

Gebiedsontwikkeling Norgerbrug

Notitie reikwijdte en detailniveau

Definitief

Grontmij Nederland B.V.
Assen, 25 mei 2010

Verantwoording

Titel : Gebiedsontwikkeling Norgerbrug
Subtitel : Notitie reikwijdte en detailniveau
Projectnummer : 287233
Referentienummer : 287233
Revisie :
Datum : 25 mei 2010

Auteur(s) : drs. H. Praamstra, M. Oosterhuis, mr. M. Haan
E-mail adres : martin.haan@grontmij.nl
Gecontroleerd door : drs. D. Gijsbers, mr. M. Haan
Paraaf gecontroleerd : 
Goedgekeurd door : drs. J.W. Popken
Paraaf goedgekeurd : 
Contact : Stationsplein 12
9401 LB Assen
Postbus 29
9400 AA Assen
T +31 592 33 88 99
F +31 592 33 06 67
info@grontmij.nl
www.grontmij.nl

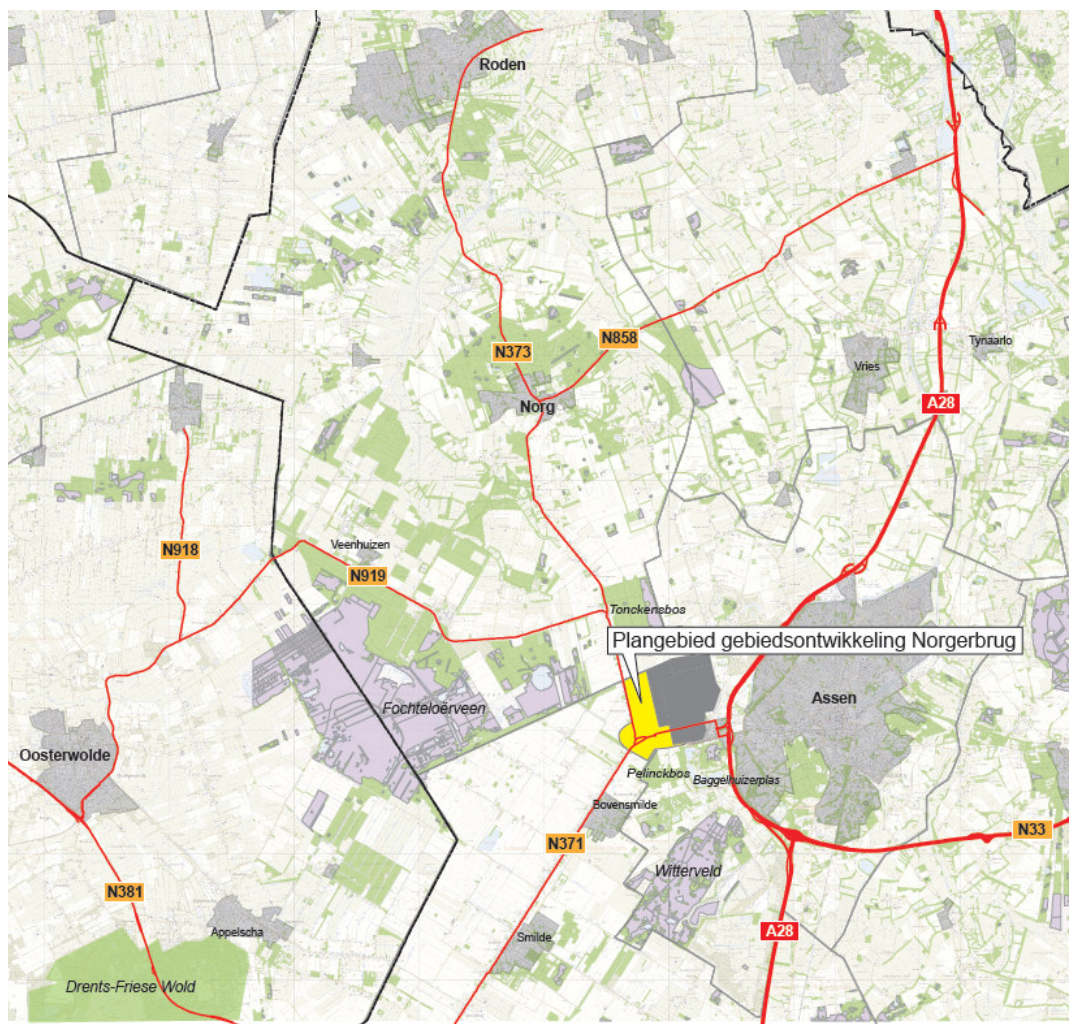
Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Verplichting tot uitvoeren plan-m.e.r.	5
1.3	Bestemmingsplan	5
1.4	Leeswijzer	5
2	Probleemstelling, doelstelling en beleidskader.....	6
2.1	Probleemstelling	6
2.2	Doelstelling gebiedsontwikkeling Norgerbrug.....	6
2.3	Beleidskader	7
3	Voorgenomen activiteit en alternatieven.....	13
3.1	Voorgeschiedenis	13
3.1.1	Voorgeschiedenis woningbouw	13
3.1.2	Voorgeschiedenis wegaanpassing	15
3.2	Voorgenomen activiteit	17
3.2.1	Woningbouw	17
3.2.2	Provinciale wegen.....	18
3.2.3	Buurtschap Norgerbrug.....	19
3.2.4	Ecologische verbindingszone	19
3.2.5	Visualisatie	19
3.3	Alternatieven	20
4	Bestaande milieusituatie	24
4.1	Bodem.....	24
4.2	Water.....	25
4.3	Natuur	26
4.4	Landschap.....	27
4.5	Archeologie	27
4.6	Verkeer.....	28
4.7	Woon- en leefmilieu	28
5	Reikwijdte en detailniveau	29
5.1	Reikwijdte.....	29
5.2	Detailniveau	29
6	Vervolgprocedure.....	33
6.1	Consultatie bestuursorganen en zienswijzemogelijkheid	33
6.2	Vervolgproces	33

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeenten Assen en Midden-Drenthe en de provincie Drenthe hebben gezamenlijk besloten tot gebiedsontwikkeling in het plangebied Norgerbrug. De Gebiedsontwikkeling behelst de uitbreiding van de woonwijk Kloosterveen, de aanpassing van de provinciale wegen N371 en N373, de opwaardering van de buurtschap Norgerbrug en het leveren van een bijdrage aan de ecologische verbindingszone Fochteloërveen-Witterveld. Het plangebied voor de Gebiedsontwikkeling wordt globaal begrensd door de gemeentegrens met Noordenveld in het noorden, de Norgervaart inclusief omlegging N373 in het westen, de nog te ontwikkelen ecologische verbindingszone Fochteloërveen-Witterveld en het Pelinckbosgebied in het zuiden en Kloosterveen II in het oosten. Het gedeelte van de N371 dat wordt verdubbeld valt ook onder het plangebied. plangebied is in onderstaande figuur indicatief weergegeven.



Figuur 1.1. Plangebied (indicatief) en ligging in de regio

1.2 Verplichting tot uitvoeren plan-m.e.r.

De gebiedsontwikkeling ligt op korte afstand van het Natura 2000-gebied Fochteloërveen. Omdat significante effecten op dit gebied op voorhand niet konden worden uitgesloten, is gestart met het uitvoeren van een passende beoordeling. Hierdoor is tevens een plicht ontstaan tot het uitvoeren van een plan-m.e.r.¹ Voor de gemeente Assen komt daarbij dat in het kader van het plan-MER voor het structuurplan Stadsrandzone (dat ook betrekking had op Kloosterveen III, zie paragraaf 3.1) is afgesproken dat bij de verdere uitwerking van de plannen voor Kloosterveen weer een milieueffectrapportage zal worden uitgevoerd. Met de onderhavige plan-m.e.r.-studie wordt invulling gegeven aan die afspraak.

1.3 Bestemmingsplan

Het plan-MER wordt opgesteld ten behoeve van een bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan zal worden vastgesteld door de gemeenten Assen en Midden-Drenthe. In dit bestemmingsplan wordt een planologische regeling opgenomen voor de verschillende onderdelen van de Gebiedsontwikkeling, inclusief de provinciale wegen. Volgens de huidige planning zal het (definitieve) plan-MER samen met het voorontwerp-bestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

Het voorgaande betekent dat de gemeenten Assen en Midden-Drenthe het bevoegd gezag zijn in het kader van de plan-m.e.r.-procedure. De gemeenten Assen en Midden-Drenthe en de provincie Drenthe zijn de gezamenlijke initiatiefnemers in deze plan-m.e.r.-procedure

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van deze notitie wordt ingegaan op de probleemstelling en de doelstelling van de Gebiedsontwikkeling Norgerbrug. Tevens wordt in dit hoofdstuk het relevante overheidsbeleid kort beschreven. In hoofdstuk 3 wordt de inhoud van de Gebiedsontwikkeling nader toegelicht en wordt ingegaan op mogelijke alternatieven. Hoofdstuk 4 bevat een beschrijving van de huidige milieusituatie. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de reikwijdte en het detailniveau van de plan-m.e.r.-studie. Tot slot wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op het vervolgproces.

¹ Plan-m.e.r. = het proces, plan-MER = het product

2 Probleemstelling, doelstelling en beleidskader

2.1 Probleemstelling

Hieronder worden twee onderwerpen genoemd die samen de probleemstelling voor de Gebiedsontwikkeling Norgerbrug vormen. Beide onderwerpen hebben dezelfde prioriteit (volgorde is willekeurig).

De Assense woonwijk Kloosterveen, gelegen nabij de buurtschap Norgerbrug, is volop in ontwikkeling. Na afronding van Kloosterveen II zal Kloosterveen moeten doorgroeien met nog eens 1200 woningen. Hiertoe is besloten op basis van het Structuurplan Stadsrandzone. Deze extra opgave is nodig ter uitvoering van de regionale afspraken die zijn gemaakt in het kader van de Regio Groningen-Assen.

Het autoverkeer vanuit het achterland over de N371 en de N373 naar de A28 en de stad Assen geven een hoge verkeersdruk in en rondom de buurtschap Norgerbrug (waar de genoemde wegen bij elkaar komen). Deze druk zal in de autonome ontwikkeling nog toenemen. De N371 en N373 vragen hierdoor om aanpassingen en onderhoud.

2.2 Doelstelling gebiedsontwikkeling Norgerbrug

De integrale doelstelling van de gebiedsontwikkeling Norgerbrug is een duurzame en kwalitatief hoogwaardige landschappelijke, ecologische en stedenbouwkundige invulling waarbij sprake is van een duurzame en veilige verkeersafwikkeling. Het plan moet daarnaast voorzien in een duidelijke en permanente overgang van het stedelijke gebied naar het landschap. Deze integrale doelstelling is hieronder uitgewerkt in vier doelstellingen.

Doelstelling 1: uitbreiding en afronding van woonwijk Kloosterveen

a. Programma

De doelstelling is om in Kloosterveen III circa 1200² woningen te bouwen, waarbij Kloosterveen III Zuid uit circa 300-350 woningen en Kloosterveen III West uit circa 700-800 woningen zal bestaan.³ Voorts moet er in Kloosterveen III een derde scholencluster (met circa 40 lokalen en een sporthal, BSO, kinderopvang) en een nieuwe sportvoorziening komen.

b. Aanhechting Kloosterveen

Kloosterveen III moet logisch worden verbonden met de bestaande wijk Kloosterveen en de aanwezige infrastructuur (autoverkeer en fiets). Assen kiest voor lagere woningdichtheden aan de stadsranden. In Kloosterveen III streeft men naar een dichtheid van <16 woningen per hectare, waar Kloosterveen II nog een dichtheid van 20-24 woningen per hectare kende.

c. Overgang stad-land

Het landschap en de landschappelijke routes die dwars door de woonwijk Kloosterveen III lopen, sluiten op elkaar aan. Hierdoor wordt het landschap de woonwijk 'ingetrokken'. Deze overgang stad-land vormt de natuurlijke stadsrand van Assen. De landschapstructuur en het samenspel van landschappelijke openheid en geslotenheid moeten invulling geven aan de overgang van stad naar land. Er moet daarnaast een natte ecologische zone aangelegd worden

² Bron: Woonplan Assen 2010-2030

³ Bron: Structuurplan Stadsrandzone Assen (2008)

langs de Norgervaart. Deze zone draagt bij aan de duidelijke en permanente overgang van het stedelijk gebied naar het buitengebied.

d. Duurzaamheid

Assen wil een duurzame stad zijn waarbij er naar gestreefd wordt dat minimaal 50% van de nieuwe woningen CO₂-neutraal is. Nabije en bereikbare voorzieningen moeten bijdragen aan gebruik van duurzame manieren van vervoer.

