners om dit nu wel te doen zijn het bevoegd gezag en Bureau Meerstad echter niet ongenegen, maar vereisen wel overleg over aanpassing van het Masterplan. Gezamenlijk met de gemeente Slochteren en DLG zal dit de komende jaren ter hand worden genomen. Overigens sluit de bestemming Natuur (uit te werken) dagrecreatief medegebruik niet uit. Op dit moment kan een en ander echter nog niet in het bestemmingsplan worden geregeld. Daarvoor zijn er nog te veel onzekerheden, onder meer over de ligging van de natuur/kwelzone en de wijze waarop die gekruist moet worden, terwijl de kwelsloot niet in rechtstreekse verbinding mag staan met het meer.	
15.4	De huidige open structuur van de lintbebouwing aan de Hoofdweg is uitermate belangrijk voor de Adviesgroep en dient ongewijzigd te blijven. De toegezegde groenbuffer dient daarom opgenomen te worden in het bestemmingsplan Meerstad-Midden.	In het bestemmingsplan wordt nog niet in bepaald waar de woningen gesitueerd worden en waar GIOS of andere groenstroken zullen komen. Het Masterplan beschrijft als meest karakteristieke en cultuurhistorisch meest waardevolle linten het lint van Middelbert/Engelbert en het lint bij Harkstede. Toch stelt het Masterplan dat zelfs daar nieuwe vormen van bebouwing mogelijk zijn en het karakter wellicht kan veranderen. Randvoorwaarden zijn wel dat er ruimte tussen de kavels aan het lint blijft bestaan, de verandering geleidelijk gaat en het aantal nieuwe woningen het aantal bestaande niet overstijgt. Ondanks het feit dat de Hoofdweg bij Deelgebied 3 als minder waardevol is aangemerkt willen we ook hier met respect voor het karakter van het bestaande lint opereren. Dit gebeurt bij de uitwerking door o.a.: - de snelheid van het autoverkeer t.z.t. terug te brengen van 80 naar 50 km per uur;	

		- alleen de allergrootste vrijstaande kavels direct aan de Hoofdweg/het lint te situeren (1000 m2 en groter); - handhaving van niet in eigendom zijnde bebouwingen en afzien van verdere nieuwbouw op ons aangeboden percelen langs het Lint; - een geleidelijke ontwikkeling in de tijd; - systeem met kavelsloten die als ruimtelijke buffer gelden naar omliggende nieuwbouw, waar mogelijk zal ook met erfbeplanting als visuele buffer gewerkt gaan worden; - systeem met een kwelvaart van 15m breed die als ruimtelijke buffer geldt. Hiermee wordt voor dit deel van het lint meer buffering nagestreefd dan in het Masterplan is omschreven.	
15.5	De Adviesgroep is van mening dat het gewenst en noodzakelijk is een nulmeting te verrichten aan objecten in het hele Meerstad-plangebied en directe omgeving (Scharmer) voor aanvang van bouwwerkzaamheden/bouwverkeer. Een gedegen nulmeting dient door een onafhankelijk bureau plaats te vinden en niet gebiedsgewijs.	Zie het bovenstaande commentaar op zienswijze 15.4A onder d.	
15.6	Er dient een eenduidige schade afwikkelingsprocedure bekend te zijn. Er dient te worden aangegeven op welke wijze schadeclaims aan objecten bij Bureau Meerstad kan worden neergelegd en verhaald. Ook dient van te voren duidelijk te zijn welke partij of instantie verantwoordelijk is voor mogelijke schade veroorzaakt door verkeerstrillingen of door graaf- en bouwwerkzaamheden.	Het kan verschillende soorten schades betreffen. Voor planschade zijn duidelijke wettelijke regelingen getroffen. Wij zien geen aanleiding in het geval van Meerstad een andere regeling te treffen. Zie voor wat planschade betreft het commentaar op zienswijze 5.1A. Voor wat betreft de nulmeting verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 15.4A onder d. Daarnaast wordt in de zienswijze mogelijk gedoeld op de schade, die ontstaat als gevolg van bouwactiviteiten. Het gaat hier om een privaatrechtelijke schade. Deze schade wordt niet verwacht. Mocht er door werkzaamheden toch schade ontstaan, dan kan Bureau Meerstad hierop in eerste instantie worden aangesproken. Wij zijn namelijk van mening dat het effectief is wanneer de inwoners van het gebied één aanspreekpunt hebben voor overlast, schade, etc. Dit aanspreekpunt is de uitvoeringsorganisatie Bureau Meerstad. Van daaruit kan in voorkomend geval het best, het snelst en het meest direct gehandeld worden.	

15.7	Bureau Meerstad heeft aangegeven dat de verkeersintensiteit op de Hoofdweg, de bereikbaarheid van/in het plangebied, na realiseren van Meerstad 2030 een problematische vorm aanneemt. De Adviesgroep tekent bezwaar aan tegen het ontwerpbestemmingsplan vanwege de volgende redenen: a) Ontbreken van maatregelen om de verkeersintensiteit op de Hoofdweg en Hamweg te beheersen en te reguleren. b) Ontbreken van de toezegging nieuw aan te leggen woonbuurten (4) niet te ontsluiten op de Hoofdweg. Dit is essentieel voor het realiseren van het beheersbaar houden van een geringe toename verkeersintensiteit op de Hoofdweg. Ontsluiting woonbuurt 4 via parallelweg-Parkway-A7 is hiervoor een uitvoeringsvorm. c) Ontbreken van de aangegeven groenzone achter de huidige bebouwing. d) Ontbreken van maatregelen buiten het plangebied om de verkeersintensiteit in het Meerstadgebied te beheersen. e) Ontbreken van een oplossing verkeersdoorstroming Borgbrug. De dynamische verkeerssignalering is geen afdoende oplossing. Prioriteit geven aan de aansluiting A7-Harkstede is voor woon-werkverkeer een beter alternatief. Bovendien wordt het verkeer vroegtijdig van de Hoofdweg afgeleid. f) Er ontbreekt een gepaste, uitgewerkte oplossing voor de verkeersbelasting Hamweg. Een eerder aangedragen mogelijke oplossing om langs de kwelvaart een verbinding te maken tussen de parallelweg en Slochterdiep is een bewonersvriendelijke oplossing.	a) Wij delen deze mening niet, aangezien tal van werken uitgevoerd zullen worden om de genoemde verkeersintensiteiten binnen het Meerstadgebied te beheersen en te regelen. Te denken valt aan maatregelen binnen het bestemmingsplan gebied, zoals bijvoorbeeld de definitieve ontsluiting op de A7, en buiten het plangebied, zoals de parallelle A7-ontsluiting, het opwaarderen van de Driebondsweg en aansluiting bij de Borgweg. b) Er is geen sprake van een toezegging dat de genoemde deelplannen niet op de Hoofdweg zullen (kunnen) worden aangesloten. Deelgebied 4 zal direct of indirect aantakken op de Hoofdweg, al was het maar ter plaatse van de kruising met de Parkway/ontsluitingsweg naar de A7. Bureau Meerstad zal zich bij de verdere uitwerking van deze infrastructurele werken houden aan de in Nederland geldende algemene richtlijnen. Onze ambitie is het toekomstige belastingsniveau van de Hoofdweg zoveel mogelijk vergelijkbaar te houden met het huidige belastingniveau. Wij erkennen dat er tussentijds perioden kunnen zijn dat deze ambitie niet gehaald zal worden. c) Zie commentaar op zienswijze 15.1A onder 1c2. d) Zie het bovenstaande commentaar op zienswijze 15.7 onder a. e) In aanvulling op het commentaar op zienswijze 10.1A (onder Borgbrug): De dynamische verkeersregulering wordt door de verkeersdeskundigen als een goede oplossing gezien. Wel brengt deze oplossing ook nadelen met zich mee, die ook door de bewoners op de informatieavond van 04 juli jl. nadrukkelijk naar voren zijn gebracht. Wij zullen - samen met Bureau Meerstad - deze commentaren serieus nemen en zoeken naar een verdere optimalisaties om de problemen te minimaliseren. Wij stellen echter vast dat het probleem er zonder Meerstad ook al ligt. Ook in de huidige situatie moet men immers - als de brug openstaat - stoppen of omrijden. Omdat de meeste mensen stoppen en wachten, ontstaat er een verkeersopstopping. Verder is het sluipverkeer een groot probleem (ca 4000 motorvoertuigen per dag).	

		Pas vanaf 2010 zal Meerstad-verkeer van invloed zijn op het bestaande probleem. Maar omdat het project Meerstad op termijn zelf ook hinder zal ondervinden, is er ons alles aan gelegen het probleem te minimaliseren of op te lossen. Een belangrijke bijdrage is het naar voren trekken van de aansluiting Harkstede. Ter hoogte van Klein Harkstede zal deze de overlast van verkeer uit Harkstede grotendeels kunnen wegnemen. Voor het oplossen van de problematiek bij de Borgbrug kunnen twee mogelijke oplossingen worden aangedragen, die momenteel in studie zijn: 1) Driebondsweg – Hoofdweg als doorgaande weg uitvoeren, met een opstelstrook vanuit Harkstede voor de Borgbrug. Daarnaast moet gedacht worden aan het inrichten van een 30km/h zone bij de Borgbrug, het ontmoedigen van verkeer vanaf de N360 richting de Borgbrug, het bieden van een verkeersveilige oplossing voor de kruising Middelberterweg – Driebondsweg en het uitvoeren van een gescheiden fietspad langs de Driebondsweg. 2) Het uitvoeren van een rotonde direct achter de huidige vaste brug over de borgsloot, om op die manier de doorgang naar Eemskanaal ZZ te waarborgen. Bij een openstaande Borgbrug wordt het verkeer bij de rotonde geboden door te rijden en wordt de afslag naar de Borgbrug met slagbomen afgesloten. Verder moet gedacht worden aan een verkeersveilige oplossing voor de kruising Middelberterweg – Driebondsweg en het uitvoeren van een gescheiden fietspad langs de Driebondsweg. Deze mogelijkheden kunnen gecombineerd worden met oplossing 1. De Driebondsweg zal worden opgewaardeerd. Juist in combinatie met de parallelweg langs de A7 zal het verkeer op de Hoofdweg afnemen (met 3000 motorvoertuigen per etmaal). De problematiek rondom de Borgbrug zal in combinatie met de parallelweg worden uitgevoerd, om zodoende het hoogst haalbare rendement te krijgen. Dit tweede voorstel houdt wel in dat - indien de brug open is -	

		er met de auto omgereden moet worden in plaats van voor de brug stil te staan. In de studie zullen wij eveneens het omrijden meenemen. De rijtijden van en naar voorzieningen in de wijk Lewenborg en langs het Damsterdiep worden berekend en vergeleken met het openstaan van de brug, dus het wachten versus het omrijden. Het aantal om te rijden kilometers zal naar verwachting beperkt kunnen blijven tot maximaal circa vijf kilometer. Wel hebben wij de commentaren van omwonenden, zoals geuit op de informatieavond van 4 juli 2007, ter harte genomen. Wij kijken in overleg met de provincie Groningen of er nog optimalisaties mogelijk zijn. Het grootste probleem is namelijk het sluipverkeer. Ook het gebruik van het Slochterdiep, als ontsluitingroute voor Slochteren, is een sluiproute. Het Slochterdiep is primair bedoeld voor de ontsluiting van het bestemmingsverkeer en niet voor de inwoners van de kern Slochteren. Voor verkeer uit Slochteren zijn in het verleden grote infrastructurele ontsluitingroutes aangelegd. Sturing op de routekeuze vanuit Slochteren zou kunnen bijdragen aan de oplossing van de Borgbrug-problematiek. Hetzelfde geldt voor het verkeer dat het Eemskanaal-zuidzijde gebruikt als alternatief voor de N360. f) Voor wat betreft de situatie bij de Hamweg verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 4.1D.	
15.8	Men tekent bezwaar aan tegen de woningdichtheden, de marge van 350 tot 1500 woningen en de bouwhoogte van 22,5 meter (goothoogte 17,5 meter) in deelgebied 4. Redenen: a) Het ontwerpbestemmingsplan, deelgebied 4, is niet conform de gemaakte afspraken en uitgangspunten van het Masterplan. De bebouwingsdichtheden tussen lint en kwelvaart (indien ontbreken van kwelvaart vervangen door parallelweg) dienen beperkt te worden tot 4 woningen per hectare met daarbij de toegezegde groenzone (30 meter) direct achter de lintbebouwing. b) De marge voor het te bouwen aantal woningen is dermate ruim gesteld, dat het derhalve niet	a) Zie commentaar op zienswijze 15.3A onder b. De dichtheid van 4 per ha, die door de indiener van deze zienswijze wordt aangegeven, is de ondergrens uit het ontwerpbestemmingsplan. De gemiddelde dichtheid voor het lint ligt hoger. Zo spreekt het Masterplan over gemiddeld 9 woningen per ha. Indieners maken tevens melding van een toegezegde bufferzone van 30 m. De enige harde toezegging voor het lint wordt vermeld in zienswijze 34: open plekken tussen de lintbebouwing worden slechts ingevuld met vergelijkbare bebouwing als nu aanwezig. b) In het Masterplan is sprake van een gemiddelde dichtheid voor het eiland en een lager dan gemiddelde dichtheid voor de strook tussen de Hoofdweg en het meer. Op basis daarvan is	

	toetsbaar is aan de uitgangspunten van het Masterplan. De bebouwingsdichtheid dient in overeenstemming te zijn met het plattelands karakter. Een aantal van 800 woningen met een marge van 10% kan voldoen aan het gewenste karakter. De opbouw van de woondichtheden dient conform de beantwoording 26.3 uit de Nota ZCW van juni 2007 te geschieden (zie zienswijze 15.3A) .	het in het bestemmingsplan genoemde woningaantal berekend (zie ook het commentaar op zienswijze 15.3A onder a). De adviesgroep Harkstede is van mening dat het door haar genoemde aantal woningen past bij het plattelandskarakter van het gebied. Noch in het Masterplan, noch in het Bijlagerapport is ooit de doelstelling geformuleerd om een plattelandskarakter te realiseren. Er is bewust ingestoken op een algehele transformatie van het gebied.	
15.9	Op de bezwaren tegen het onderdeel aansluiting A7 Harkstede (zienswijze 15.4A) wordt nog één punt toegevoegd: - Bezwaar indien de aansluiting Harkstede-A7 niet voor aanvang van de ontwikkeling Meerstad is gerealiseerd. Het is bezwaarlijk dat op het moment van ter inzage legging ontwerpbestemmingsplan de voorgestelde wijze van realisatie van de aansluiting onzeker is (10% onzekerheidsfactor). Verwezen wordt naar het verslag van de openbare informatieavond over het herziene ontwerpbestemmingsplan.	Voor wat betreft de afslag Harkstede (zuidelijke hoofdontsluiting) verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 14.5.	
15.10	De uitspraken tijdens de raadsvergadering (29 maart 2005) met betrekking tot mogelijk zijnde alternatieven voor de Hamweg dienen uitgewerkt en nagekomen te worden.	Zie het bovenstaande commentaar op zienswijze 15.5 A onder c.	
15.11	Op de bezwaren tegen het ongedefinieerd opnemen van antennemasten (GSM of UMTS) in het voorontwerp-bestemmingsplan (15.7 A) wordt een volgend punt toegevoegd: "In de Nota ZCW wordt niet onomstotelijk vastgesteld dat er geen risico's voor omwonenden van de te plaatsen masten zijn. De Adviesgroep wil een protocol vastgesteld zien waarin de schadeafwikkeling wordt vastgelegd."	Wij hebben inderdaad vastgesteld dat gezondheidsschade wetenschappelijk niet 100% uitgesloten kan worden, doch ook dat uit gezaghebbend onderzoek blijkt dat gezondheidsschade niet waarschijnlijk is en dat wij ons wat dat betreft conformeren aan het oordeel, zoals verwoord door de toenmalige staatssecretaris van VROM. Voor wat betreft de richtlijnen met betrekking tot veiligheidsrisico's van magnetische en elektrische velden verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.1D. Voor schade geldt de gewone planschaderegeling. Voor meer informatie hierover verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 5.1A.	
15.12	Op de bezwaren tegen het ontwerpbestemmingsplan op het onderdeel ecologische verbindingszone (zienswijze *15.8 A)* wordt een volgend punt toegevoegd: - de weergave van de ecologische verbindingszone in het	De voortzetting van de ecologische verbindingszone door deelgebied 4 is op de plankaart aangegeven middels een pijlaanduiding en in de voorschriften op diverse wijzen geborgd en ingekaderd. Bij de uitwerking zal binnen die kaders de verbinding	

	gewijzigd ontwerpbestemmingsplan in zoekgebieden voldoet niet aan beoordelingscriteria ten behoeve van een onderbouwd oordeel te geven over dit onderdeel van het ontwerp. De Adviesgroep concludeert uit de zoekgebieden dat er voor de omwonenden geen nadelige effecten zijn maar acht het wenselijk dat de ecologische verbindingszone nader uitgewerkt wordt in het Ontwerp Meerstad-Midden.	vorm moeten krijgen.	

16	**Kloof, F.R. J. v. Galenstraat 2a te Groningen**		
16.1	Er zijn mogelijkheden om genoemde beperkingen en de geluidsbelasting te verminderen door bijvoorbeeld geluidswallen en isolatie.	Er zijn inderdaad mogelijkheden om de geluidsbelasting te verminderen. Onderzoek is uitgevoerd naar mogelijke maatregelen bij de bron, in de overdracht en op woningniveau. Maatregelen die nodig zijn om te voldoen aan de voorkeurswaarde of de vastgestelde hogere grenswaarde zullen uitgevoerd worden. Op bepaalde plaatsen hebben wij, rekening houdend met de te nemen maatregelen, lagere hogere grenswaarden vastgesteld dan wij aanvankelijk voornemens waren.	
16.2	Voldoet de leefomgevingskwaliteit op woningniveau?	De leefomgevingkwaliteit op woningniveau voldoet aan de uitgangspunten voor Meerstad. Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat als de woonvlekken uit het Masterplan vergeleken worden met de geluidszones vanwege wegverkeer, de voorkeursgrenswaarde van 48 dB in grote delen van het plangebied gehaald wordt. Alleen langs de hoofdinfrastructuur zal een wat hogere geluidsbelasting optreden. Hiervoor zijn , binnen de maximale grenswaarde van de Wet geluidhinder, hogere gresnwaarden vastgesteld.	
16.3	Er wordt voortdurend ingegaan op de verkeersbelasting die zal toenemen en de wijken die deze drukte moeten aankunnen. Wat is het alternatief als er leegstand ontstaat?	Bij de planontwikkeling wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de opvang van de effecten vanwege de verkeerstoename door de bouw van nieuwe woningen. Door de aanleg van nieuwe verkeersinfrastructuur en de aanpassing van bestaande wegen zullen de effecten voor de bestaande woningen voorkomen en/of verminderd worden. Hierdoor zal de leefomgevingskwaliteit voor deze bestaande woningen niet dusdanig slecht worden dat leegstand verwacht wordt. Sterker nog, door de algehele kwaliteitsimpuls van het hele Meerstadgebied door de aanleg van het meer, natuur en (recreatie)voorzieningen zal nu juist een verbetering van de algehele leefkwaliteit ontstaan waardoor ook de bestaande woningen zeer aantrekkelijk blijven.	
16.4	Bij de woningen in de straten: Middelberterweg, Hoofdweg, Kooilaan, Hamweg, is de grenswaarde geluid onvoldoende gebleken. Wat wil men uiteindelijk doen met deze woningen? Welke invulling wenst de woningbouwcorporatie of Bouwonderneming te hanteren? In geval van huur: verlaging van huurbedrag, in geval van koop: verlaging van koopsom. Of de op te	Deze woningen kunnen hun woonfunctie prima behouden. Voor deze woningen wordt weliswaar een hogere grenswaarde waarde vastgesteld, maar in absolute zin ligt de geluidsbelasting nog ruim binnen de grenswaarde die wettelijk gezien maximaal mogelijk is. Woningen in Nederland waarvoor een nog veel hogere grenswaarde is vastgesteld hebben ook nog steeds een woonfunctie. Door het uitvoeren van geluidsreducerende maatregelen in dat soort situaties	

	leveren woningen anders te gebruiken? Bijvoorbeeld voor sociëteiten, clubjes of horecapanden.	wordt een voldoende leefkwaliteit in de woning behaald.	

17	**Wildeman, E., namens buurtcomité "Klein Harkstede"**		
17.1	Indieners handhaven gedeeltelijk de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals dat ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007. In een aantal gevallen worden nieuwe meningen toegevoegd aan bestaande zienswijzen.	Deze zienswijze wordt hieronder besproken.	
17.1A	In het Masterplan is duidelijk vastgelegd dat de volgorde van fasen van ontwikkeling als volgt zou zijn: eerst aanleg infrastructuur (m.n. hoofdinfrastructuur) daarna per deelgebied water, groen, bouwen. In het ontwerpbestemmingsplan staan allerlei passages en aanduidingen waarin van deze volgorde wordt afgeweken. Het niet op korte termijn aanleggen van de noordelijke hoofdontsluiting betekent een essentiële afwijking van Masterplan en leidt tot een aantal nadelige consequenties van geluidsoverlast, verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling voor de linten Klein Harkstede en Hoofdweg.	Er is altijd gesteld dat met de aanleg van blauw, groen en de verkeersmaatregelen begonnen zal worden. Zo blijft het aanpassen van de infrastructuur voor de start van de aanleg woongebieden uitgangspunt. Dat wil niet altijd zeggen dat de definitieve infrastructuur er dan al moet liggen: een deel van de infrastructuur kan immers pas noodzakelijk zijn voor een volgende bouwfase. Blauw en groen zijn elementen die bij de aanleg van de verschillende deelgebieden altijd voorop zullen lopen. Echter, het grondwerk dient wel eerst uitgevoerd te worden, ook voor die delen waar woningen komen. Meerstad groeit in twintig jaar. In deze periode zullen de delen per deel met genoemde fasering worden uitgevoerd.	
17.2	Het zoekgebied van de hoofdontsluiting moet vijftien meter naar het zuiden worden verschoven, zodat deze precies in het midden van beide woongebieden komt te liggen. Dit past in een milieuvriendelijke route en gelijke verdeling van lasten van twee buurten. Een verwijzing naar het Masterplan is niet correct omdat de kaart zeer grof is en de route niet op schaal is ingetekend. Deze was indicatief bedoeld.	Het bestemmingsplan geeft binnen de bestemming Woongebied (uit te werken) alleen een pijlaanduiding die aangeeft dat er een wijk/buurtontsluiting moet komen. Van een zoekgebied is echter geen sprake. Dat is anders waar de weg het water passeert. Daar is een zoektracé op de kaart gedefinieerd. Ook geeft de kaart reeds helder aan waar de weg de hoofdweg zal kruisen, in verband met de gegeven verkeersbestemming aan het deel van de weg richting Groningen. Het tracé tussen de vaste punten (verkeersbestemming en het water) is echter zodanig kort dat er niet heel veel tracéopties overblijven. De hoofdontsluiting noord zal daarom hoe dan ook conform het Masterplan worden gesitueerd, waarbij er voldoende ruimte is om de ontsluiting ter hoogte van Klein Harkstede in te passen.	
17.3	Indieners constateren dat door toepassing van de artikel 19 procedure in Deelplan 1 het tracé van de noordelijke hoofdontsluitingsweg wordt vastgelegd en de inspraakmogelijkheid met betrekking tot het ontwerpbestemmingsplan wordt geblokkeerd. Indieners zullen op dit punt bezwaar maken bij B & W van	De noordelijke ontsluitingsroute maakt geen deel uit van de vrijstelling, maar is een onderdeel van de bestemmingsplanprocedure voor Meerstad-Midden. Wel is het zo dat de vrijstelling de realisatie van een (tijdelijke) waterkering mogelijk maakt, welke - op basis van het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden - later (deels) voor het noordelijke tracé kan	

	Slochteren.	worden benut. Dit tracé is meegenomen in het Masterplan. Dat betekent dat het tracé weliswaar niet formeel vast komt te liggen, maar dat de mogelijkheid om de aansluiting naar het zuiden te verschuiven vanaf nu buiten beeld raakt. Dit is aanvaardbaar op basis van het Masterplan. De afstand tot Klein Harkstede is bovendien dermate ruim dat hierdoor geen onevenredige milieuhinder voor het woon- en leefmilieu ter plaatse optreedt. Er is derhalve geen noodzaak de weg verder zuidelijk aan te leggen, ook al omdat daardoor een minder logisch wegbeloop zou ontstaan.	
17.4	Indieners pleiten voor het verlaagd aanleggen van de noordelijke hoofdontsluitingsweg in de buurt van Klein Harkstede. Minimaal moet aan de wettelijke normen voor landelijk gebied voldaan worden.	De hoogte van de hoofdontsluiting is nog niet uitgewerkt. Zodra de eerste schetsplannen er zijn, zullen deze met u besproken worden. Verder zijn de wettelijke kaders met betrekking tot geluid maatgevend voor het ontwerp van deze hoofdontsluiting.	
17.5A	Verzoek tot het met spoed bestemmen en uitvoeren van de omlegging van de Borgweg vanwege de nu al aanwezige bovenmatige verkeersdruk op de Driebondsweg, Borgweg/Hoofdweg en van gevaarlijke verkeerssituaties rond de Borgbrug.	Bedoelde weg is in het plan opgenomen. Voor wat betreft de situatie rond de Borgbrug (en omgeving) verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 10.1A en het commentaar op zienswijze 15.7 onder e.	
17.6	De voorgestelde bestemming van Driebondsweg en de huidige Borgweg, vanaf Borgsloot tot aan de Hoofdweg, als buurtontsluiting en als tijdelijke aanvoerroute (voor bouwverkeer) is onaanvaardbaar. Er is ook nog geen overleg geweest met de bewoners van Klein Harkstede over deze omleiding voor bouwverkeer en er is hen nog niks bekend over fasering en duur van de omleiding.	Dat er geen overleg met de bewoners is geweest bestrijden wij. Met de bewoners is in "Klein Harkstede-verband" twee keer gesproken. Daarnaast is dit onderwerp op de diverse voorlichtingsavonden toegelicht en besproken. Bureau Meerstad zal zich houden aan de Motie van de Gemeenteraad van Groningen, die stelt dat er een noordelijke ontsluiting dan wel een alternatief gereed moet zijn als 1500 woningen in Meerstad bewoond zijn. Daarnaast zullen wij ons – in overleg met onder meer Bureau Meerstad - inzetten de problematiek rondom de Borgbrug bij de verschillende partijen onder de aandacht te brengen en mee te denken met het vinden van oplossingen. Het is bij de beheerders van deze wegen (gemeenten en provincie) bekend dat hier nu al een verkeersprobleem is, die door de aanleg van Meestad weliswaar versterkt, maar niet veroorzaakt wordt. Verder heeft Bureau Meerstad de bewoners geïnformeerd over de mogelijkheid van de zogenoemde "Harkstede-ontsluiting", die er voor zal zorgen dat de verkeersdruk circa 3000 motor voertuigen per dag zal afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Bureau Meerstad heeft uitleg	

		gegeven over fasering en duur op basis van huidige inzichten.	
17.7	Indieners hebben er moeite mee dat een gepland (tijdelijk?) fietspad langs de Driebondsweg ten koste gaat van het natuurgebied Eemskanaal. Tevens zal dit geen sociaal veilige fietsroute opleveren. Beter is te investeren in een veilige, toekomstvaste fietsroute ten zuiden van het Eemskanaal.	Het fietspad zal gescheiden uitgevoerd worden, parallel aan de Driebondsweg. Dit resulteert in een veel grotere veiligheid voor fietsers dan in de huidige situatie. Het fietspad zal een minimale invloed hebben op de bossages bij het slibdepot. Een deel van de bossage zal desondanks moeten verdwijnen, om zo de fietsveiligheid van onder meer schoolgaande kinderen aanzienlijk te vergroten. *Natuurwaarden gebied langs het Eemskanaal:* Het oude slipdepot ligt buiten het bestemmingsplan Meerstad-Midden. Het gebied heeft in het huidige bestemmingsplan Buitengebied van Groningen geen natuurbestemming. De zone langs het Eemskanaal tot aan de gemeentegrens met Slochteren heeft de bestemming "Agrarisch gebied". Dit gebied is ecologisch onderzocht, waarbij langs de Driebondsweg een vliegroute is aangetroffen van vleermuizen. Als de verplaatsing van de hoogspanningsleiding consequenties heeft voor de vliegroute, moet ontheffing worden aangevraagd. Als de aanleg van een fietspad consequenties heeft voor de vliegroute, moet ontheffing worden aangevraagd. In de meeste gevallen kunnen de vliegroutes worden verplaatst. Bovendien broeden in het slibdepot vogels, die tijdens het broedseizoen niet mogen worden verstoord. Werkzaamheden dienen daardoor buiten het broedseizoen plaats te vinden. Daarnaast zijn 2 waarnemingen gedaan van jaarrond beschermde vogelsoorten. Het gaat om de Grote Bonte Specht en de Buizerd. In het geval dat het om vaste broedplaatsen gaat, die door de aanleg van het fietspad worden verstoord, dient ontheffing te worden gevraagd voordat met werkzaamheden kan worden begonnen. Verder zijn er geen wettelijke beperkingen met betrekking tot uitvoering van inrichtingsmaatregelen.	
17.8	Indieners vinden het onacceptabel en onbegrijpelijk dat van hen wordt verlangd wanneer de brug openstaat rechtdoor te gaan richting ringweg en bij dichte brug rechtsaf te slaan, omdat de overheid niet met bepaalde marktpartijen in overeenstemming kan komen.	Voor wat betreft de situatie rond de Borgbrug (en omgeving) verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 10.1A en het commentaar op zienswijze 15.7 onder e). Overigens kan ook in de huidige situatie reeds oponthoud ontstaan bij een geopende brug.	
17.9A	De Harkstederweg is erg gevoelig voor grondwaterstand schommelingen. Een aantal woning heeft een	Er is veel onderzoek gedaan naar met name de hydrologische gevolgen van het project Meerstad. Het project voldoet dan ook	

	paalfundering. Indien door grondwaterpeilveranderingen bewoners van de Harkstederweg in een slechtere situatie dan huidige terecht komen wordt een claim bij de gemeente Groningen en Slochteren neergelegd. Onderzoek schiet op dit punt te kort en hierdoor wordt niet voldaan aan artikel 6 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.	aan de daarvoor gestelde richtlijnen en kaders. Verder zullen de grondwaterpeilen rondom de woningen in Klein Harkstede opgenomen worden door een onafhankelijk bureau voordat de werkzaamheden in de directe omgeving opgestart zullen worden (zie ook commentaar op zienswijze 15.4A onder (d). Het staat iedere burger vrij om schade bij de veroorzaker te verhalen. Wij zullen met onze nulmetingen en grondwatermonitoring het proces ondersteunen.	
17.10	De bufferzone ten noordoosten van Klein Harkstede moet, conform eerdere afspraken, in detail in het ontwerpbestemmingsplan worden vastgelegd. De inrichting van deze groene zone dient volgens eerder gemaakte afspraak in overleg met de bewoners, ver voor de bouwactiviteiten starten, te worden uitgewerkt en uitgevoerd Het is nog steeds niet duidelijk waarom de groenbuffer niet globaal kan worden ingetekend. Bij Lageland wordt de groenbuffer nu wel al aangeduid als "natuurgebied".	Voorzover groene bufferzones zijn toegezegd, worden deze pas bij de uitwerking vastgelegd. In het voorliggende globale bestemmingsplan wordt dit nog niet geregeld. De situatie is niet vergelijkbaar met die bij Lageland. Daar betreft het een geheel nieuwe situatie met een natuurbestemming die deel uit gaat maken van een groter geheel. Bufferzones rond de linten zijn van een heel ander karakter en zullen bij de uitwerking worden begrensd, vormgegeven en eventueel geplooid naar de plaatselijke situatie.	
17.11A	In de voorschriften van de gemeente Groningen wordt in deelgebied 2 een bouwhoogte tot en met 19 meter mogelijk gemaakt. Tevens wordt aangegeven dat de te realiseren bebouwing op percelen die grenzen aan of dichtbij de Harkstederweg of Hoofdweg liggen - qua hoogte en bebouwingsdichtheid - zoveel mogelijk moeten aansluiten op het karakteristiek van het bestaande lint. Dit is tegenstrijdig. In het bestemmingsplan dient opgenomen te worden dat de maximale bouwhoogte van de woningen niet meer mag zijn dan de hoogste woningen aan de Harkstederweg (voorschriften gem. Groningen en voorschriften gem. Slochteren deelgebied 2 en 3).	De aangehaalde bepalingen zijn niet zozeer met elkaar in tegenspraak, maar vullen elkaar aan. De voorschriften geven maximale (goot)hoogte: de maximale marges voor het hele deelgebied. In verband met het maatwerk langs de linten, is een verbijzonderde uitwerkingsverplichting toegevoegd, die specifiek ziet op het gebied nabij het lint. Voor het overige deel van de deelgebieden zien wij geen aanleiding om op voorhand de bouwhoogten verder in te perken. Wij vinden dit passend binnen het Masterplan.	
17.12A	Een groot aantal boerderijen wordt in het ontwerp bestemmingsplan niet gehandhaafd als "bestaande bebouwing". Verzoek tot handhaving van de linten. Er kan worden volstaan met opoffering van slechts één boerderij, daar waar de hoofdontsluitingsweg komt te liggen.	Het gaat hier om boerderijen die toebehoren aan één van de Meerstad-partijen. Het gegeven dat deze boerderijen binnen de uit te werken woonbestemming vallen, wil nog niet zeggen dat zij per definitie moeten verdwijnen. Bij de verdere planvorming zal blijken of de panden als zodanig inpasbaar zijn en welke functie zij dan kunnen krijgen. Het al dan niet kunnen handhaven van een boerderij hangt overigens niet alleen samen met de vraag of deze	

		moet wijken voor een hoofdontsluitingsweg. Ook de mogelijkheid voor inpassing in de nieuwe stedenbouwkundige- of waterstructuur kan een rol spelen, of de staat van de boerderij. Vanwege de onzekerheden daaromtrent zijn de panden vooralsnog niet specifiek bestemd. Wel moet opgemerkt worden dat het niet mogelijk is alle bestaande panden te handhaven. Overigens hebben panden in particulier eigendom - voorzover het zeker is dat zij kunnen blijven bestaan - een passende bestemming gekregen.	
17.13A	Hoogteaccenten tot 60 meter in deelgebied 1 passen niet de dorpsachtige ontwikkeling van Meerstad en moeten maximaal 19 meter zijn.	Door de omvang en de relatief lage bebouwingsdichtheid zal Meerstad als geheel een landelijk en op verschillende onderdelen dorps karakter krijgen. Meerstad-Centrum is echter ook in het Masterplan reeds het meest stedelijke deel van Meerstad. Daar is juist een meer stedelijke uitstraling mogelijk en wenselijk. De hoogte-accenten van 60 meter passen daar naar onze mening goed bij. In de uitwerkingsplannen zal worden aangegeven of en op welke wijze van deze mogelijkheid gebruik gemaakt zal worden.	
17.14A	De percelen Borgsloot 2, 4, 6 en 8 zijn niet als bestaande bebouwing aangeduid en moeten wel deze bestemming behouden en als zodanig worden ingetekend. De geplande hoogspanningsleiding langs het Eemskanaal moet ondergronds worden aangelegd op een plek waar niemand er last van heeft.	Voor wat betreft de bestemmingen, die aan Borgsloot 6 en 8 zijn toegekend, verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.1A. Overigens bestaan de huisnummers 2 en 4 niet meer. Voor wat betreft de (ondergrondse) aanleg van de hoogspanningsleiding verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.2.	
17.15	Indieners zijn blij dat zij, met de aanleg van een tweede sluis in de Borgsloot, een rechtstreekse verbinding krijgen met het meer. Zij verzoeken een aanlegvoorziening in de Borgsloot aan het eind van de Harkstederweg.	Bureau Meerstad is bereid hier positief in mee te denken. Bij de nadere uitwerking van de plannen, zal hierover pas meer duidelijkheid ontstaan.	
17.16	Indieners hebben twijfels over de onafhankelijkheid van toetsing van de zienswijzen en eventuele vervolgprocedures door gemeenten en het provinciebestuur omdat deze partijen ook deel uitmaken van de stuurgroep ontwikkeling Meerstad. Dit kan leiden tot belangenverstrengeling. Tevens wordt in gemeente Slochteren een art.19 procedure gestart waarin zaken die nog ter discussie staan in een ontwerpbestemmingsplan nu al worden vastgelegd.	In het kader van het vaststellen van een bestemmingsplan wordt van de gemeenteraad geen onafhankelijkheid, zoals die van een rechter verwacht, maar wel een belangenafweging waarbij de algemene beginselen van behoorlijk bestuur worden geëerbiedigd. De raad is een bestuursorgaan dat de belangen van de gemeente en haar huidige en toekomstige ingezetenen moet behartigen en daarnaast ook uitvoering moet geven aan het beleid van hogere overheden. In dat kader kunnen ook samenwerkingsverbanden worden aangegaan. In het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is het van	

		groot belang dat bestuursorganen van verschillende niveau's overleg plegen over de plannen voordat een bestemmingsplan in procedure wordt gebracht. Dit is zelfs wettelijk vastgelegd in het Besluit op de ruimtelijke ordening. Bij grensoverschrijdende projecten is het niet meer dan logisch dat gemeenten nauw samenwerken. Overleg tast de democratische rechten van burgers niet aan. Naast bovengenoemd overleg zullen er overeenkomstig de Wet op de Ruimtelijke Ordening procedures moeten worden gevoerd (een bestemmingsplanprocedure of een vrijstellingsprocedure) waarin toetsing door een onafhankelijke rechter (Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State) is opgenomen (zie ook het commentaar op zienswijze 3.1D2). Het voeren van een artikel 19 WRO-procedure naast een bestemmingsplan is niet ongebruikelijk. De artikel 19 procedure kan inderdaad vooruit lopen op onderdelen van het bestemmingsplan. In de artikel 19 procedure worden echter - net als bij het bestemmingsplan - alle voor het project van belang zijnde punten afgewogen.	
17.17	Verzoek om meer aandacht te geven aan de zienswijzen en deze niet ongenuanceerd aan de kant te schuiven zoals gebeurt is in de vorige Nota ZCW.	Wij betreuren het dat de beantwoording van de eerdere zienswijzen in de Nota ZCW ervaren wordt als 'ongenuanceerd ter zijde schuiven", dat de indruk bestaat dat er te weinig aandacht is voor de reacties van Klein Harkstede en dat er sprake zou zijn van achterstelling van huidige bewoners. Wij onderschrijven uw constatering dat de bewoners van Klein Harkstede zich ten opzichte van Meerstad constructief en positief opstellen. Het overleg met de bewoners van Klein Harkstede is en wordt naar onze mening intensief gevoerd, zowel mondeling als schriftelijk, zowel bilateraal als collectief. Wij hechten zeer aan dit directe overleg dat naar onze mening over-en-weer ook belangrijke resultaten heeft opgeleverd en zal opleveren. Dat deze discussies gelet op de belangen intensief en bij tijden fel worden gevoerd is niet meer dan logisch. Dat er niet altijd tot overeenstemming gekomen kan worden is dat naar onze mening evenzeer. Maar het 'ongenuanceerd terzijde schuiven' herkennen wij tegen deze achtergrond zelf niet. Het benadrukt naar onze mening wel temeer het belang dat aan de regelmatige en directe	

		communicatie gehecht moet worden. Van onze zijde zal alles in het werk gesteld worden de belangen van de bewoners van Klein-Harkstede een volwaardige plek in het planproces te geven en deze zorgvuldig te wegen. Wij menen dat die inzet op concrete punten terug te zien is, zoals het aanleggen van een fietspad langs de Driebondsweg, het zoeken naar een oplossing voor de overlast van verkeer dat voor de Borgbrug moet wachten, het voorzien in alternatieve verkeersroutes (zie de zuidelijke aansluiting op de A7) en de inrichting van deelplan 1.	

18	**Kruijer, J.H., Elzenlaan 30 te Groningen**		
18.1	Bezwaar tegen de aanleg van de Hoogspanningsleiding langs het Eemskanaal. De leiding wordt gebouwd boven/langs het perceel Borgsloot 8 waardoor de functie 'wonen' daar onmogelijk wordt. Ook voor de bedrijfsgebouwen is het nog de vraag welke functies deze kunnen behouden.	Voor wat betreft Borgsloot 6 en 8 en Slochterdiep 4 in relatie tot de hoogspanningsleiding en de bestemming Woongebied (uit te werken) verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.1A en 1.1D.	
18.2	Indieners handhaven de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals dat ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007.	Deze zienswijzen worden besproken onder 18.2A tot en met 18.2B.	
18.2A	In het ontwerp bestemmingsplan is perceel Borgsloot 8 niet als 'bestaande bebouwing' aangegeven. Dit dient wel als bestaande bebouwing te worden aangeduid.	Zie het bovenstaande commentaar op zienswijze 18.1.	
18.2B	Indiener maakt bezwaar tegen de dubbelbestemming voor het perceel Borgsloot 8 met omringend gebied door aanwijzing zone hoogspanningsleiding. De hoogspanningsleiding zal gezondheidsproblemen voor bewoners en een waardedaling door beperking gebruiksmogelijkheden veroorzaken.	Voor wat betreft de richtlijnen met betrekking tot veiligheidsrisico's van magnetische en elektrische velden verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.1D. Voor wat betreft waardedaling verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 5.1A.	

19	**Nicolai, M.D., Schout Poelmanweg 31 te Harkstede**		
19.1	Indiener geeft aan zijn eerder ingediende zienswijze tegen het ontwerp- bestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007, te handhaven.	Aangezien indiener destijds geen zienswijze heeft ingediend, is van handhaving van deze zienswijze geen sprake.	
19.2 t/m 19.11	Gelijkluidend aan zienswijze 15.2 t/m 15.11, waarbij 'de Adviesgroep' vervangen wordt door 'indiener'.	Aangezien deze zienswijze gelijkluidend is aan zienswijze 15.2 t/m 15.11, verwijzen wij naar het bijhorende commentaar op deze zienswijzen.	

20	**Drost, A.J., Hoofdweg 143 te Harkstede**		
20.1	Indiener handhaaft de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals dat ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007. Deze zijn gelijkluidend aan eerder ingediende zienswijzen *15.1A* tot en met *15.8A*.	Deze zienswijzen worden besproken onder 15.1A tot en met 15.8A.	
20.2 t/m 20.11	Gelijkluidend aan zienswijze 15.2 t/m 15.11, waarbij 'de Adviesgroep' vervangen wordt door 'indiener'.	Aangezien deze zienswijze gelijkluidend is aan zienswijze 15.2 t/m 15.11, verwijzen wij naar het bijhorende commentaar op deze zienswijzen.	

21	**Bakker en Kievitsbosch Advocaten namens** - **Autobedrijf H. Zonderman,** - **D.M.I.,** - **Kuil Banden B.V.,** - **W. Greven en ZN B.V.,** - **Timmerbedrijf Andre Swart,** - **No Fare,** - **Bos Totaalcleaning,** - **Harry's Café,** - **Café Engelstede,** - **Jan Weender,** - **Kleinstra Steigerbouw,** - **Fa. Gerard Mulder Tweewielers,** - **L.Bosman Projectinrichting,** - **T & J Martens Houtbouw en Bestratingen,** - **Tempel Shovelbedrijf,** - **Autobedrijf H. Mulder,** - **G. Post Hengsthouderij,** - **Jaap Kruier Grondverzet,** - **Veehouderij R. Berends**		
21.1	Indieners maken bezwaar tegen de volgende infrastructurele maatregelen: a) Bezwaar tegen de gewijzigde locatie van afslag Harkstede. Deze komt niet in het oorspronkelijke zoekgebied te liggen maar meer richting Engelbert waardoor het gevaar bestaat dat er veel meer (sluip)verkeer op de lintwegen van de Meer-dorpen terecht zal komen. Tevens zal de geluidsoverlast toenemen in Engelbert. Graag ook in het plan opnemen dat bouwverkeer ten behoeve van de woningbouw Meerstad niet van de betreffende lintwegen gebruik mag maken. b) Bezwaar tegen het gebruik van het viaduct in de Engelberterweg door bouwverkeer en lokaal verkeer, omdat het viaduct niet geschikt is voor het gescheiden gebruik maken door beide verkeersstromen.	a) Zie voor de locatie van de afslag Harkstede (zuidelijke ontsluiting) betreft het commentaar op zienswijze 8.1A onder a. De weg loopt rechtstreeks van de Hoofdweg in Harkstede naar de A7 en kent onderweg geen aftakkingen. Het bouwverkeer zal overigens niet toegestaan worden op de lintwegen van de Meerdorpen, maar wel op de hoofdwegen. Overigens wordt het al dan niet gebruiken als bouwroute niet in het bestemmingsplan geregeld. b) Het viaduct maakt geen onderdeel uit van de toekomstige hoofdontsluitingstructuur van Meerstad. Ook met de A7-parralel oplossing (zie onder) is dit niet aan de orde (zie ook het commentaar op zienswijze 8.1A onder c). c) Om te kunnen zorgen voor een tijdelijke inpasbare infrastructurele oplossing, in combinatie met de opwaardering van de Driebondsweg, wordt de parallelweg langs de A7 aangelegd. Hierdoor zal een substantiële vermindering van verkeer over de Hoofdweg optreden. De parallelweg zal onder	

	c) Indieners pleiten voor de uitvoering van een parallelweg evenwijdig aan de A7 vanaf de aansluiting Engelbert in het Euvelgunntracé tot na het viaduct. d) Alle soorten van het huidige verkeer moeten de Engelberterweg met het viaduct zonder belemmeringen kunnen blijven gebruiken.	de huidige Engelberterbrug lopen, richting knooppunt Euvelgunnetracé-A7. De oplossing bij het kruispunt Engelberterweg/Parallelroute wordt zodanig uitgevoerd dat de kans op het ontstaan van sluipverkeer - via de route Engelberterweg/nieuwe Parallelroute - tot het minimum wordt beperkt. d) Het uitgangspunt is dat de huidige situatie bij de Engelberterweg en het viaduct ongewijzigd blijven. Dit uitgangspunt geldt dan ook voor het ontwerp met parallelle aansluiting op de A7, die onder het bovenstaande punt c beschreven is.	
21.2	Bezwaren met betrekking tot de opwaardering Driebondsweg: a) Het is onduidelijk hoe de verkeersafwikkeling opgelost wordt op het punt waar de Driebondsweg de Middelberterweg kruist zonder dat daarbij de huidige functies van de Middelberterweg als ontsluitingsweg voor de Meer-dorpen in het geding komen. b) Bezwaar tegen de opwaardering van de Driebondsweg zolang niet duidelijk is welke maatregelen genomen worden om een goede verkeersbegeleiding van en naar de Middelbertweg te waarborgen voor alle typen verkeer. c) Uitgangspunt voor indieners is dat de bedrijven in de Meer-dorpen vanuit Middelbert richting Delfzijl en Groningen kunnen via Ruischerbrug, alsmede dat zij naar Slochteren kunnen via de Driebondsweg en de Borgweg. Dit uitgangspunt dient opgenomen te worden in het plan.	a) Er zal een verkeersveilige en busvriendelijke aansluiting Middelberterweg – Driebondsweg gerealiseerd worden. Voor het ontwerp van de aansluiting Middelberterweg - Driebondsweg zal met name de fietsveiligheid en de passage van het openbaarvervoer als randvoorwaarde voor het ontwerp worden meegenomen. Deze moet nog verder gedetailleerd worden. Over de juiste vormgeving van de oplossing worden de omwonenden en belangenvereniging nader geïnformeerd. b) Zie het bovenstaande commentaar. c) Dit uitgangspunt kan niet gegarandeerd worden en is ook niet de gewenste aansluiting voor gemotoriseerd verkeer, omdat daarmee meer sluipverkeer mogelijk wordt. Voor fietsverkeer blijft dit gewaarborgd. Voor de bedrijven in Meerdorpen geldt dat de bereikbaarheid in de nabije toekomst (2009) zal gaan wijzigen. Medio 2009 is de aansluiting Driebond/Oostelijke Ringweg gereed. Voor de bedrijven in Middelbert en Engelbert betekent dit dat er een aanzienlijk betere verbinding ontstaat met het hoofdwegennet: een voorwaarde voor het daadwerkelijk veilig kunnen gebruiken van deze route is dat de Driebondsweg wordt opgewaardeerd (dus een vrijliggend fietsroute, enz.).	
21.3	De huidige functies en richtingen van de verkeersstromen van en naar de Middelberterweg dienen behouden te blijven. Het voornemen het verkeer bij een geopende brug richting het Euvelgunnetracé/Ringweg Groningen te dwingen is onacceptabel. De normale doorgang van het verkeer wordt hierdoor belemmerd en er moeten	Voor wat betreft de problematiek rond de Borgbrug en de Driebondsweg verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 15.7 onder e. Overigens kan ook in de huidige situatie reeds oponthoud ontstaan bij een geopende brug.	

	onnodige extra kilometers gereden worden. De Driebondsweg wordt nog drukker en er kan niet uitgesloten worden dat door deze maatregel negatieve economische en milieueffecten ontstaan (vanwege het omrijden).		
21.4	Verzoek tot een permanente scheiding van de parallelweg en de Engelberterweg om te voorkomen dat ongewenst verkeer op de lintwegen terechtkomt.	Met een permanente scheiding van de parallelweg en de Engelberterweg zal rekening gehouden worden.	
21.5	Indieners merken op dat een aantal van de in het bestemmingsplan beschreven ontsluitingen direct, beter en duidelijker zouden kunnen worden gestructureerd indien de Gemeente Groningen het verwerven van de gronden zeker stelt en daarbij de afhankelijkheid van derden voor de ontwikkeling van Meerstad en de hoofdinfrastructuur minimaliseert.	GEMM/Gemeente Groningen zal zich inspannen om de benodigde gronden terzake te verwerven. Indien nodig worden hiervoor de wettelijke instrumenten van de onteigening ingezet. De voorbereiding hiervan is geruime tijd geleden in gang gezet.	

22	**Milieufederatie Groningen**		
22.1	Indiener handhaaft gedeeltelijk zijn eerder ingediende zienswijze d.d 21 februari 2007.	Deze zienswijzen worden besproken onder 22.1A tot en met 22.1I.	
22.1A	De Milieufederatie constateert dat er verschillen bestaan tussen het ontwerp bestemmingsplan en het Masterplan. De flexibiliteit die het ontwerpbestemmingsplan biedt, gaat ten koste van de groene bestemmingen. Verzoek tot het duidelijker borgen van groene bestemmingen in het bestemmingsplan.	Het Masterplan is en blijft beleidsuitgangspunt. Voor Meerstad-Midden is de inhoud van het Masterplan nu vertaald in een bestemmingsplan. Juridisch en bestuurlijk is de methodiek van een globaal plan met een uitwerkingsplicht verantwoord, ook om voldoende flexibiliteit te houden en later niet steeds met wijzigingen of vrijstellingen te hoeven werken. In de voorschriften is getracht de flexibiliteit, die noodzakelijk is om ruimte te bieden aan voortschrijdend inzicht, te combineren met het borgen van de kwaliteitsdoelstellingen van Meerstad. Eén van die doelstellingen is het realiseren van de GIOS- en EHS-hectares. Naar onze mening zijn de afspraken voldoende vertaald in de planologische regeling. Het gehele groene raamwerk (pagina 25 Masterplan) binnen het plangebied, met uitzondering van het gebruiksgroen, is geregeld en in zekere zin aan een plaats gebonden door middel van een natuurbestemming of aanduidingen binnen een andere bestemming, waarbij die aanduidingen geschraagd worden door uitwerkingsvoorschriften en oppervlaktepercentages. Daarnaast is nog sprake van aanvullend instrumentarium (afspraken met LNV, PPS-afspraken) die realisering van de hectares zullen waarborgen. Het bestemmingsplan maakt mogelijk wat in het Masterplan is vastgesteld. In het plan zijn minimum percentages voor groen opgenomen. Naar onze mening is er dan ook geen enkele aanleiding te veronderstellen dat aan de groene doelstellingen van Meerstad getornd zal gaan worden.	
22.1B	De groene GIOS- en EHS-hectares, die op de Masterplan plankaart terecht zijn gekomen, komen niet terug op kaart van het ontwerp bestemmingsplan. De geplande EHS-hectares aan de oostkant van het meer hebben bestemming woongebied. Er is in vergelijking met eerdere ontwerpbestemmingsplannen een stap in de goede richting gemaakt, maar nog steeds zijn er teveel gebieden met een bestemming Woongebied, waar Natuur op zijn plaats is.	Het Masterplan met de daaraan gekoppelde verdeling van functies geldt als ongewijzigd uitgangspunt bij dit bestemmingsplan. Zoals onder 22.1A reeds is betoogd, is het gehele groene raamwerk, met uitzondering van het gebruiksgroen, in het plan in grote lijnen aan een plaats gebonden. Voor de planologische regeling is immers niet alleen de kaart van belang. De voorschriften zijn van even groot gewicht en daarin is de bedoelde ruimte voor natuur voldoende gewaarborgd met pijlen op de plankaart en oppervlaktepercentages in de uitwerkingsvoorschriften. Het	Representatie kaartaanduiding "groene verbindingszone" verstevigd en een aanduiding toegevoegd vanaf Rijpmazone.

		bestemmingsplan biedt de mogelijkheid veel natuur te realiseren, zonder daarbij te kort te doen aan de oppervlaktematen van het Masterplan. Bij de uitwerkingen zal nader op de gebieden worden ingezoomd, en kunnen specifieke omstandigheden en voortschrijdende inzichten worden meegenomen. Wij zien dit eerder als een kans dan als een bedreiging. In een eerder stadium zijn wij reeds op een aantal punten aan indiener tegemoetgekomen. Zo hebben wij de IJsbaanlocatie (de meest noordelijke woonvlek in deelgebied 7) reeds verkleind ten gunste van de natuurbestemming. Ook zijn de voorschriften aangepast in die zin dat de overblijvende verbindingszone in deelgebied 7 (nadat de andere in het ontwerp voorgeschreven verbindingszone reeds een natuurbestemming heeft gekregen) tenminste een breedte van 200 meter moet hebben. Ook hebben wij het uitwerkingsvoorschrift dat de doorwerking van de kaartaanduidingen "groene verbindingszone" en "wijk-/buurtontsluiting" regelt opgesplitst, zodat de aanduiding voor de groene verbindingszone een meer eigenstandige positie krijgt. Om de ecologische verbindingszones ook op de kaart nog meer tot uitdrukking te brengen hebben wij nu de kaartrepresentatie iets steviger aangezet en een kaartaanduiding toegevoegd.	
22.1C	Voor de hectares EHS en GIOS, die wel op de bestemmingsplankaart staan, bieden de bijbehorende voorschriften geen adequate bescherming. Verzuimd is de natuurfunctie als hoofdfunctie aan te duiden en nevenfuncties als ondergeschikt (gepaard met voorwaarden).	Gerefereerd wordt aan de bestemming "Natuur (uit te werken)". Dit betreft een uit te werken bestemming. Bij de uitwerking zal één en ander binnen de marges van de uitwerkingsregels nader vorm krijgen, waaronder de exacte wijze waarop de nevenfuncties materieel en formeel worden ingepast. In de doeleindenomschrijving wordt onder a het behoud/herstel, ontwikkeling van natuur en landschap genoemd. Daarmee wordt het primaat aangegeven. De bestemming uit te werken natuur valt samen met de kwelzone tussen de Hamweg en de oostelijke meeroever en is tevens aanzet voor de zogenaamde 'haak om Harkstede', een variant van de robuuste verbindingszone van Midden-Groningen naar het Zuidlaardermeer. De zone is in het beginstadium van het ontwerpproces van het Masterplan door LNV ingebracht vanuit de	

		doelstelling om natuur- en stadsontwikkeling dichter bij elkaar te brengen, overeenkomstig de LNV-beleidsnotitie Natuur voor mensen, mensen voor natuur. Alle functies zijn in dit geval gelijkwaardig ten opzichte van elkaar. Voor wat betreft de agrarische, recreatieve en educatieve functie wijzen wij erop dat dit is gedefinieerd als "medegebruik". "Medegebruik" betekent reeds dat dit niet het voornaamste gebruik kan zijn. Wij verwijzen naar artikel 1 van de voorschriften. Voorts wijzen wij erop dat het doeleind "verkeersdoeleinden" aan een maximale oppervlakte van 5% is gebonden.	
22.1D	De milieufederatie maakt bezwaar tegen de onderschikking van de natuurfunctie ten opzichte van de woonfunctie in het gebied ten oosten van de Hamweg. Met name de woonvlek nummer 7 kan voor barrières zorgen voor het volwaardig en ononderbroken functioneren van de Haak om Harkstede. De woonvlekken zijn in het ontwerpbestemmingsplan groter dan in het Masterplan en er kan vrijelijk mee geschoven worden. De woonfunctie is hierdoor sturend in het gebied en niet, zoals in Masterplan afgesproken, de natuurfunctie. Het ontwerp bestemmingsplan biedt ruimte voor een onjuiste uitwerking van de natuurfunctie. Juist die ruimte zou er niet mogen zijn.	Er is in deelgebied 7 van de bestemming "Woongebied (uit te werken)" geen sprake van onderschikking van de natuurfunctie aan de woonfunctie. Die indruk kan wellicht ontstaan door de benaming van de bestemming en de specifieke voorschriften omtrent bebouwing. Bij goede beschouwing regelen die voorschriften juist de inpassing en inperking van de woningbouw in het gebied: woningbouw mag niet verspreid worden, maar de afzonderlijke vlekken moeten een afgeronde ruimtelijke eenheid vormen, en het aantal woonvlekken, de grootte en de onderlinge afstand wordt geregeld. Voorschrift 4.3.6.b regelt de breedte van de ecologische verbindingszone. De flexibiliteit die het plan nog biedt ten opzichte van de exacte situering van 2 van de woonvlekken achten wij nog steeds nodig, aangezien er, afgezien van het gebied rond de ijsbaanlocatie, nog geen ingevuld ontwerp ligt. De Masterplankaart kan daarom niet 1 op 1 op de bestemmingsplankaart worden overgenomen, omdat nog nader onderzoek en ontwerp nodig is. Dat geldt voor zowel de woon- als de natuurfunctie. De flexibiliteit biedt overigens ook kansen voor de natuur. Voor wat betreft de oppervlakte van de woonvlekken wijzen wij erop dat ingevolge voorschrift 4.3.2 van het ontwerp in deelgebied 7 maximaal 40 hectare van deelgebied 7 mag worden ingericht als woongebied. Voor zover de op de kaart met een aanduiding aangegeven woonvlekken in gezamenlijkheid groter waren, wordt de oppervlakte van de woonvlekken nog steeds beperkt door genoemd voorschrift. Voor het overige verwijzen wij naar 22.1A. Bureau Meerstad en het	

		bevoegde gezag delen overigens het standpunt van de Milieufederatie dat de natuurinvulling op een verantwoorde wijze plaats moet vinden. In de Gebiedscommissie Meerstad wordt dit alles verder uitgewerkt.	
22.1E	Verzoek tot het geven van meer garanties dat de geplande EHS-hectares daadwerkelijk gerealiseerd gaan worden. In het ontwerpbestemmingsplan staan een groot aantal geplande EHS-hectares aangeduid met de bestemming "agrarische doeleinden" (i.v.m. eigendomssituatie). Hierdoor wordt de inrichting van deze gronden als natuurgebied onzeker en is het niet denkbeeldig dat de robuuste ecologische verbindingszones ononderbroken kan worden aangelegd.	De Wet op de Ruimtelijke Ordening biedt geen basis voor het wegbestemmen van huidige legale functies, indien niet aannemelijk is dat deze in de planperiode van 10 jaar gerealiseerd kunnen worden. Ingevolge beleid van de provincie en de opvattingen van de gemeente Slochteren kan functieverandering van agrarische gronden naar natuur alleen plaatsvinden op basis van vrijwilligheid. Als de gronden niet verworven kunnen worden, is er derhalve geen andere keus dan bestemmen conform het bestaand gebruik, agrarische doeleinden. Naar onze mening kan hier niet worden gesproken van de laatste hectares om een natuurgebied af te ronden. Ook zonder deze gronden kan de essentie van het natuurgebied, de ecologische verbindingsfunctie, nog steeds doorgang vinden langs de verder zuidelijk gelegen gronden. Al met al is de realisatie van de natuurbestemming op de desbetreffende gronden binnen 10 jaar niet aannemelijk. Dat als gevolg hiervan niet de meest optimale situatie ontstaat voor een ecologische verbindingszone is duidelijk. De inzet van de overheden zal dan ook onverminderd zijn gericht op het bereiken van de natuurfunctie op deze gronden.	
22.1F	Woongebied 6 is op de bestemmingsplankaart beduidend groter dan op de kaart in het Masterplan. Dit heeft gevolgen voor het volwaardig functioneren van de robuuste verbindingszone van Midden-Groningen naar het Zuidlaardermeergebied. De aangegeven percentages voor te realiseren natuur geven geen duidelijkheid over de locatie ervan en hierdoor is het mogelijk natuur te realiseren op locaties die vanuit natuuroogpunt niet gewenst zijn.	Woongebied 6 moet beschouwd worden als een kleine compacte woonkern in de natuur. De grootte van het bestemmingsoppervlak maakt het mogelijk de bouwlocatie in de volgende ontwerpstap zo te situeren dat er voldoende zoekruimte is voor een goede ruimteverdeling tussen woonkern en natuur. Daarbij zal vooral worden gelet op de terreingeschiktheid voor natuur en voldoende natuurverbindende oppervlakte tussen de kwelzone en de EHS ten oosten van de Hamweg. Dit alles komt in de fase van de uitwerkingsplannen nader aan de orde. Als de plaats van de natuur op voorhand geografisch wordt vastgelegd, zijn ook dergelijke optimalisaties van de natuur niet goed meer mogelijk.	
22.1G	De Haak om Harkstede is in het ontwerpbestemmingsplan kleiner en smaller dan in het Masterplan. Het	Kennelijk wordt gedoeld op de breedte van de bestemming "Natuur (uit te werken)". Die is inderdaad smaller dan de groene	

	bestemmingsplan moet garanties geven dat de afspraken uit het Masterplan ook daadwerkelijk uitgevoerd worden.	zone op de indicatieve plankaart van het Masterplan. Het is echter een misvatting te veronderstellen dat de Haak om Harkstede alleen wordt gevormd door de gronden die nu reeds de natuurbestemming hebben gekregen. Het principe van de plansystematiek is nu juist dat de kern van de natuurzone wordt vastgelegd met de natuurbestemming, maar dat de randen al naar gelang de omstandigheden ter plaatse nader vorm kunnen krijgen binnen de bestemming "Woongebied (uit te werken)". Zie ook het commentaar op zienswijze 22.1A en 22.1B(2). Het is overigens ook een misvatting dat uit de Masterplankaart de exacte dimensionering van de ecologische verbindingszone is af te leiden. Het Masterplan vermeldt geen exacte maten c.q. eisen. In verband met toezeggingen aan de bevolking heeft de natuurbestemming ten noordwesten van Harkstede een breedte gekregen van 200 meter.	
22.1H	In het ontwerpbestemmingsplan zijn de mogelijkheden voor woningbouw ten noorden van het dorp Harkstede veel ruimer dan in het Masterplan. Het bestemmingsplan moet alsnog zekerheid bieden over de locatie van de EHS-hectares.	Ook voor dit woongebied geldt dat er in de volgende ontwerpstap voldoende zoekruimte moet zijn voor een goede ruimteverdeling tussen wonen en natuur (zie ook het bovenstaande commentaar). De oppervlakte van het daadwerkelijke woongebied wijkt hooguit plus of min 15% van het indicatief bedoelde kaartbeeld van het Masterplan. Dat de mogelijkheden veel ruimer zijn wordt derhalve ontkend. Overigens is bij een eerdere aanpassing van de grens tussen deelgebied 4 en 5 het percentage groen in tabel 4.3.2 niet aangepast. Dat gebeurt nu alsnog.	Oppervlakte-percentages in tabel 4.3.2 worden aangepast.
22.1I	In het ontwerpbestemmingsplan is de omlijsting van het eiland niet groen in tegenstelling tot het Masterplan. In de voorschriften wordt de locatie voor het percentage groen niet aangegeven. Hierdoor is de realisatie van de hectares groen onvoldoende gegarandeerd.	Zie het bovenstaande commentaar op zienswijze 22.1A en 22.1B.	
22.2	Het nieuwe hoogspanningstracé zal vlak langs of over het oude slibdepot gaan (Veldzicht). Dit is tegenwoordig een natuurgebied met een belangrijke functie voor een groot aantal broedvogel waaronder een viertal Rode Lijst soorten. Indieners verzoeken het tracé zo te kiezen dat het natuurgebied, en de dier- en vogelsoorten die er voorkomen, daarvan geen hinder ondervinden.	Voor wat betreft het gebied nabij boerderij Veldzicht (langs het Eemskanaal) verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.10. Dit gebied ligt overigens buiten het bestemmingsplan Meerstad-Midden.	

23	**Dijkhuis, R., Woldweg 10 te Groningen**		
23.1	Indieners handhaven de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals dat ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007.	Deze zienswijzen worden besproken onder 23.1A tot en met 23.1F.	
23.1A	Dijkhuis maakt bezwaar tegen de nieuwe verbinding vanaf de noordelijke ontsluitingsroute naar de Borgbrug (omleidingsroute voor de Borgweg bij Klein Harkstede). Hij verwacht daardoor juist extra verkeer tussen de Borgbrug en de Rijksweg, vanwege sluipverkeer vanaf de Rijksweg dat niet in Meerstad hoeft te zijn, maar de snellere route wil gebruiken. De bestaande geluid- en luchtproblematiek in Ruischerbrug zal verergeren. De extra opstelcapaciteit voor de geopende Borgbrug aan de zuidzijde biedt geen soelaas voor de noordzijde. Dijkhuis maakt bezwaar tegen deze eenzijdige maatregel.	Voor wat betreft de situatie bij de Borgbrug verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 10.1A. onder "Borgbrug".	
23.1B	Dijkhuis maakt bezwaar tegen de consequenties van het bouw- en vrachtverkeer door Ruischerbrug tijdens het bouwrijp maken van de eerste fase van Meerstad. Het is onduidelijk om welke aantallen het gaat en wat de gevolgen zijn voor de bewoners van Ruischerbrug voor de bereikbaarheid, verkeersoverlast, geur- en geluidshinder. Dijkhuis wenst maatregelen waardoor er tijdens de voorbereiding en realisatie van Meerstad geen extra werkverkeer naar de Borgbrug wordt geleid, en een omleiding van het vrachtverkeer (door rijverbod over Borgbrug) naar de A7 en de ring Groningen.	Door verschillende maatregelen (zie commentaar op zienswijze 10.1A) zal deze route, ook voor het bouwverkeer, ontmoedigd worden en de route langs de Driebondsweg juist aantrekkelijker gemaakt worden. In dit stadium kunnen wij geen toezeggingen doen over een (gedeeltelijke) afsluiting van de Borgbrug.	
23.1C	Dijkhuis verzoekt de verkeerssituatie bij de aansluiting bij de Ruischerbrug op de N360 aan te pakken. Uit de stukken blijkt dat deze aansluiting, ook zonder Meerstad, in 2030 al een etmaalcapaciteit zal krijgen van 7300. Dit is de op twee na hoogste in het gebied. Zelfs zonder Meerstad zouden hiervoor al maatregelen nodig zijn.	De provincie Groningen is druk doende de situatie rondom dit kruispunt aan te pakken. Deze ontwikkelingen zullen wij aanmoedigen en kritisch volgen. Met bovengenoemde maatregelen (zie commentaar op zienswijze 23.2A) kan het project Meerstad een bijdrage leveren aan de oplossing van het probleem.	
23.1D	Het verkeers- en geluidsonderzoek is niet representatief voor het gedeelte van de N986 tussen de Borgbrug en de Damsterdiepbrug:	a) In Nederland schrijft de Wet geluidhinder voor op welke wijze het geluid op de gevel van een woning berekend of gemeten moet worden in akoestische onderzoeken. Deze methodes zijn	

	a) De waarden uit het akoestisch onderzoek en verkeersonderzoek vloeien voort uit berekeningen en niet uit metingen. Het berekeningsmodel is gehanteerd voor het hele gebied terwijl het wegvlak Borgbrug/Damsterdiepbrug afwijkend is door veelvuldig optrekken en afremmen van verkeersstromen (met name vrachtwagens en motoren zijn erg hinderlijk). b) Dat het verschil tussen de huidige situatie en autonoom 2005 en autonoom 2030 steeds kleiner wordt, is niet te verklaren. c) In het geluidsonderzoek is uitgegaan van 5 autoritten per dag per woning. In het rapport van de commissie MER (18 okt. 2006) wordt een 'worst case' genoemd van 7 ritten per dag. Waarom is dit niet opgenomen in akoestisch onderzoek? Als scholen en winkels in het gebied nog niet klaar zijn vóór realisatie van de woningen zijn namelijk meer autobewegingen over de Borgbrug te verwachten.	vastgelegd in het reken- en meetvoorschrift Wegverkeerslawaai 2002.De geluidsbelasting van een weg wordt getoetst aan een norm voor een jaargemiddelde situatie. Hierdoor wordt de voorkeur gegeven aan berekening van de geluidsbelasting boven geluidsmetingen. Het meten van wegverkeerslawaai is altijd een momentopname waardoor bij kortdurende metingen moeilijk conclusies kunnen worden getrokken over de jaargemiddelde situatie vanwege de fluctuaties in het verkeer en de weersomstandigheden. De geluidsbelasting vanwege wegverkeer wordt daarom over het algemeen altijd berekend. Voor de besluitvorming is de verandering in geluidsbelasting ten gevolge van de ontwikkeling van Meerstad van belang. In het akoestisch onderzoek is de relatieve verandering van de geluidsbelasting onderzocht. Dat bij de Borgbrug/Damsterdiepbrug momenteel hinder ondervonden wordt van het optrekken en afremmen van het verkeer is geen gevolg van de realisatie van Meerstad. b) De autonome ontwikkeling laat een lichte daling zien van het verkeer over het betreffende wegvak. Dit komt doordat een aansluiting is voorzien van de Driebondsweg op de rondweg bij Groningen. Hierdoor zal een deel van het verkeer uit de omgeving Harkstede, Middelbert/Engelbert de route via de Driebondsweg nemen. De Borgweg zal daardoor voor een deel ontlast worden. c) Een studie naar een situatie met 6 ritten per woning per dag is uitgevoerd en heeft als onderliggend stuk bij de het gecombineerde SMB/MER rapport ter inzage gelegen, zodat eventuele problemen en knelpunten in de verkeersafwikkeling eerder en duidelijker zichtbaar worden. Dit helpt bij het op tijd vinden van oplossingen. Voor de geluidsberekeningen is van realistische verkeersintensiteiten uitgegaan. Dit sluit ook beter aan bij de ambities op het gebied van mobiliteit, fietsverkeer en OV binnen Meerstad.	
23.1E	Door de toename van de pleziervaart door ontwikkelingen in Meerstad zal geluid en geuroverlast van verkeer toenemen bij de Borgbrug. Het verkeer zal vaker en langer stil moeten staan voor de brug.	Met de consequenties van de pleziervaart voor de Borgbrug is in de studies rekening gehouden. Hierdoor zal deze route als sluipverkeerroute alleen maar minder aantrekkelijk worden en ontmoedigend werken.	
23.1F	Verzoek tot rectificatie in Nota Reactie, Commentaar en	De Nota RCW kan als zodanig niet gerectificeerd worden. Aan de	

	Wijziging voorontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden. Onder punt 7 moet het voorstel niet zijn "eenrichtingsverkeer noord-zuidelijke richting" maar "eenrichtingsverkeer in zuid-noordrichting".	opmerking kan tegemoet worden gekomen door vermelding van de juiste tekst op deze plaats. De "Borgbrug-oplossing" is nog niet definitief en is onderwerp van nadere studie. Voor wat betreft de mogelijke oplossingen rond het knelpunt Borgbrug verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 10.1A (onder Borgbrug) en 15.7 onder e.	
23.2	Volgens het verslag van de openbare informatieavond d.d. 04-07-2007 heeft de heer J. Kleine aangegeven dat er voor de aansluiting Borgweg en Borgbrug een oplossing bedacht is die voorziet in een betere doorstroming van het verkeer. Dat is niet de bedoeling. Er wordt een ontmoedigingsbeleid gevraagd door indieners en provincie.	Door dhr. Kleine is bedoeld dat er voor het bestemmingsverkeer een betere doorstroming komt. Dit wordt bereikt door het sluipverkeer te ontmoedigen.	
23.3	In het verslag van de openbare informatieavond d.d. 04-07-2007 wordt aangegeven dat de aanpassingen tot doel hebben de verkeersstroom Garmerwolde/Lewenborg richting stad via de Driebondsweg te ontmoedigen. De heer de Vrieze heeft gezegd (anders dan in het verslag vermeld) dat dit verkeer bij geopende brug op de Driebondsweg mag blijven staan, c.q. links af mag slaan. De ontmoediging bestaat dus uit het niet stoppen of rechts afslaan van verkeer uit Harkstede richting Borgbrug bij geopende brug. Daarop is gemakkelijk een alternatief te bedenken (bij kruising Middelberterweg er af en aan de andere kant er weer op gaan en toch stoppen op Driebondsweg).	Het is correct dat er altijd mensen zijn, die een dergelijke alternatieve route proberen te nemen. Bureau Meerstad zal – gezamenlijk met de gemeenten en provincie - de uitwerking van de situatie bij de Borgbrug, zoals omschreven is in het commentaar op zienswijze 15.7 onder e, verder proberen te optimaliseren. Het geheel oplossen van deze problematiek zal waarschijnlijk niet mogelijk zijn, maar de situatie verbeteren ten opzichte van de huidige situatie behoort wel tot de mogelijkheden.	
23.4	Indiener acht het onmogelijk de wijkvoorzieningen zoals school en winkelvoorzieningen klaar te hebben als de eerste woningen worden opgeleverd in 2010.	De planning van de realisatie van school en overige voorzieningen maakt geen onderdeel uit van de bestemmingsplanprocedure. Wel kan opgemerkt worden dat de gemeente Slochteren – gezamenlijk met Bureau Meerstad – het streven heeft bij oplevering van de eerste woningen (op zijn vroegst in voorjaar 2010), het openbaar onderwijs operationeel te laten zijn. Indiener heeft gelijk dat daarover nog geen garanties zijn af te geven. De inschatting van indiener, dat het onmogelijk zou zijn om deze planning te realiseren, wordt door de gemeente Slochteren en Bureau Meerstad niet gedeeld.	
23.5	Bezwaren m.b.t. geluidnormen: - de Borgweg valt in buitenstedelijk gebied waar een	De aangehaalde grenswaarde van 53 dB voor buitenstedelijk gebied en de grenswaarde van 63 dB voor stedelijk gebied geldt alleen bij	

	maximum van 53 dB(A) geldt. De waarde wordt op alle panden langs deze weg overschreden. Een verhoging van de verkeersintensiteit zal de waarden nog sterker doen stijgen en vraagt om adequate maatregelen. - Voor de woningen aan de Rijksweg geldt de waarde van 63 dB(A). Deze wordt diverse malen overschreden. Er dienen maatregelen, bijvoorbeeld geluidsarm asfalt, genomen te worden. - Hoe kan het dat de woning Rollen 3 een hogere waarde (4 dB(A)) heeft dan Woldweg 5? Dit zijn buren waarbij de Rollen 3 dichterbij de Hoofdweg ligt. - Het rapport is niet volledig. Panden langs de Borgweg, Maisstraat 1 tm 4 en Rollen 6 en 8 ontbreken.	nieuw te ontwikkelen situaties (nieuwe weg of een nieuwe woning). De algemene regel bij reconstructies van bestaande wegen is dat de bestaande geluidsbelasting niet wordt verhoogd als gevolg van de reconstructie. Met andere woorden: de reeds heersende geluidswaarde is de voorkeursgrenswaarde. De heersende waarde is de geluidsbelasting op de woning in het jaar voordat de reconstructie plaatsvindt. Omdat nog niet bekend is wanneer de reconstructies plaatsvinden, is voor de heersende waarde uitgegaan van de geluidsbelasting in 2004. In het akoestisch onderzoek is de huidige situatie en de toekomstige situatie onderzocht waarbij rekening is gehouden met de ontwikkeling van Meerstad. Daaruit is gebleken dat er door Meerstad geen relevante toename plaats zal vinden van het geluid vanwege wegverkeer voor de woningen aan de Borgweg. Aan de Borgweg en de Rijksweg wordt aan de voorkeurswaarde bij reconstructies voldaan. Ter indicatie de geluidsontwikkeling: <table><tr><td></td><td colspan="3">Geluidsbelasting met Meerstad</td></tr><tr><td></td><td>2004</td><td>2015</td><td>2030</td></tr><tr><td>Borgweg 2</td><td>58</td><td>53</td><td>56</td></tr><tr><td>Woldweg 10</td><td>52</td><td>50</td><td>52</td></tr></table> Ten aanzien van de verschillende waarden voor de woningen Rollen 3 en Woldweg 5: Wij hebben dit na laten kijken. Hieruit bleek dat er verwarring is ontstaan bij de registratie van de adressen in het akoestische rekenmodel. Dit kwam omdat de Woldweg op een gegeven moment splitst in de Woldweg en de Rollen en er bij de splitsing diverse woningen staan. De woningen aan de Woldweg 2, 3, 4 stonden hierdoor in het rekenmodel geregistreerd als de Rollen 2, 3, 4. Terwijl de Rollen 3 geregistreerd stond als Woldweg 3. De geluidsbelasting op de betreffende woningen is alsnog bekeken in het rekenmodel. Hieruit is gebleken dat het verschil in geluidsbelasting in werkelijkheid minder is dan 1 dB. Ontbreken van panden in het akoestisch onderzoek:	

		De woningen Maisstraat 1 t/m 4 waren niet meegenomen in het akoestisch onderzoek van mei 2007. De geluidsbelasting op deze woningen zijn alsnog onderzocht. De Rollen 6 en 8 zijn wel meegenomen in het akoestisch onderzoek, maar staan geregistreerd als Woldweg 6 en 8. Wij hebben dit uit laten zoeken en de geluidsbelasting op deze woningen alsnog laten berekenen. Dit nader onderzoek heeft niet geleid tot andere conclusies (er is geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder).	
23.6	Bij een geluidstoename van meer dan 2 dB(A) moeten volgens de wet maatregelen getroffen worden aan het wegdek ter reductie van de geluidsbelasting. Volgens het rapport WNP (pagina 16) bedraagt de verhoging voor een aantal woningen (Woldweg 8, 10, 14 en 16a) tussen 2015 en 2030, 3 dB(A). Er dienen dus alsnog maatregelen aan het wegdek getroffen te worden.	Dit hebben wij uit laten zoeken en het blijkt dat de toename in geluidsbelasting tussen 2015 en 2030 samenhangt met een tijdelijke afname in het verkeer langs de Borgweg. De verkeers-prognose voor de Borgweg is als volgt: - 2004: 8800 motorvoertuigen per etmaal - 2015: 5200 motorvoertuigen per etmaal - 2030: 8800 motorvoertuigen per etmaal Als gevolg van de aanleg van de noordelijke hoofdontsluitingsweg zal het verkeer vanuit Meerstad en Harkstede naar de stad Groningen niet meer hoofdzakelijk langs de Borgweg bij Ruischerbrug gaan. Dit verkeerseffect zit verwerkt in de prognose voor 2015. Op dat moment ligt de noordelijke hoofdontsluitingsweg er al wel maar is Meerstad nog niet volledig gerealiseerd. Hierdoor zullen de verkeersintensiteiten langs de Borgweg tijdelijk dalen. Als gevolg van de verdere ontwikkeling van Meerstad zal het verkeer daarna weer groeien tot het niveau van 2004. De geluidsbelasting als gevolg van een reconstructie dient vergeleken te worden met de heersende waarde. Dat is de geluidsbelasting van het jaar voordat de reconstructie plaats vind. De reconstructie betreft de aanleg van de Noordelijke hoofdontsluitingsweg en de Bypass. De heersende waarde van het jaar voor reconstructie is vergelijkbaar met de huidige situatie van de Borgweg en de Hoofdweg. Pas nadat de reconstructie (aanleg Noordelijke hoofdontsluitingsweg en de Bypass) heeft plaats gevonden zal een tijdelijke afname van het verkeer en het geluid plaats vinden als gevolg van een andere verkeersafwikkeling. Dit is ook de weergegeven geluidsbelasting in het faseringsjaar 2015. In	

		het jaar 2030 na de volledige realisering van Meerstad ligt het geluidsniveau weer op hetzelfde als de huidige situatie oftewel de heersende waarde. Hierdoor is er geen sprake van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder.	
23.7	Indiener pleit voor een second opinion door een onafhankelijk, ter zake kundig bureau van de geluidsberekeningen.	WNP raadgevende ingenieurs, het bureau dat onder andere het akoestisch onderzoek Bestemmingsplan Meerstad-Midden heeft uitgevoerd, is een onafhankelijk gerenommeerd geluidsbureau. Er zal geen second opinion worden uitgevoerd.	
23.8	De nieuwe verbinding tussen de noordelijke ontsluitingsweg en de Borgbrug zal leiden tot een aantrekkelijke sluiproute en niet tot vermindering van de verkeersintensiteit op de Borgweg tussen beide bruggen. Indiener pleit voor eenrichtingsverkeer over de Borgbrug richting zuid-noord en een rijverbod voor vrachtverkeer op de Borgbrug.	Voor wat betreft de problematiek rond de Borgbrug verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 15.7 onder e. Een verbod op vrachtverkeer is overigens niet mogelijk in verband met de gevestigde bedrijven in onder andere Engelbert, Middelbert en Harkstede.	

