

168g-02

**STRATEGISCHE MILIEUBEOORDELING
INTERGEMEENTELIJK STRUCTUURPLAN
LEEK/RODEN
NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU**

STUURGROEP ONTWERPOPGAVE LEEK/RODEN

160g-02

**STRATEGISCHE MILIEUBEOORDELING
INTERGEMEENTELIJK STRUCTUURPLAN
LEEK/RODEN
NOTITIE REIKWIJDTE EN DETAILNIVEAU**

STUURGROEP ONTWERPOPGAVE LEEK/RODEN

Versie Commissie m.e.r.

22 december 2005

Inhoud

1	Inleiding	3
2	De opgave	5
2.1	Woningbouw	5
2.1.1	Woningbouwopgave Regiovisie Groningen-Assen	5
2.1.2	Woningbouwopgave Leek-Roden	8
2.2	Bedrijvigheid	8
2.2.1	Opgave bedrijvigheid Regiovisie Groningen-Assen	8
2.2.2	Opgave bedrijvigheid Leek-Roden	10
2.3	Infrastructuur	11
2.3.1	Opgave infrastructuur Regiovisie Groningen-Assen	11
2.3.2	Opgave infrastructuur Leek-Roden	12
2.3.3	Herbezinning m.e.r.-procedure Roden/Leek-A7	13
3	Beleid en besluiten	14
3.1	Vigerend beleid	14
3.2	Te nemen besluiten	15
4	Ruimtelijke modellen	16
4.1	Ontwikkelingsproces ruimtelijke modellen	16
4.2	Vier ruimtelijke modellen	19
4.2.1	Model 1: Twee dorpen - 3 landschappen	19
4.2.2	Netwerklandschap	22
4.2.3	Nieuwe weg – nieuw dorp	25
4.2.4	Wonen op het zand	27
5	Aanpak SMB	29
5.1	Aanpak op hoofdlijnen	29
5.2	Toetsingskader	31
5.3	Wijze van beoordelen	32
5.4	Weergave resultaten	32
5.5	Detailniveau toetsing	34

HOOFDSTUK

1 Inleiding

In 2004 is een (geactualiseerde) regiovisie Groningen-Assen 2030 vastgesteld. Binnen het kader van deze regiovisie hebben Leek en Roden een stevige ontwerpogave. In de periode tot 2020 moeten ca 5300 nieuwe woningen worden gerealiseerd. Ook moet ruimte worden gezocht voor in totaal 70 ha bedrijventerrein, waarvan 50 lokaal en 20 met een regionaal karakter. Een en ander mag niet leiden tot extra verkeersknelpunten (extra ten opzichte van de autonome ontwikkeling). Daarom is er tevens een opgave om in een passende infrastructuur te voorzien.

De gemeenten Leek en Noordenveld hebben besloten om de ontwerpogave gezamenlijk op te pakken en een Intergemeentelijk Structuurplan op te stellen. Voor dit plan wordt een Strategische Milieubeoordeling (SMB) uitgevoerd (zie onderstaand kader).

Strategische Milieubeoordeling

Per 21 juli 2004 moeten alle EU-lidstaten de Europese richtlijn nummer 2001/42/EG 'Betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's' toepassen.

SMB is verplicht bij wettelijke of bestuursrechtelijke plannen die (1) een kader scheppen voor concrete m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten of (2) waarvoor een passende beoordeling nodig is in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn.

De Europese richtlijn wordt in de praktijk ook wel de richtlijn voor strategische milieubeoordeling (SMB) genoemd. De richtlijn is op 27 juni 2001 vastgesteld, met inbegrip van de bepaling dat de lidstaten ruim drie jaar mochten uittrekken voor de implementatie ervan in eigen regelgeving. De nieuwe verplichtingen zullen worden ingebed in de Wet milieubeheer, gekoppeld aan de bestaande spelregels voor milieueffectrapportage. Een wetsvoorstel d.d. 28 september 2004 is ingediend bij de Tweede Kamer (Tweede Kamerstuk 29811), maar nog niet vastgesteld. De wet is dus op dit moment nog niet geïmplementeerd. Dit betekent dat de Europese Richtlijn wordt gevolgd.

De belangrijkste overwegingen om een SMB uit te voeren zijn:

- De directe werking per 21 juli 2004 van de richtlijn 2001/42/EG betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's (hierna EU-richtlijn).
- De kans om met een SMB op het strategische niveau van het Intergemeentelijk Structuurplan de locatiekeuze van diverse functies goed te onderbouwen, waardoor een bijdrage wordt geleverd aan de kwaliteit van de besluitvorming en een goede basis wordt gelegd voor vervolgprocedures.

Bij de SMB voor het Intergemeentelijk Structuurplan Leek-Noordenveld worden de volgende stappen doorlopen:

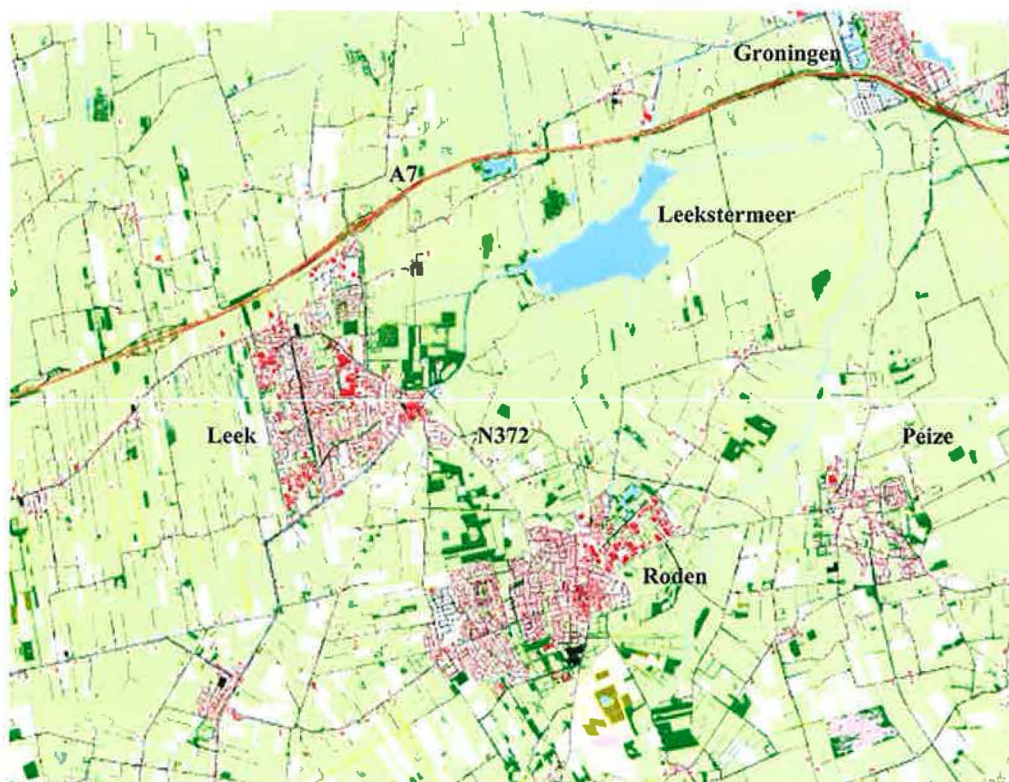
- Begrenzing/afbakening van de SMB-plicht;
- Raadpleging betrokken bestuursorganen omtrent reikwijdte en detailniveau van de SMB;
- (Facultatieve) raadpleging van de Commissie m.e.r. omtrent reikwijdte en detailniveau van de SMB;
- Vaststelling van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau door de Colleges van B&W van Leek en Noordenveld;
- Strategische Milieubeoordeling (resultaten worden vastgelegd in een Milieुरapport);
- Vaststelling Milieुरapport en Ontwerp Intergemeentelijk Structuurplan door de Raden van Leek en Noordenveld;
- Advies Commissie m.e.r.;
- Ter inzage legging Milieुरapport tezamen met het Ontwerp Intergemeentelijk Structuurplan;
- Vaststelling Intergemeentelijk Structuurplan door de gemeenteraden, rekening houdend met de resultaten uit de SMB en met uitkomsten uit de inspraak.

Onderliggende notitie geeft de reikwijdte en het detailniveau van de SMB weer.

Onderstaande afbeelding geeft het plangebied weer. De gemeenten Leek en Noordenveld beslaan zowel de provincie Groningen als Drenthe. Beide provincies zijn actief betrokken bij het opstellen van het Intergemeentelijk Structuurplan.

Afbeelding 1.1

Plangebied Intergemeentelijk
Structuurplan Leek/Roden



HOOFDSTUK

2 De opgave

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de opgave waar de gemeenten Leek en Noordenveld bij het opstellen van het Intergemeentelijk Structuurplan voor staan. De opgave vloeit voort uit de geactualiseerde Regiovisie Groningen – Assen van 2004. Er wordt onderscheid gemaakt in woningbouw, bedrijvigheid en infrastructuur.

2.1

WONINGBOUW

Onderstaand wordt het kader geschetst voor de woningbouwopgave voor Leek en Roden, namelijk de geactualiseerde¹ Regiovisie Groningen-Assen. Vervolgens wordt de doorvertaling voor Leek en Roden gemaakt.

2.1.1

WONINGBOUWOPGAVE REGIOVISIE GRONINGEN-ASSEN

De regio Groningen-Assen wil zorgen voor een voldoende en gevarieerd aanbod aan aantrekkelijke woningen en woonomgevingen voor elk huishouden in de regio. Zo'n gevarieerd aanbod houdt bijvoorbeeld in: kleine en grote woningen, voor hoge en lage inkomens, koopwoningen en huurwoningen, woningen geschikt voor ouderen en voor jongeren, woningen dichtbij de voorzieningen in de stad of in het groene buitengebied. De veranderingen in de vraagkant van de woningmarkt leiden tot bijstelling van de woningbouwopgaven en kwaliteiten in de regio.

Voor het thema wonen wordt de volgende strategie gevolgd:

Meer stedelijk wonen

De woonconsumenten blijken steeds meer waardering te hebben voor de stedelijke woonmilieus. Het concentreren van nieuwe woningen in en bij de twee gebieden Groningen-Haren en Assen speelt daarop in. In het geplande bouwprogramma moet er voldoende aandacht zijn voor de huursector (met name het meergezinssegment) voor de huisvesting van ouderen en jongeren.

Transformatie van steden

Om in de stedelijke vraag te voorzien worden de bouw mogelijkheden binnen bestaand stedelijk gebied zoveel mogelijk benut. De kwalitatieve vernieuwing van de bestaande woningvoorraad vormt een belangrijke opgave voor het realiseren van een aantrekkelijk en passend woonmilieu. Daarnaast worden bijvoorbeeld verouderde bedrijventerreinen herontwikkeld als woongebied.

¹ Een van de redenen om de visie van 1998 in 2004 te actualiseren was dat ontwikkelingen in de woningbouw en de werkgelegenheid aanzienlijk sneller gingen dan de prognoses zoals ze in deze visie waren opgenomen.