Doelstelling 2: een goede en veilige bereikbaarheid van de A28, het achterland, het stedelijk netwerk Assen/Groningen en het centrum van Assen via de N371 en N373.

a. Autoverkeer

Om de doorstroming en de bereikbaarheid van het achterland, rekening houdende met de toekomstige verkeersintensiteit, te verbeteren is een verbinding buiten de buurtschap Norgerbrug om nodig. De aansluiting op Kloosterveen III moet hierbij worden meegenomen. De aansluiting van de N371 en N373 als gebiedsontsluitingsweg op het hoofdwegennet (A28) en het stedelijk netwerk Groningen/Assen moet bovendien verbeterd worden.

b. Openbaar vervoer

Een busroute moet worden opgenomen binnen Kloosterveen III Zuid, zodat de regionale verbinding Assen-Smilde gehandhaafd blijft. Ook moet de regionale busverbinding Assen-Veenhuizen/Norg door Kloosterveen III West gehandhaafd blijven.

c. Fiets

Beide zijden van de Drentse Hoofdvaart moeten goed en veilig met de fiets te gebruiken blijven. Ook langs de Norgervaart moet een veilige fietsverbinding komen. Beide verbindingen maken deel uit van de provinciale hoofdfietsstructuur.

Doelstelling 3: upgradering en versterking van de buurtschap Norgerbrug.

De ontwikkelingen van de stad Assen en de groei van het verkeer op de N371 en de N373 leiden tot een verhoogde verkeersdruk op de buurtschap Norgerbrug. De buurtschap moet als eigenstandige woongemeenschap behouden blijven. De leefbaarheid van de buurtschap moet verbeterd worden.

Doelstelling 4: ecologische verbindingszone

Om het Fochteloërveen en het Witterveld ecologisch te verbinden moet een verbindingszone aangelegd worden, bestaande uit een combinatie van schrale vegetatietypen en bos.

2.3 Beleidskader

Hieronder zijn de meest relevante beleidsdocumenten in tabel weergegeven. In het plan-MER zal dit overzicht worden aangevuld en (waar nodig) uitgewerkt.

Beleidsdocument		Inhoud	Relevantie voor Norgerbrug
<i>Ruimtelijke ordening</i>			
NL	Nota Ruimte 2005: Ruimte voor ontwikkeling	Het kabinet richt zich op vier doelen: versterking van de internationale concurrentiepositie van Nederland, bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland, borging en ontwikkeling van belangrijke (inter)nationale ruimtelijke waarden, en borging van de veiligheid.	Het rijk wil verstedelijking en infrastructuur zoveel mogelijk bundelen in nationale stedelijke netwerken, economische kerngebieden en hoofdverbindingssassen. De regio Groningen-Assen is een stedelijk netwerk.

P	Provinciaal Omgevingsplan (POP II)	Hoofdoelstelling van het POP is het tot stand brengen van een evenwicht tussen ontwikkeling en handhaving/vergroting van de kwaliteiten van Drenthe, zoals: veel ruimte, het landschap, relatief goede milieuomstandigheden, natuurkwaliteit, rust, duistere nachten, herkenbare watersystemen en de sociaal-economische kwaliteiten.	Doelstelling voor de ontwikkeling van stedelijk gebied is het creëren van een goed vestigingsklimaat om een hoog aanbod van werkgelegenheid en voorzieningen te kunnen bieden. De Regio Assen-Groningen krijgt daarbij prioriteit. Doelstelling voor de ontwikkeling van het landelijk gebied is gericht op het realiseren en instandhouden van een vitaal landelijk gebied.
P	Omgevingsvisie (concept)	Drenthe streeft naar het ontwikkelen van een bruisend Drenthe, passend bij haar kernkwaliteiten, te weten (o.a.): openheid van het landschap, natuur binnen de EHS, diversiteit en gaafheid van de landschapstypen, cultuurhistorische, archeologische en aardkundige waarden en sociale, externe- en verkeersveiligheid.	De hoofdpoging voor Groningen-Assen is het faciliteren van de te verwachten demografische groei met een adequaat verkeer- en vervoerssysteem. De verschillende landschapstypen binnen de regio moeten worden versterkt, met als uitgangspunt een scherpe scheiding tussen 'rood' en 'groen'. Assen kan verder worden versterkt door het ontwikkelen van unieke en afwisselende woonmilieus.
G	Structuurplan Stadsrandzone: korte termijnvisie	Het structuurplan geeft richting aan het faciliteren van toekomstige ruimteclaims aan (o.a.) de westkant van Assen, zonder dat de bijzondere natuur- cultuur- en landschappelijke waarden van het gebied wezenlijk worden aangetast. Stedelijke en landschappelijke ontwikkeling moeten elkaar versterken.	Aandachtspunten bij het ontwikkelen van Kloosterveen III zijn: afronding van Kloosterveen als overgang naar het landschap, het ontwikkelen van een ecologische verbindingszone tussen het Tonckensbos en het bosgolfterrein en het ontwikkelen van een natte ecologische zone langs de Norgervaart. Bij het ontwikkelen en versterken van groen en recreatie moet gelet worden op de afronding van Kloosterveen als overgang naar het buitengebied.
G	Hoofdstad Assen: Integrale Structuurvisie Assen 2030	Assen groeit naar verwachting tot circa 80.000 inwoners in 2030. Assen wil adequaat inspelen die demografische ontwikkeling en economisch groeien.	In de Regio Assen-Groningen is afgesproken dat Assen tot 2030 11.000 woningen bouwt. Om Assen bereikbaar te houden, wordt gekozen voor het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur en het wegnemen van knelpunten.
G	Woonplan Assen 2010-2030: een stad voor iedereen	Assen wil zich inspannen om een prettige woongemeente te blijven. Uitgangspunt voor het woonplan is de groei naar 80.000 inwoners in 2030. Deze ambitie strookt met de Provinciale bevolkingsprognose 2009. Dit vraagt om een uitbreiding van het woonaanbod in zowel kwantitatieve zin, maar vooral ook in kwalitatieve zin. Naast de voor Assen bekende en gewaardeerde groenstedelijke woonmilieus zal ook aanbod in meer stedelijke woonmilieus worden gerealiseerd. De in het woonplan vastgestelde woningbouwopgave is gebaseerd op het woningmarktonderzoek 'Een vernieuwde blik op de woningmarkt in Assen' uit 2009. In het woonplan is rekening gehouden met het fenomeen krimp.	De realisatie van Kloosterveen III is nodig om te voorzien in de toekomstige behoefte aan groen stedelijk wonen. Rekening houdend met de vernieuwingsopgave omvat het bouwprogramma 2009-2020 in totaal 4650 woningen, 420 per jaar. Het plan Kloosterveen III voorziet met 1200 woningen in 13% van de uitbreidingsbehoefte tot 2030.

Verkeer en vervoer			
P	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) Drenthe 2007 – 2020	Het provinciale verkeers- en vervoersbeleid streeft een duurzame mobiliteit na onder andere door uitbreiding van autocapaciteit te beperken tot de aanpak van knelpunten; alternatieven voor de auto te stimuleren door in te zetten op ketenmobiliteit en de realisatie van het OV netwerk en het fiets-netwerk.	De bereikbaarheid van Assen door middel van de verknoping van de N371 en N373 is een prioritair project. Daarnaast wordt hoogwaardig openbaar vervoer ontwikkeld en worden binnen en buiten het stedelijke gebied directe, veilige en comfortabele fietsroutes ontwikkeld.
P	Fietsplan Drenthe	Het hoofddoel van het fietsplan is om het fietsgebruik in Drenthe te stimuleren, zowel in het stedelijke als in het landelijke gebied. De provincie zorgt voor een bovenlokaal netwerk van veilige en aantrekkelijke fiets-routes.	Fietsverbindingen moeten zo rechtstreeks mogelijk naar, binnen en van stedelijke centra en naar OV-knooppunten lopen. De omrijfactor mag niet groter zijn van 1:1,2. Door het bevorderen van ketenvervoer kan de groei van het autogebruik worden teruggedrongen.
P/G	Convenant Duurzame Stedelijke Bereikbaarheid Gemeente Assen en de Provincie Drenthe	De provincie Drenthe en de gemeente Assen streven vanuit de strategische agenda van het SNN en de Regiovisie Groningen-Assen naar een concentratie van wonen en werken in stedelijke centra.	Een goede bereikbaarheid wordt verzekerd door een combinatie van auto, fiets en ov-maatregelen. De autocapaciteit wordt uitgebreid als dat onontkoombaar is vanuit oogpunt van verkeersveiligheid, leefbaarheid en economische ontwikkeling.
G	Strategienota Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) 2005	In de strategienota worden de hoofdlijnen van het verkeersbeleid voor de komende tien jaren vastgesteld. De verkeersvraagstukken kunnen niet los worden gezien van ruimtelijke en economische vraagstukken. Dat vraagt om een samenhangend beleid.	De grootste groei van het autoverkeer doet zich voor in woongebieden als Kloosterveen. De inrichting van het hoofdwegenet moet aangepast worden ten behoeve van een veilige en vlotte verkeersafwikkeling. Ontsluitingswegen en invalswegen moeten voldoende op elkaar aansluiten. De gemeente streeft er naar om de leefbaarheid in de woonwijken te behouden door de geluidsoverlast terug te dringen, bijvoorbeeld door het toepassen van geluidsreducerende wegverharding, het bundelen van autoverkeer op hoofdroutes of het aanleggen van geluidswallen.
G	(Actualisatie) Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan 2000-2010 Midden-Drenthe	De gemeente Midden-Drenthe wenst een integraal verkeers- en vervoerbeleid te voeren, dat is gericht op het instandhouden en verbeteren van de bereikbaarheid, het vergroten van de verkeersveiligheid en het verbeteren van het (leef)milieu, onder meer door alternatieven voor het autogebruik te bevorderen.	De Drentse Hoofdvaart (N371) is een belangrijk knelpunt vanwege hoge verkeersdruk.
G	Nota Fietsverkeer Assen 2005	Het beheersen van de groei van de automobilititeit kan alleen wanneer alternatieven echt aantrekkelijk zijn. De fiets moet het logische transport zijn/worden voor de korte afstand. Door te investeren in een veilig en goed fietsnetwerk blijft de stad in de toekomst goed bereikbaar.	Voor nieuwe wijken als Kloosterveen wordt gestreefd naar een maaswijdte van de fietsroutes van 300 meter. De landschappelijke fietsroute Kloosterveen en de fietsroutes langs de Norgervaart zijn recreatieve routes. De route Bovensmilde-Assen is een primaire route.