24	**Reitsema, H. en A. Rosenboom, Harkstederweg 20 te Groningen**		
24.1A	Als er een hoogspanningsleiding langs het Eemskanaal wordt gelegd, zal deze waarschijnlijk worden doorgetrokken in zuidwestelijke richting. Deze hoogspanningsleiding mag niet door het natuurgebied bij Eemskanaal worden getrokken (slibdepot).	Voor meer informatie hierover verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 17.7 onder "Natuurwaarden gebied langs het Eemskanaal".	
24.2	Indiener maakt bezwaar tegen aantasting van het natuurgebied bij Eemskanaal voor de aanleg van het fietspad.	Een fietspad ten zuiden van het Eemskanaal is in de huidige situatie sociaal onveilig en niet gewenst. Het nieuwe fietspad zal direct naast de Driebondsweg aangelegd worden, zodat er weinig tot niet in het slibdepot gegraven hoeft te worden. Zoals bij 17.7 onder "Natuurwaarden gebied langs het Eemskanaal" is aangegeven, is uit het ecologisch onderzoek gebleken dat in het gebied grenzend aan het nieuw aan te leggen fietspad beschermde soorten voorkomen. In het geval dat de aanleg van het fietspad consequenties heeft voor de genoemde soorten, dient ontheffing te worden aangevraagd, voordat met de werkzaamheden kan worden begonnen.	
24.3	Het natuurgebied langs het Eemskanaal (slibdepot van 50 meter tot 800 meter ten zuidwesten van de Borgweg) moet behouden worden en mag niet beïnvloed worden door het plan vanwege de grote landschappelijke waarde van het gebied. Tevens is het rijk aan verschillende soorten broedvogels. Het moet als natuurgebied bestemd worden. Afgraven van het slib is niet meer van toepassing aangezien het gebied decennia lang ongemoeid is gelaten.	Zie het bovenstaande commentaar op zienswijze 24.1A.	
24.4	De kern van de Harksteder Broeklanden moet behouden blijven. Het is een ornithologisch waardevol gebied waar onder andere een populatie heikikkers aanwezig is. Het is de vraag of het verplaatsen van de heikikker wenselijk is.	Meerstad is een grootschalig herinrichtingsplan, waarin keuzes gemaakt moeten worden in de inpassing van nieuwe en het behoud van bestaande landschapselementen. De Harksteder Broeklanden wordt niet gezien als een waardevol te behouden gebiedskenmerkend streefbeeld. Het gaat hier om een bosbouwkundig (in een rechtlijnig strak plantverband) aangelegd ruilverkavelingbos, dat door de matige bodemvruchtbaarheid matig groeit en een eenzijdige bodemvegetatie heeft van ruigtegrassen en pitrus. Aangezien het een relatief jonge bosaanplant betreft van voormalige landbouwgrond, is er nog geen sprake van	

		volgroeide soortenstabiele natuur. Het staat op een plek waar van nature nat open grasland met wilgenstruweel meer op zijn plaats zou zijn geweest. Harksteder Broeklanden is dus meer een sterk cultuurmatige bosaanplant dan een autonome natuurontwikkeling met spontaan gegroeide plantensoorten die zich vanuit een natuurlijke ontkieming kunnen ontwikkelen. Vanwege het zure grondwater ontwikkelt het bosplantsoen zich slecht. Een bosaanplant veronderstelt een doorgroei van hoofdhoutsoorten, die in een climaxstadium een kronendek van ongeveer 100 volgroeide bomen per hectare opleveren. De verwachting is dat dit met deze aanplant niet zal lukken. Het meeste plantsoen zal klein blijven en geleidelijk worden weggedrukt door een natuurlijke ontkieming van wilg, els en berk. Bij bovengenoemde afweging van nieuwe en oude waarden en de lokalisering van nieuwe en oude functies in het hele Masterplangebied is in het Masterplan van Meerstad op deze plek gekozen voor het waterrijke landschapsbeeld, zoals het van nature is geweest. Een oppervlakte van 600 ha. is daarbij als minimum bepaald voor een aantrekkelijke ruimtelijke beleving in relatie tot de bebouwingsdichtheid van de oevers. De Harksteder Broeklanden zouden midden in het meer komen te liggen en een hinderlijke positie innemen in het ruimtelijk gebruik en de ruimtelijke beleving van het meer. Handhaving van de Harksteder Broeklanden verkleint het meer met 56 hectare. Binnen het bestemmingsplan bestaat onvoldoende ruimte om handhaving van het bos in meeroppervlakte te compenseren. De Harksteder Broeklanden ligt op een locatie, die nauwelijks bijdraagt tot het eventueel efficiënt reduceren van de strijklengte (t.o.v. de heersende winrichting) of ander waterkwalitatieve positieve bijwerkingen kent. Daarnaast maakt het meerpeil het niet mogelijk de Harksteder Broeklanden te handhaven. Handhaving zou betekenen dat de Harksteder Broeklanden als een poldertje midden in het meer zouden komen te liggen. Dit resulteert echter vanuit technisch oogpunt in ernstige knelpunten. De waterpeilen zijn daarbij niet de enige criteria die de technische	

		haalbaarheid bepalen. Ook de consequenties van waterpeilfluctuaties en waterberging spelen mee. Dit zou betekenen dat, ondanks het huidige waterpeil, veel maatregelen genomen moeten worden om een veilig natuurgebied in te kunnen richten, waarbij dieren niet als ratten in de val komen te zitten in geval van hoogwater. Het is niet mogelijk al deze maatregelen technisch hoogwaardig in het landschap op te nemen. Ook moet worden ingeleverd op de duurzaamheidwinst dat de polderbemaling in het plangebied voor een groot deel kan worden opgeheven. De bemaling van een broekbospoldertje zal immers door moeten gaan om de vereiste drooglegging van 50 à 80 centimeter voor de wortelzone van het broekbos te garanderen. De ecologische waarde van de Harksteder Broeklanden wordt nu voornamelijk bepaald door de aanwezigheid van de heikikker. Handhaving van de Harksteder Broeklanden midden in het meer zou overigens nog niet betekenen dat deze natuurwaarden gegarandeerd zijn. De omgeving verandert van land in water, wat betekent dat het migratiegebied voor dieren (kikkers, muizen, e.d.) en het uitzaaigebied voor planten verdwijnt en daarmee de overlevingskansen voor de populaties. Met name de terreingebonden diersoorten zullen zich door het isolement daarom niet in het broekbos kunnen handhaven. Handhaving van de heikikker in een geïsoleerde poldersituatie, zou het uitsterven van de soort op deze plek betekenen. Door de geïsoleerde eilandsituatie is de kikkertrek namelijk niet meer mogelijk is. Het verplaatsen van kikkerdril naar nieuwe en daarvoor geschikt gemaakte terreinen – binnen of buiten het plangebied - waar herkolonisatie van de kikker mogelijk is, is onder de gegeven omstandigheden de beste oplossing. Dit biedt een betere vorm van bescherming van de soort dan handhaving van de Harksteder Broeklanden. In het ecologisch onderzoek van dit jaar (2007) zijn in de Harksteder Broeklanden geen jaarrondbeschermde vogelsoorten waargenomen. Dit betekent dat de soorten die er voorkomen kunnen uitwijken naar elders in de omgeving. Bijvoorbeeld naar de omvangrijke nieuwe natuurgebieden tussen Kolham en het Schildmeer. De oppervlakte van de Harksteder Broeklanden zal in een gebied	

		grenzend aan Meerstad worden gecompenseerd (omgeving Westerbroek, zie ook het commentaar op zienswijze 28.40). Deze compensatie wordt gebundeld met de ontwikkeling van een nieuwe ecologische verbindingszone. De compensatie zal zo een aanzienlijke ecologische meerwaarde opleveren. De natuurwaarde zal groter zijn dan het ongecompenseerd handhaven van de Harksteder Broeklanden.	
24.5	Indieners waarderen Meerstad met zijn leisure woonomgeving als alternatief voor de Randstad, maar vragen ook aandacht voor de leisure-omgeving van de bestaande bebouwing. Meerstad moet ook investeren in de leefkwaliteit van de bestaande bewoners.	Meerstad investeert ook in de bestaande bewoners. Hoewel de omgeving voor deze bewoners zal veranderen, zal bij de inpassing van de plannen zeker ook rekening worden gehouden met de bestaande woonpercelen. Op dit moment wordt er gekeken naar de infrastructuur (water en aanvoerwegen), maar er zal bij de uitwerking van het bestemmingsplan ook naar een goede stedenbouwkundige inpassing van de bestaande woonpercelen gekeken worden. Bij die uitwerkingen krijgen de huidige bewoners van het gebied de gelegenheid om mee te praten. De positieve ontwikkelingen in de omgeving komen uiteraard ook ten goede aan de bestaande bewoners: het meer, de voorzieningen en de nieuwe natuur zijn ook voor hen toegankelijk. De ontwikkeling van Meerstad zorgt op zichzelf voor een nieuwe impuls wat betreft economische activiteiten die de leisure-omgeving verder zullen vergroten. De bestaande percelen kunnen rekenen op een verbeterde infrastructuur en meer voorzieningen. Meerstad zal in de verdere toekomst andere ontwikkelingen genereren door de natuurlijke en economische aantrekkingskracht van het gebied en de bewoners. Dat laat echter onverlet dat de bestaande omgeving voor de bestaande burgers ingrijpend zal veranderen en, vanuit de optiek van velen, zal verslechteren. Dat is echter inherent aan de gemaakte afweging voor de transformatie van een zo groot gebied.	
24.6A	Afgezien van bestaande bebouwing dient er geen woonbestemming te zijn ten zuidwesten en noordoosten van de Harkstederweg. Het gaat om het gebied ingesloten tussen Borgweg, Borgsloot en bestaande bebouwing Harkstederweg en het gebied ingesloten tussen bestaande bebouwing en het Slochterdiep, de toekomstige groene bufferzone en de "Agrarische doeleinden". De Harkstederweg dient zijn landelijke en	Het is onvermijdelijk dat de inpassing van een project als Meerstad voor omwonenden gevolgen heeft. Desondanks menen wij dat de noodzaak en het maatschappelijk belang van het project zo groot is, dat wij dat belang zwaarder laten wegen. Ook hier geldt overigens dat de exacte invulling van de bestemming "Woongebied (uit te werken)" niet per definitie woningbouw is. De mogelijkheden daartoe worden overigens ook reeds beperkt door de aanwezige leidingzones.	

	ruimer karakter te behouden met ruim uitzicht alom.		

25	**Kammenga, T., en M. van Heerde, Hoofdweg 174, Harkstede**		
25.1	Indiener handhaaft de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals dat ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007. Deze zijn gelijkluidend aan eerder ingediende zienswijzen *15.1A* tot en met *15.8A*.	Deze zienswijzen worden besproken onder 15.1A tot en met 15.8A.	
25.2 t/m 25.11	Gelijkluidend aan zienswijze 15.2 t/m 15.11, waarbij 'de Adviesgroep' vervangen wordt door 'indiener'.	Aangezien deze zienswijze gelijkluidend is aan zienswijze 15.2 t/m 15.11, verwijzen wij naar het bijhorende commentaar op deze zienswijzen.	

26	**Schrör, J.B., Hoofdweg 117 te Harkstede**		
26.1	Indiener handhaaft de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals dat ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007. Deze zijn gelijkluidend aan eerder ingediende zienswijzen *15.1A* tot en met *15.12A* met toevoeging van één extra punt na 15.1 A (d): e) Er wordt voor de bewoners van de Hamweg geen toegezegde oplossing in kaart gebracht.	Deze zienswijzen worden besproken onder 15.1A tot en met 15.8A. e) Wij verwijzen naar het antwoord op zienswijze 15.5A. Overigens is nooit gesproken over mogelijke alternatieven voor de Hamweg. Wel is aangegeven dat Bureau Meerstad een onderzoek zal uitvoeren naar de huidige ruimtelijke situatie rondom de Hamweg, de inpassing van verkeersremmende maatregelen en de inpasbaarheid van een sociaal veilig fietspad.	
26.2	Indiener heeft bezwaar tegen het (gewijzigde) ontwerpbestemmingsplan om de volgende infrastructurele redenen: a) De aansluiting A7-Harkstede dient gerealiseerd te worden voorafgaand aan de werkzaamheden in het Meerstadgebied. b) Alle verkeersbelemmerende maatregelen om de Hamweg te ontlasten mogen niet tot gevolg hebben dat de Hoofdweg Scharmer-Klein Harkstede als alternatief kan gaan dienen en extra belast wordt. Hoe realiseert Bureau Meerstad het verkeersluw maken van de Hamweg zonder dat het nadelige gevolgen heeft voor ongewenste verkeersstromen via de Woudbloemlaan of via Kolham-Scharmer-Harkstede? c) Er dient een uitspraak van het gemeentebestuur ten grondslag te liggen aan de verkeersbelemmerende maatregelen voor de Hamweg aangezien dit buiten het plangebied ligt. Hoe luidt de zienswijze van de gemeente Slochteren op dit punt? Hoe ziet de realisatie van de maatregelen eruit en wat zijn de gevolgen ervan? d) Indiener staat achter de opmerking (verwoord in het	a) Zie commentaar op 15.2 onder a. b) Zie commentaar op 15.1A en 15.2 onder b en c. De routes via Woudbloem en Kolham – Scharmer zullen niet als doorgaande route aangeduid worden. Sluipverkeer is altijd moeilijk tegen te gaan. c) Zie commentaar op 15.2 onder b en c. d) Bouwverkeer wordt niet in bestemmingsplannen geregeld en wordt overigens ook niet in het Masterplan genoemd. De Hoofdweg Scharmer – Klein Harkstede is een openbare verkeersroute, waarop bestemmingsverkeer binnen de algemeen geldende verkeer reglementen mogelijk is en blijft. Bouwverkeer zal waar mogelijk zodanig gedirigeerd worden dat het gebruik van deze route tot een minimum beperkt zal blijven.	

	Masterplan) dat het bouwverkeer van en naar Meerstad niet via de route Scharmer-Klein Harkstede geregeld zal worden en verzoekt een nadere uitwerking hiervan op te nemen in het Ontwerp bestemmingsplan Meerstad-Midden.		
26.3 t/m 26.9	Gelijkluidend aan 15.3 t/m 15.8 en 15.10, waarbij 'de Adviesgroep' vervangen wordt door 'indiener'.	Zie commentaar op zienswijze 15.3 t/m 15.8 en 15.10.	
26.10	Indiener maakt bezwaar tegen het ontwerp bestemmingsplan Meerstad-Midden vanwege de volgende redenen: - de huidig geldende bestemming van perceel Hoofdweg 117 is niet opgenomen op de plankaart. Deze heeft bestemming bedrijfsdoeleinden, kwekerij/tuincentra B(kt). - Indiener wenst dat de bestemming van perceel 117 en de bij de bedrijfsdoeleinden behorende hindercontouren op de plankaart worden weergegeven en opgenomen in het bestemmingsplan. - Indiener heeft bezwaar tegen het ontbreken van het toegekende bouwblok op perceel 117. Deze dien opgenomen te worden op de plankaart.	Het perceel Hoofdweg 117 valt in het bestemmingsplan "Buitengebied (herziening 1997)" en heeft daarin de bestemming "Bedrijfsdoeleinden", met de categorieaanduiding "(kt)", welke een kwekerij/tuincentrum mogelijk maakt. Deze bestemming kent anders dan Schrör veronderstelt geen bouwvlakken, maar wel bebouwingsregulerende bepalingen. Er is 200 m^2 toegestaan aan (tunnel)kassen en 300 m^2 aan overige bebouwing (inclusief bedrijfswoning). Het perceel is, net als omringende bebouwing langs de Hoofdweg, niet opgenomen in het plangebied van Meerstad-Midden. Er is voor gekozen de bebouwing langs de noordzijde van de Hoofdweg geen deel uit te laten maken van Meerstad-Midden. Tot en met Hoofdweg 143 is er sprake van een vrijwel ononderbroken bebouwingslint, die als zodanig deel uitmaakt van de dorpsbebouwing van Harkstede. Wij achtten het meer opportuun de bebouwing langs de weg te zijner tijd te vervatten in de bestemmingsregeling voor het dorp Harkstede, dan deze nu een afwijkende regeling te geven in een op Meerstad gericht bestemmingsplan. Daarom is de plangrens achter de bebouwde percelen langs de Hoofdweg gelegd, uitgezonderd enkele dieper in het land gelegen percelen en enkele onbebouwde percelen die zich uitstrekken tot aan de Hoofdweg. Wij zien geen aanleiding het perceel van Schrör alsnog in het plangebied Meerstad-Midden op te nemen. Dat betekent dat de huidige bestemming, in elk geval tot de eerstvolgende planherziening, ongewijzigd blijft voortbestaan. Alsdan zal een nieuwe bestemmingstoewijzing moeten plaatsvinden. Momenteel oefent Schrör op het perceel geen bedrijfsactiviteiten uit. Er rust er op het perceel geen vergunning of melding op grond	Opnemen hindercirkel.

		van de Wet Milieubeheer. Dat laat onverlet dat de heer Schrör momenteel alsnog bedrijfsactiviteiten kan ontplooien. Er zijn op voorhand geen aanwijzingen dat niet aan de voorschriften van de Wet milieubeheer zou kunnen worden voldaan. Ingevolge de VNG-brochure Bedrijven en Milieuzonering kan een dergelijk bedrijf in een gebied met functiemenging vrijstaand temidden van overige bebouwing worden opgericht. Wij nemen daarbij in overweging dat het bedrijf is gevestigd aan het lint van de Hoofdweg, waarin verschillende functies voorkomen. De beperkte toegangsmogelijkheden maken dat het bedrijf niet anders dan kleinschalig zal kunnen zijn. Het bedrijf zal ook rekening moeten houden met de reeds aanwezige panden in de nabijheid. In verband met het voorgaande achten wij een hinderzone van 10 meter afdoende. Deze hindercirkel zal worden opgenomen in het plan.	
26.11 en 26.12	Gelijkluidend aan 15.11 en 15.12, waarbij 'de Adviesgroep' vervangen wordt door 'indiener'.	Zie commentaar op zienswijze 15.11 en 15.12.	

27	**Eilert, J.W.A. & L.W.M. Nijboer, Borgsloot 8 te Groningen**		
27.1	Indieners zijn onaangenaam getroffen door de verplaatsing van de hoogspanningsleiding waardoor zij waarschijnlijk moeten wijken. Schijnbaar worden de woonkwaliteit en belangen van de huidige bewoners ondergeschikt geacht aan die van nieuwe bewoners. Verzoek zorg te dragen voor een correcte gang van zaken en voor een goede belangenafweging gebaseerd op zorgvuldig onderzoek naar alle mogelijke alternatieven inclusief de aanleg van ondergrondse hoogspanningsleidingen.	De exacte ligging van de hoogspanningsleiding zullen wij zodanig kiezen, dat er minimale overlast voor de omgeving zal ontstaan. Het streven is op gericht oplossingen te vinden waarmee de bestaande bebouwing alsnog zoveel mogelijk gehandhaafd kan blijven. Voor wat betreft de verplaatsing van de hoogspanningsleiding verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.2 en 1.4.	
27.2	Bezwaar tegen het moeten wijken door het nieuwe tracé van de hoogspanningsleiding. Indieners ervaren veel woongenot aan hun woning op hun perceel Borgsloot 8.	Wij begrijpen de gevoelens en emoties in deze. Er zal gezocht blijven worden naar alternatieve oplossingen. Indien de woning niet gehandhaafd kan worden, dan zal dit met de bewoners en eigenaar op correcte wijze besproken en afgehandeld worden.	
27.3	In het vigerende bestemmingsplan heeft Borgsloot 8 de bestemming "niet agrarisch bedrijf". In het voorliggende ontwerpbestemmingsplan is het perceel ten onrechte niet als bestaande bebouwing aangeduid. De vigerende bestemming dient behouden te blijven. De strook tussen de Borgsloot en Eemskanaal heeft in het bestemmingsplan een dubbelbestemming gekregen als Hoogspanningsleiding. Deze wijziging schaadt indieners' belangen en wordt in strijd geacht met de geldende procedures en onvoldoende onderbouwd. Ook is deze wijziging niet in overeenstemming met het huidige provinciale streekplan.	Voor wat betreft Borgsloot 6 en 8 en Slochterdiep 4 in relatie tot de hoogspanningsleiding en de bestemming Woongebied (uit te werken) verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.1A. *Relatie met het provinciale plannen* Het Provinciaal OmgevingsPlan2 (POP2) kent geen expliciet beleid ten aanzien van hoogspanningsleidingen. Weliswaar staat op kaart 3 van het POP het huidige tracé aangegeven, echter deze kaart omvat de inventarisatie van de bestaande infrastructuur voor verkeer en vervoer, het transport van energie en stoffen en de winning van delfstoffen. Tevens zijn op kaart 3 zones opgenomen, waarbinnen beperkingen aan de vrije bouwhoogte van objecten worden gesteld. Nieuwe tracés zijn uiteraard niet op de inventarisatiekaart opgenomen, echter dit betekent niet dat nieuwe tracés daardoor in strijd zijn met het POP. In het POP zijn namelijk geen beleidsuitspraken opgenomen die met deze visualisatie verband houden.	
27.4	Indiener maakt bezwaar tegen de dubbelbestemming Hoogspanningsleiding. Dit alternatieve tracé voor de hoogspanningsleiding is niet meegenomen in het Masterplan, het voorontwerpbestemmingsplan, de	In het bestemmingsplangebied is een bestaande hoogspanningslijn aanwezig. Aan deze lijn en de verplaatsing hiervan is in de MER aandacht gegeven. Zo is aangegeven dat verplaatsing zal plaatsvinden in nader overleg met verschillende partijen, namelijk	

	strategische milieubeoordeling en de milieueffectrapportage. Het verplaatsen van de hoogspanningsleiding is een integraal onderdeel van het plan en moet als zodanig in de MER worden beoordeeld. Het is niet correct om dit onderdeel van het geheel apart te laten beoordelen op een MER-verplichting.	deskundigen en direct betrokkenen. Ook zullen - voor zover van toepassing - de wettelijke planologische procedures voor dit hoogspanningstracé nog doorlopen moeten worden, voor zover deze zone niet in het voorliggende bestemmingsplan valt (zie ook het commentaar op zienswijze 1.1C). Een (plan)-m.e.r.-plicht is voor deze leiding niet aan de orde. De aanleg, wijziging of uitbreiding van een bovengrondse of ondergrondse hoogspanningsleiding dient aan een m.e.r.-beoordeling te worden onderworpen in gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een leiding met een spanning van 150 kilovolt (kV) of meer of een lengte van 5 kilometer of meer in een gevoelig gebied. Het betreft hier een lijn met een spanning van 110 kV, dus de drempel van 150 kV wordt niet overschreden. Het begrip gevoelig gebied is uitvoerig gedefinieerd in het Besluit m.e.r. De zone voor de aan te leggen hoogspanningsleiding is geen gevoelig gebied in de zin van het Besluit m.e.r. Om die reden wordt voor dat deel niet voldaan aan de eis in de drempelwaarden bij onderdeel D van het Besluit m.e.r.. Van een m.e.r.-beoordelingsplicht is geen sprake.	
27.5	De aanleg van een hoogspanningsleiding heeft grote consequenties voor het woongenot, de veiligheid en gezondheid van de indieners. Het overheidsbeleid heeft als uitgangspunt bij de planning en tracering van nieuwe hoogspanningsleidingen, dat situatie moeten worden voorkomen waarbij kinderen langdurig worden blootgesteld aan magneetvelden van bovengrondse hoogspanningsleidingen. Zo heeft staatssecretaris van Geel in oktober 2005 geadviseerd: "Op basis van het voorgaande adviseer ik u bij de vaststelling van streek- en bestemmingsplannen en van tracés van bovengrondse hoogspanningslijnen, dan wel bij wijzigingen in bestaande plannen of van bestaande hoogspanningsleidingen, zo veel als mogelijk is te vermijden dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen langdurig verblijven in het gebied rond bovengrondse hoogspanningslijnen waarbinnen het jaargemiddelde magneetveld hoger is dan 0,4 microtesla."	Voor wat betreft de richtlijnen met betrekking tot veiligheidsrisico's van magnetische en elektrische velden verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.1D. Voor het overige verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.2.	

	Verzoek aan te tonen dat al het 'redelijkerwijze mogelijke' onderzocht is om een situatie te vermijden, die schadelijk is voor de gezondheid door hoogspanningsleidingen. Hierbij wordt bedoeld de mogelijkheden van zowel het huidige als alternatieve tracés, inclusief de mogelijkheden voor ondergrondse aanleg.		
27.6	Er is geen volledig onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden van alternatieve tracés, zoals bijvoorbeeld een onderzoek naar een ondergrondse aanleg. Wel heeft Essent aan Bureau Meerstad uitgangspunten meegegeven. Voor Bureau Meerstad zijn vervolgens criteria geformuleerd, zoals de ruimtelijke inpassing, VROM-richtlijnen, over water, technische haalbaarheid, lengte en knelpunten. Op basis van deze criteria is het tracé langs het Eemskanaal als voorkeurstracé gekozen. Alleen voor dit voorkeurstracé zijn de haalbaarheid en technische mogelijkheden onderzocht. Dit onderzoek heeft zich beperkt tot twee type lijnen, namelijk een standaard en een speciale hoogspanningslijn met geoptimaliseerde magneetvelden. Een (gedeeltelijke) ondergrondse variant is niet onderzocht. Het aanwijzen van het tracé langs het Eemskanaal als hoogspanningsleidingzone is op dit moment onvoldoende onderbouwd: a) Er is geen onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden van alternatieve tracés of een ondergrondse aanleg. Daarbij ontbreekt een goede onderbouwing van de bovengenoemde criteria. Zo worden "ruimtelijke inpassing en "VROM-richtlijnen" als afzonderlijke criteria benoemd, terwijl deze richtinglijnen juist over de ruimtelijke inpassing gaan. Ook het criterium "knelpunten" wordt niet omschreven. Alle tracés worden hierop negatief beoordeeld, behalve de optie langs het Eemskanaal. Dit tracé wordt als neutraal beoordeel, terwijl de	Voor wat betreft de verplaatsing van de hoogspanningsleiding verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.2 en 1.4. a) Het tracé langs het Eemskanaal wordt als minst slechte alternatief gezien: een tracé zonder enige knelpunten bestaat niet en het tracé langs het Eemskanaal geeft de minste belemmeringen. Overigens is dit in 2003 ook al aan de bewoners medegedeeld in het kader van het Masterplan Meerstad. Verder onderzoek zal niet leiden tot andere inzichten. b) Bureau Meerstad heeft de KEMA ingeschakeld om hierin nogmaals onafhankelijk te adviseren (zie het commentaar op zienswijze 1.2). Bureau Meerstad zal conform de richtlijnen van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en het ministerie van VROM handelen. c) Er komt, zoals onder b is opgemerkt, een gedegen onderzoek naar alle technische mogelijkheden binnen het tracé langs het Eemskanaal. Een onderzoek naar alternatieve tracés wordt niet opgestart, aangezien hier op basis van redelijkheid en billijkheid geen nieuwe inzichten uit zullen komen.	

	aanwezigheid van bestaande bebouwing wel een knelpunt zou moeten zijn. b) De status van de uitgangspunten van Essent is onduidelijk. Zijn deze gebaseerd op wettelijke voorschriften of betreft het ook deels de wensen van Essent? Zo is één van de uitgangspunten dat ondergrondse verkabeling ontoelaatbaar is in verband met de moeilijke bereikbaarheid en langdurige teruggavetijd bij calamiteiten. Dit terwijl elders wel gelijksoortige leidingen worden toegepast. c) Bureau Meerstad heeft verzekerd dat alsnog alle mogelijkheden en genoemde voorbeelden van een (gedeeltelijke) ondergrondse aanleg zal onderzoeken en de "uitgangspunten" van Essent door een derde partij (Kema) tegen het licht zal houden. Er is verzekerd dat het kostenaspect tot dusver niet in de beoordeling is meegenomen. Financiële aspecten vormen dus op voorhand geen struikelblok voor een ondergrondse aanleg. Geconcludeerd wordt dat er nog geen goed onderbouwd onderzoek beschikbaar is naar de mogelijkheden van alternatieve tracés en van ondergrondse aanleg van hoogspanningsleidingen. Een goede afweging over de tracé heeft nog niet plaats kunnen vinden. Het aanwijzen van een tracé langs het Eemskanaal is daarmee onvoldoende onderbouwd. Gepleit wordt voor een gedegen onderzoek, waarbij de indieners het recht krijgen tot inzage van het technische en financiële onderzoek.		
27.7	Uit oogpunt van landschap en cultuurhistorie is het behoud van het karakteristieke lintbebouwing Klein Harkstede belangrijk.	In Klein Harkstede is in slechts zeer beperkte mate sprake van een historische lintbebouwing. Het oorspronkelijke lint lag meer ten noorden van de Hoofdweg, maar uit archeologisch onderzoek van deze voormalige boerderijplaatsen blijkt dat er geen overblijfselen zijn van archeologische waarden. De strook waarin de panden Borgsloot 8 en 6 zijn gesitueerd, heeft geen specifieke te beschermen cultuurhistorische of landschappelijke waarden.	

		Volgens het geldende bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Groningen hebben de gronden een 'gewone agrarische bestemming' zonder nadere aanduiding. De landschappelijke kwaliteit van deze zone zal veranderen, maar doet geen afbreuk aan de kwaliteit van het plan Meerstad als geheel: de hoogspanningslijn die nu dwars over het plangebied loopt, wordt verplaatst naar de zone langs de noordkant van het plangebied.	
27.8	De dijk langs het Eemskanaal met de groene strook weilanden aan de voet hiervan vormt als 'groene rugleuning' een mooie afscherming van Meerstad. De aanleg van een hoogspanningsleiding doet afbreuk aan de landschappelijke kwaliteit van het gebied en aan Meerstad als geheel.	De dijk kan inderdaad als een mooie groene rugleuning worden beschouwd. Dit neemt echter niet weg, dat er voor de hoogspanningsleiding een alternatief moet worden gevonden. Een nieuw tracé langs het Eemskanaal blijkt de beste optie. De nieuwe hoogspanningsleiding zal uiteraard zo goed mogelijk landschappelijk worden ingepast. In algemene zin kent het gemeentelijk, provinciaal en rijksbeleid het 'bundelingsprincipe', waarbij een nieuw hoogspanningstracé zoveel mogelijk wordt gebundeld met andere lijnvormige infrastructuur-elementen. In deze situatie is de bundeling met het Eemskanaal en weg, inclusief bijbehorende lijnvormige beplanting, daar een goed voorbeeld van.	

28	**Vinkenborg, A. SRK Rechtsbijstand te Zoetermeer namens Freije, K.J. en P.C. Freije-Zimmerman, Hoofdlaan 5 te Harkstede**		
28.1	Indieners handhaven gedeeltelijk de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals dat ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007. Tevens geven zij reactie op de commentaren gegeven in de Nota ZCW.	Deze zienswijzen worden besproken onder 28.2A tot en met 28.29A.	
28.2A	Indiener maakt bezwaar tegen opoffering van de Harksteder Broeklanden als natuurgebied, c.q. onderdeel van de ecologische verbindingszone Mainschoar-Schaaphok-Rijpmakanaal ten behoeve van ontgronding, aanleg van het meer, aanleg van infrastructuur, ophogen van o.a. woongebieden en geluidswerende voorzieningen zijnde een 15 meter hoge geluidswal.	Wij verwijzen naar het commentaar op zienswijze 24.4. De Harksteder Broeklanden wordt overigens niet gezien als onderdeel van de ecologische hoofdverbindingszone tussen Midden-Groningen en het Zuidlaardermeer. Daarvoor ligt het te geïsoleerd in het landbouwgebied. De robuuste hoofdverbindingszone is binnen Meerstad overigens de enige ecologische verbindingszone met uitvoeringsstatus op overheidsniveau. Zie ook het commentaar op zienswijzen 28.6A en 28.30.	
28.3A	In het ecologisch onderzoek 'flora en faunawet voor realisering van het project Meerstad' wordt de aanwezigheid van verschillende beschermde soorten genoemd (geelgors, rietzanger, dodaars, ruige dwergvleermuis, watervleermuis, wezel, heikikker, steenmarter en een orchideesoort). Men verwacht verstoring of verontrusting van deze soorten door ontgrondings-/zandwinningsactiviteiten, hetgeen niet zou stroken met het streven van het plan naar een integrale en duurzame invulling van het plangebied.	Buiten de dorpen/linten bestaat het plangebied van Meerstad voor ruim 90% uit landbouwgrond zonder of met slechts geringe/beperkte ecologische waarden, met uitzondering van de heikikker. Het plan Meerstad is rijk bedeeld met grote oppervlakten natuur, wat betekent dat de ecologische waarde van het plangebied, zowel in gedifferentieerdheid als in soortenaantallen, sterk zal toenemen. Het relatief geringe aantal soorten dat nu in het gebied voorkomt, zal blijven of zich elders in het gebied hervestigen. Het ecologisch onderzoek is een belangrijke leidraad voor de ecologische inrichtingsmaatregelen, die in het plan Meerstad zijn opgenomen. Het zal daarom om de twee jaar worden geactualiseerd. Voor alle beschermde planten- en diersoorten bestaat een wettelijke zorgplicht (Flora- en Faunawet en Vogelrichtlijn), waar Bureau Meerstad zich bij de planontwikkeling- en realisatie aan zal houden. Dit betekent dat beschermde soorten zullen worden ontzien of dat hiervoor mitigerende en compenserende maatregelen binnen het plangebied zullen worden getroffen. De niet-beschermde soorten zullen voor een deel wegtrekken of verdwijnen en zich in de nieuwe natuurgebieden binnen en buiten	

		het plangebied hervestigen. Het nieuwe meerlandschap zal ook weer nieuwe soorten en populaties aantrekken. Op 23 februari 2005 is de zogenoemde "AMvB art. 75" van de Flora-en faunawet in werking getreden. Met deze aangepaste regelgeving is niet altijd meer een ontheffing nodig voor het uitvoeren van werkzaamheden in de openbare ruimte. Voor reguliere werkzaamheden of werkzaamheden die vallen onder ruimtelijke ontwikkeling en inrichting geldt nu een vrijstellingsregeling. De werkzaamheden, die zullen worden verricht in het kader van de ontwikkeling van Meerstad binnen het voorliggende bestemmingsplan, vallen onder de laatst genoemde werkzaamheden (grootschalige of kleinschalige activiteiten: aanleg van wegen, bedrijventerreinen, havens of woonwijken). Dit betekent dat voor de soorten in de categorie "laag" (tabel 1 soorten) een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Flora- en faunawet geldt en geen ontheffing meer nodig is. Wel geldt de zorgplicht voor alle soorten. Herten en reeën vallen onder de tabel 1 soorten. Dit betekent dat hiervoor geen ontheffing meer nodig is. Het gaat om diersoorten waarvoor geldt dat met deze ingrepen de gunstige staat van instandhouding van de soorten niet in het geding komt. Wel is het noodzakelijk om schade aan de exemplaren zoveel mogelijk te voorkomen. Gedacht kan worden aan maatregelen als het geleidelijk invoeren van peilverhogingen tot het zoveel mogelijk van wegen en kanalen af werken. Natura-2000 is een predikaat dat alleen gevestigd is op bestaande natuurgebieden met een grote ecologische waarde, zoals het Zuidlaardermeer en de Drentsche Aa. Het plangebied van Meerstad kan niet worden beschouwd als een waardevol natuurgebied. Het zou het kunnen worden als Meerstad gerealiseerd is. *Heikikker* Naar aanleiding van het voorkomen van de heikikker binnen delen van het plangebied van Meerstad, is voor de ontwikkeling van het eerste deelplan ontheffing gevraagd bij het Ministerie van LNV voor het verstoren, vangen en verplaatsen van de heikikker en eiklompen. Hiervoor is een projectplan opgesteld waarin mitigerende en compenserende maatregelen zijn voorgesteld, bestaande uit onder andere de aanleg van compensatiegebieden	

		(nieuwe natuurgebieden) nabij het bestaande natuurgebied Rijpma. Het Ministerie van LNV heeft op basis van het projectplan ontheffing verleend, aangezien zij van mening is dat de voorgestelde maatregelen in het projectplan voldoende zijn uitgewerkt en de gunstige staat van instandhouding van de heikikker niet in gevaar komt, mits gewerkt wordt conform de voorgestelde maatregelen. Op basis van het projectplan is advies gevraagd aan de stichting RAVON (Reptielen, Amfibieën, Vissen Onderzoek Nederland) voor het verplaatsen van de heikikker en eiklompen. Inmiddels is op basis van dit advies en de ontheffing opdracht verleend aan RAVON voor de uitvoering en is RAVON in het gebied actief. Met de verlening van de ontheffing en de uitvoering conform de voorwaarden voldoen wij daarmee aan de vereisten uit de Flora- en Faunawet. Voor de mogelijkheden de heikikker in de Harksteder Broeklanden te laten voortbestaan verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 24.4.	
28.4A	a) In het voorkeursalternatief wordt het bestaande natuurgebied Vossenburg als verloren beschouwd. Hiermee wordt afbreuk gedaan aan één van de streefbeelden voor Meerstad, namelijk het herkenbaar houden, inpassen en visueel versterken van waardevolle elementen. b) Bezwaar tegen het verdwijnen van unieke Kleisloot in de Harksteder Broeklanden (gegraven in 13e eeuw, fraaie ligging, boeiende oevers). c) Waarom Harksteder Broeklanden niet handhaven als natuurgebied en eventueel verder versterken door aansluiting tot stand te brengen met het Rijpmakanaal? Dit zou leiden tot een fraaie integratie van natuurgebieden en een interessante tegenhanger op de openheid van het meer.	a) Voor wat betreft het natuurgebied Vossenburg, in dit document Harksteder Broeklanden genoemd, wordt verwezen naar het commentaar op zienswijze 24.4. b) De Kleisloot, een zijmeander van de Fivel, is een interessant cultuurhistorisch element. Geconstateerd moet echter worden dat de nieuwe bestemming ("Water") handhaving c.q. inpassing erg lastig zal maken. Met de beoogde bestemming als gegeven zal in de volgende ontwerpstap gekeken worden of en op welke wijze de sloot of delen van de sloot in het plan toch als herkenbaar relict kan worden vormgegeven. c) Wij verwijzen naar het commentaar op zienswijze 24.4.	
28.5A	Indiener maakt bezwaar tegen de sloop van panden aan Hoofdlaan 5, namelijk het voormalig stoomgemaal uit 1906 en dienstwoning van Rijkswaterstaat uit 1920. Zo is het gemaal bij de inventarisatie van zichtbare cultuurhistorische elementen bijvoorbeeld aangemerkt	Het gemaal Doornbos aan de Hoofdlaan 5 betreft, zoals ook is gebleken uit de RAAP-inventarisatie, een cultuurhistorisch pand. Er zal onderzoek worden gedaan naar de mogelijkheden om het gemaal te behouden als object in het landschap. Daarbij is het uitgangspunt dat het omliggende gebied meer wordt, waarbij	

	als beeldbepalend cultuurhistorisch erfgoed en dient daarom behouden te blijven. Aan beide panden is te gemakkelijk voorbij gegaan, terwijl deze panden eerder door de overheid genomineerd werden om op de monumentenlijst geplaatst te worden of op de lijst van beeldbepalende panden in de gemeente.	wordt onderzocht of het gemaal als landschapsobject wellicht behouden kan blijven op een stukje grond aansluitend op de nieuwe strekdam. Behoud van de functie van het gemaalgebouw en behoud van de woning als zodanig zijn echter niet mogelijk, onder meer vanwege de geïsoleerde ligging, riolering en bereikbaarheid.	
28.6A	Rondom de NAM-locatie voorzien de plannen in de aanleg van een 15 meter hoge wal. Indiener maakt bezwaar tegen deze wal, omdat de wal een negatief effect heeft op de openheid van het landschap. Tevens maakt men bezwaar tegen de onzorgvuldige wijze van communiceren over de hoogte van de geluidswal. De gemeente Slochteren heeft aangegeven, dat er in het geheel geen sprake was van een hoge wal. Daarnaast heeft een woordvoerster van de NAM aangegeven dat een wal van 15 m te hoog zou zijn, omdat de wal te zwaar zou worden en dat men moet rekenen op een wal van 5-7 m.	Heel Meerstad is een plan dat sterk ingrijpt in het huidige open agrarische landschapsbeeld. De openheid zal in de nieuwe situatie voornamelijk worden bepaald door het meer. De woningbouw zal de contouren van het landschap maken. Het gaat om een nieuwe gebouwde omgeving met totaal nieuwe maten, vormen en dimensies. In het nieuwe landschapsbeeld zal weinig terug te vinden zijn van de sfeer van het huidige landschapsbeeld. Een nieuwe wal kan dan ook niet meer vergeleken worden met het huidige beeld van een landbouwlandschap, maar moet worden gezien in het toekomstige stedelijke beeld. De grondwal zal beeldbepalend worden in zijn directe omgeving, maar door met functies en talud lijnen te spelen kan het ook een landmark worden die passend in het landschap wordt aangekleed. Bijkomend voordeel is dat de NAM-locatie met zijn industriële uitstraling grotendeels uit het zicht zal verdwijnen. De definitieve hoogte van de grondwal zal bepaald worden op basis van geluidsstudies en geotechnische mogelijkheden (zie ook het commentaar op zienswijze 12.2). De hoogte van 15 meter is de hoogte zoals deze onder meest gunstige omstandigheden in het verleden door bureau VKS aan de hand van toenmalige geluidsberekeningen is bepaald. In hetzelfde rapport wordt een "worst case" situatie van ca. 18.50 meter aangegeven. De hoogte van de wal, inclusief een eventueel scherm op de wal, zal dus niet meer bedragen dan 18,50 meter ten opzichte van het bestaande maaiveld. In verband met de mogelijke afwijking van de bestemmingsplandefinitie van het peil ten opzichte van het huidige maaiveld is in de voorschriften een maximale hoogte van 20 meter opgenomen. Bureau Meerstad en de gemeenten doen hun uiterste best de traditie van open communicatie met bewoners en andere	

		belanghebbenden voort te zetten. In de komende jaren zal op tal van terreinen, in tal van gebieden en via tal van procedures met de bewoners gecommuniceerd worden. Daarom zal hoge prioriteit worden gegeven aan het stroomlijnen van die communicatie en aan een adequate gebiedscommunicatie, onder andere met betrekking tot de realisatie van de geluidswal.	
28.7A	Indiener maakt bezwaar tegen aanleg vóór 2012 van wal rondom de NAM-locatie, in verband met de aantasting woongenot.	Uitgangspunt is inderdaad dat niet met de aanleg van Meerstad voor 2012 boven het Slochterdiep wordt begonnen. De toezegging dat er voor 2012 geen werkzaamheden ten noorden van het Slochterdiep worden uitgevoerd, heeft betrekking op het realiseren van nieuwe woon-en werkgebieden. Met een omvangrijk en intern complex samenhangend plan als Meerstad is het echter schier onmogelijk de omgeving volledig van alle werkzaamheden te vrijwaren. Zo zal het opbouwen van de geluidwerende wal geruime tijd in beslag nemen. De wal zal om geotechnische redenen langzaam laagsgewijs opgebouwd moeten worden. Daarom zijn waarschijnlijk beperkte werkzaamheden rondom de NAM-locatie reeds voor 2010 noodzakelijk. Het betreffen uitsluitend werkzaamheden in de nabijheid van de locatie. Hiervoor moet nog veel onderzoek in en om de locatie uitgevoerd worden. De overige werkzaamheden, met betrekking tot de ontwikkeling van Meerstad ten noorden van het Slochterdiep, zullen pas na 2012 plaats vinden.	
28.8A	Het transport van klei zal nabij en evenwijdig aan het Slochterdiep plaatsvinden vrijwel door de tuin van perceel Hoofdlaan 5. Wij zullen hiervan onacceptabele hinder ondervinden. Tevens is het in strijd met eerder gemaakte afspraken met Dorpsbelangen Lageland, waarin is aangegeven dat transport niet langs het Slochterdiep zal plaatsvinden. Klopt het dat voor het transport van ontgrondingen de kortste route over het Slochterdiep richting loopbrug wordt aangehouden, zoals aangegeven op inspraakavond d.d. 16-05-2006. Deze route zal voor inspreker tot overlast leiden.	Voor wat betreft het bouwverkeer in het Meerstad-gebied verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 13.1D. De exacte locatie van het grondtransport staat echter nog niet vast. Noch in de MER, noch in de bijlagen, notities of rapporten zijn definitieve transportroutes aangeduid. Transportroutes kunnen namelijk in dit stadium van planvorming nog niet bepaald worden. Wellicht zijn de indieners ervan uitgegaan dat de pijlen op de kaarten, die aangeven dat de grond van de ene naar de andere locatie verplaatst wordt, ook de transportroutes zijn. Dit is echter nadrukkelijk níet het geval. Het zijn indicatieve pijlen, die globaal aangeven waar welke grond gebruikt zal gaan worden. Grondtransporten ter realisering van een bestemming worden overigens niet bij bestemmingsplan geregeld. Het bestemmingsplan regelt immers enkel de beoogde eindsituatie, waarbij overigens wel aannemelijk moet zijn dat de	

		uitvoering van het plan niet op onoverkomelijke obstakels stuit. Dat is naar onze mening het geval. Wel is er duidelijk aangegeven dat transportroutes te zijner tijd zodanig zullen worden gekozen dat overlast voor (nog) bewoonde percelen voorkomen zal worden. Voor de grondtransporten worden separate transportroutes aangelegd, die de openbare wegen op enkele plaatsen zullen kruisen. Deze locaties zullen met zorg bepaald worden en indien mogelijk op gepaste afstand van bestaande woningen worden gesitueerd. Zo zal ook het grondtransport naar de NAM-locatie zodanig bepaald worden, dat overlast geminimaliseerd is. Gedacht kan worden aan de aanleg van een separate transportroute, met eventueel een eigen tijdelijke brug over het Slochterdiep. Indieners mogen er van uitgaan dat de bestaande aan- en afvoerroute naar de NAM-locatie niet voor grote grondtransporten gebruikt zal gaan worden. De beste wijze van grondverzet zal continu afgewogen worden, met als doel overlast tot een minimum te beperken. Daar waar technisch mogelijk zal hydraulisch grondtransport tot de mogelijkheden kunnen behoren. Hydraulisch grondtransport voorkomt overlast bij het transport, maar kan technisch tot problemen leiden. Hydraulisch transport is namelijk niet toepasbaar bij iedere grondsoort en in iedere situatie. Zoals de situatie nu lijkt, is de grond voor de grondwal niet geschikt voor hydraulisch grondtransport.	
28.9A	Hoe ziet de tijdfasering voor ontwikkeling van de verschillende ingedeelde (woon-)gebieden eruit? Vervolgens dient aangegeven te worden wat de fasering in tijd betekent voor de eigendommen van de indieners en wanneer overlast verwacht kan worden. Het huidige ontbreken van fasering in tijd is onacceptabel.	Wij wijzen er op dat de uitvoeringsvolgorde niet in het bestemmingsplan wordt vastgelegd (zie ook het commentaar op zienswijze 58.65). De aanduiding in deelgebieden op de kaart geeft geen volgorde van realisatie aan. De fasering kan aan nieuwe inzichten onderhevig zijn. Bureau Meerstad heeft steeds geprobeerd op de verschillende communicatiemomenten de nieuwste stand van zaken te geven en zal dat ook blijven doen. In dat kader kan gemeld wordt dat gewerkt wordt aan detailfaseringen, die naar verwachting eind 2007 afgerond zijn. In deze detailfaseringen zal de planning jaarlijks voor de eerste drie jaren ingevuld worden. Als de indiener van deze zienswijze meer informatie wenst over de laatste stand van zaken met betrekking tot de werkplanning en de gevolgen voor een individuele woning, kan hij/zij zich tot de	

		gemeente of Bureau Meerstad wenden.	
28.10A	In 2004/2005 werd aangegeven dat er een ongeveer 200 meter lange groene kade in het meer zou komen. Deze zou een rol spelen in de gegarandeerde superfietsroute Lageland-Groningen en zou tevens fungeren als golfbreker in het meer. Uit de plankaart valt op te maken dat de kade over of nabij de woningen op perceel Hoofdlaan 5 wordt aangelegd. Met een kleine aanpassing kunnen beide panden binnen de kade vallen en derhalve blijven bestaan.	De bestemmingsplankaart heeft een ander karakter dan de Masterplankaart. De bestemmingsplankaart geeft vlakken waarbinnen bepaalde functies kunnen worden gerealiseerd. Zo kunnen binnen de bestemming 'water' dijken en waterbouwkundige werken aangelegd worden. Daarin past ook een strekdam. De exacte ligging en lengte van een strekdam zijn echter niet geregeld. De strekdam zal niet noodzakelijkerwijs onderdeel uitmaken van de superfietsroute. Voor het commentaar op de doorgaande fietsroute wordt verwezen naar het commentaar op zienswijze 4.3. Voor de mogelijkheden de panden op het perceel Hoofdlaan 5 te behouden wordt verwezen naar het commentaar op zienswijze 28.5A.	
28.11A	Bezwaar tegen de extreme wijziging ten opzichte van het Masterplan wat betreft de toegestane bouwhoogte en de aanzienlijk grotere aantallen te bouwen woningen in Lageland e.o. De kenmerken van Lageland blijven hierdoor niet behouden.	Voor wat betreft de bouwhoogtes in deelgebied 6 verwijzen wij naar het commentaar op de zienswijzen 4.1C. Voor wat betreft de aantallen te bouwen woningen in relatie tot de flexibiliteit, die het bestemmingsplan in onze ogen moet bieden, verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 15.3A.	
28.12A	Welke (financiële) garanties worden er gegeven dat het plan volledig en niet slechts ten dele wordt uitgevoerd? Verzoek om onderbouwing met betrekking tot de financiële dekking van het plan, de begroting van beide fasen Meerstad en de opvang financiële tegenslagen.	Voor het realiseren van Meerstad is de GEM Meerstad opgericht. Ten behoeve van de oprichting van deze publiek-private samenwerking zijn de gemeenteraden geïnformeerd over alle financiële consequenties. Het betreft voor een belangrijk deel bedrijfsmatige informatie die niet openbaar is. Voor het bestemmingsplan geldt dat de haalbaarheid op basis van deze afspraken gegarandeerd is.	
28.13A	Men verwacht dat er een begrotingsgat is ontstaan ten gevolge van het niet doorgaan van de exploitatie van het zand naar het Euvelgunnetracé. Hoe is dit gat opgevangen? In de Nota RCW is als reactie hierop aangegeven dat dit budgetneutraal is en derhalve geen tekort is terwijl aangegeven is, dat het tracé met spoed aangelegd moest worden in verband met het anders mislopen van Europese subsidies. Gevraagd wordt een financiële onderbouwing te geven van hoe de begroting financieel dekkend gemaakt is, nu er geen recht meer is op de subsidies.	De zandlevering aan het Euvelgunnetracé was kostenneutraal en heeft derhalve geen enkele invloed op de exploitatie. De subsidies betroffen het Euvelgunnetracé. De exploitatie van het Euvelgunnetracé heeft niets te maken met de exploitatie van Meerstad en is in deze procedure derhalve niet aan de orde.	

28.14A	De Harksteder Broeklanden is 10 jaar geleden tot stand gekomen door ruilverkaveling. Het vernietigen van het gebied na 10 jaar geeft een enorme kapitaalvernietiging. Men vraagt zich af of het niet beter was geweest de ruilverkaveling niet uit te voeren, de roeibaan niet aan te leggen en de windmolens niet te plaatsen.	Ten tijde van de ruilverkaveling was niet te voorzien dat de groeibehoefte van de regio deze vormen aan zou nemen en zich op deze wijze zou gaan uiten. Nu dat zich echter wel voordoet, is het Masterplan naar het oordeel van de betrokken overheden de beste wijze om daarin te voorzien. Om die reden heeft het betreffende gebied slechts kort kunnen profiteren van de voorzieningen van de ruilverkaveling. Toch lijken deze ook zonder de Meerstadplannen vrijwel alleen renderend te zijn in het landbouwgebied tussen Woudbloem en Scharmer. Ook de roeibaan met windmolens en het ruilverkavelingbos zijn, zowel voor de economie als de natuurkwaliteit van het gebied geen sterke gebiedsimpulsen gebleken. Dat het plan ten koste gaat van bestaande of relatief recent aangelegde waarden is - gelet op het grote maatschappelijk belang - noodzakelijk.	
28.15A	Welke garantie wordt gegeven dat het vage plan van heden voor Meerstad 2 (ten noorden van Slochterdiep) in ieder geval in hoofdlijnen ontwikkeld gaat worden zoals nu geschetst?	Evenzeer als het Masterplan leidend is geweest voor dit bestemmingsplan, zal het dat ook hier zijn, aangevuld met voortschrijdende inzichten. De reactie betreft overigens een deel van Meerstad buiten het onderhavige bestemmingsplan.	
28.16A	Hoe dient het vervoer van zwaardere goederen naar de woning Hoofdlaan 5 plaats te vinden na voorgenomen onderbreking van de toegangsroute via de Pilotenweg? Het is onmogelijk dit soort vervoer via de brug over het Slochterdiep te laten verlopen.	Zie het bovenstaande commentaar op 28.5A. De structurele toegankelijkheid van percelen die op enig moment tijdens de werkzaamheden nog bewoond worden, wordt gegarandeerd. De wijze van ontsluiting kan evenwel variëren, hetgeen zou kunnen leiden tot een andere wegkwaliteit of moeten omrijden. De tijdelijke ontsluiting zal moeten voldoen aan de voorwaarden dat deze voor normaal gebruik van fiets en personen auto geschikt is. Enige hinder in de vorm van kortdurende algehele afsluitingen is niet helemaal uit te sluiten.	
28.17	Indieners maken bezwaar tegen de aantasting van het woongenot. Het landschap in hun naburigheid zal in veranderen in een bouwput.	Door het plan Meerstad zullen de privacy en uitzichten van veel bestaande bewoners al dan niet tijdelijk sterk veranderen. Dat is de onvermijdelijke consequentie van een dergelijk ingrijpende gebiedstransformatie.	
28.18A	Naar aanleiding van het commentaar op Inspraakreactie 8.1 (zie nota RCW): De Harksteder Broeklanden versterkt de kwaliteit van het plan, omdat er meer afwisseling ontstaat. Het gebied zou het meer verkleinen. Het gaat echter om een marginale verkleining van het meer, die gemakkelijk elders gecompenseerd kan worden.	Wij zijn van mening dat de Harksteder Broeklanden niet te behouden zijn. Voor wat betreft de achtergrond van deze keuze verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 24.4.	
28.19A	De Commissie MER heeft gesteld dat niet eerder	De waterkwaliteit is afhankelijk van veel factoren. De Commissie	

	begonnen dient te worden met het plan dan dat de effecten van de waterkwaliteit van het meer in kaart zijn gebracht. Indiener maakt bezwaar indien dit bedoelde plan van aanpak en de voorgestelde maatregelen niet vooraf voor het hele genoemde bestemmingsplangebied, tot aan het Slochterdiep, in kaart zijn gebracht, inclusief de te nemen maatregelen en de relevant zijnde uitvoering daarvan. Eén van de voorgestelde maatregelen van de Commissie MER betreft het aanleggen van eilandjes, die wellicht in het gebied Harksteder Broeklanden aangelegd zouden kunnen worden, zodat dit gebied behouden blijft.	MER heeft terecht gewezen op voortschrijdend inzicht hierover. Er is in Nederland veel kennis en wetenschap met betrekking tot het droogzetten en beschermen van grote landaanwinningprojecten. Dit is echter nog niet het geval met betrekking tot het onder water zetten van grootschalige agrarische gebieden. Door projecten als Blauwestad groeit deze kennis gestaag. Meerstad heeft recent nog met autoriteiten op het gebied van waterkwaliteit om tafel gezeten om alle uitgangspunten en kennis in de groep te delen en verder te ontwikkelen (5 februari 2007). De Commissie MER was hierbij aanwezig. De laatste inzichten daaruit zijn in het ontwerp van Meerstad meegenomen. Geconcludeerd kan worden dat het plan voor Meerstad geen zaken zijn opgenomen, die indruisen tegen de huidige kennis. Voor de Harksteder Broeklanden wordt verwezen naar het commentaar op zienswijze 24.4. Het handhaven van de Harksteder Broeklanden zal door zijn ligging in het totaal plan geen positieve invloed hebben op de waterkwaliteit. Overigens biedt het bestemmingsplan wel de mogelijkheid eilanden in het meer te realiseren.	
28.20A	Naar aanleiding van het commentaar op Inspraakreactie 8.2 (zie Nota RCW): Het eenvoudig vangen van kikkerdril of weggraven van een orchidee is een wel heel simplistische wijze van verplaatsing. Klopt het dat met het vangen van kikkerdril en verplaatsen inmiddels begonnen is in het voorjaar 2006? Zonder het leveren van een waarborg, onderbouwd met een deskundigen rapport van een onafhankelijke instantie, maakt men bezwaar tegen elke vorm van te nemen maatregelen en zeker het verplaatsen van beschermde flora en fauna soorten.	Niet eerder dan in het voorjaar van 2007 is - door een deskundig bureau - begonnen met het wegvangen van heikikkers, na ontvangst van de daarvoor benodigde ontheffing. Voor wat betreft de heikikker verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 28.3A. Verder verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 28.3A. Voor de mogelijkheden de heikikker in de Harksteder Broeklanden te laten voortbestaan verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 24.4.	
28.21A	Naar aanleiding van het commentaar op Inspraakreactie 8.5 (zie Nota RCW): Men stemt alleen toe met een onderzoek naar de mogelijkheden het gemaal te behouden als dit onderzoek door een onafhankelijke instantie uitgevoerd wordt. Tevens wil men kennis nemen van de criteria en uitgangspunten van het onderzoek.	Bedoelde toezegging de mogelijkheid van behoud te onderzoeken was gericht op de woning en de vraag of, gegeven het Masterplan en gelet op de betrokken belangen, niet-handhaven echt onontkoombaar is. Een dergelijk onderzoek is naar zijn aard voorbehouden aan degenen die het beleid in het Masterplan hebben vastgesteld en genoemde afwegingen moeten maken. Voor een aanpak zoals de indiener van de zienswijze voorstaat zien wij geen aanleiding. De uitkomst van dat proces is weergegeven in het antwoord op zienswijze 28.5A.	

28.22A	Aangezien in de reactie niet gereageerd is op het ingediende bezwaar tegen de sloop van de woning, neemt men aan dat het pand behouden blijft. Freije wil graag dat aan de woning gerefereerd wordt als voormalige machinistendienstwoning.	Zoals ook in het commentaar op zienswijze 28.5A is aangegeven, is het behoud van de woning niet mogelijk. Het bijzondere karakter van het complex Hoofdlaan 5 lijkt ons inmiddels afdoende belicht. Het voert te ver om elk pand bij zijn voormalige functies te noemen.	
28.23A	Naar aanleiding van het commentaar op Inspraakreactie 8.8 (zie nota RCW): In de openbare vergadering februari 2007 is aangegeven dat de transportroute zal aansluiten op de huidige aansluiting van de NAM-locatie. Betekent dit dat de transportroute naar Harkstede, de roeibaan, etc. naast het erf van perceel Hoofdlaan 5 komt te liggen?	Zie het bovenstaande commentaar op 28.8A	
28.24A	Indiener maakt bezwaar tegen de overlast van de transportroute en het periodiek transport. Tevens wordt bezwaar gemaakt tegen elke transportroute in de buurt van de woning op perceel Hoofdlaan 5 vanwege waardedaling van de woning en het fors verminderen van het woongenot.	Voor wat betreft bouwverkeer verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 13.1D en het bovenstaande commentaar op zienswijze 28.8A.	
28.25A	Met het Commentaar op Inspraakreactie 16.2 (zie Nota RCW), dat het technisch niet mogelijk is de Harksteder Broeklanden te behouden, wordt het nieuwe (hogere) waterpeil bedoeld. Het nieuwe waterpeil van het meer is dusdanig laag dat dit gebied in tact kan blijven. Verzoek om duidelijkheid te verschaffen inzake het technisch niet mogelijk zijn.	Voor wat betreft de mogelijkheden de Harksteder Broeklanden te kunnen behouden, verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 24.4.	
28.26A	Naar aanleiding van het commentaar op Inspraakreactie 18.5 (zie Nota RCW): De nulmeting dient vooraf (in de loop van 2007) voor het hele bestemmingsplangebied plaats te vinden, in ieder geval voor de bewoners, die dienen te worden uitgekocht dan wel mogelijk worden uitgekocht. Een verstoring van de grondwaterstromen leid onherroepelijk tot overlast en zal mogelijk ernstige schade aan het pand Hoofdlaan 5 kunnen toebrengen. Ook in verband met het grondtransport is een nulmeting noodzakelijk.	Voor wat betreft de nulmeting verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 15.4A onder d (nulmeting).	
28.27A	Indiener maakt bezwaar tegen de vele communicatiefouten naar de indieners en overige bewoners toe. Een voorbeeld hiervan is onder andere de	Bureau Meerstad en de gemeenten doen hun uiterste best de traditie van open communicatie met bewoners en andere belanghebbenden voort te zetten. In de komende jaren zal op tal	

	toezegging de notulen van de vergadering in februari 2007 voor het eindigen van de inspraakperiode toe te sturen, hetgeen niet gebeurd is.	van terreinen, in tal van gebieden en via tal van procedures met de bewoners gecommuniceerd worden. Daarom zal hoge prioriteit worden gegeven aan het stroomlijnen van die communicatie en aan een adequate gebiedscommunicatie.	
28.28A	Een planschadeclaim in de toekomst dient naar de huidige maatstaven afgewikkeld te worden, aangezien de mogelijke schade zich vanaf nu kan voordoen.	Indien planschadeverzoeken worden ingediend op het moment dat nieuwe wetgeving van toepassing is, zullen die worden afgehandeld op de wijze zoals de invoeringswetgeving en de daarin opgenomen overgangsregeling bepalen. Zie ook het commentaar op zienswijze 5.1A.	
28.29A	Indiener maakt bezwaar tegen de verkeersdruk op de Hamweg. De extra belasting in de toekomst is onvoldoende onderbouwd. Het akoestisch onderzoek gaat niet uit van de werkelijke beleving van de toename van verkeer. Verzoek tot het uitvoeren van een nieuw onderzoek naar de toename van het verkeer en de gevolgen hiervan voor de buurt.	Zie commentaar op zienswijzen 4.1D (onder situatie Hamweg). Overigens wordt opgemerkt dat geluidsonderzoeken per definitie gericht zijn op vaststelling van absolute geluidsniveaus. Op basis van de vastgestelde waarden volgt een afweging, waarbij ook de beleving een rol speelt.	
28.30	Ten aanzien van 42.1 Nota ZCW (juni 2007): Harksteder Broeklanden is volgens een gedeputeerde van de provincie Groningen wel degelijk een verbindingszone van de EHS. Indiener twijfelt niet aan de correcte wijze van formuleren van deze gedeputeerde.	In de Streekplanuitwerking van 23 maart 2004 heeft het betreffende gebied de aanduidingen "bestaand/toekomstig wonen (richtinggevend)" en "bestaand/toekomstig water en recreatie (richtinggevend)". Anders dan op de aanvankelijke POP kaart heeft het gebied Harksteder Broeklanden niet meer de aanduiding "natuur". Het provinciaal beleid was er namelijk tot de komst van de Meerstadplannen inderdaad op gericht om de Harksteder Broeklanden te verbinden met de EHS Midden-Groningen. Het breed gedragen maatschappelijk belang van Meerstad heeft de overheden doen besluiten om de Harksteder Broeklanden bestemming ‘meer’ te geven en het gebied te compenseren in extra hectares ter realisering van de ecologische verbinding in de EHS tussen Midden-Groningen en het Zuidlaardermeer.	
28.31	Ten aanzien van 42.3 Nota ZCW (juni 2007): hierin wordt gesteld dat de inpassing van de Fivel erg lastig is. Het kan echter blijven bestaan aangezien het waterpeil lager wordt dan het huidige. Daarnaast zou er een dijk om het gebied heen gelegd kunnen worden, zodat waterpeil geen rol speelt.	Het meanderrelict van de Kleisloot (indertijd een zijloop van de Fivel) in de Harksteder Broeklanden is inderdaad een interessant historisch element in het landschap. In het Masterplan Meerstad is er echter voor gekozen het centrale stedelijke deel van Meerstad (deelgebied 1) een directe relatie met het meer te geven, waarbij het gaat om zoveel mogelijk vergezicht over het water en een zo groot mogelijke bezeilbare wateroppervlakte direct vanaf de oevers.	
28.32	Ten aanzien van 42.4 Nota ZCW (juni 2007): het is niet	Zoals in het voorgaande reeds is betoogd, is behoud van de huidige	

	relevant het gemaal als landschapobject te behouden. De functie die het gemaal dan wordt toegekend is van geen waarde. Het moet behouden worden vanwege de cultuurhistorische waarde.	functie van het gemaal niet mogelijk. Als echter blijkt dat het gemaal als gebouwd object kan blijven bestaan, kan alsdan ook worden bezien in hoeverre de cultuurhistorische waarden van het pand daarbij gehandhaafd kunnen blijven. Aan het pand is overigens in het huidige bestemmingsplan geen (specifieke) cultuurhistorische waarde toegekend.	
28.33	Ten aanzien van 42.5 Nota ZCW (juni 2007): verzoek tot openbaar maken van de onderzoeken en argumenten inzake de aanleg van de geluidswal.	Het rapport "Inventarisatie geluidsreducerende maatregelen NAM-inrichting Eemskanaal", opgesteld door VKS in september 2003, heeft als bijlage bij het bestemmingsplan ter inzage gelegen.	
28.34	Ten aanzien van 42.7 Nota ZCW (juni 2007): Bureau Meerstad heeft aangegeven dat tot 2012 geen transportroute binnen een straat van 200 meter rondom perceel Hoofdlaan 5 zal plaats vinden. Graag zo houden.	Wij zullen ons aan deze toezeggingen houden. Indien hiervan afgeweken moet worden door niet voorziene omstandigheden, zal dit altijd in overleg met omwonenden gebeuren.	
28.35	Ten aanzien van 42.8 Nota ZCW (juni 2007): Bureau Meerstad geeft geen informatie aan belanghebbenden in het Slochterdiep-gebied, totdat zij gedwongen worden door bezwaarschriften of tijdstrajecten. Indiener heeft bezwaar tegen deze manier van werken.	Bureau Meerstad en de gemeenten doen hun uiterste best de traditie van open communicatie met bewoners en andere belanghebbenden voort te zetten. In de komende jaren zal op tal van terreinen, in tal van gebieden en via tal van procedures met de bewoners gecommuniceerd worden. Daarom zal hoge prioriteit worden gegeven aan het stroomlijnen van die communicatie en aan een adequate gebiedscommunicatie. Overigens wordt opgemerkt dat met dhr. Freije en mevr. Freije-Zimmerman vanaf 2003 op verschillende gesprekken hebben plaatsgevonden, onder meer met een groep 'Slochterdiep bewoners'.	
28.36	Ten aanzien van 42.10 Nota ZCW (juni 2007): de extreme bouwhoogte in Lageland past volstrekt niet in het landschapsbeeld en is niet conform afspraken namens gelijkwaardige inpassing in leef en woongebied Lageland.	Wij delen deze mening niet. Voor een onderbouwing van de bouwhoogtes in deelgebied 6 verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 4.1C.	
28.37	Ten aanzien van 42.11 Nota ZCW (juni 2007): in 2004 moest haast gemaakt worden omdat anders subsidies misgelopen zouden worden. Deze haast is niet gemaakt om daarmee de exploitanten van het tracé ter wille te zijn maar voor de eigen begroting van Bureau Meerstad.	Wij nemen aan dat gedoeld wordt op de beantwoording onder 42.12 met betrekking tot het Euvelgunnetracé. De aanleg van het Euvelgunnetracé is zeer belangrijk voor de ontwikkeling van Meerstad, maar staat er financieel gezien geheel los van. Er is dus geen sprake van subsidies voor het Euvelgunnetracé, die in de begroting van Meerstad zijn opgenomen (zie ook het commentaar op zienswijze 28.13A).	
28.38	Ten aanzien van 42.15 Nota ZCW (juni 2007): afnemen van de kwaliteit van de ontsluitingsweg naar perceel Hoofdlaan 5 is onacceptabel en indiener eist behoud van de huidige kwaliteit: met puin verhard pad.	De huidige ontsluiting wordt zo lang als mogelijk gehandhaafd. In overleg met bewoner zal een eventuele alternatieve ontsluiting worden gerealiseerd met behoud van huidige kwaliteit.	