De gemeenten nemen het herstructureringsprogramma (sloop-nieuwbouw, transformatie, upgraden van de voorraad) krachtig ter hand. Dit vergt een grote inzet van veel partijen en blijkt bijzonder kostbaar, maar het leidt tot uitstekende resultaten. In totaal gaat het tot 2020 om bijna 20.000 te vernieuwen woningen.

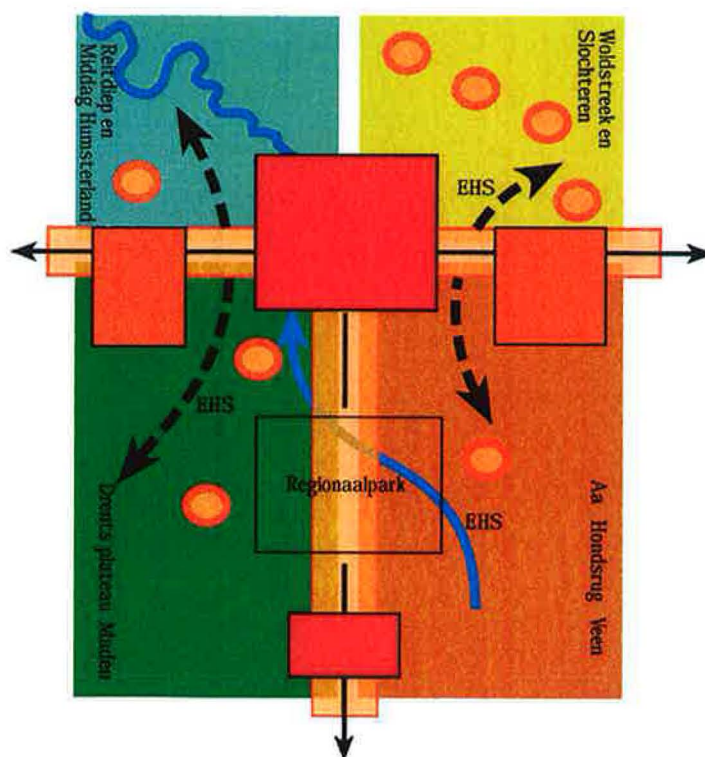
Nieuwbouw

Aanvullend op de stedelijke transformatie worden nieuwe bouwlocaties ontwikkeld aan de randen van Assen, Groningen, Hoogezand-Sappemeer en bij Leek/Roden, alle in de T-structuur gelegen, waarbij de A28 en A7 de "T" vormen (zie afbeelding 2.1).

De schakelgemeenten in Groningen en de Drentse kernen voorzien in de woonvraag naar dorps- en landelijk wonen. De totale nieuwbouwopgave in de regio bedraagt tot 2020 bijna 43.000 woningen.

Afbeelding 2.1

T-structuur regio Groningen-
Assen



Investeren in landschap voor toekomstige woningbouw

Bezien vanuit de markt is bouwen in 'dorpse' en landelijke woonmilieus in het westelijke en zuidelijke deel van de regio het meest aantrekkelijk. Anderzijds zijn de ruimtelijke mogelijkheden daar beperkt door waarden van natuur en landschap en bieden de noordoostelijke en de zuidoostelijke helft meer ruimtelijke mogelijkheden. Met name het zuidoostelijke deel van de regio vergt extra investeringen in het landschap om een voor de regio aantrekkelijk woonmilieu te kunnen bieden en daarmee een sterke positie op de woningmarkt te verwerven.

Sociale kwaliteit in plannen

De regio vindt dat bij het opstellen en wijzigen van bestemmingsplannen expliciet aandacht moet worden besteed aan sociale componenten zoals kinderopvang, ouderenhuisvesting, speelvoorzieningen, woonzorgvormen en onderwijs. Bij herstructureringsoperaties zullen gemeenten de bestaande sociale infrastructuur en sociale relaties onderdeel van de planvorming laten uitmaken.

Afstemming van woonvormen op nieuwe leefpatronen en vergrijzing

Een van de uitvloeisels van de vergrijzing is een sterk individuele vraag naar zorg gekoppeld aan zelfstandig wonen. De ontwikkeling van zogeheten woon-zorgzones kan hierop een antwoord zijn (dit betekent dat er (rolstoel)toegankelijke woningen en zorgwoningen moeten worden ontwikkeld waar 24-uurszorg kan worden geboden).

In tabel 2.1 en tabel 2.2 wordt een beeld gegeven van de verdeling van de opgave over gemeenten en woonmilieus in de regio Groningen-Assen.

Tabel 2.1

Woningbouwopgave voor de komende jaren voor de verschillende gemeenten in de periode 2002-2019

	Woningbouw-opgave	%	Vervangende nieuwbouw	Toevoeging	%
Groningen (incl. Haren, Ter Borch, Meesterstad Slochteren)	27.400	46%	10.400	17.000	40%
Assen	10.400	17%	2.000	8.400	20%
Hoogezand-Sappemeer	7.600	13%	2.500	5.100	12%
Leek/Roden	6.000	10%	1.100	4.900	11%
Overig Noordenveld	600	1%	100	500	1%
Tynaarlo	2.000	3%	400	1.600	4%
Slochteren	600	1%	100	500	1%
Schakelgemeenten	5.800	10%	1.000	4.800	11%
Totaal	60.400	100%	17.600	42.800	100%

*) De gemeente Slochteren heeft buiten het regiovisie-gebied nog een woningbouwopgave van 300 woningen.

Tabel 2.2

Verdeling van de kwalitatieve woningbouwopgave over de kernen (met name na 2010)

	Groningen/Haren	Assen	Leek en Roden	Hoogezand-Sappemeer	Schakelgemeenten Hoofdkernen Drenthe
Centrum stedelijk plus	++				
Vooroorlogs	++	+			
Naoorlogs compact	++	+			
Naoorlogs grondgebonden	++	++			
Groen-stedelijk	++	++	++	++	
Klein-stedelijk (groen)		++	++	++	
Centrum-dorps			++	++	++
Landelijk wonen					++

Elk van de kernen heeft bij het aanbieden van woonmilieus een specifieke taak en stemt de bouwopgave daarop af. Op het gebied van groen-stedelijke woonmilieus zijn locaties gedeeltelijk uitwisselbaar.

2.1.2 WONINGBOUWOPGAVE LEEK-RODEN

In 1999 is een uitvoeringsconvenant gesloten ("Van visie naar uitwerking") ten aanzien van de woningbouw in Leek en Roden voor de periode 1997 tot 2010. Tot 2002 zijn de afgesproken woningaantallen echter niet gehaald. Het gaat om 86 woningen in Leek en 316 woningen in Roden. Deze aantallen zijn bij de woningbouwopgave van de Regiovisie Groningen-Assen opgeteld (zie ook tabel 2.3).

Tabel 2.3

Woningbouwopgave
Leek/Roden

	Aantal nieuwe woningen
Uitvoeringsconvenant 1999:	
- Leek	86
- Roden	316
Regiovisie Assen	4900 ²
Totaal i.k.v. Intergemeentelijk Structuurplan	5302

2.2 BEDRIJFVIGHEID

Onderstaand wordt het kader geschetst voor de benodigde bedrijvigheid in Leek en Roden, namelijk de geactualiseerde Regiovisie Groningen-Assen. Vervolgens wordt de omvang van de opgave voor Leek en Roden beschreven.

2.2.1 OPGAVE BEDRIJFVIGHEID REGIOVISIE GRONINGEN-ASSEN

In de regio Groningen-Assen zal er voor iedereen werk, voorzieningen en zorg aanwezig, bereikbaar en toegankelijk moeten zijn. Voor de lange termijn gaat de regio vooralsnog uit van een gemiddelde economische groei van 2 procent per jaar. Er moet dan ook voldoende ruimte aanwezig zijn om de economie in de regio goed te kunnen laten ontwikkelen. Voor het thema werken wordt de volgende strategie gevolgd:

Aansluiting op netwerken

De regio draagt zorg voor het handhaven en uitbouwen van een aantal hoogwaardige multimodale verbindingen. Deze zorgen ervoor dat de regio deel uitmaakt van internationale logistieke netwerken om kennis, diensten en producten uit te wisselen. Het gaat o.a. om: Teleport, Zuiderzeelijn, Groningen Airport Eelde, Rail Service Centrum, Eemshaven, en de Ems-as in Duitsland.

Ruimte voor nieuwe bedrijvigheid (locatiebeleid)

De regio wil binnen de steden ruimte creëren voor nieuwe economische bedrijvigheid, die zal ontstaan uit aanwezige sterke sectoren en vanuit de regio gevestigde kenniscentra en technologiecentra, waaronder de Rijksuniversiteit. Potentiële groeisectoren zijn: informatica en telematica; biomedische technologie; maatschappelijke zorg ('Health valley'); energie ('Energy valley'); zakelijke en maatschappelijk dienstverlening (bovenregionaal niveau). Daarnaast houdt de regio ruimte beschikbaar voor de economische sectoren als industrie, handel en transport. Zo kan worden voorkomen dat de regio door een eenzijdige economische structuur te kwetsbaar wordt bij nieuwe ontwikkelingen. Speciale aandacht krijgen: vervoer en logistiek, hoogwaardige procesindustrie (Hoogezand-Sappemeer), toerisme en recreatie.

² 6000 – 1100 i.k.v. herstructurering

De ontwikkeling van locaties in de steden voor de aanwezige en nieuwe economische functies en voorzieningen dient op regionaal niveau te leiden tot een samenhangend en bereikbaar aanbod, goed ingepast in de T-structuur. Er moet een relatie worden gelegd met de ontwikkeling van nieuwe infrastructurele knooppunten.

Nieuwe dynamiek in steden

Op goed bereikbare locaties aan de hoofdinfrastructuur en op OV-knopen in de steden worden bedrijven en maatschappelijke voorzieningen gebundeld. Daarvoor is het nodig dat verouderde bedrijvenlocaties worden geherstructureerd tot nieuwe stedelijke ruimte voor wonen, werken en voorzieningen.

Door uitplaatsing van bedrijven ontstaat er ruimte voor nieuwe functies met hogere dichtheden en combinatie en integratie van wonen, werken en mobiliteit. De herstructurering van de stationsgebieden van Groningen, Assen en Hoogezand-Sappemeer (stadshart en station) van groot belang en vragen om forse investeringen.

Regionale terreinen

Er worden gezamenlijk regionale locaties ontwikkeld waar ruimte is voor bedrijven en voorzieningen die op regionale en bovenregionale schaal opereren. Binnen de regio worden voor grootschalige ontwikkelingen en daaraan gekoppelde detailhandel locaties gekozen die goed ontsloten zijn in het regionale hoofdnetwerk van infrastructuur en openbaar vervoer. Enkele daarvan worden als gespecialiseerde themalocaties ontwikkeld. Het grootste deel van het aanbod zal als gemengd terrein worden aangeboden.

Ontwikkelingen die een gemeente- en regiogrensoverschrijdende functie hebben, moeten interprovinciaal worden afgestemd.

Intensief ruimtegebruik

De ontwikkeling van locaties en de revitalisering van bestaande terreinen wordt aangegrepen om deze bedrijventerreinen duurzaam in te richten en het grondgebruik te optimaliseren. Bij het beheer zal bedrijventerreinmanagement een belangrijke rol vervullen.