Natuur			
EU	Vogel- en Habitatrichtlijn (Natura 2000) (geïmplementeerd in de Natuurbeschermingswet)	Voorkomen van aantasting van leefgebieden van Europees beschermde dieren en planten.	Voorkomen van nadelige effecten op instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000 gebieden (Fochteloërveen en Witterveld)
G	Groenstructuurvisie 2006	Het groen maakt Assen aantrekkelijk om te wonen, te werken te winkelen en te recreëren. Assen wil een stad in het groen blijven.	Assen betreft de 'groene belangen' vroegtijdig in de ruimtelijke planvorming en zorgt voor een evenwichtige afweging.
G	Groenvisie Stadsrandzone 2008	Om de balans tussen rood en groen in de westelijke stadsrandzone te bewaren, is er een opgave van 200 hectare nieuw groen in de periode tot 2020. Daarnaast is er een opgave voor 800 ha versterking van landschap.	Het gebied ten zuiden van het Tockensbos en de Drentse Golf & Countryclub wordt ingericht als recreatief uitloophet gebied van Kloosterveen. Langs de Norgervaart wordt een natte ecologische zone aangelegd. Het gebied in de omgeving van het Pelinckbos is sterk gericht op recreatie.
Water			
EU	Kaderrichtlijn water (2000)	De kwaliteit van watersystemen verbeteren, het duurzame gebruik van water bevorderen en de verontreiniging van grondwater verminderen. Uitwerking in stroomgebiedvisie.	Het watersysteem in het plangebied dusdanig inrichten dat het voldoet aan de Kaderrichtlijn water. De chemische ecologische kwaliteit van het oppervlaktewater en grondwater moet gehandhaafd of verbeterd worden. Het plangebied maakt deel uit van stroomgebied Rijn-Oost.
P	Provinciale Omgevingsvisie (Regionaal Waterplan) (concept)	Het provinciaal beleid zet in op het op orde krijgen van het watersysteem, zodat het in staat is de gevolgen van klimaatverandering op te vangen en het verbeteren van de kwaliteit van het grond- en oppervlaktewater.	Van belang zijn een robuust watersysteem dat is ingericht om de risico's op wateroverlast en watertekort tot een aanvaardbaar niveau terug te dringen, een goede kwaliteit van het oppervlaktewater, een zo groot mogelijke voorraad zoet grondwater en een zodanige kwaliteit van het grondwater dat het zonder ingrijpende en kostbare zuivering geschikt is voor de bereiding van drinkwater.
G	Assen Koerst op Helder Water (Waterplan), 2006	Assen streeft naar een situatie waarin het watersysteem onder normale omstandigheden geen overlast veroorzaakt. Water in woonruimten en in tuinen worden onder normale omstandigheden niet geaccepteerd.	Water moet weer een duidelijke en zichtbare plaats krijgen in en rond Assen. Water moet meer het beeld van de wijken bepalen, waarbij bestaande waterstructuren de basis vormen voor nieuwe ontwikkelingen. Daarbij wordt getracht de huidige situatie te verbeteren.

Landschap cultuurhistorie en archeologie			
EU	Verdrag van Malta (1992) (geïmplementeerd in Monumentenwet)	Archeologisch erfgoed zoveel mogelijk ter plekke bewaren en beheersmaatregelen nemen om dit te bewerkstelligen.	Rekening houden met aanwezig archeologisch erfgoed. Inventariseren van archeologische waarden.
P	Provinciaal Omgevingsplan (POPII)	Nieuwe gebiedsfuncties moeten bijdragen aan behoud en herstel van bestaande landschapskwaliteiten in onderlinge samenhang. Het grootste deel van de archeologische waarden gaat schuil onder het maai-veld.	Uitgangspunt is het archeologisch erfgoed op de vindplaats zelf te behouden. Bij voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen, dient de verstoord door middel van een onderzoek na te gaan waar zich archeologische waarden in de bodem bevinden.
P	waARDEvol: beleidsadvies stuurgroep aardkundige waarden Drenthe	Het aardkundige landschap is in belangrijke mate bepalend voor het eigen karakter en de eigen ruimtelijke identiteit die door inwoners en bezoekers hoog gewaardeerd wordt. Daarom is het aardkundige landschap benoemd als één van de kernkwaliteiten in het provinciaal omgevingsbeleid.	Aan het plangebied Norgerbrug komt een generiek beschermingsniveau toe. Dit beschermingsniveau geldt voor gebieden buiten de aardkundige hoofdstructuur. Aardkundige waarden moeten gerespecteerd worden. De zuidrand van het plangebied raakt aan een gebied met een middelhoog beschermingsniveau. Dit betekent dat de provincie de ontwikkelingen in dit gebied regisseert.
Milieu/duurzaamheid			
NL	Nationaal Milieubeleidsplan 4	Beëindigen van het afwentelen van milieulasten op de generaties na ons en op mensen in arme landen.	Bescherming van bodem, water en lucht en aandacht voor maatregelen ten behoeve van het milieu.
NL/P/G	Energieakkoord Noord-Nederland	Om de energietransitie in de gebouwde omgeving te stimuleren moeten in 2015 minimaal 100.000 woningen voldoen aan de ambities van het Energieakkoord Noord-Nederland.	Op korte termijn voldoen aan aangescherpte EPC (opgenomen in aparte AMvB). Ten aanzien van nieuwbouw is de ambitie om te komen tot volledig CO ₂ -neutrale bouw in 2020.
G	Nota Bodembeheer gemeente Assen	In de nota bodembeheer wordt invulling gegeven aan de bodemambities van de gemeente Assen met betrekking tot hergebruik van grond en baggerspecie. De gemeente Assen heeft voor gebiedsspecifiek beleid gekozen.	Het plangebied Norgerbrug valt onder het bestemde gebruik "wonen met tuin". De gemiddelde bodemkwaliteit voldoet aan de achtergrondwaarde.
G	Duurzaamheidsvisie 2009 (Assen)	Centrale ambitie in het duurzaamheidsbeleid is dat Assen CO ₂ -neutraal wil zijn. Er mag niet meer energie worden gebruikt dan er vanuit duurzame bronnen aan het systeem wordt geleverd.	De belangrijkste uitdaging ligt bij woningen en bij transport. Assen streeft ernaar nieuwbouwwoningen (zoals in Kloosterveen III) CO ₂ -neutraal te realiseren. CO ₂ -neutraal betekent voor Assen: geen fossiel energieverbruik, geen elektriciteit op basis van fossiele bronnen, zo min mogelijk compensatie en het zoveel mogelijk lokaal opwekken van energie.
G	Milieubeleidsplan Midden-Drenthe	De gemeente heeft tot doel om onder andere de interne en externe afstemming met betrekking tot milieuonderwerpen te verbeteren, om Europees, nationaal en provinciaal milieubeleid in het milieubeleidsplan te implementeren en een meerjarenuitvoeringsprogramma op te stellen voor de milieutaken.	Speerpunten in milieubeleid zijn stimuleren van duurzaam bouwen, behouden en versterken van groen, geur en luchtkwaliteit op maat, stimuleren van milieubewust gedrag, beperken van externe veiligheidsrisico's, duurzaam bodemgebruik, acceptabele geluidskwaliteit en duurzame ruimtelijke ontwikkeling.

<i>Externe veiligheid</i>			
G	Beleidsvisie externe veiligheid gemeente Assen, 2008	Om ruimte te bieden aan de ruimtelijke ontwikkeling van Assen en om er voor te zorgen dat er geen onnodige of onacceptabele veiligheidsrisico's worden gelopen is het wenselijk om sturing te geven aan ruimtelijke ontwikkelingen binnen bestaande risicocontouren.	Assen kiest voor gebiedsgerichte ambitieniveau's. Voor woonwijken kiest de gemeente voor een maximaal veiligheidsniveau.

3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

3.1 Voorgeschiedenis

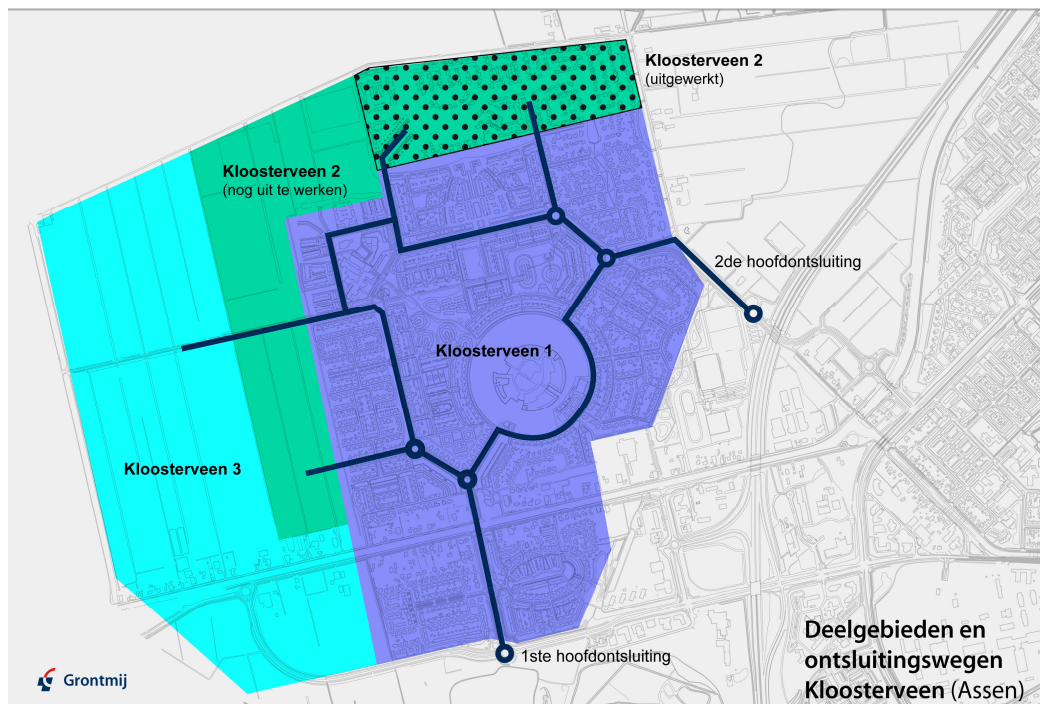
Het nu voorliggende plan (dat in paragraaf 3.2 wordt beschreven) heeft reeds een lange voor- geschiedenis. Er zijn in het verleden op meerdere onderdelen afgewogen keuzes gemaakt, waarop in het huidige plan wordt voortgeborduurd. Voor een goed begrip van de voorgenomen activiteit wordt daarom de voorgeschiedenis kort geschetst.

3.1.1 Voorgeschiedenis woningbouw

Structuurplan Kloosterveen

In 1994 heeft de gemeente Assen het Structuurplan Kloosterveen vastgesteld. Hierin is de keuze opgenomen om de stad Assen in westelijke richting uit te breiden met een nieuw woongebied. Ten behoeve van dit structuurplan is een milieueffectrapportage uitgevoerd (Grontmij, 1994). In dit MER speelde de afweging tussen twee locaties, Messchenveld (ten noorden van Assen) en Kloosterveen (ten westen van Assen). In het MER is de keuze voor Kloosterveen beargumenteerd vanuit een toetsing op diverse milieuaspecten. Daarnaast zijn een viertal mogelijke inrichtingsalternatieven beoordeeld op milieueffecten. Op basis hiervan is een MMA geformuleerd.

Ter uitvoering van het Structuurplan zijn twee bestemmingsplannen opgesteld, Kloosterveen I en Kloosterveen II. Beide bestemmingsplannen hadden het karakter van een 'moederplan' met uitwerkingsplichten. Kloosterveen I is geheel uitgewerkt. Kloosterveen II is gedeeltelijk uitgewerkt, gedeeltelijk nog niet uitgewerkt. In de bestemmingsplannen en uitwerkingen is ook de hoofdinfrastructuur vastgelegd. Zie figuur 3.1.



Figuur 3.1: Deelgebieden Kloosterveen en ontsluitingsstructuur.

Structuurplan Stadsrandzone

In oktober 2008 is het structuurplan Stadsrandzone vastgesteld. De opgave voor dit structuurplan was het vinden van ruimte voor de opgaven die Assen heeft voor woningbouw en bedrijvigheid. Het structuurplan bevat enerzijds een Langetermijnvisie (tot 2030) voor de ruimtelijke structuur van de stad, en anderzijds een Kortetermijnvisie (tot 2020) voor het aanwijzen van locaties die (op relatief korte termijn) concreet ontwikkeld zullen worden.

Ten aanzien van de woningbouwopgave is in het Structuurplan het volgende vermeld. De benodigde extra capaciteit in de periode 2007 tot 2020 is in het kader van de Regiovisie Groningen-Assen geraamd op ca. 6800 woningen. De resterende capaciteit in Kloosterveen I, II en Kloosterveeste (het wijkcentrum van Kloosterveen) bedroeg in 2007 2720 woningen. Dit betekent dat er ruimte gevonden moet worden voor ca. 4080 woningen in de bestaande stad (inbreiding) en buiten het bebouwde gebied (uitleg) samen. In totaal wil de gemeente in de periode 2007 – 2020 ca 1950 woningen realiseren op inbreidingslocaties. Daarmee wordt de opgave voor nieuw te bouwen woningen in de nieuwe uitbreidingslocaties van het Structuurplan bepaald op 2100 à 2200 woningen tot 2020.