28.39	Ten aanzien van 42.19 Nota ZCW (juni 2007): Bureau Meerstad gaat onderzoek doen terwijl indieners recht hebben op onafhankelijk onderzoek.	Er is geen 'recht op onafhankelijk onderzoek'. Uiteraard staat het iedereen vrij onderzoek te verrichten of te laten verrichten, maar wij zullen een dergelijk onafhankelijk onderzoek niet entameren c.q. betalen. Naar onze mening onderzoeken en beoordelen wij de situatie rond de woning en het gemaal grondig en gedegen. Zoals eerder aangegeven hangt de beoordeling van handhaafbaarheid echter nauw samen met de mogelijke inpasbaarheid in het geheel van het plan. Zaken als een geïsoleerde ligging, riolering en bereikbaarheid maken behoud van de functie van het gemaal en behoud van de woning als zodanig niet mogelijk. Het onderzoek richt zich dan ook alleen op de mogelijke handhaving van het gemaal als landschapsobject.	
28.40	Ten aanzien van 42.22 Nota ZCW: binnen het bestemmingsplan is te weinig ruimte om de Harksteder Broeklanden te compenseren. Ter hoogte van de Lagelandsterweg kan het gemis aan grondgebied gecompenseerd worden.	Het oppervlakte grondgebied van Harksteder Broeklanden wordt gecompenseerd in de omgeving van Westerbroek. Deze compensatie wordt gebundeld met de ontwikkeling van een nieuwe ecologische verbindingszone. De compensatie zal zo een aanzienlijke ecologische meerwaarde opleveren. Bovenstaande overziend is aanvullende compensatie ter hoogte van de Lagelandsterweg niet noodzakelijk.	
28.41	Ten aanzien van 42.24 Nota ZCW (juni 2007): er wordt geen volledige openheid van zaken gegeven door Bureau Meerstad waardoor men beperkt wordt bij het indienen van zienswijzen. De onzekerheden waar de bewoners mee te maken hebben zijn buiten alle proporties.	Het concrete planologisch-juridische bezwaar wat hier gemaakt wordt is niet geheel helder. Wel kan gesteld worden dat vanuit bevoegd gezag en Bureau Meerstad wordt getracht om bestaande bewoners zo transparant en adequaat mogelijk te informeren. Dat neemt niet weg dat het realiseren van een plan met ca.10.000 woningen voor sommige personen en gezinnen zeer negatieve consequenties kan hebben en dat vervolgens de informatievoorziening hieromtrent dan als onbevredigend wordt ervaren.	
28.42	Een wal van 25 meter is onacceptabel. Indiener begrijpt de noodzaak van die hoogte niet en vraagt een gefundeerde onderbouwing.	De genoemde hoogte van 25 meter is niet juist. Zie voor wat de grondwal betreft het commentaar op zienswijzen 12.2 en 28.6A.	
28.43	Indiener heeft bezwaar tegen het mogelijke stopverbod indien de brug bij Ruischebrug open staat. Indiener passeert dagelijks de brug om post naar Ruischerbrug en Lewenborg te brengen. Men zal eerder moeten stoppen met werken om het risico van omrijden te vermijden.	De "Borgbrug-oplossing" is nog niet definitief en is onderwerp van nadere studie. Voor wat betreft de mogelijke oplossingen rond het knelpunt Borgbrug verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 10.1A (onder Borgbrug) en 15.7 onder e. Overigens kan ook in de huidige situatie reeds oponthoud ontstaan bij een geopende brug.	
28.44	Er is meegedeeld dat perceel Hoofdlaan 5 op een soort	Dat er direct rond de woning geen werkzaamheden plaats zullen	

	enclave komt waar geen werkzaamheden en ontginningen plaatsvinden. Verzoek tot bevestiging van deze mededeling.	vinden geldt alleen voor de periode dat het perceel Hoofdlaan 5 nog bewoond is. Eerder is aangegeven dat het behoud van de woning als zodanig niet mogelijk is en dat deze op termijn zal moeten verdwijnen.	
28.45	De grens van de enclave komt op 100 tot 200 meter van het pand van indiener op perceel Hoofdlaan 5 in plaats van de verplichte 300 meter. Indiener is het hier niet mee eens.	Wij zijn ons niet bewust van enige verplichte afstand. Zie ook het commentaar op zienswijze 28.34.	
28.46	Verzoek tot het behouden van het gemaal met de huidige bestemming.	Het gebouw zal niet per auto bereikbaar zijn. De verbinding naar de Hoofdlaan wordt doorbroken en ook de brug over het Slochterdiep zal ter zijner tijd komen te vervallen. Het pand is daarmee onvoldoende bereikbaar. Handhaving van de huidige bestemming is dan ook geen optie.	
28.47	Verzoek tot behouden van de dienstwoning van het gemaal.	Zie het bovenstaande commentaar en het commentaar op zienswijze 28.22.	
28.48	Klopt het dat de vaste fietsverbinding die nu langs het Slochterdiep ligt gaat verdwijnen en er op een andere locatie een fietspad komt?	De bestaande weg en daarmee de bestaande fietsverbinding gaat op termijn verdwijnen. Zie voor meer informatie het commentaar op zienswijze 4.3.	
28.49	Verzoek tot nulmeting aan het pand op Hoofdlaan 5 aangezien deze forse schade kan oplopen.	Zie voor wat de nulmeting betreft het commentaar op zienswijze 15.4A onder d.	

29	**Rooijen, J.J. van & I. Kuipers-Been namens Vereniging van Dorpsbelangen Lageland e/o**		
	Het tweede ontwerpbestemmingsplan ziet er voor de directe omgeving van de kern Lageland anders uit dan hetgeen in eerste instantie gepresenteerd is in het Masterplan. Het gaat hierbij om:		
29.1	In het verleden is afgesproken dat op IJsbaanlocatie maximaal 20 kavels gerealiseerd worden. In de Nota ZCW (juni 2007) wordt echter aangegeven dat het om ca. 20 kavels. Geëist wordt dat in het bestemmingsplan nadrukkelijk wordt aangegeven dat de woonvlek maximaal 20 kavels omvat en dat dit gebied primair bedoeld is voor Meerstadgedupeerden en in beperkte mate voor "niet-verplaatsers".	Voor wat betreft de IJsbaanlocatie en de aldaar geplande woningaantal verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 4.1A. Zo is nu bijvoorbeeld reeds duidelijk dat de woonvlek bij de IJsbaan niet meer dan 20-25 woningen zal gaan tellen.	Zie wijziging bij 4.1A.
29.2/3	Woningdichtheid en hoogbouw ter plaatse van toekomstige insteekhaven: Indiener is het niet eens met de mogelijkheid in het betreffende gebied om twee hoogte accenten tot 22,5 m te maken. De hoogteaccenten kunnen al bereikt worden door de 10%-regeling toe te passen. Als maximale bouwhoogte dient 14 m aangehouden te worden. Voor hoogteaccenten moet de 10%-regeling toegepast worden.	Voor een onderbouwing van de bouwhoogtes in deelgebied 6 verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 4.1C. Het mag daaruit duidelijk zijn dat een 10%-regeling, met een resulterende maximale bouwhoogte van 15,40 meter, voor ons op voorhand te zeer beperkingen oplegt voor het na te streven onderscheidende karakter.	
29.4	Grondtransport NAM-locatie: In de tot nu toe gepresenteerde plannen is altijd gezegd dat pas na 2012 ten noorden van het Slochterdiep activiteiten worden ontwikkeld. Omdat het plan voor de grondwal bij de NAM-locatie eerste ten uitvoer wordt gebracht, is de zorg groot dat de vele transportbewegingen leiden tot stofoverlast, lawaai, trillingen in de ondergrond (veenlaag). Als gevolg daarvan ontstaat mogelijk schade aan gebouwen in de omgeving. Indieners eisen dat er oplossingen gezocht worden om de overlast voor iedereen zo beperkt mogelijk te houden. Tevens dienen vooraf goede afspraken gemaakt te worden met betrokken huiseigenaren over de te verwachten schade aan eigendommen als gevolg van transporten.	Voor wat betreft het grondtransport naar de NAM-locatie verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 13.1E.	

29.5	Doorgaande fietsverbinding: In het verleden is afgesproken dat er een doorgaande vaste fietsverbinding komt ter plaatse van het huidige Slochterdieptracé. In het ontwerpbestemmingsplan is hierin niets terug te vinden. In de Nota's RCW en ZCW wordt vermeld dat afgesproken is dat er een alternatief komt voor de doorgaande fietsverbinding. Dit is echter niet afgesproken. Geëist wordt dat het woord "doorgaande vaste fietsverbinding" in het bestemmingsplan en het overige kaartmateriaal komt te staan. De verdere uitwerking van de fietsverbinding kan dan op een later moment plaatsvinden. Ook wordt geëist dat in de nog te verschijnen nota's en correspondentie een juiste vermelding staat van de met de werkgroep gemaakte afspraken.	De gevraagde toevoeging kan niet op de bestemmingsplankaart worden aangebracht, omdat het bestemmingsplan geen betrekking heeft op dat deel van het Slochterdiep. Voor het overige verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 4.3.	
29.6	Verkeersoverlast Hamweg: in de toekomst zal er een grote toename van het verkeer zijn tussen Lageland en Harkstede, als gevolg van de woningbouw bij het insteekhaventjes en aan de oostzijde van de Hamweg. In de Nota ZCW wordt vermeld dat het niet mogelijk is een extra ontsluitingweg te realiseren aan de oostzijde van het toekomstige meer. Toch verzoekt de werkgroep nogmaals kritisch te kijken of de verkeersoverlast van de huidige Hamweg kan worden voorkomen, bijvoorbeeld door een extra ontsluitingsweg aan de oostzijde van de Hamweg, nabij de toekomstige woongebieden aan het Rijpemakanaal. Deze weg kan zodanig in het gebied worden ingepast, dat het aansluit bij de streekeigen lintbebouwing.	In aanvulling op het commentaar op zienswijze 4.1D (onder situatie Hamweg): de voorgestelde verbinding is, zoals reeds eerder gesteld, geen oplossing voor de verkeerssituatie op de Hamweg en omgeving. Het bestemmingsverkeer is, inclusief het verkeer uit de nieuwe woongebieden, niet het probleem. Het probleem is echter het sluipverkeer van Slochteren naar Groningen. De nieuwe verbinding zal dit sluipverkeer alleen maar verder aan trekken. Daarom wordt er naar oplossingen gezocht bij de bron en het ontmoedigen van het sluipverkeer	
29.7	Tracé hoogspanningsleiding: een groot aantal leden van de Vereniging Dorpsbelangen Lageland is onaangenaam verrast door het voorgestelde tracé, alle berichtgeving daarover en het gebrek aan communicatie met de betrokken bewoners. Wij gaan er vanuit dat in goed overleg met de betrokken bewoners hier een oplossing komt.	Bureau Meerstad probeert in goed overleg met de betrokken bewoners tot oplossingen te komen. Overigens is de verplaatsing van de hoogspanning gedurende het Masterplan-traject reeds aan de orde geweest.	
29.8	Vooruitlopend op de invulling van het plangebied ten noorden van het Slochterdiep is in het eerste	Reeds eerder hebben wij weergegeven hoe wij de toekomst van de basisschool in Lageland zien. De nieuwe woonvlekken nabij	

	bezwaarschrift van de Vereniging Dorpsbelangen Lageland een opmerking gemaakt over het behoud en de situering van de huidige/toekomstige basisschool in Lageland In de Nota ZCW is aangegeven dat het allerminst zeker is dat de huidige basisschool de Spil behouden blijft voor Lageland. In de toekomst zullen ouders en kinderen verder moeten reizen naar een nieuw te bouwen school elders in het Meerstadgebied; een school van circa 30 klaslokalen zoals op de Meerstadvoorlichtingsavond van 6 juni jl. is aangegeven. Naar het oordeel van de indieners is een school van een dergelijke omvang niet in het belang van de kinderen en de kwaliteit van het onderwijs. Gepleit wordt voor het behoud van een plattelandsschool in de nabije omgeving van de huidige school.	Lageland zullen waarschijnlijk onvoldoende draagvlak genereren voor het stichten van een nieuwe basisschool. De verwachting is dat er een beroep zal worden gedaan op de bestaande school. De bestaande school in Lageland kent geen uitbreidingsmogelijkheden meer op de huidige locatie. Als de vraag naar basisonderwijs zodanig wordt dat uitbreiding nodig is, ligt het voor de hand om de bestaande school te verplaatsen naar een nieuwe locatie binnen het bestaande voedingsgebied. Een nieuw te bouwen schoolgebouw zal dan van een zodanige omvang moeten zijn dat voldaan kan worden aan de vraag naar basisonderwijs. De maximaal 31-klassige school zoals deze in deelgebied 3 (Deelplan1) is voorzien, is zal geen functie hebben voor de kinderen uit het voedingsgebied rond Lageland.	

30	**Smaling, M. J. DAS Rechtsbijstand namens M. Kuiper, Driemerenweg 8 te Harkstede**		
30.1	Indiener handhaaft gedeeltelijk de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals dat ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007. Tevens geven zij reactie op de commentaren gegeven in de Nota ZCW.	Deze zienswijzen worden besproken onder 30.1A tot en met 30.12A5.	
30.1A	Kuiper maakt bezwaar tegen het verdwijnen van de privacy voor bewoner van perceel Driemerenweg 8. In de huidige situatie ligt de meest dichtbij gelegen woning op zo'n 500 m afstand.	In tegenstelling tot wat gesteld wordt ligt de dichtstbijzijnde woning niet op 500 meter afstand, maar op circa 70 meter afstand. Omdat deze woning echter aan de overkant van het Slochterdiep ligt, is het goed mogelijk dat Kuiper deze woning niet direct als buren beschouwt. Zoals ook bij Kuiper bekend is, kan het pand niet behouden blijven. Dit is niet mogelijk gebleken vanwege de realisatie van Deelgebied 1; het meest stedelijk deel van Meerstad wordt hier gerealiseerd. Omdat de woning moet verdwijnen is het verlies van privacy als zodanig dan ook geen punt van overweging. In het verleden zijn er reeds veelvuldig gesprekken geweest met Kuiper/Smit over aankoop van de woning. Dit heeft niet tot overeenstemming geleid.	
30.2A	Het plan zal leiden tot een waardedaling van het pand/perceel Driemerenweg 8.	Hetgeen hierboven voor de privacy is gesteld, geldt evenzeer voor de waardevermindering van de woning (zie commentaar op zienswijze 30.1A).	
30.3A	Bestaande flora en fauna zal worden vernietigd c.q. verdwijnen.	Buiten de dorpen/linten bestaat het plangebied van Meerstad voor ruim 90% uit landbouwgrond zonder of met slechts geringe/beperkte ecologische waarden, met uitzondering van de heikikker. Het plan Meerstad is rijk bedeeld met grote oppervlakten natuur, wat betekent dat de ecologische waarde van het plangebied, zowel in gedifferentieerdheid als in soortenaantallen, sterk zal toenemen. Het relatief geringe aantal soorten dat nu in het gebied voorkomt, zal blijven of zich elders in het gebied hervestigen. Verder wordt verwezen naar het commentaar op de zienswijzen 24.4 en 28.3A.	
30.4A	Het dorpse karakter van Lageland en Harkstede zal worden aangetast, het plattelandskarakter van het hele gebied zal verdwijnen.	Wij erkennen dat met de komst van Meerstad het karakter van het gebied ingrijpend zal veranderen. De inpassing van 10.000 woningen, voorzieningen, natuur en water in bestaand gebied maken dat onontkoombaar. De implicaties daarvan zijn in de	

		besluitvorming meegewogen. Dit heeft geresulteerd in het Masterplan Meerstad, dat door alle overheidsniveaus wordt gedragen. Hetzelfde geldt voor het onderhavige bestemmingsplan, dat deze eerder genomen besluiten verder uitwerkt.	
30.5A	Kuiper zal overlast gaan ondervinden van het ophogen van de grond, er komt een 2 meter hoge wal grond voor de woning op perceel Driemerenweg 8 ten behoeve van het inklinken van de weg.	Onduidelijk is op welke grondwal wordt gedoeld. Omdat het realiseren van een groot project als Meerstad overlast met zich meebrengt, streeft Bureau Meerstad naar tijdige verplaatsing en dus tot overeenstemming te komen (zie het bovenstaande commentaar op zienswijze 30.1A). Zolang dit niet geregeld is, zal er op gepaste afstand van de woning gewerkt worden, zodat overlast binnen wettelijke kaders te houden is. Dit geldt overigens uitsluitend voor het woonperceel en niet voor een toegangsweg.	
30.6A	Er zullen nieuwe toegangswegen naar de snelweg worden aangelegd, die vanwege drukte nu al moeilijk bereikbaar is.	Ten behoeve van de ontsluiting van Meerstad op het omliggende wegennet worden verschillende maatregelen genomen. De snelwegen rondom de stad Groningen worden – in nauw overleg met de provincie Groningen en gemeente Groningen – door Rijkswaterstaat beheerd en op niveau gehouden. Hierbij worden nieuwe ontwikkelingen steeds weer meegewogen. Het snelwegensysteem zal dan ook als gevolg van nieuwe omstandigheden en conform de landelijke richtlijnen op een behoorlijk niveau gehouden worden. Overigens valt het oplossen van eventuele knelpunten op de A7 buiten de invloedsfeer van Meerstad.	
30.7A	Overlast van vrachtwagens en bouwverkeer tijdens bouwfase zal hinder opleveren bij het ophalen en brengen van kinderen naar school.	Zie voor wat het bouwverkeer betreft het commentaar op zienswijze 13.1D. Door Bureau Meerstad zal worden getracht eventuele overlast te minimaliseren.	
30.8A1	Er had gekozen moeten worden voor het meest Milieuvriendelijke Alternatief. In het voorkeursalternatief is geen sprake van een goede symbiose tussen wonen en natuur. De enige natuur die gecreëerd wordt, is een meer welke binnen de kortste keren zal veranderen in een waterkermis van allerlei type boten.	De bij de ontwikkeling van Meerstad betrokken partijen hebben vanaf het begin het milieubelang volwaardig in de afwegingen mee willen nemen. Vandaar dat op verschillende strategische momenten uitgebreide milieueffectrapportages zijn gemaakt, ook op momenten waarop dat wettelijk niet was voorgeschreven. Meerstad is door de Commissie MER om deze aanpak geroemd en zelfs als voorbeeld gesteld voor andere projecten. De uiteindelijke keuzes vergen een bredere afweging. In het Masterplan en in het bestemmingsplan is uitgebreid aangegeven op welke onderdelen en op grond van welke argumenten keuzes zijn gemaakt. Het uiteindelijk gekozen en uitgewerkte voorkeursalternatief is naar onze mening een alternatief waarin	

		wel degelijk een goede symbiose tussen wonen en natuur is bereikt. Een belangrijk onderdeel van het concept van Meerstad is dat voor elke hectare rood één hectare natuurlijk groen moet worden ontwikkeld. Dit ligt ver boven het landelijk gemiddelde. Het meer met brede natuurlijke oeverzones is hier nog niet bij inbegrepen. Indien het aangrenzende natuurontwikkelingsplan Midden-Groningen er bij gerekend wordt (ruim 2000 hectare), dan betekent dat 10.000 nieuwe huishoudens kunnen profiteren van 3000 hectare nieuwe natuur. Voor wat betreft de relatie tussen natuur en waterrecreatie verwijzen wij naar de reactie op zienswijze 7.6B.	
30.8A2	Om de onder 30.8A1 vermelde reden pleit Kuiper voor behoud van de Harksteder Broeklanden.	Voor wat betreft de mogelijkheden de Harksteder Broeklanden te kunnen behouden, verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 24.4.	
30.9A	Kuiper maakt bezwaar tegen het feit dat in het ecologisch onderzoek alleen de beschermde diersoorten benoemd worden terwijl er ook tientallen herten en roofdieren in het gebied leven. Deze niet beschermde diersoorten zijn ook van belang voor de vraag op welke wijze het Meerstad plan moet worden vormgegeven. Kuiper vindt dat onderhavig plangebied voldoet aan de vereisten om te worden aangemerkt als Natura-2000 gebied.	Voor wat betreft het ecologisch onderzoek verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 28.3A.	
30.10A	Is het onderzoek naar de luchtkwaliteit volledig? Verzoek tot onderzoek naar luchtkwaliteit met name door toename van het aantal voertuigen en motorboten.	Er is geen specifiek onderzoek gedaan naar de gevolgen van gemotoriseerde vaartuigen op de luchtkwaliteit. Desalniettemin staat afdoende vast dat de normen voor luchtkwaliteit niet zullen worden overschreden. Er is namelijk wel onderzoek gedaan naar de gevolgen van het toenemende wegverkeersaanbod op de luchtkwaliteit. Dit blijft ruimschoots onder de normen. In relatie tot het verkeersaanbod van tienduizenden auto's zal het scheepvaartverkeer niet een zodanige bijdrage leveren, dat een normoverschrijding aannemelijk is.	
30.11A	Kuiper heeft vernomen dat de weg naar het perceel Driemerenweg 8 deels weggenomen zal worden en vervangen wordt door een soort karrepad. Kuiper tekent bezwaar hiertegen aan en wil een gelijkwaardige asfaltweg terug om het perceel goed te kunnen	In de eerste plaats is bepalend of een perceel bij de verdere planuitwerking behouden zal kunnen blijven. Bij de uitwerking van de verschillende deelgebieden zal moeten blijken of ook de ontsluiting en de bereikbaarheid van "bestaande percelen" mogelijk is. Als de bereikbaarheid en ontsluiting niet gerealiseerd	

	bereiken.	kunnen worden, zal de woning reeds om die reden niet gehandhaafd kunnen blijven. Aangegeven is dat percelen, die behouden blijven danwel op enig moment tijdens de werkzaamheden nog bewoond worden, toegankelijk zullen blijven. De wijze van ontsluiting kan evenwel per perceel variëren, waarbij een afwijkende wegkwaliteit of een omleiding ten opzichte van de huidige situatie niet wordt uitgesloten. Deze tijdelijke ontsluitingen zijn geschikt voor alle vormen van wegvervoer. Enige hinder in de vorm van kortdurende afsluitingen blijft mogelijk. Voor wat betreft het bouwverkeer verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 13.1D.	
30.12A	Kuiper persisteert in bezwaarpunten zoals naar voren gebracht in de inspraakreactie van 5 juni 2006. Deze bezwaarpunten worden besproken onder 30.12A1 t/m 30.12A5.	Deze bezwaarpunten worden besproken onder 30.12A1 t/m 30.12A5.	
30.12A1	Bij de faseringsplanning in de MER staan oude data. Verzoek om deze faseringsplanning aan te passen.	Het traject van de MER is afgerond. De MER geeft de stand van zaken weer ten tijde van de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan. Nieuwe inzichten zullen niet meer in de MER worden verwerkt, maar uiteraard wel in de toekomstige stukken en publicaties. Wij wijzen er nadrukkelijk op dat de uitvoeringsvolgorde niet in het bestemmingsplan wordt vastgelegd. De aanduiding in deelgebieden op de kaart geeft geen volgorde van realisatie aan. De fasering kan aan nieuwe inzichten onderhevig zijn. Bureau Meerstad heeft steeds geprobeerd op de verschillende communicatiemomenten de nieuwste stand van zaken te geven en zal dat ook blijven doen. In dat kader kan gemeld wordt dat gewerkt wordt aan detailfaseringen, die naar verwachting eind 2007 afgerond zijn. In deze detailfaseringen zal de planning jaarlijks voor de eerste drie jaren ingevuld worden.	
30.12A2	Voorstel om alsnog het Meest Milieuvriendelijke Alternatief uit het Masterplan te verkiezen boven het Voorkeursalternatief. De gepropageerde prominente plaats voor rust en ruimte is in het voorontwerp niet terug te vinden. Alle natuur is weggehaald in het plan en vervangen door huizen. Ook het meer is veel te klein voor boten van de te vestigen 8.000 tot 10.000	Zie commentaar op zienswijze 30.8A. Overigens gaan wij er vanuit dat niet alle huishoudens een boot zullen bezitten. Ten eerste komen lang niet alle woningen aan het water te liggen, en ten tweede leert de praktijk dat niet iedereen die wel aan het water woont, ook daadwerkelijk een boot bezit.	

	huishoudens.		
30.12A3	Er is niet onderzocht wat de geluidsoverlast, stankoverlast (brandstof motorboten) en watervervuiling door pleziervaart op het meer zal zijn.	Vooralsnog zien wij geen aanleiding om reeds in het bestemmingsplan bepaalde soorten watersport uit te sluiten of te beperken tot bepaalde gebieden of zones, nu voor de regulering van het verkeer te water ook andere wegen openstaan. Daarbij overwegen wij dat de invulling van de recreatie (op het meer) nog nader moet worden geconcretiseerd (zie voor meer informatie het commentaar op zienswijze 7.6B. Voor het overige verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 30.8A1 en 30.10A.	
30.12A4	De in hoofdstuk 7 (Vertaling Bestemmingsplan) opgenomen suggestie dat er overleg is geweest met de burgers is onterecht. Het plan is slechts aan burgers voorgelegd en hen toen door de strot gedrukt. Het voorstel is dat in betreffend hoofdstuk komt te staan dat het Masterplan is voorgelegd aan de burgers en dat het Voorkeursalternatief is gekozen, zonder dat de burgers hierin gekend zijn.	Naar onze mening hebben overleg en inspraak over het Discussiemodel geleid tot substantiële aanpassingen van de plannen. Onder meer in Meerbericht nr. 7 is over deze aanpassingen duidelijk gecommuniceerd. Wij delen de visie van mevrouw Kuiper niet.	
30.12A5	In het ecologisch onderzoek wordt alleen rekening gehouden met beschermde diersoorten, terwijl er in dit gebied ook tientallen herten en roofvogels (buizerds, kiekendieven en valkjes) wonen. Bestaat er fatsoenlijke argumentatie om het natuurgebied 'De Harksteder Broeklanden' te laten verdwijnen? Het natuurgebied ligt niet in een bouwzone, het gebied is zo klein dat het meer relatief weinig ruimte verliest bij het voortbestaan, het zou de enige natuur zijn voor de bewoners van hart Meerstad, de noodzakelijke aanleg van een dijk rond het gebied is niet bezwaarlijk (niet storend, handig voor creëren extra aanlegplaatsen langs het meer) en de heikikkers kunnen blijven.	Voor een uitgebreidere argumentatie over de Harksteder Broeklanden verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 30.8A1en 30.9A.	
30.2	In het commentaar op reactie *30.1A* wordt aangegeven dat er een woning op 70 meter afstand van perceel Driemerenweg 8 ligt. Aangezien deze woning achter een dijk ligt kan de indiener de woning alleen zien vanaf de bovenverdieping. Vanaf de begane grond heeft indiener volledig vrij uitzicht en optimale privacy.	Door het plan Meerstad zal de privacy en uitzichten van veel bestaande bewoners sterk veranderen. Dit geldt zeer sterk voor de directe omgeving rondom de woning van de bezwaarmaker. Een ongewijzigd woongenot zal op deze plek niet mogelijk zijn, op en rondom de woning van de bezwaarmaker zal het centrum van Meerstad worden gerealiseerd met ruim 6.000 inwoners. Het handhaven van de bestaande woning op zijn grote perceel past	

		niet binnen het stedelijk beeld dat hier gecreëerd zal gaan worden. Ook technisch is de woning niet inpasbaar in verband met de langdurige voorbelasting en sterk te wijzigen waterhuishouding in dit gebied.	
30.3	Indiener heeft bezwaar tegen het feit dat de woning op het perceel Driemerenweg 8 niet behouden kan blijven en dat deze moet wijken om de financiële haalbaarheid van het plan te garanderen. Er is geen noodzaak voor het wegbestemmen van de woning (is opgehoogd tot 1 meter boven maaiveld) en indiener heeft geen officieel schrijven ontvangen waarop vermeld wordt dat er voor de woning geen plaats is in Meerstad.	In gespreksverslagen van door bezwaarmaker bijgewoonde bijeenkomst in 2003 is aangegeven dat de woningen op deze plek langs het Slochterdiep moeten wijken. Dit heeft niet zozeer te maken met financiële haalbaarheid, maar met het karakter van het te realiseren gebied. Ter plekke van de woning van bezwaarmaker zal het meest verstedelijkte deel van Meerstad gerealiseerd worden. Dit valt niet te rijmen met de huidige aard en karakter van de bestaande woning en de zeer grote huiskavel. Een officieel schrijven is in het kader van de bestemmingsplanprocedure overigens niet noodzakelijk.	
30.4	Indiener vraagt zich af hoe de ophoging van Meerstad zich zal verhouden tot diens perceel. Worden er tijdelijk schotten c.q. damwanden bij de perceelsgrens geplaatst om schuiven van de grond aan de Driemerenweg 8 te voorkomen?	De gronden worden opgehoogd tot 1.10m – NAP (bij woongebieden). Afhankelijk van de lokale situatie wordt dit in natuurlijk talud uitgevoerd. In de tijdelijke situatie zal het perceel indien nodig een individuele ontwatering krijgen. De uitwerking hiervan zal in overleg met de indiener plaatsvinden.	
30.5	In reactie op commentaren op zienswijzen 30.7A en 30.11A geeft indiener aan dat het van cruciaal belang is dat de toegangsweg naar de woning gelijkwaardig blijft en dat de garantie gegeven wordt dat men niet om hoeft te rijden en dat het perceel ook bereikbaar moet blijven voor vrachtverkeer (niet alleen fietsers en personenauto's).	Voor wat betreft de bereikbaarheid van bestaande percelen in het Meerstad-gebied verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 30.11A.	
30.6	Indiener gaat ervan uit dat geluidsoverlast tot een minimum beperkt zal worden tijdens werkzaamheden en dat deze geïnformeerd wordt over de maatregelen om de overlast te beperken.	Zie voor wat het bouwverkeer betreft het commentaar op zienswijze 13.1D. Daarin wordt ook aangegeven dat – als er toch woningen in de directe omgeving van het werk zijn – er met omwonenden overleg gevoerd zal worden om de overlast zo veel mogelijk te beperken.	

31	**R.J. van Delden namens de directie van Natuurbad en Camping Engelbert B.V. te Engelbert**		
31.1	Indieners maken bezwaar tegen de aanleg van een parallelweg langs de A7, die onder het Engelberterviaduct naar de aansluiting op het Euvelgunnetracé zal lopen. Verwacht wordt dat dit een toename van de geluidsbelasting zal opleveren, wat nadelige financiële gevolgen heeft voor de exploitatie van het recreatieterrein. Op ca. 100 meter van de beoogde ontsluiting zijn kavels grond verhuurd, waarop recreatiewoningen gebouwd zijn. In de huidige situatie wordt het geluid van de A7 gedempt door de aanwezigheid van bebossing op het aan het terrein grenzende natuurgebied. Hierbij wordt reeds bezwaar aangetekend tegen de mogelijke kap van de bebossing.	Bureau Meerstad zal met het natuurbad vroegtijdig contact opnemen, om in overleg afdoende maatregelen te treffen om het recreatieterrein goed af te schermen. De mogelijke kap van bomen zullen wij tot een minimum beperken. Voor kapvergunningen geldt de procedure volgens de kapverordening van de gemeente Groningen.	
31.2	Bij het plan ontbreekt een inventarisatie van de Flora en Fauna in dit natuurgebied. Dit zal zorgvuldig onderzocht moeten worden voordat de plannen ten uitvoer gebracht kunnen worden.	Het betreffende gebied ligt buiten het bestemmingsplangebied Meerstad-Midden. Overigens is het betreffende gebied wel meegenomen in het ecologisch onderzoek van Buro Bakker. Uit het onderzoek van Buro Bakker is gebleken dat nabij het natuurbad zich o.a. een vliegroute van vleermuizen bevindt. Als de planontwikkelingen van Meerstad consequenties hebben voor deze vliegroute, dient ontheffing te worden aangevraagd. In de meeste gevallen kunnen vliegroutes worden verplaatst. Het ecologisch onderzoek zal om de 2 jaar worden geactualiseerd. Hiermee zal het onderzoek tijdens de looptijd van het project altijd de actuele informatie bevatten met betrekking tot de flora en fauna in het gebied.	
31.3	In 2003 is reeds bezwaar gemaakt tegen de plannen voor Meerstad. Als reactie heeft Bureau Meerstad destijds geantwoord dat indieners betrokken zullen worden bij de uitwerking van dit planonderdeel (aanleg parallelweg). Door de thans ontstane situatie voelt men zich niet erg betrokken.	Bureau Meerstad en de gemeenten doen hun uiterste best de traditie van open communicatie met bewoners en andere belanghebbenden voort te zetten. In de komende jaren zal op tal van terreinen, in tal van gebieden en via tal van procedures met de bewoners gecommuniceerd worden. Daarom zal hoge prioriteit worden gegeven aan het stroomlijnen van die communicatie en aan een adequate gebiedscommunicatie. Zo heeft Bureau Meerstad veelvuldig contact met diverse belangengroepen, waaronder Meerdorpen. Daarnaast is er een regulier overleg met de klankbordgroep bewoners, waarin vertegenwoordigers van onder andere de Meerdorpen zitting hebben. Bureau Meerstad gaat ervan uit dat de communicatie via	

		deze belangengroepen en openbare voorlichtingsavonden gaat. Als er persoonlijke vragen zijn, kunt u altijd op het kantoor van Bureau Meerstad terecht voor specifieke vragen. De plannen voor een parallelweg zijn op basis van voortschrijdend inzicht in een stroomversnelling geraakt. Bureau Meerstad zal over deze plannen met de betrokkenen in overleg gaan. De beoogde parallelweg wordt voor het beperken van de verkeerstoename door Engelbert als een goede optie gezien.	

32	**Veghel-Velthoven, A.I. van, ARAG Rechtsbijstand te Leusden, namens J. Tammenga en Tammenga V.O.F. , Slochterdiep 39 te Lageland**		
32	Indieners handhaven de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals dat ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007.	Deze zienswijzen worden besproken onder 32.1.	
32.1	Indiener maakt bezwaar tegen de zone voor hoogspanningsleiding die in de toekomst direct over of naast de woning op perceel Slochterdiep 39 loopt. Men had verwacht dat hierover tijdig contact was opgenomen om de gevolgen te bespreken. Men verwacht dat de woning in waarde zal dalen en moeilijker verkoopbaar wordt en stelt de gemeente aansprakelijk voor alle daaruit voortkomende schade inclusief gezondheidsschade. Men wil veilig in de woning kunnen wonen en dus niet onder een hoogspanningsleiding.	Het pand van Tammenga valt strikt genomen buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. De in dit bestemmingsplan gemaakte keuze voor het nieuwe hoogspanningsleidingtracé betekent echter wel dat ook Tammenga te maken zal krijgen met een hoogspanningstracé nabij zijn woning. De woning ligt immers in het verlengde van de strook met de dubbelbestemming "Hoogspanningsleiding". Voorzover de hoogspanningsleiding niet in dit bestemmingsplan geregeld wordt, zal deze in een apart bestemmingsplan geregeld moeten worden (zie ook het commentaar op zienswijze 1.1C). Bij het ontwerp en de aanleg van de leiding zal rekening gehouden moeten worden met de in Nederland geldende richtlijnen van het ministerie van VROM en het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), met name de maximale magneetveldzone van 0,4 microtesla. Voorlopig ziet het er naar uit dat de leiding zodanig vorm gegeven kan worden dat de woning buiten de magneetveldzone blijft. Als blijkt dat het toch niet lukt om de woning buiten de zone te houden, dan zal de woning moeten verdwijnen. In dat verband wijzen wij ook op het antwoord onder 32.3. Voor meer inhoudelijke aspecten over hoogspanningsleidingen wordt verwezen naar het commentaar op zienswijze 1.1D. Voor wat betreft schade en aansprakelijkheid verwijzen wij naar zienswijze 5.1A.	
32.2	Binnen het plangebied liggen zowel de woning als het bedrijf van J. Tammenga. Zowel direct langs de woning als langs het bedrijf is in het plan een hoogspanningsleiding beoogd. Hiermee kan men zich niet verenigen. Gelet op de verschillende gezondheidsrapporten is het niet mogelijk de hoogspanningskabel op de betreffende plaats te realiseren.	Zoals hierboven reeds genoemd, valt de woning (Slochterdiep 39) van Tammenga buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. De standplaats voor de viswagen (aan de zuidkant van de Borgsloot, nabij de brug over het Eemskanaal) ligt wel in het plangebied, binnen de gemeente Groningen. Zie ook het antwoord op zienswijzen 1.1.D en 32.1.	

	De leiding ligt te dichtbij de reeds bestaande zogeheten "hindergevoelige" objecten. Objecten binnen de zogenoemde magneetveldzone dienen definitief te zijn verwijderd voordat de leiding in gebruik wordt genomen. Overleg hierover met J. Tammenga is gewenst.		
32.3	Vooralsnog is het standpunt van de gemeente Slochteren dat de woning van J. Tammenga niet in het plangebied is gelegen. Door de directeur van het Gemeenschappelijke Exploitatie Maatschappij Meerstad (GEMM), de heer T. Heddema, is echter toegezegd dat de woning van J. Tammenga op de bestemmingsplankaart als "rood" zou worden gemarkeerd. Dit is niet geschied. Daarnaast is aangegeven dat J. Tammenga in gesprekken met betrekking tot de hoogspanningsleiding betrokken zou worden. J. Tammenga wacht nog op een uitnodiging.	Hoewel het perceel Slochterdiep 39 buiten dit bestemmingsplan valt, zal het perceel in de toekomst in een ander bestemmingsplan voor Meerstad betrokken worden. Bij de uitwerking van dat plan, of zoveel eerder als er een nadere uitwerking van het betreffende gebied bekend is, zal Bureau Meerstad in overleg treden met alle belanghebbenden en bewoners. Het staat op dit moment nog niet vast dat de woning dan gehandhaafd zal kunnen blijven. Voorts doelt Tamminga met het rood inkleuren van de woning op de presentatie van 6 juni jl. voor omwonenden van de hoogspanningsleiding. In een kaart met knelpunten was de woning van indiener niet rood gekleurd. Destijds is toegezegd dit alsnog te doen. Overigens staat dit los van deze bestemmingsplanprocedure, met de bijhorende plankaart. Slochterdiep 39 ligt namelijk buiten het bestemmingsplangebied Meerstad-Midden. De toezegging is gedaan dat J. Tammenga bij de verdere ontwikkelingen en gesprekken betrokken zal gaan worden. Wij zullen aan die afspraak uitvoering geven.	
32.4	Indien het voorliggende ontwerpbestemmingsplan op de beoogde wijze zal worden gerealiseerd, zal de huidige doorgaande weg gewijzigd worden. Door deze wijziging zal het bedrijf van J. Tammenga (viskraam) minder goed bereikbaar zijn. Het bedrijf zal daardoor klanten verliezen, waardoor inkomsten misgelopen worden. Hiermee kan men zich niet verenigen.	Bureau Meerstad zal met betrokkene en de gemeente in overleg treden, zodra bekend is dat zich ter plaatse van de viskraam zich ontwikkelingen voor gaan doen, die het onmogelijk maken de activiteiten hier voort te zetten. In overleg met de gemeenten Groningen en Slochteren kan, als dit nodig mocht zijn, gekeken worden naar een nieuwe standplaats op een andere geschikte plek in de omgeving. Overigens zal de komende decennia de vraag naar vis in dit gebied alleen maar toenemen met de komst van nieuwe inwoners en de werkers aan Meerstad.	
32.5	Nu de woning van Tammenga buiten het plangebied blijkt te vallen, zullen er voor 2012 nabij de woning geen werkzaamheden mogen plaatsvinden.	Een deel van de omgeving van de woning is wel in het bestemmingsplan begrepen. Daar zullen dus in ieder geval ontwikkelingen kunnen plaatsvinden. Daarnaast zal ten behoeve van de hoogspanningsleiding ook een bestemmingsplan moeten worden vastgesteld dat ingrepen met zich mee kan brengen. Voor het overige is nog niet bekend hoe en wanneer nieuwe bestemmingsplannen in procedure gebracht zullen worden. Het kan	

		zijn dat in de directe omgeving van de sluis Eemsverlaat voor 2012 ingrepen moeten plaatsvinden.	
32.6	De vrees voor gezondheidseffecten van hoogspanningsleidingen geldt ook voor de viskraam. Men kan de gevolgen niet overzien, en wil geen risico lopen door de hele dag in een viskraam onder een hoogspanningsleiding te werken. Men verzoekt de leiding bij de kraam onder de grond aan te leggen.	Een viskraam is geen gevoelig object, die niet onder een hoogspanningsleiding zou kunnen staan. Zie ook het commentaar op zienswijze 1.1.D. Overigens zijn wij, zoals in het commentaar op zienswijze 32.4 reeds is genoemd, bereid uit te zien naar een andere locatie voor de viskraam.	

33	**Glas, J. namens Natuur en Landschap Duurswold**		
33.1	In het plan wordt geen inhoudelijke reactie gegeven op de effecten van de kap van ca. 200.000 boompjes van 15 jaar, die de uitstoot van CO2 neutraliseren (Harksteder Broeklanden).	De oppervlakte van de Harksteder Broeklanden zal in een gebied grenzend aan Meerstad worden gecompenseerd (omgeving Westerbroek, zie ook het commentaar op zienswijze 28.40). Deze compensatie wordt gebundeld met de ontwikkeling van een nieuwe ecologische verbindingszone. De compensatie zal zo een aanzienlijke ecologische meerwaarde opleveren. De natuurwaarde zal groter zijn dan het ongecompenseerd handhaven van de Harksteder Broeklanden. Al deze nieuwe natuur zal zeker een positieve bijdrage kunnen leveren aan het neutraliseren van de uitstoot van CO2. Overigens bestaat er nog geen plicht om voor bestemmingsplannen een klimaateffectafweging uit te voeren.	
33.2	In de Nota ZCW is aangegeven dat het betreffende bos 10 jaar geleden is geplant, terwijl dit 15 jaar geleden gebeurd is.	Het bos is inderdaad ouder. De aanplant heeft rond 1990 plaats gevonden.	
33.3	Een hele generatie schoolkinderen, die nu gebruik maken van de Harksteder Broeklanden voor educatie, kunnen nergens anders terecht. Gesproken wordt over de aanplant van nieuw bos, ook om nestkastjes in te hangen. Dit is een badinerende suggestie.	De schoolkinderen kunnen in hun woonomgeving de komende decennia de ontwikkeling van een kleine 1000 hectare nieuwe natuur volgen. Daarbij zal Bureau Meerstad zich inspannen om ook in het onderwijs binnen het plangebied van Meerstad de natuurbeleving een belangrijke plek te geven.	
33.4	Een groot deel van het bos bestaat uit de Els en Wilg, precies de soorten die Meerstad voorstaat. Afgevraagd wordt of het terrein voldoende bekend is bij de gemeenten.	Het maakt veel verschil of els en wilg zijn aangeplant of spontaan door zaad zijn ontkiemd. Zaadontkieming met een sterke doorgroei kan alleen daar waar de bodemsituatie gunstig is. Een dergelijke kritische standplaatskeuze vindt optimaal plaats bij een natuurlijke zaadontkieming. Machinale aanplant is een grove methode van verbossing. In de Harksteder Broeklanden bestaan de meeste bosvakken uit els die soms is bijgemengd met es of eik. De bosranden laten gedeeltelijk redelijke exemplaren els zien vanwege de grotere lichtvang en soms hogere standplaats in de berm van een bospad. Direct achter de randrijen is in de meeste gevallen de elzenaanplant slecht ontwikkeld. Het gaat dan om dunne sliertige exemplaren in een bodemvegetatie van gras, riet en pitrus.	
33.5	In de Nota ZCW (juni 2007, 33.8a) wordt aangegeven dat er keuzes gemaakt moeten worden in het behoud van bestaande landschapselementen. Het argument is dat het bos machinaal geplant is en mede daardoor onvoldoende	Doordat de bodemvegetatie en de kwaliteit van de els en es als veronderstelde hoofdhoutsoorten slecht is, kan nauwelijks worden gesproken van 'de opbouw van het bos'. De diversiteit zit niet in de matige tot slechte groei – overal heerst het monobeeld van	

	kwaliteit bezit. Dit is echter in heel het land het geval. In dergelijke bossen moeten structuurbevorderende maatregelen worden uitgevoerd. Dit is uitermate geschikt voor schoolkinderen. Dat het bos op sommige plaatsen matig tot slecht groeit, bevordert de diversiteit in de opbouw van het bos.	slierten bosplantsoen – maar in de overgangen met de watergangen en de open ruimten. Het aanplanten van bos heeft alleen zin op bodemsoorten, die de aanplant tot volle wasdom kunnen brengen.	
33.6	Aangegeven is dat als de Harksteder Broeklanden blijven bestaan, deze complex liggen midden in het meer. Dit is echter een verkeerde voorstelling van zaken. Het gebied is goed geschikt om aan te sluiten bij de geplande woonlocaties. Dat het gebied geen verdere verbinding met andere natuurgebieden heeft, hoeft niet bezwaarlijk te zijn. Daarbij wordt afgevraagd wat bedoeld wordt met termen als "veilige natuurgebieden" en "technisch hoogwaardig in het landschap opnemen".	Met 'veilig natuurgebied' wordt bedoeld dat een eventuele dijk om Harksteder Broeklanden een extra overhoogte moet krijgen om de peilfluctuaties van het meer te kunnen weren. Er zou vervolgens binnendijks in het poldertje een kwelsloot moeten komen om voldoende drooglegging te garanderen. Wat betekent dat hiervoor een bemalingswerk moet worden gebouwd dat dag en nacht werkt. Daarbij zal ingeleverd moeten worden op de duurzaamheidwinst, dat de polderbemaling in het plangebied voor een groot deel kan worden opgeheven (zie ook het commentaar op zienswijze 24.4).	
33.7	Aangegeven is dat bij scherpe bekadingen en forse overstromingen dieren in de val kunnen komen te zitten. Hiervoor kunnen oplossingen gevonden worden, zoals het aanleggen van terpjes/vluchtheuvels (vergelijkbaar aan een gedeelte van het Ballastplaatbos in het Lauwersmeer). Door het gebruik van overtollige grond kan de berg van de boorlocaties lager worden en neemt de ruimtelijke beleving toe.	In het Masterplan Meerstad is er voor gekozen het centrale stedelijke deel van Meerstad (deelgebied 4) zo veel mogelijk een directe relatie met het meer te geven, waarbij het erom gaat zoveel mogelijk vergezicht over water en een zo groot mogelijke bezeilbare wateroppervlakte te realiseren. Het opwerpen van kades en terpen in het als meer aangemerkte plandeel is in strijd met deze Meerstadambitie. Een wal om een boorlocatie is ook een ruimtelijke beleving. Er is in de plannen niet voor gekozen om ter hoogte van de boorlocatie een obstakelvrij maaiveld te beleven. Voor meer informatie over de hoogte van de grondwal verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 12.2.	
33.8	Aangegeven is dat de Harksteder Broeklanden een hinderlijke positie in het meer zou innemen (ruimtelijk gebruik en ruimtelijke beleving van het meer). Waarom beleven gebruikers een waterplas van 600 ha anders dan een plas van 550 ha? Op het punt dat met een minimale terreininvestering de toekomstige bewoners een maximale variatie in de direct nabijgelegen natuur gegeven wordt, wordt niet ingegaan (zowel in het broekbos als in de structuurelementen rond de vroegere agrarische bebouwing).	Voor het commentaar op de mogelijkheden de Harksteder Broeklanden te kunnen behouden, verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 24.4. Het meer zal recreatief gebruikt moeten gaan worden door 30.000 nieuwe bewoners. Ook de bestaande bewoners en mensen uit de regio zullen naar het meer trekken. De intentie is de nieuwe bewoners zo veel mogelijk bevaarbaar meer te geven. De kwelzone, de honderden hectares robuust groen (GIOS: Groen in en om de stad) en de honderden hectares nieuwe natuur in het plangebied is allemaal natuur in de nabije omgeving van de bewoners. Ook zonder de Harksteder Broeklanden voorziet het plan in veel nabijgelegen natuur.	
33.9	In de stukken wordt geheel voorbijgegaan aan de	De constatering dat eilandjes een bijdrage kunnen leveren aan de	

	wateroppervlaktes in de regio. Bij het Schildmeer (300 ha), Leekstermeer (355 ha) en het Paterswoldsemeer (270 ha) bestaat ook een behoefte aan eilandjes. Juist de gebiedsvreemde berg rond de boorlocatie van 17,5 m zorgt voor een inbreuk op de ruimtelijke beleving door watersporters.	inrichting en beleving van een meer is juist. In Meerstad is daar ook vorm aan gegeven met diverse eilanden en natuurlijke oever lijnen. Het bestemmingsplan maakt deze ontwikkelingen mogelijk. Het meer is zodanig gesitueerd dat er voor de watersporters juist lange zichtlijnen en zeillijnen ontstaan.	
33.10	Na de ruilverkaveling Harkstede waren er buiten de Harksteder Broeklanden waarschijnlijk geen heikikkers, aangezien alle sloten toen gedempt of hergraven zijn. Na de verkaveling zijn deze territoria opnieuw bezet door heikikkers uit de Harksteder Broeklanden. De vergunningverlening voor de Heikikkers is niet volgens behoorlijk bestuur tot stand gekomen. De aankondiging hiervan heeft niet in het Dagblad van het Noorden gestaan. Dit zou wel hebben gemoeten in het kader van de Flora en Faunawet. De vergunning is verleend voor een relatief groot gebied buiten de Harksteder Broeklanden. Op 3 april 2007 heeft de indiener één persoon langs het Slochterdiep met een schepnet in de Keisloot zien vissen. Deze persoon had nauwe contacten met de opstellers van het wegvangplan (Buro Bakker) en met het Ravon. Dit riekt naar belangenverstrengeling.	Het is gebruikelijk dat alle LNV-vergunningen op de website van het Ministerie van LNV worden gezet. Hiermee wordt voldaan aan een zo groot mogelijk publiek bereik van genomen beschikkingsbesluiten. Het is niet gebruikelijk dat deze in de locale kranten worden vermeld. Niet duidelijk is wat door de heer Glas wordt bedoeld met belangenverstrengeling. Het projectplan c.q. "wegvangplan" behorende bij de ontheffingsaanvraag is opgesteld door Buro Bakker. Vervolgens is gezocht naar een organisatie die het beste de verplaatsing kon uitvoeren. Nadat door Bureau Meerstad advies is ingewonnen, is door verscheidende natuurorganisaties aangegeven dat RAVON over de meeste expertise beschikt. Vervolgens is RAVON gevraagd op basis van het projectplan een gericht advies te schrijven voor de verplaatsing van de heikikkers en eiklompen. Aan RAVON is tevens opdracht gegeven de verplaatsing uit te voeren en te monitoren en nader onderzoek te verrichten naar de populatie heikikkers in Harksteder Broeklanden. De resultaten van de monitoring en het onderzoek worden in het voorjaar van 2008 verwacht. Het advies, de uitvoering en het onderzoek zijn daarbij in handen van een door een ministerie van LNV terzake kundig bevonden organisatie. Overigens is niet aangetoond dat het in de Harksteder Broeklanden zou gaan om een kernpopulatie.	
33.11	In de Nota ZCW (juni 2007) wordt aangegeven dat het water in de Harksteder Broeklanden vermoedelijk te zuur is, omdat een aantal eiklompen gevonden zouden zijn met witte stippen. J. Glas heeft op 25 juni jl. vier watermonsters genomen, namelijk van de vier sloten die vanaf de Kleisloot naar het zuiden lopen. Deze monsters zijn in een erkend laboratorium op Ph onderzocht, middels de electrode-methode. Gebleken is dat het in de vier sloten om schoon drinkwater gaat (Ph 6.5, 6.8, 6.5 en 7.0).	Uit de eerste resultaten van het onderzoek van RAVON naar de Harksteder Broeklanden is gebleken dat de aantallen gevonden heikikkers en eiklompen in Harksteder Broeklanden lager waren dan op basis van de waarnemingen, die eerder door de heer L. Luijten zijn gedaan, kon worden verwacht. Als mogelijke verklaring is aangeven dat het water te zuur is, aangezien door RAVON 14 beschimmelde eiklompen zijn gevonden met een pH-waarde tussen 3,8 – 4,8. Deze pH-waarde is door RAVON aan de hand van een pH-papiertje bepaald. Dit is minder gedegen dan een uitgebreid	

	Afgevraagd wordt of er metingen in een gecertificeerd laboratorium gedaan zijn. Daarnaast zijn de vier sloten voorzien van een brede rietkraag. Het lijkt onmogelijk hier alle eiklompen te vinden. Er gaan geruchten dat er al in 2006 dril is weggehaald uit de Harksteder Broeklanden.	laboratorium onderzoek, maar voldoende om de oorzaak te bepalen van het beschimmelen van eikklompen. Een mogelijke verklaring voor het verschil in metingen tussen die van Natuur en Landschap Duurswold en RAVON zou kunnen zijn dat het om verschillende locaties gaat en/of door verschil in het moment waarop de metingen zijn verricht. De meting door RAVON is gedaan op het moment dat de eiklompen werden gevonden. In het onderzoek van RAVON wordt gekeken naar de reden van de door hen gevonden hoge zuurtegraad. De resultaten van het onderzoek worden verwacht in het voorjaar van 2008. Het onderzoek wordt, anders dan Natuur en Landschap Duurswold stelt, niet uitgevoerd door Buro Bakker. Overigens is een projectgroep opgericht met vertegenwoordigers van Bureau Meerstad, Dienst Landelijk Gebied en Staatsbosbeheer voor de begeleiding van de verplaatsing en het bespreken van de resultaten. De heer L. Luijten heeft regelmatig zitting in deze projectgroep. Overigens is het is bij Bureau Meerstad niet bekend dat er in 2006 kikkerdril is weggehaald uit de Harksteder Broeklanden.	
33.12	Aan de verdere ecologische waarde van het gebied wordt door Bureau Meerstad in de stukken getwijfeld. Indiener vraagt zich af waarom er geen volledig onderzoek gedaan is. Door L. Scholtens van Dutch Birding/Avifauna Groningen en J. Glas zijn op 06-06-2007 41 soorten waargenomen (1999, 30, 2003-33 Luijten), waarbij als gevolg van het tijdstip van het bezoek zeker soorten gemist zijn. De Harksteder Broeklanden ontwikkelen zich dus naar verwachting.	Het onderzoek is uitgevoerd door een erkend en gerenommeerd bureau. Er mag daarom vanuit worden gegaan dat het onderzoek een volledig en juist beeld van de ecologische waarde van een onderzocht gebied geeft. Om het onderzoek actueel te houden zal om de 2 jaar het onderzoek worden geactualiseerd. Bureau Meerstad staat daarbij open voor onderzoeksgegevens van andere partijen. De gegevens van Dutchbirding/Avifauna Groningen en J. Glas zouden wij dan ook graag ontvangen, zodat wij deze onder de aandacht kunnen brengen van buro Bakker. In een vervolgonderzoek kan hier dan wellicht extra aandacht aan worden besteed.	
33.13	Wij maken bezwaar tegen het vernietigen van de Kleisloot. De historische waarde van deze sloot wordt onderkend. Handhaving wordt niet onmogelijk geacht. Als het historisch waardevolle gemaal bij Hoofdweg 5 door Bureau Meerstad belangrijk gevonden wordt en behouden dient te blijven, dan is de Kleisloot dat zeker ook. Wat wordt er voorgesteld om de Kleisloot zichtbaar te	Zie commentaar op zienswijze 28.31. Bij de verdere uitwerking van het plan zal gekeken worden of de meander meegenomen kan worden in het stedenbouwkundig ontwerp, waarbij te denken valt aan bijvoorbeeld een soort van markering.	

	houden als er een meer gegraven wordt?		
33.14	In de beantwoording in de Nota ZCW wordt voorbijgegaan aan een voorstel over compensatie voor akkervogels. Het verlies aan biotoop voor akkervogels komt zeker niet door de malaise in de akkerbouw. In de akkerbouw vindt momenteel echter een enorme schaalvergroting plaats, omdat de vooruitzichten goed zijn. Weidevogels komen nauwelijks voor in het gebied. Maak werk van uw natuurbeschermingsgevoel en zet u in voor op de Rode Lijst staande soorten.	Het kan niet ontkend worden dat in de afgelopen 15 jaar veel akkerbouwbedrijven zijn veranderd in weidebedrijven voor de melkveehouderij, waardoor het bestand aan akkervogels is verkleind. Inmiddels kent de akkerbouw weer een opleving, hetgeen het akkervogelbestand ten goede zal komen. Het kan ook niet ontkend worden dat door de waterrijke invulling van het plan Meerstad veel akkergrond verdwijnt, waarmee deels ook de akkervogel uit het gebied zal verdwijnen. Aan de andere kant wordt ook veel nieuw groen aangelegd in de vorm van bloemrijke graslanden met ruige vegetaties, die aantrekkelijk zullen zijn voor de meeste akkervogels. In het plan Meerstad wordt duizend hectare nieuwe natuur ontwikkeld. Voor elke hectare woonoppervlakte wordt een hectare natuurrijk landschap aangelegd. Dit levert een grote bijdrage aan soorten die op de Rode Lijst staan. Tenslotte is Meerstad gehouden aan de wet- en regelgeving vanuit de Flora- en faunawet. Dit kan betekenen dat er bijvoorbeeld een verbod geldt op uitvoeren van werkzaamheden tijdens het broedseizoen.	

34	**Richardson, F.J. Hoofdweg 191 te Harkstede**		
34.1	Indieners handhaven de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals dat ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007.	Deze zienswijzen worden besproken onder 34.1A tot en met 34.1F.	
34.1A	Verzoek tot het beperken van de geluidsoverlast voor lintbewoners langs de Hoofdweg tussen Ruischerbrug en de kern Harkstede door: a) het ontzien van de Hoofdweg door het omleiden van bouwverkeer via de weilanden naar de Driebondsweg en A7. b) de aanleg van fluisterasfalt. c) het op grotere afstand van bestaande bebouwing realiseren van nieuwbouw.	a) Voor het bouwverkeer verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 13.1D. b) Omdat nog niet alle zaken tot in detail uitgewerkt zijn, valt nog niet alles aan te geven. Bij het definitief ontwerp van een nieuwe weg zal kritisch naar de exacte situering en de technische uitvoering gekeken worden. Gedacht moet worden aan geluidsreducerende maatregelen, zoals het verlagen van de rijsnelheid en het toepassen van stil asfalt. Bij het ontwerp van een weg zal de voorkeurswaarde of de hogere grenswaarde voor geluid, indien deze is vastgesteld, in acht genomen moeten worden. c) Over de afstand van nieuwbouw tot bestaande bebouwing zijn in het Masterplan uitspraken gedaan. Bij de uitwerking van de verschillende deelplannen zal de exacte lokalisering aan de orde komen. Dan ook kan worden nagegaan wat de effecten zijn op bestaande bebouwing en op welke wijze deze zo gering mogelijk gehouden kunnen worden.	
34.1B	Verzoek om de hoogte van nieuwbouw tussen de kwelsloot en het lint te beperken tot 2 woonlagen in plaats van 3 á 4 om het 'ruimte-gevoel' te behouden. In ieder geval voor de woningen het meest dicht bij het lint.	Richardson refereert aan de uitwerkingvoorschriften voor deelgebied 3 van de bestemming "Woongebied (uit te werken)". De daarin opgenomen (goot)hoogtes gelden voor een fors en divers gebied, waarin verschillende soorten bebouwing een plaats moeten kunnen vinden. Dat noopt tot een ruime regeling. Bij de uitwerking zal verdere detaillering en invulling moeten plaatsvinden en kan die getoetst worden. Wij wijzen daarbij op het uitwerkingsvoorschrift, dat specifiek ziet op de aansluiting van de nieuwe bebouwing op de karakteristiek van het lint van de Hoofdweg (voorschriften bij het bestemmingsplan). Dit onderwerp zal dus in een volgende (uitwerkings)procedure aan de orde komen.	
34.1C	Verzoek om rioolbuizen te realiseren langs de Hoofdweg ter voorkoming van onderstromen van tuinen met 'vies' water van de weg. Dit zal verder toenemen naarmate het	Het wegenwater van de bestaande wegen is geen onderdeel van het plan Meerstad. Wel zal waar mogelijk rekening gehouden worden met het afvoeren van het wegenwater.	

	grondwaterpeil stijgt.		
34.1D	Verzoek vroegtijdig openbaar vervoer tussen Meerstad centrum en Groningen te realiseren, zoals bijvoorbeeld een sneltram of lightrail en een bus. De bus moet langs de Hoofdweg tussen Grunopark en Driebondsweg rijden.	Wij hebben nadrukkelijk aandacht voor het aspect openbaar vervoer. Openbaar vervoer en fietsverbindingen staan – binnen redelijke economische grenzen – hoog op de prioriteitenlijst. Om die reden zullen bij het uitwerken van de eerste deelplannen ook de randvoorwaarden voor het openbaar en langzaam vervoer aangegeven worden. Dit zal gebeuren in nauwe samenwerking met het OV-bureau. De inspanningen zijn erop gericht een openbaar vervoerssysteem te creëren dat een alternatief voor het autoverkeer vormt. Zaken als frequentie en lijnvoering worden echter niet in het bestemmingsplan geregeld. Bij de uitwerking van de verschillende bestemmingen zal de ruimtereservering c.q. de detaillering van de fysieke voorzieningen geregeld worden. Zo is in de eerder geformuleerde ambities gesteld, dat de haltes goed bereikbaar moeten zijn voor de fiets en de voetganger. Deze ambitie wordt vertaald in de ontwerpen van de deelplannen en de aansluitende infrastructuur.	
34.1E	Wanneer gaat de snelheidslimiet van 50 km per uur in? Vanwege rust s.v.p. zo snel mogelijk.	De maximumsnelheid zal worden aangepast, zodra de verkeers- en/of bebouwingssituatie daartoe aanleiding geeft, dan wel zodra dat uit een ander oogpunt noodzakelijk wordt, zoals bijvoorbeeld in verband met de bepalingen van de Wet Geluidhinder inzake wegverkeerslawaai. De maximumsnelheid wordt echter niet geregeld in het bestemmingsplan. Snelheidsremmende maatregelen vallen onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. De wegbeheerder (gemeente Slochteren) zal hieraan medewerking verlenen.	
34.1F	Kan de ontsluitingsweg naar de A7 vroegtijdig gerealiseerd worden? Op de eerste Meerstad bijeenkomst is aangegeven dat de ontsluitingwegen als eerste aangelegd zouden worden, zodat bewoners zo weinig mogelijk overlast zouden ondervinden.	Meerstad zal gefaseerd gerealiseerd worden. In de eerste plaats zal het bouwrijp maken van het gebied slechts minimaal bouwverkeer veroorzaken op de Hoofdweg, temeer omdat het grondwerk niet via de openbare wegen zal gaan verlopen. Voor deelgebied 3, het gebied dat als eerste in ontwikkeling gebracht zal gaan worden (deelplan 1), vindt aanvoer met name plaats via de Driebondsweg. Daarna zal de tijdelijke zuidelijke ontsluiting gereed zijn en kan bouwverkeer via deze route Meerstad bereiken. Voor wat betreft de zuidelijke ontsluiting verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 8.1A (onder a.).	
34.2	Indiener is bezorgd dat de ontsluitingswegen lang na het	De gemeenten en Bureau Meerstad zijn continu bezig te kijken op	

	begin van de werkzaamheden aangelegd zullen worden. Was het niet de bedoeling dat er in het begin al een aansluiting op de A7 en een verbreding van de Driebondsweg – ter ontlasting van de Hoofdweg - zou komen? Zo staat in de beantwoording van de Nota ZCW (juni 2007) onder 5A dat voor grondtransporten separate transportroutes aangelegd worden. En: "Om grote bouwstromen via de Hoofdweg en door Harkstede te voorkomen, zal de toekomstige infrastructuur, zoals de parallelweg ten noorden van Harkstede langs en de zuidelijke hoofdontsluiting, in eerste instantie minimaal als bouwroute worden aangelegd. Dit gebeurt voordat de echt grote bouwstromen in een bepaald gebied loskomen." Daarnaast wordt in het commentaar op zienswijze 13.1 aangegeven: "Het snel kunnen aanleggen van een zuidelijke ontsluitingsweg is essentieel voor de afwikkeling van het bouwverkeer in het beginstadium van het plan. Zonder deze aansluiting zal de bestaande omgeving veel zwaarder belast worden met het bouwverkeer en dit willen wij voorkomen. Etc." Conclusie: eerst de ontsluitingweg(en) en dan pas beginnen?	welke wijze gedurende de fasering van de bouw er voldoende aanvoercapaciteit op de ontsluitingswegen is. Daartoe wordt ten behoeve van onder meer de woningbouw in Deelgebied 3 eerst de Driebondsweg opgewaardeerd. Dit is afgerond voordat in Meerstad meer dan 1500 woningen bewoond zijn. Daarna wordt de aansluiting Harkstede via de zogenoemde parallelweg op het Euvelgunne tracé aangesloten. Het grondtransport zal overigens via interne aan te leggen transportroutes gebeuren.	
34.3	Verhoging van het grondwaterpeil: De huizen en boerderijen langs de Hoofdweg liggen op opgehoogde grond, terwijl de tuinen – met de daarin liggende schuren en garages – veel lager liggen. Zelfs de huizen in Klein Harkstede liggen lager dan de Hoofdweg. De nieuwbouw komt op dezelfde hoogte als de Hoofdweg. Als het grondwaterpeil hoger wordt, zal het ook hoger worden bij de lintbebouwing. Als dat zo is, krijgen de lintbewoners water in de kelder en plassen in de tuin. En wat zijn de gevolgen voor Klein Harkstede?	De waterhuishouding zal worden ingericht met als uitgangspunt dat er geen grondwaterpeilverhogingen bij de bestaande bebouwing en aanliggende tuinen komen. Om dit goed in de gaten te kunnen houden, is er een net van peilbuizen aangebracht, dat twee keer per jaar worden uitgelezen. Met deze peilbuizen worden de grondwaterstanden dagelijks gemonitord. Dat gebeurt nu al om een zogenoemde nulmeting te hebben. De uitslagen van deze monitoring zullen openbaar gemaakt worden. Voor meer informatie hierover verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 15.4A onder d.	
34.4	Worden de percelen in het Meerstad-gebied, die in de huidige situatie geen aansluiting op het riool hebben, op het rioolstelsel van Meerstad aangesloten?	Als dit redelijkerwijs in het werk meegenomen kan worden, zullen wij hier rekening mee houden en de bestaande bewoners, die dit betreft, een aanbod doen.	