Kantorenlocaties

Bij voortzetting van de huidige trend (basiscenario ETIN) wordt de benodigde toevoeging van kantoorruimte geraamd op 30.000m² kantoorvloeroppervlakte per jaar voor de hele regio. Tot 2020 moet ca 600.000 m² kantoren ontwikkeld worden. In de steden Groningen en Assen zijn voldoende mogelijkheden om in te spelen op de behoefte aan kantoorruimte. Een belangrijke rol is weggelegd voor de stationsgebieden in Groningen en Assen en het Europark waar minimaal 330.000 m² kantoren kan worden ontwikkeld. Er is voor de korte en middellange termijn dus voldoende ruimte. Hiervoor is echter wel een omvangrijke herstructureringsinspanning vereist. Verder zijn de intensiveringszones langs de hoofdinfrastructuur in Groningen en Assen in beeld.

Mocht de vraag nog groter worden dan nu is ingeschat (totaal 900.000 m² tot 2020) kan er aanvullende kantoorruimte worden gevonden in Groningen (200.000 m²) en Assen (100.000 m²).

Tabel 2.4

Eerder aangewezen regionale en bovenregionale bedrijventerreinen en aanvullend te plannen.

Gepland in	'97-2010	kwaliteit	Tot 2020	Waarvan nog te plannen	Na 2020
Groningen				100 ha	200 ha
- Eemspoort	70 ha	Gemengd	100 ha		
- Meerstad	50 ha	hoogw.	100 ha		
- Westpoort	150 ha	hoogw./gem.			
Tynaarlo					
- Kranenburg zuid		top/hoogw.	25 ha		
Assen				50 ha	105 ha
- Assen-Noord	100 ha	hoogw./gem.	70 ha		
- Assen-Zuid	20 ha	hoogw./gem.	70 ha		
Haren			10 ha		
- Nesciolaan	10 ha	top			
Hoogezand/Slochteren	50 ha	gemengd	30 ha	30 ha	40 ha
Leek/Roden	20 ha	hoogw./gem.	20 ha	20 ha	
GAE	10 ha	hoogw./gem.	15 ha		
Totaal				200 ha	420 ha

2.2.2

OPGAVE BEDRIJFVIGHEID LEEK-RODEN

De opgave voor Leek/Roden is in de geactualiseerde visie, conform het Uitvoeringsconvenant 1999, op 40 hectare gesteld. Daarvan is 20 hectare aangemerkt als "nog te plannen". Het nog te realiseren bedrijventerrein Leeksterveld zal netto circa 40 hectare uitgeefbaar terrein omvatten. Daarvan is 20 hectare gepland, in de zin dat een bestemmingsplan is opgesteld. Voor de 2^e fase, die ook circa 20 hectare zal omvatten, moet nog een bestemmingsplan worden opgesteld. De vraag of de 40 hectare van Leeksterveld volledig of slechts gedeeltelijk als bijdrage aan de taakstelling uit de Ontwerpopgave moet worden aangemerkt lijkt vooral een definitiekwestie. Leeksterveld wordt primair ontwikkeld als terrein voor bedrijven die op regionaal en bovenregionale schaal werken. Dit neemt niet weg dat het bedrijventerrein in beginsel ook toegankelijk is voor lokale bedrijvigheid, zodat gesteld kan worden dat de capaciteit van Leeksterveld niet volledig als bijdrage aan de realisatie van de Ontwerpopgave kan worden toegerekend. De in de geactualiseerde visie als "nog te plannen" aangemerkte 20 hectare kan in deze redenering als onderdeel van de Ontwerpopgave worden beschouwd.

De gemeente Noordenveld heeft aan de ontwerpopgave 50 hectare lokale bedrijvigheid toegevoegd (zie onderstaand kader). In totaal komt de opgave neer op 70 ha bedrijventerrein.

Autonome behoefte bedrijventerrein gemeente Noordenveld

Voor de gemeente Noordenveld is de autonome behoefte aan bedrijventerreinen bepaald. Het volgende blijkt:

- Op basis van ervaringen van de afgelopen 10 jaar wordt gerekend met een gemiddelde uitgifte van 2,5 hectare per jaar. Dit is netto 40 ha in de periode van 2005 tot 2020.
- Vanwege grote jaarlijkse fluctuaties in de uitgifte van bedrijventerreinen, wordt gerekend met een ijzeren voorraad van 10 ha.
- Totaal is er nog 16 ha bedrijventerrein "beschikbaar".
- In 2020 is dus $40 + 10 - 16 = 34$ ha netto bedrijventerrein nodig.
- De verhouding tussen netto- bruto oppervlakte is $100 : 65$. Een en ander betekent een bruto oppervlak van 50 ha.

2.3 INFRASTRUCTUUR

In onderstaande paragraaf wordt aangegeven wat de opgave voor infrastructuur is volgens de geactualiseerde Regiovisie Groningen-Assen. Daarna wordt de opgave voor Leek en Roden beschreven.

2.3.1 OPGAVE INFRASTRUCTUUR REGIOVISIE GRONINGEN-ASSEN

De opgave is en blijft een goede bereikbaarheid voor de gehele regio en het behouden van de gebiedsspecifieke kwaliteiten. Zonder krachtig nieuw verkeers- en vervoersbeleid dreigt de bloedsomloop van de regio rond 2010 vast te lopen.

Voor het thema mobiliteit en infrastructuur wordt de volgende strategie gevolgd:

Gebundelde verstedelijking

Uitgangspunt in het verkeers- en vervoersbeleid is een gebundelde ontwikkeling van wonen en werken in de belangrijkste stedelijke centra en langs de hoofdtransportassen A7 en A28. Deze T-structuur biedt goede mogelijkheden voor het ontwikkelen van hoogwaardig openbaar vervoer en voor bundeling van verkeersstromen op de hoofdwegen. Een versterkte relatie tussen verstedelijking en mobiliteit kan ook nieuwe financieringsmogelijkheden opleveren.

Aansluiten op (inter)nationale netwerken

Voor een goede ontwikkeling van de regio is de aansluiting op (inter)nationale netwerken van essentieel belang. Ingezet wordt op de realisatie van een hogesnelheidsverbinding met de Randstad door middel van de Zuiderzeelijn. Verder wil de regio komen tot een zodanige verbetering van de vaarweg Lemmer-Delfzijl dat deze uitgebouwd wordt tot CEMT klasse Va. De regio zet zich in voor verlenging van de grote start- en landingsbaan van Groningen Airport Eelde van de huidige 1800 naar 2500 meter. De luchthaven levert een bijdrage aan de multimodale bereikbaarheid van de regio en is een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor bedrijvigheid in Noord-Nederland in het algemeen en in de kernzone Groningen-Assen in het bijzonder.

Bereikbaarheidsstrategie Groningen-Assen

Om de agglomeratie Groningen haar functie als motor van de regio te kunnen laten houden zijn ingrijpende maatregelen nodig, die zoveel mogelijk in onderlinge samenhang moeten worden genomen. Voor de hoofdwegenstructuur dient voor de korte termijn meer dan voorheen te worden ingezet op het beter benutten van de bestaande infrastructuur in de vorm van maatregelen op het gebied van verkeersmanagement. Voor de langere termijn zijn ingrijpende aanpassingen in de A7 en de Zuidelijke Ringweg in Groningen nodig. Verder zal gezocht moeten blijven worden naar maatregelen om de druk op het ringwegennet rond de stad Groningen en binnen Assen evenwichtiger te verdelen. Daarnaast valt te overwegen het huidige regionale hoofdwegennet (als secundaire structuur) selectief op te waarderen, zoals de N33 (Assen-Zuidbroek). Het flankerend beleid van het BAG-pakket legt het accent op een gebiedsgerichte aanpak met aandacht voor vervoermanagement, parkeerbeleid, aanleg van transferia plus /P+R- citybus en het bevorderen van het fietsgebruik en multimodaal vervoer.

Ontwikkeling hoogwaardig OV-netwerk (Kolibri)

Voor de hele regio wordt een 'kwaliteitssprong' in het openbaar vervoer voorgesteld. Op deze manier blijft de hoofdinfrastructuur beschikbaar voor het economisch essentiële autoverkeer en wordt het verblijfsklimaat in de steden verbeterd.

Vanwege de relatief lage bevolkingsdichtheden stelt de realisatie van hoogwaardig openbaar vervoer een aantal eisen aan de ruimtelijke ontwikkeling. Een hoogwaardig systeem kan alleen ontwikkeld worden door in te zetten op een bundeling van ruimtelijke ontwikkelingen op voor het openbaar vervoer gunstige knooppunten in het netwerk. Het Kolibri OV Netwerk zal in combinatie met de weginfrastructuur de gewenste structurerende en dragende werking moeten bieden. De huidige spoorlijnen worden hierbij beschouwd als de dragende verbindingen in het OV-netwerk.

Het Kolibri-project bestaat uit de volgende elementen:

- Doorkoppelen van bestaande regionale spoorlijnen en frequentieverhoging op de lijn Groningen-Assen; introduceren van een zogeheten light-train op deze lijn.
- Heropenen van de spoorlijn naar Veendam.
- Toevoegen van een aantal stations langs deze lijnen.
- Introduceren van de light-train (het 'vertrammen') op vooralsnog twee OV-assen in de stad Groningen.
- Invoeren van hoogwaardig busvervoer op zware stedelijke en regionale vervoersrelaties.
- Aanleggen van nieuwe transferia in en rond Groningen en Assen.
- Onderzoek naar verbeteringen op de spoorlijn Groningen-Leeuwarden.

De uitvoering van Kolibri zal gefaseerd plaatsvinden waarbij in de eerste fase het accent ligt op de verbinding Groningen-Assen en de (voedende) verbindingen vanuit de schragende kernen Leek/Roden en Hoogezand-Sappemeer.

Schakelen land en stad

De zogeheten schakelgemeenten vormen hier de schakel tussen het landelijke gebied en het mobiliteitsnetwerk in het stedelijk gebied. Daartoe zullen in de kernen voorzieningen in de vorm van OV-knopen worden ingericht of zonodig uitgebreid.

2.3.2

OPGAVE INFRASTRUCTUUR LEEK-RODEN

Ontwikkelingen rond de toekomstige woningbouw in Leek en Roden en de ontwikkelingen rond de automobilititeit maken een herbezinning op de hoofdwegenstructuur rondom Leek en Roden noodzakelijk. In dat kader is al in 2001 een m.e.r.-procedure gestart voor de N372, vanwege toenemende congestie en onveiligheid. De m.e.r.-procedure voor de N372 is stil gelegd (zie onderstaand kader). In de volgende paragraaf wordt beschreven welke procedure momenteel van toepassing is voor aanpassingen aan de N372.

m.e.r. infrastructuur Leek/Roden (N372)

Voor de ontsluiting van de regio Leek-Roden is in 2001 besloten, onder het bevoegd gezag van de provincies Groningen en Drenthe (met Groningen als coördinator), een vrijwillige MER te maken teneinde de milieueffecten te kunnen beoordelen van de verschillende ontsluitingsvarianten voor de bereikbaarheidsproblematiek Roden/Leek, zoals in de Startnotitie zijn opgenomen. Dit MER is onder andere gebaseerd op een woningbouwopgave van de vorige regiovisie. Een opgave van 1500 woningen te bouwen in het tussengebied tussen Roden en Leek. De Startnotitie is vastgesteld door PS van Groningen en van Drenthe en is behandeld door de betrokken gemeenteraden. Gedeputeerde Staten hebben ter zake in 2003 richtlijnen vastgesteld. Een voorontwerp MERrapport is in concept gereed.

