

Bestemmingsplan
Transferium Hoogkerk Peizermade

versie vaststelling

augustus 2008

Inhoudsopgave

Toelichting		5
Hoofdstuk 1	Inleiding	7
Hoofdstuk 2	Het probleem en de verbeteringsvoorstellen	9
Hoofdstuk 3	Verkeer, ruimte en groen	15
Hoofdstuk 4	Randvoorwaarden	21
Hoofdstuk 5	Juridische toelichting	33
Hoofdstuk 6	Economische uitvoerbaarheid	35
Voorschriften		37
Hoofdstuk I	Algemene bepalingen	39
Artikel 1	Begripsbepalingen	39
Artikel 2	Wijze van meten	41
Artikel 3	Uitmetingsverschillen	42
Artikel 4	Anti-dubbeltelbepaling	43
Artikel 5	Uitsluiting aanvullende werking bouwverordening	44
Hoofdstuk II	Bestemmingsbepalingen	45
Artikel 6	Verkeersdoeleinden	45
Artikel 7	Water	46
Artikel 8	Water/Bos	47
Hoofdstuk III	Overige bepalingen	49
Artikel 9	Algemene vrijstellingsbepaling	49
Artikel 10	Overgangsbepalingen	50
Artikel 11	Citeertitel	51
Bijlagen		
Inspraakreacties en overleg ex. artikel 10 BRO en ingekomen zienswijzen		
Boom Effect analyse		
Archeologisch onderzoek de Steekproef		
Historisch onderzoek		
Ecologisch onderzoek Koeman en Bijkerk		
Akoestisch onderzoek NAA		
Advies Waterschap Noorderzijlvest		

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding tot nieuw bestemmingsplan

Voor u ligt het ontwerp-bestemmingsplan Transferium Hoogkerk Peizermade. De ontwikkeling van een transferium op deze locatie staat reeds lang op het programma.

Op 5 juli 2001 heeft de gemeenteraad van Groningen ingestemd met stedenbouwkundige uitgangspunten voor deze planontwikkeling. Besluiten van gelijke strekking zijn destijds tevens genomen door de gemeenteraden van de betrokken gemeenten, Noordenveld en Tynaarlo. Er zijn diverse versies voor een stedenbouwkundig ontwerp opgesteld, waarvan de laatste dateert van augustus 2003 ('definitief' stedenbouwkundig ontwerp Transferium Hoogkerk). Dit ontwerp betrof een grootschalig transferium op grondgebied van Tynaarlo en Noordenveld met bijbehorende bebouwing en voorzieningen.

De verdere concretisering in een programma van eisen voor het transferium heeft helaas niet tot een haalbaar plan geleid.

Vanwege de slechte doorstroming op de A7 en de N372 (autoroute Roden, Peize, Groningen), de hoogte van geraamde plankosten (circa 20 miljoen Euro) en het gewijzigde ontwikkelingstempo van de nieuwe woonwijk Ter Borch en het bedrijventerrein Kranenburg-Zuid, bleek een gefaseerde uitvoering van een versoberd transferium noodzakelijk.