35	**Weerden, S.J. van en Weerden-Schrage, J.A. van, Eemskanaal z.z. 7 te Lageland**		
35.1	De aanleg van een hoogspanningsleiding heeft grote consequenties voor het woongenot, de veiligheid en gezondheid van de indieners. Het overheidsbeleid heeft als uitgangspunt bij de planning en tracering van nieuwe hoogspanningsleidingen, dat de situatie waarbij kinderen langdurig worden blootgesteld aan magneetvelden van bovengrondse hoogspanningsleidingen moet worden voorkomen. Zo heeft staatssecretaris van Geel in oktober 2005 geadviseerd: "Op basis van het voorgaande adviseer ik u bij de vaststelling van streek- en bestemmingsplannen en van tracés van bovengrondse hoogspanningslijnen, dan wel bij wijzigingen in bestaande plannen of van bestaande hoogspanningsleidingen, zo veel als mogelijk is te vermijden dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen langdurig verblijven in het gebied rond bovengrondse hoogspanningslijnen waarbinnen het jaargemiddelde magneetveld hoger is dan 0,4 microtesla." Bij het rechtlijnige tracé, zoals gepresenteerd op 6 juni jl. en benoemd als knelpunt 2, is dit het geval voor de woning van de indieners en voor het bedrijf op Eemskanaal z.z. 7. Volgens een 110 kV leiding wordt er op dit moment aan het bovengenoemde advies voldaan. Wat gebeurt er bij een eventuele opwaardering naar 220 kV?	Voor wat betreft de richtlijnen met betrekking tot veiligheidsrisico's van magnetische en elektrische velden verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.1D. Voor het overige verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.2. Wat betreft een eventuele opwaardering naar 220 kV: het betreft hier een 110 kV leiding. Er is geen sprake van dat dit zal veranderen.	
35.2	Het is aan Bureau Meerstad om aan te tonen dat al het "redelijkerwijze mogelijke" onderzocht en getoetst is om de in 35.1 genoemde wijze te vermijden. Dit betekent niet het verwijderen van de woningen, die een knelpunt vormen, of het ombuigen van het tracé om de huidige bebouwing, maar om een onderzoek uit te voeren naar alle tracés en mogelijkheden, inclusief de optie van een ondergrondse aanleg.	Zie het commentaar op zienswijze 1.1D en 1.2. In het commentaar op zienswijze 1.2 is onder meer aangegeven dat het ondergronds aanleggen van de hoogspanningsleiding nog onderwerp is van nadere studie.	
35.3	Er is geen volledig onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden van alternatieve tracés, zoals bijvoorbeeld een onderzoek naar een ondergrondse aanleg. Wel heeft Essent aan Bureau Meerstad uitgangspunten	Voor wat betreft de verplaatsing van de hoogspanningsleiding verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.2 en 1.4. a) Het tracé langs het Eemskanaal wordt als minst slechte	

	meegegeven. Voor Bureau Meerstad zijn vervolgens criteria geformuleerd, zoals de ruimtelijke inpassing, VROM-richtlijnen, over water, technische haalbaarheid, lengte en knelpunten. Op basis van deze criteria is het tracé langs het Eemskanaal als voorkeurstracé gekozen. Alleen voor dit voorkeurstracé zijn de haalbaarheid en technische mogelijkheden onderzocht. Dit onderzoek heeft zich beperkt tot twee type lijnen, namelijk een standaard en een speciale hoogspanningslijn met geoptimaliseerde magneetvelden. Een (gedeeltelijke) ondergrondse variant is niet onderzocht. Kanttekening hierbij zijn: a) Er is geen onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden van de alternatieve tracés of een ondergrondse aanleg. Daarbij ontbreekt een goede onderbouwing van de bovengenoemde criteria. Zo worden "ruimtelijke inpassing en "VROM-richtlijnen" als afzonderlijke criteria benoemd, terwijl deze richtinglijnen juist over de ruimtelijke inpassing gaan. Ook het criterium "knelpunten" wordt niet omschreven. Alle tracés worden hierop negatief beoordeeld, behalve de optie langs het Eemskanaal. Dit tracé wordt als neutraal beoordeeld, terwijl de aanwezigheid van bestaande bebouwing wel een knelpunt zou moeten zijn. b) De status van de uitgangspunten van Essent is onduidelijk. Zijn deze gebaseerd op wettelijke voorschriften of betreft het ook deels de wensen van Essent? Zo is één van de uitgangspunten dat ondergrondse verkabeling ontoelaatbaar is in verband met de moeilijke bereikbaarheid en langdurige teruggavetijd bij calamiteiten. Terwijl elders wel gelijksoortige leidingen worden toegepast.	alternatief gezien (zie het commentaar op zienswijze 27.6 onder a). b) Bureau Meerstad heeft de KEMA ingeschakeld om hierin nogmaals onafhankelijk te adviseren (zie het commentaar op zienswijze 27.6 onder b).	
35.4	Tijdens de voorlichtingsbijeenkomst van 6 juni jl. werd - met name in het gebied rond de Lagelandsterweg – een ander tracé getoond dan op kaarten van o.a. Petersburg Consultans b.v. en van de kaarten die ter inzage liggen. Dit veroorzaakt verwarring en duidt op onzorgvuldigheid.	Het gebied rond de Lagelandsterweg is geen onderdeel van dit bestemmingsplan en behoort daarmee formeel niet tot deze procedure. Er zijn in dit gebied verschillende mogelijkheden om de hoogspanninglijn te projecteren. De tracés, die tot nog toe zijn getoond, zijn indicatief en ter informatie. De formele procedure en dus definitieve ontwerpen voor dit deel komen nog (zie ook het	

		commentaar op zienswijze 1.1C).	
35.5	Volgens Bureau Meerstad is het wenselijk de hoogspanningsleiding rond het meer te leiden, zodat huidige en toekomstige bewoners ontzien worden. Er staan echter ook langs het Eemskanaal woningen (gepland). Er is voornamelijk vanuit esthetische overwegingen gekozen voor verplaatsing naar het Eemskanaal-tracé. Maar dezelfde esthetische overwegingen gelden ook voor het Eemskanaal-tracé. Een prachtig woongebied dat langs de groene rand afgesloten gaat worden met een hoogspanningsleiding, zal ook voor de toekomstige bewoners niet uitnodigend zijn.	Voor wat betreft de keuze voor het tracé verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.4. Het gekozen tracé is wat de gemeenten en Bureau Meerstad betreft een compromis en uiteindelijk niet meer dan de "minst slechte oplossing". Ons is er alles aan gelegen de overlast van de huidige en toekomstige bewoners tot een minimum te reduceren, maar wij zijn ons er van bewust dat dit niet overal zal lukken.	
35.6	Indien er wordt gekozen voor de rechtlijnige structuur, zal dat ten koste gaan van onze bedrijfsgebouwen en daarmee voor ons de mogelijkheid tot het uitvoeren van ons akkerbouwbedrijf en daaraan verwante nevenactiviteiten. Ook zal dit tracé ten koste gaan van het natuurgebied "Veldzicht". Zo huist er in dit natuurgebied een kolonie Aalscholvers, hebben vossen er een burcht gebouwd en is het een toevluchtsoord voor veel andere dieren.	Dit gebied maakt geen onderdeel uit van het voorliggende bestemmingsplan. Bij de procedure voor dit gedeelte van het tracé zullen de door u genoemde knelpunten - conform de daarvoor geldende richtlijnen - onderzocht worden. Waar mogelijk zullen passende maatregelen genomen worden. Overigens geldt ook hiervoor dat bij andere tracés zich soortgelijke en mogelijk voor de natuur nog kwetsbaardere situaties zich voor doen. Voor wat betreft het gebied nabij boerderij Veldzicht (langs het Eemskanaal) verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.10. De aalscholver geldt in Nederland en in de meeste Europese landen niet als een bedreigde soort. Deze soort neemt de laatste jaren zelfs in grote aantallen toe. Voor de aalscholver geldt volgens de Vogelrichtlijn en Flora- en Faunawet alleen een beschermingsplicht gedurende het broedseizoen. Er mogen dan geen terreinwerkzaamheden worden verricht.	
35.7	Indien er gekozen zou worden voor een tracé waarbij de bestaande bebouwing voor een groot gedeelte gespaard zou kunnen worden, betekent dit nog wel een vermindering van het woongenot, horizonvervuiling, gezondheidsrisico en geluidhinder. De gezondheidsrisico's ontstaan door magnetische en elektrische velden en ionisatie van fijnstofdeeltjes. Dit zal als gevolg van de uitstoot van uitlaatgassen door het scheepvaartverkeer hoger zijn dan elders. Geluidshinder ontstaat als gevolg van het zingen van kabels en het geknetter bij vochtig weer (deelontlading in de lucht).	Bij het definitieve ontwerp zal rekening gehouden met het door u gestelde. Wij zullen ons daarbij houden aan de daarvoor in Nederland geldende richtlijnen door VROM en RIVM. Voor wat betreft de richtlijnen met betrekking tot veiligheidsrisico's van magnetische en elektrische velden verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.1D. Voor wat betreft hinder als gevolg van hoogspanningsleidingen verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.7 en 1.8.	
35.8	Bij het voorkeurstracé is geen rekening gehouden met de	Bij de planontwikkeling is terdege rekening gehouden met de	

	aanwezige persleiding naar rioolwaterzuivering in Garmerwolde.	rioolpersleiding.	
35.9	Is onderzocht welk effect een bovengrondse leiding heeft op de apparatuur van scheepvaartverkeer op het Eemskanaal? Is plaatsing van een hoogspanningsleiding op een dergelijke afstand van het Eemskanaal wettelijk toegestaan?	Volgens de Richtlijnen vaarwegen (Commissie vaarwegbeheerders) september 2002 is er in het buitengebied een bebouwingsafstand van 30 meter als er schepen varen in het Eemskanaal met klasse IV/V. Dat betekent dat ook hoogspanningsmasten niet binnen deze zone geplaatst mag worden. De afstand van 30 m is de projectie van het juk aan een hoogspanningsmast tot de oeverlijn. Deze afstand geldt ook om te voorkomen dat er storing optreedt bij het radarsysteem van de passerende schepen. De planregeling wordt hierop aangepast.	De planregeling wordt aangepast: de bestemming "Hoogspannings-leiding" wordt aangepast, er wordt een bestemming "Belemmering-enzone vaarweg" opgenomen".
35.10	Bureau Meerstad heeft verzekerd alsnog alle mogelijkheden en genoemde voorbeelden van een (gedeeltelijke) ondergrondse aanleg te onderzoeken en de "uitgangspunten" van Essent door een derde partij (Kema) tegen het licht te houden. Er is verzekerd dat het kostenaspect tot dusver niet in de beoordeling is meegenomen. Financiële aspecten vormen dus op voorhand geen struikelblok voor een ondergrondse aanleg. Geconcludeerd wordt dat er nog geen goed onderbouwd onderzoek beschikbaar is naar de mogelijkheden van alternatieve tracés en van ondergrondse aanleg van hoogspanningsleidingen. Een goede afweging over de tracés heeft nog niet plaats kunnen vinden. Het aanwijzen van een tracé langs het Eemskanaal is daarmee onvoldoende onderbouwd. Gepleit wordt voor een gedegen onderzoek, waarbij de indieners het recht krijgen tot inzage van het technische en financiële onderzoek.	Voor wat betreft de second opinion, die KEMA in opdracht van Bureau Meerstad heeft uitgevoerd met betrekking tot de uitgangspunten van Essent en Petersburg, verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.2.	
35.11	Het voorgestelde plan om de verkeersdruk op de Borgbrug te verminderen en het gebruik van de N360 over de Borgbrug en de Borgweg te ontmoedigen, is onacceptabel. In het huidige plan zal bij een gesloten brug het verkeer omgeleid worden richting Euvelgunne. Vervolgens moet van Weerden ca. 8 km omrijden om bij huis te kunnen komen.	De "Borgbrug-oplossing" is nog niet definitief en is onderwerp van nadere studie. Voor wat betreft de mogelijke oplossingen rond het knelpunt Borgbrug verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 10.1A (onder Borgbrug) en 15.7 onder e.	
35.12	In het gebied ten noorden van het Slochterdiep staat een	Dit gebied maakt geen onderdeel uit van het voorliggende	

	weg ingetekend voor het woon-werkverkeer vanaf Meerstad-centrum naar het nieuwe woongebied rond de Lagelandsterweg. Men maakt bezwaar tegen deze weg, omdat deze onlosmakelijk verbonden is aan de infrastructuur en de eventuele plaatsing van de hoogspanningsleiding. Deze weg zal ca. 5200 verkeersbewegingen per dag tellen. Dit betekent meer geluidhinder en een verlies aan woongenot. De weg is gedeeltelijk gepland op grond in eigendom van Van Weerden. Het eigendom wordt hiermee in tweeën gesplitst, waardoor het uitvoeren van werkzaamheden zal worden bemoeilijkt. Het opstarten van een nieuwe bedrijfstak wordt hiermee bovendien onmogelijk gemaakt.	bestemmingsplan. Deze weg maakt overigens wel onderdeel uit van het Masterplan-gebied en is daarmee wel een onderdeel van het toekomstig plan. Bureau Meerstad zal bij de uitwerking van het project boven het Slochterdiep en de daarbij behorende planologische procedure hierop terugkomen.	
35.13	Het volledige tracé voor de hoogspanningsleiding wordt weggenomen en teruggeplaatst op het tracé Eemskanaal. Dit wordt gezien als een procedurefout. Betrokkenen worden op deze wijze gevraagd in te stemmen met het wegnemen van het ene deel, terwijl zij niet een volledige afweging kunnen maken over de consequenties, die het nieuwe tracé met zich meebrengt. Dit leidt dan ook tot een onomkeerbaar besluit, zonder daarvan de consequenties te kennen.	De verplaatsing van de hoogspanningsleiding is één van de gevolgen van de keuze voor Meerstad. Het nieuwe tracé is thans deels meegenomen in het onderhavige bestemmingsplan Meerstad Midden. Het overgrote deel van het nieuwe tracé ligt echter buiten het plangebied (zie ook het commentaar op zienswijze 1.1C). Voor beide delen geldt dat de ligging en de uitvoering van de leiding wel globaal, maar nog niet exact bekend zijn. Desalniettemin staat ons inziens voldoende vast dat de nieuwe leiding uitvoerbaar is. Er is inzicht in de globale ligging, de gesignaleerde knelpunten nabij woningen zijn oplosbaar c.q. zodanig van aard, aantal en omvang dat wij menen dat wij een goede belangenafweging kunnen maken. Onderdeel daarvan is dat binnen het plangebied wellicht een enkel pand zal moeten verdwijnen, waarvan het voortbestaan in het kader van de uit te werken bestemming ook allerminst zeker was. Voor het nieuwe tracé zijn in de begroting gelden gereserveerd. Ook anderszins is niet gebleken dat de realisatie van het nieuwe tracé niet uitvoerbaar is. Beide gemeenten hebben uitgesproken planologische medewerking te willen verlenen aan het deel van het tracé buiten onderhavig plangebied. Nu afdoende vaststaat dat de nieuwe leiding uitvoerbaar is en wij op basis van hetgeen reeds over de leiding bekend is een goede belangenafweging hebben kunnen maken, menen wij dat er geen beletselen zijn de oude leiding niet meer in het plan op te nemen. Het bestemmingsplan beoogt immers zicht te geven op de ontwikkeling in het gebied in de toekomst. De oude	

		hoogspanningsleiding hoort daar niet meer bij. De bestaande hoogspanningsleiding wordt pas weggenomen als het nieuwe tracé gerealiseerd is. Van onomkeerbaarheid is in die zin dan ook geen sprake. Daar komt bij dat voor de realisatie van dit nieuwe tracé (deels) een afzonderlijke planologische procedure zal worden gevoerd. De inspreker krijgt de gelegenheid om ook dan een zienswijze in te dienen.	
35.14	Het wegnemen van de hoogspanningsleiding valt in de artikel 19-procedure, evenals het deel van het nieuwe tracé wat in het thans ter inzage liggende ontwerp bestemmingsplan is aangemerkt als zoekgebied. Bij de acceptatie van het ontwerpbestemmingsplan wordt dus definitief en onomkeerbaar gekozen voor het tracé langs het Eemskanaal.	De keuze voor het tracé langs het Eemskanaal geldt als uitgangspunt voor de verdere planvorming. De motivatie hiervoor is dat dit tracé als de minst slechte oplossing naar voren gekomen is. Daarom is de noodzaak van het verplaatsen en het meest waarschijnlijke tracé reeds in 2003 bij gelegenheid door bestuurders al met mensen uit het gebied gecommuniceerd. De bestaande hoogspanningsleiding wordt in het bestemmingsplan Meerstad Midden wegbestemd. Deze ligt voor een deel in het plangebied van deelgebied 3 (Deelplan 1). Indiener keert zich tegen het feit dat voor deelgebied 3 een vrijstellingsprocedure wordt gevoerd, waardoor de verplaatsing van de leiding naar het Eemskanaal onontkoombaar wordt. Allereerst wordt opgemerkt dat de voorgenomen vrijstelling tot op zekere hoogte weliswaar samenhangt met dit plan, maar dat procedurele argumenten tegen de vrijstelling in deze bestemmingsplanprocedure geen rol kunnen spelen. De vrijstellingsprocedure voorziet niet in het verplaatsen van de hier aanwezige hoogspanningsleiding. Dit gebeurt pas wanneer het nieuwe tracé is gerealiseerd. Hiervoor worden in Groningen en Slochteren aparte planologische procedures gevolgd. De begrenzing van het plangebied behoort in beginsel tot de gemeentelijke beleidsvrijheid, tenzij er een zodanige samenhang is met het buiten het plangebied gelegen functies en/of gebruik dat deze met het plan mede hadden moeten worden mee bestemd. Niet gebleken is van een zodanige ruimtelijke samenhang dat het volledig nieuwe tracé in het plan opgenomen had moeten worden. Nu voor de verplaatsing van de hoogspanningsleiding gelden zijn gereserveerd en ook overigens op voorhand geen twijfels bestaan omtrent de haalbaarheid van het nieuwe tracé, zien wij geen aanleiding de vastgestelde planbegrenzing in strijd te achten met een goede ruimtelijke ordening.	

36	**Eimers v.d. Laan, J.G. Sportlaan 4167 te Groningen, namens de Vereniging Veenbos en Vereniging Huisjesbewoners**		
36.1	Indiener maakt bezwaar tegen de parallelweg langs de A7. Deze weg voor (bouw)verkeer komt daarmee achter de zomerhuizen aan de Engelberterplas langs te lopen. Dit zal leiden tot extra geluidhinder. Het bos is enkele jaren geleden door vereniging Veenbos aangekocht, met name om de aanwezige natuur te behouden (fazanten, reeën, roof- en andere vogels).	Bureau Meerstad zal met de omwonenden vroegtijdig contact opnemen, om in overleg afdoende maatregelen te treffen om het recreatieterrein goed af te schermen en de mogelijke kap van bomen tot een minimum te kunnen beperken (zie ook het commentaar op zienswijze 31.1). Het bosje kan overigens goed in het groene netwerk van Meerstad passen.	
36.2	Als gevolg van extra geluidhinder zal een geluidwal aangelegd moeten worden.	Uit onderzoek is gebleken dat de parallelweg aan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder voldoet (zie ook het commentaar op zienswijze 82.4).	

37	**Lutje Schipholt, mr. G.J.R., Stichting Rechtsbijstand namens A.A. Haverkamp, Borgweg 101 te Westerbroek**		
37.1	Het perceel Borgweg 101 te Westerbroek ligt op ca. 150 meter van de A7. Voor het project Meerstad moeten er meerdere ontsluitingen op deze snelweg komen. Eén van de aansluitingen komt in de buurt van Borgweg 101 te liggen. In het Masterplan lag de aansluiting nog op ruime afstand van het perceel. In het ontwerpbestemmingsplan is het zoekgebied voor de betreffende aansluiting vergroot en opgeschoven in de richting van Borgweg 101. De realisering van het plan leidt tot een toename van het aantal bewoners (en auto's) in de omgeving. Hierdoor neemt het aantal verkeersbewegingen op de A7 en aanliggende wegen toe. Wanneer de bestemming verkeersdoeleinden wordt verruimd, is de kans aanwezig dat de aansluiting van Harkstede op de A7 vlakbij de woning Borgweg 101 zal worden aangelegd. Dit is ongewenst.	Er moet onderscheid gemaakt worden tussen de aansluiting zelf en de weg die de aansluiting met de Hoofdweg verbindt. De aansluiting zelf is op de bestemmingsplankaart realiseerbaar op dezelfde locatie als in het Masterplan. Alleen de toevoerroute is in westelijke richting verplaatst, juist verder vanaf de Borgweg (zie ook het commentaar op zienswijze 8.1A onder a). De aansluiting moet gezocht worden in het grijze gebied met de bestemming 'verkeersdoeleinden'. Wij zijn ons ervan bewust dat de realisatie van Meerstad en de daarmee gepaard gaande voorzieningen als ontsluitingswegen ook negatieve gevolgen hebben voor een groot aantal zittende bewoners. Dat is echter inherent aan de gemaakte afweging om te komen tot de transformatie van een zo groot gebied.	
37.2	Het voornaamste bezwaar tegen deze aansluiting is de toename van de geluidsoverlast, als gevolg van afremmende en optrekkende auto's vanwege het verlaten of oprijden van de A7. De aanleg van de aansluiting zal leiden tot een wezenlijke verandering van de directe omgeving van de woning en een aantasting zijn van rust en het woongenot.	De geluidsbelasting vanwege de aansluiting op de A7 is onderzocht. Hieruit is gebleken dat aansluiting zodanig te realiseren is, dat aan de voorkeurswaarden van de Wet geluidhinder kan worden voldaan.	
37.3	De verruiming van de bestemming verkeersdoeleinden op de plankaart aan de zuidkant van het gebied leidt tot rechtsonzekerheid voor onder andere dhr. Haverkamp, omdat het lang onduidelijk zal zijn waar de aansluiting zal komen te liggen.	De strook met de bestemming verkeersdoeleinden varieert van ca. 125 meter (ter hoogte van de woning van Bulder) tot ca. 135 meter. Dwarsprofiel 1 op de plankaart geeft aan "hoofdontsluiting" met maximaal 4 rijstroken. Het totale wegprofiel, inclusief het vrijliggend fietspad, bermsloten en maaipaden, heeft een profielbreedte van 42,50 meter. Het zoekgebied heeft daarmee een redelijke breedte, temeer daar er gedacht moet worden aan 2 x 2 meter vrij liggende verkeerstroken. De breedte van het tracé is ook nodig in verband met de geluidszone rond de weg c.q. in verband met eventuele maatregelen om overmatige geluidhinder tegen te gaan. Overblijvende gedeelten worden ingericht als berm c.q. groenvoorziening en zouden zelfs een rol kunnen spelen voor	

		flora en fauna. Er zijn daarmee inderdaad schuifmarges aanwezig, doch deze zijn niet onaanvaardbaar ruim. Daarbij geldt dat gewaarborgd is dat bij de aanleg van de weg de voorkeursgrenswaarden c.q. de vastgestelde hogere grenswaarden van de Wet geluidhinder gerespecteerd worden. Al met al menen wij dat er voor indieners geen sprake is van onaanvaardbare onzekerheid.	
37.4	In de omgeving zijn voldoende andere ontsluitingsmogelijkheden van Harkstede op de A7 te realiseren, waardoor het openhouden van de mogelijkheid van de aanleg van de ontsluiting op de A7 – vlakbij Borgweg 101 – niet noodzakelijk is. De meest geschikte plaats voor de ontsluiting is bij het Engeberterviaduct. Een aantal bedrijven krijgt hierdoor een rechtstreekse aansluiting op de A7. Met deze beste optie voor de hoofdontsluiting op de A7, kan de bestemming verkeersdoeleinden verkleind worden. Dit is ook beter voor de rechtszekerheid van de belanghebbenden. Dhr. Haverkamp concludeert dat de verruiming van de bestemming verkeersdoeleinden in strijd is met een goede ruimtelijke ordening, omdat er andere mogelijkheden voor aansluiting op de A7 zijn, die minder overlast veroorzaken bij het perceel van dhr. Haverkamp.	De oplossing wordt gezocht in de op de plankaart aangegeven grijze gebieden met de bestemming 'verkeersdoeleinden'. Bij de locatie keuze wordt rekening gehouden met het algemeen belang, waarbij zo min mogelijk mensen hinder ondervinden. De optie om bedrijven rechtstreeks te ontsluiten zal betekenen dat een aansluiting gemaakt zal worden met de huidige Engelberterweg. Dit is echter uitgesloten, om zo sluipverkeer te voorkomen. Zie ook het commentaar op zienswijze 8.1A onder c.	
37.5	Gevreesd wordt dat de woning na realisering van het bouwplan in waarde zal dalen. Dhr. Haverkamp is voornemens een planschadeclaim in te dienen bij de gemeente. Van de bouw zal een dermate waardeverminderend effect uitgaan op de omringende onroerende zaken, dat voor haalbaarheid van het plan gevreesd moet worden, hetgeen weer een aanleiding is om te zoeken naar alternatieven.	Wij verwijzen naar het commentaar op zienswijze 5.1A onder "planschade". In de exploitatieopzet is rekening gehouden met planschades.	

38	**Meijer, G., Hoofdweg 115 te Harkstede**		
38.1	Het perceel Kooilaan 6 te Harkstede (agrarische bedrijfsloods) is toegankelijk via de Hoofdlaan. Op de bestemmingsplankaart is het betreffende perceel ingetekend in Deelgebied 4. De toegangsweg naar dit perceel wordt doorbroken door de functie water. Deze situatie is niet acceptabel. Om die reden zal gezocht moeten worden naar een passende oplossing voor dit probleem.	De veldschuur zal bij de uitwerking van het plan moeten verdwijnen. Bij de uitwerking van de verschillende deelgebieden zal moeten blijken of ook de (tijdelijke) ontsluiting en de bereikbaarheid van "bestaande percelen" mogelijk is. Voor wat betreft de bereikbaarheid van bestaande bebouwing verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 30.11A.	
38.2	De huidige situatie zal, zowel bouwkundig als technisch, vastgelegd moeten worden door een onafhankelijk bureau.	Voor wat betreft de nulmeting verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 15.4A onder d.	

39	**Heringa, B.J., Hoofdweg 183 te Harkstede en Stichting Rigoletto-Manege**		
39.1	Heringa verzoekt om vergroting van het bouwblok voor: - een rijhal van 30 x 100 m dwars achter beide gebouwen; - een open veldschuur van 40 x 9 meter langs de perceelsgrens met Hoofdweg 199 voor opslag van machines, hooi en stro; Als de bouwplannen niet gerealiseerd kunnen worden loopt de toekomst van de vereniging en het bedrijf gevaar.	De nog bij dhr. Heringa in bezit zijnde gronden aan de Hoofdweg 195/197 hebben in het plan de bestemming "Manege" gekregen. De erachter liggende gronden hebben de bestemming "Woongebied (uit te werken)" gekregen. Deze bestemming maakt gevoelige bestemmingen mogelijk, met inachtneming van de rond het bedrijf gelegde hinderzone (dubbelbestemming). De hinderzone heeft conform de VNG-brochure "Bedrijven- en milieuzonering" een breedte gekregen van 50 meter, gerekend vanaf de perceelsgrens van de inrichting. Dat bewerkstelligt dat nieuwe woningen en andere gevoelige bestemmingen niet mogen worden opgericht binnen 50 meter van de perceelsgrens van het bedrijf. Op basis daarvan achten wij het woonklimaat binnen de uit te werken woonbestemming voldoende gewaarborgd. De uitbreidingsmogelijkheden van het bedrijf zullen echter worden beperkt, omdat bij plaatsing van woningen op 50 meter niet zal kunnen worden voldaan aan de toetsingsafstand van de Stankwet (vanwege de veranderende omgeving verschuift de toetsingsafstand van 50 naar 100 meter). Vanwege de met het plan gediende belangen, de invullingsmogelijkheden van het plan en het oogmerk waarmee de gronden van dhr. Heringa zijn aangekocht, achten wij dit verantwoord en kiezen wij niet voor een afstand van 100 meter. De huidige bedrijfsvoering kan op basis van de bestaande vergunningen overigens onbelemmerd worden voortgezet. Het voorgaande betekent dat wij geen medewerking zullen kunnen verlenen aan de gevraagde rijhal en veldschuur. Allereerst hebben wij uit eerdere correspondentie begrepen dat de rijhal mede bedoeld is voor de vergroting van het aantal in pension te stallen paarden, waarmee het aantal paarden zal worden vergroot. Dat is, zoals in het voorgaande is betoogd, niet langer mogelijk. Verder achten wij de gewenste loods qua afmeting, oriëntatie en situering ook stedenbouwkundig niet wenselijk, mede in aanmerking genomen het karakter van de nieuwe omgeving.	

		Voor wat betreft de veldschuur het volgende. De veldschuur zou langs de perceelsgrens met Hoofdweg 199 komen te staan. Het perceel Hoofdweg 199 grenst direct aan het perceel Hoofdweg 197 en valt in zijn geheel binnen de op de plankaart vastgelegde hindercirkel van de manege. Deze situatie is historisch zo gegroeid. De situering van beide objecten is reeds vastgelegd in het bestemmingsplan "Buitengebied (herziening 1997)", met dien verstande dat de gronden vòòr de panden Hoofdweg 195 en 197 daarin een agrarische bestemming hebben, waarbinnen een paardenbak ten behoeve van het agrarisch gebruik ook reeds mogelijk is. De bewoners van Hoofdweg 199 hebben reeds meermalen over de inrichting geklaagd. De woning Hoofdweg 199 is gesitueerd voor aan de Hoofdweg, naast een tot de manege behorende paardenbak, maar wat verder verwijderd van de overige hinderveroorzakende activiteiten. Wij achten deze situatie niet van zodanige aard dat deze niet kan blijven voortbestaan zolang de milieuvoorschriften voor de inrichting worden nageleefd. Wel menen wij dat wij het woonklimaat op het perceel Hoofdweg 199 niet verder moeten belasten met de plaatsing van een nieuwe veldschuur langs de perceelsgrens. Overigens heeft de bewoner van Hoofdweg 199 in een zienswijze in de vrijstellingsprocedure voor deelplan 1 zijn zorg uitgesproken over zijn woonklimaat nu de manege een groot deel van de weidegronden verkocht heeft en dientengevolge de paarddichtheid bij de manege zelf zal oplopen. Hij verwacht daardoor meer overlast en vindt het vreemd dat het bedrijf onder dezelfde milieuvergunning door kan gaan. De milieuvergunning gaat echter reeds uit van de aanwezigheid van een bepaald aantal paarden in de opstallen zelf en houdt geen rekening met de afwezigheid van paarden in verband met bijvoorbeeld de weidegang. De voorwaarden bij de vergunning waarborgen een aanvaardbaar woonklimaat. Gelet op het bovenstaande handhaven wij het bouwvlak, dat is toegesneden op de bebouwing waarvoor een vergunning is verkregen. Wij beseffen dat de bedrijfsomstandigheden voor de	

		toekomst niet gunstiger zullen worden, maar dat is mede de consequentie van het feit dat dhr. Heringa ervoor heeft gekozen gronden aan Meerstad te verkopen. In dat verband verwijzen wij ook naar het antwoord op de zienswijzen 39.2 en 39.3.	
39.2	Indiener verzoekt 4 hectare land bij de manege te kunnen verkrijgen.	Uit eerdere contacten is reeds gebleken dat dhr. Heringa een probleem voorziet voor de exploitatie van de manege als er geen weidegrond bij de manege beschikbaar blijft of komt. Allereerst wordt opgemerkt dat bestemmingsplannen zich richten op het gebruik van grond en niet op grondtransacties. De omliggende gronden hebben in het plan de bestemming "Woongebied (uit te werken)". Het plan staat uitwerking naar weidegrond voor paarden strikt genomen niet in de weg. Voor de huidige weidegronden achter de manege staat inmiddels echter vast dat deze betrokken zullen worden in de ontwikkeling van Deelplan 1 (deelgebied 3) van Meerstad, onder meer als onderdeel van de doorlopende kwelzone. Terugverkoop is dan ook geen optie. Er wordt met dhr. Heringa overlegd en er wordt serieus bekeken welke andere mogelijkheden er zijn om voor langere of kortere periode tegemoet te komen aan de behoefte aan weidegrond bij de manege. Als het vinden van weidegronden echter niet lukt, kan dat de exploitatie van de manege inderdaad bemoeilijken. Dat is dan echter wel de (voorzienbare) consequentie van dhr. Heringa's oorspronkelijke keuze om gronden aan Meerstad te verkopen. Dat hij nu tot andere inzichten komt is voorstelbaar, maar zijn toenmalige keuzes zijn inmiddels wel onomkeerbaar geworden. Dat laat onverlet dat wij meezoeken naar een oplossing.	
39.3	Dhr. Heringa oppert als alternatief een nieuwe locatie met minimaal 6 hectare land.	Voorliggend plan voorziet in de mogelijkheid van handhaving van de manege op de huidige locatie, met de beperkingen die de nieuwe omgeving en de huidige eigendomssituatie met zich meebrengen. Dat laat onverlet dat wij openstaan voor andere opties. Op dit moment zijn die echter niet voorhanden c.q. onvoldoende uitgewerkt, zodat ons geen andere keuze rest dan de manege met de huidige beperkingen in het plan te handhaven.	
39.4	Dhr. Heringa verzoekt om inpassing van ruiterpaden.	In hoeverre en op welke wijze ruiterpaden bij de ontwikkeling van Meerstad inpasbaar zijn, zal moeten blijken bij de respectievelijke uitwerkingen van de verschillende deelgebieden. Het bestemmingsplan sluit ruiterpaden in ieder geval niet uit.	

		Ruiterpaden kunnen bijvoorbeeld onderdeel uitmaken van de recreatie gebieden (GIOS) in het bestemmingsplangebied. Wij zien geen aanleiding ruiterpaden in het bestemmingsplan vast te leggen. Bureau Meerstad zal eventuele ruiterpaden en –routes afstemmen met eventueel direct omliggende maneges en ruiterverenigingen.	

40	**Heringa, B.J., Hoofdweg 183 te Harkstede**		
40.1	Dhr. Heringa wenst ten behoeve van Hoofdweg 183 de op het onroerend goed betrekking hebbende vergunning in stand te houden. Een uitbreiding van het bouwvlak op het perceel Hoofdweg 183 is gewenst, zodat er een hal gebouwd kan worden.	Inmiddels is met de heer Heringa overeenstemming bereikt over de aankoop van het deel van zijn perceel waarop de bedrijfsactiviteiten ten behoeve van de paardenhouderij zijn gevestigd. De heer Heringa doet afstand van de vergunningen voor de paardenhouderij. Voor het plan betekent dit dat de bestemming "Paardenhouderij" komt te vervallen en dat het perceelsgedeelte dat Heringa behoudt de bestemming "Woondoeleinden" krijgt. De kamerverhuurfunctie wordt nu geregeld binnen die bestemming geregeld. De hindercirkel vervalt.	De beëindiging van de paarden-houderij wordt in de kaart en de voorschriften verwerkt
40.2	Verzoek aan Bureau Meerstad om de gronden voor de woonhuizen 183 en 183a aan weerszijden van de oprijlaan terug te kunnen kopen.	Het betreft de percelen V 1343 en V 1344. Allereerst wordt opgemerkt dat bestemmingsplannen zich richten op het gebruik van grond en niet op grondtransacties. De gronden hebben in het plan de bestemming "Woongebied (uit te werken)" gekregen. Het plan staat uitwerking conform het bestaand gebruik strikt genomen niet in de weg. Vooralsnog wensen wij de beschikking over de percelen te houden. De percelen V1343 en V 1344 zullen aldus niet worden verkocht aan de heer Heringa, maar blijven ter beschikking van het project Meerstad.	

41	**Kielman, H.E., Engelberterweg 104 te Engelbert**		
41.1	Afgevraagd wordt of er naast het talud van het viaduct te Engelbert voldoende ruimte is om – met name in de bocht bij de boerderij van Weender - twee rijbanen en een fietspad/secundaire weg aan te leggen. Het kan niet de bedoeling zijn hier een verbinding met de Engelberterweg te maken, dus ook niet via het bedrijventerrein (Kuil Banden). Kuil moet alleen via de parallelweg richting de A7 te bereiken zijn en niet via de Engelberterweg.	De parallelweg langs de A7 wordt niet aangesloten op de Engelberterweg. Momenteel wordt gewerkt aan de verdere uitwerking van de plannen. De weg en het fietspad zijn inpasbaar in de huidige situatie.	
41.2	De Borgbrug moet vervangen worden door een hoge brug, die iets verder richting Garmerwolde zou moeten komen. Hierdoor is er voldoende ruimte om een op- en afrit te maken door middel van een lus. Hierdoor hoeft de brug niet vaak open. Ook ontstaat er een langere aan- en afvoer voor het wachtende verkeer als de brug toch geopend is. Het plan om het verkeer om te leiden met behulp van een signalering is geen optie, want het verkeer blijft dan wachten in Klein Harkstede of in Middelbert.	De "Borgbrug-oplossing" is nog niet definitief en is onderwerp van nadere studie. Voor wat betreft de situatie rond de Borgbrug (en omgeving) verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 10.1A en het commentaar op zienswijze 15.7 onder e. Overigens is de aanleg van nieuwe brug richting Garmerwolde uitgesloten.	
41.3	Eerst was beloofd dat er geen bouwverkeer op de bestaande wegen zou worden toegelaten. Nu dit toch het geval blijkt te zijn, wordt gevreesd dat met andere toezeggingen ook zo omgegaan wordt.	Voor wat betreft het bouwverkeer verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 13.1 onder d.	

42	**Tammenga, J., Slochterdiep 39 te Lageland**		
	Zie zienswijze 32, met uitzondering van het onderstaande:	Zie commentaar op zienswijze 32.	
42.1	In de Nota ZCW (juni 2007) wordt gesteld dat de woning en het bedrijf van Tammenga buiten het bestemmingsplangebied vallen. Consequentie hiervan is wel dat er voor 2012 nabij de woning van Tammenga geen werkzaamheden zullen mogen plaatsvinden.	Het is correct dat het perceel van Tammenga pas bij een volgend bestemmingsplan binnen het bestemmingsplangebied zal vallen Aangezien het bestemmingsplan Meerstad-Midden aan het perceel van Tamminga grenst, kan niet gesteld worden dat er geen werkzaamheden plaats zullen vinden in de nabijheid. Zie ook de beantwoording van zienswijze 32.	
42.2	Een hoogspanningsleiding veroorzaakt wellicht gezondheidsrisico's. Indieners willen hiermee geen risico lopen. Of de leiding een negatief (gezondheids)effect heeft op klanten of op de omzet kan men niet overzien. Dit alles kan voorkomen worden door de leiding ondergronds aan te leggen, ook nabij de woning van Tammenga.	Wij verwijzen naar het commentaar op zienswijze 1.1D en 1.2. In het commentaar op zienswijze 1.2 is onder meer aangegeven dat het ondergronds aanleggen van de hoogspanningsleiding nog onderwerp is van nadere studie.	

43	**Bliek, W. van der & E. Gerritsen, Eemskanaal Zuidzijde 5 te Lageland**		
43.1	In het ontwerpbestemmingsplan wordt aangegeven dat er samen met Essent Netwerk gekeken is naar een aantal opties voor het verplaatsen van de huidige hoogspanningsleiding. Optie 4 – het noordelijke tracé langs het Eemskanaal – is hierbij als "minst slechte" uit de bus gekomen. Indieners zijn van mening dat er onvoldoende naar de andere opties gekeken is, zoals naar het ondergrondse alternatief. Een ondergrondse leiding past juist binnen het beleid om zoveel mogelijk het bestaande landschap in tact te laten en zo min mogelijk objecten te plaatsen.	Voor wat betreft de second opinion, die KEMA in opdracht van Bureau Meerstad heeft uitgevoerd met betrekking tot de uitgangspunten van Essent en Petersburg, verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.2.	
43.2	Aangegeven wordt dat gestreefd is naar een tracé waarmee zoveel mogelijk bestaande bebouwing gespaard kan worden. Hoe kan men dit echter waarmaken als niet zeker is of de bebouwing gehandhaafd kan worden.	De woningen van indieners kan gehandhaafd blijven, althans voorzover het de gevolgen van het hoogspanningstracé betreft.	
43.3	De verplaatsing van de masten naar het Eemskanaal wordt hoofdzakelijk uitgevoerd op basis van esthetische motieven, hetgeen valt op te merken uit de presentaties en gesprekken. Waarom zouden deze motieven niet gelden voor de huidige bewoners van Meerstad?	Voor wat betreft de keuze voor het tracé verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.4. Het gekozen tracé is wat de gemeenten en Bureau Meerstad betreft een compromis en uiteindelijk niet meer dan de "minst slechte oplossing". Ons is er alles aan gelegen de overlast van de huidige en toekomstige bewoners tot een minimum te reduceren, maar wij zijn ons er van bewust dat dit niet overal zal lukken.	
43.4	Het bundelingsprincipe, waarbij een nieuwe hoogspanningsleiding zoveel mogelijk gebundeld wordt met andere lijnvormige infrastructurele elementen, zoals het Eemskanaal, de autoweg en de lijnvormige beplanting, is geen deugdelijk argument. Het gaat namelijk om populieren, die binnen enkele jaren gekapt dienen te worden.	Bij het bundelingsprincipe gaat het om de intentie van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) om infrastructurele doorsnijdingen van het landschap waar mogelijk te bundelen. Zo zijn waterwegen en hoogspanninglijnen harde doorsnijdingen van het landschap. Om die reden zullen dergelijke elementen ook binnen het project Meerstad gebundeld worden. Overigens wijzen wij er met nadruk op dat ook Bureau Meerstad en de gemeenten liever geen bovengrondse leiding in het landschap zien, maar dat hieraan in sommige gevallen niet aan te ontkomen is. Het bundelen van tracés is in die gevallen de minst slechte optie.	
43.5	In de stukken wordt opgemerkt dat bij optie 4 de bestaande bevolkingsconcentraties en de doorkruising van nieuwe	Voor wat betreft de keuze voor het tracé verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.4. Het gekozen tracé is wat de	

	woongebieden minder zou zijn. Hiervan is geen sprake, want verschillende omwonenden – zoals van der Bliek en Gerritsen - worden niet ontzien. De keuze voor optie 4 is niet gebaseerd op een gedegen onderzoek en is daarmee onvoldoende gemotiveerd en onderbouwd. De bestaande hoogspanningsleiding kan ook op dezelfde plaats blijven, waarbij de nieuwe bewoners zelf de keuze hebben onder de mast te gaan wonen. Het argument dat een mast niet over water kan, is ongegrond. Op andere plaatsen staan deze masten al in het water.	gemeenten en Bureau Meerstad betreft een compromis en uiteindelijk niet meer dan de "minst slechte oplossing". Ons is er alles aan gelegen de overlast van de huidige en toekomstige bewoners tot een minimum te reduceren, maar wij zijn ons er van bewust dat dit niet overal zal lukken.	
43.6	Indieners hebben begrepen dat voorgesteld wordt het tracé te laten 'knikken' om zo te voorkomen dat het tracé recht over de woningen loopt. Dit staat haaks op het bundelingprincipe, aangezien het tracé hiermee kris kras door het landschap komt te lopen. Dit leidt tot meer horizonvervuiling.	Voor wat betreft het "knikken" van het tracé voor de hoogspanningsleiding verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.5.	
43.7	In de stukken wordt vermeld dat het niet zeker is in hoeverre woningen, waaronder de woning van Van der Bliek en Gerritsen, komen te vervallen. Dit hangt namelijk af van de exacte uitvoering van de lijn, mede in relatie tot de gebiedsuitwerking. Dit geeft veel onzekerheid.	Nadat de voorkeur was bepaald voor het hoogspanningstracé langs het Eemskanaal, heeft Petersburg Consultants b.v. nader onderzoek gedaan naar de uitvoering en uitwerking van dat tracé. Gestreefd is naar een tracé waarmee de bestaande bebouwing zo veel mogelijk gespaard kan worden, binnen de daarvoor gestelde richtlijnen van het RIVM en het ministerie van VROM. Een gedeelte van het tracé is meegenomen in het Bestemmingsplan Meerstad-Midden (zie ook het commentaar op zienswijze 1.1A). Voor het overige gedeelte van het tracé van de hoogspanningsleiding zal ook een planprocedure gevolgd moeten worden, waarbij de exacte ligging van de leiding duidelijk zal worden (zie ook het commentaar op zienswijze 1.1C).	
43.8	De plannen voor de afsluiting van de Hoofdweg-Bogweg-Driebondsweg bij een geopende brug, geven indieners het gevoel dat zij al verwijderd zijn van de kaart. Het is onbegrijpelijk dat verlangd wordt dat indieners moeten omrijden. Dit moet verder onderzocht worden, waaronder het probleem van sluipverkeer.	De "Borgbrug-oplossing" is nog niet definitief en is onderwerp van nadere studie. Voor wat betreft de situatie rond de Borgbrug (en omgeving) verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 10.1A en het commentaar op zienswijze 15.7 onder e. Overigens kan ook in de huidige situatie reeds oponthoud ontstaan bij een geopende brug.	
43.9	Het alternatieve tracé voor de hoogspanningsleiding is niet meegenomen in het Masterplan, het	Voor wat betreft de hoogspanningsleiding in relatie tot MER-regelgeving verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze	

	voorontwerpbestemmingsplan, de strategische milieubeoordeling en de milieueffectrapportage. Het verplaatsen van de hoogspanningsleiding is een integraal onderdeel van het plan en moet als zodanig in de MER worden beoordeeld.	27.4.	
43.10	De aanleg van een hoogspanningsleiding heeft grote consequenties voor het woongenot, de veiligheid en gezondheid van de indieners. Het overheidsbeleid heeft als uitgangspunt bij de planning en tracering van nieuwe hoogspanningsleidingen, dat situaties moeten worden voorkomen waarbij kinderen langdurig worden blootgesteld aan magneetvelden van bovengrondse hoogspanningsleidingen. Zo heeft staatssecretaris van Geel in oktober 2005 geadviseerd: "Op basis van het voorgaande adviseer ik u bij de vaststelling van streek- en bestemmingsplannen en van tracés van bovengrondse hoogspanningslijnen, dan wel bij wijzigingen in bestaande plannen of van bestaande hoogspanningsleidingen, zo veel als mogelijk is te vermijden dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen langdurig verblijven in het gebied rond bovengrondse hoogspanningslijnen waarbinnen het jaargemiddelde magneetveld hoger is dan 0,4 microtesla." Verzoek aan te tonen dat al het 'redelijkerwijze mogelijke' onderzocht is om een situatie te vermijden, die schadelijk is voor de gezondheid door hoogspanningsleidingen. Hierbij wordt bedoeld de mogelijkheden van zowel het huidige als alternatieve tracés, inclusief de mogelijkheden voor ondergrondse aanleg.	Voor wat betreft de richtlijnen met betrekking tot veiligheidsrisico's van magnetische en elektrische velden verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.1D. Voor het overige verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.2.	
43.10a	Een hoogspanningsleiding zal geluidhinder veroorzaken: het 'zingen' van kabels bij wind en geknetter bij vochtig weer. Daarnaast ontstaat trillingshinder: de mast zullen bij wind de grond in beweging zetten met trillingen als gevolg.	Voor wat betreft geluids- en trillingshinder als gevolg van hoogspanningsleidingen verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.8.	
43.11a	In hoeverre is het hoogspanningstracé in overeenstemming met het provinciale beleid omtrent dit punt alsmede Europese regelgeving?	Voor wat betreft de relatie met provinciaal beleid en Europese regelgeving verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.9.	
43.11b	In hoeverre bestaat overeenstemming met provinciale regelgeving inzake natuurgebieden waaronder de	Voor wat betreft het gebied naast boerderij Veldzicht verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.10. Dit gebied ligt	

	Ecologische Hoofdstructuur. De flora en fauna in het natuurgebied Veldzicht zal hinder ondervinden van onderhavig plan. De indiener betwijfelt of hiernaar voldoende onderzoek is verricht. Het plaatsen van hoogspanningsleidingen zal het leefmilieu van de vele soorten vogels en andere dieren verstoren. Het verder in procedure brengen van onderhavig plan zonder nader volledig onderzoek is strijdig met de flora en faunawet handelen.	overigens buiten het bestemmingsplan Meerstad-Midden.	
43.12	Het wegnemen van de hoogspanningsleiding valt in de artikel 19-procedure, evenals het deel van het nieuwe tracé wat in het thans ter inzage liggende ontwerp bestemmingsplan is aangemerkt als zoekgebied. Bij de acceptatie van het ontwerpbestemmingsplan wordt dus definitief en onomkeerbaar gekozen voor het tracé langs het Eemskanaal.	Voor wat betreft de relatie tussen vrijstellingsprocedure voor Deelplan 1 en de hoogspanningsleiding verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 35.14.	
43.13	In het koopcontract van 2002 staat vermeld dat: "Het verkochte niet betrokken is in een landinrichtingsplan, behoudens het aan de koper bekende studieplan Meerstad, en is niet ter onteigening aangewezen." Gaat dit niet meer op? Slechts een ander traject op een andere plek of een ondergronds traject is acceptabel. Wegen de economische motieven zwaarder dan gezondheidsrisico's?	Wij kunnen geen commentaar leveren op koopcontracten, waar wij niet bij betrokken zijn geweest. Met betrekking tot gezondheidsrisico's zal Bureau Meerstad zich ten alle tijden houden aan de in Nederland geldende voorschriften voor hoogspanningsleidingen van RIVM en VROM, zoals ook wordt aangegeven in het commentaar op zienswijze 1.1D.	

44	**Pool, G.R., Lagelandsterweg 14 te Lageland**		
44.1	Op 11 juli jl. is het plan voor de hoogspanningsleiding voorgelegd aan bewoners van de Borgsloot, Eemskanaal en Lagelandsterweg. Indieners zijn enorm geschrokken van het plan. Er was geen ruimte om mee te denken: men is geconfronteerd met een oplossing waarmee alle bewoners benadeeld worden.	De noodzaak van het verplaatsen van de hoogspanningsleiding en het meest waarschijnlijk tracé is in 2003 door bestuurders gecommuniceerd met de bewoners. Bewoners krijgen van Bureau Meerstad tijd en ruimte om mee te denken. Echter, bij iedere oplossing zijn er bewoners die benadeeld worden. Bureau Meerstad blijft zich inzetten om de schade te beperken, hetgeen natuurlijk ook in het belang is van het project: een hoogspanningsleiding is niet bepaald het visitekaartje van Meerstad. Omdat de zorg voor een betrouwbare stroomvoorziening overal in Nederland noodzakelijk is, realiseren wij ons dat aan een verlegging van het tracé – binnen de daarvoor gestelde kaders – niet te ontkomen is.	
44.2	Wonend op de hoek van het Eemskanaal en de Lagelandsterweg komt de hoogspanningsleiding aan de voorzijde en aan de zijkant te liggen. Het uitzicht zal sterk bepaald worden door deze leiding, hetgeen ten koste zal gaan van het woongenot. De woning is hierdoor minder goed te verkopen, wat een waardevermindering met zich meebrengt.	Ten eerste zullen wij er naar streven het tracé zodanig te kiezen dat de overlast minimaal is. Op voorhand is niet te zeggen of de waarde van het betreffende perceel zal dalen door het van kracht worden van het bestemmingsplan, omdat het bestemmingsplan ook voordelen met zich mee kan brengen. Mocht er echter vanwege de veranderde bestemmingen inderdaad sprake zijn van waardevermindering, dan zal dit worden vergoed in het kader van een planschadeprocedure. Deze procedure staat los van de bestemmingsplanprocedure en kan pas worden ingesteld als het bestemmingsplan rechtskracht heeft verkregen. Voor wat betreft planschade verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 5.1A.	
44.3	Hoogspanningskabels zijn storende elementen in het landschap. Deze kabels passen niet in het karakter van Meerstad, helemaal niet bij de entree van het gebied.	Wij verwijzen naar het bovenstaande commentaar op zienswijze 44.1.	
44.4	De mogelijke negatieve consequenties van een hoogspanningsleiding voor de gezondheid zit de fam. Pool niet lekker. Ook veroorzaken hoogspanningsleidingen geluidhinder.	Voor wat betreft de richtlijnen met betrekking tot veiligheidsrisico's van magnetische en elektrische velden verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.1D. Voor wat betreft geluidshinder als gevolg van hoogspanningsleidingen verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.8.	
44.5	De keuze zal niet moeten vallen op het voorgestelde tracé voor een bovengrondse hoogspanningsleiding. Het ondergronds aanleggen van de hoogspanningsleiding verdient de voorkeur.	Voor wat betreft de mogelijkheden voor ondergrondse aanleg verwijzen wij naar het tweede deel van het commentaar op zienswijze 1.2.	

45	**Smit, E.J.A., Driemerenweg 6 te Harkstede**		
45.1	Smit maakt bezwaar tegen het verdwijnen van de privacy. Het vrije uitzicht zal geheel verdwijnen en plaats maken voor een stad.	Zoals ook bij Smit bekend is, kan het pand niet behouden blijven. Dit is niet mogelijk gebleken vanwege de realisatie van Deelgebied 1. Omdat de woning moet verdwijnen is het verlies van privacy als zodanig dan ook geen punt van overweging. In het verleden zijn er reeds veelvuldig gesprekken geweest met Smit over aankoop van de woning. Dit heeft niet tot overeenstemming geleid. Ontegenzeggelijk zal de ontwikkeling van Meerstad een grote verandering van het gebied met zich meebrengen. Dat het uitzicht en de huidige privacy zullen veranderen, is niet te vermijden bij de realisatie van ca. 10.000 woningen, een meer als recreatieve trekker, etc. Toch hebben de gemeenteraden van Slochteren en Groningen en Provinciale Staten van Groningen besloten dat het algemene belang van de realisering van Meerstad gaat boven het individuele belang van vrij uitzicht en privacy. Binnen dat uitgangspunt zullen wij er alles aan doen om belangen van omwonenden zo goed mogelijk te waarborgen en afspraken te maken over de concrete invulling en maatregelen in de directe omgeving van omwonenden.	
45.2	De woning zal in waarde dalen.	Hetgeen hierboven voor de privacy is gesteld, geldt evenzeer voor de waardevermindering van de woning (zie commentaar op zienswijze 45.1).	
45.3	Smit zal overlast gaan ondervinden van het ophogen van de grond: er komt een 2 meter hoge wal grond voor de woning op perceel Driemerenweg 6, die het uitzicht zal beperken. Daarnaast zal het geluid van rijdende vrachtwagens en graafmachines overlast veroorzaken. Ook is Smit bang dat grond en land zal gaan schuiven door de druk van inklinkende grond.	Onduidelijk is op welke grondwal wordt gedoeld. Omdat het realiseren van een groot project als Meerstad overlast met zich meebrengt, streeft Bureau Meerstad naar tijdige verplaatsing en dus tot overeenstemming te komen (zie het bovenstaande commentaar op zienswijze 45.1). Zolang dit niet geregeld is, zal er op gepaste afstand van de woning gewerkt worden, zodat overlast binnen wettelijke kaders te houden is. Dit geldt overigens uitsluitend voor het woonperceel en niet voor een toegangsweg. Voor wat betreft bouwverkeer wordt verwezen naar het commentaar op zienswijze 13.1D. Bovendien geven de minimale ophoging, die op de betreffende locatie nodig is, en de kennis van de ondergrond geen enkele aanleiding om te veronderstellen dat de grond zal gaan schuiven.	
45.4	De Harksteder Broeklanden is een prachtig natuurgebied van 56 hectare, die als gevolg van de realisatie van	De afstand van Meerstad centrum tot de dichtstbijzijnde (nieuwe) natuur is inderdaad groot als moet worden omgereden via	

	Meerstad zal moeten verdwijnen. Wanneer dit gebied verdwijnt, zal het dichtstbijzijnde natuurgebied voor de bewoners van Meerstad Centrum op ca. 10 km afstand liggen. Vanaf Groningen zal het natuurgebied niet gemakkelijk met de fiets te bereiken zijn, hetgeen zal leiden tot extra autobewegingen.	Ruischerbrug. Per fiets kunnen langs het Slochterdiep de natuurgebieden snel worden bereikt. Het centrum van Meerstad zal ontsloten worden via de route door het meer naar de aansluiting A7/Harkstede. Ook de nieuwe natuurgebieden kunnen via deze route gemakkelijk worden bereikt. Voor wat betreft het behoud van de Harksteder Broeklanden verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 30.8A2.	
45.5	Een deel van de toegangsweg naar Driemerenweg 6 zal verdwijnen. Smit wil de garantie van een gelijkwaardige weg van asfalt, waarbij Smit niet meer kilometers wil maken naar Harkstede, Hoogezand of Groningen. Ook moet het pand bereikbaar blijven voor vrachtwagens. Anders dient er sprake te zijn van een schadevergoeding voor de extra gereden kilometers en voor het zelf ophalen van grote pakketten of tuingrond.	Voor wat betreft de bereikbaarheid van bestaande bebouwing verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 30.11A.	

46	Kleijweg, Slochterdiep 3 te Lageland		
46.1	Men voelt zich beperkt in de bedrijfsontwikkeling, met name door de milieucirkel, die rond het bedrijf gekomen is. Op de huidige locatie zijn hierdoor weinig mogelijkheden tot groei. Door deze onzekerheid is de waarde van het bedrijf behoorlijk gedaald en is op dit moment onverkoopbaar.	Rond het bedrijf is een dubbelbestemming “Hinderzone” van 100 meter opgenomen. Daarbinnen zijn geen gevoelige objecten toegestaan. Die afstand correspondeert met de grootste toetsingsafstand uit de Stankwet. Met de hinderzone worden gevoelige objecten geweerd zodat geen belemmeringen optreden voor de bedrijfsvoering, en wordt anderzijds voor de nieuwe woningen op de IJsbaanlocatie een aanvaardbaar leefmilieu gewaarborgd. In het ontwerp was de hinderzone gerelateerd aan de op het perceel aanwezige bebouwing. In uitbreidingsmogelijkheden was derhalve niet voorzien. Daarmee zouden de ontwikkelingsmogelijkheden van het bedrijf inderdaad onevenredig worden geschaad. Daarom is overwogen om de hinderzone te relateren aan het huidige bouwvlak van het bedrijf. Dat stuit echter op andere bezwaren. De hinderzone zou dan grotendeels over de IJsbaanlocatie komen te vallen. Voor de invulling daarvan zijn reeds geruime tijd intensieve gesprekken gaande met mensen die elders uit het plangebied komen en een vervangende kavel aangeboden krijgen op de IJsbaanlocatie. Uitgaande van de “oude” hindercontour is een invulling van de locatie gemaakt, waarbij een aantal van de bewoners een plek is toegezegd die binnen de vergrote hindercirkel zou komen te vallen. De invulling van de locatie en de afspraken met de aspirant bewoners zouden daarmee in gevaar komen. Dat achten wij onwenselijk. Anderzijds hebben wij rekening te houden met de belangen van het bedrijf. Als wij uitgaan van de voorgestane invulling van de IJsbaanlocatie, zou dat betekenen dat de oorspronkelijke hinderzone gehandhaafd blijft en dat van het overige deel van het bouwvlak een strook van ongeveer 35 meter grond aan de wegzijde niet gebruikt zou kunnen worden voor de realisatie van stankgevoelige objecten. Vanwege de perceelsindeling en de ligging van de bedrijfswoning ligt realisatie van een stal in die strook ook niet voor de hand. Het overige deel van het bouwvlak biedt voldoende mogelijkheden om binnen de marges van de Wet Milieubeheer nieuwe stallen te bouwen. De	De hindercirkel wordt aangepast op de plankaart.

		ontwikkelingsmogelijkheden worden daarmee niet onevenredig belemmerd. Overigens heeft het bedrijf momenteel alleen plannen de bestaande stal naar achteren te verlengen. Los daarvan zijn wij bereid bij de aanstaande herziening van het bestemmingsplan Buitengebied het bouwvlak aan de noordwestzijde uit te breiden. Het woonklimaat in de nieuwe woonvlek is voldoende gegarandeerd vanwege de kortste afstand van nog altijd meer dan 60 meter tussen de grens van het bouwvlak en de nieuwe woningen.	
46.2	De inrichting van het woongebied tegenover Slochterdiep 3 is nog niet duidelijk. Als gevolg van de milieucontour dient bebouwing op minimaal 100m afstand gerealiseerd te worden om het melkveebedrijf ontwikkelingsperspectief te laten behouden. Het bedrijf is in 2000 verplaatst uit de Randstad. Destijds is bewust voor een locaties gekozen waar ontwikkelingen mogelijk zijn. De plankaart moet dusdanig aangepast worden, dat er geen bebouwing mogelijk is binnen de zogenaamde hinderzone.	Wij verwijzen naar het antwoord op zienswijze 46.1. daarbij wordt opgemerkt dat binnen de hinderzone nog wel enige ontwikkeling mogelijk is, alleen geen gevoelige objecten. Niet gevoelige bebouwing als schuurtjes en bergingen zijn mogelijk, evenals bijvoorbeeld ontsluitingsweggetjes en groenvoorzieningen. Deze beïnvloeden het agrarisch bedrijf niet.	
46.3	Een andere mogelijkheid is dat het bedrijf door Meerstad verworven wordt en ter plaatse wordt beëindigd, zodat van een hinderzone geen sprake meer is.	Zie het bovenstaande commentaar op zienswijze 46.2. Voor overige vragen met betrekking tot verwervingen, zoals de aan- en verkoop van woningen en bedrijven, kunt u zich wenden tot Bureau Meerstad te Harkstede.	
46.4	Kleijweg maakt zich zorgen over het waterhuishoudkundig systeem. Welke impact heeft het verplaatsen van gemaal Lageland op het toekomstig waterpeil? In het Masterplan wordt de garantie gegeven dat er ten opzichte van het huidige grondwaterregiem geen verslechtering zal optreden. Is dit door het verplaatsen van het gemaal Lageland nog steeds gewaarborgd? Op geen van de percelen van Kleijweg zijn grondwaterpeilbuizen geplaatst om dit in kaart te kunnen brengen.	Aan de waterstructuurvisie liggen veel studies ten grondslag. Alle locaties, waarvan ook maar het geringste vermoeden bestaat dat het grondwaterpeil beïnvloed zou kunnen worden door de aanleg van Meerstad, zijn voorzien van peilbuizen (zie ook het commentaar op zienswijze 34.3). In het gebied rondom Lageland zijn additionele peilbuizen geplaatst, omdat de bevolking twijfelt aan de studies. Met betrekking tot Slochterdiep 3 Lageland zijn overigens absoluut geen grondwaterwijzigingen als gevolg van de aanleg van Meerstad mogelijk. Het huidig bemalingsregiem wordt hier onverkort gehandhaafd, alleen komt het gemaal op een andere plaats te staan.	

47	**Veninga, M.R. en A.G. Veninga-Poortman, Hoofdweg 196 te Harkstede**		
47.1	Indieners maken bezwaar tegen de ligging van de zuidelijke ontsluitingsweg. De privacy en rust van het perceel Hoofdweg 196 worden hiermee aangetast. De genoemde reden dat dit sneller te realiseren is, mag geen doorslaggevend argument zijn bij een zo ingrijpende verandering. Het is onduidelijk waarom van eerder genoemde opties in het Masterplan of langs de Bieleveldslaan afgeweken wordt.	Voor wat betreft de verschuiving van het tracé van de zuidelijke hoofdontsluiting in westelijke richting verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 8.1A onder a. De afstand van de ontsluitingweg ten opzichte van de boerderij is nagenoeg gelijk aan de afstand van de boerderij tot de Hoofdweg. Om de rust en privacy te waarborgen hebben wij nader onderzoek laten uitvoeren naar de mogelijke maatregelen. Hieruit is gebleken dat er maatregelen mogelijk zijn om de geluidsbelasting verder te beperken in de vorm van bijvoorbeeld de aanleg van een grondwal langs de nieuwe weg. Hierdoor zal de geluidsbelasting substantieel minder worden dan aanvankelijk voorzien. De definitieve aansluiting op de A7 (knooppunt) is realiseerbaar op de locatie zoals in het Masterplan Meerstad is aangegeven. De aansluiting via de Bieleveldslaan is uitgesloten, aangezien de ruimtelijke inpasbaarheid verre van ideaal is.	

48	**Maatschap Veltman, Hamweg 100 te Slochteren**		
48.1	Indieners handhaven de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals dat ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007.	Deze zienswijzen worden besproken onder 48.1A tot en met 48.1L.	
48.1A	Bezwaren ten aanzien van het voorontwerp bestemmingsplan worden onveranderd gehandhaafd in de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden zoals ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007:	Deze inspraakreacties worden besproken onder 48.1A1 tot en met 48.1A13.	
48.1A1	De kaartschalen van de opgestuurde plankaarten (Meerstad-midden + uitsnede) kloppen niet. Het juiste kaartmateriaal dient zo spoedig mogelijk te worden verspreid, teneinde fouten te voorkomen.	De schaal van de ter inzage gelegde plankaarten van het voorontwerp bestemmingsplan klopt (1:10.000). De schaal op de destijds tijdens de inspraak verstrekte verkleiningen op A3-formaat klopte inderdaad niet. Deze kaart is destijds als extra service aan de bewoners uitgereikt. Het is correct dat een deel van de exemplaren van de plankaart van het ontwerpbestemmingsplan (eerste versie), die in omloop is gekomen, geen schaalvermelding kenden. Op de vast te stellen plankaart zal de schaal zeker worden vermeld. Ook de originele plankaart is overigens op schaal. Kopieën kunnen afwijken. De vermelding van het papierformaat in de toelichting was reeds aangepast.	
48.1A2	Voorgesteld wordt bij het voorliggende plan een nieuwe startnotitie ter inzage te leggen, teneinde de zorgvuldigheid van het toetsen van de omgevingseffecten te vergroten. Het was onduidelijk dat de Startnotitie van vorig jaar was bedoeld om te beginnen met een grootschaliger ingreep met grote fysieke gevolgen in plaats van ontgronding in een klein gedeelte van het gebied te faciliteren.	In eerste instantie was een eerste fase ontgronding gepland als eerste stap van de realisatie van het meer. Daarbij was voorzien dat dit op zeer korte termijn zou gaan spelen met een separate ruimtelijke procedure. Aan dat onderdeel zou gedetailleerder aandacht worden besteed. Echter door enkele oorzaken bleek het in het in de tijd naar voren halen van de eerste fase niet zinvol. Het voorgestane detailniveau is vervolgens betrokken op het totale meer. Dat er weinig inspraakreacties zijn gekomen betekent geenszins dat er weinig aandacht aan het ontgrondingaspect wordt besteed. Dit blijkt ook uit de opzet van het MER waarbij steeds onderscheid is gemaakt naar het niveau van respectievelijk masterplan, bestemmingsplan en ontgronding.	
48.1A3	Om de dreigende zoutproblematiek in en uit de ondergrond goed te kunnen beoordelen zijn nieuwe waarnemingen noodzakelijk. Het waterkwantiteitsmodel waar men al mee	De teksten in het MER spreken elkaar niet tegen. Gesproken wordt over zeer lokale zoute kwel in de huidige situatie, de zoet-/zoutgrens in het plangebied zit op relatief grote diepte, toevoer	

	rekent wordt nog getoetst op functionaliteit. Er zijn harde feiten en waarnemingen nodig om zekerheid te verschaffen.	van zoutkwelwater wordt vrijwel uitgesloten. In het rapport "Effecten van zandwinning op het grondwatersysteem", 26 augustus 2005, van Royal Haskoning, wordt ingegaan op de problematiek van diepere zandwinning en de mogelijk zout-problematiek. Verder is door Wiertsema en Partners hier op ingegaan in het grondonderzoek (2004) waarbij tal van diepere boringen in het gehele gebied zijn gedaan. Tot circa 20 meter diepte zijn er ten zuiden van het Slochterdiep geen zoutproblemen te verwachten. Ten Noorden van het Slochterdiep worden geen diepere zandputten gepland en indien dit te zijner tijd toch noodzakelijk mocht blijken, zal hier nader onderzoek voor uitgevoerd worden.	
48.1A4	In de MER blijft onbesproken wat de effecten van de verhoogde waterpeilen (Slochterdiep, Meerpeil en verhoogde slootpeilen) op de onmiddellijke omgeving van perceel Hamweg 100 te Harkstede zullen zijn ten opzichte van het vigerende peil.	In paragraaf 5.5 van de MER wordt ingegaan op de waterpeilen en fluctuaties en kwel en wegzijging.	
48.1A5	In het algemeen staat er te weinig geschreven over bodemstabiliteit in de MER-rapportage en de inhoud is niet volledig. Er wordt niet specifiek aangegeven hoe de onderwatertalud-opbouw en de oeververdediging, direct grenzend aan perceel Hamweg 100 te Harkstede zijn geregeld.	Met betrekking tot bodemstabiliteit is ingegaan op de diepteligging van de zandondergrond en is tevens aangegeven in welke delen de bodem minder stabiel is. Daarbij is aangegeven dat dit grootschalige technische maatregelen met zich mee zal brengen. De doeleindenomschrijving van de bestemming water maakt het mogelijk om waar nodig oeverbeschermingswerken aan te leggen.	
48.1A6	Rondom het perceel Hamweg 100 te Harkstede zorgen verschillende bestemmingen op de belendende percelen voor overlast.	Bij de verdere uitwerking van de definitieve plannen zal continu gelet worden op de mogelijke consequenties van waterpeilen op belendende percelen en gebouwen. Vervolgens zullen er waterbeheersmaatregelen genomen worden om de mogelijke consequenties te elimineren. Dit kan met behulp van kwelsloten, perceeldrainage etc. Er zijn nu reeds peilbuizen ter monitoring geplaatst dit alles nu reeds vast te leggen (zie ook het commentaar op zienswijze 15.4A onder d).	
48.1A7	De percelen met de letter B aangegeven natuurbestemming (NP) zorgen voor wateroverlast en waarschijnlijk hinder door flora en fauna.	De bestemming natuur is een uit te werken bestemming. De toekomstige inrichting wordt pas bij de uitwerking bepaald. Natuurontwikkeling en maatregelen ten behoeve van de natuur zullen altijd met inachtneming van aangrenzende landbouwbelangen uitgevoerd worden buiten het landbouwgebied.	
48.1A8	De percelen met de letter D aangegeven natuurbestemming (SP, MP en NP) geeft wateroverlast en waarschijnlijk ook	Zie het bovenstaande commentaar op zienswijze 48.1A6.	