2.3.3

HERBEZINNING M.E.R.-PROCEDURE RODEN/LEEK-A7

De gemeenten Leek en Roden hebben in overleg met de provincies Groningen en Drenthe besloten om in het Intergemeentelijk Structuurplan zowel de ruimtelijke invulling van de woningbouw en bedrijvigheid op te nemen, alsmede oplossingen voor de infrastructuur. Beide beïnvloeden elkaar tenslotte.

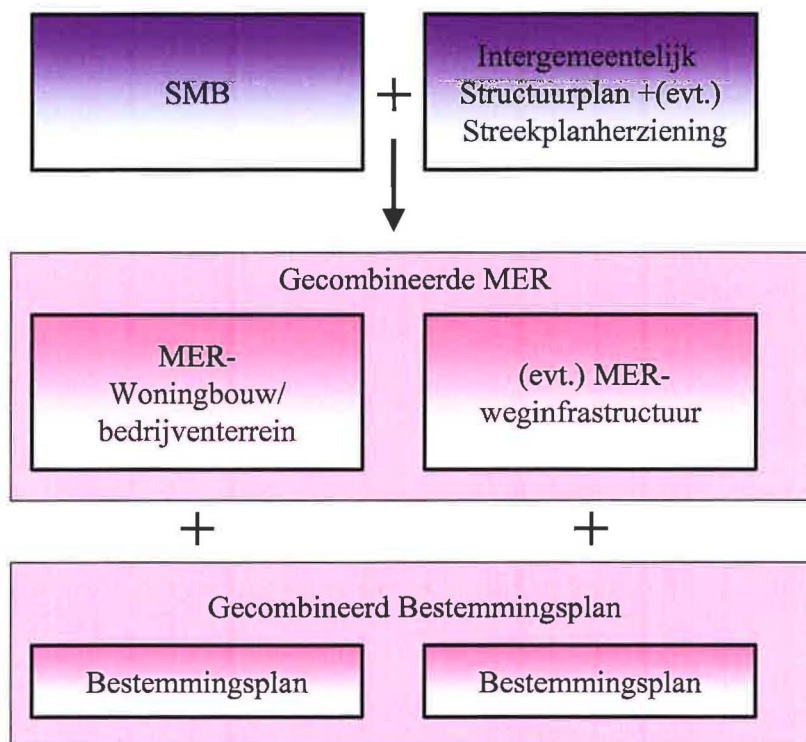
In de SMB worden zowel de effecten van de woningbouw en bedrijventerreinen, als de effecten van infrastructuurmaatregelen onderzocht. Zo kunnen op een strategisch niveau keuzes worden gemaakt voor de ruimtelijke inrichting, inclusief de infrastructuur. Later moet worden bezien of ook een Streekplanherziening nodig is in het kader van infrastructuurmaatregelen.

Nadat de SMB is afgerond kan het voornemen in één of meer bestemmingsplannen worden vastgelegd. Eventueel moet daartoe een m.e.r.-procedure worden doorlopen, gekoppeld aan de bestemmingsplanprocedure. Gedacht kan worden aan een MER voor woningbouw, een MER voor een bedrijventerrein en een wegen-MER, of een gecombineerde MER waarin de drie activiteiten worden vastgelegd.

De m.e.r.-procedure voor de N372 wordt dus vooralsnog niet verder opgepakt. Maar de inhoudelijke vraagstelling daaruit wordt thans wel meegenomen in de SMB-procedure.

Afbeelding 2.2

Procedures in het kader van
woningbouw, bedrijvigheid en
infrastructuur



HOOFDSTUK

3

Beleid en besluiten

3.1

VIGEREND BELEID

Het Milieurapport zal een toegespitste analyse bevatten van relevante kader- en randvoorwaardenstellende uitspraken uit beleid en regelgeving op (inter)nationaal, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau (zie tabel 3.1). Op basis hiervan ontstaat een inzicht in de vrijheidsgraden waarbinnen de ontwikkeling van het Intergemeentelijk Structuurplan zich begeeft en worden de doelstelling, ambities en inhoud van het Intergemeentelijk Structuurplan en de beoordelingscriteria van de SMB onderbouwd.

Tabel 3.1

Relevant vigerend beleid i.k.v.
de SMB Intergemeentelijk
Structuurplan Leek/Roden

Planniveau	Beleidsplan/regelgeving
Internationaal	EU-Kaderrichtlijn Water (2000)
	Europese Vogel- en Habitatrichtlijn (1979/1992)
	Verdrag van Malta (1992)
	Europese Richtlijn voor de Evaluatie en Beheersing van Omgevingslawaaï (2002)
	Europese richtlijn luchtkwaliteit (2001)
Nationaal	Bestuurlijke notitie Watertoets (2001)
	Nota Ruimte (2005)
	Nota Belvédère (1999)
	Nota Natuur voor mensen, mensen voor natuur (2000)
	Flora en faunawet/ Natuurbeschermingswet (2005)
	Nota Mobiliteit (2005)
	Nationaal milieubeleidsplan 4 (2001)
	Wet Vervoer gevaarlijke stoffen (1995)
	Wet Geluidhinder (1979)
	Besluit luchtkwaliteit (2005)
Provinciaal/regionaal	Regiovisie Groningen-Assen (2004)
	Provinciaal Omgevingsplan Groningen (nog niet vastgesteld)
	Provinciaal Omgevingsplan Drenthe (1998)
	Waterbeheersplan Noorderzijlvest 2003-2007 (2003)
Gemeentelijk	Structuurvisie Leek (Gemeente Leek, 1997)
	Structuurvisie Noordenveld (Gemeente Noordenveld, 2003, geen status)
	Landschapsbeleidsplan Zuidelijk Westerkwartier (Gemeenten Grootegast en Leek, 1990)
	Landschapsbeleidsplan (Gemeente Noordenveld)
	Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan Noordenveld (1999)
	Bestemmingsplan Buitengebied (Gemeente Leek, 1992)
	Bestemmingsplan Buitengebied (Gemeente Roden, 1995)

3.2**TE NEMEN BESLUITEN**

De SMB wordt uitgevoerd ter onderbouwing van de besluitvorming rond het Intergemeentelijk Structuurplan Roden/Leek. Rond de zomer van 2006 worden de SMB en het Ontwerp Intergemeentelijk Structuurplan afgerond. Uit de SMB moet blijken of bepaalde locatiekeuzes tot milieuknelpunten leiden. Dit wordt gedaan door diverse ruimtelijke modellen (zie hoofdstuk 4 voor een toelichting) op hun milieueffecten te onderzoeken. Ook worden op basis van de uitkomsten uit het Milieurapport aanbevelingen gedaan voor de nadere uitwerking van het plan. Het Milieurapport is een weergave van feiten. Er wordt geen keuze gemaakt welk ruimtelijk model of welke activiteit verder uitgewerkt moet worden. Op basis van het Milieurapport moeten de gemeenten Leek en Noordenveld namelijk in staat zijn om zelf de milieuoverwegingen te betrekken bij het maken van keuzes ten behoeve van het uiteindelijke Intergemeentelijk Structuurplan (welk ruimtelijk model is het meest geschikt?). In feite zal daarom met behulp van de uitkomsten van de SMB een soort voorkeursmodel kunnen worden ontwikkeld, dat de basis vormt voor het (Voorontwerp) Intergemeentelijk Structuurplan.

Formeel zijn de College's van B&W van de gemeenten Leek en Noordenveld in deze procedure initiatiefnemers en de Gemeenteraden bevoegd gezag.

Er worden diverse adviesorganen bij de besluitvorming betrokken, waaronder de provincies Groningen en Drenthe en de relevante waterbeheerders.

HOOFDSTUK

4 Ruimtelijke modellen

Dit hoofdstuk geeft een beschrijving van de vier ruimtelijke modellen die in het Milieurapport nader zullen worden onderzocht op hun milieueffecten. Paragraaf 4.1 geeft aan wat de basis van de vier modellen is geweest, paragraaf 4.2 geeft een omschrijving van de modellen. Visualisaties van de modellen zijn opgenomen in bijlage 1.