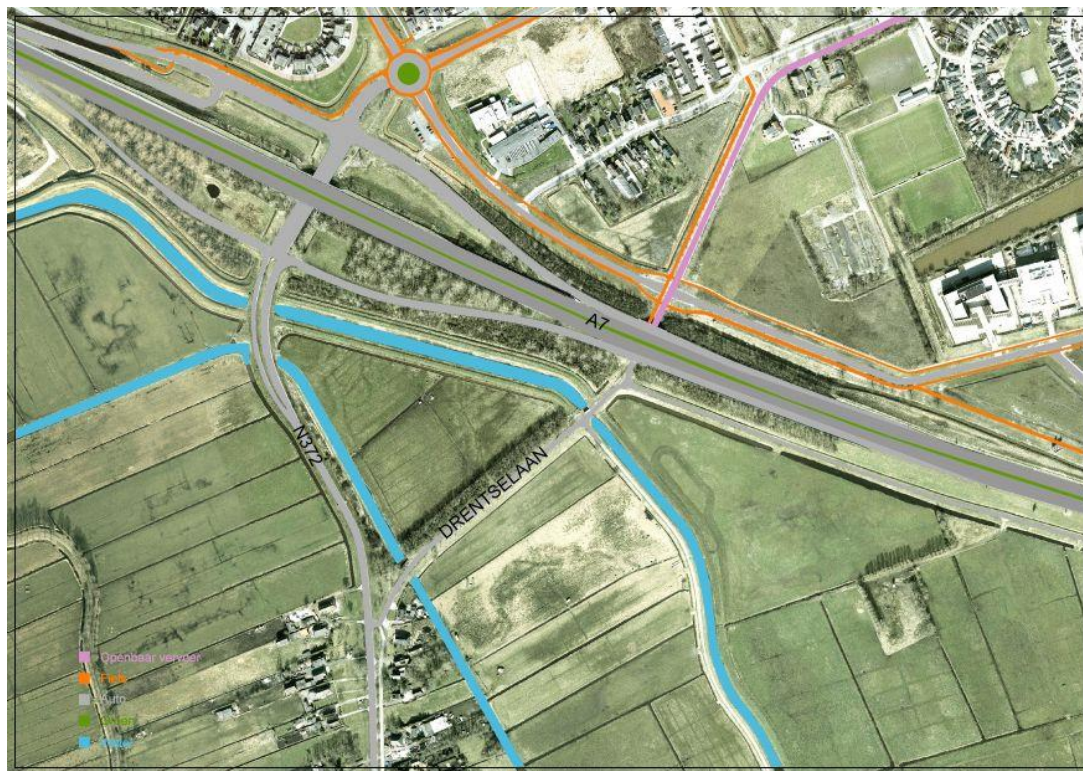
Begin 2005 is daarom de planontwikkeling opnieuw onder de loep genomen, waarbij de inzet was te komen tot een meer flexibele aanpak. In die zin dat diverse verkeersreconstructies op en bij de verkeersaansluiting A7/N372 worden losgekoppeld van het realiseren van het feitelijke transferium, en voorts door een soberder en te faseren transferium te ontwerpen, zodat beter rekening kan worden gehouden met de gemeentelijke en in regionaal verband (regiofondsen) beschikbare financiële middelen. Er is door de gemeenteraad van Groningen in juli 2006 gekozen voor een gefaseerde aanpak, met in de eerste fase een kleiner transferium op grond van de gemeente Noordenveld (dus niet op grondgebied van de gemeente Tynaarlo). Op dit transferium komen alleen parkeerplaatsen voor auto's en halte en overstapplaatsen voor het openbaar vervoer zonder de voorzieningen die in het eerdere Stedenbouwkundige Plan zijn beschreven. Verder worden de huidige op- en afritten van de verkeersaansluiting A7/N372 niet verplaatst, zoals in de vorige opzet van het transferiumplan was voorgesteld. Ook het Omgelegde Eelderdiep blijft nu, anders dan in eerdere studies is beschreven, op zijn huidige plaats.

Een zorgvuldige planinpassing is van belang. Niet alleen omdat de plannen op Drents grondgebied worden ontwikkeld, maar vooral ook omdat het plan moet worden ingepast in het landinrichtingsplan voor Peizermade, waarin een sterk accent op waterberging en natuurontwikkeling wordt gelegd. Ook moeten de consequenties voor het verblijfsklimaat van de bewoners in het nabij gelegen Peizermade niet uit het oog worden verloren.

De gemeente Noordenveld en de provincie hebben deze aanpak, waarop in hoofdstuk 2 nader wordt ingegaan, onderschreven.

In deze toelichting wordt eerst het toenemende verkeersprobleem rond de verkeersaansluiting A7/N372 beschreven en de maatregelen om de doorstroming hier te verbeteren. Het transferium waarover dit bestemmingsplan is opgesteld maakt hier onderdeel van uit. In hoofdstuk 3 zal dit transferium en de inrichting hiervan aan de orde komen. In de navolgende hoofdstukken zal worden ingezoomd op de thema's die van belang zijn voor de realisering van dit transferium, waaronder de civieltechnische uitgangspunten, inpassing in het landschap, water, flora/fauna en archeologie en tot slot de juridische procedure.

1.2 Begrenzing plangebied



Het plangebied ligt ingeklemd tussen de Drentselaan, de A7 en de N372, ten zuiden van Hoogkerk en ten noorden van Peizermade, op grondgebied van de gemeente Noordenveld en is op dit moment nog weiland.

Hoofdstuk 2 Het probleem en de verbeteringsvoorstellen

Bij de verkeersaansluiting A7/Hoogkerk kruisen de op- en afritten van de autosnelweg A7 de provinciale weg N372 (Roden-Peize-Hoogkerk, ter plekke geheten 'Groningerweg'). Als gevolg van de groei van het autoverkeer is de drukte op dit knooppunt de laatste jaren fors toegenomen. Al enkele jaren loopt het verkeer in de spitsuren er regelmatig vast. Vooral in de ochtendspits staan bussen vanuit Roden ter hoogte van Peizermade tussen het autoverkeer in de file en duurt het enige tijd voordat ze de A7 bereikt hebben.