	hinder door flora en fauna.		
48.1A9	Het met E aangegeven meer (MP), zorgt voor wateroverlast met wellicht ook zoutlast. Dit in verband met de minimale grens van het meer. Het meer grenst direct aan het perceel Hamweg 100 te Harkstede. Voor buffering van hoogwater, afslag, bodemstabiliteit, kwel, etc. is binnen de nieuwe bestemming geen ruimte aangegeven.	Er zijn technisch voldoende mogelijkheden om het achterland van grote waterpartijen te beschermen. Deze mogen binnen de bestemming "water" gerealiseerd worden, ook als mocht blijken dat hier een bredere zone voor nodig zou zijn. Zoutwater problemen zullen zich in het meer niet voordoen, omdat het meer lang niet diep genoeg is om zoutwatervoerende lagen te verbinden. Zelfs bij 15 meter diepte (eventuele slibvangdepots) is dit onmogelijk. Zie ook het commentaar op zienswijze 48.12a.	
48.1A10	De met F aangegeven natuurbestemming (NP of MP) geeft wateroverlast en ongewenste invloed van flora en fauna. De toekomstige inrichting van deze gebieden is niet duidelijk aangegeven.	Zie het bovenstaande commentaar op zienswijze 48.1A6.	
48.1A11	De met G aangegeven hoofdwatergang wordt niet meer als zodanig bestemd. De aard en wijze van de noodzakelijke afwatering richting het gemaal de Woudbloem is onduidelijk geworden.	De afwatering naar Woudbloem is vanuit de aangegeven hoofdwatergang niet meer nodig, er wordt een waterbeheerssysteem opgezet met stuwen en gemalen, die er voor zorgen dat het waterbeheer voor de gehele omgeving weer goed geregeld is zonder dat er overlast voor de bestaande agrariërs/opstallen ontstaat.	
48.1A12	Tegen elke bestemmingswijziging binnen het in bijlage E met een arcering aangegeven gebied wordt bezwaar gemaakt. Met name tegen de bestemmingswijziging van de watergang en de wijziging in het gebruik (peil) wordt bezwaar gemaakt. Voor landbouwkundig gebruik van grond in deze omgeving moet afvoer en aanvoer van water altijd gewaarborgd zijn.	Zie het bovenstaande: het waterbeheer voor de agrarische gronden zal geregeld worden binnen het nieuw aan te leggen waterbeheersysteem. Dit systeem zal in overleg met alle betrokken beheerders en met name het Waterschap verder uitgewerkt worden.	
48.1A13	De situering van WG-6 (zie kaart!) is opmerkelijk, aangezien er geen ontsluiting naar dit gebied aangegeven staat op de kaart.	De ontsluiting is voorzien door de natuurzone, maar was inderdaad formeel nog niet in het voorontwerpbestemmingsplan geregeld. Dit was reeds gecorrigeerd met een aanduiding op de kaart.	
48.1B	Men vraagt zich af wat de status van Bureau Meerstad is. In het voorjaar zal de indiener de raadsleden informeren over de volgende zaken: Mededinging, juiste/onafhankelijke informatie, onafhankelijkheid gemeente, wie beschikte wanneer over welke informatie en hoe gaat men daarmee om, EG-wetgeving ter zake, kartel-politie e.d. De onduidelijkheid die wordt opgeroepen door Toelichting par. 3.2.1, waarin vermeld wordt dat zowel de publieke als de private	Wij nemen kennis van de moeite die men stelt te hebben met de gang van zaken op diverse punten. Voor de vaststelling van het bestemmingsplan heeft dat verder geen gevolgen. De tekst in de toelichting (paragraaf 3.2.1) was in zoverre niet correct dat de Intentieovereenkomst, die gesloten is op 7 maart 2001, alleen door de publieke partijen is ondertekend. De Samenwerkingsovereenkomst is gesloten tussen publieke en private partijen (SOK van de GEMM) op 28 september 2005, waarna de Grondexploitatiemaatschappij Meerstad (GEM Meerstad) is	

	partijen een akkoord hebben gesloten in maart 2001, wordt dan door de indiener besproken.	opgericht.	
48.1C	De Bestemmingsplankaart is niet goed. Zo is bijvoorbeeld de schaal niet weergegeven. Het formaat zou A0 zijn, maar dat klopt niet. Een kaart moet betrouwbare informatie leveren en geen vraagtekens opleveren.	Voor wat betreft de toegepaste schaal van de bestemmingsplankaart verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 48.1A1.	
48.1D	Fouten in naam en adres in de nota RCW. Deze is weergegeven als Maatschap Veldman, de heer of mevrouw, Hamweg 100, 9617 AL Harkstede i.p.v. Maatschap Veltman, Hamweg 100, 9617 AT Harkstede.	Wij hebben kennis genomen van het juiste adres van indiener.	
48.1E	In het bestemmingsplan worden een aantal container-begrippen gehanteerd waarbij zoveel ruimte is voor verandering, interpretatieverschillen en verschuiving dat sommige begrippen uitwisselbaar zijn.	Men laat in het midden welke begrippen in zijn optiek onduidelijk zijn. Naar ons oordeel zijn de begrippen voldoende kenbaar.	
48.1F	De harde aanbevelingen van de commissie MER komen nergens tot uiting. Deze hadden op de kaart moeten staan, maar zeker ook in de voorschriften en in de toelichting omschreven moeten worden. Het risico bestaat dat de door de commissie MER beoogde effecten niet worden bewerkstelligd. Bouwers en projectontwikkelaars krijgen te veel vrijheid, waardoor de samenleving het risico loopt jarenlang met nadelige effecten en kosten te worden geconfronteerd.	Van de mitigerende maatregelen, zoals samengevat in paragraaf 5.11 van de MER is in paragraaf 7.3 van de MER weergegeven in hoeverre de opgenomen maatregelen in het bestemmingsplan zijn verwerkt en zoniet waarom niet. Het bestemmingsplan is hierop reeds aangepast. Verder dient opgemerkt te worden dat het bestemmingsplan een aantal zekerheden bevat om er voor te zorgen dat de natuur een belangrijke plaats krijgt bij de realisering van het plan. Zo zijn in de belangrijkste bestemmingen (Woongebied (uit te werken) en Natuur) minimum percentages opgenomen groene functies, natuurdoeleinden, wijkvoorzieningen en water. Onder 4.3.6 is onder h. opgenomen: "in deelgebied 7 tussen de Hamweg en het Rijpmagebied dienen ecologische verbindingszones te worden gerealiseerd". Bij de bestemming Natuur is een minimum percentage water opgenomen van 30%. Verder is het Meer, vooral naar aanleiding van het advies van de MER-Commissie ten opzichte van het voorontwerpbestemmingsplan vergroot en positief bestemd. Aan de oostzijde is reeds in een eerdere versie van het plan de oppervlakte "Natuur" sterk vergroot ten koste van het uit te werken woongebied. Door deze vergroting is meer ruimte voor migratie mogelijk van diersoorten. In Meerstad zullen verder tal van maatregelen worden genomen, zoals het maken van diepere gedeelten in het meer en het	

		aanbrengen van een zandbodem om de waterkwaliteit zo goed mogelijk te krijgen. Het ambitieniveau van Meerstad ligt hoog bij alle instanties en betrokken partijen. Door het plan Meerstad zal de ecologische waarde van het plangebied alleen maar toenemen.	
48.1G	Het is onduidelijk waarom de voor- en nadelen van het nu bestaande landschap (hoogteligging, bodemopbouw e.d.) niet beter worden benut in de plannen. Meerstad lijkt een custom-build plan te worden maar dan met projectontwikkelaars als klant in plaats van bewoners.	Het Masterplan Meerstad is totstandgekomen via een open planproces en met gebruikmaking van tal van onderzoeken. De uiteindelijk gekozen configuratie is een zorgvuldige balans tussen de belangen van de bestaande functies enerzijds en het realiseren van nieuwe anderzijds. Waar mogelijk zijn bestaande functies ontzien, versterkt of ingepast. Er is nadrukkelijk gebruik gemaakt van bestaande hoogteverschillen en bodemopbouw. Peil en vorm van het meer en de woongebieden zijn daarin zo gekozen, dat het mogelijk is een intern-gesloten grondbalans te realiseren.	
48.1H	De elementen van de procedurele structuur, die in Nederland gelden, worden bij de ontwikkeling van Meerstad door elkaar gebruikt in willekeurige volgorde. Bijvoorbeeld de richtlijnen en de MER volgen elkaar ogenschijnlijk snel op en het waterstructuurplan mist samenhang en een juiste datering.	De procedures zijn gevolgd conform de wettelijke vereisten.	
48.1I	a) Het waterschap geeft ten onrechte geen garantie af voor constant behoud van waterpeil, daar waar sprake is van handhaving van de bestemming. b) Het waterschap gaat niet voldoende in op de dreigende zoutlast. c) Op de plankaart is geen aanwijzing voor functiebehoud van de watergangen. Verzoek tot het opnemen in de voorschriften en toelichting van een aanmaning voor de planmakers om het bestaande waterpeil te respecteren en het opnemen van het zoutrisico. Planmakers moeten aangeven dat er van kant- en randeffecten geen sprake zal zijn. De bepleitte bufferzones zijn niet in het ontwerp bestemmingsplan opgenomen. Tevens verzoek tot meer details over waar en hoe de buffers moeten worden aangelegd opnemen in de richtlijnen.	a) Het is vanzelfsprekend dat voor de gronden die hun bestemming agrarische doeleinden behouden de drooglegging gewaarborgd moeten blijven. Middels kwelsloten en bemaling zal dit mogelijk zijn. In de voor water bestemde delen mogen waterstaatkundige voorzieningen aangelegd worden. De belangen van de eigenaren en gebruikers kunnen hiermee voldoende geborgd worden. b) Zie commentaar op zienswijze 48.1A9. c) Bij de uitwerking cq. inrichting van de omliggende gronden zal worden bepaald op welke wijze de drooglegging van Veltmans gronden wordt gerealiseerd. Dat hoeft niet per definitie door middel van de bestaande watergangen. Het bestemmingsplan maakt onder 'waterstaatkundige' en 'additionele' voorzieningen de aanleg van bufferzones mogelijk. Hoe dit concreet wordt uitgevoerd, kan in dit globale bestemmingsplan niet worden aangegeven. Dit komt aan de orde bij het te zijner tijd op te stellen uitwerkingsplan	
48.1J	De kaart, de voorschriften en de toelichting sporen niet altijd met elkaar. Met name de teksten en beelden over de	In dit stadium van de planvorming kan nog niet concreet worden aangegeven hoe de oevers er precies uit gaan zien. De beelden	

	oevers kloppen niet.	geven een idee hoe het er ongeveer uit kan gaan zien, maar kunnen op grond van de Wet op de Ruimtelijke Ordening niet concreet worden vastgelegd. In een (globaal) bestemmingsplan kunnen de toegestane functies en het gebruik van de gronden worden geregeld, niet de concrete uitvoeringsmaatregelen.	
48.1K	Verzoek tot het schrappen van paragraaf 10.8.1. van de voorschriften met betrekking tot perceel Hamweg 100 en de kaart overeenkomstig aan te passen.	De betreffende wijzigingsbepaling kan niet worden uitgeoefend zonder instemming van de eigenaar. Wijziging zonder medewerking van de eigenaar is niet mogelijk. De heer Veltman wordt niet in zijn belangen geschaad. Anderzijds biedt de wijzigingsbevoegdheid de mogelijkheid bij wijzigende omstandigheden alsnog de gewenste natuurbestemming te realiseren.	
48.1L	In paragraaf 12.5 wordt met betrekking tot perceel Hamweg 100 meer genoemd dan "agrarische doeleinden". Verzoek tot het schrappen van dat meerdere.	Indiener heeft terecht geconstateerd dat er een discrepantie was tussen de toelichting en de voorschriften. De toelichting was daarop reeds aangepast.	
48.2	Voorschriften: Op pagina 12 onder 107 wordt het begrip kwelvoorziening besproken. Dit begrip wordt niet voorzien van kwantitatieve criteria waaraan moet worden voldaan. In de literatuur is dit begrip ook niet eenduidig gedefinieerd.	De betreffende bepaling is een begripsomschrijving, die aangeeft wat een kwelvoorziening inhoudt. Maatvoering en andere kwantificeringen worden niet geregeld in de begripsomschrijvingen, maar kunnen desgewenst worden geregeld in de bestemmingsvoorschriften. De kwelvoorziening, zoals deze in het bestemmingsplan wordt genoemd, wordt in andere stukken ook wel de kwelsloot of kwelvaart genoemd. De kwelsloot dient om de kwel uit het meer effectief op te vangen, zodat er geen grondwaterstandverhoging in de omgeving ontstaat. De kwelvoorziening heeft daarnaast nog een functie bij het tijdelijk bergen van overtollig regenwater, het transporteren van water naar het gemaal en waterkwaliteitsverbetering. De dimensionering van de kwelsloot (breedte, diepte) wordt uiteindelijk met name bepaald door eisen ten aanzien van tijdelijke berging van neerslagwater. In de waterstructuurvisie wordt een breedte van kwelvoorziening aangegeven van 15 m. Die afmeting voldoet ruimschoots om bovengestelde doelen te bereiken. Een en ander is met het eindige elementen grondwatermodel TRIWACO (computermodel) doorgerekend.	
48.3	Voorschriften: op pagina 21 onder verkeer en geluid wordt ten onrechte geen mogelijkheid voor extra verkeersafwikkeling voor auto en fiets evenwijdig aan de Hamweg gerealiseerd. De bevolking vraagt om een	Bureau Meerstad zal in overleg met de gemeente een nader onderzoek uitvoeren naar de huidige ruimtelijke situatie rondom de Hamweg, de mogelijkheden qua ruimtegebruik en de inpasbaarheid van een sociaal veilig fietspad. Zie voor wat de	

	voorziene verslechtering van infrastructuur te elimineren. Een reconstructieplan voor de Hamweg biedt als gevolg van een gebrek aan ruimte geen oplossing.	Hamweg betreft het commentaar op zienswijze 4.1D onder "situatie Hamweg".	
48.4	Voorschriften: op pagina 49 moet artikel 10.8.1 voor wat betreft het eigendom van Maatschap Veltman geschrapt worden (inclusief aanpassing van de plankaart).	Schrappen van het artikel staat gelijk aan het schrappen van de wijzigingsbevoegdheid naar Natuur en staat daarmee op gespannen voet met het Masterplan Meerstad. Om de huidige belangen van de agrarische bedrijfsvoering afdoende te beschermen is de landbouwbestemming aan de percelen gegeven. De beleidsmatige gewenste bestemmingswijziging naar natuur wordt door het gewraakte artikel in de toekomst echter wel mogelijk gemaakt.	
48.5	Toelichting: op pagina 5 onder 1.2 wordt de aard van het bestemmingsplan verwoord, namelijk globaal te gebruiken in tijd en uitwerking. Dit is een niet hanteerbaar gegeven, aangezien het plan voor de planperiode de rechten en plichten vastlegt. Het gedetailleerd bestemde meer levert voor de Maatschap Veltman onoverkomelijke problemen op. Jurisprudentie wijst uit dat deze aanpak niet kan.	Bezwaar wordt gemaakt tegen het karakter van het bestemmingsplan: een globaal bestemmingsplan met uitwerkingsbevoegdheid. Daarbij wordt aangegeven dat de gedetailleerde bestemming 'meer' onoverkomelijke problemen geeft. Het bestemmingsplan is in zijn systematiek geheel conform de mogelijkheden die de Wet op de Ruimtelijke Ordening biedt. De mix van globale bestemmingen en gedetailleerde bestemmingen past daarbij. Wij zien dan ook geen aanleiding om tot een andere bestemmingsplansystematiek over te gaan.	
48.6	Toelichting: op pagina 12 (onder 3.2.2) komt de zin "Daarbij zullen […] recreatiegebieden" onvoldoende uit de verf. De bestaande bodemopbouw klinkt niet genoeg door in het bestemmingsplan. Er zal bijvoorbeeld gebouwd worden op slappe bodems. Zo zal bij Deelplan 1 niet gewerkt kunnen worden met een gesloten grondbalans.	De huidige bodemopbouw is onderzocht door middel van ca. 2000 boringen. Er wordt binnen het totale project Meerstad gewerkt met een gesloten grondbalans. Per deelplan is een gesloten grondbalans niet altijd mogelijk. Overigens geldt voor Deelplan 1 dat een gesloten grondbalans grotendeels wel te bereiken is. De woongebieden zullen daar waar nodig voorbelast worden, zodat vooraf de inklink gerealiseerd wordt en er verder op gebouwd kan worden. Hiernaar is door Bureau Wiertsema en partners uitvoerig onderzoek gedaan.	
48.7	Toelichting (pagina 3.3): nog niet alle partijen hebben getekend, zoals bijvoorbeeld de Maatschap Veltman. Sommige grondeigenaren zijn tot na de beslissing van de gemeenteraad in de zomer van 2005 genegeerd.	Er is in het verleden wel contact geweest met de heer Veltman inzake zijn gronden binnen het plan van Meerstad. Deze contacten hebben echter aanleiding gegeven aan te nemen dat overeenstemming met de heer Veltman over grondaankoop niet in het verschiet lag.	
48.8	Toelichting (pagina 18, 3.6): de tijdsplanning spoort niet met andere schema's. De "harde" waterbestemming wordt op andere plekken in de voorliggende stukken onderuit	Het bestemmingsplan gaat niet uit van een juridisch harde tijdsplanning en kent ook geen vaste fasering. De bestemming water is "hard" in die zin dat er geen woongebieden	Eilandjes worden toegevoegd aan doeleinden-

	gehaald. In deze harde bestemming worden de door de CMER aanbevolen eilandjes niet op de kaart aangegeven. Ook worden bufferzones in harde bestemmingen voorzien.	mogen komen en dat het overgrote deel van dit gebied daadwerkelijk als meer zal worden ingericht. Het gebied is echter daarnaast bestemd voor natuur en oeverstroken. Er bestaat dus de mogelijkheid om eilandjes op te nemen in het meer. Het is niet noodzakelijk die op de plankaart aan te geven. Voor de duidelijkheid wordt de doeleindenomschrijving aangepast. Het al dan niet aanleggen van de eilandjes zal waarschijnlijk pas beslist worden na de aanleg van het meer, als het monitoringsprogramma daar aanleiding toe geeft.	omschrijving bestemming "Water"
48.9	Toelichting: wat wordt verstaan onder het begrip "informele sporten" (pagina 30 onder 6.7).	Bij informele sporten gaat het om bijvoorbeeld sportieve activiteiten die buiten verenigingsverband plaatsvinden, zoals bijvoorbeeld joggen of skeeleren.	
48.10	Toelichting: de zin "Het al dan niet aanleggen van de fietsvoorzieningen aan de oostoever, parallel aan de Hamweg is mede afhankelijk van het gebruik van de ten noorden van de Hamweg geprojecteerde fietsroute. Deze route maakt deel uit van de hoofd-fietsinfrastructuur van Meerstad." is onbegrijpelijk (pagina 35 onder 7.6.2).	Ter verduidelijking: In het Masterplan is rekening gehouden met een vrij liggend fietspad achter de Hamweg aan de zijde van het meer. Dit fietspad maakt onderdeel uit van de hoofd-fietsinfrastructuur van Meerstad. Voor veel fietsers zal dit een goed alternatief bieden voor de route over de Hamweg. Daarnaast kan de situatie op de Hamweg – bijvoorbeeld als gevolg van de omvang van fietsverkeerstromen – wellicht aanleiding kunnen geven alsnog langs de Hamweg zelf voorzieningen te treffen. Het gebruik van de fietsvoorziening ten westen van de Hamweg en het gebruik van de Hamweg zelf als fietsroute zal bepalend zijn voor het al dan niet aanleggen van een fietsvoorziening langs de Hamweg.	Aanpassing toelichting.
48.11	Toelichting: op pagina 37 onder 8.1 worden een uitgewerkte waterstructuurvisie en groenstructuurvisie aangehaald. Doen er verschillende versies van deze documenten de ronde? De aanwezigheid en de beschikbaarheid van de waterstructuurvisies en de groenstructuurvisies ten behoeve van de inspraak zijn onduidelijk. Afgelopen winter moest Veltman aannemen dat een ordner met losse pappieren voor de waterstructuurvisie moest doorgaan. Nu leest men in de stukken dat Royal Haskoning in 2005 een Waterstructuurvisie heeft gemaakt. Met klem wordt gevraagd het laatste en het enige nieuws over beide visies alsnog voor te leggen.	Als bijlagen bij het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden hebben onder meer ter visie gelegen: - Waterstructuurvisie Meerstad (Royal Haskoning, januari 2005); - Groenstructuurvisie Meerstad (DLG, november 2005).	
48.12a	Toelichting: de zoutproblematiek is op pagina 38 onder 8.4	In het plangebied verloopt het zoet-zout grensvlak in het	Nevenstaand

	niet helder beschreven.	grondwater van circa 100 meter diepte in het zuiden van Harkstede tot circa 40 meter aan de noordzijde van het plangebied. Ten noorden van het plangebied loopt het grensvlak sterk op tot circa 2 meter beneden maaiveld in Thesinge. De zandwinning tot de maximale diepte van 9 meter beneden NAP heeft in Meerstad nog steeds voldoende buffer tussen de onderkant van de ontgronding en het zoet-zout grensvlak. Door de aanleg van het meer in combinatie met de kwelvaart wordt per saldo de druk (stijghoogte) in de diepere watervoerende pakketten verhoogd. Hierdoor wordt het zoute grondwater ten opzichte van de huidige situatie teruggedrukt. In het gebied wordt geen zoute kwel in de sloten aangetroffen (dit met uitzondering van de relatief zeer diepe Middelberterplas waarin onderin sprake is van verzilting). Na de aanleg van Meerstad is te verwachten dat door de toename van de diepe stijghoogte, geen zoute kwel zal optreden.	wordt toegevoegd aan de toelichting van het plan.
48.12b	Toelichting: de gebruikte grondwatermodellen hebben in de praktijk hun nut onvoldoende bewezen. Experimenten zijn noodzakelijk. Naar aanleiding van pagina 38 en verder wordt geconstateerd dat voor het eigendom van Maatschap Veltman het bestaande polderpeil niet meer beschikbaar is (aan- en afvoer). Er wordt verderop een oplossing aangedragen.	Grondwatermodellen worden in de gebruikte vorm reeds 15 jaar met succes toegepast. In de praktijk kunnen er echter altijd afwijkingen bestaan tussen het model en de werkelijkheid. Daarom zijn in het gebied Meerstad 110 peilbuizen geplaatst om de situatie voor en na aanleg te kunnen monitoren. Indien en zolang het perceel zijn huidige bestemming behoudt, zal de waterbeheersing zodanig geregeld moeten worden dat het perceel geschikt blijft voor het gebruik conform huidige bestemming. Het plan biedt daartoe de mogelijkheden.	
48.13a	Toelichting: een medewerker van Buro Bakker is – na twee keer - de toegang tot het land ontzegd. Veltman wil weten welke informatie men heeft meegenomen. Zo is een marter nooit aangetroffen door Veltman.	In 2007 is halverwege het onderzoek van Buro Bakker de toegang tot het land van de heer Veltman ontzegd. Buro Bakker heeft in haar rapport over de percelen de volgende informatie opgenomen: Volgens Buro Bakker is dit één van de meest zoogdierrijke gedeeltes van het onderzoeksgebied. Aangezien een tweetal onderzoeken wel kon worden afgerond zijn de algemene zoogdieren in dit gedeelte goed in kaart gebracht. De mogelijke aanwezigheid van een Steenmarter in één van de schuren kon niet worden onderzocht, omdat de toegang tot de schuur werd geweigerd. Wel zijn in 2007 uitwerpselen van de steenmarter aangetroffen op een betonpad nabij de boerderij. Gezien de geschiktheid van de omliggende, sterk verruigde graslandpercelen geeft Buro Bakker aan dat er vanuit mag worden gegaan dat zich in één van de schuren een verblijfplaats van de	

		steenmarter bevindt. Tevens werd op de percelen een vossenburcht aangetroffen, waarbij jongen werden gezien. De opgespoten terreindelen bij de slibdepots en de percelen van dhr. Veltman vormen een geschikt leefgebied waar veel prooidieren (Veldmuizen) voorkomen.	
48.13b	Binnen Meerstad worden woongebieden aangelegd op gronden – met het eerste zand – die meer dan 4-5 m onder het maaiveld liggen. Zelfs binnen het plangebied kan dit beter opgelost worden, hetgeen een duurzamer, goedkoper en beter plan oplevert. Niemand van de lokale bevolking zou bijvoorbeeld een meer aanleggen ten noorden van het Slochterdiep. De onder 10.2 en 10.5 (toelichting) geformuleerde teksten missen haar uitwerking. Bij het ontwerp speelt design een te grote rol en de aanwezige natuurlijke gegevens een te kleine. Woongebied 6 mist voor tenminste ¾ deel vaste grond onder de voeten. Het zandtekort zal problemen opleveren.	Bij het ontwerp van het Masterplan is met heel veel uitgangspunten rekening gehouden, waarbij om allerlei redenen woonlocaties soms niet op de meest ideale ondergrond gerealiseerd kunnen worden. Dit bewijst te meer dat het Masterplan zeker niet op basis van economische redenen ontworpen is, maar op basis van kwaliteit. Om die kwaliteit te bereiken, moeten soms additionele technische maatregelen getroffen worden. De grondbalans van Meerstad staat als een huis en is het resultaat van een zorgvuldige afweging tussen hydrologische effecten, landschappelijke en stedenbouwkundige overwegingen, technische uitvoerbaarheid en markttechnische en economische overwegingen.	
48.14	Toelichting: op pagina 52 dient onder landbouw toegevoegd te worden dat bestaande eigendomssituaties gerespecteerd worden.	Bij het opstellen van het Masterplan en het bestemmingsplan Meerstad-Midden is waar mogelijk rekening gehouden met eigendomssituaties. Maar het realiseren van het meer, de woongebieden en de groengebieden is onmogelijk als bestaande eigendomssituaties het uitgangspunt zijn. Wij hechten groot belang aan de realisatie van een aaneengesloten natuurzone, als onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur, en zouden graag zien dat de gronden van indiener daar deel van konden uitmaken. Wij vinden, conform afspraken uit het verleden, echter ook dat grondverwerving ten behoeve van natuur niet onder dwang, maar op vrijwillige basis moet geschieden. Dat impliceert echter ook dat wat ons betreft eigendomssituaties kunnen veranderen. Op de wijze waarop naar onze mening recht is gedaan aan de huidige belangen is in het commentaar op zienswijze 48.4 ingegaan.	
48.15	Toelichting: op pagina 70 wordt onder 13.2 de sturingsfunctie van Meerstad genoemd. Overleg met Maatschap Veltman had gekund/gemoeten, maar heeft nooit plaatsgevonden.	Bureau Meerstad en de gemeenten doen hun uiterste best de traditie van open communicatie met bewoners en andere belanghebbenden voort te zetten. In de komende jaren zal op tal van terreinen, in tal van gebieden en via tal van procedures met de bewoners gecommuniceerd worden. Daarom zal hoge prioriteit worden gegeven aan het stroomlijnen van die communicatie en aan	

		een adequate gebiedscommunicatie. Overigens dient wel opgemerkt te worden dat met dhr. Veltman op verschillende momenten gesprekken hebben plaatsgevonden.	
48.16	Toelichting (pagina 72 bovenaan): in het bestemmingsplan staat geen regeling voor de te ontwikkelen waterstructuur.	In het bestemmingsplan is een bestemming "Water" opgenomen. Verder maken ook de uit te werken bestemmingen "Woongebied (uit te werken)" en "Natuur (uit te werken)" water mogelijk, in de eerstgenoemde bestemming nog verder geregeld met een aanduiding "Land en water". Binnen deze bestemmingen kan de waterstructuur worden vormgegeven met inachtneming van de bijbehorende voorschriften. Hoewel een bestemmingsplan nimmer uitputtend kan zijn ten aanzien van de wateraspecten, menen wij dat dit bestemmingsplan een meer dan gemiddeld uitgewerkte regeling bevat voor de waterstructuur.	
48.17	Toelichting: op pagina 87 en 88 (onder 14) staan teksten over de wijze waarop het bestemmingsplan benut gaat worden. De rechtszekerheid met betrekking tot het eigendom van Veltman – en voor de omgeving - is niet gediend met de onzekerheid van de plannen in de tijd, maar ook in de aard van de realisatie.	Dit bestemmingsplan is grotendeels een zogenaamd uit te werken plan. Dit is een bekende planvorm, die in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening wordt beschreven. Het plan geeft de hoofdlijnen aan voor de uitvoering, zoals die in de komende 10 jaar zal plaatsvinden. Voor de te handhaven functies, zoals de meeste woonpercelen binnen het plangebied, zijn zogenaamde gedetailleerde eindbestemmingen (zoals woondoeleinden en bedrijfsdoeleinden) opgenomen. Deze bestemmingen hebben geen uitwerking meer nodig en regelen dat de bestaande situatie kan worden gehandhaafd. Voor deze bestemmingen is in voldoende mate geregeld wat er wel en niet mogelijk is. De uit te werken bestemmingen hebben een uitgebreid stelsel van uitwerkingsregels. Deze regels geven weliswaar niet in detail op de plankaart aan waar wegen, water, woningen en groenvoorzieningen komen, maar trekken wel de grenzen voor de toekomstige uitwerking en stellen daarmee tevens het toekomstig gebruik en woon- of werkgenot van de omliggende andere functies zeker. De onzekerheid, die overblijft, is de exacte plek van woningen, wegen, groen en water en de bouwhoogte van de gebouwen daarvoor. Er mag pas gebouwd worden als deze bestemmingen zijn uitgewerkt in zogenaamde uitwerkingsplannen. Die zullen meer details bevatten. Op die uitwerkingen zullen belanghebbenden ook weer gelegenheid krijgen voor het indienen van zienswijzen en eventuele verdere rechtsmiddelen. Wij zien dan ook geen aanleiding om op een andere plansystematiek dan	

		wel een ander detailniveau over te stappen.	
48.18	Toelichting (pagina 89): na 6½ jaar bezig te zijn met planvorming, is in juni 2007 de conclusie getrokken dat het college nog geen bestemmingsplan aan de raad kan voorleggen. De procedure is teruggezet. Kan dit zo? Of moet een mislukt bestemmingsplan weer van het allereerste begin worden opgepakt? Zienswijzen worden zomaar inspraakreacties.	Op de vraag "Kan dat?" luidt het antwoord 'Ja". Er is geen sprake van een mislukt bestemmingsplan, maar van een ontwerp-bestemmingsplan dat tot veel discussie én wijzigingen heeft geleid, met onder meer nieuwe bestemmingen voor behoorlijke gebieden. Om een ieder de kans te geven om ook op de wijzigingen te reageren, is besloten de wettelijke procedure opnieuw te starten en de terinzagelegging als ontwerp opnieuw te doen. In advertenties, brieven en voorlichtingsbijeenkomsten is aangegeven dat met deze procedure ook weer opnieuw zienswijzen ingediend moeten worden. Alle indieners van zienswijzen hebben hiervan persoonlijk bericht gehad. Uit aard en aantal van de ingediende zienswijzen maken wij op dat deze boodschap goed is overgekomen. Het is logisch de reeds ingediende reacties over het plan niet te negeren, maar te documenteren en te verwerken als waren het inspraakreacties.	
48.19a	Tepper heeft in zijn zienswijze de EHS-ligging aan de orde gesteld (zie Nota ZCW, juni 2007; pagina 14). In het commentaar wordt gesproken over aangewezen EHS-gebieden. De oude EHS-routes zijn echter nog vigerend, namelijk R5 en L7 (Slochterdiep). Er is hierover nog geen rechtsgeldige besluitvorming geweest. Niet deelnemende ondernemingen worden met deze ruimtelijke plannen gedwarsboomd, want er is voldoende plaats voor EHS op de gronden in eigendom van Meerstad.	De "oude" EHS-routes zijn nooit in een bestemmingsplan vastgelegd en zijn daarmee niet rechtsgeldig geweest. Inmiddels zijn deze routes door nieuw beleid vervangen, namelijk de introductie van een nieuwe verbindingszone tussen midden Groningen en het Zuidlaardermeer. via het plangebied Meerstad. De ecologische verbindingen en richtingen die in het Masterplan staan, moeten worden beschouwd als beleids-erkend. Alle overheidslagen hebben met het plan ingestemd, dus ook met de routes en zoekrichtingen van de ecologische verbindingszones. In het geheel van keuzes en afwegingen dat het Masterplan is, wordt een zo natuurlijk mogelijke oostelijke oever met een zo groot mogelijke verwevenheid met de Rijpmazone voorgestaan. Deze ambitie is niet alleen gestalte te geven op eigen grond. Zie ook het commentaar op zienswijze 28.30.	
48.19b	Op pagina 129 van de Nota ZCW onder 61.7 wordt verwoord dat niet eerst de streekplanuitwerking is vastgelegd. De besluitvorming over de RO is niet volgens de gebruikelijke regels gerealiseerd.	Wel degelijk is de besluitvorming zorgvuldig geweest: de keuze voor de locatie Meerstad, in een eerder stadium Groningen-Oost genoemd, komt achtereenvolgens naar voren in de Regiovisie Groningen-Assen 2030, het Omgevingsplan Regio Groningen (ORG), POP 1 (als uitwerkingsgebied) en is in POP2 (juli 2006) niet langer opgenomen als uitwerkingsgebied, maar als toekomstig "waterrijk woongebied, tevens natuur en recreatie en landbouw". De	

		streekplanuitwerking onder POP1 is in POP2 geïntegreerd.	
48.20	De situering van de haven WG-6 is ongelukkig. Door de bodemomstandigheden, de plaatsing ten opzichte van het Slochterdiep, de aanwezigheid van de aardgas-infrastructuur en de aanwezige hinderzones, wordt een optimale uitwerking van de haven belemmerd. De zeer slechte ondergrond van de geplande haven – voor ¾ deel is zandsuppletie noodzakelijk – gooit roet in het eten. De haven is niet op staal te bouwen (zelfs de steigers niet). Het succes van de haven is ook sterk afhankelijk van de doorontwikkeling van Meerstad aan de noordzijde van het Slochterdiep. Wanneer deze niet of veel later plaatsvindt, dan is de geplande plaats van de havenmonding niet goed gekozen. Wanneer de haven wordt gedraaid en getransleerd, ontstaat een aanzienlijk beter resultaat. De gehele hinderzones en een zone langs de meerzijde kunnen worden beplant, zodat de haven visueel wort afgeschermd. Het meer wordt met deze maatregelen ogenschijnlijk vergroot.	Het Masterplan is een vlekken en lijnen plan waarbij rekening is gehouden met vele facetten, mogelijkheden en onmogelijkheden, maar ook met de locatie van een havenmond ten opzichte van de heersende winden, etc. Juist dit laatste heeft de locatiekeuze voor de havenmond bepaald. De nadere technische uitwerking zal nog plaatsvinden, waarbij wij er op basis van huidige kennis en ervaringen van uitgaan, dat de realisatie en het beheer en onderhoud mogelijk zijn.	
48.21	Uit de stukken blijkt dat alle ecologische doelstellingen gerealiseerd kunnen worden op grond waar Meerstad over kan beschikken. Dit geldt zowel voor de doelstellingen waar jaren geleden al besluitvorming over heeft plaatsgevonden, als voor de door de komst van Meerstad noodzakelijk gevonden nieuwe tracés. Veltman vraagt de voorschriften en de toelichting van het bestemmingsplan dienovereenkomstig aan te passen.	In het plan Meerstad zijn vrijwel alle ecologische doelen gekoppeld aan ecologische verbindingszones. Om deze zones goed te laten functionerend zal nog grond moeten worden aangekocht.	
48.22	Het nut van de route van de EVZ door het dorp is onzeker, in verband met het eventueel niet doorgaan van het nog te realiseren grijs-groen knooppunt. De EVZ en de EHS worden oneigenlijk ingezet. De beoogde doelen zijn secundair ten opzichte van de planvorming. De EVZ verwordt tot bufferzone en dwangmiddel. De staat zet binnenplans bestaande natuur (beoogd EHS) om in woonbestemming en probeert vervolgens de truc te herhalen.	Zowel de ecologische verbindingszone tussen de oostelijke meeroever en Harkstede als de EHS bij Scharmer zullen worden ontwikkeld tot volwaardige natuurzones. Dit wordt gezien als een grote winst voor de woonkwaliteit van het plan. Een mening die door zowel de private als de publieke partijen wordt gedeeld. De natuurontwikkeling in Meerstad is o.a. een uitwerking van het rijksbeleid om natuur meer binnen woongebieden te ontwikkelen. Hieraan ligt de Nota 'Natuur voor Mensen, Mensen voor Natuur' ten grondslag. De ambitie is om de EVZ's als onderdeel van een groot regionaal natuurnetwerk te laten functioneren. Daarvoor zullen in de planontwikkeling nog hindernissen moeten worden genomen.	

		Deze achten wij echter oplosbaar. Er zijn goede kansen om bij de bouw van de nieuwe aansluiting op de A7 de ecologische verbinding van en naar Meerstad mee te koppelen. Overigens hoeft een EVZ niet altijd ononderbroken te zijn. Een ontwikkeling in 'steppingstones' kan ook aan de doelstelling voldoen.	
48.23	MER: aanvullende gegevens zijn nodig over de dreigende zoutproblematiek in/uit de ondergrond. Nieuwe waarnemingen zijn noodzakelijk. Deze problematiek wordt op blz. 91 en 101 van het MER gerelativeerd, maar op blz. 57 volgen minder geruststellende berichten. In hoofdstuk 8 "Leemten in kennis en monitoring" wordt gemeld dat het niet zeker is. In de bijlagen van de MER wordt op pagina 117 gepleit voor behoud van brakwatervegetaties.	Zie het bovenstaande commentaar op zienswijze 48.12a.	
48.24	De CMER heeft in de adviesrichtlijnen kanttekeningen gemaakt bij de gebruikte rekenmethoden. Sobek is genoemd als een programma waarbij kanttekeningen gemaakt kunnen worden. Het MER laat deze kritiek onbesproken. Harde feiten aan de ondergrond ontbreken. Het waterkwaliteitsmodel wordt aan de hand van waarnemingen in het gebied nog getoetst op functionaliteit. Aan de noordwest en noordoost kant van het eigendom van Veltman worden geen waarnemingen naar de waterkwantiteit verricht. Kennelijk was aanvullend onderzoek hier niet nodig. Dit terwijl de initiatiefnemers gehouden zijn aan het in kaart brengen van de kant- en randeffecten van de voorgenomen activiteit. De effecten van de verhoogde waterpeilen (3 hoogtes Slochterdiep, Meerpeil en op sommige plaatsen een verhoogd slootpeil) ten opzichte van het vigerende peil in de onmiddellijke omgeving van de gronden van Veltman, blijft onbesproken. De MER geeft ook niet aan op welke wijze de onderwatertaludopbouw en de oeververdediging – onmiddellijk grenzend aan het land van Veltman – geregeld is. Over de bodemstabiliteit biedt het MER in algemene zin geen nuttige informatie.	Het programma SOBEK is gebruikt bij het opstellen van de waterstructuurvisie om de te verwachten waterkwaliteit te berekenen. Inmiddels is op 5 februari 2007 met een team van waterkwaliteitsdeskundigen een uitgebreide analyse gemaakt van de alle waterkwaliteitsaspecten. De inzichten hiervan zijn verwerkt in de MER van Deelplan 1. De nieuwe inzichten leiden niet tot een verandering van de conclusies, die in het Bestemmingsplan-MER zijn getrokken ten aanzien van waterkwaliteit. De ontwikkeling van de waterkwaliteit zal in de toekomst worden gemonitord. Dit kan eventueel leiden tot veranderingen in het beheer van het watersysteem. De grondwaterstand wordt in circa 100 peilbuizen in het Meerstadgebied gemeten. Elke peilbuis is min of meer representatief voor de omgeving van de buis. In de ontgrondingenvergunning en de daarbij behorende werkplannen worden nadere eisen gesteld aan de stabiliteit van de onderwatertaluds. De oeverbescherming zal in overleg met het waterschap Hunze en Aa's nader worden uitgewerkt.	
48.25	Verschillende bestemmingen in de omgeving van het perceel zullen overlast met zich meebrengen:	a) Wateroverlast als gevolg van de natuurbestemming ten noorden van het perceel van Veltman zal niet aan de orde zijn	

	a) De natuurbestemming ten noorden van het perceel van Veltman zal wateroverlast veroorzaken en mogelijk hinder door flora en fauna. b) De bestemming woongebied (uit te werken, 6) en van het perceel van Veltman geeft over en weer hinder. Interne buffering is noodzakelijk om wateroverlast te voorkomen. c) De natuurbestemming ten noordwesten van het perceel van Veltman zal wateroverlast veroorzaken en mogelijk hinder door flora en fauna. Dit gebiedje met de bestemming natuur ligt erg solitair. d) De bestemming water ten noordwesten van het perceel van Veltman zorgt voor wateroverlast, inclusief de problematiek rond de zoutlast. De grens van het meer is volgens het bestemmingsplan een harde/minimale grens. Met andere woorden: het meer mag wel groter worden dan op de plankaart is aangegeven, maar niet kleiner. Het meer grenst direct aan het eigendom van Veltman. De buffering voor hoog water, afslag, bodemstabiliteit, kwel, etc. dient binnen de nieuwe bestemming gezocht te worden. e) De natuurbestemming ten zuidwesten van het perceel van Veltman zal wateroverlast veroorzaken en mogelijk hinder door flora en fauna. De inrichting van het betreffende gebied is niet eenduidig uit de stukken op te maken. Welke functies dit gebied zal krijgen (dubbelgebruik) is onbekend. Waar eventueel infrastructuur komt te liggen en voor welk verkeer dit bedoeld is, wordt ook niet duidelijk. f) De hoofdwatergang ten zuidwesten van het perceel is niet als zodanig bestemd. De aard en de wijze van de noodzakelijke afwatering richting het gemaal de Woudbloem is onduidelijk geworden. g) De aard van de bestemmingswijzigingen van het aangrenzend voormalig boerenland, de onduidelijkheid over de inrichting binnen de nieuwe bestemmingen en het introduceren van een nieuw waterregiem, levert tegenstrijd met het belang van Veltman. Op pagina 60	(zie ook b). De mogelijke hinder van flora en fauna zal ons inziens niet zodanig zijn dat die in het licht van de natuurdoelstellingen in de omgeving en ook voor de gronden van Veltman zelf onaanvaardbaar moet worden geacht. b) In de Waterstructuurvisie wordt rekening gehouden met alle omliggende landbouw en woongebieden (zie ook het commentaar op zienswijze 15.4A onder d: "Specifiek ten aanzien van Waterbeheer"). Indien nodig worden er maatregelen voorzien, zoals lokale waterbeheersmaatregelen om knelpunten op te lossen. c) Zie bovenstaande commentaar onder a. De oostelijke meeroever krijgt door ondiepten en rietgroei een natuurlijke waarde, die tevens bijdraagt aan het ecologisch verbinden van de natuurterreinen rondom het landbouwperceel. d) Er is in het meer geen sprake van een mogelijke zoutlast. Daarvoor wordt er bij lange na niet diep genoeg gegraven en is de druk van zoetwater vanaf de Hondsrug te groot. Het bestemmingsplan biedt overigens de ruimte om de daadwerkelijk benodigde waterstaatkundige werken te realiseren, mits het uiteindelijk nodig blijkt te zijn aanvullende maatregelen te treffen. e) Bij de uitwerking zal een en ander nader worden ingevuld. Zie ook bovenstaande commentaar onder a. f) Bij het nieuwe waterbeheersplan is afwatering naar gemaal Woudbloem niet meer noodzakelijk. De afwatering wordt overgenomen door een nieuw te bouwen gemaal. g) Dit zal eventueel technisch ondervangen worden, eventueel middels vooroevers en/of kwelmaatregelen. Resumerend kan gesteld worden dat er geen sprake zal zij van wateroverlast. De gehele planontwikkeling en het onderzoek op watergebied heeft als doel het voorkomen van overlast voor bestaande bewoners. Indien agrarische gebieden nabij nieuwe natuur- en/of woongebieden gehandhaafd worden, is het noodzakelijk het waterbeheer zodanig in te richten dat - conform agrarische randvoorwaarden en de uitgangspunten van het bestaande waterbeheer - het waterpeil binnen deze gebieden gewaarborgd kan worden. Overigens zal het waterschap dit	

	van het MER wordt aangegeven dat een aanzienlijke buffering voor het hoge meer-water noodzakelijk is ten opzichte van de te handhaven bebouwing, met name wanneer van een zandondergrond spraken is. Om de bovengenoemde redenen maakt Maatschap Veltman bezwaar tegen elke bestemmingswijziging binnen het in de bijlage bij de zienswijzen met een arcering aangegeven gebied. Tegen de bestemmingswijziging van de watergang en de wijziging in het gebruik (peil) wordt bezwaar gemaakt. Voor het landbouwkundig gebruik van grond in deze omgeving is het Polderpeil noodzakelijk, dat wil zeggen dat de afvoer en aanvoer van water noodzakelijk kan zijn en altijd moet zijn gewaarborgd.	controleren en alleen als een goede waterhuishouding voldoende gewaarborgd is een Keurvergunning voor een deelplan verlenen. De waterhuishouding wordt voortdurend gemonitoord. Voor wat betreft het waterbeheer verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 15.4A onder d.	

49	**Breeuwsma, G. en M.A. Adema, Driemerenweg 4 te Harkstede**		
49.1	Indiener maakt bezwaar tegen het feit dat men moet wijken voor de plannen van Meerstad (perceel Driemerenweg 4), zonder dat er een alternatief is geboden. Uitvoering van het plan impliceert een grote afbreuk op de persoonlijke levenssfeer. De vrees bestaat dat men er bij verhuizing op achteruit zal gaan (minder natuur, verder van de stad en werk).	Het is in verband met waterpeilen technisch onmogelijk de woning te handhaven. Tevens is het niet mogelijk de woning in te passen op een manier waarbij geen onaanvaardbare aantasting van het woongenot zal optreden. Indiener stelt dat geen zicht is geboden op alternatieven. In gesprek met indieners is door Bureau Meerstad voorgesteld om alternatieven te zoeken binnen of buiten het plangebied. Nadrukkelijk hebben indieners – ook na een bedenkperiode - aangegeven hier geen gebruik van te willen maken en te willen afwachten tot kort voordat tot amovering over moet worden gegaan. Afgesproken is dat 1 à 1,5 jaar voordat de woning gesloopt moet worden, contact wordt opgenomen met indiener, ook wanneer de planning voor Deelplan 1 ingrijpend zou wijzigen. Een en ander is ook schriftelijk vastgelegd.	
49.2	In het plan wordt geen aandacht geschonken aan het alternatief van het behoud van de huizen aan de Driemerenweg, dan wel de inpassing van woningen ter plaatse. Dit terwijl dit alternatief voor de bewoners het meest wenselijk is. In het commentaar uit de Nota ZCW (54.1, juni 2007) wordt nadrukkelijk gesteld dat het technisch onmogelijk is de woning te handhaven, terwijl dit in de gesprekken tot dusver ontkend is. Het was technisch wel mogelijk, maar het is niet een waarschijnlijke/wenselijke optie.	Er is geen alternatief voor behoud van huizen aan de Driemerenweg uitgewerkt, omdat aan bewoners is aangegeven dat dit technisch en stedenbouwkundig niet past in het Masterplan. Door het plan Meerstad zullen de privacy en uitzichten van veel bestaande bewoners sterk veranderen. Dit geldt zeer sterk voor de directe omgeving rondom de woning van de indiener van deze zienswijze. Een ongewijzigd woongenot zal op deze plek niet mogelijk zijn. Op en rondom de woning van de indiener zal het centrum van Meerstad worden gerealiseerd met minimaal 6.000 inwoners. Het handhaven van de bestaande woning op zijn grote perceel, past niet binnen het stedelijk beeld dat hier gecreëerd zal gaan worden. Ook technisch is de woning slecht inpasbaar in verband met de langdurige voorbelasting en sterk gewijzigde waterhuishouding in dit gebied.	
49.3	Bezwaar wordt gemaakt tegen het procedurele feit dat er tot dusverre geen activiteit van Meerstad is uitgegaan, die betrekking heeft op de persoonlijke situatie van Breeuwsma en Adema: wat en wanneer gaat er wat met de woning van indieners gebeuren?	Bureau Meerstad heeft inmiddels duidelijkheid verstrekt en een procedurele afspraak gemaakt ten aanzien van de informatievoorziening van de voor indiener relevante planning van werkzaamheden in de onmiddellijke omgeving. Er zijn overigens geen juridisch procedurele onregelmatigheden wat dit betreft. Planning ten aanzien van dit soort zaken is juist afhankelijk van de voortgang van de planologische procedures die nog lopen.	

49.4	Bezwaar wordt gemaakt tegen de onduidelijkheid over de ontsluiting van en naar de Driemerenweg 4. Men verwacht een gelijkwaardige en veilige ontsluiting. Wel is onduidelijk wat gelijkwaardig precies inhoudt. In het commentaar op zienswijze 5.3 (Nota ZCW, juni 2007) wordt ook aangegeven dat hinder en (kortdurende) algehele afsluiting niet uit te sluiten zijn. Eveneens kan de wegkwaliteit variëren, 'hetgeen zou kunnen leiden tot een andere wegkwaliteit of moeten omrijden'. Dat alles geeft wel een erg vrijmoedige interpretatie van gelijk of volwaardig.	Voor wat betreft de bereikbaarheid van bestaande bebouwing verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 30.11A.	
49.5	Indieners maken bezwaar tegen de overlast die de realisatie van Meerstad voor de huidige bewoners zal geven. Zo zal er meer geluidsoverlast zijn door bouw en bouwverkeer, de toegangswegen zullen drukker zijn en vaker bevuild door modder en zand. Bovendien is voorzien dat grond uit het beoogde meer zal worden gestort op de landerijen rondom de woning. Ook dit zal gevolgen hebben voor de levenssfeer.	Voor wat betreft het bouwverkeer verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 13.1D. Het klopt dat het huidige ongestoorde woongenot van de indieners zal gaan afnemen door Meerstad en de bouw van Meerstad. Dat is een van de redenen waarom aan indieners is aangegeven dat handhaving van de woning niet mogelijk is. Bureau Meerstad zal er alles aan doen om binnen de grenzen van redelijkheid en billijkheid de overlast te beperken zolang indieners nog ter plekke woonachtig zijn. Bureau Meerstad stelt wel duidelijk dat enige overlast niet uitgesloten kan worden.	
49.6	Indieners maken bezwaar tegen de natuurvernietiging en het verdwijnen van het landbouwkarakter in de omgeving van Driemerenweg 4 en de gemeente Slochteren. Dit zal niet alleen de omgeving schaden, maar ook de dieren. Er is met de aanleg van het meer niet de garantie dat de dieren hier zullen overleven of dat andere beschermde diersoorten terug zullen keren. De te verwachten druk van 30.000 toekomstige inwoners en de huidige bewoners op het gebied, op het beoogde meer en op de in het plan voorziene natuur- en recreatiegebieden wordt sterkt onderschat.	Bij de ontwikkeling van Meerstad krijgt de natuur alle aandacht. Er zullen inderdaad dieren wegtrekken vanwege de grote verandering van het landschap. Deze zullen naar de nieuwe natuurgebieden in de omgeving gaan of zich in de ruim 800 hectare nieuwe natuur (EHS en GIOS) hervestigen, die in Meerstad zelf wordt ontwikkeld. Het landbouwkarakter van het plangebied heeft zich de afgelopen jaren vanzelf al gewijzigd. Veel boeren zijn gestopt met hun bedrijfsvoering of planten grote delen van hun akkers in met populieren. Als geen ander woningbouwplan biedt Meerstad erg veel woon- en leefruimte voor de toekomstige en bestaande bewoners. Voor elke hectare woningbouw zal een hectare nieuw groen landschap (natuur, park, bos) worden ontwikkeld. Bovendien komt er een recreatiemeer van 600 hectare. De Flora- en Faunawet is richtinggevend bij de aanleg van Meerstad. Er kan niet anders dan dat naar deze wet wordt gehandeld zodra het gaat om soortenbescherming en –compensatie.	
49.7	Door het gelijktijdig presenteren van het herziene	Dat het niet eenvoudig is alle procedures te overzien	

	ontwerpbestemmingsplan, deelplan 1 en de daaraan gekoppelde artikel 19-procedure is het voor betrokkenen erg moeilijk het geheel en alle daaraan verbonden consequenties te overzien. Niet in de laatste plaats omdat er op veel concrete vragen over fasering, uitwerking en gevolgen zelden een even concreet antwoord mogelijk is.	onderschrijven wij. Daarom proberen wij in onze communicatie steeds zo goed mogelijk aan te geven welke procedure waarover gaat en op welke wijze een ieder van de plannen kennis kan nemen en eventuele bezwaren of zienswijzen kenbaar kan maken. De gelijktijdige presentatie van bestemmingsplan en deelplan 1 betekent echter ook dat duidelijk wordt wat de uitwerking van het globale bestemmingplan in de praktijk kan betekenen. Daarmee worden meer algemene uitgangspunten geconcretiseerd in daadwerkelijke inrichtingsmaatregelen. Daarbij is de timing van de besluitvormingsprocedures zodanig dat de Gemeenteraden een uitspraak kunnen doen over het bestemmingsplan alvorens het definitieve vrijstellingsbesluit inzake deelplan 1 wordt genomen. Daarmee kunnen eventuele gewijzigde inzichten nog in de uitvoering worden doorgevoerd en is de rechtszekerheid van de indieners van bezwaren gewaarborgd.	

50	**Volten, M., Grevingaheerd 191 te Groningen, namens Rigoletto Ruiters**		
50.1	Achter de manege ligt ca. 8 ha grond waar de paarden van Rigoletto Ruiters zomers hele dagen grazen. In het bestemmingsplan is dit gebied bestemd als natuurgebied voor watervogels etc. Gevraagd wordt dit stuk natuur te verschuiven naar een ander gebied, zodat het huidige weiland gehandhaafd kan blijven. Weidegang is namelijk een belangrijk aandachtspunt in de zorg van een paard.	Allereerst verwijzen wij naar de beantwoording van zienswijze 39.2. De van de exploitant aangekochte gronden achter de manege hebben in het plan de bestemming "Woongebied (uit te werken)" gekregen en zullen worden ingevuld met woningbouw met openbaar groen en bevaarbaar openbaar (meer)water. Deze weidegronden kunnen dan ook niet blijven worden gebruikt voor de weidegang van paarden. Wel wordt gezocht naar alternatieven. Uit het antwoord op zienswijze 39.3 blijkt dat wij open staan voor voorstellen voor een andere locatie van een manege. Dat geldt uiteraard net zo zeer voor de ruitervereniging als voor de exploitant van het bedrijf waar de ruitervereniging nu haar thuisbasis heeft. Als eigenaren van paarden menen dat het bedrijf waar men de paarden huisvest de gezondheid van de paarden niet langer kan waarborgen vanwege het niet langer kunnen bieden van weidegrond, dan staat het hen vrij een ander onderkomen voor de paarden te zoeken.	
50.2	De manege voldoet in de huidige vorm nog aan het aanbod. Als gevolg val het groeiend aantal manegelessers en met de komst van Meerstad zal dit echter niet toereikend zijn. Om op dit alles in te kunnen springen, is het noodzakelijk dat er een extra rijhal achter de manege gebouwd wordt. In het verleden is hiervoor al een vergunning aangevraagd, maar die is nog niet verleend.	Wij verwijzen naar het antwoord op zienswijze 39.1. Overigens heeft de exploitant van de manege, anders dan de vereniging stelt, wel bij ons geïnformeerd naar een tweede rijhal, maar is het niet tot een concrete vergunningaanvraag gekomen.	
50.3	In het plan voor Meerstad wordt veel gesproken over de combinatie wonen, recreatie en natuur. Wellicht is het een idee om naast de fietspaden, die aangelegd zullen worden, een aantal ruiterpaden aan te legen. Tevens lijkt de vereniging de suggestie te doen ook paardrijden in de natuur buiten de paden mogelijk te willen maken.	Voor wat betreft de ruiterpaden verwijzen wij naar het antwoord op zienswijze 39.4. In het ontwerp van de grootschalige groene recreatiegebieden (de zogenaamde GIOS-hectaren) kan een deel zodanig worden ingericht, dat paardrijden buiten ruiterpaden mogelijk is. Dit geldt niet voor de inrichting van natuurterreinen binnen de zogenaamde Ecologische Hoofdstructuur (EHS).	

51	**Dam, A. van, Hoofdweg 219 te Harkstede**		
51.1	De ligging van het tracé van de noordelijke ontsluitingsroute is op het snijpunt met de Hoofdweg meer richting Klein Harkstede vastgesteld dan het kerkepad. Tijdens informatieavonden is aangegeven dat het om een indicatieve richting gaat. Op de vraag waarom deze weg niet halverwege het kerkepad en Hoofweg 219 was gesitueerd, is geantwoord dat dat inderdaad logisch zou zijn. Nu is echter in het commentaar op de zienswijzen van Van Dam (Nota ZCW, juni 2007) geantwoord dat de ligging conform het Masterplan is. Deze weg zal veel overlast geven voor omwonenden. Met een kleine verschuiving van het tracé is dit op te lossen.	De noordelijke hoofdontsluiting is conform Masterplan gepositioneerd en zal definitief worden aangelegd in de grijze bestemming 'verkeersdoeleinden'. Het bestemmingsplan biedt de ruimte de ontsluitingsweg - met inachtneming van de geluidsgrenzen - binnen het grijze zoekgebied te schuiven, zodat deze weg zo goed mogelijk ingepast kan worden.	
51.2	Op 4 juli jl. is een oplossing gepresenteerd voor de verkeersoverlast bij de Borgbrug. Door middel van signalering wordt het niet meer mogelijk om op te stellen voor de brug als deze geopend is. Dit zal niet leiden tot een lagere verkeersdruk, want het wordt alleen maar aantrekkelijker om via een sneller route naar de stad te gaan. Hiertegen maakt men bezwaar.	De "Borgbrug-oplossing" is nog niet definitief en is onderwerp van nadere studie. Voor wat betreft de situatie rond de Borgbrug (en omgeving) verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 10.1A en het commentaar op zienswijze 15.7 onder e. Overigens kan ook in de huidige situatie reeds oponthoud ontstaan bij een geopende brug.	
51.3	Meerstad moet ook investeren in de leefkwaliteit van de bestaande bewoners. Het is niet nodig dat de nieuwe woonbebouwing direct grenzend aan het gebiedje rond Hoofdweg 219 wordt gerealiseerd.	Op de tracering van de ontsluitingsroute is in het commentaar op zienswijze 51.1 reeds ingegaan. De exacte uitwerking van de woonbebouwing en de afstand tot de bestaande bebouwing komt aan de orde bij de verdere uitwerking van het plan. Dat Meerstad moet investeren in de leefkwaliteit van de bestaande bewoners onderschrijven wij geheel. Wij zullen dan ook blijven werken aan een open communicatie met bewoners om zo tijdig oplossingen voor eventuele knelpunten te kunnen formuleren en uitvoeren.	

52	**Gessel, S. van, Maas Meijer & Van Gessel advocaten, namens dhr. Ekkers en mevr. Paauw, Slochterdiep 4 te Lageland**		
52.1	Indieners handhaven de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals dat ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007.	Deze zienswijzen worden besproken onder 52.1A tot en met 52.1K.	
52.1A	Verzoek tot onderzoeken van geluidsniveaus ten aanzien van perceel Slochterdiep 4. De woning is niet meegenomen in het akoestisch onderzoek en dat doet vermoeden dat met de woning geen rekening gehouden is in het ontwerpbestemmingsplan.	Naar aanleiding van deze opmerking is nader onderzoek uitgevoerd naar de toekomstige geluidsbelasting op deze woning. Hieruit is gebleken dat de geluidbelasting op de woning wel was onderzocht, maar dat het betreffende perceel als Borgsloot 4 in het akoestisch model geregistreerd stond. Dit is nu gecorrigeerd in het model. Inhoudelijk gezien zal de geluidsbelasting op deze woning vanwege de aanleg van nieuwe wegen binnen het bestemmingsplan Meerstad-Midden beneden de voorkeurswaarde van 48 dB blijven.	
52.1B	Indieners maken bezwaar tegen bestemming 'woongebied (uit te werken)'. Verwacht mag worden dat de toekomstige bestemming van het perceel duidelijk is. Onduidelijk is waarom de bestemming niet is aangeduid als 'woondoeleinden'.	Voor wat betreft Borgsloot 6 en 8 en Slochterdiep 4 in relatie tot de hoogspanningsleiding en de bestemming Woongebied (uit te werken) verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.1A.	
52.1C	Betreurd wordt dat de gemeente, althans Bureau Meerstad, de bewoners van perceel Slochterdiep 4 niet persoonlijk geïnformeerd heeft over de (nieuwe) bestemming 'zone hoogspanning' zelfs niet in het persoonlijke gesprek medio juni 2006.	Bureau Meerstad en de gemeenten doen hun uiterste best de traditie van open communicatie met bewoners en andere belanghebbenden voort te zetten. In de komende jaren zal op tal van terreinen, in tal van gebieden en via tal van procedures met de bewoners gecommuniceerd worden. Daarom zal hoge prioriteit worden gegeven aan het stroomlijnen van die communicatie en aan een adequate gebiedscommunicatie. Voor wat betreft de communicatie over de hoogspanningsleiding verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.1B.	
52.1D	De nieuwe bestemming hoogspanningsleidingen in strijd is met het advies van Staatssecretaris Geel. De woning op perceel Slochterdiep 4 ligt rechtstreeks onder de hoogspanningsleiding. Tevens wordt verwezen naar de GGD richtlijn "Gezondheidsrisico's van Bovengrondse Hoogspanningslijnen" (nov. 2005).	Voor wat betreft de richtlijnen met betrekking tot veiligheidsrisico's van magnetische en elektrische velden verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.1D.	
52.1E	In geval van brand kunnen niet of nauwelijks bluswerkzaamheden worden uitgevoerd door de	Voor wat betreft het uitvoeren van bluswerkzaamheden nabij hoogspanningsleidingen verwijzen wij naar het commentaar op	

	aanwezigheid van de hoogspanningsleidingen. Verwezen wordt naar het rapport van het Nederlandse Instituut voor Brandweer en Rampenbestrijding (27 juni 2005). De NIBRA hanteert, in het kader van risico voor brandweerpersoneel, een gevarenzone welke voor 220 kV en 380 kV kabels varieert van 31 tot 36 meter aan weerszijden van hoogspanningskabel.	zienswijze 5.15.	
52.1F	In de MER is de ontwerpkaart opgenomen, die vrijwel gelijk is aan het huidige ontwerp; de zone ZH bevindt zich op dezelfde plaats. In de MER is het effect van de aanwezigheid van hoogspanningskabels niet of nauwelijks onderzocht of aan bod gekomen. Men merkt wel op dat de hoogspanningsleiding "in nader overleg met verschillende partijen" moet worden verplaatst. Indien niet alsnog een ander tracé wordt aangewezen zal het effect van het huidige tracé deugdelijk moeten worden onderzocht.	Voor wat betreft de hoogspanningsleiding in relatie tot MER-regelgeving verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 27.4.	
52.1G	De aanwezigheid van hoogspanningsleidingen en masten in de directe nabijheid is buitengewoon lelijk en verstoort het uitzicht.	Een hoogspanningsleiding heeft ontegenzeggelijk aanzienlijke landschappelijke invloeden. Daarom geldt bij tracering en inpassing ook dat het samenvoegen van harde infrastructurele lijnen de zogenoemde 'landschapsvervuiling' zoveel mogelijk beperkt.	
52.1H	Verzoek tot een ander tracé voor de hoogspanningsleiding. Wellicht is het mogelijk de kabels ondergronds aan te leggen.	Voor wat betreft de mogelijkheden voor ondergrondse aanleg verwijzen wij naar het tweede deel van het commentaar op zienswijze 1.2.	
52.1I	Bezwaar wordt gemaakt tegen het toestaan van voorzieningen ten behoeve van mobiele telecommunicatie. De gezondheidsrisico's hiervan zijn nog onvoldoende onderzocht. Tevens speelt een visuele aspect een rol: een mast verstoort het uitzicht van eigenaar.	Voor wat betreft mobiele communicatie verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 15.7A.	
52.1J	Indiener maakt bezwaar tegen de bestemming 'Leidingzone' en zone 'ZH'. Deze bestemmingen belemmeren toekomstige verbouwing, aanbouw of bijbouw op het perceel. Aannemende dat de bouwvoorschriften voor gebieden met de bestemming "woondoeleinden" ook gelden voor gronden met bestemming "woongebied, nader uit te werken", maakt de indiener bezwaar tegen deze bouwvoorschriften wanneer deze belemmeren in de mogelijkheden tot (ver-)bouw op het perceel ten opzichte	Voor wat betreft de hoogspanningsleiding (dubbelbestemming "Hoogspanningsleiding") verwijzen wij naar hetgeen hierboven reeds over de hoogspanningslijn is opgemerkt. Gebleken is dat de leidingzone (dubbelbestemming "Leidingzone") abusievelijk op de plankaart is opgenomen ter plaatse van Slochterdiep 4. Voor de bestemming "Woongebied (uit te werken)" waarin het perceel valt, zijn geen gedetailleerde bouwvoorschriften opgenomen. Dat zal pas gebeuren bij de uitwerking van het plan.	

	van de thans geldende voorschriften.	Bij de uitwerking wordt van gebied tot gebied bezien welke bebouwingsvoorschriften op die plaats wenselijk zijn. Het is niet automatisch zo dat de voorschriften uit de gedetailleerde bestemming "Woondoeleinden" van toepassing worden verklaard. Totdat de bestemming is uitgewerkt, geldt in principe een bouwverbod. Voor bestaande woningen worden bij benadering de voorheen geldende bouwmogelijkheden opgenomen (zie ook het commentaar op zienswijze 1.1A onder "Bouwverbod"). Voor woningen binnen de dubbelbestemming "Hoogspanningsleiding" geldt echter nog wel een algeheel bouwverbod. Onder strikte voorwaarden kunnen B&W daarvan vrijstelling verlenen. Bij de uitwerking zullen deze worden vervangen door definitieve voorschriften (althans voorzover de woning in stand kan blijven).	
52.1K	Het bestemmingsplan biedt geen duidelijkheid over de bereikbaarheid van het perceel Slochterdiep 4.	Voor wat betreft de bereikbaarheid van bestaande bebouwing verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 30.11A.	
52.2	Bij de keuze voor een bovengronds tracé langs het Eemskanaal is onvoldoende rekening gehouden met de belangen van Ekkers en Paauw, en de andere bewoners van de woningen in het aangewezen ZH-gebied. In de eerste plaats is onduidelijk waarom het handhaven van het huidige tracé, met ondergrondse aanleg onder het meer (optie 1), niet mogelijk zou zijn. Ondergrondse verkabeling van hoogspanningsleidingen wordt elders in Nederland veelvuldig toegepast. Er is geen steekhoudende toelichting gegeven – behalve de wensenlijst van Essent – waarom dit onder het aan te leggen meer niet mogelijk zou zijn. Hiernaar is onvoldoende onderzoek gedaan.	De exacte ligging van de hoogspanningsleiding zullen wij zodanig kiezen, dat er minimale overlast voor de omgeving zal ontstaan. Het streven is op gericht oplossingen te vinden waarmee de bestaande bebouwing alsnog zoveel mogelijk gehandhaafd kan blijven. Voor wat betreft de verplaatsing van de hoogspanningsleiding verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.2 en 1.4.	
52.3	Het bovengronds aanleggen van de hoogspanningsleiding boven of nabij de woning van indieners, brengt met zich mee dat hun perceel niet gehandhaafd kan blijven. Het ondergronds aanleggen van de leiding is goed realiseerbaar. Het tracé langs het Eemskanaal heeft relatief weinig knelpunten. Ondergrondse verkabeling hoeft dan ook slechts over korte lengte(s) plaats te vinden, hetgeen ook in de stukken als mogelijkheid is benoemd. Feitelijk zijn er ook geen andere mogelijkheden dan de hoogspanningsleiding ondergronds aan te leggen bij de woning van indieners, aangezien het enige alternatief is dat	Bij de planvorming van de hoogspanningsleidingen houden wij ons aan de daarvoor in Nederland geldende richtlijnen van RIVM en VROM (zie ook het commentaar op 52.1B). Alle mogelijke verdere varianten worden nog onderzocht. Bureau Meerstad heeft de KEMA als onafhankelijk adviseur gevraagd in het proces mee te denken en te adviseren, waarbij ook een toetsing van de uitgangspunten van Essent is opgedragen (zie ook het commentaar op zienswijze 1.2).	

	zij van hun perceel zouden moeten vertrekken. Het belang van indieners bij handhaving van hun woning dient zwaarder te wegen dan het (uitsluitend financiële) belang van Meerstad om het tracé op de goedkoopste manier aan te leggen.		

53	**Gessel, S. van, Maas Meijer & Van Gessel advocaten, namens A.A.M. Meijer, Schaapstreek 1-D te Ees**		
53.1A	Indiener maakt bezwaar tegen de dubbelbestemming perceel Slochterdiep 2A (camping) met een nieuwe bestemming van hoogspanningsleiding. Een hoogspanningsleiding op een locatie in de buurt van woningen is in tegenspraak met het advies van staatssecretaris van Geel (2005) in de buurt van hoogspanningsleidingen huizen, crèches of scholen te plannen en te bouwen, hetgeen ook geldt voor nieuwe situaties in verband met gezondheidsrisico's. Tevens wordt verwezen naar de GGD richtlijn "Gezondheidsrisico's van Bovengrondse Hoogspanningslijnen". Campinggasten verblijven gedurende langere perioden op de camping op het perceel en worden hierdoor blootgesteld aan elektromagnetische straling van de hoogspanningsleidingen. Ook de bewoners van het perceel zijn dagelijks aanwezig en zullen aan de straling worden blootgesteld.	Voor wat betreft de richtlijnen met betrekking tot veiligheidsrisico's van magnetische en elektrische velden verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.1D.	
53.1B	In geval van brand kunnen niet of nauwelijks bluswerkzaamheden worden uitgevoerd door de aanwezigheid van de hoogspanningsleidingen. Verwezen wordt naar het rapport van het Nederlandse Instituut voor Brandweer en Rampenbestrijding (27 juni 2005). De NIBRA hanteert, in het kader van risico voor brandweerpersoneel, een gevarenzone welke voor 220kV en 380 kV kabels varieert van 31 tot 36 meter aan weerszijden van hoogspanningskabel.	Voor wat betreft het uitvoeren van bluswerkzaamheden nabij hoogspanningsleidingen verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 5.15.	
53.1C	In de MER de ontwerpkaart opgenomen die vrijwel gelijk is aan het huidige ontwerp; de zone ZH bevindt zich op dezelfde plaats. In de MER is het effect van de aanwezigheid van hoogspanningskabels niet of nauwelijks onderzocht of aan bod gekomen. Men merkt wel op dat de hoogspanningsleiding "in nader overleg met verschillende partijen" moet worden verplaatst. Indien niet alsnog een ander tracé wordt aangewezen zal het effect van het huidige tracé deugdelijk moeten worden onderzocht.	Voor wat betreft de hoogspanningsleiding in relatie tot MER-regelgeving verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 27.4.	

53.1D	De aanwezigheid van hoogspanningsleidingen en masten in de directe nabijheid van de camping is buitengewoon lelijk en verstoort het uitzicht.	Een hoogspanningsleiding heeft ontegenzeggelijk aanzienlijke landschappelijke invloeden. Daarom geldt bij tracering en inpassing ook dat het samenvoegen van harde infrastructurele lijnen de zogenoemde 'landschapvervuiling' zoveel mogelijk beperkt. Voor de camping geldt dat in de Meerstad-plannen de functie niet gecontinueerd wordt, waarmee de eventuele visuele landschapsverstoring door de hoogspanningsleiding niet relevant is. Naar onze mening is een campingfunctie niet inpasbaar in dit bij uitstek stedelijke gedeelte van Meerstad.	
53.1E	Verzoek tot een ander tracé voor de hoogspanningsleiding. Wellicht is het mogelijk de kabels ondergronds aan te leggen.	Voor wat betreft de mogelijkheden voor ondergrondse aanleg verwijzen wij naar het tweede deel van het commentaar op zienswijze 1.2.	
53.1F	Bezwaar wordt gemaakt tegen het toestaan van voorzieningen ten behoeve van mobiele telecommunicatie. De gezondheidsrisico's hiervan zijn nog onvoldoende onderzocht. Tevens speelt een visuele aspect een rol: een mast verstoort het uitzicht van eigenaar en campinggasten.	Voor wat betreft de plaatsing van zendmasten ten behoeve van mobiele communicatie verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 15.7A.	
53.1G	Indiener maakt bezwaar tegen de bestemming "Woongebied (nader uit te werken)", omdat verwacht had mogen worden dat er inmiddels voldoende duidelijkheid bestaat over de toekomstige bestemming. Het is onduidelijk waarom het perceel niet is aangeduid met de bestemming "Recreatieve doeleinden, categorie R(D), en R(v)".	Het perceel van camping Eemsverlaat heeft in het plan de bestemming "Woongebied (uit te werken)" gekregen, omdat de functie 'camping' bij de verdere planvorming niet behouden kan blijven. Naar onze mening is een campingfunctie niet inpasbaar in dit bij uitstek stedelijke gedeelte van Meerstad. Daarnaast zou het kampeergenot onevenredig worden aangetast. Een positieve bestemming is daarom voor dit perceel niet wenselijk.	
53.1H	Het bestemmingsplan biedt geen duidelijkheid over de bereikbaarheid van het perceel Slochterdiep 2A.	Voor wat betreft de bereikbaarheid van bestaande bebouwing verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 30.11A.	
53.2	Voor het overige is deze zienswijze gelijkluidend aan zienswijze 52.2 en 52.3.	Aangezien deze zienswijzen gelijkluidend zijn, verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 52.2 en 52.3.	

54	Dokter, H., Woortmansdijk 18 te Westerbroek		
54.1	De Woortmansdijk wordt in de huidige situatie veel gebruikt door sluipverkeer, dat vanuit Harkstede – via de tunnel onder de A7/Bieleveldslaan – en Engelbert – over het viaduct Engelberterweg – richting Haren en verder naar Assen gaat (oprit Glimmen A28). Het is niet onwaarschijnlijk dat een deel van de nieuwe bewoners van Meerstad ook deze route gaat kiezen. Er komt ook een aansluiting op de oostelijke Ringweg rond Groningen bij Driebond. In theorie zou men vanuit Meerstad Noord logischerwijs van deze route gebruik maken wanneer men richting Assen wil. Echter omdat de oostelijke ringweg altijd vol staat in de spits (Julianaplein) is het goed denkbaar dat men daarom toch voor de sluiproute over de Woortmansdijk kiest. Ook de huidige verbeterwerkzaamheden aan de ringweg in Groningen – met als doel de doorstroming van het verkeer te bevorderen – overtuigen de fam. Dokter niet.	Rijkswaterstaat is op dit moment volop bezig de doorstroming op de zuidelijke ringweg, zoals onder andere de doorstroming bij het Julianaplein, te verbeteren. De gemeente Groningen en de provincie Groningen zijn bezig de doorstroming op de oostelijke Ringweg verder te verbeteren. Dit pakket van maatregelen, in combinatie met de verkeerskundige opzet van Meerstad, moet ertoe leiden dat het verkeer vanuit onder andere Meerstad zich via de hoofdwegen verplaatst naar diverse bestemmingen. Per saldo moet het aantrekkelijker zijn de hoofdwegen te gebruiken, en niet de lokale wegen, om naar een verder gelegen bestemming te rijden, zoals Assen. Omdat er nog specifiek ingezoomd moet worden op de effecten van de aansluiting Harkstede, kan nu nog weinig gezegd worden over de toename/afname van het verkeer op de Woortmansdijk. Het uitgangspunt is dat de bedoelde wegen ten zuiden van de A7 geen rechtstreekse aansluiting krijgen op het nieuwe knooppunt bij de A7 of op de tijdelijke parallelweg naar de A7, aangezien dit voor de verkeersafwikkeling van Meerstad niet nodig is. Ook de Engelberterweg krijgt hier geen rechtstreekse aansluiting op. Hierdoor zullen de verkeersgevolgen miniem zijn ten opzichte van de huidige situatie. Het verkeersmodel geeft voor de Oudeweg 600 motorvoertuigen per etmaal aan in 2030 tegen 500 motorvoertuigen nu. Op de Woortmansdijk geeft het verkeersmodel een verkeersintensiteit in 2030 aan van 1400 tegen 1200 motorvoertuigen per etmaal nu. Dit is vergelijkbare met een normale autonome groei van 1,6% per jaar. Dit verschil aan verkeersintensiteit geeft akoestisch gezien een toename van 0,7 dB. Dit is ook gezien de lange periode qua beleving nauwelijks merkbaar. Zodra er meer helderheid over een mogelijke vormgeving van de aansluiting bestaat, zullen aanvullende verkeersberekeningen worden gemaakt. Mocht daaruit blijken dat er in de toekomst wel sprake is van een forse toename van het verkeer op de Woortmansdijk, dan zal er in samenwerking met de betrokken gemeente gezocht worden naar aanvullende maatregelen. Daarbij wordt als doel gesteld dat de aanleg van Meerstad niet mag	

		bijdragen aan een dusdanig gebruik, dat niet past bij de verkeerskundige capaciteit van de weg.	
54.2	Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in nieuwe op- en afritten op de A7 van en naar Meerstad, ongeveer ter hoogte van het viaduct naar Engelbert. Deze zullen in 2014 in gebruik genomen worden. Het is onduidelijk of deze op- en afritten aan weerszijden van de A7 aangelegd zullen worden, in de richting van Groningen en Winschoten, of enkel aan de noordzijde, namelijk een afrit vanuit de richting Winschoten en een oprit in de richting van Groningen. Via de nieuwe afrit kan doorgaand verkeer vanuit Winschoten/Hoogezand namelijk de A7 verlaten en via de bovengenoemde sluiproute richting Haren/Assen zijn route kiezen. Voor verkeer vanuit Hoogezand naar Haren zou dit een aantrekkelijke sluiproute betekenen. De zorgen hierover zullen minder groot zijn als men vanaf de A7 enkel van en naar Meerstad zou kunnen en niet in zuidelijk richting. Dit zou mogelijk zijn door een knip te maken tussen de op- en afritten en het bestaande viaduct en tunneltje.	Een aansluiting op de huidige Engelberterweg is uitgesloten (zie ook het commentaar op zienswijze 8.1A onder c). Hierover heeft besluitvorming in het kader van de vaststelling van het Masterplan plaatsgevonden.	
54.3	De Woortmansdijk komt niet voor in het akoestisch onderzoek (overige wegen buiten het plangebied). De Wet geluidhinder geeft echter de verplichting de andere wegen te betrekken bij het akoestisch onderzoek, indien redelijkerwijs kan worden aangenomen dat op deze wegen een geluidstoename als gevolg van de reconstructie te verwachten is.	Bij de inschatting van de verkeersgevolgen is ook rekening gehouden met de wegen ten zuiden van de A7. In het verkeersonderzoek zijn prognoses gemaakt van de verkeersontwikkeling vanwege de aanleg van Meerstad op de Oudeweg en de Woortmansdijk. De Borgweg en de Roodharsterlaan takken weer aan op de Oudeweg (zie ook het commentaar op zienswijze 54.1).	
54.4	Indieners willen gezien het bovenstaande de noodzakelijke akoestische berekeningen van (een aantal) woningen aan de Woortmansdijk ontvangen, met daarbij een onderbouwing van de te verwachten verkeersintensiteiten in de huidige en toekomstige situatie, uitgerekend voor de verschillende varianten die van toepassing (kunnen) zijn (zie 54.1). Voor de volledigheid zal die onderzoek moeten worden uitgebreid voor andere wegen in de Gemeente Hoogezand-Sappemeer, namelijk de Oudeweg, Borgweg en de Roodharsterlaan.	Zie het bovenstaande commentaar op zienswijze 54.3.	
54.5	De zorgen over de toename van het verkeer, met de	De eerste stap is te bezien of het sluipverkeer zich inderdaad	

	bijbehorende geluidsoverlast en luchtvervuiling, worden versterkt doordat de weg smal en bochtig is, zonder voorzieningen voor fietsers en wandelaars. Door de uitvoering van de plannen verwacht men onveilige verkeerssituaties in diverse opzichten, met als neveneffect een waardevermindering van de woning. Gehoopt wordt dat deze zorgen (gedeeltelijk) weggenomen kunnen worden. Wellicht kan gezamenlijk met de gemeente Hoogezand-Sappemeer gekeken worden naar de mogelijkheden de weg te voorzien van geluidsarm asfalt en veiliger te maken door de aanleg van een separaat fiets- en wandelpad.	voordoet en wat de effecten hiervan zijn. Zoals hierboven reeds is aangegeven voorziet het plan Meerstad niet in een aansluiting van Engelberterweg en/of Bieleveldslaan op de nieuw aan te leggen zuidelijke hoofdontsluitingsweg (Harkstede-A7) of op de tijdelijke parallel ontsluiting langs de A7. Hiermee komt er vanuit het plangebied Meerstad-Midden geen extra verkeersbelasting op de Woortmanslaan en de Oudeweg. Vanuit dit oogpunt is het niet nodig maatregelen op deze wegen te treffen.	