Ten behoeve van het Structuurplan Stadsrandzone is een plan-m.e.r. uitgevoerd. In het plan-MER zijn de volgende locaties beoordeeld.

- Messchenveld II
- Rhee/Ubbena
- Zeijerveld
- Kloosterveen III Noord en West
- Kloosterveen III Zuid
- Assen-Zuid

In de effectbeoordeling is een globale beoordeling uitgevoerd voor enkele relevante milieuspecten. Deze effectbeoordeling is samengevat in onderstaande tabel

		MII	R/U	Z	KIII		A-Z
					ZU	N-W	
Landschap	Compacte ontwikkeling	+	+	+	+	+	+
	Visuele impact	+	-	-	+	+	-
(Eco)hydrologie	Geschiktheid voor bebouwing	+	0	-	+	-	0
	Ecohydrologische relaties	+	0	0	0	0	0
Ecologie	Aantasting biotopen: verstoring en versnippering	0/-	-	-	0/-	-	0/-
Mobiliteit	Modal split (op wijkniveau)	0	-	-	0	0	0
	Verkeersveiligheid	0	0	0	0	0	n.v.t
	Aantakken op/versterken huidige infrastructuur	+	-	--	+	+	0**
	Bereikbaarheid openbaar vervoer	++	0	-	+	+	++
	Bereikbaarheid centrum per fiets	+	0	0	+	+	+
	Bereikbaarheid dagelijkse voorzieningen	+	-	-	++	++	n.v.t
Geluidshinder	Geschiktheid voor wonen	+(o)*	+(w)*	+(w)*	+	+	-
	Geschiktheid voor werken	+(w)*	+(o)*	+(o)*	0	0	++
	Luchtkwaliteit	0	0	0	0	0	0
Voorzieningen	Aansluiting op bestaand voorzieningen niveau	0	-	-	++	++	-
++ = sterk positief effect + = positief effect 0 = neutraal effect - = negatief effect -- = sterk negatief effect		* w= westelijke en o=oostelijke deel van de locatie					

Figuur 3.2: overzicht effectbeoordeling (bron: plan-MER Stadsrandzone Assen, Arcadis 2008)

Op basis van deze effectbeoordeling wordt in het plan-MER geconcludeerd dat Messchenveld II en Kloosterveen III Zuid relatief goed scoren. Kloosterveen III Noord en West scoort minder goed op de criteria hydrologie (hoge grondwaterstanden) en ecologie (nader onderzoek nodig naar foerageerfunctie ganzen en zwanen).

De locaties Messchenveld II en Kloosterveen III zijn aangewezen als grootstedelijke uitleglocatie. De locaties Messchenveld II en Kloosterveen III Zuid krijgen daarbij prioriteit voor woningbouw voor de periode tot 2020.

Aan de prioritaire locaties die uit het plan-MER naar voren zijn gekomen, is in het Structuurplan op stedenbouwkundige gronden Kloosterveen III West toegevoegd. Met de ontwikkeling van deze locatie krijgt de woonwijk Kloosterveen stedenbouwkundig een logische afronding en de aanwezige voorzieningen kunnen optimaal worden benut. Het belang van een goed functionerend woongebied met vanaf het begin beschikbare voorzieningen en een goede bereikbaarheid is hierin leidend.

Naast de afronding van Kloosterveen met Kloosterveen III Zuid en West moet Messchenveld II tijdig planologisch beschikbaar zijn om de woningbouwopgave en de ontwikkeling van specifieke woonmilieus mogelijk te maken. Zie figuur 3.3 voor een kaart van de kortetermijnvisie uit het Structuurplan Stadsrandzone.

In het Structuurplan is opgemerkt dat aan de locatie Kloosterveen III West ontwikkelrisico's verbonden vanwege de nabijheid van het Natura 2000-gebied Fochteloërveen. Een nader ecologisch onderzoek moet hierin meer inzicht geven.

Structuurvisie Hoofdstad Assen

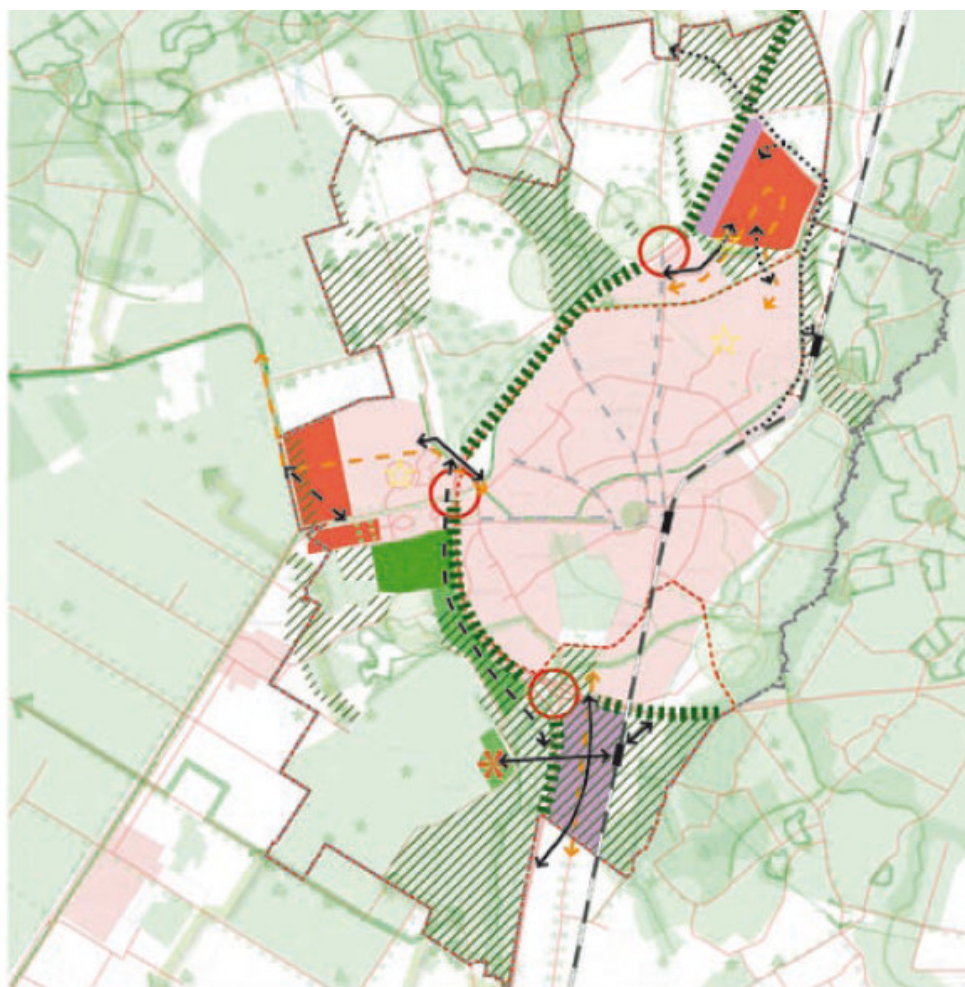
Deze structuurvisie is vastgesteld op grond van de Wet ruimtelijke ordening. In deze structuurvisie is vermeld dat woningbouwopgave op grond van de Regiovisie Groningen-Assen wordt gerealiseerd door uitbreiding van Kloosterveen en intensivering van de bestaande stad, en zodoende door woningbouw in Messchenveld II.

Voorts besteedt deze Structuurvisie – in lijn met de gemeentelijke Duurzaamheidsvisie uit 2009 – veel aandacht aan duurzaamheid in Kloosterveen III. Voor deze uitleglocatie geldt een hoge duurzaamheidsstandaard. Er wordt gestreefd naar beperking energieverbruik, en invulling van de restbehoefte met groene energie.

3.1.2 Voorgeschiedenis wegaanpassing

Rondom de buurtschap Norgerbrug komen twee provinciale wegen samen, de N371 van Assen naar Smilde, en de N373 richting Veenhuizen/Norg. Beide wegen hebben een belangrijke gebiedsontsluitende functie. Via deze beide wegen wordt een groot achterland aangesloten op het hoofdwegennet (via de aansluiting op de A28 in Assen). De N371 ontsluit globaal het gebied rondom de Drentse Hoofdvaart, de N373 globaal het gebied tussen Assen en Norg/Veenhuizen.

Het knelpunt Norgerbrug (qua verkeerafwikkeling en leefbaarheid) heeft al langere tijd de aandacht van de wegbeheerder, de provincie Drenthe.



KORTE TERMIJNVISIE ASSÉN 2020

- Bestaande bebouwing
- De groene mal
- Zoekgebieden

--- Gemeente grens

.... Plangrens

Wonen

Groene geleidingen in bebouwd gebied

Voorzieningen voor nieuw te ontwikkelen locaties

Werken

Evenemententerrein / TT

Groen met recreatieve functie / idem reeds in ontwikkeling

Parkway

Knooppunt zicht op hoogwaardig stedelijk gebied

Hoofdontsluiting

Reserveren hoofdontsluiting

Ondergeschikte ontsluiting

Trein station/toekomstig station

Reserveren ruimte en voorkomen obstakels

OV ontsluiting

Zoekgebied groen

Figuur 3.3 Structuurplan Stadsrandzone (kortetermijnvisie); de noordelijke rode vlek is Mes-schenveld II, de westelijke rode vlekken zijn Kloosterveen III West en Zuid.

Kloosterveen III West

Dit deelgebied ligt ten noorden van de Drentse Hoofdvaart en ten oosten van de Norgervaart. Het deelgebied sluit aan bij de nog te ontwikkelen woningbouw van Kloosterveen II. In Kloosterveen III West zijn circa 700-800 woningen voorzien. Voorts komt er in dit deelgebied een nieuw scholencollocatie (met circa 40 lokalen, een sporthal, BSO, kinderopvang) en een nieuwe sportvoorziening.

Het deelgebied krijgt ook een eigen 'flankontsluiting' op de N373 voor extern verkeer (ca 5000 mv/e). Om intern verkeer in de wijk mogelijk te maken, blijft de Aletta Jacobsweg open voor autoverkeer.

De oostzijde van de Norgervaart wordt ingericht als natte ecologische zone. Deze zone kan worden ingericht als plas-dras gebied met plassen, riet en boomgroepen. De breedte van de strook kan variëren. Het geheel zal een vrij ruig karakter krijgen. Dit gebied wordt ten oosten van de huidige kade gelegd, waardoor het cultuurhistorische beeld van de vaart behouden blijft. Door of langs het gebied kan een wandel- en/of fietspad worden aangelegd. De ecologische zone is een gemeentelijk project, en krijgt geen EHS-status.

Kloosterveen III West is relatief laaggelegen. In verband met de hydrologische beperkingen zijn aanvullende maatregelen nodig in de vorm van drainage en waterpartijen en/of ophogen van het maaiveld.

3.2.2 Provinciale wegen

Het knooppunt Norgerbrug (waar de N371 en de N373 samenkomen) wordt aangepast. De beide provinciale wegen worden buiten de buurtschap om gelegd, zodat het woon- en leefklimaat in de buurtschap niet meer negatief wordt beïnvloed door doorgaand verkeer.

Waar de N371 en 373 samenkomen, wordt een turbotronde gerealiseerd. Ook wordt de bestaande rotonde bij de eerste hoofdontsluiting van Kloosterveen (de "Kloosterveenrotonde") aangepast. Het wegvak tussen beide kruispunten wordt verdubbeld.



Figuur 3.5 Impressie verdubbelde N371 ten zuiden van Kloosterveen

De maximale snelheid op de nieuwe wegen zal binnen de bebouwde kom naar verwachting 70 km/uur bedragen, en buiten de bebouwde kom 80 km/uur. Waar nodig worden geluidwerende voorzieningen aangebracht. De Drentse Hoofdvaart wordt (om cultuurhistorische redenen) in beginsel gekruist met een beweegbare brug.

3.2.3 Buurtschap Norgerbrug

Doordat het doorgaande verkeer niet meer door de buurtschap Norgerbrug rijdt, zal de leefbaarheid en veiligheid aanzienlijk worden verbeterd en ontstaan er mogelijkheden voor opwaardering van de buurtschap. De inrichting van de openbare ruimte zal worden afgestemd op de functie van verblijfsgebied. Doordat de geluidbelasting afneemt, ontstaan er mogelijkheden om de cultuurhistorisch waardevolle lintbebouwing te versterken door eventueel toevoeging van nieuwe (goed ingepaste) woningen. Met genoemde maatregelen wordt de leefbaarheid van de buurtschap verbeterd.