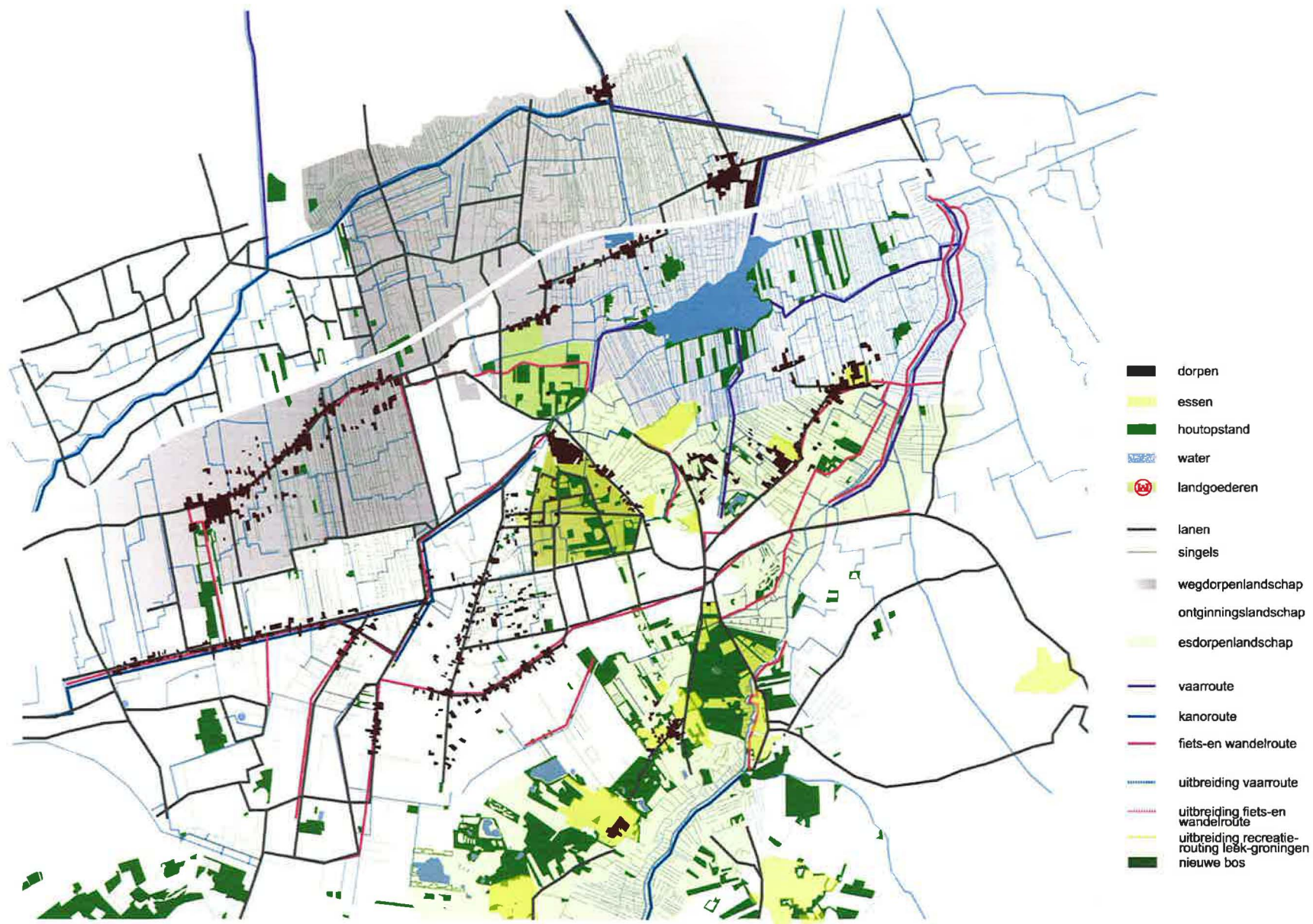
4.1

ONTWIKKELINGSPROCES RUIMTELIJKE MODELLEN

Er is een groenblauwe onderlegger van het gebied gemaakt, op basis van informatie over landschapswaarden en waarden op het gebied van water en ecologie (zie afbeelding 4.1). Deze onderlegger is een inspiratiebron geweest bij de ontwikkeling van vier ruimtelijke modellen. Het is dus niet een in de tijd gezien onveranderbaar raamwerk waarop de bouwopgave zijn plek moet krijgen. Uit het raamwerk ontstaat wellicht voeding voor eventuele groenblauwe opgaven. Tevens kan op basis hiervan worden nagegaan in welke mate de verschillende landschappen in aanmerking kunnen komen voor bebouwing. In het Milieurapport zal verder inhoudelijk worden aangegeven waar de groenblauwe onderlegger op gebaseerd is.

Afbeelding 4.1

Groenblauwe onderlegger



4.2

VIER RUIMTELIJKE MODELLEN

In deze paragraaf worden de vier ruimtelijke modellen beschreven, die in het kader van de SMB op hun milieueffecten onderzocht zullen worden.

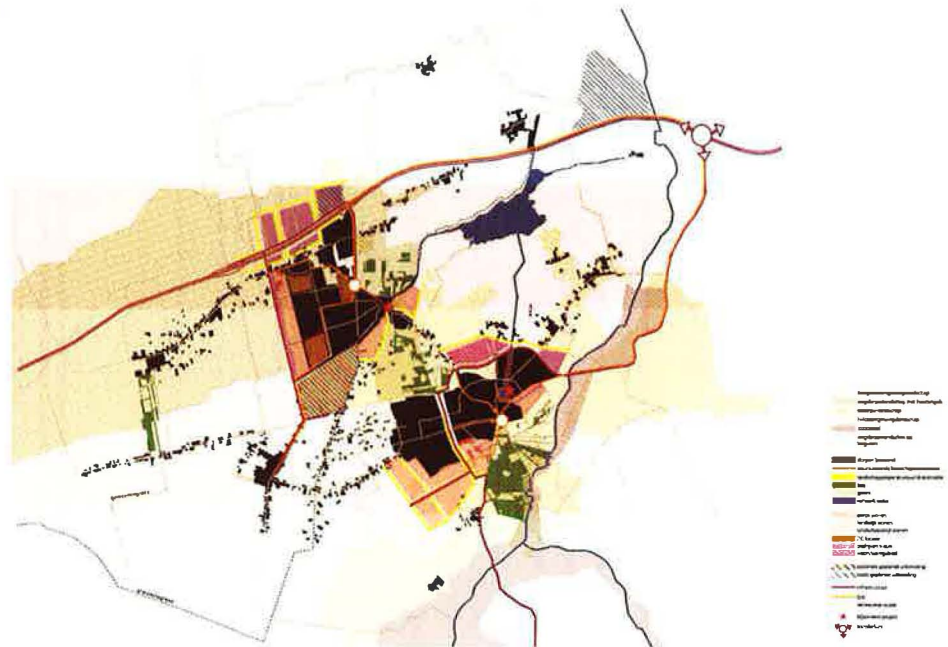
4.2.1

MODEL 1: TWEE DORPEN - 3 LANDSCHAPPEN

Onderstaande afbeelding is de visualisatie van het model "Twee dorpen – 3 landschappen". Na de afbeelding volgt een toelichting.

Afbeelding 4.2

Model Twee dorpen – 3
landschappen



Algemene toelichting

Vanaf de jaren '50 zijn de dorpen Leek en Roden afzonderlijk van elkaar uitgegroeid tot twee forse woonkernen met hun eigen voorzieningen.

In het model 2 dorpen – 3 landschappen wordt gestreefd naar een identiteitsversterking van beide dorpen met nog meer verschil ten opzichte van elkaar. In de toedeling van het programma wordt gestreefd naar een evenwichtige verdeling rondom de beide dorpen. Hiervoor worden de volgende locaties onderscheiden: Leek West, Leek Centrum, Leek Noord, Leek Zuid-Oost, Roden Noord, Roden Oost, Roden Zuid-West.

De ambitie voor de dorpen is gericht op een sterk verbeterde relatie tussen het dorp en het omliggende landschap. **Leek West** krijgt een prominente dorpsrand met een nieuwe ontsluitingsweg. Langs de nieuwe ontsluitingsweg kan een deel van de commerciële bedrijvigheid worden gehuisvest. Aansluitend aan de locatie liggen 2 ICT (Intensiveren, Combineren, Transformeren) locaties op de plek van bestaande bedrijventerreinen in Leek.

Leek Centrum, op het hoekpunt van Leek en Nienoord is eveneens een ICT locatie die gedeeltelijk is gelegen op een bestaand bedrijventerrein. Het vormt een nieuwe entree voor het dorp.

Leek Noord richt zich op de A7 maar wordt tevens opgedeeld in een aantal landschappelijke kamers met een noord-zuid oriëntatie.

Leek Zuid-Oost bevindt zich aan de zuidkant van het Leekster Hoofddiep en richt zich op landgoed Terheijl en het open landschap rondom het Leekstermeer. In deze opgave zal de positie van Nietap worden betrokken en tevens een herinterpretatie van de grensovergang tussen Drenthe en Groningen (de oorsprong van Leek) noodzakelijk zijn.

De locatie **Roden Noord** ligt zowel aan de zuidkant als aan de noordkant van de nieuwe rondweg. Een goede stedenbouwkundige begeleiding van de rondweg is hier essentieel. De ontwikkelingslocaties ten noorden van de rondweg bevinden zich in een landschappelijk waardevol kleinschalig landschap met bosjes en houtwallen. Het is tevens het gebied waar potklei voorkomt in de bodem. Door gebruik te maken van deze specifieke omstandigheid kan Roden een bijzondere dorpsrand creëren waarbij het adres aan het Leekstermeer opnieuw is gemaakt. De relatie met het Leekstermeer kan bovendien worden versterkt door de Rodervaart tot in het centrum van Roden te trekken eindigend in een waterplein (tevens buffer voor opgevangen regenwater uit het centrum). Hier bevindt zich een zogenaamde ICT locatie.

De locatie **Roden Oost** is zeer compact en vlakbij het centrum. Het zal tevens een verbeterde relatie tussen Roden en het beekdal van het Peizerdiep tot stand brengen.

De locatie **Roden Zuid-West** is het grootste ontwikkelingsgebied. Een deel van deze locatie ligt in het kleinschalig houtwallen- en boslandschap tussen Roden en Roderesch hetgeen zal worden opgenomen in bebouwingsvoorstellen en een deel ligt in het Steenbergerveld. De opgave voor deze locatie is zowel de integratie van de landschappelijke structuren als het leesbaar houden van de verschillende landschapstypen (contrast tussen besloten houtwallengebied en open Steenbergerveld).

Ondanks een separate ontwikkeling kunnen de dorpen meer van elkaar profiteren door het benoemen van een aantal gemeenschappelijke ambities. Het voorstel is niet langer identieke bedrijventerreinen te ontwikkelen maar meer gebruik te maken van de verschillen in ligging. Leek ligt bij de A7 en kan uitstekend transport- en distributiegerichte bedrijvigheid accommoderen. De noordkant van Roden ligt in een landschappelijk waardevol gebied en zou zich kunnen ontwikkelen in meer kleinschalige bedrijvigheid die goed is in te passen in de omgeving. Ook de vraag naar ruimte voor kleinschalige lokale bedrijvigheid kan hier worden gehonoreerd. De grootste gemeenschappelijke verantwoordelijkheid ligt in het beheren van de 3 omringende landschappen die een robuuste contramal vormen voor de ontwikkelingslocaties rondom Roden en Leek. Het uitgangspunt voor de landschapsontwikkeling is een sterkere benutting van de specifieke eigenschappen. Zo zal het landschap rondom het Leekstermeer zich meer gaan ontwikkelen als een nat natuurlandschap. Ook het beekdal van het Peizerdiep zal een meer natuurlijk karakter krijgen. In het houtsingellandschap zal de instandhouding van houtsingels centraal staan. In het veenontginningslandschap zijn met name de waterstructuren (kanalen, vaarten, wijken) de dragers. In het heideontginningslandschap kan de gewenste openheid worden gegarandeerd door een rendabele landbouw.

In de 3 landschappen liggen de 3 landgoederen op strategische locaties. Traditioneel hoort Nienoord bij Leek en Mensinghe bij Roden, TerHeijl ligt echter precies tussen de dorpen in en zou tot een gemeenschappelijk natuur en recreatielandgoed voor beide dorpen kunnen worden ontwikkeld.

Infrastructuur in model 1 (twee dorpen – 3 landschappen)

In onderstaande afbeelding is de infrastructuur van model 1 opgenomen. Na de afbeelding volgt een toelichting.

Afbeelding 4.3

Infrastructuur model "Twee dorpen- 3 landschappen"



Autoverkeer

Voor het autoverkeer worden de problemen in Leek aangepakt, door het verkeer te segmenteren: de route via de N372 wordt geoptimaliseerd voor het verkeer uit Leek-oost en het doorgaand verkeer vanuit Roden. Een nieuwe route aan de westzijde van Leek neemt het westelijk deel van Leek (inclusief nieuwe uitbreidingen) en het doorgaand verkeer uit het achterland voor haar rekening.

Verkeerskundig past bij dit model een kleinschalige aanpak, waarin de verkeersproblemen in Leek worden opgelost door de kern op te delen in segmenten: het deel oostelijk van de Auwemalaan wordt ontsloten via de bestaande (maar van haar knelpunten ontdane) N372; het deel westelijk van de Auwemalaan - inclusief de nieuwe uitbreidingen - wordt ontsloten via een nieuwe noord-zuidverbinding. Beide verbindingen sluiten rechtstreeks aan op de bestaande A7-aansluitingen. De Auwemalaan zelf wordt uit het verkeerssysteem onttrokken en als centrale route toebedeeld aan het openbaar vervoer en eventueel de fiets. Ter plaatse komt een 'waterscheiding' voor het autoverkeer, die de kern Leek verkeerskundig in twee stukken verdeelt.