55	**Klaaskate, G.J. en E.J.H., Wiefkerpad 40 te Enschede**		
	Indieners handhaven de zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden, zoals dat ter visie heeft gelegen van 11 januari tot en met 21 februari 2007 (zienswijze 38). Het bestemmingsplan maakt iedere expansie van het melkveebedrijf onmogelijk.	Deze zienswijzen worden besproken onder 55.1A tot en met 55.1J.	
55.1A	Indieners maken bezwaar tegen het aanleggen van een groot meer in de nabijheid van hun melkveebedrijf, Scharmer Ae 16 in Woudbloem, en in de nabijheid van het landbouwgebied in het algemeen. De verwachting bestaat dat negatieve hydrologische effecten en maatregelen voor de waterhuishouding en het waterpeil de bedrijfsvoering moeilijker dan wel onmogelijk maken. Er zijn geen grondwater monitor peilbuizen aangebracht ter controle op of in de buurt van het perceel.	De gronden van Klaaskate vallen buiten dit bestemmingsplangebied. De afstand tot het meer bedraagt minimaal een kilometer. Uit de Waterstructuurvisie, waaraan een gedegen onderzoek ten grondslag ligt, blijkt dat er in de agrarische gebieden geen effecten op de grondwaterpeilen en of het waterbeheer zullen zijn. Er worden maatregelen genomen om dit te voorkomen, zoals robuuste kwelzones. Ook uit onderzoek van de Landinrichtingscommissie blijkt dat de agrarische gronden, die grenzen aan het Rijpmakanaal, geen hydrologische consequenties ondervinden van het meer. Overigens zijn er in het kader van grondwatermonitoring nu al op verschillende plaatsen in het gebied 110 peilbuizen geplaatst om de bestaande situatie vast te leggen en veranderingen te kunnen controleren. De peilbuizen registreren meerdere keren per dag de situatie en worden jaarlijks twee keer uitgelezen. Deze peilbuizen zijn geplaatst op locaties waarvan ook maar het kleinste vermoeden bestaat dat er wijzigingen in het grondwaterpeil op zouden kunnen treden. Het overal plaatsen van peilbuizen heeft geen toegevoegde waarde.	
55.1B	Indieners maken bezwaar tegen overlast ten gevolge van de watersportrecreatie.	De gronden van indieners vallen buiten dit bestemmingsplangebied. De afstand tot het meer bedraagt minimaal een kilometer. Van wezenlijke overlast zal geen sprake zijn. Uitstralingseffecten naar de omgeving (bijvoorbeeld kanovaart in andere wateren) zullen niet van een zodanige orde zijn dat indieners daardoor onaanvaardbare hinder zal ondervinden, c.q. in hun bedrijfsvoering belemmerd worden. Anderzijds vormt het stimuleren van recreatie wel onderdeel van het Masterplan Meerstad.	
55.1C	Indieners maken bezwaar tegen eventuele aanwijzing van de grond als retentiegebied of waterberging.	De gronden van indieners vallen buiten dit bestemmingsplangebied. Dit punt is daarom niet aan de orde.	

55.1D	Indieners maken bezwaar tegen het huidige gebruik van "rood voor groen" regeling waarbij elders in het gebied woningbouw en andere rode bestemmingen gerealiseerd worden ten koste van landbouwgebied dat wordt omgezet in natuur. Indieners kunnen zich hier niet mee verenigingen omdat: a) Nabije rode bestemmingen in het algemeen gepaard gaan met beperkingen voor de bedrijfsvoering met onvermijdelijke overlast en vervolgacties, zoals intensivering strandachtige activiteiten en dito ontwikkelingen in de sfeer van recreatie en ontspanning. b) Er sprake is van ongelijke afhandeling tussen toekomstige rode en groene bestemmingen, waarbij de groene bestemmingen onredelijk en onevenredig benadeeld worden ten opzichte van de rode bestemmingen. Dit roept afkeer, weerstand en bezwaar op, mede in geval dat een groene bestemming ongevraagd en ongewenst opgedrongen wordt op basis van zogenaamde vrijwilligheid. c) Indieners hebben bezwaar tegen rode bestemmingen die gecompenseerd moeten worden met een groene bestemming van hun gronden, omdat onbekend is hoe exact gecompenseerd gaat worden. Men heeft moeite met rode bestemmingen die dichtbij het bedrijf liggen. d) Verzoek alsnog te proberen de gronden te bestemmen zoals in het Masterplan, alternatieve groene locaties te zoeken of minder rood te bestemmen om de verhouding rood-groen kloppend te houden.	Meerstad als geheel kan alleen worden ontwikkeld doordat de kosten voor functies als water en natuur voor een belangrijk deel worden gecompenseerd door opbrengsten uit 'rode' functies. Het bezwaar tegen deze constructie raakt het plan als geheel en kan niet worden ondervangen door wijzigingen in het plan. De woongebieden zijn na zorgvuldige bestudering van omgeving, woningmarkt, ontsluiting etc. gesitueerd. Er is geen aanleiding met deze gebieden te gaan schuiven. Indiener voert verschillenden redenen aan voor de afwijzing van de 'rood-voor-groen constructie': a) Overlast: het huidige karakter van het gebied zal met de realisatie van een meer, 10.000 woningen en grote natuurgebieden vanzelfsprekend veranderen. Bij de detail-uitwerkingen zal worden nagegaan hoe zo goed mogelijk kan worden omgegaan met bestaande activiteiten. In het bestemmingsplan is daarvoor de basis gelegd met onder meer landbouwbestemmingen en hindercirkels. Deze zullen leidraad vormen bij de situering van 'rode' en andere functies. Dat geldt ook voor de situatie van indiener. Overigens vinden de in het Masterplan voorziene activiteiten - met een enigszins significante hinderlast - plaats op een zodanige afstand van het bedrijf van Klaaskate dat deze daar hoegenaamd geen hinder van zal ondervinden. Van extensief recreatief medegebruik van landbouw- en natuurgebieden gaat doorgaans niet een zodanige hinder uit dat de bedrijfsvoering daardoor ernstig gehinderd wordt. b) Wij onderschrijven de ongelijke behandeling niet. De gewraakte 'zogenaamde vrijwilligheid' verwijst naar de wijzigingsbevoegdheid voor natuur die op de landbouwbestemming is gelegd. Dit is de reguliere wijze van bestemmen van de Ecologische Hoofdstructuur in de provincie Groningen en garandeert dat de huidige bestemming voortgezet kan worden. Daarmee is de vrijwilligheid van bestemmingswijziging naar Natuur ons inziens gegarandeerd. Zie ook het commentaar op zienswijze 22.1E. c) Zie bovenstaande commentaar. d) Zie bovenstaande commentaar.	
55.1E	Indieners vragen een bevestiging van de toezegging dat in	De gronden van Klaaskate liggen niet in het nu aan de orde zijnde	

	het groene gebied met de bestemming (nieuwe) natuur dezelfde regels en mogelijkheden blijven bestaan als in het gebied met bestemming landbouw. Landbouwkundig gezien is natuurgrond veel minder geschikt dan landbouwgrond in verband met de mestwetgeving. Indieners hebben bezwaar tegen komende bestemming natuurgrond voor hun perceel en voor de percelen die zij in pacht hebben en tegen de bijbehorende beperkende regels en beperkingen in het algemeen.	plangebied. In het kader van deze procedure kunnen geen waarborgen worden gegeven omtrent de bestemming van niet in het plangebied begrepen gronden.	
55.1F	Indieners maken bezwaar tegen het opsplitsen van het Masterplangebied in midden, oost en west. In het kader van de "rood voor groen" regeling is dit niet juist. De gebieden hebben de schijn onafhankelijk van elkaar te zijn, maar de compensatieregeling geldt voor het plangebied in geheel.	De intentie is en blijft om in een aantal jaren het gehele Masterplan te realiseren, met alle groen en rood daarin. De exploitatie is daar ook op gebaseerd. In verband met de beperkte looptijd van een bestemmingsplan van 10 jaar kan echter niet het hele Masterplangebied in één keer in procedure worden gebracht. Er is voor gekozen nu eerst Meerstad-Midden in procedure te brengen, inclusief de infrastructuur die binnen die 10 jaarsperiode is voorzien.	
55.1G	(Zienswijze 62) Handhaven de Inspraakreactie met betrekking tot het voorontwerp bestemmingsplan Meerstad-Midden: a) Bezwaar tegen de aanleg van een groot meer nabij het veehouderijbedrijf aan Scharmer Ae 16 en nabij landbouwgronden in het algemeen, i.v.m. verwachte hinder voor agrarische bedrijfsvoering door bijkomende hydrologische effecten en maatregelen t.b.v. waterhuishouding en waterpeil. b) De overlast als gevolg van toe te nemen watersport/ -recreatie bij aanleg van groot meer is ongewenst. c) Bezwaar (bij voorbaat) tegen eventuele aanwijzing van landbouwgronden van inspreker als retentiegebied of waterbergingsgebied bij wateroverlast. d) Principieel bezwaar tegen alle rode bestemmingen (bezwaar tegen specifieke percelen is niet mogelijk, aangezien rood-groen compensatie in voorontwerp niet op perceelsniveau is aangeduid) die tot stand zijn gekomen uit zgn. 'rood voor groen' constructies. Bezwaar geldt in het bijzonder voor dergelijke rode bestemmingen in directe nabijheid van het	a) Zie commentaar op zienswijze 55.1A b) Zie commentaar op zienswijze 55.1B. c) Zie commentaar op zienswijze 55.1C. d) Zie commentaar op zienswijze 55.1D.: Meerstad als geheel kan alleen worden ontwikkeld doordat de kosten voor functies als water en natuur voor een belangrijk deel worden gecompenseerd door opbrengsten uit 'rode' functies. Het bezwaar tegen deze constructie raakt het plan als geheel en kan niet worden ondervangen door wijzigingen in het plan. De woongebieden zijn na zorgvuldige bestudering van omgeving, woningmarkt, ontsluiting etc. gesitueerd. Er is geen aanleiding met deze gebieden te gaan schuiven.	

	veehouderijbedrijf van inspreker (Lageland/Hamweg).		
55.1H	De effecten van fase 1 (Rijpemakanaal) zullen zich uitstrekken tot buiten het plangebied.	Zie commentaar op zienswijze 55.1A.	
55.1I	Men vraagt zich af of de WRO de noodzakelijke ruimte biedt om middels het Masterplan de 1:1 constructie te realiseren op gronden die niet verworven zijn en de functie landbouw c.q. natuur hebben bij de indieners in exploitatie zijn middels eigendom en pacht.	Het Masterplan heeft een looptijd van ca 25 jaar, het bestemmingsplan van 10 jaar. In het bestemmingsplan wordt onafhankelijk van eigendom de mogelijkheid geboden de beoogde functies te realiseren. Mocht op deze wijze de nagestreefde 1:1 verhouding niet worden bereikt, dan zal in komende plannen dan wel komende bijsturing plaats moeten vinden. Het is te vroeg daarop nu vooruit te lopen.	
55.1J	Informele correspondentie is door Bureau Meerstad niet beantwoord, toegezegde gesprekken zijn niet nagekomen en meerdere teksten in de procedure zijn onduidelijk of corresponderen niet met de inkleuring.	Bureau Meerstad en de gemeenten doen hun uiterste best de traditie van open communicatie met bewoners en andere belanghebbenden voort te zetten. In de komende jaren zal op tal van terreinen, in tal van gebieden en via tal van procedures met de bewoners gecommuniceerd worden. Daarom zal hoge prioriteit worden gegeven aan het stroomlijnen van die communicatie en aan een adequate gebiedscommunicatie.	
55.2	Uit meerdere rapporten en onderzoeken blijkt dat een optimale bedrijfsvoering als gevolg van de hydrologische situatie, ondanks compenserende maatregelen, niet optimaal is en ten koste gaat van natuur, milieu en recreatie.	Binnen Meerstad is veel onderzoek gedaan naar met name de hydrologische gevolgen van het project, zoals onder meer is opgenomen in de Waterstructuurvisie Meerstad (zie ook het commentaar op zienswijze 15.4A onder d "Specifiek ten aanzien van het waterbeheer".	
55.3	Weg- en waterverkeer, speciaal ten aanzien van de ca. 7 ha aan het afwateringskanaal, kan een ernstige blokkade vormen voor transport van en naar het bedrijf, mede in verband met voorrangssituaties en ophaalbruggen.	De huidige infrastructuur nabij de Scharmer AE maakt geen onderdeel uit van het Bestemmingsplan Meerstad-Midden. De infrastructuur rondom de Scharmer AE blijft gehandhaafd.	
55.4	Giftig jacobskruid kan, ondanks het gesloten convenant, voor mens en dier een bedreiging zijn, zeker als het ook van toepassing is op het plangebied.	Gedeputeerde Staten van Groningen hebben het 'Convenant gedragsregels Jakobskruiskruid' vastgesteld. In dit convenant staan afspraken die vergiftiging van vee door de plant Jakobskruiskruid moeten voorkomen. Met de ondertekening van het convenant hebben partijen, zoals natuurterreinbeheerders, wegbermbeheerders, waterschappen en LTO-Noord, met elkaar afgesproken de gedragsregels na te leven, die voorkomen dat de giftige plant de gezondheid van mens en dier bedreigt. Het convenant is ook van toepassing op de inrichting en het beheer van het plangebied van Meerstad. Zodra Jacobskruiskruid wordt gevonden binnen het plangebied van Meerstad, zal deze worden bestreden.	

55.5	Loslopende honden en katten en de toename van de ganzenpopulatie als gevolg van natuur, kunnen veel schade aanrichten (besmetting en bemesting).	Eventueel hinderlijk diergedrag vanuit het woongebied zal in de eerste jaren opgelost moeten worden door aanmaningen van diereigenaren of meldingen bij de politie. In het hele land is de menging van burgerbewoning met landbouw toegenomen. De landbouw heeft zich hier op ingesteld, waarbij een florerende bedrijfsvoering mogelijk blijft. Voor de vermeende toename van ganzenoverlast wordt verwezen naar compensatieregelingen van het Ministerie van LNV.	
55.6	Mest en milieu wetgeving brengen de nodige belemmeringen met zich mee.	Indien wordt gedoeld op belemmeringen ten aanzien van afstandsnormen wordt het volgende opgemerkt: Aan het bestemmingsplan ligt een grondig milieuonderzoek ten grondslag, zoals mag blijken uit onder meer de Milieueffectrapportage. Ten aanzien van belemmeringen vanwege agrarische bedrijven kan worden opgemerkt dat in het bestemmingsplan rekening is gehouden met relevante afstandsnormen op basis van actuele milieuvergunningen.	
55.7	Onduidelijkheid over de verbouw van snij- en korrelmais.	Het bestemmingsplan laat zich hierover niet uit, hierin mogen geen voorschriften in het kader van de agrarische productiestructuur worden opgenomen.	
55.8	De leefomgeving wordt aangetast.	Ontegenzeggelijk zal de ontwikkeling van Meerstad een grote verandering van het gebied met zich meebrengen. Dat de leefomgeving zal veranderen, is niet te vermijden bij de realisatie van ca. 10.000 woningen, een meer als recreatieve trekker, etc. Toch hebben de gemeenteraden van Slochteren en Groningen en Provinciale Staten van Groningen besloten dat het algemene belang van de realisering van Meerstad gaat boven het individuele belang van vrij uitzicht en privacy. Binnen dat uitgangspunt zullen wij er alles aan doen om belangen van omwonenden zo goed mogelijk te waarborgen en afspraken te maken over de concrete invulling en maatregelen in de directe omgeving van omwonenden.	

56	Kalker, B. van, Slochterdiep 17 te Lageland		
56.1	De woning van de indieners valt buiten het bestemmingsplan Meerstad-Midden. Deze plek wordt wel ingesloten door de NAM-locatie en de rest van het gebied waarop het bestemmingsplan van toepassing is. De effecten op de omgeving worden in alle stukken alleen beschreven voor structurele aanpassingen, dus niet voor de woningen die op termijn moeten wijken of waarvan nu ingeschat wordt dat ze moeten verdwijnen. Gezien de lange looptijd van de ontwikkeling van het Meerstad-gebied verwachten indieners meer consideratie ten aanzien van hun bezittingen en een serieuze behandeling in de beantwoording. In de Nota ZCW van juni 2007 wordt te snel voorbij gegaan aan de specifieke vraagstelling door te verwijzen naar de beantwoording van vragen die betrekking hebben op de definitieve situatie.	Wij realiseren ons dat uw situatie gedurende de realisatie van Meerstad-Midden anders zal zijn dan in de definitieve situatie wanneer uw woning zal zijn verdwenen. Aan de andere kant vragen wij uw begrip voor de situatie dat binnen Meerstad nog niet alles in detail uitgewerkt is en dat sommige vragen voor ons moeilijk concreet te beantwoorden zijn op een detailniveau, zoals u dat graag zou zien. Uiteraard zullen we voor de feitelijke aanvang van de realisatie van de grondwal in overleg treden met de dan (nog) aanwezige omwonenden over de manier, de planning en de routes, om eventuele overlast te minimaliseren. Uiteraard gaan we daarbij uit van wet- en regelgeving ten aanzien van het gebruik van de openbare weg. Omdat we nu nog geen concreet projectplan hebben voor hoe deze wal wordt aangelegd, kunnen we de vele vragen op dit punt niet specifiek beantwoorden. Wij vragen hiervoor uw begrip. Aan de andere kant mag u van ons verwachten dat wij met u in overleg gaan zodra wij concreet hierover iets kunnen vertellen. Bureau Meerstad zegt daarom toe dit najaar met de omwonenden hierover het overleg te starten.	
56.2	Indieners maken bezwaar tegen het feit dat er vóór 2012 activiteiten ten noorden van het Slochterdiep zullen plaatsvinden. Dit is in strijd met hetgeen is aangegeven in het Masterplan 2005 en mondeling in de voorlichtingen is toegezegd.	Voor wat betreft de werkzaamheden rond de NAM-locatie verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 5.5 en zienswijze 28.7a.	
56.3	Indieners maken bezwaar tegen het aanleggen van de grondwal rond de NAM-locatie: De grondwal past niet in het open landschap dat u in Meerstad beoogt te bereiken. Een berg van 18.5 meter met daar boven op begroeiing sluit niet aan bij een ruimtelijke structuur die gerelateerd is aan de omgeving en de bestaande landschapstructuur. In het MER wordt geschreven "de geluidswal is een gebiedsvreemd element". De zinsnede "Van een open landschap zal met de komst van Meerstad geen sprake meer zijn" is in strijd met de andere uitspraken.	Voor wat betreft de inpassing van de grondwal in het landschap verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 28.6A.	
56.4	In de nieuwe versie wordt de grondwal hoger (van 15 meter tot nu 18,5 meter). Indieners vragen zich af of de gegevens, waarop u de grondstromenbalans in Meerstad heeft	Ten aanzien van de hoogte van de grondwal verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 12.2 en 28.6A. De uiteindelijke hoogte van de grondwal zal naar aanleiding van de laatste	

	bepaald, goed onderbouwd zijn. En men vraagt zich af of de milieueffecten van deze stroom dan ook wel afdoende zijn meegenomen, mede doordat deze in het MER niet genoemd worden. Deze vraag blijft door uw slechte onderbouwing en de wijzigingen aan de grondwal dan ook staan.	geluidsontwikkelingen binnen de NAM locatie opnieuw bepaald worden. De grondbalansen zijn berekend op basis van worst case. Vanwege de zeer grote hoeveelheid aan grondverzet binnen het plangebied en de aangehouden marges vallen verschuivingen binnen de totale grondbalans op te vangen. Hierdoor geeft het MER, ook inclusief de grondstroom naar de NAM locatie, een voldoende beeld van de milieueffecten en aandachtpunten. De geluids- en luchteffecten van het grondtransport zijn met de huidige onderzoeken voldoende in beeld gebracht. Zo is uit onderzoek naar de luchtkwaliteit gebleken dat nergens in het hele plangebied de grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit 2005 worden overschreden (incl. grondtransport) (zie ook het commentaar op zienswijze 7.8) Voor geluid is berekend welke afstand wij voor de transportroutes met vrachtwagens moeten aanhouden tot bestaande woningen om te voldoen aan de geluidsnormen. Bij het uitzoeken van deze tracés zal hiermee rekening worden gehouden om zodoende de aanwezige woningen zoveel mogelijk te ontzien.	
56.5	In de Nota ZCW (juni 2007) wordt aangegeven dat de werkzaamheden op slechts een beperkt gebied plaatsvinden. Ondertussen wordt de berg verhoogd en wordt er minimaal 4 meter veen afgegraven. Beide veranderingen vergroten de voet van de berg en dus ook het totale oppervlak van het werkgebied, dat verder vergroot wordt met een tijdelijk depot voor het afgegraven veen. Indieners zijn van mening dat het al geen beperkte omvang was. In het licht van eerder gemaakte afspraken is dit onlogisch en niet acceptabel. Overigens betekent het afgraven van het veen dat er minder tijd voor zetting ingepland hoeft te worden, dus na 2012 kan begonnen worden met de aanleg van de wal.	Zie commentaar op zienswijze 12.2. In aanvulling daarop: De breedte van de voet staat in verhouding met de hoogte van de grondwal. Zoals bekend is de huidige bodemopbouw rondom de locatie niet ideaal te noemen. Hierdoor moet er eerst onderzoek gedaan worden naar mogelijke funderingsconstructies en / of het eventueel afgraven van de instabiele lagen. Bureau Meerstad zal zorgvuldig met de grondwal omgaan en het plan conform de daarvoor geldende richtlijnen met betrekking tot stabiliteit, bodembesluit en milieu ten uitvoer brengen. De grondwal wordt aangelegd om de geluidszone rondom de NAM-locatie Eemskanaal in te perken. Er wordt geen onderzoek gedaan naar mogelijke andere gronddepots binnen het Bestemmingsplan Meerstad-Midden.	
56.6	De grondwal rond de NAM wordt gebruikt om overschotten aan slechte grond kwijt te raken. Uit de antwoorden op eerdere vragen hierover, blijkt dat zowel de fysieke mogelijkheid van de grondwal als de financiële en andere consequenties van deze actie niet overzien worden. Indieners maken zich grote zorgen over de aanleg van deze wal en de consequenties die het voor het plan Meerstad	Bureau Meerstad heeft geen overtollige grond genoemd, maar grond die vrijkomt en niet in ophogingen en of waterkerende dijken toegepast mag worden. Het gaat hier om zogenoemde categorie 1-gronden, die voldoen aan de civiel technische randvoorwaarden voor verwerking, ten einde de stabiliteit van de wal te kunnen (blijven) waarborgen. Deze methode wordt overal in Nederland in geluidswallen toegepast.	

	heeft. Er zijn veel meer mogelijkheden om de overtollige grond te verwerken. Indieners willen dan ook een onderzoek naar andere grondbergingen.		
56.7	De grondwal wordt aangelegd om de geluidsproblemen rond de NAM-locatie op te lossen. Indieners zijn nog steeds niet overtuigd dat een grondwal met de huidige stand der techniek de aangewezen weg is. Deze zorg wordt versterkt door hetgeen in het betreffende geluidsrapport wordt vermeld: "Voordat wij een definitief besluit kunnen nemen over de toepassing van afschermende maatregelen en de geluidszone in het bestemmingsplan dienen nog bepaalde technische zaken uitgezocht te worden". De stand der techniek is echter verder geëvolueerd dan een geluidswal. Tevens lijkt de grondwal - gezien de gepositioneerde ligging - de geluidsproblemen niet te verminderen. Men verwacht een onderbouwing van de geluidsmaatregelen rond de NAM-locatie. Die niet vertroebeld wordt door de wens van Bureau Meerstad om een dumpplaats voor grond te vinden.	Zie het commentaar op zienswijze 12.2. Binnen Bureau Meerstad is er geen wens om een "dumpplaats" voor grond te creëren rondom de NAM-locatie. Wel is er de wens om van de nood een deugd te maken. De geluidszone in het plan Meerstad-Midden is gebaseerd op de tot op heden geldende cirkel. Zoals in het commentaar op zienswijze 12.2 reeds is uiteengezet, laat Bureau Meerstad, in overleg met de NAM, een volledig nieuw geluidsmodel van deze NAM-locatie maken in overleg met de NAM. Op basis daarvan worden alle maatregelen nogmaals onder de loep genomen. De NAM heeft reeds zogenaamde bronmaatregelen genomen. De consequenties daarvan worden in het nieuwe model meegenomen. In verband met de veiligheid zijn verdergaande bronmaatregelen niet mogelijk. In verband hiermee wordt in de dubbelbestemming "Geluidzone" een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om, onder voorwaarden, de cirkel te kunnen wijzigen.	Er wordt een wijzigings-bevoegdheid toegevoegd om de geluidzone te kunnen aanpassen.
56.8	De aanleg van de grondwal en de afgraving rond de NAM-locatie heeft invloed op de kwaliteit van woningen in de directe omgeving. In de Nota ZCW (juni 2007) worden criteria en eisen aangegeven waaraan de aanleg van de grondwal moet voldoen. Met deze opsomming wordt erkend dat er risico's zijn voor de omwonenden. Om onenigheid over schade en overlast te voorkomen vragen indieners een nulmeting van de situatie van de bestaande huizen door middel van een uitgebreide binnen-, en buitenopname voordat met de aanleg wordt begonnen. Verder wil men, ruim voorafgaand aan het uitvoeren van de werkzaamheden, ingelicht worden over de technische uitvoering, om de invloed daarvan op onze huizen te kunnen beoordelen en daarop te kunnen reageren.	Voor wat betreft de nulmeting verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 15.4A onder d (nulmeting). Daarnaast zal Bureau Meerstad de technische onderbouwing met de omwonenden te zijner tijd doornemen en beschikbaar stellen voor zover de NAM hierin toestemt in verband met vertrouwelijke informatie met betrekking tot de NAM-locatie. De NAM heeft om veiligheidstechnische redenen namelijk het recht bepaalde stukken te classificeren en aan publicatie te onthouden.	
56.9	Ondanks de beloften van criteria en eisen ten aanzien van de aanleg van de grondwal rond de NAM-locatie, maakt men zich zorgen om de veiligheid. Voordat met de werkzaamheden begonnen wordt, dient er een briefing te zijn van de te verwachten risico's en handelswijzen.	Er is diverse malen toegezegd dat de bewoners voorafgaand aan de aanvang van de werkzaamheden op de hoogte gesteld worden.	

56.10	De grondtransporten in het gebied hebben ook invloed op de bestaande woningen. In het MER is gesteld dat een akoestisch onderzoek is uitgevoerd om de minimaal aan te houden afstanden tot de woonbebouwing te bepalen. Verder is gesteld dat voor de transporten geen openbare wegen worden gekruist. Indieners willen een afschrift van het akoestisch onderzoek bij hun perceel met bijbehorende gevolgtrekkingen en een verklaring hoe de transporten gerealiseerd worden, rekening houdend met de uitspraak in het MER. Indieners willen ruim voorafgaand aan het uitvoeren van de werkzaamheden ingelicht worden over de uitvoering van de transporten.	De akoestische onderzoeken met betrekking tot Meerstad hebben - als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden (hernieuwde versie) - ter inzage gelegen. Voorafgaand aan de aanvang van de werkzaamheden worden de bewoners op de hoogte gesteld. Er is altijd gesteld dat er geen openbare wegen worden gebruikt, maar wel worden gekruist. In de gepubliceerde MER-stukken is ruim aandacht besteed aan de geluidsbelasting bij woningen door grondtransporten. De MER-commissie heeft hiervan kennis genomen en een goedkeurende verklaring voor het MER gegeven. Wij verwijzen u naar deze informatie. Met betrekking tot de transportroutes is toegezegd dat dit overleg met direct betrokken bewoners zal gebeuren.	
56.11	In zijn algemeenheid geldt dat de bodem in het gebied erg slap is. Verder lijkt niemand in staat de invloed van de werkzaamheden te kunnen voorspellen. In de antwoorden uit de Nota ZCW (juni 2007) wordt gesteld dat "woningen in de nabijheid van het werk of wegen waar de verkeersdrukte zal toenemen door een onafhankelijk, deskundig bureau zullen worden opgenomen". Indieners zouden hieraan toegevoegd willen zien "voor de werkzaamheden in het gebied nieuw aangelegde wegen", en niet alleen een toename in frequentie maar ook "toename in het gewicht van het transport".	Wij verwijzen naar het commentaar op zienswijze 15.4A onder d (onder Nulmeting). De gevraagde toevoeging is daarin opgenomen.	
56.12	De aanleg van het meer zal de grondwaterstanden in het gebied gaan beïnvloeden en daarmee de kwaliteit van de woning van indiener. In de Nota ZCW (juni 2007) wordt gesteld "van woningen, die gehandhaafd gaan worden en waarvan op redelijke wijze aangenomen mag worden dat er grondwaterveranderingen kunnen plaatsvinden, zullen de technische status en de staat van onderhoud worden opgenomen door een onafhankelijk bureau, voorafgaand aan de start van de werkzaamheden in de directe omgeving". Van de woningen waarvan voorzien is dat deze niet gehandhaafd zullen wordt gemeld: "de bewoning zal, voordat ingrijpende veranderingen plaatsvinden of overlast optreedt, beëindigd moeten worden".	Er zal op basis van redelijkheid en billijkheid en taxaties op basis van onteigeningswaarde een regeling worden getroffen met bewoners, waarvan vaststaat dat die moeten wijken voor Meerstad. Over het voorkomen van hinder en overlast alvorens de bewoners alternatieve huisvesting hebben, zal individueel overleg plaatsvinden. Bureau Meerstad zal zich ervoor inspannen eventuele overlast zo gering mogelijk en van zo kort mogelijke duur te laten zijn.	

	Deze omschrijving is te beperkt. Een goede regeling is gewenst voor de bewoners, die weg moeten alvorens de werkzaamheden overlast bezorgen en de bewoning nog wordt gecontinueerd. Om onenigheid over schade en waardedaling te voorkomen vragen indieners een nulmeting van de situatie van de bestaande huizen door middel van een uitgebreide binnen-, en buitenopname voordat met de aanleg wordt begonnen.		
56.13	Indieners verzoeken het Slochterdiep te behouden vanwege haar beeldbepalende karakter en cultuurhistorische waardevolle elementen. Gepleit wordt voor de mogelijkheid die de indieners in de brief, van 22 februari 2003 met het kenmerk van de gemeente Slochteren 20030679, hebben geschetst. In deze brief wordt aangegeven dat de bewoners voorstander zijn van: - Instandhouding van het Slochterdiep als belangrijke verbinding tussen Groningen en het achterland. - Instandhouding van het net aangelegde fietspad (destijds 1,5 jaar). - Vasthouden van cultuurhistorische waarden. - Handhaving van bestaande bebouwing. - Handhaving van het gemaal. Voorstel: - Handhaven strook langs Slochterdiep (noordzijde, 100 m). - Hierdoor ontstaat 40 ha. Uitgeefbaar terrein. - Maak een verbinding tussen het meer zuid- en noordzijde met een beweegbare brug. - Ten noorden van deze strook een zone van 200 m breed voor een watersportbaan. - Door het creëren van water rond de NAM-locatie kan worden voldaan aan de eis van benodigd wateroppervlakte en kan elders in het plan meer bouwgrond gerealiseerd worden. - Door de brug blijft het meer één groot wateroppervlakte en functioneert als één	In het Masterplan is niet gekozen voor instandhouding van het Slochterdiep als cultuurhistorisch element. Het belangrijkste argument hiervoor is dat anders geen groot doorgaand meer gecreëerd kan worden. Daarom zal op termijn - met instemming van Raden en Staten in 2005 - het eerste stuk van het Slochterdiep tot aan het haventje bij Lageland verdwijnen. Het overige deel van het Slochterdiep blijft uiteraard ongewijzigd.	

	retentiebekken. Bij een hoge openstaande brug zijn zeilwedstrijden mogelijk. - De infrastructuur is al aanwezig, de huidige weg en fietspad langs het Slochterdiep kunnen blijven bestaan. Dit bespaart veel investeringskosten. In de beantwoording voelt men zich niet serieus genomen, door een verwijzing naar de beantwoording bij een andere vraagsteller. In maart 2007 is op verzoek van Bureau Meerstad nogmaals een afschrift van de plantekening verstrekt. Gaarne nu beantwoording.		
56.14	In de artikel 19-procedure voor Deelplan 1 wordt aan de noordkant een enorme kwelsloot gegraven om de bestaande woningen aan de kant van de Hoofdweg te beschermen. Ogenschijnlijk worden aan de andere zijden geen maatregelen genomen. Welke invloeden worden verwacht voor de omliggende bewoning en voor het gehele gebied? Zijn er hieromtrent studies uitgevoerd en is daarover informatie beschikbaar? Hoe worden de bestaande woningen aan de andere zijden van het meer beschermd?	De tegen de vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 voor het bouwrijp maken van Deelplan 1 gerichte zienswijzen worden behandeld in het kader van de vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2. Volledigheidshalve hebben wij het commentaar op deze zienswijzen opgenomen in deze zienswijzennota: Rondom het gehele meer komt uiteindelijk een kwelsloot te liggen. Het grondwaterpeil ten zuiden van de kwelsloot zal op het huidige niveau gehandhaafd blijven. Eventuele peilverschillen worden lokaal opgevangen door zogenaamde 'kavelzaksloten'. Gedurende de faseringen zullen - waar nodig - tijdelijke maatregelen worden genomen om het waterpeil in het buitengebied te beheersen. Bij de uitwerking in (de hierop volgende) deelplannen zal dit door het waterschap worden gecontroleerd (onder andere in het kader van de ontgrondingenvergunningen). Het Waterschap blijft de waterkwaliteit- en -kwantiteitsbewaker binnen en rondom het projectgebied. Ten behoeve van het Masterplan Meerstad Groningen en het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden heeft veelvuldig overleg plaatsgevonden met het Waterschap Hunze en Aa's over de (toekomstige) waterhuishouding. Daarbij zijn afspraken gemaakt over een acceptabele waterkwantiteit en -kwaliteit. Ook de omgeving van het projectgebied is daarbij betrokken. Een en ander is verwerkt in het Milieueffectrapport Meerstad-Midden Deelplan 1 en de Waterstructuurvisie Meerstad. Het waterschap zal toezien op naleving van gemaakte afspraken (de peilbuizen voor monitoring zijn geplaatst conform de waterstructuurvisie).	

		Voordat wordt begonnen met het bouwrijp maken van Deelplan 1 zal een keurontheffing bij het Waterschap Hunze en Aa's worden aangevraagd. Ten behoeve van die ontheffing zal het plan in overleg met het waterschap technisch worden uitgewerkt. Daarnaast zullen voor aanvang van de werkzaamheden tevens alle woningen aan de Driemerenweg door een taxateur aan een zogenaamde 'nulmeting' worden onderworpen, om eventuele schade achteraf objectief te kunnen vaststellen.	
56.15	In de Nota ZCW (juni 2007) wordt gesteld dat een alternatief voor de fietsverbinding op de plaats van het Slochterdiep geen deel uitmaakt van dit bestemmingsplan. Waarom stelt de toelichting dat het Slochterdiep zijn functie op termijn zal gaan verliezen en dat er voor fietsers een vorm van verbinding behouden blijft? Wij zijn het eens met de eerste stelling. Als de tweede stelling echter gehandhaafd wordt, zouden indieners een gegarandeerde vaste verbinding voor fietsers, zoals is toegezegd, in de toelichting zien willen staan.	Wij verwijzen naar het commentaar op zienswijze 4.3. Het vervallen van de huidige verbinding en het bieden van een alternatief komen pas aan de orde bij een volgend bestemmingsplan, aangezien het bestaande Slochterdiep buiten het voorliggende bestemmingsplan gelegen is.	
56.16	Het behouden van de zuidelijke dijk van het Slochterdiep ten behoeve van voet- / fietspad lijkt onlogisch, aangezien daar de Noordelijke dijk van het Slochterdiep is ingericht als weg en fietspad.	Op zich is het juist dat de noordelijke dijk reeds over een weg en een fietspad beschikt, doch deze dijk mist aansluiting met deelgebied 1 (Meerstad-Centraal). De zuidelijke dijk is daarom toch een betere optie.	
56.17	Het Slochterdiep ten oosten van Lageland valt, net als de voorgaande opmerking over het Slochterdiep, niet in dit bestemmingsplan. De mogelijkheid om hier een openbaar voet- en fietspad te maken, vermindert het woongenot op de IJsbaanlocatie. Indieners zijn van mening dat doorgaand en recreërend verkeer van de bestaande routes gebruik moet maken.	Het Slochterdiep direct ten oosten van Lageland, ter hoogte van de ijsbaanlocatie, valt wel degelijk in het bestemmingsplan. Het bestemmingsplan biedt de mogelijkheid dergelijke paden langs het Slochterdiep aan te leggen. In het kader van het Masterplan Meerstad, waar in de zone ten oosten van de Hamweg natuur, wonen en recreatief medegebruik hand in hand gaan, zal het gebied in toenemende mate ontsloten worden. Wij willen de aanleg van dergelijke paden niet op voorhand uitsluiten.	
56.18	De grens van het bestemmingsplan ligt nu op de noordelijke oever van het Slochterdiep. In de beantwoording uit de Nota ZCW (juni 2007) wordt aangegven dat het mogelijk is dat de werkzaamheden het Slochterdiep kunnen betreffen en dat dit invloed op de woning van indieners heeft. Echter in andere antwoorden (fietsverbinding) wordt aangegeven dat het Slochterdiep buiten het plangebied valt. Indieners verzoeken de grens van het plangebied op de zuidelijke	Alleen het Slochterdiep valt binnen het Bestemmingsplan Meerstad-Midden. De huidige verbindingen (weg en fietspad) liggen buiten het voorliggende bestemmingsplan en blijven vooralsnog gehandhaafd (zie commentaar op zienswijze 4.3). Overigens moet de plangrens niet gezien worden als een harde grens van het definitieve werk. Deze 'uitvoeringsgrens' zal in eerste instantie bepaald worden door de technische mogelijkheden en of gevolgen van een ingreep. Het verlagen van het peil van het Slochterdiep zal	

	oever van het Slochterdiep te plaatsen, zodat hierover een duidelijk standpunt wordt gevormd.	invloed hebben op de waterhuishouding rondom het Slochterdiep en wellicht ook ter plaatse van Slochterdiep 17. Dit leidt ertoe dat het peil pas naar beneden kan als alle consequenties voldoende in beeld zijn gebracht en gewaarborgd.	
56.19	10.000 woningen was een harde eis in het Masterplan. Deze moet als harde eis gehandhaafd blijven.	Het voorliggende bestemmingsplan voorziet binnen de gemeente Slochteren in maximaal 6700 woningen in de bestemming "Woongebied (uit te werken)". Dit is het totaal van nieuw te bouwen, te vervangen en eventueel binnen deze bestemming te handhaven woningen. Binnen de gemeente Groningen gaat het in deze bestemming om maximaal 75 woningen. In dit bestemmingsplan wordt het aantal woningen van 10.000 niet bereikt.	
56.20	Indieners zijn van mening dat de voorschriften ten aanzien van de nieuwe bebouwing zodanig ruim zijn opgezet dat alles mogelijk lijkt. Echter de minimale hoeveelheid woningen die, volgens de voorschriften uit het bestemmingsplan, in Meerstad-midden gebouwd kan worden bedraagt 2360 woningen, de maximale hoeveelheid 6780. Bij een maximale hoeveelheid woningen in Slochteren van 6700, krijgen indieners het gevoel dat de geschetste ruimte niet klopt. Indieners verwachten hierop een verduidelijking en realistischere waarden ten aanzien van de woningdichtheid te krijgen.	Zie het commentaar op zienswijze 15.3A onder b. Zoals uit dat antwoord blijkt, is het maximaal aantal woningen de resultante van twee rekenfactoren (oppervlakte en dichtheid gebaseerd op het Masterplan) die elk maximaal zijn. Deze rekenmethode betekent dat dit aantal woningen in het gebied een plaats kan vinden binnen de marges van het Masterplan.	
56.21	In de Nota ZCW (juni 2007) wordt aangegeven dat in deelgebied 7 tussen de 70 en 250 woningen worden gebouwd. De IJsbaanlocatie is ruim opgezet. Betekent dit dat de overgebleven delen in deelgebied 7 een dichtheid krijgen van 9 (maximale dichtheid) om de dichtheid op de IJsbaanlocatie te compenseren?	Deelgebied 7 kan alleen ontwikkeld worden binnen de bandbreedtes zoals aangegeven in het Bestemmingsplan Meerstad-Midden. Dit hoeft niet automatisch te betekenen dat bij een dun bebouwde IJsbaanlocatie de dichtheid van de overige locaties automatisch op het maximum van 9 woningen per ha komt. Dit heeft namelijk ook te maken met de dan heersende marktvraag naar bepaalde typen woningen. Voor wat betreft de IJsbaanlocatie en de aldaar geplande woningaantal verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 4.1A. Zo is nu bijvoorbeeld reeds duidelijk dat de woonvlek bij de IJsbaan niet meer dan 20-25 woningen zal gaan tellen.	
56.22	De toegangswegen tot de gemeente Slochteren zijn beperkt. Onlangs heeft iedereen tijdens de werkzaamheden aan de Driebondsweg in het gebied de extra verkeersdrukte op bijvoorbeeld het Damsterdiep, de Olgerweg in	De "Borgbrug-oplossing" is nog niet definitief en is onderwerp van nadere studie. Voor wat betreft de situatie bij de Borgbrug verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 10.1A. onder "Borgbrug" en 15.7 onder e.	

	Middelbert, de aansluiting op de ringweg op het bedrijventerrein Eemspoort meegemaakt. Tijdens de informatiebijeenkomst (4 juli 2007) werd medegedeeld dat bij een open Borgbrug het verkeer van de Driebondsweg de Hoofdweg opgeleid zal worden. Dit betekent dat de mensen die Driebondsweg, Borgweg, Eemskanaalweg of Slochterdiep gebruiken om thuis te komen een enorme omweg moeten maken (10 kilometer), of dat zij het Damsterdiep gaan belasten. Gevolg: er ontstaat een file op het Damsterdiep om rechtsaf de Borgbrug op te gaan. Het is onlogisch de weinige ontsluitingswegen, die er naar de gemeente Slochteren zijn, te beperken. Er moeten betere manieren zijn om optimaal gebruik te kunnen blijven maken van de bestaande infrastructuur.		
56.23	Het antwoord uit de Nota ZCW dat enige hinder tijdens de aanleg van Meerstad op de bestaande bewoning niet uit te sluiten is, is erg simpel. Indieners verwachten goede maatregelen om de hinder op het gebied van geluid, water, verkeer, bereikbaarheid, grondwater- en bodemveranderingen te beperken en te compenseren. Verder verwachten indieners een betere communicatie en vroegtijdige informatie over de werkzaamheden.	Ondanks dat we ons uiterste best blijven doen om hinder te voorkomen, blijven wij bij het standpunt dat bij een groot project als Meerstad enige hinder niet uit te sluiten valt tijdens de aanleg. Ten aanzien van onder meer water, bereikbaarheid, hinder, geluid worden hier maatregelen op genomen. Bureau Meerstad zal voorafgaand aan de werkzaamheden overleg voeren en informatie verstrekken aan de bewoners.	

57	**Wijnstra, S. en M. Wijnstra-Brouwer, Eemskanaal ZZ 3 te Lageland**		
57.1	De plannen voor Meerstad hebben ca. 2 jaar geleden een positieve invloed gehad op het besluit van Wijnstra om het pand aan het Eemskanaal ZZ 3 te kopen. Door de plannen is men in staat gesteld een aantal luxe vakantieappartementen, een restauratieve voorziening en een aantal campingplaatsen te realiseren. Deze plannen zijn destijds getoetst aan onder meer de plannen voor Meerstad. Er was geen tegenstrijdigheid in deze plannen en er is ook geen melding gemaakt van (wijziging van) deze plannen door de gemeente Slochteren. Het Masterplan geeft op geen enkele wijze aan dat er in de zone langs het Eemskanaal een hoogspanningsleiding is voorzien.	Het perceel valt buiten het bestemmingsplan Meerstad-Midden en heeft in het bestemmingsplan "Buitengebied (herziening 1997)" nog de agrarische bestemming. Er is echter geen agrarisch bedrijf meer gevestigd. De familie Wijnstra heeft alvorens het perceel aan te kopen inderdaad overleg gevoerd met de gemeente Slochteren. Men heeft toen al aangegeven ook recreatieve doeleinden te overwegen, maar om de snelheid voor de procedure er in te houden zich eerst te focussen op de verbouw tot woonboerderij. Dit heeft geresulteerd in een vrijstellingsprocedure ten behoeve van een bouwaanvraag voor het veranderen van het voormalige bedrijfspand. Over een eventuele recreatiefunctie is toen geen formeel standpunt ingenomen. Deze was ook niet verder uitgewerkt. Wel is aangegeven dat de gemeente Slochteren een positieve grondhouding heeft ten aanzien van het faciliteren van recreatieve initiatieven. Ten tijde van het overleg en de procedure was het nieuwe tracé voor de hoogspanningsleiding nog niet concreet in beeld. Overigens menen wij dat de hoogspanningsleiding misschien niet direct voorzien was, maar zeker niet in strijd is met het Masterplan. In paragraaf 2.16.1.1 van het bijlagenboek van het Masterplan is reeds aangegeven dat sommige aspecten van de hinderzones om een nadere afweging zouden vragen en dat niet van alle aspecten toen al een volledig beeld te geven was. Overigens is de noodzaak van verplaatsen en het meest waarschijnlijk tracé in 2003 door bestuurders wel gecommuniceerd met de bewoners.	
57.2	Indieners zijn onaangenaam getroffen door het gemak waarmee Bureau Meerstad de verplaatsing van de bestaande hoogspanningsleiding, die dwars door het plangebied loopt, voor zich uit geschoven heeft. Deze leiding vormt immers een onderdeel van de infrastructuur waar men al bij de uitwerking van de plannen rekening had moeten houden. Het probleem van de hoogspanningsleiding is vervolgens naar de rand van het gebied geschoven. De kwaliteit van de woonomgeving wordt voor de zone langs het Eemskanaal van minder belang geacht, dan het belang	De exacte ligging van de hoogspanningsleiding zullen wij zodanig kiezen, dat er minimale overlast voor de omgeving zal ontstaan. Het streven is op gericht oplossingen te vinden waarmee de bestaande bebouwing alsnog zoveel mogelijk gehandhaafd kan blijven. Voor wat betreft de verplaatsing van de hoogspanningsleiding verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.2 en 1.4.	

	van de toekomstige bewoners van Meerstad.		
57.3	Het tracé voor de hoogspanningsleiding is niet meegenomen in het Masterplan, het voorontwerpbestemmingsplan, de strategische milieubeoordeling en de milieueffectrapportage. Het verplaatsen van de hoogspanningsleiding is een integraal onderdeel van het plan en moet als zodanig in de MER worden beoordeeld. In de MER is alleen opgenomen dat de mogelijkheden van verplaatsing van de huidige hoogspanningsleiding worden onderzocht in nader overleg met deskundigen en direct betrokkenen. Het verplaatsen van de hoogspanningsleiding is integraal onderdeel van het plan en moet als zodanig in de MER worden beoordeeld. Het is niet correct om dit onderdeel van het geheel apart te laten beoordelen op een MER-verplichting.	Voor wat betreft de hoogspanningsleiding in relatie tot MER-regelgeving verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 27.4.	
57.4	De aanleg van een hoogspanningsleiding heeft grote consequenties voor het woongenot, de veiligheid en gezondheid van de indieners. Het overheidsbeleid heeft als uitgangspunt bij de planning en tracering van nieuwe hoogspanningsleidingen, dat situatie moeten worden voorkomen waarbij kinderen langdurig worden blootgesteld aan magneetvelden van bovengrondse hoogspanningsleidingen. Zo heeft staatssecretaris van Geel in oktober 2005 geadviseerd: "Op basis van het voorgaande adviseer ik u bij de vaststelling van streek- en bestemmingsplannen en van tracés van bovengrondse hoogspanningslijnen, dan wel bij wijzigingen in bestaande plannen of van bestaande hoogspanningsleidingen, zo veel als mogelijk is te vermijden dat er nieuwe situaties ontstaan waarbij kinderen langdurig verblijven in het gebied rond bovengrondse hoogspanningslijnen waarbinnen het jaargemiddelde magneetveld hoger is dan 0,4 microtesla." Verzoek aan te tonen dat al het 'redelijkerwijze mogelijke' onderzocht is om een situatie te vermijden, die schadelijk is voor de gezondheid door hoogspanningsleidingen. Hierbij wordt bedoeld de mogelijkheden van zowel het huidige als alternatieve tracés, inclusief de mogelijkheden voor	Voor wat betreft de richtlijnen met betrekking tot veiligheidsrisico's van magnetische en elektrische velden verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.1D. Voor het overige verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.2.	

	ondergrondse aanleg.		
57.5	Er is geen volledig onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden van alternatieve tracés, zoals bijvoorbeeld een onderzoek naar een ondergrondse aanleg.	Voor wat betreft de verplaatsing van de hoogspanningsleiding verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.2 en 1.4.	
57.6	Wel heeft Essent aan Bureau Meerstad uitgangspunten meegegeven. Voor Bureau Meerstad zijn vervolgens criteria geformuleerd, zoals de ruimtelijke inpassing, VROM-richtlijnen, over water, technische haalbaarheid, lengte en knelpunten. Op basis van deze criteria is het tracé langs het Eemskanaal als voorkeurstracé gekozen. Alleen voor dit voorkeurstracé zijn de haalbaarheid en technische mogelijkheden onderzocht. Dit onderzoek heeft zich beperkt tot twee type lijnen, namelijk een standaard en een speciale hoogspanningslijn met geoptimaliseerde magneetvelden. Een (gedeeltelijke) ondergrondse variant is niet onderzocht. Het aanwijzen van het tracé langs het Eemskanaal als hoogspanningsleidingzone is op dit moment onvoldoende onderbouwd: a) Er is geen onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden van de alternatieve tracé of een ondergrondse aanleg. Daarbij ontbreekt een goede onderbouwing van de bovengenoemde criteria. Zo worden "ruimtelijke inpassing en "VROM-richtlijnen" als afzonderlijke criteria benoemd, terwijl deze richtinglijnen juist over de ruimtelijke inpassing gaan. Ook het criterium "knelpunten" wordt niet omschreven. Alle tracés worden hierop negatief beoordeeld, behalve de optie langs het Eemskanaal. Dit tracé wordt als neutraal beoordeel, terwijl de aanwezigheid van bestaande bebouwing wel een knelpunt zou moeten zijn. b) De status van de uitgangspunten van Essent is onduidelijk. Zijn deze gebaseerd op wettelijke voorschriften of betreft het ook deels de wensen van Essent? Zo is één van de uitgangspunten dat ondergrondse verkabeling ontoelaatbaar is in verband met de moeilijke bereikbaarheid en langdurige	Voor wat betreft de verplaatsing van de hoogspanningsleiding verwijzen wij naar het commentaar op de zienswijzen 1.2 en 1.4. Voor het overige verwijzen wij naar het commentaar op de zienswijze 27.6.	

	teruggavetijd bij calamiteiten. Dit terwijl elders wel gelijksoortige leidingen worden toegepast. c) Bureau Meerstad heeft verzekerd dat alsnog alle mogelijkheden en genoemde voorbeelden van een (gedeeltelijke) ondergrondse aanleg zal onderzoeken en de "uitgangspunten" van Essent door een derde partij (Kema) tegen het licht zal houden. Er is verzekerd dat het kostenaspect tot dusver niet in de beoordeling is meegenomen. Financiële aspecten vormen dus op voorhand geen struikelblok voor een ondergrondse aanleg. Geconcludeerd wordt dat er nog geen goed onderbouwd onderzoek beschikbaar is naar de mogelijkheden van alternatieve tracés en van ondergrondse aanleg van hoogspanningsleidingen. Een goed afweging over de tracé heeft nog niet plaats kunnen vinden. Het aanwijzen van een tracé langs het Eemskanaal is daarmee onvoldoende onderbouwd. Gepleit wordt voor een gedegen onderzoek, waarbij de indieners het recht krijgen tot inzage van het technische en financiële onderzoek.		
57.7	Uit oogpunt van landschap en cultuurhistorie is het behoud van het karakteristieke lintbebouwing belangrijk. De dijk langs het Eemskanaal met de groene strook weilanden aan de voet hiervan vormt als 'groene rugleuning' een mooie afscherming van Meerstad. De aanleg van een hoogspanningsleiding doet afbreuk aan de landschappelijke kwaliteit van het gebied en aan Meerstad als geheel.	Voor wat betreft de lintbebouwing van Klein Harkstede verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 27.7. Voor wat betreft de hoogspanningsleiding in relatie tot de dijk langs het Eemskanaal verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 27.8.	
57.8	Indien er wordt gekozen voor de rechtlijnige structuur, zal dat ten koste van het natuurgebied naast boerderij "Veldzicht". Zo huist er in dit natuurgebied een kolonie Aalscholvers, hebben vossen er een burcht gebouwd en is het een toevluchtsoord voor veel andere dieren.	Voor wat betreft het gebied nabij boerderij Veldzicht (langs het Eemskanaal) verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 1.10 en het commentaar op zienswijze 35.6. Dit gebied ligt overigens buiten het bestemmingsplan Meerstad-Midden.	
57.9	Het voorgestelde plan om de verkeersdruk op de Borgbrug te verminderen en het gebruik van de N360 over de Borgbrug en de Borgweg te ontmoedigen, is onacceptabel (zonder rotondes, met brugsignalering). De	De "Borgbrug-oplossing" is nog niet definitief en is onderwerp van nadere studie. Voor wat betreft de situatie rond de Borgbrug (en omgeving) verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 10.1A en het commentaar op zienswijze 15.7 onder e. Overigens kan ook	

	verkeersbelasting komt met name voort uit het sluipverkeer. Juist dit sluipverkeer zal ontmoedigd moeten worden. Met dit plan wordt het sluipverkeer over het Eemskanaal ZZ gestimuleerd. Derhalve wordt gesteld dat de gekozen oplossing niet voldoet aan de probleemstelling en opnieuw onderzocht moet worden.	in de huidige situatie reeds oponthoud ontstaan bij een geopende brug.	
57.10	Het volledige tracé voor de hoogspanningsleiding wordt weggenomen en teruggeplaatst op het tracé Eemskanaal. Dit wordt gezien als een procedurefout. Betrokkenen worden op deze wijze gevraagd in te stemmen met het wegnemen van het ene deel, terwijl zij niet een volledige afweging kunnen maken over de consequenties, die het nieuwe tracé met zich meebrengt. Dit leidt dan ook tot een onomkeerbaar besluit, zonder daarvan de consequenties te kennen.	Aangezien deze zienswijze gelijkluidend is aan zienswijze 35.13, verwijzen wij naar het commentaar op de betreffende zienswijze.	
57.11	Het wegnemen van de hoogspanningsleiding valt in de artikel 19-procedure, evenals het deel van het nieuwe tracé dat in het thans ter inzage liggende ontwerp bestemmingsplan is aangemerkt als zoekgebied. Bij de acceptatie van het ontwerpbestemmingsplan wordt dus definitief en onomkeerbaar gekozen voor het tracé langs het Eemskanaal.	Voor wat betreft de relatie tussen vrijstellingsprocedure voor Deelplan 1 en de hoogspanningsleiding verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 35.14.	
57.12	Het onderzoek is onvolledig en onnauwkeurig. In het bovenstaande is dit verder beschreven. De toevoeging van het onderdeel hoogspanningsleiding aan het ontwerpbestemmingsplan is te haastig geweest en onvoldoende voorbereid.	Wij zijn van mening dat het onderzoek volledig en nauwkeurig is uitgevoerd. In het kader van deze zienswijzenprocedure is e.e.a. nogmaals door gerenommeerde deskundigen in beeld gebracht (zie commentaar op zienswijze 1.2). Daarbij zijn ook de meest betrokken bewoners nogmaals geïnformeerd en geconsulteerd, hetgeen een zorgvuldige besluitvorming onderstreept. Wij zien dan ook geen aanleiding om dit onderdeel uit het ontwerp te verwijderen.	
57.13	De zienswijze van W. Poloskey (26-06-2007) maakt onderdeel uit van deze zienswijze. Zie zienswijze 76.	Wij verwijzen naar het commentaar op zienswijze 76.	
57.14	De familie Wijnstra sluit zich, voorzover zij belanghebbend zijn, aan bij alle zienswijzen die ingediend worden tegen het plan.	Een dergelijke open wijze van inbreng van zienswijzen verdraagt zich niet met het systeem van de WRO en de Awb. De zienswijze laten wij op dit onderdeel buiten beschouwing.	

58	**Gundelach, J., Kienhuis en Hoving, namens:** - **MEGA Projecten B.V., Twentepoort Oost 14A te Almelo;** - **Rotij Projecten B.V., Jutestraat 8 te Rijssen.**		
	Indieners bestrijden het gehele bestemmingsplan en alle daarin opgenomen bestemmingen. Men acht het in strijd met een goede ruimtelijke ordening en de vaststelling kan niet geschieden zonder in strijd te komen met de MER-regeling.		
58.A	Gelijktijdig met het ontwerpbestemmingsplan heeft het college van burgemeester en wethouders van Slochteren het ontwerp vrijstellingsbesluit Meerstad, Deelplan 1 en het daarbij behorende MER Meerstad, deelplan 1 ter inzage gelegd. Hiertegen hebben indieners zienswijzen respectievelijk een inspraakreactie ingediend. Een kopie van deze gecombineerde zienswijze / inspraakreactie wordt hierbij overgelegd. De inhoud ervan wordt hierbij herhaald en ingelast en dient te worden beschouwd als zijnde ook gericht tegen onderhavig ontwerpbestemmingsplan.	De tegen de vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2 voor het bouwrijp maken van Deelplan 1 gerichte zienswijzen worden behandeld in het kader van de vrijstellingsprocedure ex artikel 19 lid 2. Volledigheidshalve hebben wij het commentaar op deze zienswijzen uit de Nota ZCW Ruimtelijke onderbouwing Deelplan 1 (bouwrijp maken) opgenomen in deze zienswijzennota (zie hoofdstuk 4).	
58.1	Ingevolge artikel 23 lid 1 WRO, gelezen in samenhang met artikel 3:11 Awb, dienen de op het ontwerp van het plan betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp, samen met het ontwerp ter inzage te worden gelegd. Blijkens de wetsgeschiedenis is artikel 3:11 Awb te zien als een uitwerking van de actieve openbaarmakingplicht. Dit ziet op het uit eigen beweging verstrekken van informatie door een bestuursorgaan. Doel van de terinzagelegging is dat betrokkenen kennis kunnen nemen van het (ontwerp van het) plan, zodat zij kunnen bezien of zij daartegen willen opkomen. De voorgeschreven eisen ter zake van de terinzagelegging van het ontwerp van het bestemmingsplan dienen blijkens de geschiedenis van de totstandkoming van de WRO als minimale waarborgen voor rechtzoekenden te worden beschouwd, waarvan strikte naleving	Ingevolge artikel 23, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, voor zover hier van belang, is op de voorbereiding van een bestemmingsplan afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, aangevuld met enkele voorschriften in artikel 23 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Ingevolge artikel 3:11, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht, dat deel uitmaakt van afdeling 3.4., legt het bestuursorgaan het ontwerp van het te nemen besluit, met de daarop betrekking hebbende stukken, die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling van het ontwerp ter inzage. Blijkens de wetsgeschiedenis is artikel 3:11 van de Algemene wet bestuursrecht te zien als een uitwerking van de actieve openbaarmakingsplicht, welke ziet op het uit eigen beweging verstrekken van informatie door een bestuursorgaan. Doel van de terinzagelegging is dat betrokkenen kennis kunnen	

	noodzakelijk is, zo is door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (hierna: Afdeling) meerdere malen overwogen. In de Staatscourant van 13 juni 2007 is vermeld dat het gewijzigd ontwerpbestemmingsplan en alle bijbehorende stukken van 18 juni 2007 tot en met 30 juli 2007 ter inzage liggen. Bij deze stukken ligt ook een "Totaal overzicht bijlagen - behorend bij" ter inzage. Hierop staat aangegeven welke stukken de gemeenten Groningen en Slochteren ter inzage hebben gelegd. Vaststaat dat er stukken zijn, die wel betrekking hebben op het gewijzigd ontwerpbestemmingsplan, maar die niet op voornoemde lijst zijn vermeld en ook niet ter inzage hebben gelegen. Deze stukken betreffen: 1. Rioleringsplan meerstad, verkennend onderzoek hoofdstructuur riolering, definitief 20 februari 2006, Ingenieursbureau Gemeente Groningen; 2. Ontheffingsaanvraag hogere grenswaarden geluid, Inclusief opmerkingen en reacties, Bestemmingsplan Meerstad-Midden, Versie: Definitieve aanvraag, Datum: 14 maart 2007; 3. Rapport van Goudappel Coffeng met wegverkeersgegevens (etmaalintensiteiten en ligging tracés), hiernaar wordt verwezen in het Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Meerstad-Midden, Rapport 4071064.R02, pagina 6; 4. Onderzoek van TNO-NITG uit 1997 betrekking hebbende op fosfaatbelasting; en 5. Regio Groningen-Assen verkeersmodel dat is gebruikt voor de diverse berekeningen. Naar mening van indieners brengt dit mee dat in strijd is gehandeld met artikel 23 lid 1 WRO juncto artikel 3:11 Awb en dat het bestemmingsplan reeds om die reden niet kan worden vastgesteld.	nemen van het (ontwerp van het) plan, zodat zij kunnen bezien of zij daartegen willen opkomen. Samengevat heeft Kienhuis Advocaten aangevoerd dat de volgende stukken niet ter inzage hebben gelegen: - het rioleringsplan - de ontheffingsaanvraag geluid; - rapport met wegverkeergegevens - het onderzoek van TNO-NITG uit 1997 - het verkeersmodel Regio Groningen-Assen In de eerste plaats wordt opgemerkt dat het Rioleringsplan als onderdeel van de Hoofdinfrastructuurvisie wel degelijk ter inzage heeft gelegen. Voorts is de ontheffingsaanvraag voor geluid komen te vervallen als gevolg van de hernieuwde tervisielegging en de per 1 januari 2007 gewijzigde Wet Geluidhinder. Het door reclamante genoemde rapport met wegverkeergegevens blijken een aantal kaarten te zijn die integraal zijn opgenomen in het ter visie gelegde rapport Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Meerstad-Midden. Daarnaast zijn door Grontmij verschillende notities opgesteld (die ook ter inzage zijn gelegd), waarin meer uitleg wordt gegeven over het verkeer, inclusief dezelfde kaarten. Wat betreft het onderzoek van TNO-NITG gaat het om een wetenschappelijke literatuurverwijzing/referentie in de bijlage bij de notitie over waterkwaliteit, namelijk "Notitie Fosfaatbelasting Meerstad" (Royal Haskoning, 19 maart 2007). Het onderzoek van TNO-NITG is op zichzelf niet ter inzage gelegd, omdat het als zodanig niet noodzakelijk moet worden geacht voor een juiste oordeelsvorming over het ontwerpplan. De gegevens omtrent het fosfaatgehalte van het grondwater zijn afkomstig uit een online service van TNO-NITG. De gegevens maken integraal onderdeel uit van de Notitie Waterkwaliteit, welke ter inzage heeft gelegen. Separate inzage van de TNO-NITG achten wij voor de boordeling van het ontwerpbestemmingsplan redelijkerwijs niet noodzakelijk. Tot slot betreft het verkeersmodel regio Groningen-Assen een rekenkundig model. Het regio Groningen-Assen verkeersmodel is niet ter inzage gelegd. Dat kan ook niet. Het is een computermodel. Het model op zich vormt geen document dat	

		redelijkerwijs nodig is voor een goede beoordeling van het ontwerpbestemmingsplan. Voorts is aan een ieder gelegenheid geboden te verzoeken dat - naar zijn of haar oordeel- ontbrekende stukken alsnog ter beschikking worden gesteld. Van die gelegenheid is geen gebruik gemaakt. Betrokkenen hebben evenmin aannemelijk gemaakt dat en in hoeverre zij door het ontbreken van deze stukken in hun belangen zijn getroffen, dan wel zich onvoldoende een oordeel konden vormen over het ontwerpbestemmingsplan. Van strijdigheid met artikel 3:11, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht in samenhang met artikel 23, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening is ons niet gebleken.	
58.2	Indieners achten de toelichting bij het ontwerpbestemmingsplan onder de maat. Veel onderdelen daarvan zijn verouderd en niet aangepast ten opzichte van de plantoelichting bij het voorontwerpbestemmingsplan. Verder zijn bepaalde onderzoeksgegevens gedateerd. Gezien de grote belangen die er voor velen op het spel staan bij een ingrijpende bestemmingswijziging als hier aan de orde, is een dergelijke onzorgvuldige werkwijze strijdig met het rechtszekerheidsbeginsel alsmede met het zorgvuldigheids- en het motiveringsbeginsel.	Indieners maken niet concreet welke onderdelen en/of welke onderzoeksgegevens gedateerd zijn. Omdat het plan is voorbereid onder de oude MER-regeling (die gold tot 28 september 2006) en op het ontwerpplan nieuwe MER-regelgeving van toepassing is, komt de plantoelichting wat dit betreft niet geheel overeen met de actuele regelgeving. De plantoelichting is, waar nodig, inmiddels geactualiseerd. Overigens, gelet op de omvang van het plan 'Meerstad' en de daaruit voortvloeiende onderzoeken en (langlopende) procedures, is het noodzakelijk om het bestemmingsplan voortdurend op nieuwe inzichten en gewijzigde wet- en regelgeving te actualiseren. Terzijde: de plantoelichting maakt geen onderdeel uit van het juridische bestemmingsplandeel.	Actualisatie toelichting.
58.3	Uit jurisprudentie van de Afdeling volgt dat de wetgever met artikel 33 WRO een planperiode van tien jaar voor ogen staat. Het is niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening dat in een bestemmingsplan bestemmingen worden vastgesteld die pas na afloop van de tienjarige planperiode zullen worden verwezenlijkt. Van dit ontwerpbestemmingsplan staat vast dat de planperiode van 10 jaar niet wordt gehaald. Voor het gehele project Meerstad wordt uitgegaan van een planperiode, die duurt tot en met 2026 (vanaf anno 2007 aldus 20 jaar). Het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden voorziet in circa 60% grondgebied van	Wij delen niet de mening van de indiener dat reeds bij voorbaat is uitgesloten dat realisering binnen de planperiode van tien jaren wordt gehaald. Er zal, anders dan waar indiener vanuit lijkt te gaan, geen sprake zijn van een lineair verlopende bouwopgave. Vanwege wisselende marktomstandigheden zal de bouwstroom in de tijd kunnen variëren. Daarnaast menen wij dat inderdaad als hoofdregel geldt dat bestemmingsplannen binnen tien jaar gerealiseerd moeten kunnen worden, maar dat voor complexe en grootschalige projecten als het onderhavige een goede ruimtelijke ordening andere eisen stelt. Een andere opvatting zou er toe leiden dat het in Nederland niet mogelijk is om plannen met een looptijd van meer dan tien	

	het totale projectgebied Meerstad. Voorts voorziet Meerstad-Midden in circa 60% van de in het totale project Meerstad voorziene woningbouw. Mede gelet hierop is uitgesloten dat Meerstad-Midden binnen een planperiode van 10 jaar (vóór 2017) kan worden gerealiseerd. Het ontwerpbestemmingsplan is hierdoor in strijd met een goede ruimtelijke ordening.	jaren te faciliteren, dan wel dat dergelijke plannen kunstmatig worden geknipt, hetgeen niet in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening kan worden geacht. Een langlopend, grootschalig en vernieuwend project als dit verloopt niet volgens een blauwdrukmethode. Er wordt nadrukkelijk rekening gehouden met wisselende omstandigheden, waardoor binnen de gestelde kaders de ontwikkeling en de bouwstroom in tijd én plaats kunnen variëren. Dat is het basisprincipe van de systematiek van gebiedsontwikkeling die Meerstad is. Het bestemmingsplan moet die flexibiliteit niet alleen kunnen faciliteren, het biedt ook een duidelijker kader voor een samenhangende ontwikkeling dan een serie kleinere opeenvolgende plannen zou kunnen doen.	
58.4	Het leidt geen twijfel dat de beide ontwerpbestemmingsplannen voor de toepassing van de m.e.r.-regeling als één plan moeten worden gezien. Zoals in hoofdstuk 4 van de plantoelichting wordt aangegeven, voorzien de ontwerpbestemmingsplannen in diverse m.e.r.-(beoordelings)plichtige ontwikkelingen. Daarbij wordt gewezen op: - de bouw van meer dan 2.000 woningen; - ontgronding ten behoeve van het meer met een oppervlakte van aanzienlijk meer dan 100 hectare; - en de aanleg van jachthavens met maximaal 450 ligplaatsen. In hoofdstuk 4 van de plantoelichting wordt vanuit het niets opgemerkt dat er voor het ontwerpbestemmingsplan een SMB moet worden gemaakt. Indieners merken op dat die term niet is te herleiden tot de Nederlandse m.e.r.-regeling. Wel wordt daarin voorzien in plan-m.e.r.-verplichtingen. In de toelichting noch in het MER "SMB/MER rapport Meerstad" (waarin in paragraaf 1.3 wordt uitgegaan van verouderd niet meer representatief recht) wordt uit de doeken gedaan voor welke activiteit(en) er om welke redenen een plan-m.e.r.-verplichting bestaat. Derhalve is het niet mogelijk om te verifiëren of in onderhavig geval op een juiste wijze toepassing aan de geldende m.e.r.-regeling is gegeven.	Voor het bestemmingsplan is een MER (op basis van het voor 28 september 2006 geldende recht) en een SMB gemaakt. Daartoe verplichtte in ieder geval de bouw van meer dan 2000 woningen en de ontgronding ten behoeve van het meer. In het MER zijn alle relevantie milieuaspecten onderzocht en gewogen. De Commissie MER heeft op 18 oktober 2006 positief geadviseerd en geconcludeerd dat het MER en de aanvullende notities voldoende informatie bevatten voor besluitvorming over het eerste bestemmingsplan. Daarom kan in het midden blijven of het bestemmingsplan Meerstad-Midden m.e.r.-(beoordelings-)plichtig is vanwege de aanleg van recreatieve of toeristische voorzieningen, een stadsproject, wegaanleg en/of de aanleg van jachthavens. Zou dat namelijk het geval zijn, dan zou dat niet leiden tot meer of andere conclusies en /of meer of andere onderzoeken. De initiatiefnemers hebben geconstateerd dat reeds vanwege de bouw van de woningen en de aanleg van het meer sprake is van een m.e.r.-plicht, waarna het SMB/MER is opgesteld. Een discussie over de vraag of Meerstad nog andere m.e.r.-(beoordelings-)plichtige activiteiten omvat is van academische aard. Artikel 7.10 Wm verplicht bovendien niet tot een analyse van alle m.e.r.-(beoordelings-)categoriën, indien eenmaal is besloten tot het opstellen van een MER. Niet valt in te zien welk milieubelang wordt geschaad indien een nadere analyse van eventueel m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten achterwege	

		blijft, maar wèl alle milieugevolgen in kaart zijn gebracht. Het SMB/MER "bestemmingsplan Meerstad" is, naast een SMB, een MER die weliswaar is gekoppeld aan het bestemmingsplan(gebied) Meerstad-Midden, maar die in de beschrijving van de milieueffecten betrekking heeft op het gehele Masterplangebied, zulks overeenkomstig de jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak (zie bijvoorbeeld ABRS 9 februari 2005, BR 2005/153; Leeuwarden-Zuid).	
58.5	De frequente verwijzing naar de smb-richtlijn kunnen indieners overigens niet plaatsen. Wordt daarmee beoogd te zeggen dat deze richtlijn niet correct in de Nederlandse m.e.r.-regeling is geïmplementeerd en dat er daarom rechtstreeks aan die richtlijn moet worden getoetst? Zo ja, om welke aspecten handelt het dan? De rechtszekerheid brengt met zich dat daaromtrent openheid van zaken wordt geboden.	De verwijzing naar de SMB-richtlijn is een gevolg van het feit dat het SMB/MER is voorbereid voor 28 september 2006. Toen werd nog niet gewerkt met de begrippen projectmer en planmer, maar met de begrippen SMB en MER. In de reactie op zienswijze 58.4 is duidelijk aangegeven welke MER-regels van toepassing zijn en zijn toegepast.	
58.6	Indieners zijn van oordeel dat de plannen ook voorzien in: - een m.e.r.-plichtige recreatieve of toeristische voorziening. De bestemming "Recreatieve doeleinden cat R(d), R(v) en R(ij)" maakt het mogelijk dat er een voorziening dan wel een combinatie van voorzieningen wordt mogelijk gemaakt met een bezoekersaantal van meer dan 500.000 per jaar. Daartoe zij gewezen op onder meer artikel 9, artikel 14.1 onder sub i en artikel 16.1 onder sub g van het ontwerpbestemmingsplan "Meerstad-Midden gemeente Slochteren"; - een m.e.r.-(beoordelings)plichtig stadsproject; - en een m.e.r.-(beoordelings)plicht voor wat betreft de voorziene wegaanleg. Geconstateerd moet worden dat in het "SMB/MER rapport Meerstad" (hierna te noemen: het MER), ten onrechte niet expliciet ook met deze categorieën m.e.r.-(beoordelings)plichtige is rekening gehouden. Er zij op gewezen dat het MER op generlei wijze ingaat op bijvoorbeeld de implicaties van het zijn van een	Deze activiteiten vormen onderdeel van het totaal plan en zijn als zodanig ook betrokken in de totale planvorming en MER. Zie ook het commentaar op zienswijze 58.4. Overigens heeft indiener ons gewezen op een onwenselijke invullingmogelijkheid voor de bestemming "Woongebied (uit te werken)". De voorschriften worden hierop aangepast.	De voorschriften zijn aangepast.

	stadsproject.		
58.7	In de plantoelichting is opgemerkt dat er in onderhavig geval sprake is van een gecombineerde m.e.r.-/smb-procedure. Niet wordt aangegeven op welke wijze is geborgd dat de procedure zowel aan de plan- als aan de besluit-m.e.r.-procedure-eisen voldoet. Indieners constateren dat in ieder geval op een aantal belangrijke punten niet is voldaan aan de in de Wm neergelegde plan-m.e.r.-procedure	Zie het commentaar op zienswijze 58.4. Dat niet is voldaan aan de plan m.e.r.-procedure kan op zichzelf kloppen. Het MER is immers voorbereid op basis van de voorheen geldende regelgeving en daaraan is wel voldaan.	
58.8	Met betrekking tot de categorie "aanleg jachthaven" wordt opgemerkt dat het getal van 450 ligplaatsen wordt betwijfeld in relatie tot de m.e.r.-regeling. Er komen in het plangebied meer ligplaatsen (hetgeen wordt bevestigd op p. 11 van de plantoelichting). Verder zij er op gewezen dat de Wm niet voorziet in een impliciete m.e.r.-beoordelingsprocedure anders dan in de plantoelichting (p. 20) en in het MER (p. 11) kennelijk wordt verondersteld. Niet is gebleken dat voor de m.e.r.-beoordelingsplichtige activiteiten is voldaan aan het bepaalde in artikel 7.8d Wm. Evenmin is aangegeven welke juridische basis er zou zijn om van dit dwingendrechtelijk geformuleerde artikel af te wijken.	Zie het commentaar op zienswijze 58.4.	
58.9	Het ontwerpbestemmingsplan kent uiterst globale bestemmingsregelingen. Dat geldt zowel voor wat betreft de eindbestemmingen als de uit te werken bestemmingen. Er zijn ontzettend veel uitvoeringsvarianten mogelijk (oftewel de flexibiliteit van het plan is zeer ruim). In strijd met jurisprudentie van de Afdeling zijn in het MER niet alle denkbare uitwerkingsvarianten op hun milieugevolgen bezien. Het MER overziende kan geen andere conclusie worden getrokken dan dat dit rapport tekortschiet. De verschillende, op basis van het ontwerpbestemmingsplan mogelijk zijnde planologische en stedenbouwkundige uitwerkingsvarianten (zoals het schuiven met de deel-woningbouwgebieden (1-8), faseringsvarianten zowel binnen het plangebied als binnen het gehele Meerstadproject, woningaantallen	Wij stellen voorop dat de Commissie MER heeft geoordeeld dat het MER toereikend is en voldoende milieu-informatie bevat. Aan het oordeel van deze onafhankelijke en deskundige Commissie komt meer gewicht toe dan aan de mening van de indieners. In het milieueffectrapport Masterplan Meerstad Groningen (juli 2003), welk MER als bijlage bij het SMB/MER is gevoegd, zijn verschillende alternatieven opgenomen voor wat betreft de invulling van het masterplangebied en daarmee dus ook het bestemmingsplangebied. Deze alternatieven zijn beschreven, effecten zijn aangegeven en zijn onderling tegen elkaar afgewogen. Daarbij is uitgegaan van reële alternatieven en er is gekeken naar de maximale invulling van het gebied. Het alternatief dat uiteindelijk na de onderlinge vergelijking de voorkeur had, is beschreven en vervolgens uitgewerkt en gedetailleerd. Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat de deelplannen	

	(zeker gezien de marges die er bestaan tussen de minimaal en de maximaal per deelgebied te bouwen woningen), verhouding natuur, water, wonen en bedrijvigheid, zoneringsvarianten, diverse mogelijkheden bescherming ecologische waarden, aard en omvang recreatievoorzieningen et cetera) worden niet uitputtend in het MER behandeld. De werkwijze dat in latere besluitvormingsstadia waarin plandelen worden uitgewerkt, gedetailleerder op milieuaspecten wordt ingezoomd en dat de resultaten daarvan zullen worden neergelegd in milieuparagrafen (zie paragraaf 3.2.2 van het MER) is ontoelaatbaar geoordeeld door de Afdeling. Voorts is de juridische status van vorenbedoelde milieuparagrafen onduidelijk. Concluderend merken indieners op dat het te globale karakter van het MER, dit rapport ontoereikend maakt om als onderlegger voor het ontwerpbestemmingsplan te kunnen dienen.	(uitwerkingen en/of vrijstellingen) worden bemerd, zoals ook met Deelplan 1 is gebeurd. Milieugevolgen van de verschillende inrichtingsvarianten worden aldus nog gedetailleerder in kaart gebracht.	
58.10	Het MER is niet in overeenstemming met artikel 7.10 lid 1 aanhef en sub b Wm. In dat artikellid wordt geëist dat de wijze waarop de m.e.r.-plichtige activiteit zal worden uitgevoerd in het MER wordt beschreven. Het gaat daarbij om de feitelijke uitvoering, aangezien die feitelijke uitvoering (eveneens) aanzienlijke milieueffecten kan veroorzaken. Geconstateerd kan worden dat in het MER, met uitzondering van de voor het meer noodzakelijke ontgrondingen, geen aandacht aan de feitelijke uitvoering is besteed, laat staan dat er in dat opzicht alternatieven zijn ontwikkeld.	Het SMB/MER beschrijft de realisatiefase van het meer. Voor de noodzakelijke ontgronding zijn de grondstofstromen en transportroutes en omvang in beeld gebracht en zijn geluidsberekeningen uitgevoerd. De hinder van de bouw is niet expliciet in beeld gebracht. Deze is van kortere duur en er wordt, meer dan bij de ontgronding, gebruik gemaakt van bestaande routes. De effecten zijn beperkt. Daarnaast zal aan bestaande normen tijdens de bouw moeten worden voldaan. De Commissie MER geeft in haar toetsingsadvies eveneens aan de hinder tijdens de aanleg niet als een "belangrijk milieugevolg" te beschouwen.	
58.11	Wat betreft de effecten van de feitelijke ontgrondingen wordt in paragraaf 5.2.3 van het MER aangegeven dat wordt getracht de overlast zoveel mogelijk te beperken. Indicatief is aangegeven langs welke routes de belangrijkste grondstromen worden afgevoerd. Naar het oordeel van indieners wordt aldus handelend te weinig inzicht geboden in de milieueffecten die de grootschalige ontgronding voor de omgeving kan hebben.	Naast effecten ten gevolge van het transport van grondstromen is nadrukkelijk ingegaan op de effecten op grond en oppervlakte water, en ecologie.	