3.2.4 Ecologische verbindingszone

Het vierde onderdeel van de Gebiedsontwikkeling is het leveren van een bijdrage aan de ecologische verbindingszone tussen het Fochteloërveen en het Witterveld. Het verbinden van deze beide EHS-gebieden via het tussenliggende Pelinckbos (onderdeel van de EHS) was al opgenomen in het Natuurbeleidsplan (1990). Ten westen van de Drentse Hoofdvaart is de verbindingszone al grotendeels gerealiseerd in het kader van de ruilverkaveling Smilde. De oversteek van de Drentse Hoofdvaart en de aansluiting vanuit het westen op het Pelinckbos ontbreekt nog. Deze elementen zullen in het kader van de Gebiedsontwikkeling Norgerbrug worden uitgevoerd.

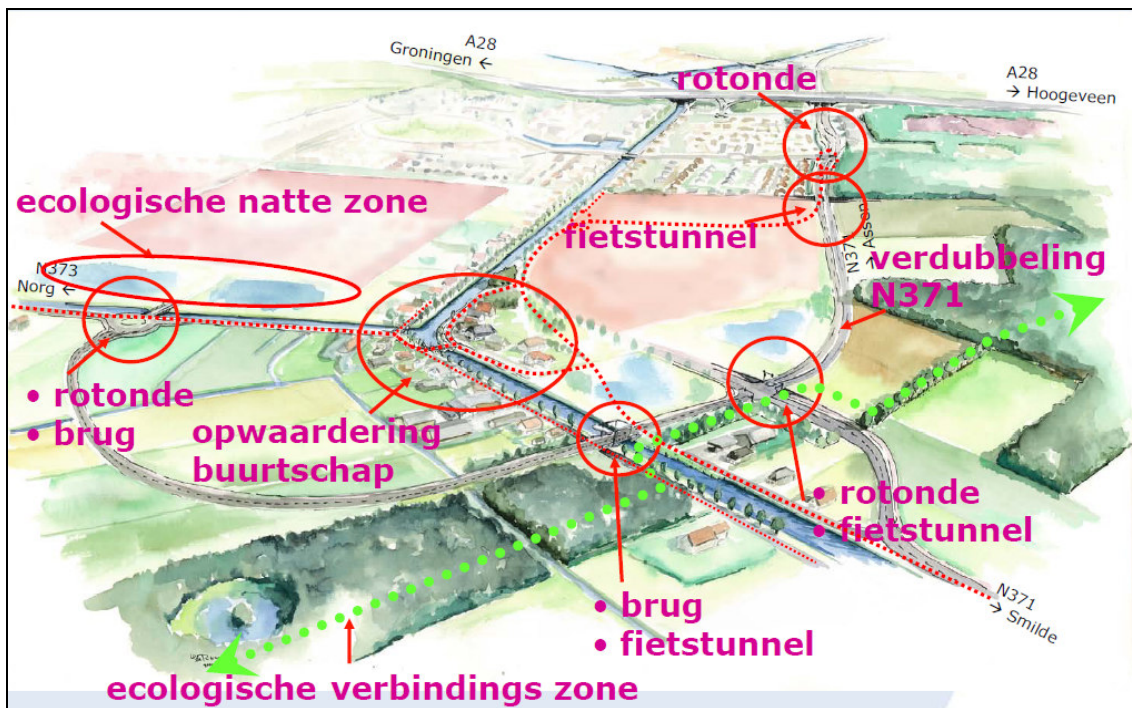
De verbindingzone is gericht op uitwisseling van mobiele soorten tussen de natuurgebieden Fochteloërveen/Esmeer en Witterveld. Het gaat om de meer mobiele soorten uit deze natuurgebieden zoals ringslang, amfibieën, eekhoorn, dassen, marterachtigen, vlinders. Het is mogelijk dat ook iets minder mobiele soorten als bijvoorbeeld adder en gladde slang gebruik gaan maken van de zone.

De verbinding is geschikt om deze soorten te laten "reizen" tussen Witterveld en Fochteloërveen. Een volledig aaneengesloten verbindingstrook is niet beslist noodzakelijk, zolang er voldoende stapstenen zijn en waar mogelijk ecologisch beheerde bermen, slootkanten en akkerranden. Dit betekent aan minimale eisen: voor de verplaatsing van de bovengenoemde mobiele soorten zijn op regelmatige afstand (om de ca. 300 m) stapstenen van 0,1-0,3 ha nodig. In de ruilverkaveling Smilde is al een aantal stapstenen (bosstroken, poeltjes) aangelegd. Afhankelijk van de kwaliteit en kwantiteit van deze bestaande bosjes en dergelijke kunnen aanvullende stapstenen aangelegd worden. Combinatie van verschillende natuurtypen (vochtig, schraal, bos, struweel) vergroot de ecologische waarde. Het landschap tussen de stapstenen moet voldoende "doorlaatbaar" zijn om verplaatsing van de soorten mogelijk te maken. Een aaneensluitend patroon van bijvoorbeeld schraal beheerde berm, een struweelrand, houtwal, natuurlijk ingerichte oever, greppel of akkerrand is minimaal vereist. Afhankelijk van de kwaliteit van deze bestaande elementen en aanwezigheid van storende factoren (bijvoorbeeld een drukke weg) is aanvulling tot een 30m brede als natuur ingerichte strook noodzakelijk.

Uit: Concept-projectplan EVZ (provincie Drenthe)

3.2.5 Visualisatie

In onderstaande figuur is de gehele Gebiedsontwikkeling (alternatief 1) gevisualiseerd. Het betreft een vogelvluchtimpresie vanuit het westen richting Assen.



Figuur 3.6 Vogelvluchtipressie Gebiedsontwikkeling (bron: provincie Drenthe)

3.3 Alternatieven

In het kader van deze plan-m.e.r. is onderzocht of er reële alternatieven zijn voor uitvoering van de voorgenomen activiteit. Bij dit alternatievenonderzoek zijn de doelstellingen van de Gebiedsontwikkeling (zie paragraaf 2.2) leidend. Alleen een alternatief dat voldoet aan deze doelstellingen, kan worden beschouwd als een reëel alternatief.

Voortborduren op Plan-MER Stadsrandzone

In paragraaf 3.1.1 is al opgemerkt dat er een plan-m.e.r. is uitgevoerd voor het Structuurplan Stadsrandzone. In deze plan-m.e.r. is er uiteindelijk voor gekozen uitsluitend te kijken naar locatiekeuze ("stap 1"), en niet naar inrichtingsalternatieven ("stap 2"). Er zijn dus in het plan-m.e.r. voor het Structuurplan Stadsrandzone geen inrichtingsalternatieven uitgewerkt voor Kloosterveen III. Dit is destijds doorgeschoven naar latere ruimtelijke procedures.

In de onderhavige plan-m.e.r.-procedure wordt zo veel mogelijk aangesloten bij de richtlijnen die destijds voor deze "stap 2" zijn vastgesteld in 2004.⁴ Er zijn echter wel verschillen met de situatie ten tijde van het Structuurplan Stadsrandzone, met welke verschillen in de huidige procedure rekening wordt gehouden:

- De Gebiedsontwikkeling Norgerbrug betreft een groter en meer integraal project dan alleen de woningbouw in Kloosterveen III. De verschillende onderdelen van de gebiedsontwikkeling zijn bovendien nog niet alle op hetzelfde detailniveau uitgewerkt.
- Er is sprake van een plan-m.e.r.-procedure, waarin het niet verplicht een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) te ontwikkelen.
- Deels gewijzigde feitelijke, beleidsmatige en juridische context.

⁴ Uit de richtlijnen, hoofdstuk 2: "Stap 2: Inrichtingsalternatieven. Over de ontwikkeling van inrichtingsalternatieven en met name het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) is de Commissie van mening dat in het MER varianten onderzocht moeten worden ten aanzien van natuur en landschap, verkeer en vervoer, ruimtelijke verdeling van wonen/werken en bebouwingsdichtheden. Per prioritaire locatie moet bekeken worden welke gebiedsspecifieke inrichtingsalternatieven tot de mogelijkheden behoren, waarbij zoveel mogelijk aangesloten wordt bij het type landschap en de mogelijkheden van het ecohydrologische systeem."

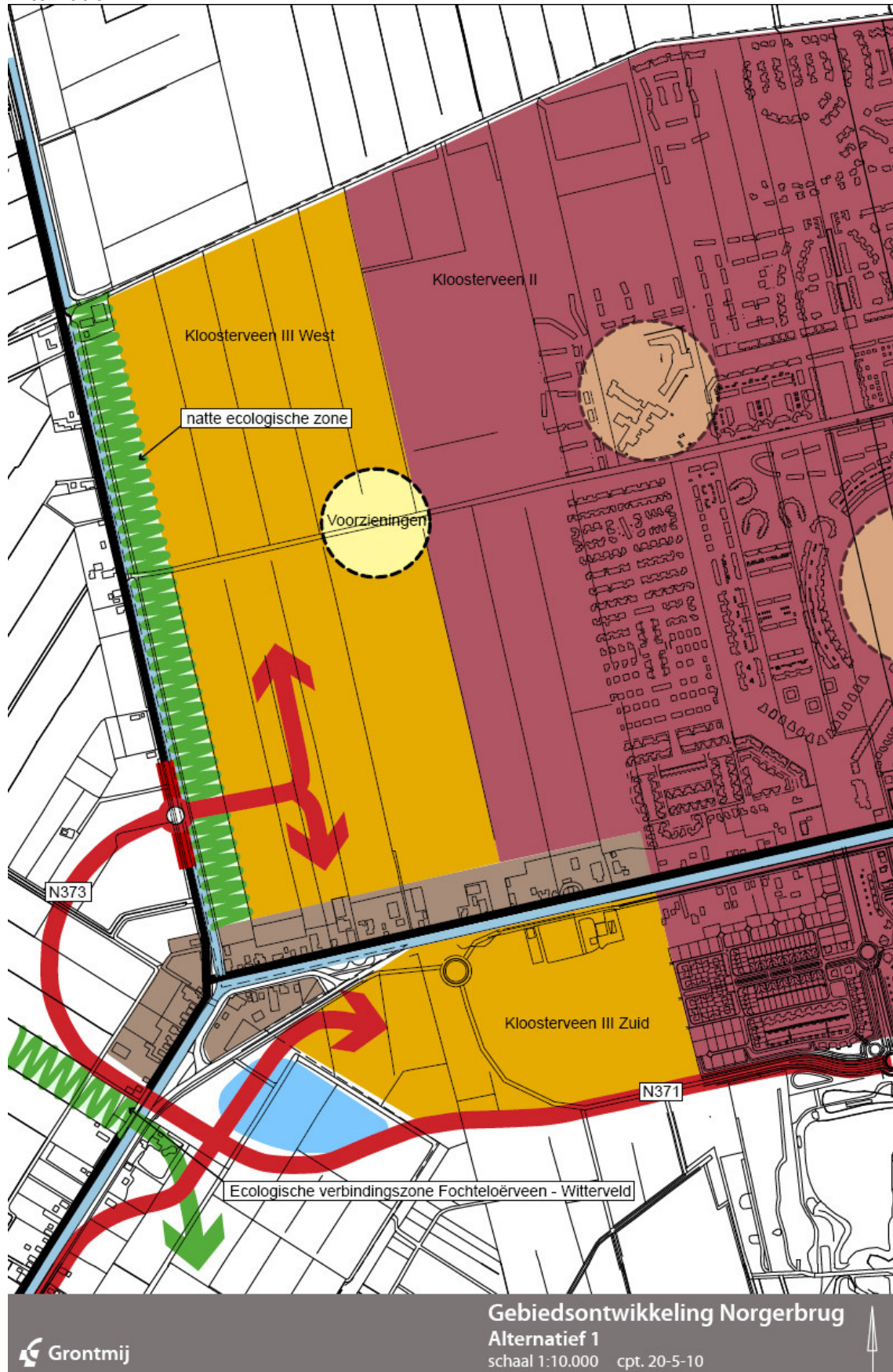
Wegenstructuur

Binnen de Gebiedsontwikkeling is de routing van de twee provinciale wegen (N371 en N373) in sterke mate sturend. Een andere routing van de provinciale wegen (N371 en N373) leidt noodzakelijkerwijs ook tot een andere invulling van de overige opgaven van de Gebiedsontwikkeling (woningbouw inclusief ontsluitingsstructuur, fietsstructuur, opwaardering buurtschap, ecologische verbindingszone, etc.). En een andere invulling van de totale gebiedsontwikkeling leidt vervolgens ook tot wezenlijk andere milieueffecten (natuur, landschap, geluid).