Ook in Roden wordt het verkeer geconcentreerd. Daarvoor wordt de rondweg doorgetrokken tot aan de N373-Norgerweg. In de kern van Roden worden maatregelen getroffen om het aandeel doorgaand verkeer zoveel mogelijk te beperken. De ruimte die zo in beide kernen vrijkomt, kan worden aangewend voor verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer en voor het verbeteren van het netwerk voor de fiets.

De relatie tussen Roden en Leek wordt in dit model niet méér ondersteund als op dit moment al het geval is. Behalve het aanpakken van de bestaande knelpunten op de J.P. Santeeweg wordt er niet extra gefaciliteerd.

Openbaar vervoer

Uitgangspunt zijn de twee dorpen en de drie omliggende landschappen, die elk hun eigen karakter hebben en behouden. Hierop past een 'eigen' bediening door het openbaar vervoer. Zowel Leek als Roden krijgen in dit model een eigen openbaar vervoerlijn zonder expliciete onderlinge doorkoppeling. Daardoor ontstaat meer 'ruimte' om meerdere attractiepunten in beide kernen rechtstreeks met het openbaar vervoer te bedienen.

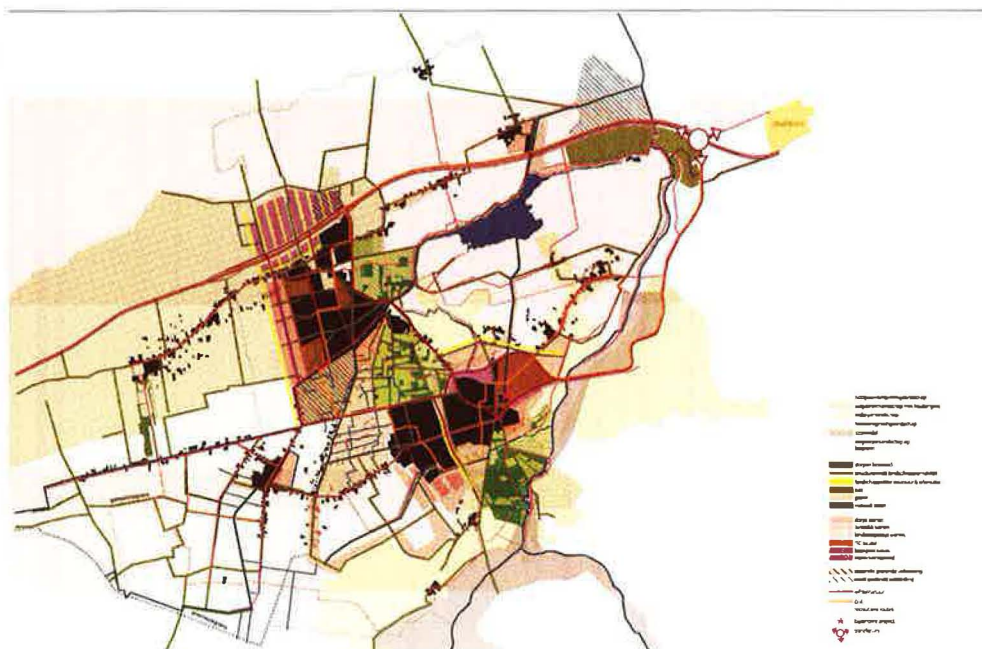
4.2.2

NETWERKLANDSCHAP

Onderstaande afbeelding is de visualisatie van het model "Netwerklandschap". Na de afbeelding volgt een toelichting.

Afbeelding 4.4

Model Netwerklandschap



Algemene toelichting

In het model netwerklandschap is de structuur van het landschap de drager van de identiteit van het totale gebied. De ontwikkelingsopgave zal worden benut om deze landschapsspecifieke structuren als lintdorpen, lanen, houtsingels, houtwallen, natuurzones, beken, vaarten, wijken en dijkes kwalitatief te verbeteren en daar waar ze ontbreken te completeren tot een samenhangende en beleefbare structuur.

De woningbouwopgave wordt verdeeld in verschillende dichtheden met dorps wonen (15-35 wo/ha), landelijk wonen (5-15 wo/ha), en wonen in het landschap (1-5 wo/ha). Het dorps wonen vindt plaats in Leek West, Leek Zuid-Oost, Roden Noord, Roden Oost en Roden Zuid-West. Daarnaast krijgen Zevenhuizen en Oostwold een deel van het dorps wonen toebedeelt. Zevenhuizen wordt hierdoor in staat gesteld een extraverte relatie met het omringende landschap aan te gaan en daardoor beter verankert te worden met het veenontginningslandschap. Oostwold zou zich als een robuuster buurtschap kunnen ontwikkelen met een directe verbinding aan het Leekstermeer. Het landschappelijk wonen

zal met name aan de buitenranden van Roden plaats kunnen vinden waardoor Leek een formele dorpsrand krijgt en Roden langzaam verdampt in het landschap. Het landschappelijk wonen vindt plaats langs een nieuw lint rondom het Steenbergerveld, langs de Rodervaart, langs het lint richting Roderwolde en langs de vaart van Oostwold naar het Leekstermeer. Ook kan een bescheiden opgave door middel van landschappelijk wonen in het wijkengebied een bijdrage leveren aan een duurzame ontwikkeling van dit typische kleinschalige veenontginningslandschap.

Om de aangename kleinschalige infrastructuur van het bestaande wegenpatroon te kunnen doorontwikkelen als een ontspannen netwerk wordt een groot deel van de opgave bedrijvigheid gerealiseerd langs de A7. Het grootste deel van het vrachtverkeer zal hierdoor niet meer in de dorpen komen. Om het landschappelijk karakter ook hier te optimaliseren zal het bedrijventerrein in noord-zuid richting worden doorsneden door een tiental robuuste singelstructuren.

Het bestaande bedrijfsgebied van Roden zal worden aangeduid als ICT locatie (intensiveren, combineren, transformeren), waarbij de insteek is een kwalitatief hoogwaardig bedrijventerrein (businesspark) met landschappelijke uitstraling te ontwikkelen.

Het landschappelijk raamwerk kan worden versterkt door de volgende landschappelijke ingrepen: een doorontwikkeling van de vaartenstructuur in het wijkengebied en rondom Zevenhuizen, de completering van een sterke oost-west lanenstructuur in Leek, het opzetten van een nieuwe landschappelijke rand aan de westkant van Leek, doorontwikkelen van de oude tolweg aan de noordzijde van Roden tot aangename laan en dorpsrand, de structuur van het landgoed Ter Heijl sterker maken door de lanen aan te vullen en te herplanten, de ring van het nieuwe lint rondom het Steenbergerveld, met een combinatie van landelijk wonen en dagrecreatie, in te richten als eikenlaan.

Op één plaats stellen wordt een zware landschappelijke ingreep voorgesteld. Dit is aan de noord-oost kant van het gebied. Hier komt de rustige landschappelijke identiteit op een brute wijze samen met de A7 en de oprukkende stadsrand van Groningen. Om het gebied robuust in het raamwerk op te nemen zal hier een forse landschappelijke ingreep nodig zijn als een bos of aarden wallen landschap. Het vormt daardoor letterlijk de kop van Leek-Roden richting de stad Groningen. De versterking van het netwerk zal vaak gepaard gaan met het optimaliseren van het recreatieve gebruik.

Zo wordt voorgesteld om een duurzame langzaamverkeersroute op te zetten vanaf Leek, via Nienoord, langs de noordoever van het Leekstermeer, de zuidrand van het bietenbos, en de noordrand van het Groninger stadspark naar het centrum van Groningen. Het inrichten van de groenzone tussen Roden en Nieuw Roden tot aangename langzaam verkeersverbinding van Mensinghe naar Ter Heijl. Het opzetten van een recreatieve 'loop' rondom Leek en Roden waar alle landschapstypen worden beleefd. Het completeren van de recreatie route langs het Peizerdiep van Roden naar Groningen.

Infrastructuur in model 2 (Netwerklandschap)

In onderstaande afbeelding is de infrastructuur van model 2 opgenomen. Na de afbeelding volgt een toelichting.

Afbeelding 4.5

Infrastructuur model
"Netwerklandschap"



Autoverkeer

De autostructuur is in dit model fijnmazig. Vergelijkbaar met model 1 wordt het autoverkeer in Leek verdeeld over enkele segmenten. Behalve de oostelijke (N372) en westelijke route wordt nu ook de Auwemalaan in de structuur opgenomen. De belasting van de weg neemt echter sterk af (het bedient alleen het middensegment). De Auwemalaan wordt oostelijk van Tolbert over de A7 kortgesloten op de verdeelweg. Dit is een nieuwe weg, parallel aan de A7 aan de noordzijde, die de beide aansluitingen op de A7 met elkaar verbindt. Enerzijds wordt deze structuur gebruikt als ontsluitingsroute voor het bedrijventerrein, anderzijds is het de belangrijke verdeelweg voor de kern Leek: hier kan het autoverkeer kiezen voor de westelijke, centrale of oostelijke ontsluitingsroute. De relatie tussen Leek en Roden wordt volgens hetzelfde concept over meerdere lijnen bediend. Behalve de bestaande komt er een nieuwe (stedelijke) verbinding aan de westzijde van Roden, via Zevenhuizen, die aansluit op de nieuwe westelijke ontsluitingsroute van Leek. Dit ontlast de oude verbinding, maar is niet te beschouwen als een hele zware verbinding.

Openbaarvervoer

Fijnmazigheid van beschikbaar netwerk biedt mogelijkheden voor O.V. met een lus-ontsluiting: één lijn, die zowel Leek als Roden bedient. In dit geval wordt ook de relatie tussen beide kernen nadrukkelijk ondersteund. In dit model is er een delicaat evenwicht tussen verbinden en ontsluiten. Je kunt de route niet zo maar allerhande kronkels geven, gestrektheid is voorwaarde om voldoende snelheid te halen. Dat betekent geen volledige dekking van beide kernen, minder haltes en dus meer voor- en natransport. De aangegeven openbaar vervoer route op de kaart is indicatief en zal bij doorontwikkeling definitief worden ingevuld.

Infrastructuur model 3 (nieuwe weg- nieuw dorp)**Afbeelding 4.7**

Infrastructuur model "Nieuwe
weg - nieuw dorp"

**Autoverkeer**

Het wegsysteem en O.V.-systeem worden hier beide beschouwd als één drager van de ruimtelijke ontwikkeling. Centraal door het gebied komt een Parkway, die zowel Roden met de ontwikkelingslocatie aan de noordzijde, de ontwikkelingslocatie Nieuw Terheijl, als het zuidelijk en westelijk deel van Leek met de ontwikkelingslocatie Leek-West ontsluit. Elk van de deelgebieden krijgt een aansluiting op de navelstreng, die in het westen aansluit op de A7 bij Boerakker. Aan beide zijden van de A7 wordt een parallel structuur gemaakt die de twee aansluitingen op de A7 met elkaar verbindt. De Parkway neemt de functie van de J.P.Santeeweg over en wordt hiermee de nieuwe verbindingsweg tussen Leek en Roden. In zowel Leek als Roden wordt het doorgaand verkeer zoveel mogelijk verwijderd, zodat ruimte ontstaat voor het openbaar vervoer en de fiets.