Bij dit knooppunt is het nieuwe transferium Hoogkerk-Peizermade gepland. Voor dit transferium is in de beginjaren 2000 een uitgewerkt plan gemaakt op het grondgebied van de gemeenten Noordenveld en Tynaarlo, met tal van bijbehorende voorzieningen. Door diverse oorzaken (zie inleiding) is dit transferiumplan van de baan en wordt nu gedacht aan een gefaseerde uitvoering met in eerste instantie een kleiner transferium.

Ondertussen zijn de doorstromingsproblemen voor het verkeer - in het bijzonder voor het openbaar vervoer - alleen maar groter geworden.

Vooruitlopend op de aanleg van een transferium is in de jaren 2002-2004 alvast het middelste gedeelte van de vrije busbaan naar het hoofdstation aangelegd (Busbaan Peizerweg). Eind 2004 is deze busbaan in gebruik genomen.

Tot op heden is het aantal bussen nog beperkt omdat bij het 'beginpunt' Hoogkerk-Zuid/Peizermade nog geen transferium is en omdat bij het 'eindpunt' de busroute over de A7 (met gebruik van de vluchtstrook), Julianaplein, Emmaviaduct nog bestaat.

Door het gereedkomen van de onderdoorgang van de A7 voor busverkeer via de spoortunnel (in 2006) en verkeersmaatregelen aan de Koeriersterweg is het aantal bussen al flink toegenomen. Als de huidige busroute via A7/Emmaviaduct wordt opgeheven (eind 2007) zullen na realisatie van het transferium de bussen uit westelijke richting die rechtstreeks naar het station rijden nu via de busbaan Peizerweg gaan.

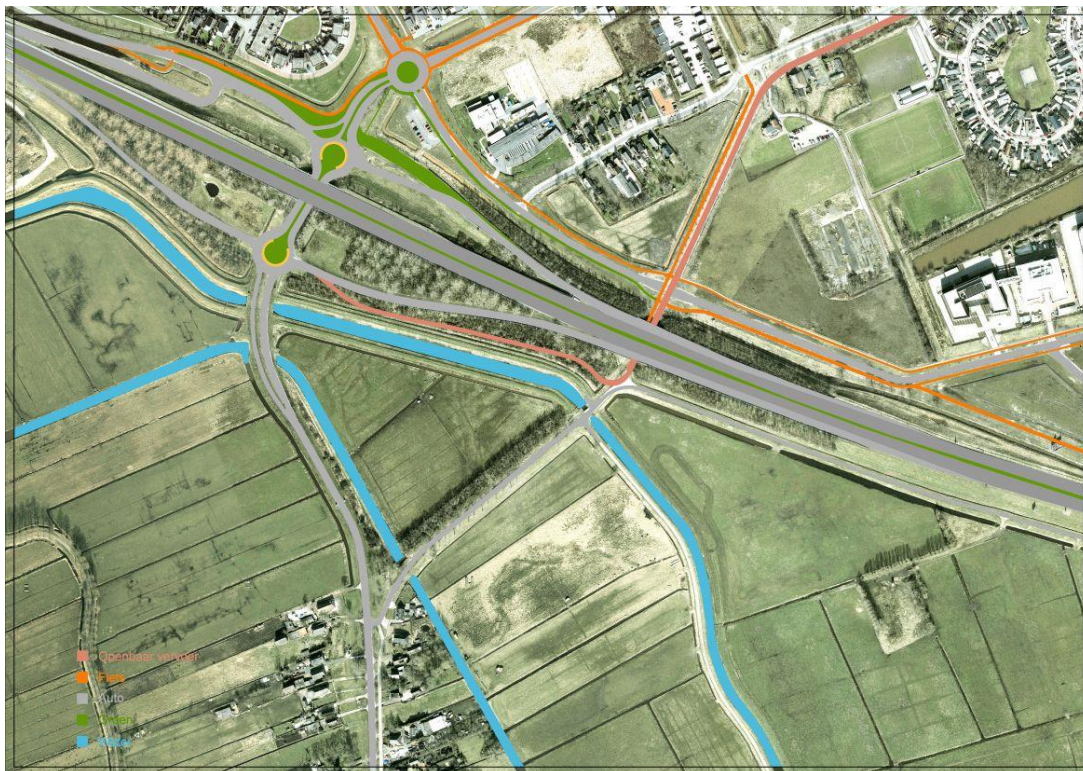
Er zijn derhalve meerdere redenen om de doorstroming op het knooppunt A7/N372 te verbeteren. De opgave is tweeledig:

- 1) op korte termijn maatregelen treffen, zodat de verkeersdoorstroming vlotter verloopt, inclusief de doorstroming van de bussen vanaf de A7 en N372 naar de vrijliggende busbaan.
- 2) het spoedig aanleggen van een transferium, zodat autorijders hier kunnen overstappen op de bus, die hen snel via de vrije busbaan van en naar het centrum van de stad brengt. Daarbij is het van belang dat het een sober transferium wordt, d.w.z. zonder voorzieningen en hoge planontwikkelingskosten, die de aanleg kunnen vertragen en zelfs belemmeren.