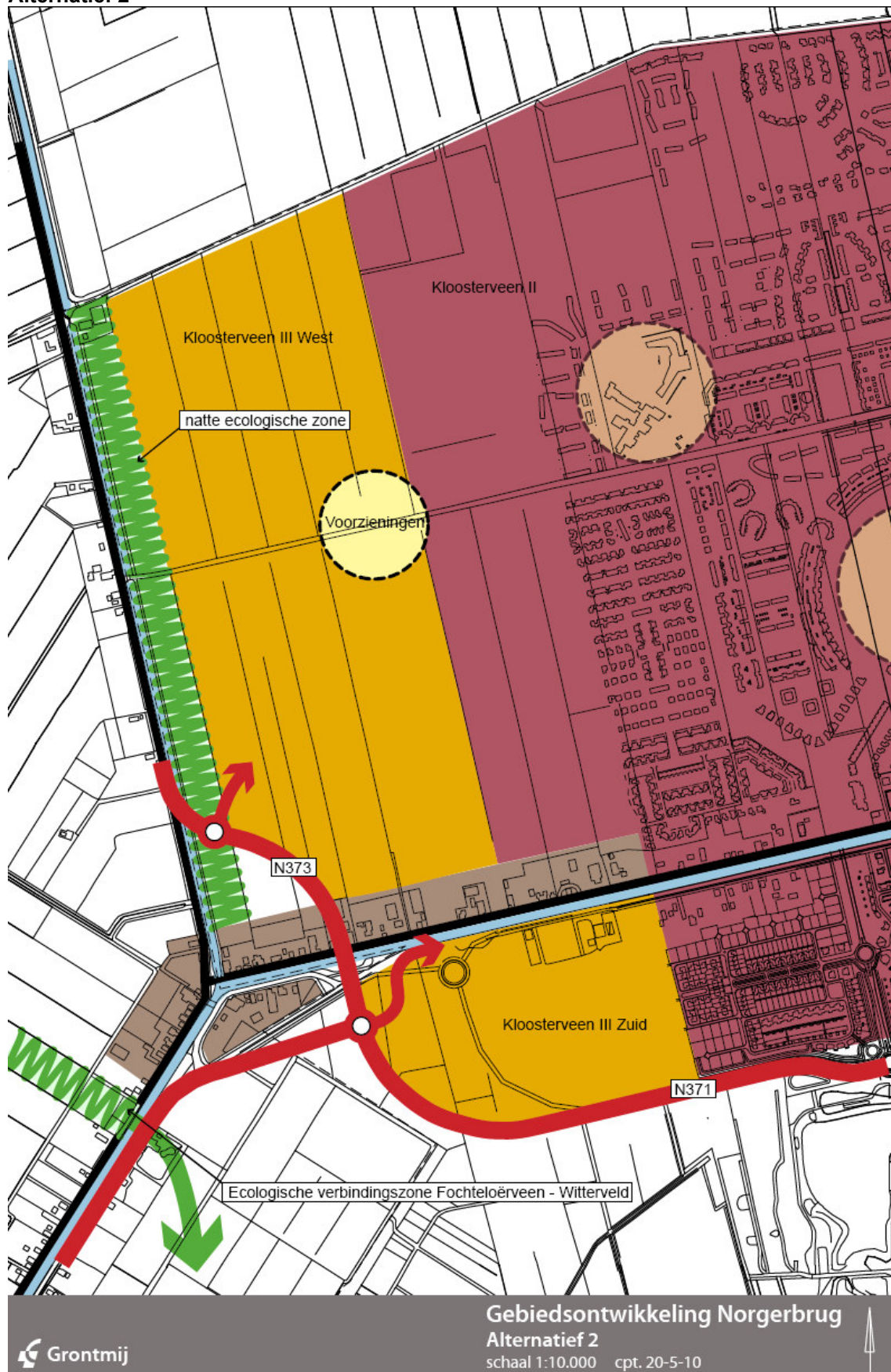
Om die reden is ervoor gekozen naast het voorkeursalternatief één ander alternatief te formuleren met een andere routing van de twee provinciale wegen, en een andere invulling van de overige opgaven. De reacties op de presentatie van de voorgenomen activiteit in januari 2010 bevestigen het beeld dat dit tweede alternatief een reëel alternatief is.

De alternatieven worden in het plan-MER nog nader uitgewerkt. Hierbij wordt wel een detailniveau gehanteerd dat past bij een plan-m.e.r.-studie.

Alternatief 1



Alternatief 2

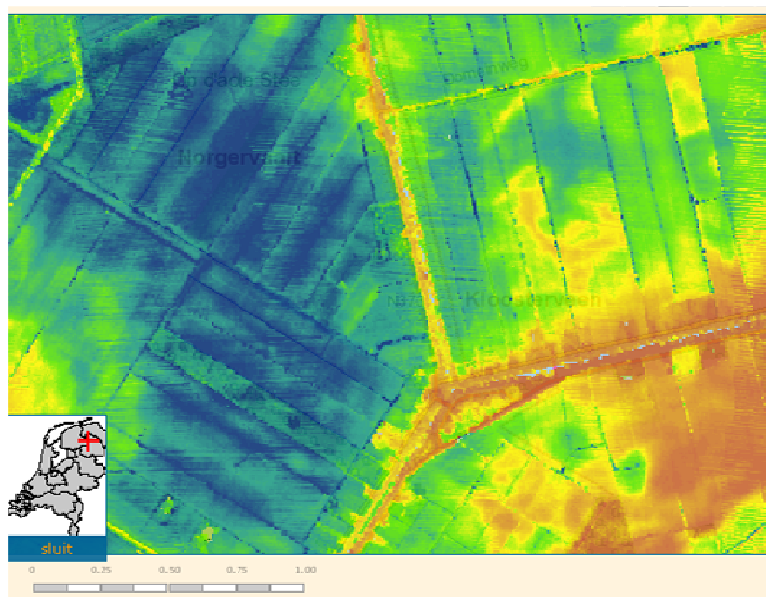


4 Bestaande milieusituatie

In dit hoofdstuk wordt een korte schets gegeven van de huidige situatie in het plangebied en de directe omgeving. In het plan-MER zal dit worden aangevuld en uitgewerkt.

4.1 Bodem

De hoogte van het maaiveld varieert van circa NAP +10,30 m tot circa NAP +13,50 m. In algemene zin ligt het maaiveld zuidelijk van de Drentse Hoofdvaart hoger dan het maaiveld ten noorden van de Drentse Hoofdvaart. Kloosterveen III West ligt lager dan het bestaande Kloosterveen.



Figuur 4.1 Hoogteligging plangebied (bron: waterschap Reest en Wieden, 2007)

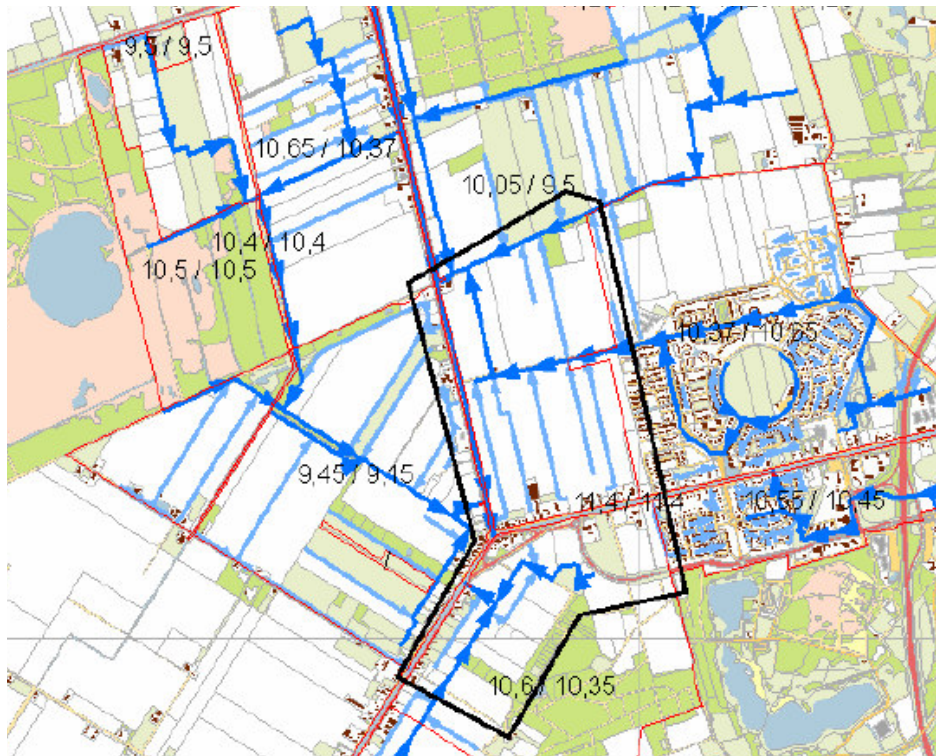
Er is historisch onderzoek gedaan naar locaties die verdacht zijn ten aanzien van bodemverontreiniging. Hieruit is naar voren gekomen dat er circa 60 verdachte locaties binnen het plangebied Kloosterveen III West vallen en ca. 40 binnen het plangebied Kloosterveen III Zuid / Balkenweg. Het betreft voor het merendeel gedempte sloten en (voormalige) erven. Op het grondgebied van de gemeente Midden-Drenthe zijn binnen het plangebied ca 8 historisch verdachte en/of onderzochte locaties aanwezig.

Binnen het plangebied zijn watergangen aanwezig waarvan het slib mogelijk verontreinigd is met bestrijdingsmiddelen. Extra aandacht hierbij verdient de plek waar de Balkenweg de Drentse Hoofdvaart kruist. Vanuit eerder uitgevoerd waterbodemonderzoek is bekend dat het slib daar ernstig verontreinigd was (klasse 3-4 slib). Recent is de Drentse Hoofdvaart echter verdiept en opgeschoond en is er dus geen sprake meer van verontreiniging.

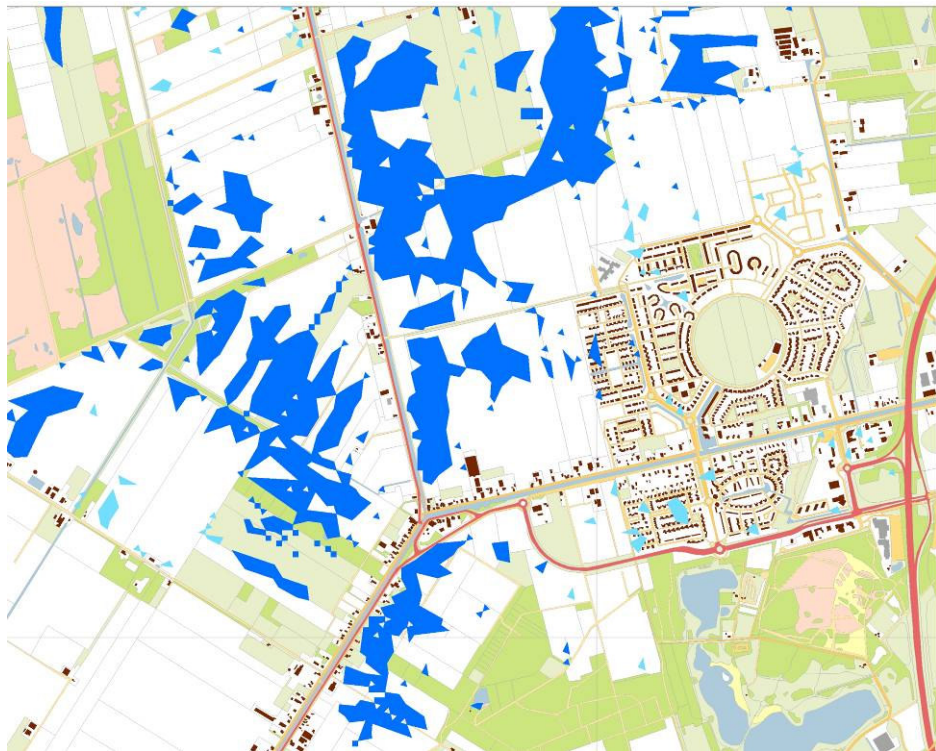
Onder de bestaande Balkenweg bevindt zich TAGRAC (teerhoudend asfalt granulaat). Voor zover de huidige Balkenweg wordt aangepast/verwijderd, moet dit TAGRAC ook worden verwijderd.