58.12	Aan het MER kleven de nodige gebreken wat betreft de daarin beschreven informatie. Het belangrijkste in dat verband te noemen aspect betreft de waterkwaliteit van het nieuw aan te leggen meer. Onder verwijzing naar en in navolging van het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. (Toetsingsadvies over het gecombineerde SMB/MER 18 oktober 2006/rapportnummer 1243-432), merken indieners op dat de waterkwaliteit - gezien de hoge ambities voor Meerstad - een cruciale rol speelt voor de kwaliteit van Meerstad in zijn totaliteit. De Commissie m.e.r. wijst er terecht op dat op basis van recente nieuwe inzichten de conclusie kan worden getrokken dat in het MER de risico's voor een slechte waterkwaliteit waarschijnlijk worden onderschat. Een toekomstige functie als noodberging in noodsituaties voegt nog eens aanzienlijke risico's toe, die kunnen worden versterkt door toekomstige klimaatveranderingen. De Commissie m.e.r. vindt het terecht belangrijk dat de risico's voor de waterkwaliteit en de gevolgen voor wonen, recreatie en natuur goed in kaart worden gebracht. Over mogelijke (preventieve) maatregelen is zorgvuldige, goed onderbouwde, tijdige besluitvorming nodig. Hierover heeft de Commissie de volgende opmerking gemaakt: *"Het MER verkent (preventieve) maatregelen om de waterkwaliteit zoveel mogelijk te bevorderen, en stelt ook voor om enkele ervan in het plan op te nemen. Voor andere maatregelen, die naar de mening van de Commissie veel effect zullen sorteren, -wordt voorgesteld besluitvorming uit te stellen. Het gaat vooral om het aanleggen van eilandjes met natuurvriendelijke oevers, enkele diepere putten om slib af te vangen, compartimenteren van het meer en het realiseren van een 100% zandbodem in het gehele meer. De Commissie heeft van het 'Bureau Meerstad' begrepen dat een Plan van Aanpak zal worden ontwikkeld waarmee op een zorgvuldige wijze besluiten*	De kennis voor het onder water zetten van voormalig intensief bewerkte grootschalige agrarische gebieden in een omgeving waar een matig tot slechte waterkwaliteiten de overhand hebben, is nog relatief beperkt. Deze wetenschap ontwikkelt zich de laatste jaren, mede door ervaringen opgedaan in de Blauwestad, maar ook door het ontwikkelen van nieuwe modellen waardoor er steeds weer sprake is van voortschrijdend inzicht. Het meer van Meerstad gaat zich in de komende 15 tot 20 jaren vormen en het is de intentie van alle betrokken partijen dat het meer een hoogwaardige waterkwaliteit krijgt. Het te ontwikkelen inzicht voor Meerstad spitst zich toe op: 1. het vaststellen van de grenswaarde voor de maximale fosfaatbelasting van het meer, 2. de wijze van berekenen van de fosfaatbelasting 3. de maatregelen die nodig zijn om die te bereiken. Ad1: In een meeting met waterkwaliteitspecialisten van Waterschap Hunze en Aa's, provincie Groningen, Waternet, Milieu en natuurplanbureau, WL | Delft Hydraulics, Witteveen en Bos en Royal Haskoning zijn op 5 -2-07 op het projectbureau Meerstad bovenstaande issues besproken. Voor het vaststellen van de maximale fosfaatbelasting is zeer recent door het Milieu en natuurplanbureau het programma PCLake ontwikkeld. Met behulp van het regressiemodel PCLake zijn voor het gehele meer (600 ha) de volgende maximale fosfaatbelastingen berekend: - maximale fosfaatbelasting voor omslag van helder naar troebel: 1,6 mgP/m^2/dag; - maximale fosfaatbelasting voor omslag van troebel naar helder: 0,3 mgP/m^2/dag. Voor het meer in deelplan 1 zijn de volgende maximale fosfaatbelastingen berekend: - maximale fosfaatbelasting voor omslag van helder naar troebel: 4,3 mgP/m^2/dag; - maximale fosfaatbelasting voor omslag van troebel naar helder: 1,3 mgP/m^2/dag.	

over deze maatregelen genomen zullen worden, vóór aanvang van de werkzaamheden voor Meerstad. De Commissie onderschrijft het belang van een dergelijk Plan van Aanpak (...). "

Een belangrijke factor die de waterkwaliteit bepaalt, is de fosfaatbelasting. Indieners achten het onzorgvuldig dat er in het MER (en de aanvullende stukken) is uitgegaan van een kritische grens voor de belasting van het aan te leggen meer van 0,8 mg P/m2.dag. Uitgaan van een lagere kritische P-belasting is belangrijk, mede in het licht van de te verwachten effecten van klimaatverandering. De Commissie m.e.r. schrijft dienaangaande in haar toetsingsadvies (p. 5): *"Ter illustratie: recent onderzoek met meer dan 200.000 modelleringen met PCLake (waaronder combinaties van omstandigheden die de situatie van Meerstad benaderen) duiden op een kritische fosfaatbelasting in Meerstad die mogelijk de helft is van 0,8 mg P/m2.dag"*. Voor een nadere uiteenzetting daaromtrent kan worden verwezen naar bijlage 6 bij het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r.
Als wordt uitgegaan van een kritische grens van 0,4 mg P/m2.dag, zal een goede waterkwaliteit niet waarschijnlijk zijn.

ad 2: (zie ook zienswijze onder 58.13) Uit expertoverleg is naar voren gekomen dat de fosfaatbelasting van het meer in de waterstructuurvisie van Royal Haskoning (2005) gebaseerd is op conservatieve aannames. Op basis van de meest realistische gegevens wordt door het expertteam de volgende belasting voor het gehele meer berekend:

Fosfaatbron	**Fosfaatbelasting per bron**	**Fosfaatbelasting meer mgP/m2/dag**
Neerslag (natte en droge depostie)	0,1 mgP/l 0,02 mgP/m²/dag	0,23 (Koerselman) 0,02 (Milieu- en natuurplanbureau J. Janse en E. Buijsman)
Kwel	0 mgP/l	0
Nalevering bodem:		
Zuidelijk deel	0 mgP/m²/dag	0
Noordelijk deel	Vast te stellen door lab proeven	Indien te hoog dan zal er een zandbodem aangelegd worden door middel van diep ploegen en/of grondvervanging. Dit is overigens pas bij BP Meerstad-Noord aan de orde
Overige:		0,14
Schoon verhard	0,2 mgP/l	
Onverhard	0,24 mgP/l	
Gekoppeld verhard	0,2 mgP/l	

De fosfaatbelasting van het zuidelijke deel van het meer bedraagt maximaal 0,37 mgP/m²/dag. Als uitgegaan wordt van de gegevens van het Milieu en natuurplanbureau bedraagt de fosfaatbelasting 0,16 mgP/m²/dag. Geconcludeerd mag worden dat de fosfaatbelasting ruim binnen de grenzen valt voor het ontwikkelen en behouden van een helder watersysteem.

Ad3. Om de fosfaatbelasting nog verder te beperken zijn tal van

		maatregelen voorzien in het plan. Door middel van een helofytenfilter en een bezinkbekken in combinatie met een recirculatiesysteem kan de fosfaatbelasting effectief worden verder worden verlaagd. Door het beperken van de strijklengte door o.a. het aanleggen van eilandjes wordt de maximale fosfaatbelasting van het meer verhoogd. Een deel van deze maatregelen kan op basis van voortschrijdend inzicht in een later stadium aan de plannen worden toegevoegd. Zie voor wat "zoute kwel" betreft het commentaar op zienswijze 48.12a.	
58.13	In het document "Waterstructuurvisie Meerstad" d.d. januari 2005 is aangegeven dat de fosfaatbelasting van het meer via neerslag- en aanvoer van water 0,56 mg P/m2.dag zal bedragen. De fosfaatbelasting uit de waterbodem bedraagt 0,23 mg P/m2.dag. De totale belasting van het meer komt hierdoor uit op 0,79 mg P/m2.dag. Uit een reactie van Bureau Meerstad aan de werkgroep m.e.r. Meerstad Groningen blijkt dat met gewijzigde invoergegevens er een fosfaatbelasting in Meerstad zal zijn van 0,37 mg P/m2.dag. Indieners zijn van mening dat deze gewijzigde invoergegevens niet behoorlijk zijn gemotiveerd en het geheel komt indieners ongeloofwaardig over. Ter toelichting wijzen indieners op het volgende. De berekening van 0,79 naar 0,37 mg P/m2.dag is onder meer gebaseerd op de effecten die ijzerrijke kwel heeft voor de fosfaatbelasting in haar totaliteit. De berekening laat zien dat de belasting door kwel van 0,19 naar 0,00 mgP.m2.dag wordt gereduceerd. Indieners hebben geen onderzoek aangetroffen dat bevestigt dat het grondwater een concentratie ijzer van 33 mg/1 heeft, dan wel dat al het fosfaat uit het grondwater wordt vastgelegd als ijzerfosfaat en zo het oppervlaktewater niet zal bereiken. Het onderzoek van TNO-NITG uit 1997 is overigens ten onrechte niet ter inzage gelegd. In zoverre is er strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel. Indieners hebben dit document	Voor maximale fosfaatbelasting en belastingsbronnen zie (58.12). De gegevens over het fosfaatgehalte van het grondwater zijn afkomstig van het Dino-loket: een online service voor bodem- en grondwatergegevens van TNO-NITG. In het gebied zijn meerdere gegevens beschikbaar over het ijzergehalte van het grondwater. In alle gevallen worden hoge gehaltes ijzer in het grondwater aangetroffen. Dit is consistent met het feit dat tot voor kort veel veen in de bovengrond aanwezig was. Op basis van de beschikbare gegevens kan worden geconcludeerd dat er ca. 30 keer meer ijzer dan fosfaat in het grondwater zit. Dit is zo'n ruime overmaat dat mag worden aangenomen dat al het in het grondwater aanwezige fosfaat wordt gebonden door ijzer. Verder is aannemelijk dat ook een groot deel van het reeds in het oppervlaktewater aanwezige fosfaat wordt gebonden aan ijzer uit het grondwater. Het onderzoek van TNO-NITG is uitgevoerd in 4 verschillende polders in laag Nederland en is aangevuld met een bureaustudie waarin een theoretische benadering is uitgewerkt. De conclusies die TNO-NITG aan het onderzoek verbindt, zijn niet gebiedspecifiek en kunnen ook worden toegepast op andere gebieden. Het gunstige effect van ijzer in het grondwater op de waterkwaliteit is overigens in het gebied op diverse plaatsen vastgesteld onder andere de Borgmeren, de Duurswoldboezem en het Schildmeer. In de Duurswoldboezem en het Schildmeer worden grote hoeveelheden landbouwwater geloosd terwijl de waterkwaliteit hier toch goed is.	

	om deze reden niet kunnen beoordelen. Indieners verwachten echter dat het onderzoek niet specifiek toegepast is op de in het plangebied gelegen gronden. Of het onderzoek in deze situatie en op deze wijze kan worden gebruikt is dan ook niet duidelijk. Indieners zijn van mening dat deze motivering ondeugdelijk is nu er geen nader onderzoek ter plaatse is verricht.	Alle informatie en onderzoeken waaraan gerefereerd wordt is openbare informatie die door eenieder kan worden opgevraagd. Zie ook het commentaar op zienswijze 58.1. Referentie: Hetterschijt, R.A.A., de Louw P.G.B., Foppen J. W.A., Griffioen J., Stuurman R.J., 1997. Fosfaatbelasting van oppevlaktewater door grondwaterkwel. Deel 1: geohydrologische en geochemische processen, Deel 2: methoden voor de bepaling van de fosfaatbelasting. H2O nummer 20 en 21 1997. http://dinolks01.nitg.tno.nl/dinoLks/DINOLoket.jsp	
58.14	Voorts wordt de fosfaatbelasting door neerslag verminderd, omdat in enkele andere studies ook een lagere norm ten aanzien van de neerslag is toegepast. Indieners zijn niet bekend met deze andere studies, maar wijzen erop dat de fosfaatbelasting door neerslag locatieafhankelijk is en dat in ieder geval deze motivering ondeugdelijk is. In de toelichting op de berekening wordt eveneens vermeld dat er weinig gegevens beschikbaar zijn voor wat betreft droge depositie van fosfaat. Hier had dan ook onderzoek naar moeten worden verricht, alvorens uit te gaan van het invoergegeven van 0,22 mgP/1.	Zie ook het commentaar op zienswijze 58.12. In aanvulling daarop: In de Waterstructuurvisie is gerekend met een P-concentratie van de neerslag van 0,1 mgP/l. Metingen van het landelijk meetnet van VROM geven voor de meetstations Kollumerwaard en Valthermond een gemiddelde P-concentratie over de periode 2000-2004 aan van 0,018 resp. 0,005 mgP/l. Het betreft hier alleen de zogenaamde natte depositie (RIVM (1995, 1998). Voor droge depositie van fosfaat zijn weinig gegevens beschikbaar in Nederland (fosfaat behoort hier niet tot de 18 prioritaire stoffen). In andere studies worden gemiddelde lagere concentraties voor de natte + droge depositie gebruikt (bijvoorbeeld 0,022 mgP/l bij Leidsche Rijn en 0,020 mgP/l bij Vinkhuizen). Koerselman et al (1990) en Fraters et al (2004) komen met waarden voor de totale fosfaatbelasting van 0,1 mg P/l. Hierbij zijn waarden voor zowel droge als natte depositie omgerekend naar een concentratie in de neerslag. Deze laatste waarde komt overeen met de gehanteerde aanname in de Waterstructuurvisie. Deze waarde is gevonden in een sterk bemeste landbouwgebied en kan worden beschouwd als een bovengrens van de fosfaatbelasting. Vanuit het Milieu- en natuurplanbureau wordt aangegeven dat een realistische waarde voor de fosfaatbelasting voor neerslag 0,02 mgP/m^2/dag bedraagt (Janse en Buijsman). Deze waarde is aanzienlijk lager dan de waarde van Koerselman et al.	

		Referenties: RIVM, 1995. Luchtkwaliteit - jaaroverzicht 1995. RIVM rapport 722101 028 RIVM, 1998. Landelijk meetnet regenwatersamenstelling. Meetresultaten 1998. RIVM rapport 723101 054 Koerselman, W., Bakker, S.A., Blom, M., 1990. Nitrogen, phosphorus and potassium budgets for small fens surrounded by heavily fertalized pastures. Journal of ecology 78: 428-442 Fraters, B., Hotsma, P.H., Langenberg, V.T., van Leeuwen, T.C., Mol, A.P.A., Olsthoorn, C.S.M., Schotten, C.G.J., Willems, W.J., 2004. Agricultural practice and water quality in the Netherlands in the 1992-2002 period. RIVM rapport 500003002/2004	
58.15	Wat betreft het door de initiatiefnemer gebruikt onderzoeksmodel SOBEK kan opgemerkt worden dat dit model vooral is bedoeld voor lijnvormige wateren en in beginsel niet of veel minder geschikt is voor meren en plassen met een lange verblijftijd waar de waterkwaliteit in sterke mate wordt beïnvloed door allerlei interne processen. De Commissie m.e.r. wijst er op dat belangrijke interne processen in waterplassen, zoals fosfaat-fluxen in het voedselweb en bodem-water uitwisseling van fosfaat als gevolg van activiteiten van waterplanten en vissen, niet in het model zitten. Indieners zijn van mening dat de met het model SOBEK verkregen resultaten niet representatief zijn.	SOBEK is een internationaal toegepast en geaccepteerd model dat is ontwikkeld en toegepast door WL | Delft Hydraulics, een gerenommeerd waterinstituut. In de Waterstructuurvisie zijn de resultaten van het model tezamen met de fosfaatbalans gebruikt om te bepalen of zich een helder watersysteem in Meerstad gaat ontwikkelen. Hierbij zijn conservatieve aannamen gedaan met betrekking tot de fosfaatbelasting van het meer om enige zekerheid te hebben omtrent de resultaten. Inmiddels zijn er nieuwe inzichten (zie 58.12) onder andere gebaseerd op het programma PCLake. Deze nieuwe inzichten hebben echter de conclusies uit het waterstructuurplan niet veranderd, namelijk dat in Meerstad een helder watersysteem kan worden ontwikkeld en behouden. Kortom: het gehanteerde model is wel degelijk representatief gebleken.	
58.16	De Commissie m.e.r. heeft in paragraaf 2.2.3 aangegeven dat haar niet duidelijk is in welke mate het risico voor een slechte waterkwaliteit kan worden beperkt door het treffen van bepaalde nader aangeduide maatregelen. Het wordt door de Commissie van essentieel belang geacht dat over de eventuele uitvoering van maatregelen besloten wordt voordat de aanleg van het meer wordt gestart. Daarbij wordt onder meer gewezen op het feit dat de te nemen maatregelen gevolgen hebben voor de financiële haalbaarheid.	De waterkwaliteit zal samen met het waterschap Hunze en Aa's voortdurend worden gemonitord. Hierdoor ontstaat voortschrijdend inzicht in de waterkwaliteitsprocessen en de fosfaatbeasting van het meer. Het plan bevat reeds een groot aantal maatregelen om de fosfaatbelasting te verlagen. Het belangrijkste hierin is een helofytenfilter/bezinkbekken in combinatie met een recirculatiesysteem. In de eerste fase van de aanleg van het meer is de toelaatbare fosfaatbelasting hoger dan waneer het gehele meer is gerealiseerd. Dat hangt samen met de maximale strijklengte van	

	Indieners delen de kritiek van de Commissie voor wat betreft de noodzaak van te treffen maatregelen. Daarbij zij erop gewezen dat het een slechte zaak is, indien pas in een later stadium wordt gereageerd op veranderingen in de waterkwaliteit. Het kan, in een zich ontwikkelend aquatisch ecosysteem na aanleg van het meer, 5-10 jaar duren voordat een hoge fosfaatbelasting leidt tot algenbloei. Als de omslag naar slechte biologische kwaliteit eenmaal heeft plaatsgevonden, is het heel moeilijk dit ongedaan te maken.	het meer. Juist maatregelen ter beperking van de strijklengte zoals het aanleggen van eilandjes kunnen in een later stadium worden gerealiseerd.	
58.17	Voorts is in het MER onvoldoende onderzocht in hoeverre de grondwaterstijging invloed heeft op de grondwaterkwaliteit, nu er in het plangebied bestaande en potentiële ernstige bodemverontreinigingen zijn. Niet uitgesloten is dat er sprake is van een mogelijke grondwaterverontreiniging, dan wel dat deze door de verhoging van het waterpeil ontstaat. Overigens is in het MER evenmin onderzocht of er sprake is van een grondwaterverontreiniging. Nu er in wordt gegrepen in het watersysteem waaronder de grondwaterstroming, is het van essentieel belang dat de eventuele gevolgen hiervan in kaart worden gebracht. Gezien het vorenstaande, komen indieners tot de conclusie dat het MER onvoldoende betrouwbare informatie bevat over de waterkwaliteit van het aan te leggen meer. Daar deze waterkwaliteit een van de belangrijkste peilers onder het Meerstadproject betreft, is dit een grote omissie. Indieners achten het dan ook niet begrijpelijk dat de Commissie m.e.r. toch een positief toetsingsadvies hebben afgegeven en dat de raden van de gemeenten Groningen en Slochteren het MER aanvaardbaar hebben bevonden.	Zie het commentaar op zienswijze 58.55. Ten gevolge van de realisatie van het project Meerstad wordt slechts in het meer en de directe omgeving de grondwaterstand verhoogd. Indien er verontreinigingen in de ondergrond worden gevonden c.q. aangetoond, zal deze verontreiniging onderzocht en geclassificeerd worden. Afhankelijk van de aard van de verontreiniging worden de maatregelen bepaald (saneren, in situ bewaren, etc.). Bodemverontreinigingen zullen conform de in Nederland geldende richtlijnen daar waar nodig gesaneerd worden. Het hoogst mogelijke grondwaterpeil is hierbij altijd het uitgangspunt. Risico's zijn op basis hiervan uitgesloten.	
58.18	Daar komt bij dat het ontwerpbestemmingsplan geen enkele garantie biedt dat er één of meer maatregelen worden getroffen die moeten bewerkstelligen dat de waterkwaliteit voldoende zal zijn.	Voor zover mogelijk voorziet het bestemmingsplan hierin, bijvoorbeeld in de uitwerkingsregels. Borging via het bestemmingsplan is echter niet in alle gevallen mogelijk en noodzakelijk. Borging van mitigerende maatregelen inzake de waterkwaliteit verloopt daarnaast via de ontgrondingsvergunning.	

		Ook zal het Waterschap via benodigde keurontheffingen toezien op een goede waterkwaliteit.	
58.19	In het MER is ook onvoldoende informatie opgenomen betreffende de verkeersafwikkeling ter zake van het door Meerstad te genereren verkeer. Niet duidelijk is hoe de interne en externe verkeersafwikkeling zal zijn indien de afslag Engelbert niet wordt aangelegd en/of dat er door het Rijk niet tot de aanleg van de afslag Harkstede wordt besloten.	De aansluiting Engelbert maakt onderdeel uit van de Langman-maatregelen, die op 28-12-2001 zijn vastgesteld. De aansluiting Engelbert is inderdaad in het MER meegenomen. Deze aansluiting is echter bedoeld voor de bedrijvigheid die direct ten oosten van het Euvelgunnetracé komt. Er is een weg gepland tussen de aansluiting Engelbert en de noordelijke ontsluitingsroute, die Meerstad met Driebond verbindt. Dit is echter geen ontsluitingsweg voor het woongebied Meerstad. Het woongebied Meerstad wordt ontsloten via de noordelijke ontsluitingsweg zelf en aansluiting Harkstede. Deze beide aansluitingen zijn in het ontwerp-bestemmingsplan opgenomen. Voor wat betreft de afslag Harkstede (zuidelijke hoofdontsluiting) verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 14.5.	
58.20	Ook worden vraagtekens gezet bij de in het MER beschreven autonome ontwikkeling. Veelal worden daartoe ontwikkelingen gerekend waarvoor nog geen (planologische) besluitvorming is opgestart. Dergelijke ontwikkelingen zijn naar het oordeel van indieners te onzeker om daarmee bij de milieueffectbeschrijvingen rekening te houden.	Indieners geven geen duidelijkheid op welke ontwikkelingen gedoeld wordt. Als deze zienswijze betrekking heeft op het verkeersmodel, dan stellen wij het volgende vast. De regio Groningen/Assen heeft in 2005 opdracht gegeven voor de bouw van het Verkeersmodel. Om dit model te kunnen bouwen is het bestaande model van Noord-Nederland aanzienlijk verfijnd binnen het regio Groningen/Assen-gebied. Hiermee is een verkeersmodel beschikbaar gekomen, waarmee op regionaal en stedelijk niveau te verwachten intensiteiten berekend kunnen worden. Bij de bouw van een verkeersmodel wordt eerst voor het basisjaar een zone-indeling, auto- en OV-netwerk gebouwd. De zones worden gevuld met aantallen inwoners en arbeidsplaatsen. Het (auto)netwerk krijgt kenmerken als capaciteit en snelheid. Vervolgens worden relevante beleidsinstellingen bepaald (zoals gemiddelde ritlengte, autobezit, etc.). Met deze input maakt het verkeersmodel een schatting van de relaties tussen herkomsten en bestemmingen en projecteert die op het netwerk. Het model maakt als het ware een prognose van het verkeer in het basisjaar. Deze prognose voor het basisjaar wordt getoetst aan de beschikbare verkeerstellingen van dit basisjaar (auto, OV, fiets) door middel van een statistische kwaliteitstoets (T-toets).	

		Daarnaast worden de uitkomsten nog getoetst aan landelijke kwaliteitscriteria en normen. Het model Regio Groningen - Assen scoort hierin zeer goed. Voor het huidig model is 2004 het basisjaar, dat wil zeggen dat alle bekende gegevens van dat jaar ingevoerd zijn in het model (dus aantal woningen, aantal arbeidsplaatsen, etc.) Bij een goede score kan gesteld worden dat het verkeersmodel als systeem ook een betrouwbare prognose geeft voor een toekomstig jaar. Na het invoeren van harde plannen (woningbouw/bedrijventerreinen en infrastructurele plannen), verwachte bevolkingsgroei en arbeidsontwikkeling en overige beleidsontwikkelingen (landelijk bepaald), berekent het verkeersmodel een prognose voor het toekomstjaar 2020. Vanzelfsprekend is er een relatie tussen de kwaliteit van de input en die van de output. Doordat alleen vastgestelde/harde plannen in het model ingevoerd zijn, is de conclusie dat het verkeersmodel van de Regio Groningen - Assen, een betrouwbare prognose geeft. Het rekenen met deze input geeft een verkeersbeeld voor de situatie 2020. De verkeersgroei die op deze wijze inzichtelijke wordt gemaakt, wordt dan ook wel de autonome groei genoemd, dus een gevolg van harde ontwikkelingen, economische groei, etc. Door nieuwe extra ontwikkelingen aan het model toe te voegen ontstaat er een beeld van de effecten van deze ontwikkeling.	
58.21	Met betrekking tot de eventueel te treffen maatregelen ter waarborging van de waterkwaliteit zijn in "Bijlage 8F.MER-Aanvullende notities bij het gecombineerde SMB/MER rapport Meerstad" de nodige mogelijk te treffen maatregelen genoemd. Of die maatregelen ook daadwerkelijk allemaal worden genomen en zo ja op welke wijze dat zal geschieden, blijft in het normatieve deel van het ontwerpbestemmingsplan in het midden. Dat is onbegrijpelijk. In zowel het MER als in de plantoelichting wordt keer op keer benadrukt dat een goede waterkwaliteit essentieel is voor het welslagen van het Meerstadproject. Nu een groot gedeelte van het gebied als woongebied is aangewezen, is de	Zie het commentaar op zienswijze 58.18. Onder andere gezien het feit dat de ontgrondingvergunning op een zelfde wijze kan voorzien in een goede wijze van aanleg van het meer gericht op de waterkwaliteit en een deel van de watergangen zijn de aanlegvergunningstelsels binnen de bestemmingen, die water mogelijk maken, geschrapt. Het mag duidelijk zijn dat bij de lange termijn handhaving van de waterkwaliteit het Waterschap en de gemeenten een duidelijke taak hebben en dat het normatieve deel van het bestemmingsplan hier niet in kan voorzien. Monitoring van de waterkwaliteit is overigens opgenomen in de exploitatie. Bij de vaststelling van het plan zal ook besloten worden tot monitoring van de waterkwaliteit. Overigens maakt het plan alle maatregelen	

	waterkwaliteit van het meer en van het grondwater ook een essentieel situeringkenmerk. Een goede waterkwaliteit is met andere woorden een harde in acht te nemen randvoorwaarde. De in m.e.r.-verband genoemde maatregelen dienen naar het oordeel van indieners te worden verankerd in de normatieve kaders van het ontwerpbestemmingsplan. In het normatieve deel van het bestemmingsplan wordt bijvoorbeeld niets geregeld over de mogelijke aanleg van eilanden, de strijklengte, de wijze waarop de oevers zullen worden uitgevoerd (dat dient bij voorkeur hard te geschieden aangezien dat gunstig is voor de waterkwaliteit), de waterdiepte, de waterinlaat, de watercirculatie, de visstand, de precieze toe te stane flora, de precieze samenstelling van de bodem van het meer en van het moeras.	mogelijk: zo zijn de eilandjes bijvoorbeeld in de doeleindenomschrijving expliciet genoemd.	
58.22	Wat betreft de kwelsloot wordt in onder meer artikel 4.3.5 aanhef en sub c en in artikel 5.2.3 sub b planvoorschriften (Slochteren) opgemerkt dat er een kwelvoorziening tot uitdrukking dient te komen in het kader van de vast te stellen uitwerkingsplannen. Althans voor zover dat niet reeds is geschied in het kader van de inrichting van de bestemming "Water". Het is niet zeker wanneer de desbetreffende bestemmingen worden uitgewerkt. In de plantoelichting (p. 5) wordt beklemtoond dat uitwerkingen niet zijn "gebonden aan tijd, volgorde of plaats" en dat zij "binnen de bij het plan gestelde randvoorwaarden, naar believen worden ingericht". Aangezien de waterbestemming een eindbestemming betreft (artikel 16 planvoorschriften (Slochteren)), is derhalve niet verzekerd dat de kwelsloot reeds aanwezig is en functioneert op het moment waarop het meer wordt aangelegd. Als gezegd is het van het grootste belang om de waterkwaliteit van meet af aan goed te houden, aangezien een eenmaal door algen vertroebeld water vrijwel niet meer helder gemaakt kan worden.	Het moge duidelijk zijn dat ten alle tijde de waterbeheersing rondom het meer en of gedeeltelijk aangelegd meer gewaarborgd moet worden. Hiervoor wordt een bepaling opgenomen. Het meer zal per deelplan en of werkplan gerealiseerd worden, waarbij het waterschap als waterkwaliteitbeheerder er op toe zal zien dat de belangen van de ingelanden gewaarborgd blijven. In relatie tot de waterkwaliteit zal het scheiden van waterstromen waar nodig met behulp van tijdelijke maatregelen gewaarborgd blijven. Bij Deelplan 1 bijvoorbeeld is duidelijk gekozen voor de aanleg van de kwelvaart in combinatie met de aanleg van een gedeelte van het meer. Daarnaast zullen tijdelijke watergangen ervoor zorgen dat het waterbeheer in de te handhaven gebieden gewaarborgd blijft en dat er geen gebiedsvreemd water in het nieuw aangelegd meercompartiment kan komen. Ook is het watersysteem in Deelplan 1 zodanig uitgewerkt dat het een op zichzelf staand watersysteem is.	Er wordt een bepaling aan het plan toegevoegd.
58.23	Wat betreft de waterkwaliteit zij tenslotte nog	Zie het commentaar op zienswijze 58.21.	

	opgemerkt dat het eventueel door het Bureau Meerstad op te stellen Plan van Aanpak geen juridische betekenis heeft. In de normatieve gedeelten van het ontwerpbestemmingsplan wordt er niet naar verwezen. Dat de doorwerking van het MER via een buitenwettelijk document in strijd is met de m.e.r.-regeling, is reeds in jurisprudentie van de Afdeling tot uitdrukking gebracht. De regeling als bedoeld in (o.a.) artikel 4.3.5 sub b planvoorschriften (Slochteren) biedt evenmin enige garantie. Daarin wordt uitsluitend aangegeven dat er in op te stellen waterparagrafen moet worden aangegeven hoe met de waterkwaliteit wordt omgegaan. Enige materiële houvast biedt het desbetreffende planvoorschrift niet.		
58.24	Voor wat betreft het watersysteem in het algemeen zijn indieners van mening dat er geen dan wel onvoldoende onderzoek is verricht naar de aansluiting van het watersysteem op de Borgmeren. Overigens wordt dit ook erkend in de plantoelichting, p. 37. Hieruit vloeit eveneens vorenbedoelde onderzoeksplicht voort. Nu dit onderzoek niet is verricht en dit onderzoek van belang is voor het watersysteem als geheel, kan het plan niet worden vastgesteld zonder in strijd met het zorgvuldigheidsbeginsel te handelen.	Het al dan niet aansluiten van de Borgmeren is uitvoerig onderzocht door zowel de GEMM als de Gebiedscommissie Meerstad, beide uitgevoerd door Royal Haskoning. Uit alle onderzoeken blijkt dat het koppelen van de Borgmeren op het watersysteem Meerstad niet noodzakelijk is en dat er geen dringende redenen zijn dit te doen. Daarentegen is het nog steeds de vraag of de Woudbloemboezem en het bijbehorend agrarisch gebied en natuurgebied wel zonder het huidige kwelwater van de Borgmeren kunnen. Er is daarom voor gekozen de Borgmeren voorlopig niet te koppelen tot er duidelijkheid is met betrekking tot het omleiden van zogenoemde Hunzewater naar midden Groningen. De mogelijkheid om te zijner tijd toch de Borgmeren aan het Meerstad systeem te koppelen blijft mogelijk: het "robuuste model".	
58.25	Ook wat betreft andere dan waterkwaliteitsaspecten, bevatten de normatieve gedeelten van het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende garanties dat de door uw gemeentebesturen onderschreven milieuactiepunten uit het MER (en de aanvullingen daarop) daadwerkelijk zullen worden uitgevoerd. In paragraaf 7.3 van het MER wordt voor wat betreft veel milieumaatregelen geconcludeerd dat de doorwerking niet in het normatieve gedeelte van het ontwerpbestemmingsplan kan worden vastgelegd.	De effectbeperkende maatregelen uit het MER, die nodig zijn in verband met de bescherming van het milieu, zijn als uitwerkingsregel – en dus normatief – opgenomen in het bestemmingsplan. Zie bijvoorbeeld voorschrift 4.3.5 en voorschrift 4.3.6 (bestemmingsplan Slochteren). Gelet op de globaliteit van het bestemmingsplan is het niet mogelijk – los daarvan niet nodig – om in dit stadium concrete maatregelen voor te schrijven. Door de effectbeperkende maatregelen op te nemen als uitwerkingsregel, is de effectuering daarvan voldoende verankerd.	

	Daartoe worden verschillende argumenten gebruikt. Soms wordt volstaan met de opmerking dan wel de suggestie dat feitelijk conform een in het MER voorgestelde maatregel zal worden gehandeld (bijvoorbeeld scheiden van watersystemen; inrichting corridors en faunavoorzieningen, beperken muggenoverlast, beperken troebel water, in de hand houden van gezonde visstand en voorkomen daling watersysteem). Het hoeft geen betoog dat het daadwerkelijk gevolg geven aan deze "toezeggingen" rechtens niet afdwingbaar is. Veelvuldig wordt gesteld dat maatregelen zullen worden meegenomen in de nog op te stellen uitwerkingsplannen. Daartoe ontbreken echter onvoldoende aanknopingspunten in de uitwerkingsvoorschriften in de beide ontwerpbestemmingsplannen. Verder is bijvoorbeeld niets geregeld over het moment waarop daadwerkelijk wordt aangevangen met het realiseren van natuur. Er is geen garantie dat er überhaupt natuur wordt aangelegd.		
58.26	Zeker gezien het feit dat er bij de opstelling van het MER aansluiting is gezocht bij de smb-richtlijn, had er in het kader van het Masterplan-MER dan wel in kader van het voorliggende MER serieus onderzoek moeten worden gedaan naar beleids- (nut/noodzaak) en locatiekeuzealternatieven. De stelling dat dit achterwege kon blijven, aangezien de locatie voor Meerstad" reeds in 2004 in een uitwerking van het Provinciaal OmgevingsPlan is opgenomen" (zie p. 23 van het MER), snijdt reeds daarom geen hout aangezien die uitwerking niet appellabel was. Zou deze redenering wel legitiem zijn, dan zou het heel makkelijk zijn te voorkomen dat het instrument m.e.r. mede betrekking heeft op locatiekeuze en beleidsaspecten. Immers, voldoende zou in dat verband zijn het opnemen van de bestuurlijk gewenste locatie in een niet 'be-m.e.r.-d' niet appellabel plan.	Zoals ook in de toelichting in paragraaf 3.1 is aangegeven, dateert de keuze voor deze locatie in het kader van de Regiovisie reeds van ruim voor 2004. Het bleek praktisch en planologisch onmogelijk om een gebiedsontwikkelingsproject van deze aard en omvang, direct aansluitend te sluiten aan de stad Groningen, op een andere plaats te realiseren. Ten zuiden en westen van de stad Groningen is vanwege nieuwbouwlocaties geen ruimte. Ten noorden van de stad Groningen ligt het natuurgebied de Koningslaagte. Realisatie van een groot aantal woningen in dit natuurgebied is uitgesloten. Gelet op de doelstellingen van het project is de huidige locatie in feite de enige optie. Het onderzoeken van opties die feitelijk ongeschikt zijn en niet op gemeentelijke en provinciale medewerking kunnen rekenen, heeft geen zin. Zie voor een verdere toelichting op nut en noodzaak en locatiekeuze paragraaf 3.1 van de toelichting bij het bestemmingsplan.	
58.27	In het MER zijn voorts ten onrechte geen reële inrichtingsalternatieven opgenomen (zie paragraaf 3.4	Zie commentaar op zienswijze 58.9. Het nulalternatief is niets anders dan de situatie dat Meerstad niet wordt gerealiseerd. De	

	van het MER). Het achterwege laten daarvan is strijdig met de eerdere genoemde jurisprudentie waaruit blijkt dat bij het opstellen van het MER, waartoe ook behoort het genereren van alternatieven, moet worden uitgegaan van de maximale gebruiksmogelijkheden zoals die door het bestemmingsplan worden mogelijk gemaakt. Er zij overigens op gewezen dat in paragraaf 4.4 van de plantoelichting wordt gesproken over het nulalternatief. In onderhavig geval is er echter geen sprake van een nulalternatief, aangezien dit alternatief niet beantwoordt aan de doelstelling van het Meerstadproject.	verschillende autonome ontwikkelingen, die in het MER zijn beschreven, vinden in het nulalternatief wel plaats. Om een goed beeld van de milieueffecten te krijgen, wordt de realisatie van Meerstad in het MER vergeleken met het nulalternatief.	
58.28	De m.e.r.-regeling vereist dat er in het kader van het m.e.r.-plichtige besluit wordt voorzien in een ex post-evaluatie. Daarin is in het kader van het ontwerpbestemmingsplan niet voorzien. De m.e.r.-regeling voorziet niet in de mogelijkheid om de ex post-evaluatie door te schuiven naar vervolgbesluitvorming.	Bij de vaststelling van het bestemmingsplan zal overeenkomstig de artikelen 7.39 juncto 7.37 lid 2 Awb een expost-evaluatie worden voorgeschreven.	
58.29	Uit de stukken blijkt dat de Commissie m.e.r. uitstel heeft gekregen voor het uitbrengen van het toetsingsadvies. Aldus is er gelegenheid aan het bevoegd gezag geboden om het MER te laten aanvullen. Dit uitstel verdraagt zich niet met de wet en is daarmee zelfs in strijd (zie artikel 7.26 lid 1 Wm).	Naar het ons voorkomt is het milieubelang gediend met zorgvuldige besluitvorming. Indien de Commissie MER daarvoor meer tijd nodig heeft, dan de wet haar toelaat, is dat overkomelijk, indien de kwaliteit van de besluitvorming daardoor toeneemt. Het overschrijden van de in artikel 7.26 lid 1 genoemde termijn schaadt niets of niemand en behoeft dan ook niet te leiden tot het niet-vaststellen van het bestemmingsplan.	
58.30	De m.e.r.-regeling voorziet niet in een regeling voor het aanvullen van een MER nadat het bevoegd gezag dit aanvaard heeft. Voor de te volgen procedure, zo een aanvullingsprocedure al toelaatbaar is (zie het vorige kopje), zal de initiatiefnemer tenminste gebruik dienen te maken van het richtsnoer 'aanvullingen op een milieu-effectrapport'. Dit richtsnoer is door de minister van VROM, mede namens haar ambtgenoot van LNV, aan de Tweede Kamer aangeboden bij brief van 10 januari 1995, kenmerk DGM/EIM/MBB/11n94002. De daarin beschreven procedure komt op hoofdlijnen overeen met de reguliere in de hoofdstuk 7 Wm neergelegde besluit-m.e.r.-procedure, zij het dat in het richtsnoer veel	Geen rechtsregel verplicht de opsteller van een MER om de procedure uit het "richtsnoer aanvullingen" te volgen. De initiatiefnemer kan daarvoor kiezen, maar behoeft dat niet te doen. De praktijk wijst uit dat het richtsnoer in verreweg de meeste gevallen niet wordt gevolgd. Uit navraag bij de Commissie MER is gebleken dat een aan de Commissie voorgelegde MER in meer dan 30% van alle gevallen aanvulling behoeft. In afwijking van het richtsnoer wordt zo'n aanvulling vrijwel nooit afzonderlijk openbaar gepubliceerd en wordt geen mogelijkheid geboden tot het inbrengen van zienswijzen (anders dan tegelijkertijd met het ontwerp-besluit). Uit de jurisprudentie blijkt dat de Raad van State die handelwijze goedkeurt.	

	kortere termijnen worden gehanteerd. Het richtsnoer geeft onder meer aan dat van de aanvullingen op het MER openbaar kennis gegeven moet worden en daarop inspraak moet worden geboden alvorens de Commissie m.e.r. een toetsingsadvies over het aangevulde MER uitbrengt. Dat is in onderhavig geval ten onrechte achterwege gelaten (de Commissie m.e.r. wijst daar terecht op in haar toetsingsadvies).		
58.31	Wat betreft het verrichte luchtkwaliteitonderzoek (notitie I&M-99054027-EvZ/jj; kenmerk 234074) merken indieners op dat de inputparameters niet worden gemotiveerd. Indieners achten die parameters te rooskleurig gekozen. Voorts zijn de gekozen afstanden tot de wegas te ruim. Verder betwisten indieners de deugdelijkheid van het gebruikte verkeersmodel. De daarin verankerde autonome ontwikkeling betreft niet alleen toekomstige activiteiten waarvoor reeds ruimtelijke ordeningsbesluitvorming is doorlopen. Ook activiteiten waarvoor in het geheel nog geen publiekrechtelijke besluitvorming is opgestart zijn tot de autonome ontwikkeling gerekend. Aldus wordt een onzuiver beeld geschetst, waardoor de luchtkwaliteitberekeningen niet betrouwbaar zijn. Ook overigens betwisten indieners de luchtkwaliteitberekeningen.	Het verkeersmodel is tot stand gekomen in goed overleg en afstemming met specialisten uit de verschillende gemeentelijke en provinciale organisaties en is opgesteld in regioverband (zie ook het commentaar op zienswijze 58.20). Het model is vervolgens toegepast voor de toekomstige situatie van Meerstad. Gezien de zorgvuldigheid waarmee het model is opgesteld en afstemming heeft plaatsgevonden over onder meer uitgangspunten en input gegevens constateren wij dat het model betrouwbaar is en derhalve voor het luchtonderzoek kon worden gebruikt. Wat betreft het meenemen van ruimtelijke plannen bij het bepalen van de autonome ontwikkeling verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 58.20. De afstanden tot de wegas zijn niet te ruim gekozen. In het nieuwe Meet- en Rekenvoorschrift staat dat voor PM10 op 10 meter en voor NO2 op 5 meter van de *rand* van de weg gerekend mag worden. In het luchtkwaliteitmodel wordt gerekend vanaf de *wegas*. Dus als de weg 4 meter breed is (vaak is een weg zelfs breder dan 4 meter), dan is de rekenafstand voor NO2: 4/2 + 5 = 7 m. (7 meter is de meest gebruikte afstand in de stratenbestanden, zie Bijlage 6 van het MER Deelplan 1). Voor PM10 is tevens gekozen voor een wegbreedte van 4 meter: 4/2 + 10 = 12 m (zie ook Bijlage 6). Voor de volledigheid is ook het bouw- en grondverzetverkeer in de luchtkwaliteitsberekeningen meegenomen (zie rapport "Rapportage luchtkwaliteit Meerstad" Grontmij, 1 november 2007).	
58.32	In de concept ruimtelijke onderbouwing van het ontwerpvrijstellingsbesluit voor deelplan 1 wordt opgemerkt dat het bouwrijp maken van een terrein niet valt onder de bepalingen van het Bik 2005. In deze	Voor de volledigheid is onderzocht wat de invloed is van het werkverkeer op de luchtkwaliteit. Met werkverkeer wordt zowel het bouwverkeer (materiaal en personeel) als het grondverzetverkeer (afgraven en ophogen) bedoeld. Beide	Aanpassing toelichting.

	stelling kunnen indieners zich niet vinden. Alle verkeersbewegingen ten gevolge van de aanleg- en bouwactiviteiten op onder meer de bouwwegen dienen ook bij het luchtkwaliteitonderzoek te worden meegenomen. Binnen het plangebied zal veel grondverzet plaatsvinden. Alhoewel in de plannen wordt opgemerkt dat er sprake is van een gesloten grondbalans, laat dit onverlet dat in ieder geval binnen het plangebied veel verkeersbewegingen plaatsvinden om de afgegraven grond binnen het plangebied te verplaatsen. Al deze extra verkeersbewegingen zijn ten onrechte niet meegenomen in het luchtkwaliteitonderzoek dat aan het ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden ten grondslag ligt, zo blijkt uit de notitie van Grontmij met kenmerk 153664.	categorieën verkeersbewegingen zijn toegevoegd aan de reeds uitgevoerde berekeningen voor luchtkwaliteit. De uitkomst hiervan is dat ook inclusief het werkverkeer geen overschrijding van de grenswaarden uit het Besluit Luchtkwaliteit plaatsvindt. De uitkomsten van de berekeningen zijn opgenomen in het rapport "Rapportage Luchtkwaliteit Meerstad", Grontmij, 1 november 2007.	
58.33	Naar mening van indieners is de aanwezigheid van archeologische waarden binnen gedeelten van het plangebied onvoldoende onderzocht en is de bescherming van de archeologische waarden middels de plankaart en de planvoorschriften onvoldoende verzekerd ten aanzien van de gronden met de bestemmingen 'Woondoeleinden', 'Bedrijfsdoeleinden', 'Horecadoeleinden', 'Recreatieve doeleinden', 'Agrarische doeleinden', 'Paardenhouderij', 'Manege', 'Delfstoffenexploitatiegebied' en 'Vaarweg' uit de Planvoorschriften Meerstad -Midden gemeente Groningen en gemeente Slochteren. Het ontwerpbestemmingsplan is om deze reden in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Ter toelichting zij onder meer gewezen op het volgende. Uit de toelichting op het bestemmingsplan (p. 53) blijkt dat het de ambitie van de gemeenten is om archeologische waarden te handhaven. In het RAAP-rapport 758 "Plangebied Meerstad, gemeenten Groningen en Slochteren; inventariserend cultuurhistorisch onderzoek" van januari 2002 wordt op p. 13 het volgende opgemerkt:	Voor het gehele te ontwikkelen gebied is inmiddels een gebiedsdekkend veldonderzoek uitgevoerd door ARC (5,5 boringen per hectare) onder toezicht van de stadsarcheoloog van Groningen, de beleidsambtenaar archeologie van de gemeente Slochteren en de RACM. Op basis van dit onderzoek is de archeologische waardenkaart voor het gebied verder uitgewerkt en zijn voor Deelplan I vervolgonderzoeken conform richtlijnen en instructie uitgevoerd: - Veldonderzoek (IVO) = Inventariserend Veld Onderzoek; - Mega booronderzoek (trechteren), dit in navolging van IVO; - Sleuvenonderzoek, dit naar aanleiding van Megaboor onderzoek; - Opgravingen, naar aanleiding van proefsleuven. Een en ander heeft ertoe geleid dat de archeologische waarden in de te ontwikkelen gebieden inmiddels zodanig in beeld gebracht zijn dat de planologische bescherming daarvan kan worden verfijnd. Middels een dubbelbestemming met aanlegvergunningstelsel en aanvullende bepalingen in diverse bestemmingen zal dit worden geregeld. Voor de gebieden waarin het bestaand gebruik wordt gecontinueerd, en die normaal gesproken een relatief lage	Opname dubbel-bestemming met bijbehorende aanpassingen in de voorschriften; aanpassing toelichting.

	"Gebleken is dat de op de IKAW gehanteerde zonering in zeer lage, lage, middelhoge en hoge kans op het aantreffen van archeologische waarden gebaseerd op de spreiding van bekende vindplaatsen, sterk afwijkt van de dichtheid aan vindplaatsen die tijdens onderhavig onderzoek is vastgesteld. De IKAW is derhalve nauwelijks bruikbaar voor plangebied Meerstad." Het RAAP heeft een kaart opgesteld met archeologische kwaliteitszones (bijlage bij het MER). Uit deze kaart blijkt dat in grote delen van het plangebied de verwachte archeologische kwaliteit hoog is. Zo worden met name resten verwacht uit de Ijzertijd tot en met de Nieuwe tijd. Voorts worden voor de onderliggende dekzandgebieden archeologische resten uit de Steentijd tot en met de Bronstijd verwacht. Het RAAP concludeert op p. 18 van het eerder genoemde rapport dat vervolgonderzoek noodzakelijk is om archeologische waarden in de ruimtelijke planvorming in te passen. Naar mening van indieners is dergelijk onderzoek temeer noodzakelijk, nu er zowel binnen als net buiten het plangebied van meerdere vindplaatsen met archeologische vondsten sprake is. Deze vindplaatsen zijn op de kaart van RAAP met sterretjes dan wel met Archis-nummering aangegeven. Derhalve valt zeker niet uit te sluiten dat bij vervolgonderzoek ook op meerdere locatie binnen het plangebied archeologische vondsten zullen worden aangetroffen. Daarbij wordt in het MER/SMB Meerstad (hoofdstuk 4, p. 65) het volgende opgemerkt: *"De 80 mogelijke vindplaatsen die met de quickscan zijn ontdekt vormen naar verwachting slechts het topje van de ijsberg. Er zijn in het plangebied veel meer vindplaatsen te verwachten."* Overigens is voor een gedeelte van het plangebied reeds uitgebreider onderzoek verricht. Ik verwijs hiervoor naar de ARC-Publicaties 174 (2007) "Een archeologisch inventariserend veldonderzoek (IVO) door middel van boringen in het projectgebied Meerstad, fase l bij	dynamiek kennen, bestaat minder gedetailleerd inzicht in de archeologische waarden. Vanwege de overwegend hoge waardering van deze gronden zal alsnog een voorschriftenstelsel worden opgenomen ter bescherming van potentieel aanwezige archeologische waarden. Daar waar de bescherming van de archeologische waarden niet in de grond kan worden gegarandeerd, zal deze worden veiliggesteld door archeologische afgraving en depot elders. Dit zal gebeuren voorafgaand aan de uitvoering.	

	Ruischerbrug, gemeenten Groningen en Slochteren (Gr.)", (2007 concept versie). Uit dit rapport blijkt eveneens dat in het onderzochte gebied sprake is van een hoge archeologische verwachtingswaarde: *"In het onderzoeksgebied blijken meer historische huisplaatsen aanwezig te zijn dan dat uit het bureau-onderzoek naar voren kwam. Op dit punt is de archeologische waarde van het gebied groter. De aanwezigheid van een goede bodemopbouw in het dekzand maakt ook een bijstelling van de archeologische waardering van het onderzoeksgebied nodig. Het gebied heeft een overwegend hoge waardering."* Kortom, uit het voorgaande blijkt dat er in grote delen van het gebied waaraan de bestemmingen 'Woondoeleinden', 'Bedrijfsdoeleinden', 'Horecadoeleinden', 'Recreatieve doeleinden', 'Agrarische doeleinden', 'Paardenhouderij', 'Manege', 'Delfstoffenexploitatiegebied' en 'Vaarweg' zijn toegekend, een hoge archeologische verwachtingswaarde is.		
58.34	In de plantoelichting wordt op p. 57 gesteld dat er geen beschermende maatregelen zijn opgenomen voor deze gedetailleerde bestemmingen, omdat er sprake is van een consoliderende bestemmingsregeling, waarvoor zonder specifieke aanleiding doorgaans bestemmingsplanmatig geen speciale voorzieningen getroffen worden. In onderhavig geval hebben de meeste gronden echter een hoge dan wel middelhoge archeologische verwachtingswaarde. Uit jurisprudentie van de Afdeling blijkt dat beschermende maatregelen vereist zijn, indien gronden worden aangemerkt met een dergelijke verwachtingswaarde. Nu er op grond van deze bestemmingsplanvoorschriften wel ingrepen mogelijk zijn die de archeologische waarden kunnen verstoren dan wel vernietigen, hadden er beschermde maatregelen dienen te worden opgenomen.	Zie het bovenstaande commentaar op zienswijze 58.33.	Het plan zal hierop worden aangepast.

	Bescherming van archeologische waarden middels de plankaart en de planvoorschriften is dan ook onvoldoende verzekerd. Zo ontbreken voor de bescherming van de archeologische waarden passende bestemmingen dan wel een passend aanlegvergunningenstelsel. Het ontwerpbestemmingsplan is om deze reden in strijd met een goede ruimtelijke ordening.		
58.35	Specifiek ten aanzien van de gronden met de bestemming 'Delfstoffenexploitatiegebied' merken indieners nog op dat uit de doeleindenomschrijving (artikel 13.1 planvoorschriften Slochteren) blijkt dat deze gronden bestemd zijn voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden. Ten eerste zijn indieners van mening dat een dergelijke doeleindenomschrijving zich moeilijk laat rijmen met onder meer de winning van delfstoffen. In zoverre is deze bestemmingsregeling dan ook niet uitvoerbaar en in zoverre in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Ten tweede wordt er aan deze bestemming geen aanvullende beschermende maatregelen gekoppeld, zoals bijvoorbeeld een aanlegvergunningenstelsel. De mogelijke gewenste bescherming van deze doeleindenomschrijving is dan ook onvoldoende verzekerd.	De opname van de bepaling berustte op een vergissing. De bepaling wordt geschrapt.	De bepaling is verwijderd
58.36	Naar mening van indieners is gelet op de jurisprudentie van de Afdeling het in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen voorschrift dat de aanlegvergunning slechts wordt verleend indien de aanvrager een rapport heeft overlegd ter zake van uitgevoerd archeologisch onderzoek, in strijd met het motiveringsbeginsel. Dit voorschrift is opgenomen voor gronden met de bestemmingen 'Woongebied (uit te werken)', 'Natuur (uit te werken)', 'Groenvoorzieningen', 'Verkeersdoeleinden', 'Water' en 'Vaarweg'. Als voorbeeld verwijs ik naar artikel 16.5.1 sub c van de planvoorschriften (Slochteren). Voornoemd voorschrift is naar mening van indieners in	Zie commentaar op zienswijze 58.33.	

	strijd met het motiveringsbeginsel, nu de noodzaak voor een dergelijk voorschrift in gedeelten van het plangebied niet is gebleken. Het opnemen van een dergelijk voorschrift is pas aan de orde, als vaststaat dat archeologische waarden aanwezig zijn. Nu in grote delen van het plangebied nog archeologisch onderzoek moet plaatsvinden, is de noodzaak van een dergelijk ingrijpend voorschrift niet aangetoond.		
58.37	Overigens zijn indieners van mening dat de bestemmingen 'Woongebied (uit te werken)', 'Natuur (uit te werken)', 'Groenvoorzieningen', 'Verkeersdoeleinden', 'Water' en 'Vaarweg' uit de Planvoorschriften Meerstad - Midden, gemeente Groningen en gemeente Slochteren, niet uitvoerbaar zijn en enkel om deze reden al in strijd zijn met een goede ruimtelijke ordening. Zo zijn de gronden met de bestemming 'Water' mede bestemd voor de bescherming en veiligstelling van de archeologische waarden, zo volgt uit artikel 16.1 sub k planvoorschriften (Slochteren). De gronden aan welke deze bestemming zijn toegekend, zullen voornamelijk worden afgegraven, zodanig dat er een meer ontstaat. Een dergelijke ingrijpende ingreep is dusdanig destructief voor de mogelijk archeologische waarden dat indieners niet begrijpen op welke wijze deze bestemmingsomschrijving kan worden verwezenlijkt.	De bescherming en veiligstelling van archeologische waarden laat zich in beginsel wel rijmen met ontwikkelbestemmingen als voor ogen wordt gehouden dat onder bescherming en veiligstelling mede moet worden begrepen dat dit indien noodzakelijk gebeurt door afgraving en depot elders. Niet alle gronden binnen de genoemde bestemmingen zullen overigens moeten worden afgegraven waardoor deels ook bescherming in de betreffende grond mogelijk is.	
58.38	Naast de archeologische waarden worden ook de cultuurhistorische waarden onvoldoende beschermd middels de plankaart en de planvoorschriften. Uit het RAAP-rapport 758 'Plangebied Meerstad, gemeenten Groningen en Slochteren; inventariserend cultuurhistorisch onderzoek' blijkt dat er diverse cultuurhistorische elementen in het plangebied aanwezig zijn; onder meer een boerderij aan de Hamweg 90 (bijlage 1 van het RAAP-rapport, nr. 93), de beeldbepalende en cultuurhistorische waardevolle dijk/kade Slochterdiep (bijlage 1, nr. 94), een gemaal aan de Hoofdlaan 5 (bijlage 1, nr. 96), een fraaie ijzeren loopbrug bij Hoofdlaan 5 (bijlage 1 nr. 95) en	Van de 110 in het "RAAP rapport 758" genoemde elementen bevinden zich vier in zijn geheel en twee elementen gedeeltelijk binnen het bestemmingsplangebied Meerstad-Midden. De Borgsloot en het Slochterdiep vallen gedeeltelijk binnen het bestemmingsplan gebied. Met betrekking tot de Borgsloot kan gesteld worden dat deze zijn functie als afvoerkanaal zal behouden en in de plannen ingepast zal worden. Met betrekking tot het Slochterdiep zal het grootste deel van het diep tussen Slochteren en het Eemskanaal gehandhaafd worden. De brug IJzeren Klap (91) blijft gehandhaafd. De loopbrug Slochterdiep (95) zal binnen het plan een nieuwe plek kunnen krijgen. Het gemaal Doornbos (96) 1880-1900 is karakteristiek	Toelichting wordt aangevuld.

	een boerderij aan de Hoofdweg 189 (bijlage 1, nr. 41). Verder bevat een groot gedeelte van het plangebied een waardevolle verkavelingsstructuur (oostelijk en noordelijk gedeelte van het plangebied, zie RAAP-rapport kaartbijlage 2). Op p. 17 van het RAAP-rapport wordt het Slochterdiep ook aangeduid als een te behouden landschapselement. In het RAAP-rapport is op p. 18 onder meer aanbevolen om de gebouwen middels de gemeentelijke monumentenverordening of het bestemmingsplan te beschermen. Met betrekking tot de waardevolle verkavelingsstructuren wordt op p. 19 het volgende aanbevolen: *"bescherming middels het bestemmingsplan te realiseren door vermelding als archeologisch en cultuurhistorisch waardevol (gekoppeld aan een aanlegvergunning)."* Op p. 19 van het RAAP-rapport is met betrekking tot waardevolle dijken en waterlopen aanbevolen om het Slochterdiep (bijlage 1 van het RAAP-rapport, nr. 94) planologisch te beschermen door het op te nemen in het bestemmingsplan en op de plankaarten te vermelden als cultuurhistorisch waardevol. Opgemerkt wordt dat dit eveneens geldt voor het grootste deel van de zuidelijke walkant. In het bestemmingsplan komen deze aanbevelingen niet terug. De cultuurhistorische waarden worden niet planologisch beschermd door in de planvoorschriften en plankaart een passende bestemming als 'cultuurhistorisch waardevol' op te nemen. Indieners zijn van mening dat bovenstaande aanbevelingen hadden moeten worden opgevolgd dan wel had moeten worden gemotiveerd waarom deze aanbevelingen niet zijn overgenomen.	maar niet uniek en zal, indien technisch mogelijk, ingepast worden in het plan. De boerderij Vossenburg (93) Hamweg 90 verkeert in een slechte staat en kan niet gehandhaafd worden. Alle andere 104 cultuurhistorische elementen worden niet door het bestemmingsplan Meerstad-Midden aangetast. Met betrekking tot de waardevolle kavelstructuur is het gebied tussen het Slochterdiep en de Hoofdweg in de periode 1980 – 1990 in zijn geheel heringericht in het kader van ruilverkaveling Harkstede. Het natuurgebied Harksteder Broeklanden is in het kader van deze ruilverkaveling ingericht. In dit kader worden binnen het bestemmingsplan Meerstad-Midden geen authentieke cultuurhistorische landschapswaarden aangetast.	
58.39	Uit de plantoelichting (p. 55) blijkt dat het de ambitie is om in Meerstad het streekeigene karakter te bewaren en cultuurhistorische structuren en kenmerken zoveel mogelijk te integreren. Daarnaast blijkt uit de	Het streekeigen karakter van het plangebied zit voornamelijk in het contrast tussen de beslotenheid van de lintbebouwing en de openheid van de daarachterliggende landbouwgronden. De ontwerpers van het plan Meerstad hebben met dit beeld rekening	

	plantoelichting (p. 55) dat binnen de gedetailleerde bestemming 'Water' enkele cultuurhistorische waarden waarschijnlijk zullen verdwijnen, waaronder het karakteristieke gemaal (bijlage 1 van het RAAP-rapport, nr. 96), de fraaie loopbrug (bijlage 1, nr. 95), de Oldambtster boerderij Vossenburg (1880-1910) aan de Hamweg 90 (bijlage 1, nr. 93) en het Slochterdiep. Gelet op het vorenstaande en mede gelet op het RAAP-rapport zijn indieners van oordeel dat het plan afbreuk doet aan de cultuurhistorische waarden van het plangebied. Ten onrechte is niet gemotiveerd waarom de aanbevelingen uit het RAAP-rapport niet konden worden overgenomen, dan wel waarom de genoemde cultuurhistorische waarden niet behouden konden blijven.	gehouden door de linten hun huidige beeldkwaliteit te laten behouden en voor de open ruimtebeleving van de landbouwgrond een meer in te vullen. Overigens is hiermee het natte landschapsbeeld van voor de ruilverkaveling hersteld (zie de Meerstadtekst in de recent uitgekomen Bosatlas). Voorzover er nog wat is overgebleven van de radiale kavelstructuur wordt deze opgenomen en zichtbaar gehouden in de stedenbouwkundige plannen (dit in de geest van de Rijksnota Belvédère voor ruimtelijke ontwikkeling op basis van cultuurhistorische waarden). Hiermee zijn de hoofdlijnen van het ruimtelijke karakter van het gebied in de planontwikkeling serieus genomen. Meer in detail en op objectniveau wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de geschiedenis van het plangebied. Bij de transformatie van elke plek wordt grondig afgewogen wat behoud dan wel wijziging van de bestaande situatie betekent voor het evenwicht tussen kwaliteitswinst en –verlies in relatie tot ruimtegebruik en –beleving. RAAP is hier indertijd voor gevraagd een rapport te maken ter ondersteuning van dit continue afwegingsproces. Het RAAP-rapport is nooit bedoeld als een verzamellijst van oudheden die niet aangetast mogen worden. Zie hiervoor ook commentaar op voorgaande zienswijze 58.38.	
58.40	Naar mening van indieners wordt er ten onrechte zonder meer vanuit gegaan dat burgemeester en wethouders van Slochteren dan wel Groningen in alle gevallen bevoegd zijn tot vaststelling van hogere grenswaarden. Gelet op de voorziene infrastructuur in relatie tot de berekende geluidbelasting zijn indieners van mening dat in sommige gevallen gedeputeerde staten tot vaststelling bevoegd zijn.	Artikel 110a, lid 1 van de Wet geluidhinder bepaalt dat Burgemeester en wethouders binnen de grenzen van de gemeente bevoegd zijn tot vaststelling van een hogere waarde voor de hoogst toelaatbare geluidsbelasting. Artikel 110a, lid 7: "Alleen wanneer het besluit, bedoeld in het eerste lid, benodigd is in verband met de aanleg of wijziging van een hoofdspoorweg of de aanleg of reconstructie van een weg in beheer bij het Rijk of een provincie of de vaststelling of wijziging van een zone rond een industrieterrein dat als industrieterrein van regionaal belang is aangewezen bij provinciale milieuverordening, zijn gedeputeerde staten van de provincie waarbinnen de weg of spoorweg dan wel het industrieterrein van regionaal belang is gelegen bevoegd tot vaststelling van de hogere waarde". De provincie Groningen heeft in het plangebied geen industrieterreinen aangewezen die van regionaal belang zijn. Verder zullen de nieuwe of te reconstrueren wegen in beheer	

		komen bij de gemeenten resp. zijn deze reeds in beheer bij de gemeenten. Hierdoor zijn de gemeenten bevoegd gezag voor het stellen van een hogere waarde in de zin van de Wet geluidhinder.	
58.41	Op grond van artikel 15 lid 1 onder b Bro dient het bestemmingsplan de functie van de voornaamste wegen alsmede het dwarsprofiel aan te geven dan wel het aantal rijstroken daarvan. Op de plankaart is dit weliswaar gedaan, echter, dit is op ondeugdelijke wijze geschied. Zo is bij bepaalde doorsneden onduidelijk voor welke wegen zij gelden. Verder dient op grond van artikel 15 lid 1 sub a de zones langs wegen op de plankaart te worden aangegeven. Dit is ten onrechte niet gebeurd. Dat de exacte ligging van die wegen nog niet bekend is, is naar mening van indieners een onvoldoende deugdelijke reden om deze plicht niet na te komen.	De functie, dwarsprofielen en het aantal rijstroken van de voornaamste wegen staan op de plankaart aangegeven. De ligging en de afmetingen van de bestaande woningen en van andere geluidsgevoelige gebouwen en geluidsgevoelige terreinen als bedoeld in artikel 1 van de Wet geluidhinder staan op de plankaart aangegeven. De zones als bedoeld in artikel 15 Bro betreffen de onderzoekszones als bedoeld in artikel 74 van de Wet geluidhinder: Een weg heeft een zone die zich uitstrekt vanaf de as van de weg tot de volgende breedte aan weerszijden van de weg: a. in stedelijk gebied: 1: voor een weg, bestaande uit drie of meer rijstroken: 350 meter; 2: voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken genoemde geval: 200 meter; b. in buitenstedelijk gebied: 1: voor een weg, bestaande uit vijf of meer rijstroken: 600 meter; 2: voor een weg, bestaande uit drie of vier rijstroken: 400 meter; 3: voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken: 250 meter. De invloed van het wegverkeerslawaai op gevoelige functies binnen deze "onderzoekszones" moet worden onderzocht. In het uitgevoerde akoestisch onderzoek is onderzoek uitgevoerd naar de geluidsbelasting op bestaande en nieuwe woningen of geluidsgevoelige objecten binnen deze onderzoekszones. Ook de daadwerkelijke geluidszones van de wegen zijn onderzocht en inzichtelijk. De berekende 48 dB en 53 dB geluidszones zijn weergegeven in het akoestisch rapport. Voor de nieuwe wegen binnen het plangebied is de exacte ligging nog niet bekend. Deze wordt bepaald bij de nadere uitwerking. Dit betekend dat ook de exacte ligging van de geluidszones ook nog niet vast staat omdat deze afhankelijk zijn van de ligging van de weg. De consequentie daarvan is dat de onderzoekszones en	

		geluidcontouren voor het wegverkeerslawaai van de nieuwe wegen, anders dan de zone voor het industrielawaai, niet op de plankaart kunnen worden aangegeven. Bij de uitwerking van de plannen zullen de definitieve tracés, geluidszones en woningbouwlocaties worden bepaald. Bij de uitwerking van de wegen wordt de geldende hoogst toelaatbare geluidsbelasting dan wel de vastgestelde hogere waarde voor de ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting bij of krachtens de Wet geluidhinder in acht genomen. Daarmee is de benodigde scheiding tussen infrastructuur en woningbouw verzekerd. Artikel 15, lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening voorziet hier ook in. Bij uit te werken plandelen kan worden volstaan met het aangeven van de voor woningen en andere gebouwen ten hoogste toelaatbare geluidsbelasting, die bij de uitwerking in acht moet worden genomen.	
58.42	Bovendien kan niet in alle gevallen worden volstaan met het aangeven van de ten hoogste toelaatbare geluidbelasting, nu in sommige gevallen reeds sprake is van een definitieve bestemming.	Voor wat betreft het niet kunnen volstaan met aangeven van de hoogst toelaatbare geluidsbelasting verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 58.41.	
58.43	Uit p. 59 van de plantoelichting en p. 25 van de ontwerpbeschikking hogere grenswaarden geluid wegverkeer van de gemeente Slochteren blijkt dat voor 3.074 nieuw te bouwen woningen een verhoogde waarde van 53 dB wordt gevraagd. Naar mening van indieners is onvoldoende aangetoond dat voor dit grote aantal woningen een vaststelling van deze verhoogde waarde noodzakelijk is. De betreffende onderzoeksrapporten bieden voor de bepaling van dit aantal woningen geen verantwoording. Voor sommige deelgebieden wordt voor meer dan de helft van het maximum aantal toelaatbare woningen hogere grenswaarden vastgesteld, zo blijkt uit artikel 4.3.2 onder c, artikel 4.3.8 onder b van de planvoorschriften (Slochteren) en artikel 4.2.7 lid c van de planvoorschriften (Groningen) en p. 25 van de ontwerpbeschikking in onderlinge samenhang beschouwd. Niet is aangetoond dat het aantal van 3.074	Momenteel is sprake van een globaal bestemmingsplan. Het plan legt nog geen detailinrichting vast. De uitwerking van de deelgebieden is nog niet geheel uitgekristaliseerd en is in ontwikkeling. De ligging van de nieuwe woningen en wegen, de verkaveling, de inrichting van het gebied, de woningdichtheid, de locaties van de hoogbouw, het aantal etages per woongebouw zal nog worden bepaald bij de uitwerking. In het bestemmingsplan Meerstad-Midden zijn hiervoor alleen maxima vastgelegd. Hiervan uitgaande is per deelgebied nagegaan welk ruimtebeslag de wegverkeerslawaaizone heeft en welke dichtheid aan woningen daar maximaal mogelijk is. Het ruimtebeslag van de 48-53 dB zones vanwege wegverkeerslawaai in het plan is onderzocht en in beeld gebracht. Per deelgebied is nagegaan welk ruimtebeslag de wegverkeerslawaaizone heeft en welke dichtheid aan woningen daar maximaal mogelijk is.	Aanpassing voorschriften.