Openbaarvervoer

Het o.v.-systeem wordt opgehangen aan het openbaar vervoerknooppunt bij Hoogkerk. Vanuit dat knooppunt wordt met een 'snelle loop' elk van de kernen bediend. Uitgangspunt voor de 'snelle loop' is een vrije baan en zoveel mogelijk een gestrekte positionering van deze baan.

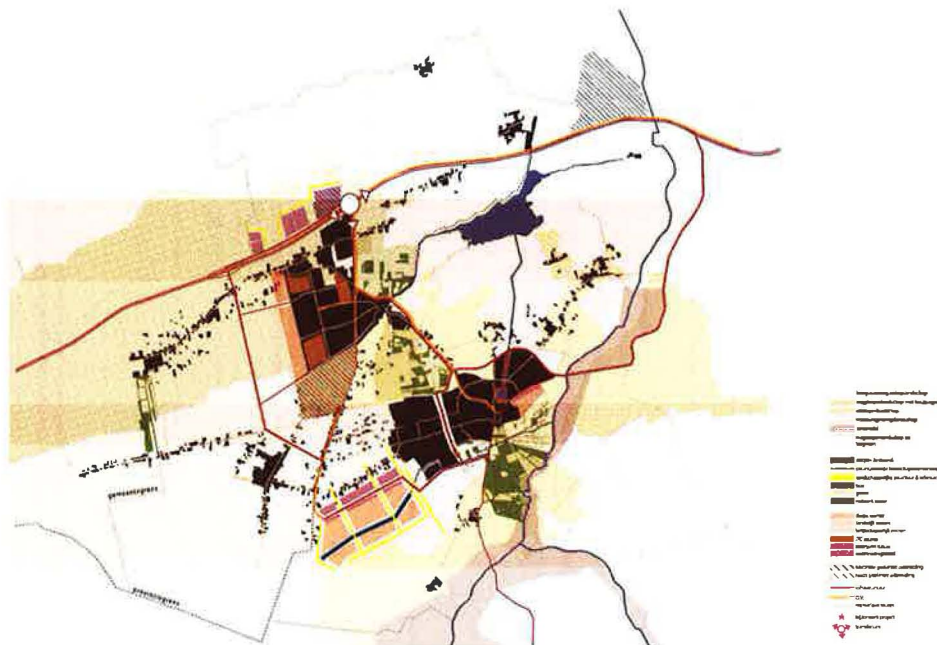
4.2.4

WONEN OP HET ZAND

Onderstaande afbeelding is de visualisatie van het model “Wonen op het zand”. Na de afbeelding volgt een toelichting.

Afbeelding 4.8

Model Wonen op het zand



Algemene toelichting

Het model Wonen op het zand is variant op model 3. Hierbij is de bodem en de daarbij horende waterhuishouding als basis genomen voor de ontwikkeling. De verscheidenheid aan bodemsoorten als zand, veen, moerige gronden, en verschillende kleisoorten met potklei als bijzonderheid maakt het gebied rondom Roden en Leek zeer divers. Als deze situatie wordt gekoppeld aan de waterhuishouding in het gebied zien we een grote variatie ontstaan tussen kwel en infiltratie gebieden.

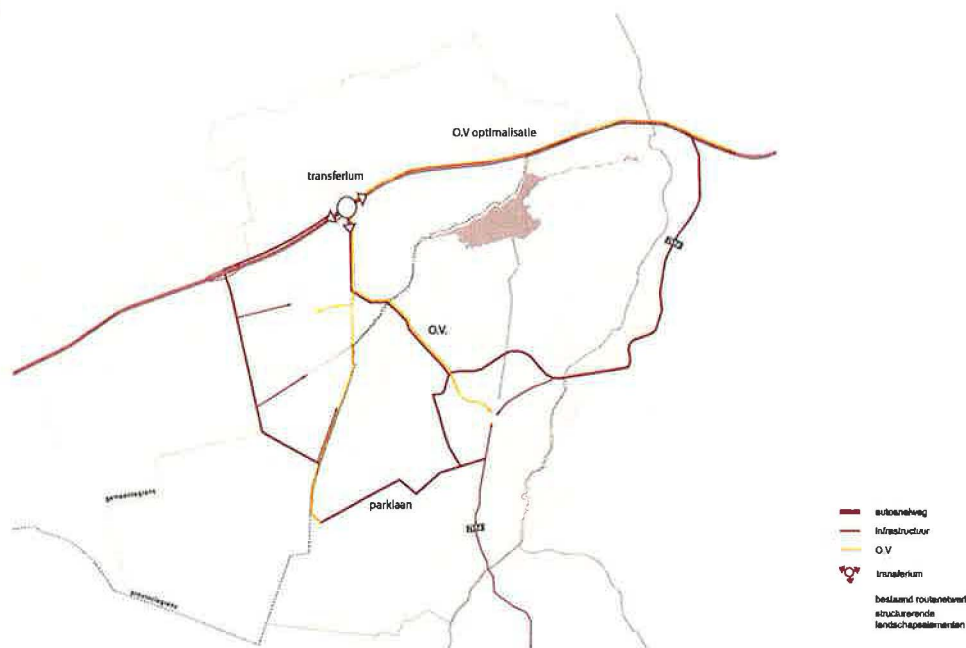
Op basis van deze gegevens ligt het voor de hand locaties te zoeken in de infiltratiegebieden. Met name de gebieden direct ten noorden van Roden, de westkant van Leek en de Zuidwest kant van Roden komen hiervoor in aanmerking.

In dit model ligt de zwaarste ingreep op het Steenbergerveld. Net zoals bij model 3 is hier gekozen een landschappelijke entiteit te gebruiken voor de ontwikkelingsopgave: Nieuw Steenberg. De maat van deze locatie kan een groot deel van het gewenste woon en bedrijven programma opvangen. Bij de ontwikkeling van Nieuw Steenberg zal de Steenbergerloop met zijn oevers een bijzondere centrale positie innemen.

De typische orthogonale structuur van het veld biedt een goed uitgangspunt voor het stedenbouwkundig model. Hierbij is het wel belangrijk dat de randen ingericht worden als landschappelijke zones om de gewenste landschappelijke en ecologische verbindingen in stand te kunnen houden. Daarnaast kunnen de locaties Leek West, Leek Noord (bescheiden) en Roden Oost worden ontwikkeld. De ingreep op het Steenbergerveld is zo groot dat de nieuwe infrastructuur komend vanaf de westzijde van Leek over het Steenbergerveld aansluiting vindt op de rondweg van Roden.

Infrastructuur in model 4 (Wonen op het zand)**Afbeelding 4.9**

Infrastructuur model "Wonen op het zand".

**Autoverkeer**

Het wegsysteem en O.V.-systeem zijn een variant op model 3, waarbij de nieuwe Parkway wordt opgerekt om het ontwikkelingsgebied op het Steenbergerveld te kunnen ontsluiten. Ten zuidwesten van Roden wordt de Parkway aangesloten op de doorgetrokken rondweg. In deze variant ligt de Parkway niet direct aan de ontwikkelingslocatie Leek-West maar vrij in het landschap. De positie van de Parkway is hier indicatief en zal in de uitwerking met een ruime bandbreedte moeten worden bekeken.

Openbaar vervoer

Het o.v.-systeem wordt opgehangen aan een nieuw openbaar vervoerknooppunt Leek/Roden met snelle verbindingen naar Groningen en Drachten (een soort treindiensten). Vanuit dat knooppunt wordt met twee ontsluitende lijnen elk van de kernen bediend. De vrijheid in de routing van deze lijnen is veel groter dan in de andere modellen, omdat het tijdsaspect minder knellend is. Voorwaarde voor de ontsluiting van Roden is dat de bus vanaf het o.v.-knooppunt een zo snel mogelijke verbinding krijgt naar het centrum van Roden.

Daarvoor kan de J.P.Santeeweg worden benut. Deze wordt voor het autoverkeer afgesloten. Daarnaast zal een directe verbinding vanaf de ontwikkelingslocatie Steenbergerveld naar het o.v.-knooppunt moeten worden gelegd.

HOOFDSTUK

5

Aanpak SMB

5.1

AANPAK OP HOOFDLIJNEN

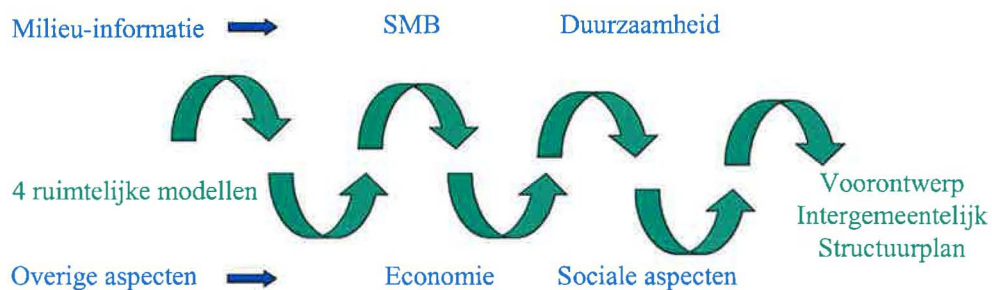
Van 4 ruimtelijke modellen naar 1 plan

Van de vier ruimtelijke modellen uit hoofdstuk 4 worden de milieueffecten onderzocht. De resultaten worden in het kader van de SMB in een Milieuraapport opgenomen. De 4 modellen worden onderling met elkaar vergeleken op basis van hun milieueffecten. De uitkomsten moeten de besluitvorming rond het Intergemeentelijk Structuurplan ondersteunen.

Bij de keuzes rond het Ontwerp Intergemeentelijk Structuurplan wordt ook informatie betrokken op het gebied van stedenbouw, economie, sociale aspecten, duurzaamheid e.d.. Er is in feite een wisselwerking tussen ontwerp, SMB en andere onderzoeken. Volgens een iteratief proces wordt zo vanuit de vier ruimtelijke modellen 1 model samengesteld; het Ontwerp Intergemeentelijk Structuurplan Roden/Leek (zie onderstaande afbeelding).

Afbeelding 5.1

Iteratief proces om tot een Ontwerp Intergemeentelijk Structuurplan te komen.



Integrale toetsing van de modellen

De modellen worden integraal getoetst. Dat wil zeggen dat alle planonderdelen (woningbouw, bedrijventerrein, wegenstructuur e.d.) in samenhang worden beschouwd. Voordat een integrale toetsing kan plaatsvinden, moet inzicht worden verkregen van de effecten van de afzonderlijke planonderdelen. De volgende planonderdelen worden onderscheiden:

- Wonen, eventueel met de varianten dorps wonen/landelijk wonen/landschappelijk wonen;
- ITC locatie;
- Bedrijventerrein;
- Infrastructuur.