4.2 Water

Het plangebied ligt in het stroomgebied van de Drentse Hoofdvaart. Het plangebied is voornamelijk een kwelgebied en bestaat vooral uit veengronden. De waterpeilen in het plangebied liggen ongeveer 1 tot 2 m onder het waterpeil van de Drentse Hoofdvaart.



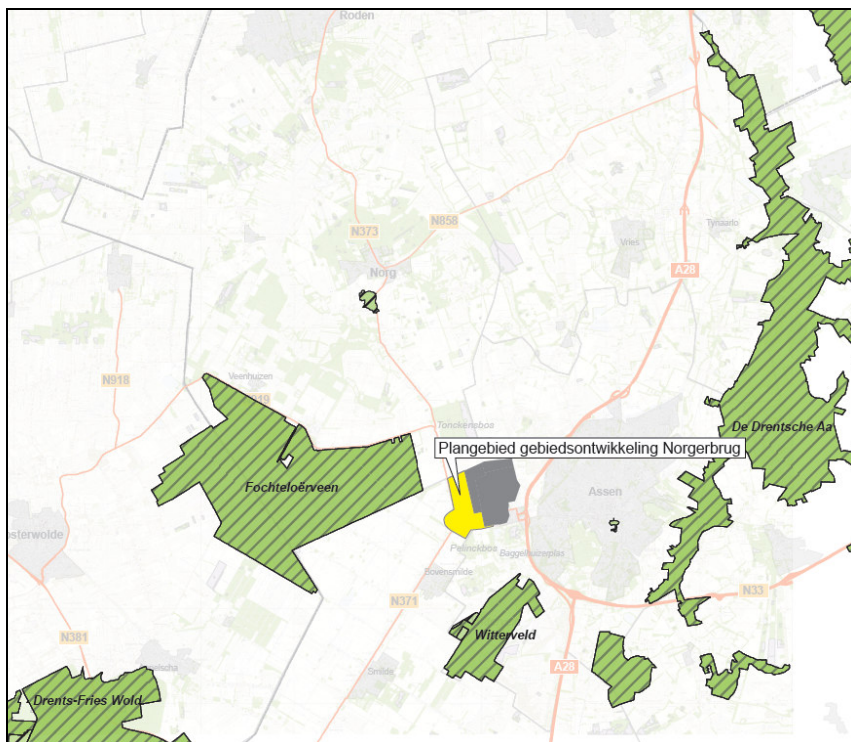
Figuur 4.2 Waterhuishouding rond plangebied bron: waterschap Reest en Wieden, 2007)



Figuur 4.3. Delen die onder water lopen bij maalstop (bron: waterschap Reest en Wieden, 2007)

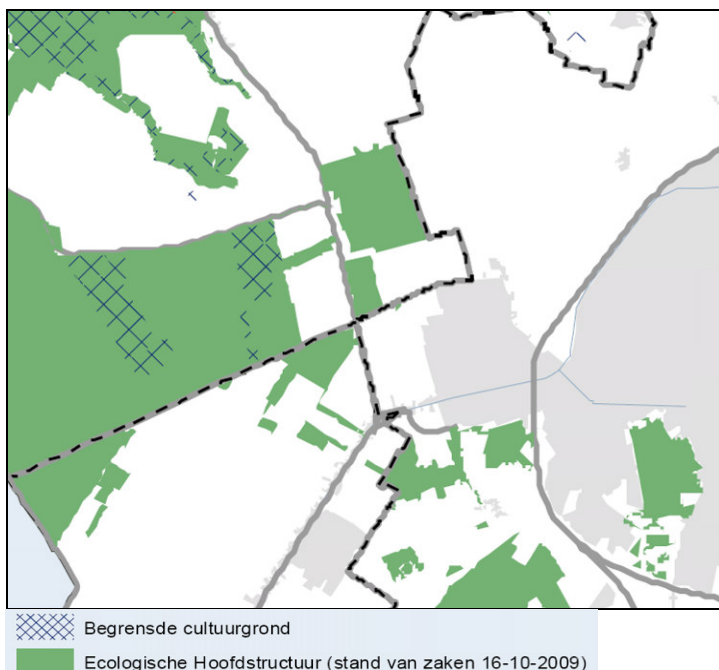
4.3 Natuur

Ten westen van het plangebied ligt het Natura 2000-gebied Fochteloërveen op ca 800 m. Ten zuiden van het plangebied ligt het Natura 2000-gebied Witterveld op ca 1900 m. Beide gebieden zijn hoogveengebieden.



Figuur 4.4 Natura 2000-gebieden in omgeving plangebied

Aangrenzend aan het plangebied liggen meerdere EHS-gebieden. Ten noorden van Kloosterveen III West ligt een nieuw landgoed in de gemeente Noordenveld. Hier is in recent bos aan geplant. Ten westen van Kloosterveen III West ligt een nieuw wandelbos. Ten zuiden van Kloosterveen III Zuid ligt het EHS-gebied Pelinckbos.



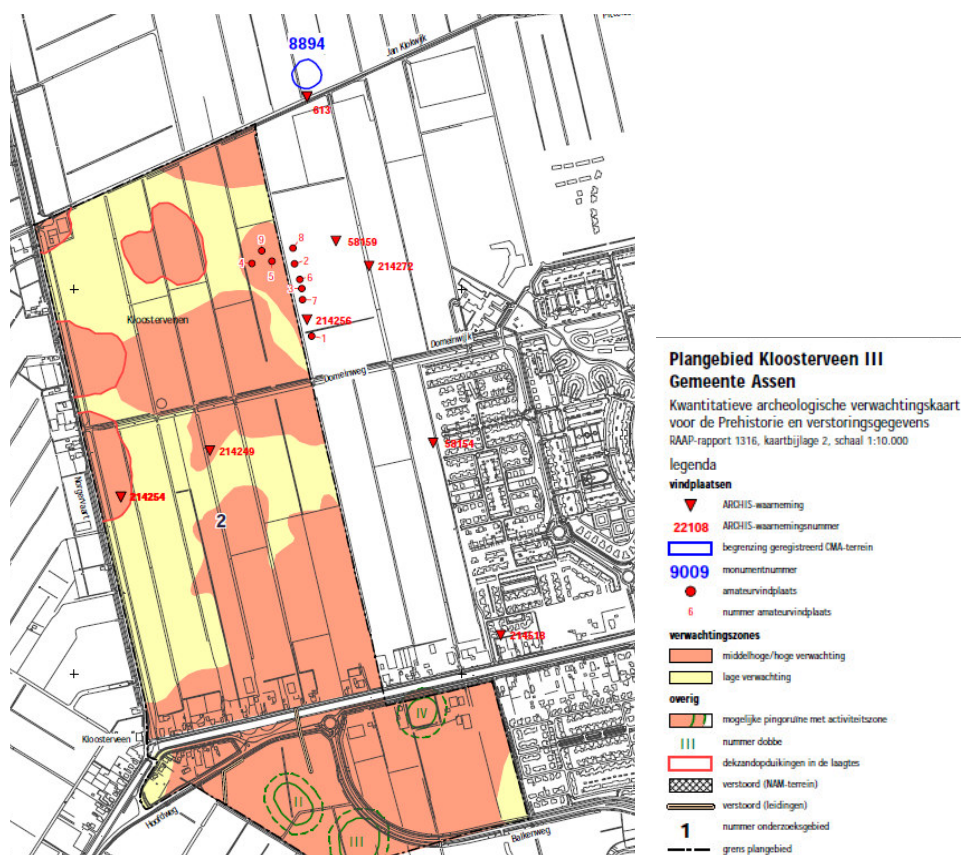
Figuur 4.5 EHS-gebieden in omgeving plangebied (bron: ontwerp-Omgevingsvisie Drenthe)

4.4 Landschap

Het plangebied bestond in het verleden uit hoogveen. Het veen is op een planmatige wijze ontgonnen en heeft geleid tot het huidige veenkoloniale landschapspatroon. Karakteristiek is de grote mate van openheid, de rechthoekige regelmatige verkaveling, de aanwezigheid van ontginningsassen met eraan gelegen bebouwing, vaarten, wijken (hoofdwatergangen) en sloten. De aanleg van de woonwijk Kloosterveen heeft geleid tot een sterke verdichting van het landschap en verkleining van de maat van de open ruimte.

4.5 Archeologie

Er is een archeologisch vooronderzoek (bureauonderzoek) uitgevoerd (RAAP, 2006, rapport 1316). Hieronder zijn de bevindingen uit dit onderzoek weergegeven. In en vlakbij de onderzoeksgebieden zijn vindplaatsen aangetroffen uit de Steentijd. Mogelijk is sprake van een bewoningshaat vanaf het Neolithicum tot in de 19e eeuw, toen de onderzoeksgebieden werden ontgonnen vanuit de verschillende vaarten. De enkele geïsoleerde middeleeuwse aardewerkvondsten kunnen echter aanwijzingen zijn voor laat-middeleeuwse activiteiten op het (daar inmiddels verdwenen) veen. Voor de onderzoeksgebieden is een kwantitatieve archeologische verwachtingskaart opgesteld voor de Prehistorie (figuur 4.6). Daarop zijn verschillende verwachtingszones onderscheiden. De zones met een middelhoge/hoge verwachte dichtheid aan nederzettingen omvatten de dekzandkoppen in de laagte, de (flanken van) grotere dekzandvoorkomens en de directe omgeving van pingoruïnes. De zones met een lage verwachte dichtheid aan nederzettingen omvatten de laagten. Wel zijn hier andere, moeilijk op te sporen archeologische fenomenen te verwachten, zoals rituele deposities. Enkele gebieden met een middelhoge/hoge archeologische verwachting voor nederzettingen (de droge veldpodzolen) zullen naar verwachting in het algemeen een mindere kwaliteit hebben dan de overige, lager gelegen terreindelen. Bovendien is te verwachten dat in de lager gelegen terreindelen de onverbrande plantaardige en dierlijke resten beter bewaard gebleven zijn dankzij afdekking door veen of door grondwater. Op basis van het bureauonderzoek wordt archeologisch inventariserend en waarderend veldonderzoek uitgevoerd in de gebieden met een middelhoge tot hoge verwachte dichtheid aan nederzettingen.



Figuur 4.6. Archeologische verwachtingswaarde

4.6 Verkeer

In de onderstaande figuur zijn de intensiteiten op de belangrijkste wegen in en rond het plangebied weergegeven. Dit betreft de situatie in 2009. Het knooppunt Norgerbrug (op de kaart geel aangeduid) betreft een knelpunt qua verkeersafwikkeling en leefbaarheid.



Figuur 4.7 motorvoertuigen per etmaal 2009 (gemiddelde werkdagintensiteiten)

4.7 Woon- en leefmilieu

De huidige verkeersstromen leiden tot een geluidsbelasting op bestaande geluidsgevoelige bestemmingen en in het vrije veld. Daarnaast leveren deze verkeersstromen een bijdrage aan de luchtkwaliteitsituatie in en rond het plangebied.

Naast deze bron zijn er enkele inrichtingen met geluid- en stankcirkels in het plangebied waarbinnen geen woningen gevestigd kunnen worden.

Via de Balkenweg (N371) vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. Autobedrijf Hemmes en Olijve Aardoliehandel (beide gelegen in het plangebied) voeren aardolieproducten (zoals benzine) aan. Autobedrijf Hemmes voert daarnaast ook LPG aan. Vermoedelijk vindt er vanaf de A28 en via de Balkenweg nog meer transport plaats van gevaarlijke stoffen naar bedrijven in het achterliggende gebied. De Balkenweg zal ook een rol spelen in de toekomstige gemeentelijke routing van gevaarlijke stoffen. Voor zover bekend vindt er geen transport van gevaarlijke stoffen via de Drentse Hoofdvaart plaats, omdat deze vaart niet meer geschikt is voor de beroepsvaart.