	en in het bijzonder dergelijke hoge aantallen voor bepaalde deelgebieden noodzakelijk zijn. Dit stelsel wordt ingegeven door de gedachte dat de gemeenten een bepaald budgetteringssysteem wensen. Een dergelijk systeem, zeker zonder verantwoorde onderbouwing, is in strijd met (artikel 110a lid 5 van) de Wgh en het criterium van een goede ruimtelijke ordening. Handhaving van dit budgetteringssysteem is overigens op geen enkele wijze juridisch verzekerd.	Gegeven de systematiek kan in dit stadium van planvorming voor de vaststelling van het aantal benodigde hogere grenswaarden voor woningen alleen uitgegaan worden van deze maxima. Het aantal per deelgebied lijkt hoog maar er dient ook rekening gehouden te worden met hoogbouw langs verkeerswegen. Ter indicatie: bij realisatie van één woonappartementen van 8 etages hoog kan het reeds gaan om 80 woningen op een relatief klein oppervlak. Omdat nadrukkelijk gedacht wordt aan de toepassing van eerste lijnsbebouwing (hogere en langere gebouwen) langs de verkeersinfrastructuur, waardoor die gaan fungeren als geluidafscherming voor de daarachter gelegen woningen, is dit aantal nodig. Zodra de detailuitwerking per deelgebied plaats vindt kan nauwkeuriger de gewenste en mogelijke leefomgevingkwaliteit in beeld worden gebracht en bepaald worden. De geluidskwaliteit is daar een belangrijk onderdeel van. Daarom stellen wij als uitwerkingsregel in het bestemmingsplan dat bij de uitwerking per deelgebied opnieuw akoestisch onderzoek plaats vindt. Conform de doelstelling van de Wet geluidhinder zal daarbij gezocht moeten worden naar een optimale geluidskwaliteit. Ten aanzien van het systeem van budgettering: Bij de vaststelling van dit besluit wordt per deelgebied een soort budget verkregen aan hogere waarden dat bij de planuitwerking ingezet kan worden. Een hogere grenswaarde kan op dit moment nog niet aan een adres of kadasterperceel gekoppeld worden. Bij de planuitwerking zal een daadwerkelijk ingezette hogere waarde vanuit het totaal aantal vastgestelde hogere waarden geregistreerd worden op adres en perceel van de nieuwe woning. Deze administratie van de hogere waarden zal plaats vinden bij het verlenen van de bouwvergunning (in het kader van de toetsing aan het bestemmingsplan). Deze voorwaarde leggen wij op bij het besluit hogere grenswaarden voor geluid. Dit monitoringssysteem biedt enerzijds de vrijheid om binnen de doelstelling en de voorwaarden van de Wet geluidhinder de beschikbare hogere	

		waarden binnen het plangebied naar keuze te kunnen inzetten. Anderzijds biedt het een juridisch bindend kader voor de uitwerking van het plan. Op deze wijze is gegarandeerd dat het aantal vastgestelde hogere waarden niet wordt overschreden.	
58.44	Blijkens artikel 4.3.2 onder d van de planvoorschriften (Slochteren) worden in de deelgebieden 6 en 7 tezamen minimaal 170 woningen gerealiseerd. Uit artikel 4.3.8 lid c van de planvoorschriften (Slochteren) blijkt dat bij een uitwerking waarin wordt voorzien in meer dan 30 woningen een reconstructieplan moet worden gemaakt, opdat de geluidbelasting in principe niet meer zal bedragen dan 48 dB. Vaststaat dat bij de uitwerking die 30 woningen overschreden zullen worden (tot op zijn minst 170). Kennelijk zijn zonder reconstructieplan de woningen in de deelgebieden 6 en 7 niet realiseerbaar. Naar mening van indieners moet nu al vaststaan dat de woonbestemming in deze deelgebieden uitvoerbaar is. Dit mag niet afhankelijk worden gesteld van een nog op te stellen reconstructieplan, waarvan de inhoud onbekend is en waarvan onbekend is of met dit reconstructieplan de maximaal toelaatbare geluidbelasting wordt gehaald.	Voorop staat dat uit de akoestische onderzoeken is gebleken dat het plan akoestisch uitvoerbaar is, in die zin dat met het treffen van maatregelen en met een aantal hogere waarden het vereiste maximumgeluidsniveau haalbaar is. De uitwerkingsregel, zoals geformuleerd in artikel 4.3.8 onder c, vraagt inderdaad aanpassing omdat het de suggestie zou kunnen wekken dat de uitvoerbaarheid niet zeker is, wat overigens een onjuiste veronderstelling zou zijn. De uitvoerbaarheid is wel degelijk aangetoond in het rapport dat de geluidhinderaspecten behandelt. Met het voorschrift is alleen bedoeld een bepaalde borging te geven. Het idee was dat voordat het nieuwe woonverkeer langs de betreffende woningen zal rijden, er maatregelen zijn getroffen op de bestaande Hamweg zodat de 48 dB dus op geen enkel tijdstip wordt overschreden. De maatregelen betreffen in dit geval de aanleg van zeer open asfaltbeton (ZOAB). Deze borging blijkt bij nader inzien te veel gevraagd, omdat er dan in ZOAB wordt voorzien, terwijl er nog te veel bouwverkeer rijdt dat dit asfalt weer dicht zou kunnen rijden en het effect van de geluiddemping te niet zou doen. Het is daarom beter dit aan te leggen nadat de bouw (bijna) is voltooid. De borging uit het voorschrift gaat dus te ver. Hetzelfde gaat mutatis mutandis voor bepaling 4.3.8.d. Met de betreffende maatregelen is in de exploitatieopzet rekening gehouden. Hierbij, dat wil zeggen door het vaststellen van deze reactie op deze zienswijze, garanderen wij dat de uitvoering van die maatregelen worden uitgevoerd op korte termijn na de voltooiing van de gebieden 6 en 7.	Herformulering voorschriften 4.3.8.c en 4.3.8.d (Slochteren)
58.45	Ook artikel 4.3.8 lid d van de planvoorschriften (Slochteren) is ondeugdelijk. Het bij de uitwerkingen op te stellen reconstructieplan mag ertoe leiden dat de geluidbelasting met 2 dB mag toenemen ten opzichte van de heersende geluidbelasting. In feite wordt hiermee planologisch mogelijk gemaakt dat de	Zie commentaar op zienswijze 58.44.	

	maximaal toelaatbare geluidbelasting overschreden mag worden.		
58.46	Op grond van artikel 110e Wgh dient een ontwerpbesluit tot vaststelling hogere grenswaarden ter inzage te worden gelegd. Alhoewel de voorkant van de "Ontwerp-Beschikking Hogere grenswaarden geluid Wegverkeer Bestemmingsplan Meerstad-Midden" van Groningen suggereert dat sprake is van een ontwerpbesluit, is dit niet het geval. Gelet op p. 29 van dit stuk is het besluit tot vaststelling van de hogere grenswaarden al genomen. Dat dit in strijd is met de tekst en de achtergrondgedachte van artikel 110e Wgh, spreekt voor zich.	Gesteld wordt dat de ontwerpbesluitfase is overgeslagen. Dit is nadrukkelijk niet het geval. Momenteel ligt pas het definitieve besluit voor u. Zowel op het ontwerpbesluit zelf, in de begeleidende brief bij toezending van het ontwerpbesluit als in de advertentie is aangegeven dat het om een ontwerpbesluit gaat. Daarnaast heeft betrokkene en andere belanghebbenden zienswijzen ingediend en is niemand in beroep gegaan tegen een besluit. Kennelijk was men blijkbaar tot de overtuiging gekomen dat het om een ontwerpbesluit ging. Niet duidelijk is waarom men tot deze stelling zou komen.	
58.47	Uit p. 5 van de Ontwerp-Beschikking Hogere Grenswaarden Geluid NAM-locatie blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) in principe gehaald kan worden. Dit vergt slechts nader onderzoek naar de treffen maatregelen. Slechts nu dit onderzoek nog niet is afgerond, wordt ervoor gekozen om voor 147 woningen een hogere grenswaarde van 55 dB (A) vast te stellen. Naar mening van indieners wordt hiermee artikel 110a lid 5 Wgh geschonden.	Het betreft een klein deel van de nieuwe woningbouw binnen deelgebied 1 "Meerstad Centrum" dat is geprojecteerd binnen de huidige 50 dB(A) zone van de NAM-locatie. Een onderbouwing van deze locatie is gegeven in het Masterplan en het bestemmingsplan. Het gaat om 4,9 hectare van dit woningbouwgebied dat binnen de 50 dB(A) zone valt en rekening houdend met de woningdichtheid die voor dit gedeelte is gepland (maximaal 30 woningen per hectare) komt het neer op maximaal 147 woningen. Hiermee is de noodzaak voldoende onderbouwd.	
58.48	In de plantoelichting staat over deze locatie vermeld (p. 58): *"rond de controleput van de NAM in het westelijke deel van het plangebied, nabij de Hoofdweg, lag nog geen geluidzone. Voor de functie als observatieput was geen geluidszone nodig. Nu het gas onder deze locatie op grote diepte is aangeboord vanuit de locatie Eemskanaal en daar behandeld gaat worden, wordt de locatie Harkstede definitief niet meer als productielocatie voor gaswinning en – behandeling ingericht. Een geluidzone is daarmee ook voor de toekomst niet nodig."* Met deze handelswijze zijn indieners het niet eens. Het feit dat de NAM de locatie Harkstede kennelijk niet meer als productielocatie wenst te gebruiken, laat onverlet dat aan deze locatie nog steeds de bestemming	Rond de controleput van de NAM in het westelijke deel van het plangebied, nabij de Hoofdweg, ligt momenteel geen geluidzone. Deze locatie zal niet meer als productielocatie voor gaswinning en –behandeling gebruikt gaan worden, waardoor er ook geen geluid geproduceerd wordt. Het gas onder deze locatie is vanuit de gaswin- en behandelingsinstallatie "Eemskanaal" op grote diepte aangeboord en gaat daar behandeld worden. De locatie Harkstede blijft een observatiepunt voor de NAM, waarvoor geen geluidszone nodig is. De NAM heeft op 7 augustus 2006 medegedeeld dat de geluidszone (GZ) in het bestemmingsplan kan komen te vervallen. Nu het plan geen geluidscontour vaststelt, zal het voor de NAM reeds om die reden niet mogelijk zijn de locatie om te vormen tot een productielocatie, aangezien daarvoor vanwege gebrek aan geluidsruimte geen milieuvergunning zal kunnen worden verleend.	De doeleinden-omschrijving is aangepast.

	"Delfstoffenexploitatiegebied" is toegekend. Uit artikel 13.1 blijkt dat gronden met deze bestemming nog steeds bestemd zijn voor de opsporing, winning, behandeling en transport van delfstoffen. Kortom, planologisch gezien is het mogelijk en toelaatbaar om deze locatie opnieuw als productielocatie in te richten. Gelet hierop had ook een geluidzone rondom deze locatie moeten worden opgenomen.	Voorts is de oppervlakte van de locatie daarvoor ontoereikend. Desalniettemin wordt de bestemmingsregeling voor de observatielocatie meer toegesneden.	
58.49	De ontwerpbeschikkingen tot vaststelling hogere grenswaarden zijn kennelijk gebaseerd op het meest recente geluidonderzoek "Akoestisch onderzoek bestemmingsplan Meerstad-Midden", Rapport 4071064.R02 d.d. 25 mei 2007. Naar mening van indieners zijn de inputgegevens gedateerd. Zo blijkt dat van verkeersgegevens van 2004 is uitgegaan in plaats van verkeersgegevens van 2007. Mogelijkerwijs zijn de inputgegevens voor het akoestisch onderzoek gebaseerd op de Notitie van Grontmij met kenmerk 153664, Betreft Woningbouwprogramma: relatie met onderdelen verkeer, geluid en lucht uit het MER. Uit deze notitie blijkt dat uit is gegaan van een bepaald woningbouwprogramma. Aan de hand van dit woningbouwprogramma zijn de verkeersintensiteiten berekend. Naar mening van indieners is bij sommige deelplannen uitgegaan van een onjuist woningprogramma.	Wat betreft het gebruik van gedateerde inputgegevens voor verkeer (de verkeerscijfers van 2004 in plaats van 2007): Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op de reconstructie van een weg wordt een akoestisch onderzoek ingesteld naar de heersende waarde (artikel 77, lid 3 van de Wgh). Dit is van belang omdat bij een reconstructie van een weg de eventuele extra geluidsbelasting als gevolg van deze reconstructie vergeleken dient te worden met deze heersende waarde. De heersende waarde is dan de geluidsbelasting in het jaar voorafgaand aan de reconstructie. Doordat de wegreconstructies in de toekomst gefaseerd plaats gaan vinden is ook het jaar voor de heersende waarde verschillend. Door de autonome verkeersontwikkeling groeit de geluidsbelasting en daarmee ook de heersende waarde elk jaar licht. Voor de duidelijkheid richting onze huidige bewoners in het gebied is er voor gekozen om één lijn te trekken en het jaar 2004 als referentiejaar voor bepaling van de heersende waarde te nemen. Bovendien geeft dit onze inwoners optimale bescherming omdat de autonome groei vanaf 2004 er niet meer bovenop komt. Hiermee wordt qua bescherming zelf iets verder gegaan dan de Wet geluidhinder beoogd. Wat betreft het uitgaan van verkeerde woningaantallen voor de berekening van verkeersintensiteiten: Op basis van voortschrijdend inzicht is het woningbouwprogramma qua verdeling per deelgebied iets aangepast (zie de notitie "Woningbouwprogramma: relatie met onderdelen verkeer, geluid en lucht uit het MER". Grontmij, mei 2007). Door het nieuwe woningbouwprogramma veranderen de verkeersintensiteiten en verdeling van het verkeer over het wegennet in Meerstad. Om	

		deze veranderingen in beeld te brengen zijn er nieuwe verkeersmodelberekening uitgevoerd. In het akoestisch onderzoek is met deze nieuwste verkeersintensiteiten gerekend.	
58.50	Wordt van het verkeerde woningbouwprogramma en daarmee ook van onjuiste verkeersintensiteiten uitgegaan, dan heeft dit niet alleen als consequentie dat het geluidonderzoek, maar ook de andere onderzoeken (zoals het luchtkwaliteitonderzoek) ondeugdelijk zijn.	Zie het commentaar op zienswijze 58.49. Het lucht- en geluidsonderzoek zijn gebaseerd op het meest recente woningbouwprogramma.	
58.51	Uit paragraaf 4.2 van het rapport "Meerstad Infrastructuurvisie op hoofdlijnen April 2006, Hoofd rapport", blijkt dat aanzienlijke vervoersstromen worden verwacht bij een geplande bouwstroom van gemiddeld 617 woningen per jaar. Deze vervoersstromen houden vooral verband met de aan- en afvoer voor bouwmaterialen voor de infrastructuur zoals leidingen, funderingen, verhardingen en voor de woning- en utiliteitsbouw. Naar mening van indieners zijn deze vervoersbewegingen ten onrechte niet meegenomen in het akoestisch rapport. Ook wordt ten onrechte geen inzicht geboden in de cumulatie van geluidlawaai van industrie, wegen en aanlegwerkzaamheden. Ten onrechte is het geluidsonderzoek naar de aanlegwerkzaamheden opgeschoven tot het moment van vergunningverlening op grond van de Wet milieubeheer (plantoelichting, p. 61).	Bij de berekening van de geluidsbelasting in de toekomst vanwege het verkeer is uitgegaan van de verkeersprognoses na realisering van totaal Meerstad. De verkeersgroei vanwege de nieuwe bewoners zal gefaseerd plaats vinden en heeft relatie met het woningbouwprogramma. Door de aanleg van Meerstad zal in de beginfase sprake zijn van bouwverkeer, echter dan zal er nog nauwelijks sprake zijn van "bewoners verkeer" omdat de huizen nog niet klaar zijn. Dit zal natuurlijk groeien maar hoe meer de eindfase in 2030 bereikt wordt hoe minder het bouwverkeer zal zijn. Wij hebben nader onderzoek laten uitvoeren naar het effect van het bouwverkeer op de verkeersprognoses. Naar de geluids- en luchteffecten daarvan hebben wij tevens onderzoek laten uitvoeren en bij onze besluitvorming rekening mee gehouden. De zones van het industrie- en wegverkeerslawaai zijn onderzocht en vallen niet samen op bestaande of geplande geluidsgevoelige bestemmingen, zodat in dat opzicht geen wettelijk relevante cumulatie plaatsvindt. De geluidzone vanwege industriepark Eemspoort valt wel net over de uitloop van de noordelijke ontsluitingsweg. Daar liggen echter geen geluidgevoelige objecten, noch worden deze mogelijk gemaakt. Voor aanlegwerkzaamheden waarbij geen sprake is van een zone en die van tijdelijke aard zijn gelden geen cumulatievoorschriften. In het kader van een ruimtelijke ordening is wel een afweging noodzakelijk. Deze is gemaakt in het kader van de ontgrondingen-MER.	
58.52	In paragraaf 12.3.1 van de plantoelichting wordt ingegaan op de veiligheidsaspecten met betrekking tot het Eemskanaal. Vanwege te verwachten nieuwe	Met de risicobron Eemskanaal is in het bestemmingsplan in het kader van Externe veiligheid voldoende rekening gehouden. In de huidige regeling gelden geen afstanden voor het plaatsgebonden	Er wordt een dubbelbestemming "Belemmeringenzone

	regelgeving rond het basisnet en het Kanalenreglement van de provincie Groningen moet een vaste bebouwingsvrije zone worden gehanteerd van 30 respectievelijk 20 meter. Dit is in het bestemmingsplan vertaald door aan een strook grond van 30 meter breed de bestemming "hinderzone" toe te kennen. Gelet op de binnenplanse vrijstellingsmogelijkheden die met betrekking tot deze bestemming in de planvoorschriften zijn opgenomen, is onvoldoende verzekerd dat daadwerkelijk in een bebouwingsvrije zone wordt voorzien. De veiligheidsaspecten zijn hiermee onvoldoende gewaarborgd.	risico (PR) buiten het kanaal. In het bestemmingsplan wordt op het nieuwe beleid, het zogenaamde 'basisnet', geanticipeerd door in het bestemmingsplan een bebouwingsvrije zone op te nemen van 30 meter. Hiervoor is op de plankaart een dubbelbestemming opgenomen. De aanduiding is veranderd van hinderzone in 'belemmeringenzone vaarweg', vanwege het specifieke karakter van deze zone. De bebouwingsvrije zone van 30 meter voorkomt EV-knelpunten in de toekomst. Zelfs bij een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen via het kanaa,l die verder gaat dan alle op dit moment beschikbare prognoses, komen er geen PR-contouren te liggen op een afstand van meer dan 30 meter. Hiervoor is het natuurlijk van belang dat deze (robuuste) PR-zone van 30 meter ook daadwerkelijk onbewoond blijft. Dit is geregeld in het bestemmingsplan.	vaarweg" opgenomen.
58.53	Naar de veiligheidsaspecten van de NAM-inrichting Eemskanaal, gelegen aan het Slochterdiep, is onderzoek gedaan. De uitkomsten van dit onderzoek zijn vervat in het rapport 'Risicobeschouwing inrichting Eemskanaal, Kwantitatieve Risicoanalyse' van Save d.d. 1 november 2006. Naar mening van indieners is dit onderzoek ondeugdelijk. Zo is bijvoorbeeld uitgegaan van een onjuiste woningdichtheid en derhalve ook van een onjuiste personendichtheid.	Voor het PR (plaatsgebonden risico) zijn de personendichtheden niet relevant. Het PR vormt geen probleem (zie 58.52). Het GR (groepsrisico) is hier bijzonder laag. De groep mensen in het invloedsgebied van de risicobron is heel klein. Indien het aantal twee keer zo groot zou zijn, is er nog steeds sprake van een uitermate laag GR. Er is dus sprake van een zeer veilige siutatie. Zoals in het bestemmingsplan en het onderzoek van SAVE correct staat vermeld, kent een groot deel van het invloedsgebied van het GR de functie water. Personendichtheden zijn hier niet relevant. Voor de gedeelten die wel een bestemming 'wonen' (kunnen) krijgen is met een te hoge woningdichtheid gerekend. Het gemodelleerde risico vormt daarom een overschatting. Ook bij een lichte reductie of verhoging van de woning- en personendichtheden zal de uitkomst echter gelijk zijn. Dit komt door de dimensie van het groepsrisico, de cumulatieve (overlijdens-)kans ten opzichte van de groepsgrootte. In het onderhavige plangebied is de kans dermate laag dat een verhoging van het aantal met een factor 2 nauwelijks meetbaar is in de groepsrisicocurve.	
58.54	Op p. 60 van de plantoelichting wordt ingegaan op de aspecten van het groepsrisico van de diverse NAM-inrichtingen. De op deze pagina opgenomen gegevens zijn onvoldoende gelet op artikel 13 Bevi. In artikel 13	Alle punten uit artikel 13, BEVI, zijn terug te vinden in paragraaf 12.3 of in het onderzoeksrapport van SAVE. In tegenstelling tot wat in de zienswijze wordt beweerd, behoeft het bestemmingsplan geen motivering vanwege het GR. Bovendien is	

	lid 1 sub a tot en met i Bevi zijn eisen opgenomen, waaraan de motivering van een bestemmingsplan moet voldoen. Paragraaf 12.3 van de plantoelichting bevat niet alle aspecten die onder sub a tot en met i zijn genoemd. In reactie hierop hebben de gemeenten aangegeven dat de NAM-inrichtingen niet als Bevi-inrichtingen kunnen worden begrepen. Gelet op de wetteksten van het Bevi, het BRZO 1999 en de Mijnbouwwet staat dat volgens indieners op voorhand niet vast.	zoals in punt 9.3 is gezegd, het GR laag en neemt het af. De gemeenten hebben de status van de NAM-locaties (deze vallen niet onder het BEVI) niet gebruikt in verband met het GR. Het is juist tegenovergesteld: ondanks de status van de NAM-locaties zijn deze - hoewel ze niet onder het BEVI vallen - behandeld als waren het inrichtingen conform het BEVI. De EV-situatie is onderzocht. De resultaten van dit onderzoek staan kort samengevat in paragraaf 12.3 en verder uitgebreid in het onderzoek van SAVE. Kortom, deze zienswijze is niet gegrond: de NAM-locaties vallen niet onder BEVI, dus verantwoording over het Groepsrisico is niet verplicht.	
58.55	Naar mening van indieners dienen eerst de ernstige bodemverontreinigingen in kaart te worden gebracht, alvorens de bestemmingen op de gronden kunnen worden vastgesteld. Nu er vele potentiële bodemverontreinigingen aanwezig zijn, hadden deze eerst moeten worden onderzocht. Overigens merken indieners op dat grote gedeelten van het plangebied nog in het geheel niet zijn onderzocht. Nu dit niet is gebeurd, is er naar mening van indieners strijd met het motiveringsbeginsel, het zorgvuldigheidsbeginsel en een goede ruimtelijke ordening, indien overgegaan wordt tot vaststelling van het bestemmingsplan.	Bij een uit te werken bestemming (ex artikel 11) moet er inzicht zijn in de bodemkwaliteit. Door middel van de in de toelichting genoemde inventarisaties en historische gebruiksgegevens is dit inzicht verkregen voor vrijwel het hele bestemmingsplangebied. De potentiële bodemverontreinigingslocaties mogen daarmee bekend verondersteld worden. Hieruit blijkt dat er geen onoverkomelijke problemen te verwachten zijn ten aanzien van de uitvoerbaarheid. Verdachte locaties zullen bij het bouwrijp maken nader worden onderzocht. Er zullen passende maatregelen worden getroffen bij constatering van vervuilingen. Aangezien er op grond van de inventarisaties geen onoverkomelijke uitvoerbaarheidsproblemen zijn geconstateerd is chemisch onderzoek ter plaatse van de verdachte locaties voor de vaststelling van het bestemmingsplan niet noodzakelijk. Dit kan worden uitgesteld tot het moment van uitvoering. Zie ook het commentaar op 58.60.	Aanpassing toelichting.
58.56	Voorts wijzen indieners erop dat uitvoering van het onderhavige plan leidt tot een hoger (grond)waterpeil. Gewezen zij op p. 38 en 39 van de plantoelichting en de rapportage "Nadere analyse hydrologische effecten aanleg Meerstad", Royal Haskoning, 11 juni 2003, 9M7995. Niet is onderzocht of de (potentiële) ernstige bodemverontreinigingen door een verhoogd waterpeil worden verspreid, hetgeen zeker niet ondenkbaar is. In zoverre is het ontwerpbestemmingsplan onvoldoende gemotiveerd en op onzorgvuldige wijze voorbereid.	Zie commentaar op zienswijze 58.17.	

58.57	Nu het waterpeil wordt verhoogd en er in het plangebied sprake is van potentiële ernstige bodemverontreinigingen, die gedeeltelijk gecategoriseerd zijn als 'ernstig, urgent', had eveneens onderzoek dienen te worden verricht naar de gevolgen hiervan voor de kwaliteit van het grondwater. Niet uitgesloten is, dat er sprake is van een mogelijke grondwaterverontreiniging dan wel dat deze door de verhoging van het waterpeil ontstaat. Naar mening van indieners is hiernaar ten onrechte geen onderzoek verricht.	Zie commentaar op zienswijze 58.17. De polderpeilen rond het lint blijven gehandhaafd. Daarom zullen er geen nieuwe grondwaterstromen in dit gebied ontstaan.	
58.58	Ingevolge artikel 9 lid 2 juncto artikel 12 lid 2 Bro dient gemotiveerd te worden aangegeven dat de financiële uitvoerbaarheid van het ontwerpbestemmingsplan is verzekerd. De in de plantoelichting gegeven informatie dienaangaande is onvoldoende om dit vast te kunnen stellen. In de plantoelichting wordt - kort gezegd - slechts gewezen op het feit dat de financiële haalbaarheid van Meerstad is bepaald aan de hand van een grondexploitatieberekening voor het totale Masterplan, dat voor een aantal (hoofd-)kostensoorten separate deelexploitaties zijn opgesteld, dat per deelgebied deelexploitaties zijn opgesteld en dat de diverse exploitaties sluitend zijn berekend. Naar mening van indieners zijn ten onrechte de exploitatieberekeningen zelf in de plantoelichting niet opgenomen. In het totaaloverzicht bijlagen wordt opgemerkt dat de grondexploitatie Meerstad Groningen d.d. 23 mei 2005 niet ter inzage wordt gelegd op grond van artikel 3:11 lid 2 b. Indieners stellen zich op het standpunt dat de WOB er niet aan in de weg staat dat ten minste de hoofdopzet van de totale exploitatie en van de diverse deelexploitaties openbaar kunnen worden gemaakt. Niet valt in te zien dat de financiële belangen van de betrokken overheden dan wel van de betrokken private partners daaraan in de weg kunnen staan.	De financiële haalbaarheid is zoals artikel 9 Bro vereist meegenomen bij de planvorming en de globale uitkomsten zijn in de plantoelichting vermeld. De details zijn niet openbaar gemaakt in verband met de grote financiële belangen. Indien nodig kunnen deze stukken wel aan een rechter worden overlegd ter toetsing. Het is niet verplicht om de exploitatieopzet van het plan ter inzage te leggen. De uitkomsten van de exploitatieopzet zijn in het plan zodanig omschreven dat duidelijk is dat het plan ook in financieel opzicht uitvoerbaar is. De financiële paragraaf biedt voldoende inzicht in de elementen, die in het onderzoek naar de financiële uitvoerbaarheid zijn betrokken en in de uitkomsten daarvan.	

	Overigens merken indieners op dat een eventueel dekkende exploitatieopzet van het Masterplan niet meebrengt, dat onderhavig ontwerpbestemmingsplan ook financieel uitvoerbaar is. Nu een exploitatieopzet voor dit ontwerpbestemmingsplan ontbreekt, kan niet worden geconcludeerd dat het ontwerpbestemmingsplan financieel gezien uitvoerbaar is.		
58.59	Voorts hebben indieners hun twijfels over de bijdragen van beide gemeenten aan dit project. Thans is ondoorzichtig welk deel van de totale exploitatie voor rekening komt van beide gemeenten. Voorts is onduidelijk aan welke precieze doelen dit geld zal worden besteed. Het is niet uit te sluiten dat de bedrijven die participeren in de Grondexploitatie maatschappij Meerstad C.V. van de gemeentelijke investeringen zullen profiteren. Daarom is het zeer wel denkbaar, dat de gemeentelijke investeringen in strijd kunnen zijn met het verbod van ongeoorloofde staatssteun zoals vervat in artikel 87 EG-Verdrag. Dat het bestemmingsplan de toets der kritiek dan niet kan doorstaan, blijkt uit AbRS 6 mei 2004 (AB 2004, 225). Ter aanvulling dient onder meer het volgende. In uw reactie op de zienswijzen van indieners ingediend tegen het eerste ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden wordt opgemerkt dat de overheden op dezelfde voorwaarden en condities deelnemen aan de GEM als de marktpartijen en dat derhalve wordt voldaan aan het market economy investor principle. Omdat de inbreng en de risico's even groot zijn voor de overheden als voor de marktpartijen, zouden de ondernemingen door hun deelname hierdoor geen selectief voordeel genieten, aldus uw reactienota. In deze stelling kunnen indieners zich niet vinden. De mogelijke staatssteun is er juist in gelegen dat de private partners door hun samenwerking met de betrokken overheden voordelen genieten die zij niet hadden gehad, als zij niet in de GEM hadden geparticipeerd. Dat zij daarin wellicht dezelfde risico's	Indieners stellen dat er mogelijk sprake zou zijn van staatssteun omdat onduidelijk is welk deel van de exploitatie voor rekening van de gemeente komt, er sprake is van ontvangen subsidies en omdat de gemeenten garant staan voor bepaalde risico's. Er is helemaal geen sprake van dat een deel van de exploitatie voor rekening van de gemeenten komt. De volledige grondexploitatie komt namelijk voor rekening van de Grondexploitatiemaatschappij Meerstad (GEMM), waarin de gemeenten voor een even groot deel en onder dezelfde voorwaarden deelnemen als de marktpartijen. Het maakt voor de private partijen derhalve geen verschil of hun partner in de GEMM een marktpartij dan wel een overheidspartij is en zij genieten door de deelname van de overheden dan ook geen selectief voordeel. Ten aanzien van de subsidies die voor het project zouden zijn ontvangen: Betrokken overheden en Bureau Meerstad zullen voor het project subsidie aanvragen. Hiermee onderscheidt dit project zich niet van alle andere projecten in Nederland en is er geen sprake van een bijzondere behandeling. De enige garantstelling, die de gemeenten hebben afgegeven, is een borg voor de lening die de GEMM ter financiering van het project heeft afgesloten. Deze borgstelling is echter verstrekt onder marktconforme voorwaarden: als tegenprestatie ontvangen de gemeenten een premie van 0,1% van de geleende som. De marktconformiteit van deze premie en van de hoogte ervan is bevestigd door twee onafhankelijke adviesbureaus.	

	dragen als de overheden doet daaraan niet af. Een voordeel die de private ondernemingen bijvoorbeeld kunnen genieten kan zijn gelegen in het feit dat de gemeenten op financiële wijze bijdragen aan Meerstad (bijvoorbeeld middels het inbrengen van gronden, het feit dat voor Meerstad miljoenen aan subsidies wordt verkregen en het feit dat de gemeenten garant staan voor bepaalde risico's). De handelwijze van de gemeenten in deze zijn in strijd met diverse mededelingen die de Europese Commissie in het kader van het staatssteunverbod heeft uitgevaardigd. Nu de aanwezigheid van staatssteun niet kan worden uitgesloten, is de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan niet verzekerd. Reden waarom naar mening van indieners het bestemmingsplan niet kan worden vastgesteld.		
58.60	Indieners hebben verder hun twijfels over de financiële haalbaarheid van het plan, nu er vele (in ieder geval meer dan 25) verdachte ernstige bodemverontreinigingslocaties in het plan liggen en deze niet zijn onderzocht. Ik verwijs hiervoor naar de kaart 'Verdachte en onderzochte locaties bodemverontreiniging, plangebied Meerstad, 2003, provincie Groningen. Vrijwel alle locaties hebben een gradatie van klasse 5 of hoger, waarbij enkelen zelfs als klasse 8, 'ernstig, urgent' worden getypeerd. Tevens blijkt uit deze kaart dat voor het plangebied waarop het ontwerpbestemmingsplan Meerstad - Midden ziet, het grootste gedeelte nog niet is onderzocht. Het rapport 'Inventarisatie bodemkwaliteitsgegevens Plangebied Meerstad, Gemeente Groningen' (april 2007) ziet slechts op de meest westelijke zijde en op gronden buiten het plangebied. Nu uit de overige rapporten ook niet blijkt dat deze gronden zijn onderzocht en met de eventuele saneringskosten geen rekening is gehouden in de exploitatieopzet, is de financiële haalbaarheid van het plan niet verzekerd.	Het is onjuist dat er vele bodemverontreinigingslocaties liggen in het te ontwikkelen gebied. Uit inventariserend onderzoek en de onderliggende bodemonderzoeken blijkt dat er slechts op enkele plaatsen verontreinigingen zijn aangetroffen. Slechts enkele locaties zijn niet onderzocht omdat deze nog niet in het bezit zijn van Meerstad. Ook de boslocaties zijn niet onderzocht omdat uit historisch onderzoek blijkt dat er daar naar alle waarschijnlijkheid geen ernstige verontreinigingen aanwezig zullen zijn. De niet onderzochte locaties betreffen een zodanig ondergeschikt en onverdacht deel van het plangebied, dat daar geen uitvoerbaarheidsbedreigende gevolgen van te verwachten zijn. Mochten toch verontreinigingen op deze locaties worden aangetroffen dan kunnen deze binnen de exploitatie worden opgevangen. Gezien de grootte van de locaties is er zeker een exploitabele uitvoering mogelijk. In de exploitatie is rekening gehouden met de sanering van de bekende vervuilde locaties, maar ook is een post opgenomen voor de sanering van "nieuwe" vervuilde locaties.	De kaart met de onderzochte gebieden wordt als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan toegevoegd.

58.61	In het ontwerpbestemmingsplan "Meerstad-Midden Slochteren" is voorzien in een derde verkeersontsluiting bij Harkstede. Daarover moet echter nog nadere besluitvorming door het Rijk plaatsvinden. Bovendien is de aansluiting Engelbert wel in het MER, maar niet in het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. Dit leidt tot onzekerheden voor de interne en externe verkeersafwikkeling van Meerstad (zie ook het toetsingsadvies van de Commissie m.e.r.). De rechtszekerheid brengt met zich dat omtrent de (toereikendheid van de) verkeersafwikkeling volstrekte duidelijkheid moet bestaan, alvorens uw gemeenteraden tot vaststelling van de bestemmingsplannen kunnen overgaan.	Voor wat betreft de afslag Engelbert verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 58.19.	
58.62	In de reactie op de zienswijzen tegen het eerste ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden wordt slechts gesteld dat de aansluiting Harkstede er definitief zal komen. Deze stelling is ten onrechte niet nader onderbouwd. Nu deze stelling niet is onderbouwd, is de opmerking van de Commissie m.e.r. in deze van belang. De Commissie m.e.r. heeft aangegeven dat wanneer de aansluiting Harkstede niet gerealiseerd zou worden, er een aanvullende verkeersstudie over de consequenties voor de interne en externe verkeersontwikkeling en infrastructuur noodzakelijk is. Vervolgens merkt zij op (zie p. 7 van het toetsingsadvies): *"Het zou hier dan een correctie op het MER betreffen, die opgesteld en beoordeeld zou moeten worden voor vaststelling van het bestemmingsplan"*. Naar mening van indieners is deze aanvullende verkeersstudie ten onrechte niet verricht.	Voor wat betreft de afslag Harkstede (zuidelijke hoofdontsluiting) verwijzen wij naar het commentaar op zienswijze 14.5.	
58.63	Met betrekking tot de ontsluiting Engelbert wordt slechts opgemerkt dat dit geen onderdeel is van het bestemmingsplan Meerstad-Midden. Dit argument snijdt geen hout. Met Meerstad-Midden wordt voorzien in circa 60% van het totaal voorziene woningbouwprogramma van het gehele Meerstadplan. Dit noopt ertoe dat al bij de vaststelling van Meerstad-Midden is verzekerd dat	Op de A7 worden in totaal drie aansluitingen gerealiseerd. In het bestemmingsplan worden nu twee aansluitingen mogelijk gemaakt (67%). Dit is conform de aangegeven 60% en voldoende qua afwikkeling die het Bestemmingsplan Meerstad-Midden mogelijk maakt. De aansluiting Engelbert is planologisch al geregeld en wordt momenteel door Rijkswaterstaat aangelegd. Om te waarborgen	

	(planologisch) wordt voorzien alle benodigde infrastructuur waarmee Meerstad-Midden adequaat kan worden ontsloten. De ontsluiting Engelbert is daarom al voor dit ontwerpbestemmingsplan relevant. Met de planologische besluitvorming omtrent deze ontsluiting kan niet worden gewacht tot een later Meerstadbestemmingsplan, waarvan thans onbekend is wanneer deze in procedure wordt gebracht.	dat de aansluiting Engelbert voor de ontsluiting van Meerstad-Midden gebruikt kan worden, wordt er een parallelle ontsluiting langs de A7 op de ontsluiting Harkstede gemaakt. Hiermee wordt een cruciale ontsluiting van bestemmingsplan Meerstad-Midden gewaarborgd.	
58.64	Voorts is de locatiekeuze voor de noordelijke ontsluitingsroute niet genoegzaam gemotiveerd. Door deze ontsluiting worden de gronden van indieners doorsneden. Dit maakt een rendabele exploitatie van deze agrarische gronden niet langer mogelijk. Met deze nadelige gevolgen is in het ontwerpbestemmingsplan op generlei wijze rekening gehouden. Het ontwerpbestemmingsplan is op dit punt dan ook onzorgvuldig voorbereid en ondeugdelijk gemotiveerd.	Het huidige tracé is in overeenstemming met het Masterplan. Uitgangspunten waren de plaats van de aansluiting op de ringweg van Groningen en het passeren van Klein-Harkstede aan de zuidkant. Gelet op het karakter en de beleving van de hoofdontsluitingsroute met de stad is een vloeiend beloop wenselijk geacht. Deze uitgangspunten beperken de speelruimte voor de tracékeuze zodanig dat voorliggend tracé feitelijk de enige optie is. Het aangevoerde nadeel zal overigens slechts van tijdelijke aard zijn, aangezien ook de omliggende gronden in de toekomst in de ontwikkeling van Meerstad betrokken zullen worden.	
58.65	Zonder twijfel wordt voor de ontwikkeling van Meerstad een fasering voor ogen gestaan. Zo blijkt uit paragraaf 3.6 van de plantoelichting en paragraaf 3.2.2 van het MER/SMB behorend bij het ontwerpbestemmingsplan. Zo is het plangebied van Meerstad-Midden verdeeld in deelgebieden I t/m IX blijkens bijlage 7 bij het MER/SMB, tekening P09-18-09-T04RO. In 2007/2008 wordt gestart met deelgebied/fase I. Daarna worden achtereenvolgens de fasen II t/m VI en fase DC gerealiseerd. Hierna worden achtereenvolgens de fasen VII, VIII, X, XI en XII gerealiseerd. Op de plankaart Meerstad-Midden en in de planvoorschriften zijn de woningbouwlocaties als deelgebied aangegeven. Deels corresponderen die met de fasen uit het MER/SMB. Zo corresponderen de hierna genoemde fasen (in Romeinse cijfers) met de volgende deelgebieden: I - 3, II - 5 en zuidelijk deel 4, III-noordelijk deel 4, IV - deels 7 en 8, V - 2, VI - l en IX - 6. Uit deze informatie volgt aldus dat de deelgebieden	Het is een onjuiste veronderstelling dat een bestemmingsplan per definitie een bepaalde volgorde van realisering of een bepaald tijdspad dient te regelen. Fasering in bindende planvoorschriften is niet zonder meer noodzakelijk. Weliswaar achten sommige provincies een dergelijke fasering in het kader van hun sturing op de woningbouw op het platteland soms noodzakelijk, in het geval van Meerstad is die noodzaak er niet. Sterker nog, de essentie van het Masterplan Meerstad is dat de fasering in tijd en plaats flexibel is, zoals ook in 58.3 reeds is betoogd. Het concept van Meerstad is dat het gebied door zijn specifieke situeringskenmerken een variëteit aan woonmilieus biedt, waarbij sommige milieus zich bij uitstek lenen voor een bepaalde woningvraag en andere milieus juist voor een andere vraag. Door de flexibiliteit in tijd en plaats kan een gebied met dat type woning worden ontwikkeld waar op enig moment behoefte aan is, op de plek die daarvoor het meest geëigend is. Een vastgelegde fasering in tijd en plaats biedt die mogelijkheid niet en leidt tot starheid en vraagtechnisch of situeringstechnisch gezien niet tot een optimale oplossingen. Indien de	

	zoals opgenomen op de plankaart en in de planvoorschriften volgens een bepaalde volgorde worden gerealiseerd. Ten onrechte is deze fasering niet in bindende planvoorschriften vertaald, zo blijkt uit artikel 4 planvoorschriften (Slochteren). Dit is in strijd met de vereiste rechtszekerheid.	omstandigheden daartoe aanleiding geven, moet derhalve van de nu gedachte fasering kunnen worden afgeweken. Zie ook het commentaar op zienswijze 58.3.	
58.66	Naar mening van indieners zijn de overgangsbepalingen zoals opgenomen in artikel 16 (Groningen) en artikel 26 (Slochteren) van de planvoorschriften in strijd met de rechtszekerheid en het stelsel en de bedoeling van het overgangsrecht. Uit deze bepalingen blijkt dat illegaal gebruik tweemaal onder de werking van het overgangsrecht wordt gebracht. Dit is niet overeenstemming met de geldende jurisprudentie.	Het overgangsrecht is aangepast. Er is hierbij ook gekeken naar het overgangsrecht zoals dat in het toekomstig Besluit op de ruimtelijke ordening is geformuleerd.	Het overgangsrecht is aangepast.
58.67	Artikel 4.3.2 lid b en artikel 4.3.2 lid c van de planvoorschriften (Slochteren) zijn innerlijk tegenstrijdig. Enerzijds mogen niet meer dan 6700 woningen worden gerealiseerd. Het totaal aan maximaal toelaatbare woningen in de deelgebieden overschrijdt dit aantal.	Er is geen sprake van innerlijke tegenstrijdigheid. Zowel b. als c. zijn van toepassing. Er kan geen misverstand bestaan over het feit dat de norm genoemd in b. (6700 woningen) als hoofdregel geldt op de nadere uitwerkingsregels in c. Ter voorkoming van misverstanden worden de bepalingen b en c samengevoegd. Het is ook niet de bedoeling dat het maximum aantal woningen uit c. voor ieder gebied wordt gebruikt. De bepaling in b. zou overigens een zinloze bepaling zijn als dit het maximum van de maximaal genoemde woningen uit de tabel in c. zou zijn. Het betreft hier overigens uitwerkingsregels die in uitwerkingsplannen verder worden geconcretiseerd.	Voor de leesbaarheid worden de bepalingen samengevoegd.
58.68	De beschrijving in hoofdlijnen is in het bindende deel van het ontwerpbestemmingsplan opgenomen. De beschrijving in hoofdlijnen vormt een instructiekader voor de flexibiliteitinstrumenten van het bestemmingsplan. Van belang is dat alle planvoorschriften, en derhalve ook deze, voldoende rechtszekerheid moeten bieden. Voorts moeten de planvoorschriften betrekking hebben op een planologisch belang (vertaald naar duidelijke situeringskenmerken) en derhalve voldoen aan het criterium van een goede ruimtelijke ordening uit artikel 10 WRO. Aan beide eisen wordt met artikel 3.1	De beschrijving in hoofdlijnen (b.i.h.) richt zich slechts tot bestuursorganen. De b.i.h. bevat geen burgerbindende voorschriften. De b.i.h. geldt als instructiekader voor de toepassing van onder meer wijzigings- en vrijstellingsvoorwaarden. Uitwerkingsregels zijn afzonderlijk per bestemming opgenomen. Gezien de aard van het bestemmingsplan is de b.i.h. voldoende duidelijk en rechtszeker. De in de b.i.h. opgenomen instructieregels zijn alle ruimtelijk relevant. Zij zien op het ruimtebeslag van de gronden en/of hebben effect op het gebruik daarvan. Bij de uitoefening van ruimtelijke bevoegdheden kunnen andere belangen worden getroffen. De bepalingen dienen mede ter inkadering van de	

	planvoorschriften (Slochteren en Groningen) niet voldaan. Bovendien zijn de bepalingen in dit artikel niet te hanteren als toetsingscriteria. Zo worden er open termen gehanteerd, die naar zijn aard geen objectieve begrenzing kunnen bieden. Deze bepalingen zijn dan ook in strijd met de rechtszekerheid. Overigens bevat het ontwerpbestemmingsplan meer flexibiliteitinstrumenten die onvoldoende objectief begrensd zijn. Zie bijvoorbeeld artikel 5.3.1, 6.4.2 en 6.7.1 van de planvoorschriften (Slochteren). Met deze voorschriften vergelijkbare bepalingen zijn ook bij andere bestemmingen dan bij natuur (uit te werken) opgenomen. Hiervoor geldt hetzelfde.	belangenafweging. De voorschriften zijn onder meer opgenomen om naast de kwantitatieve toetsingscriteria ook kwalitatieve criteria te bieden voor bijvoorbeeld een goede stedenbouwkundige en landschappelijke kwaliteit. Het betreft een algemeen toetsingskader dat vaak wordt gehanteerd in bestemmingsplannen en ook is terug te vinden in standaardwerken van het Nirov en VROM. Ze kunnen worden beschouwd als aanvulling op de regelingen in de bestemmingen. Met deze bepalingen wordt aangegeven ten aanzien van welke onderdelen de gemeente haar belangenafweging zal moeten maken indien zij nadere eisen wenst te stellen of als er een vrijstelling in overweging wordt genomen. Bij het verlenen van vrijstelling of het stellen van nadere eisen werken ze aanvullend op de reeds objectief begrensde bouwvoorschriften en bieden gelegenheid om de bebouwing goed in te passen in bijvoorbeeld een gevoelige natuurbestemming. De rechtszekerheid voor belanghebbenden is hier niet in het geding.	
58.69	Artikel 1 onder 6 van de planvoorschriften (Slochteren) is zinledig, nu daar in de overige planvoorschriften geen betekenis aan wordt toegekend.	Deze bepaling heeft onder meer betekenis in relatie tot het bepaalde in de artikelen 1.71 en 1.88 en beoogt helder te regelen dat ondergeschiktheid niet per definitie ook functionele ondergeschiktheid inhoudt.	
58.70	Artikel 2.3 van de planvoorschriften (Slochteren) en artikel 2.3 planvoorschriften (Groningen) zijn strijdig met het stelsel van het Bblb en de Woningwet. Immers, een dergelijke bepaling maakt het mogelijk dat voor de beoordeling van een bouwplan aan het ontwerpbestemmingsplan-Meerstad een bouwplan wordt geknipt in regulier-bouwvergunningplichtige en bouwvergunningvrije dan wel licht-bouwvergunningplichtige onderdelen. Dit is niet toelaatbaar als er sprake is van één bouwplan, ongeacht of delen daarvan binnen de reikwijdte van het Bblb kunnen vallen.	Deze bepaling is opgenomen met oog op de helderheid voor de gebruiker van het plan en doet niets anders dan de voorgeschreven wijze van omgaan met vergunningvrije bouwwerken in het bestemmingsplan codificeren. Het conflict waar Kienhuis op doelt zal niet ontstaan. De Woningwet en de krachtens de Woningwet geldende regels bepalen reeds de statuur en de reikwijdte van een ingediende bouwaanvraag. Het bestemmingsplan is daarop niet van invloed. Dat een bouwplan in onderdelen aan het bestemmingsplan moet worden getoetst is evenmin onaanvaardbaar, nu dat reeds vele malen voorkomt als bijvoorbeeld een bouwplan in twee bestemmingen is gelegen. Nu echter de beoogde bijdrage aan de helderheid van het plan blijkens de problematisering bij indiener kennelijk niet het beoogde effect heeft, wordt de bepaling geschrapt.	De bepaling wordt geschrapt.
58.71	Indieners zijn van mening dat artikel 2.4 van de	Het betreft hier een bepaling voor de wijze van meten. Met de	

	planvoorschriften (Slochteren) en artikel 2.4 planvoorschriften (Groningen) niet getuigt van een goede ruimtelijke ordening gelet op de verwijzing naar 'openbare ruimte'.	maat van de openbare ruimte wordt bedoeld de ruimte die geen privé-eigendom is, en veelal een groen-of verkeersbestemming heeft.	
58.72	Indieners achten 4.1 sub p planvoorschriften (Slochteren) niet in een bestemmingsomschrijving toelaatbaar. Dit onderdeel is onbepaald. Hetzelfde geldt voor artikel 5.1 sub i, artikel 15.1.1 sub h en artikel 16.1 sub j van de planvoorschriften (Slochteren) en artikel 4.1 sub p en artikel 8.1.1 sub g planvoorschriften (Groningen).	Krachtens het bestreden voorschrift zijn de desbetreffende gronden mede bestemd om te worden gebruikt voor geluidswerende voorzieningen, die nodig zijn om een te hoge geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten te voorkomen. Genoemde bestemmingen dragen alle de mogelijkheid in zich tot het realiseren van een buurt-/wijkontsluiting. Geluidsreducerende maatregelen horen daarbij.	
58.73	Naar mening van indieners staan de uitwerkingsregels te veel flexibiliteit aan inrichtingsmogelijkheden toe. Zo zijn in artikel 4.3.2 van de planvoorschriften (Slochteren) minimale en maximale percentages neergelegd voor de verschillende functies. Hieruit blijkt dat de functies in oppervlakte sterk kunnen variëren (soms wel verschillen van 35%). Naar mening van indieners wordt hiermee onvoldoende rechtszekerheid geboden. Dit geldt ook voor artikel 4.3.3 van de planvoorschriften (Slochteren) en artikel 4.2.2 planvoorschriften (Groningen). Aan grote gedeelten van het plangebied met de bestemming 'Woongebied (uit te werken)' is de aanduiding 'Land en water' toegekend. Uit artikel 4.3.3 blijkt dat het percentage aan water in bepaalde deelgebieden kan variëren van O - 100%. Ook hiermee wordt onvoldoende zekerheid geboden over de uiteindelijk toegestane bestemming.	Inderdaad staan de uitwerkingsregels veel flexibiliteit toe. Gezien de omvang van het plangebied en de aard van het plan is dat noodzakelijk. De uitwerkingsregels geven echter voldoende inzicht in de hoofdlijnen van de toekomstige ontwikkeling van het plangebied. Voor uitwerkingsregels geldt immers dat zij op zodanige wijze de doelstellingen voor het uit te werken plan aangeven, dat voldoende inzicht wordt verkregen in de hoofdlijnen van de toekomstige ontwikkeling van dat plangebied (ARBS 17 juli 2002, BR 2002/961, Blauwe Stad en ABRS 9 maart 2005, LJN AS 9285, Oegstgeest). Daarbij moet worden bedacht dat het plan betrekking heeft op een open nieuw in te richten buitengebied, waarbinnen de gevestigde belangen aanzienlijk kleiner en minder talrijk zijn dan in verstedelijkt gebied.	
58.74	Verder zij ook gewezen op artikel 4.3.6 onder g planvoorschriften (Slochteren), waarin een regeling wordt gegeven voor de woonvlekken in deelgebied 7. Onduidelijk en onvoldoende objectief begrensd is de bepaling onder sub 1 dat de woonvlakken afzonderlijk een afgeronde ruimtelijke eenheid dienen te vormen ten opzichte van het omliggend gebied. Verder wordt ook onvoldoende zekerheid geboden over de locatie waarop de bebouwing uiteindelijk mag worden gesitueerd. Overigens, is het feit dat met dit	In deelgebied 7 is een drietal woonvlekken gesitueerd, waarmee op grond van Artikel 4.3.3, lid g van de planvoorschriften Slochteren, kan worden geschoven en de vorm van de woonvlekken mee kan worden veranderd. Het betreffende artikel voldoet aan het criterium dat voldoende inzicht wordt geboden in de hoofdlijnen van de toekomstige ontwikkeling van het gebied. De hoofdlijnen van de inrichting van deelgebied 7 liggen voldoende vast. Het verschuiven en/of veranderen van de woonvlekken kan tot	

	ontwerpbestemmingsplan planologisch mogelijk wordt gemaakt dat de woonvlekken worden verschoven, in strijd met het Provinciaal Omgevingsplan. In de reactie op de zienswijzen gericht tegen het eerste ontwerpbestemmingsplan Meerstad-Midden wordt opgemerkt dat een afwijkingsprocedure van het POP is gestart. Zo is vermeld: *"De besluitvorming zal plaatsvinden als het voorliggend bestemmingsplan aan Gedeputeerde Staten van de Provincie Groningen ter goedkeuring wordt aangeboden."* Hieruit kunnen indieners niet anders dan afleiden dat het bestemmingsplan wordt vastgesteld, alvorens over de POP-afwijking is besloten. Kortom, het bestemmingsplan wordt in strijd met het op dat moment vigerende planologisch ruimtelijk beleid vastgesteld. Dat dit niet getuigt van een goede ruimtelijke ordening respectievelijk van een zorgvuldig besluitvormingsproces, spreekt voor zich.	gevolg hebben dat de woonvlekken binnen de aanduiding "Natuur (richtinggevend)" van de Streekplanuitwerking Meerstad (overgenomen in POP2) worden geprojecteerd. Gelet op de geringe afwijking van het POP en vanwege het feit dat deze streekplanaanduiding geen concrete beleidsbeslissing of centraal uitgangspunt bevat, zijn Gedeputeerde Staten bevoegd ten aanzien van de goedkeuring van voormeld planvoorschrift van het POP2 af te wijken. Deze afwijkingsprocedure vindt plaats ten tijde van de goedkeuring. Daarmee is niet gezegd dat het bestemmingsplan tijdens de vaststelling op dit onderdeel in strijd met een goede ruimtelijke ordening noch met een zorgvuldige besluitvormingsproces wordt vastgesteld.	
58.75	Diverse uitwerkingsregels zijn onvoldoende objectief begrensd. Dat geldt bijvoorbeeld voor artikel 4.3.6 onder e, artikel 4.3.7 onder e, artikel 5.2.2 onder d van de planvoorschriften (Slochteren), artikel 4.2.5 onder c en artikel 4.2.6 planvoorschriften (Groningen).	Zie het commentaar op zienswijze 58.73. Op grond van artikel 13, tweede lid, van het Besluit op de ruimtelijke ordening is vereist dat de doelstellingen voor het uit te werken plan op zodanige wijze zijn aangegeven dat voldoende zicht wordt verkregen in de hoofdlijnen van de toekomstige ontwikkelingen van het plangebied. Ten aanzien van de uitwerkingsregels wordt -anders dan ten aanzien van de wijzigingsgrenzen- niet de eis gesteld dat deze objectief zijn begrensd.	
58.76	In artikel 4.3.2 sub a planvoorschriften (Slochteren) wordt ten onrechte niet aangegeven wat met (T) in de tabel wordt aangeduid.	De "T" is een inhoudelijk betekenisloze rekenkundige verwijzing, die terugkomt in de cel linksonder in de tabel. Ter verhoging van de leesbaarheid zal bij de tabel de betekenis van de T worden verduidelijkt.	De betekenis zal worden verduidelijkt.
58.77	Artikel 4.3.3 sub a planvoorschriften (Slochteren) is onvoldoende objectief begrensd en ondeugdelijk. Ditzelfde geldt voor artikel 5.2.1 sub d planvoorschriften (Slochteren) en artikel 4.2.3 sub b planvoorschriften (Groningen).	Zie het commentaar op zienswijze 58.73. Het gaat om de aansluiting van bebouwing bij het lint van Harkstede, zichtlijnen Hamweg, artikel 5.2.1. Deze bepalingen zijn opgenomen vanwege de stedenbouwkundige kwaliteit en om te voorkomen dat de bebouwing wordt dichtgezet.	
58.77A	Naar mening van indieners wordt met planvoorschrift 4.3.7 (Slochteren) nog onvoldoende verzekerd dat de verkeersontsluiting op adequate wijze is geregeld. Zo is	Deze voorwaardelijke bepaling is opgenomen om te garanderen dat de ontsluiting er is voordat meer dan 1500 woningen worden gebouwd. Dit met name met het oog op de anders	"redelijkerwijs" wordt geschrapt.

	onduidelijk wat is bedoeld met "redelijkerwijs vaststaat". Overigens kan uit het feit dat de opsteller van het ontwerpbestemmingsplan het kennelijk noodzakelijk heeft geacht om deze bepaling op te nemen, worden afgeleid dat de hoofdontsluiting coute que coute moet zijn verzekerd, wil het bestemmingsplan überhaupt uitvoerbaar zijn.	onaanvaardbaar toenemende verkeersdruk op de huidige ontsluitingsstructuur. Voorop staat dat de ontsluiting er komt. Deze is ook in het plan geregeld. De bepaling ziet dan ook niet zozeer op de realisatie van de ontsluiting als wel op de realiseringsvolgorde in relatie tot de woningbouw. De term "redelijkerwijs" wordt geschrapt.	
58.78	Ten onrechte wordt in artikel 4.3.7 sub e (Slochteren) niet uiteengezet wat onder Duurzaam Veilig moet worden verstaan. Hetzelfde geldt voor artikel 5.2.4 onder d en artikel 15.4.2 sub c planvoorschriften (Slochteren) en artikel 4.2.6 sub b en artikel 8.3.4 sub c planvoorschriften (Groningen).	Het gaat om landelijk beleid, dat in samenwerking tussen ondermeer V&W, IPO en VNG tot stand is gekomen en waarmee wordt geprobeerd om de wegen zo in te richten dat ongevallen worden voorkomen, of de schade na afloop zo veel mogelijk wordt beperkt. De inrichting van de wegen moet zodanig zijn dat deze in overstemming zijn met de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Het begrip en de uitwerking daarvan zijn zo ingekaderd in afspraken tussen genoemde overheden dat voldoende duidelijk is wat met de uitwerkingsbepalingen wordt beoogd. In de bepalingen van de verkeersbestemming wordt het aanlegvergunningstelsel, in het kader waarvan Duurzaam Veilig voorkwam, geschrapt.	Aanpassing voorschriften.
58.79	Artikel 4.4.1 lid 1 van de planvoorschriften (Slochteren) getuigt van een onzorgvuldige procedureregeling en is strijd met het stelsel van de WRO. Ditzelfde geldt voor artikel 5.3 planvoorschriften (Slochteren) en artikel 4.3.1 sub b lid 1 planvoorschriften (Groningen).	De voorschriften worden aangepast.	Artikel 4.4.1 wordt aangepast
58.80	Met artikel 4.4.2 van de planvoorschriften (Slochteren) wordt bewerkstelligd dat het oude bestemmingsplan een toetsingskader blijft. Dit is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Voorts verhoudt deze bepaling zich niet met de overgangsbepalingen die ook in dit ontwerpbestemmingsplan zijn opgenomen. Ditzelfde geldt voor artikel 4.3.2 planvoorschriften (Groningen).	Met genoemde artikelen wordt als tegemoetkoming aan zittende bewoners het bouwverbod versoepeld door totdat het plan is uitgewerkt nog de oude bebouwingsmogelijkheden te bieden. Die vrijheid heeft het gemeentebestuur. De tegemoetkoming heeft vorm gekregen door de oude bestemmingsplanbepalingen geclausuleerd van toepassing te verklaren. Die bepalingen zijn kenbaar, helder en eenduidig vastgelegd en de verwijzing is daarmee niet in strijd met een goede ruimtelijke ordening. De bouw is mogelijk bij recht. Van een conflict met de overgangsbepalingen is derhalve geen sprake. Overigens wordt de reikwijdte van de bepaling beperkt tot woningen en bijgebouwen bij woningen, om ongewenste ontwikkelingen te voorkomen.	Aanpassing voorschriften.

58.81	Artikel 4.6.1 sub a (Slochteren) maakt het mogelijk dat een aanlegvergunning kan worden geweigerd, terwijl de aanlegwerkzaamheden in overeenstemming zijn met de in werking getreden uitwerkingsplan. Indieners achten dit planvoorschrift dan ook ondeugdelijk. Ditzelfde geldt voor artikel 5.4.1 sub a planvoorschriften (Slochteren) en artikel 4.5.1 sub a planvoorschriften (Groningen).	Genoemde aanlegvoorschriften zijn nu overgeheveld naar de nieuwe dubbelbestemming "Archeologische beschermingszone". Het gesignaleerde probleem is daarbij verholpen.	Regeling archeologie is aangepast.
58.82	Artikel 4.7.2 aanhef en sub d, artikel 5.6.2 sub d en artikel 16.6.2 onder d (Slochteren) zijn strijdig met de uitgangspunten van het Meerstadplan.	Het gebied wordt, geheel in lijn met het Masterplan, voorbereid voor de functie als noodwaterbergingsgebied. Met deze regeling wordt beoogd dat het gebied weliswaar geschikt gemaakt kan worden voor de toekomstige functie, maar dat deze functie voorlopig nog niet daadwerkelijk kan worden uitgeoefend. Dit laatste vanwege de grote invloed die noodwaterberging kan hebben op de waterkwaliteit van een zich nog settelend watersysteem. Deze maatregel is een vertaling van een van de waterkwaliteitsmaatregelen in het kader van de MER-discussie.	
58.83	Voorts is hier sprake van een regeling die zich uitstrekt tot na reguliere bestemmingsplantermijn van 10 jaar; immers, pas vanaf het moment aanleg gaat de verplichting met betrekking tot de calamiteitenberging in. Hiermee wordt de planhorizon overschreden. Zie ook paragraaf 3 van deze zienswijzen. Ditzelfde geldt voor artikel 4.6.2 aanhef en sub d planvoorschriften (Groningen).	Het is in beginsel niet wenselijk om in een bestemmingsplan activiteiten op te nemen die binnen de planperiode niet gerealiseerd worden. Echter, geen rechtsregel staat er aan in de weg om in een bestemmingsplan voorschriften op te nemen met een geldigheidsduur van meer dan 10 jaren. Ten principale verwijzen wij naar het antwoord op zienswijze 58.3. Duidelijk is dat de werkzaamheden ten behoeve van de functie noodwaterberging vanaf het begin van de planperiode uitgevoerd zullen worden. Nu de waterkwaliteit van het meergedeelte in dit bestemmingsplan echter sterk samenhangt met het te realiseren meergedeelte in volgende bestemmingsplannen, zal de functie noodwaterberging niet uitgeoefend kunnen worden alvorens het watersysteem in het gehele meer zich heeft kunnen settelen. Om die reden hebben wij alsnog de 10-jaarstermijn geschrapt.	De 10-jaarstermijn is geschrapt.
58.84	Artikelen 5.2.2 sub a, b, c en d en artikel 5.2.3 sub d en g planvoorschriften (Slochteren), artikel 4.2.4 sub e en artikel 4.2.5 planvoorschriften (Groningen) bieden onvoldoende rechtszekerheid, onder meer door het gebruik van de term "rekening gehouden met".	Voor wat betreft onvoldoende rechtszekerheid verwijzen wij naar het commentaar op zienswijzen 58.73 en 58.75.	
58.85	Artikel 5.2.2 planvoorschriften (Slochteren) en artikel 4.2.5 sub b planvoorschriften (Groningen) zijn in strijd	Artikel 5.2.2. planvoorschriften (Slochteren) en artikel 4.2.5. sub b. planvoorschriften (Groningen) zijn niet in strijd met een goede	

	met een goede ruimtelijke ordening.	ruimtelijke ordening. Deze voorschriften strekken bovendien ter verankering van het in het MER voorgestelde mitigerende maatregelen en zijn derhalve mede gebaseerd op artikel 7.35 Wm. Daarnaast verwijzen wij, in relatie tot mitigerende maatregelen uit het MER, naar het commentaar op zienswijze 58.75.	
58.86	Naar mening van indieners kan met de in artikel 5.2.3 onder a planvoorschriften (Slochteren) en de in artikel 4.2.4 sub d planvoorschriften (Groningen) bedoelde waterparagraaf niet worden gewacht tot het uitwerkingsplan. Ditzelfde geldt overigens ook voor artikel 16.5.2 onder c. Thans dient al vast te staan dat de fosfaatbelasting in het meer geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid van de bestemming. Dat de fosfaatbelasting aan de uitvoerbaarheid in de weg staat, is in deze zienswijzen reeds toegelicht.	Dat bij een uitwerkingsplan een waterparagraaf moet worden opgenomen, laat onverlet dat bij dit plan ook een waterparagraaf is opgenomen die voldoende inzicht biedt in de aquatische uitvoerbaarheid van het plan. Het werken met waterparagrafen in uitwerkingsplannen is een onderdeel van de borging van de waterkwaliteit gedurende de uitvoeringsperiode. Hiermee wordt bereikt dat nu nog niet bekende concrete plaatselijke invullingen te zijner tijd aan een volwaardige waterkwaliteitstoets worden onderworpen. Overigens wordt ook het waterschap (de keur) en de ontgrondingsvergunning een grote rol toegedeeld in de borging van de waterkwaliteit. Onderzoek heeft aangetoond dat het plan, ook wat betreft de waterkwaliteit, betreft uitvoerbaar is. Dat is ook het oordeel van de Commissie MER. De waterkwaliteit wordt verder bewaakt en gewaarborgd in de voorschriften bij de ontgrondingsvergunning en door het waterschap, bij het verlenen van keurontheffingen en in het kader van het waterkwaliteitsbeleid van het waterschap.	
58.87	Artikel 5.3 van de planvoorschriften (Slochteren) en artikel 4.3.1 van de planvoorschriften (Groningen) zijn in strijd met het stelsel van de Woningwet gelet op de reikwijdte van het bouwverbod.	Net als onder het commentaar op zienswijze 58.79 is aangegeven, wordt dit voorschrift aangepast.	Artikel 5.3 wordt aangepast.
58.88	De tekst van artikel 14.4.1 onder b van de planvoorschriften (Slochteren) brengt mee dat ook illegale werkzaamheden niet onder een aanlegvergunningplicht zijn begrepen. Dit is in strijd met een goede ruimtelijke ordening. Zie bijvoorbeeld ook artikel 14.4.2 sub b, artikel 15.4.1 sub c, artikel 18.4.2 sub b planvoorschriften (Slochteren), artikel 10.4.2 sub b planvoorschriften (Groningen) en de andere planvoorschriften met deze inhoud.	De aanlegvoorschriften, voorzover zij nog bestaan, zijn aangepast.	De aanlegvoorschriften zijn aangepast.
58.89	Artikel 20.4.3 sub b planvoorschriften (Slochteren) is in	Deze bepaling is geschrapt.	De bepaling is

	strijd met de WRO en de Wgh. Naar mening van indieners kan niet pas in het kader van de verlening van een binnenplanse vrijstelling hogere grenswaarden worden verleend.		geschrapt.
58.90	In diverse planvoorschriften is niet duidelijk aangegeven of de betreffende voorwaarden alternatief of cumulatief zijn bedoeld. Ter toelichting zij onder meer gewezen op artikel 25.1.2 sub a, artikel 25.1.2 sub b en artikel 25.1.3 van de planvoorschriften (Slochteren). Dit is strijdig met een goede ruimtelijke ordening en het rechtszekerheidsbeginsel.	De aangehaalde vrijstellingen betreffen de algemene 10% regeling, met daarnaast 15% voor de maten van gebouwen. Ze zijn cumulatief en gekoppeld aan een vrijstelling, zodat een belangenafweging kan plaatsvinden. Er is derhalve geen strijd derhalve met een goede ruimtelijke ordening en de rechtszekerheid. Bij een aantal bepalingen is de intentie tekstueel verhelderd.	Bij een aantal bepalingen is de intentie tekstueel verhelderd.
58.91	Middels de binnenplanse vrijstellingsbepaling vervat in artikel 25.1.17 van de planvoorschriften (Slochteren) kan worden voorzien in grootschalige evenementen, bijvoorbeeld een groot popconcert. Alhoewel deze evenementen tijdelijk zijn, zijn de planologische en milieugevolgen ten onrechte niet onderzocht. Daarmee wordt geen goede ruimtelijke ordening nagestreefd en is het ontwerpbestemmingsplan in strijd met de vereiste zorgvuldigheid en het motiveringsbeginsel.	De planologische gevolgen van tijdelijke evenementen zijn juist vanwege de tijdelijkheid gering. Waar het gaat om grootschalige evenementen staan de overheid andere instrumenten ter beschikking om de eventuele milieugevolgen te regelen (Wm, Apv). Overigens merken wij op dat ook het ontwerp voor het nieuwe Bro in een regeling voor evenementen voorziet.	

59	**Laffra, A.C. en H.J.A.M. Visker, Slochterdiep 15 te Lageland**		
	Deze zienswijze is gelijkluidend aan zienswijze 56.	Zie commentaar op zienswijze 56.	

60	**Dijkhuis, Th.F.K., Euvelgunnerweg 27 te Euvelgunne**		
60.1	Het is niet duidelijk wanneer de ontsluitingsweg langs de A7 naar de afslag Engelbert (Euvelgunnetracé) planologisch mogelijk gemaakt zal worden. De aanleg van deze weg is nu al urgent als (bouw)verkeersweg voor de aanleg van Meerstad, het voorkomen van te grote verkeersdruk op de noordelijke ontsluiting via de Borgbrug en voor een betere ontsluiting van het uit te breiden bandenbedrijf van Kuil aan de Engelberterweg. Daarmee zouden de dorpslinten ontlast worden. Met de aanleg van deze weg is een zodanig dringend publiek belang gemoeid, dat toepassing van artikel 19 WRO in de rede ligt. In dit geval kan dat niet zonder een ontwerp/vastgesteld bestemmingsplan waarin de weg is geprojecteerd. Zonodig zal in samenhang met de toepassing van de projectpocedure van artikel 19 WRO toepassing moeten worden gegeven aan de snelle onteigeningsprocedure van Titel IIa van de onteigeningswet. Het zal niet zo mogen zijn dat de grondposities bepalend zijn voor de termijn waarbinnen de weg zou kunnen worden aangelegd. Daarom is het noodzakelijk dat de weg langs de A7 naar de afslag Engelbert (achter het zwembad) nu in het bestemmingsplan wordt opgenomen.	De opmerking ten aanzien van een spoedige realisatie is terecht. Bureau Meerstad is bezig het plan zodanig uit te werken dat er geen onteigeningen nodig zijn. Zij gaan er nu van uit dat dit technisch mogelijk moet zijn. Het gedeelte tot aan de A7 is reeds opgenomen in het bestemmingsplan. Het gedeelte parallel aan de A7 valt onder de huidige bestemming verkeer. Er wordt aan de hand van het ontwerp gekeken naar de noodzaak van additionele procedures, die indien nodig zo spoedig mogelijk opgestart zullen worden.	