Per planonderdeel wordt in de tekst aangegeven waar het effect optreedt, bijvoorbeeld in Roden-Noord, Leek Noordoost of ten zuiden van het Leekstermeer.

Door eerst de planonderdelen te toetsen en vervolgens de modellen in zijn geheel, ontstaan twee soorten tabellen:

Tabel 5.1

Toetsing op planonderdelen

Woningbouw				
Effectcriteria	Model 1	Model 2	Model 3	Model 4
.....	++	+	+	++
.....	-	-	-	0
.....	-	0	+	0
.....	Enz.	Enz.	Enz.	Enz.
.....				
Bedrijventerrein				
Effectcriteria	Model 1	Model 2	Model 3	Model 4
.....	0	+	++	+
.....	-	0	+	-
.....	-	0	+	-
.....	Enz.	Enz.	Enz.	Enz.
.....				
Enz., enz.				
Effectcriteria	Model 1	Model 2	Model 3	Model 4
.....	Enz.	Enz.	Enz.	Enz.
.....				
.....				
.....				
.....				

Tabel 5.2

Integrale toetsing: effecten op modelniveau

Effectcriteria	Model 1	Model 2	Model 3	Model 4
.....	++	+	+	++
.....	-	-	-	0
.....	-	0	+	0
.....	Enz.	Enz.	Enz.	Enz.
.....				

5.2

TOETSINGSKADER

Relevante en onderscheidende milieuaspecten

Het Ontwerp Intergemeentelijk Structuurplan wordt getoetst aan die milieuaspecten, waarop effecten als gevolg van het plan worden verwacht. Het gaat vooral om aspecten waarvoor de vier ruimtelijke modellen onderscheidend zijn.

Er wordt ingestoken op een breed toetsingskader. In de SMB worden de milieuaspecten betrokken die doorgaans ook in m.e.r.-procedures aan de orde zijn en/of in de Europese Richtlijn voor SMB worden genoemd (o.a. biodiversiteit en gezondheid en milieu).

Toetsing aan doelen en ambities

De toetsingscriteria worden afgeleid van de doelstellingen en de ambities van het Intergemeentelijk Structuurplan en de kader- en randvoorwaardenstellende uitspraken uit beleid en regelgeving (toetsing op doelbereik). De doelen en ambities van de gemeente (bijvoorbeeld ten aanzien van duurzame energie) worden in het Milieuraapport opgenomen en zoveel mogelijk kwantitatief gemaakt. De kader- en randvoorwaardenstellende uitspraken volgen uit het vigerend beleid en de wet- en regelgeving (zie ook paragraaf 3.1). Onderstaand is een eerste aanzet tot een beoordelingskader gegeven.

Tabel 5.3

Beoordelingskader in het kader
van de Strategische
Milieubeoordeling (SMB)

Effectcriterium
Bodem en water
- Aantasting bodem- of grondwaterbeschermingsgebieden
- Aantasting waterbergingsgebieden
- Aantasting bodemkwaliteit (a.h.v. (uitspoeling van) bodemverontreinigingen)
- Aantasting waterkwaliteit
Cultuurhistorie en archeologie
- Aantasting cultuurhistorische waarden
- Aantasting aardkundige/geomorfologische waarden
- Aantasting archeologische waarden
Landschap
- Aantasting landschapswaarden (elementen, lijnen, gebieden)
- Aantasting openheid
Natuur
- Invloed op VHR-gebied (ruimtebeslag, verstoring, versnippering, verdroging)
- Aantasting overige EHS (ruimtebeslag, verstoring, versnippering, verdroging)
- Aantasting overige natuurwaarden (ruimtebeslag, verstoring, versnippering, verdroging)
Woon-, werk- en leefmilieu
- Invloed op bestaande woonfuncties
- Invloed op bestaande werkgebieden (inclusief landbouw)
- Invloed voorzieningenniveau
- Effect op geluid, lucht, externe veiligheid (semi-kwantitatief)
- Invloed op recreatiegebieden
Verkeer en vervoer
- Invloed op de verkeersafwikkeling (semi-kwantitatief)
- Invloed op de verkeersveiligheid (semi-kwantitatief)
- Effecten leefbaarheid (oversteekbaarheid, sociale veiligheid)
- Kansen OV (kwalitatief)
Duurzaamheid
Denk aan:
- Combinaties van functies
- Dubbel grondgebruik
- Alternatieve energiebronnen
- Mogelijkheden duurzaam watersysteem

5.3

WIJZE VAN BEOORDELEN

De effecten zullen met name kwalitatief worden bepaald op basis van topografische kaarten, waardekaarten, beleidskaarten en expert judgement. Er wordt bij de effectbeschrijving gebruik gemaakt van bestaande gegevens of vereenvoudigde modellen (om bijvoorbeeld semi-kwantitatieve gegevens te verzamelen over verkeer, geluid, lucht, externe veiligheid, bijvoorbeeld aan de hand van kentallen).

Bij bodem en water, cultuurhistorie, archeologie, landschap en natuur spelen effecten een rol als ruimtebeslag, hinder en doorsnijding. Zo wordt bijvoorbeeld voor een woningbouwlocatie aangegeven of deze volledig of deels in een beleidsmatig beschermd gebied ligt (ruimtebeslag op bodembeschermingsgebieden, EHS of VHR-gebied). Ook wordt aangegeven of er sprake is van een archeologisch waardevol gebied, landschappelijk waardevol gebied e.d.. Hoe meer ruimtebeslag, hoe ernstiger het effect.

Hinder kan aan de orde zijn bij landschap (visuele hinder) of bij natuur (geluidshinder). Bij landschap kan ook sprake zijn van doorsnijding van structuren (lanen, watergangen). Dit geldt ook voor natuur. Zo kan een ecologische verbindingzone worden doorsneden, waardoor dieren worden beperkt om van het ene naar het andere gebied te gaan.

Bij verkeer en vervoer en bij woon-, werk- en leefmilieu, spelen relaties een rol. Hoe lang duurt het om van A naar B te komen? Liggen woon- en werkgebieden dicht bij elkaar en hoe is de relatie tussen woongebieden en het buitengebied (in verband met recreatie)? Voor woongebieden is ook de afstand tot voorzieningen (scholen, artsen, winkels) van belang. Hoe korter de afstand, hoe gunstiger het effect.

Veiligheid is ook een relevant item bij verkeer en woonmilieu. Enerzijds gaat het om verkeersveiligheid (hoe drukker wegen hoe onveiliger, en ook de vormgeving van wegen en kruispunten is belangrijk). Anderzijds moet gekeken worden naar de sociale veiligheid van het plan (mogelijkheid van sociale controle op fietsers, mate van oversteekbaarheid voor voetgangers).

Bij duurzaamheid wordt bijvoorbeeld gekeken naar de mogelijkheid om functies te combineren, dubbel grondgebruik toe te passen, alternatieve energiebronnen aan te wenden of duurzame watersystemen aan te leggen.

5.4

WEERGAVE RESULTATEN

Kwalitatieve of kwantitatieve weergave effecten

Zowel positieve als negatieve effecten worden in beeld gebracht. Daarnaast wordt gelet op de wisselwerking tussen planonderdelen, de wisselwerking tussen aspecten en eventuele externe effecten buiten de regio. Voor het weergeven van de effecten wordt gebruik gemaakt van de volgende kwalitatieve schaal:

++	zeer positief effect
+	positief effect
0	niet of nauwelijks effect
-	negatief effect
--	zeer negatief effect

Waar mogelijk worden de effecten aan de hand van getallen aangegeven (aantal, ha, kilometers e.d.).

Referentiesituatie

Bij de effectbeschrijving geldt de autonome ontwikkeling (de situatie waarbij ontwikkelingen op basis van bestaande (bestemmings)plannen doorgang vinden) als referentiesituatie. Als jaartal voor de referentiesituatie wordt 2020 gehanteerd.

Ernst van de effecten

Om de ernst van de effecten aan te geven, wordt onderscheid gemaakt naar:

- Uitsluitende criteria;
- Voorwaardenscheppende criteria;
- Rangschikkende criteria.

Indien een activiteit uit het Ontwerp Intergemeentelijk Structuurplan geen doorgang kan vinden of wanneer een aanpassing van de (omvang of ligging van) de activiteit plaats moet vinden, spreken we van een uitsluitend effect. Bij uitsluitende effecten kan worden gedacht aan een situatie dat er een significant effect optreedt op Vogel- en/of Habitatrichtlijngebieden (waarvoor een strikte bescherming geldt) of er een dermate hoge geluidsbelasting optreedt, dat een ontheffing en/of mitigerende maatregelen niet mogelijk zijn.

Wanneer uit de toetsing blijkt dat er randvoorwaarden van toepassing zijn voor de verdere uitwerking van het plan/de activiteit (tijdens bijvoorbeeld de bestemmingsplanfase), is sprake van een randvoorwaardenstellend effect. Bij randvoorwaarden voor de verdere planvorming kan worden gedacht aan:

- Het zodanig inpassen van de activiteit in het landschap, dat effecten worden geminimaliseerd.
- Mitigerende maatregelen treffen om negatieve effecten zoveel mogelijk te beperken (geluidsschermen, maatregelen met betrekking tot de waterhuishouding zoals het omleggen van een watergang of het aanpassen van het waterpeil).

Tenslotte kan het zijn dat er ongewenste effecten optreden, die geen uitsluitende werking hebben en geen directe voorwaarden aan de verdere uitwerking stellen, maar die wel bepalend kunnen zijn voor de beleidskeuze. We spreken dan over rangschikkende effecten; de effecten geven een bepaalde rangorde aan (alternatieven voor) activiteiten. Het kan bijvoorbeeld gaan om een (ongewenste) toename van reisafstanden, doorsnijding van vervuilde bodems of doorsnijding van watergangen.

In het Milieurapport zal voor de diverse criteria in de effecttabellen met letters worden aangegeven of sprake is van uitsluitende criteria (u), voorwaardensstellende criteria (v) of rangschikkende criteria (r). Daarmee krijgen besluitvormers snel inzicht in de ernst van de effecten.

5.5**DETAILNIVEAU TOETSING**

Het detailniveau van de milieutoets wordt afgestemd op het detailniveau van het plan: een Intergemeentelijk Structuurplan. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat een zodanig detailniveau wordt gekozen, dat locatiekeuzes kunnen worden onderbouwd; de locatie van woningen, bedrijventerreinen, (nieuwe) infrastructuur. De exacte inrichting van planonderdelen wordt vastgelegd in bestemmingsplannen, die na het Intergemeentelijk Structuurplan zullen volgen. Indien een bestemmingsplanwijziging een activiteit betreft die op zichzelf m.e.r.(beoordelings)plichtig is, is later in de tijd gezien een nadere milieuanalyse vereist (op te nemen in een beoordelingsnotitie of MER). Op dat moment is bekend hoe het gebied precies wordt ingericht en zullen milieueffecten meer in detail worden onderzocht (op inrichtingsniveau).

De verwachting is dat na het Intergemeentelijk Structuurplan Roden/Leek nog één of meer m.e.r.-procedures zullen volgen, gekoppeld aan bestemmingsplannen.