In het deel van het plangebied binnen de gemeente Assen zijn geen hoge drukgasleidingen van de NAM of Gasunie aanwezig. In de gemeente Midden-Drenthe bevinden zich ook geen hoge drukgasleidingen.

5 Reikwijdte en detailniveau

5.1 Reikwijdte

De geografische reikwijdte van de plan-m.e.r. wordt gevormd door het plangebied van het bestemmingsplan. Het plangebied van het bestemmingsplan is beschreven in paragraaf 1.1 van deze notitie. De effecten van de voorgestelde activiteiten kunnen echter verder reiken dan de grenzen van het bestemmingsplan. In het onderzoek wordt daarom, indien noodzakelijk, een groter onderzoeksgebied aangehouden. De omvang van het onderzoeksgebied kan per milieuaspect verschillen.

5.2 Detailniveau

Het detailniveau sluit aan bij de aard van de studie. Het betreft een plan-m.e.r. studie, dus de effecten zullen met name op planniveau in beeld worden gebracht. In de bestemmingsplanprocedure kan nader worden ingezoomd op het inrichtingsniveau. Overigens zullen planniveau en inrichtingsniveau voor sommige aspecten niet veel verschillen.

De effectbeoordeling wordt uitgevoerd op basis van de beschikbare onderzoeksgegevens. De beoordeling is hoofdzakelijk kwalitatief van aard. Indien noodzakelijk zullen modelberekeningen worden gemaakt voor het bepalen van kwantitatieve effecten. De effecten van beide alternatieven worden beoordeeld ten opzichte van de autonome ontwikkeling. De volgende milieuthema's zullen in het MER aan de orde komen:

Milieuaspect	Toetsingscriterium
Bodem	Grondstromen/grondbalans
	Aardkundige waarden
	Bodemkwaliteit
Water	Grondwater
	Oppervlaktewater
	Waterkwaliteit
Natuur	Natura 2000-gebieden
	Ecologische hoofdstructuur
	Beschermde en Rode Lijst soorten
Landschap	Landschappelijke kwaliteit
	Duisternis
Cultuurhistorie	Cultuurhistorische waarden
	Archeologische waarden
Verkeer	Verkeersafwikkeling
	Verkeersveiligheid
	Gebruik fiets en openbaar vervoer
Woon- en leefmilieu	Geluid
	Luchtkwaliteit
	Externe veiligheid
Duurzaamheid	Energievoorziening
	Grondstoffengebruik

Bodem

In het gebied ten noorden van de Drentse Hoofdvaart en ten oosten van de Norgervaart is een dik veenpakket en een dun zandpakket aanwezig. Hier zal niet zonder meer op het huidige maaiveld gebouwd kunnen worden. In andere delen van het plangebied is minder veen en meer zand aanwezig. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid is een zoveel mogelijk gesloten grondbalans gewenst. In het plan-MER zal worden ingegaan op de grondbalans en de benodigde grondstromen. Tevens wordt kwalitatief aandacht besteed aan milieueffecten van grondverzet.

Waar in of aangrenzend aan het plangebied enkele aardkundige waarden voorkomen, zal in het MER het effect op deze waarden (fysieke aantasting, beïnvloeding van de beleving) kwalitatief worden beschreven.

Ten slotte wordt aandacht besteed aan eventuele positieve effecten op de kwaliteit van de bodem en de waterbodems in het plangebied doordat in het kader van de Gebiedsontwikkeling saneringen worden uitgevoerd.

Grond- en oppervlaktewater

In het plan-MER zal worden gekeken naar mogelijke effecten van de Gebiedsontwikkeling op de grondwaterstanden en -stromingen, en de kwaliteit van het grondwater. Waar relevant wordt aandacht besteed aan effecten op gevoelige functies in de omgeving zoals zettingsgevoelige bebouwing of natuurgebieden.

Met betrekking tot de effecten voor het oppervlaktewater zal in het plan-MER worden ingegaan op eventuele veranderingen in de aan- en afvoer van water, en aan de duurzaamheid van het nieuwe watersysteem. Ook wordt aandacht besteed aan mogelijke effecten voor de oppervlaktewaterkwaliteit.

Natuur

Voor de gebiedsontwikkeling is een voortoets Natura 2000 in voorbereiding. Omdat significante effecten in de voortoets niet konden worden uitgesloten, is een passende beoordeling uitgevoerd (in concept gereed). De passende beoordeling zal onderdeel uitmaken van het plan-MER. De effectbeschrijving voor het onderdeel Natura 2000 zal worden overgenomen uit de passende beoordeling.

Aansluitend aan het plangebied van de Gebiedsontwikkeling liggen meerdere EHS-gebieden. Dit betreft deels gebieden met reeds ontwikkelde ecologische kwaliteiten, deels gebieden die recent zijn aangelegd (landgoed, wandelbos), deels gebieden die nog moeten worden afgerond (ecologische verbindingzone Fochteloërveen-Witterveld). In het plan-MER wordt op hoofdlijnen beoordeeld in hoeverre de wezenlijke kenmerken van de bestaande EHS-gebieden worden beïnvloed door met name de effecten van nieuwe woonbebouwing en extra wegverkeer. Ten aanzien van de nog af te ronden verbindingzone wordt beoordeeld welke planinvulling hiervoor goede kansen biedt.

Naast de potentiële beïnvloeding van beschermde gebieden, wordt in het plan-MER ingegaan op de aantasting van beschermde of kwetsbare soorten in het gebied. Er is reeds een inventariserend onderzoek naar de aanwezige flora en fauna uitgevoerd. In de effectbeschrijving wordt aangegeven welke effecten kunnen worden verwacht als gevolg van de realisering van de Gebiedsontwikkeling.

Landschap

De gebiedsontwikkeling Norgerbrug moet leiden tot een definitieve afronding van de westelijke stadsrand van Assen. Vanuit het landschap gezien is dit dus de eindsituatie. De voorgestane invulling van de nieuwe randzone wordt kwalitatief beoordeeld, en getoetst aan de kernkwaliteiten van het omliggende landschap.

In het huidige omgevingsbeleid van de provincie Drenthe krijgt het thema duisternis meer aandacht. Stedelijke functies als wonen en wegen kunnen leiden tot lichtuitstraling. De gemeente

Assen en de provincie Drenthe voeren elk een vooruitstrevend lichtbeleid. In het plan-MER zal worden beoordeeld in hoeverre er effecten optreden op duisternis.

Cultuurhistorie

In het plangebied zijn enkele cultuurhistorisch waardevolle elementen aanwezig, zoals de Drentse Hoofdvaart en de Norgervaart, lintbebouwing langs deze vaarten, en kunstwerken zoals bruggen. De gebiedsontwikkeling kan effecten op deze kwaliteiten hebben, nu de provinciale weg N373 de genoemde vaarten op een nieuwe locatie zal kruisen. In het plan-MER worden de verwachte effecten kwalitatief beschreven.

Tenslotte zal in het MER worden ingegaan op de mogelijke beïnvloeding (aantasting of verlies) van archeologische waarden als gevolg van de gebiedsontwikkeling. Voor het plangebied zijn resultaten van archeologisch onderzoek beschikbaar.

Verkeer

In het kader van de Gebiedsontwikkeling worden nieuwe wegen aangelegd en zal het aantal (auto)verkeersbewegingen in en nabij het plangebied toenemen (zie figuur 4.7 voor de huidige situatie en figuur 5.1 voor een prognose voor 2020). De effectbeschrijving richt zich in de eerste plaats op veranderingen in verkeersstructuur en verkeersintensiteiten. Hierbij wordt de verkeersafwikkeling kwalitatief beoordeeld. Tevens wordt aandacht besteed aan het mogelijk optreden van sluipverkeer en aan verkeersveiligheid.

In het plan-MER wordt tevens aandacht besteed aan het faciliteren van het fietsverkeer en het openbaar vervoer. Deze beide aspecten zijn relevant voor het bereiken van duurzaamheidsdoelstellingen.



Figuur 5.1. Motorvoertuigen per etmaal, prognose 2020 (bron: provincie Drenthe)

Woon- en leefmilieu

Het veranderend grondgebruik, van landbouw naar woningbouw en infrastructuur, leidt tot een verandering van de geluidsbelasting in het plangebied en omgeving. Ten behoeve van de plan-MER en het nieuwe bestemmingsplan wordt een geluidsonderzoek uitgevoerd, waarin het aantal potentiële gehinderden als gevolg van wegverkeers- en industrielawaai in kaart wordt gebracht. De toekomstige geluidsbelasting wordt getoetst aan de wettelijke normen. Bij overschrijding van de normen dienen geluidbeperkende maatregelen te worden getroffen. De informatie uit het uit te voeren geluidonderzoek zal worden gebruikt voor de effectbeschrijving in het plan-MER.

Ten behoeve van het plan-MER en het nieuwe bestemmingsplan zal tevens een luchtkwaliteitsonderzoek worden uitgevoerd, waarin de geprognosticeerde verkeersintensiteiten worden door-

gerekend. Hierbij zijn met name de stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) relevant. Tevens wordt bij dit milieuaspect ingegaan op de verbetering van de luchtkwaliteit als gevolg van het verdwijnen van een agrarische bedrijf met een stankcirkel.

Tenslotte worden eventuele effecten op externe veiligheid beoordeeld. Onder externe veiligheid wordt verstaan: risico als gevolg van gevaarlijke inrichtingen of transport van gevaarlijke stoffen over de weg of door buisleidingen. In het plan-MER wordt beoordeeld in hoeverre de Gebiedsontwikkeling leidt tot een verandering van de externe veiligheidssituatie.

Duurzaamheid

Er zal voor Kloosterveen III naar verwachting een duurzaam (energie)systeem worden ontworpen, voor zowel de gebouwen als de buitenruimte. Hoe dit systeem er exact uit komt te zien, is thans nog niet bekend. Op basis van beschikbare gegevens omtrent bouwwijze, bouwmaterialen en wijze van energievoorziening wordt in het plan-MER ingegaan op de mogelijkheden voor beperking van het energie- en grondstoffengebruik. Overigens wordt ook bij de thema's bodem, water, natuur en verkeer aandacht besteed aan de duurzame ontwikkeling van het plangebied.

6 Vervolgprocedure

6.1 Consultatie bestuursorganen en zienswijzemogelijkheid

Voor deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau van het plan-MER worden de volgende bestuursorganen en adviseurs geraadpleegd:

- Commissie voor de milieueffectrapportage
- Ministerie van VROM
- Ministerie van LNV
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (ministerie van OCW)
- Provincie Drenthe
- Waterschappen Reest en Wieden en Noorderzijlvest
- Gemeente Noordenveld
- Natuur en milieufederatie Drenthe
- Staatsbosbeheer, Natuurmonumenten, Het Drents Landschap

Daarnaast wordt de NRD ter inzage gelegd met de mogelijkheid voor burgers en (belangen)organisaties om zienswijzen in te dienen.

6.2 Vervolgproces

De openbare kennisgeving voor de NRD is de eerste stap in de plan-m.e.r. procedure. De vervolgprocedure bestaat uit de volgende stappen:

1. Raadplegen betrokken bestuursorganen/adviseurs (incl. commissie m.e.r.) en zienswijzen indienen door een ieder over de reikwijdte en detailniveau van het op te stellen plan-MER.
2. Opstellen plan-MER.
3. Ter inzage legging en inspraak op plan-MER tezamen met het voorontwerpbestemmingsplan.
4. Inschakeling commissie m.e.r. voor toetsingsadvies m.b.t. plan-MER
5. Motiveren hoe met de resultaten van het plan-MER, de inspraak en het toetsingsadvies van de commissie m.e.r. is omgegaan in het ontwerp-bestemmingsplan.
6. Ter inzage legging ontwerp-bestemmingsplan met gelegenheid indienen zienswijzen.
7. Vervolg bestemmingsplanprocedure (vaststellen raad, beroepsmogelijkheid).