Als oplossing wordt gedacht aan een gefaseerde aanpak in 3 fasen van concrete maatregelen gericht op de doorstroming in combinatie met de aanleg van een transferium.

Deze worden hieronder in hoofdlijnen beschreven:

Fase 1: 2006-2007



In de eerste fase zijn de maatregelen primair gericht op het verbeteren van de doorstroming op het knooppunt A7/N372. Het gaat daarbij om:

+ de busdoorsteek onder de A7 via de spoortunnel.

Deze is gerealiseerd. Vanaf de oprit naar de A7 richting stad aan de noordzijde van Peizermade leidt een nieuwe busroute rechtstreeks via de voormalige spoortunnel onder de A7 naar de vrije busbaan. Omdat er in het najaar vanaf 2006 meer bussen vanaf de A7/N372 over de busbaan naar het centrum rijden, is deze route nu al aangelegd. Naast deze route loopt het (grotendeels) bestaande fietspad Roden/Peize/Groningen langs de busbaan in de spoortunnel door.

+ tijdelijk transferium

Op het kantoorbedrijventerrein Kranenburg in de gemeente Groningen, aan de noordzijde van de A7, is een 'tijdelijk transferium' aangelegd met circa 240 parkeerplaatsen, mede ter vervanging van de parkeergelegenheid op het voormalige veilingterrein aan de Peizerweg, waar nu een tuincentrum wordt gebouwd. Vanaf het tijdelijk transferium rijden op drukke winkeldagen Citybusjes naar het centrum. Als over enkele jaren het Transferium aan de zuidzijde van de A7 gereed is, kunnen op de plek van het tijdelijke transferium overeenkomstig het geldende bestemmingsplan Kranenburg bedrijven worden gebouwd.

+ aanpassen bestaande rotonde (bij 'Q8') en aanleg kluifrotonde

Met enkele eenvoudige aanpassingen wordt de capaciteit van de huidige rotonde bij Q8/DSM Biologics vergroot. Eén van de maatregelen is het verwijderen van het fietspad aan de zuidzijde, waardoor rechtsafslaande auto's richting de stad het fietsverkeer niet meer kruist. Dit bevordert de doorstroming en de verkeersveiligheid. Mede door de komst van Q8 op de voormalige carpool-plaats kan het fietspad aan de zuidzijde vervallen. Voor het fietsverkeer levert dit geen ongemak op, omdat aan de noordzijde van de weg (Eemsgolaan) een fietspad in twee richtingen komt.

Aan de westzijde, ten zuiden van de bestaande rotonde, zijn in de N372 twee nieuwe rotondes aangelegd in de vorm van een zogenoemde kluifrotonde. Uit verkeerssimulatieonderzoek is aangetoond dat de aanleg van zo'n rotonde met bijpasses tot een verbeterde verkeersafwikkeling leidt.

Fase 2: 2008-2009



In de tweede fase zijn de maatregelen gericht op de verdere verbetering van de doorstroming, in combinatie met de aanleg van de hoofdontsluitingen voor het eerste deel van het transferium op grondgebied van de gemeente Noordenveld.

+ aanpassing N372 bij Peizermade

De N372 aan de noordzijde van de bebouwde kom van Peizermade wordt aangepast en krijgt een meer vloeiende aansluiting op de Drentselaan. Het busverkeer krijgt voorrang, zodat bussen sneller kunnen doorstromen.

+ bus- en fietsroute Drentselaan

Van belang is dat de Drentselaan geschikt wordt gemaakt als route voor het openbaar vervoer, met een busbaan parallel langs de bestaande Drentselaan. Het busverkeer krijgt zo een rechtstreekse aansluiting op het transferium en de vrije busbaan naar de stad. Daarbij blijft het gebruik van de Drentselaan als belangrijke fietsroute behouden: naast de busroute komt een vrijliggend fietspad in twee richtingen.

+ directe busafrit noordzijde A7 rechtstreeks naar transferium

Aan de noordzijde van de A7 komt ter hoogte van Bornster Tol/Eemsgolaan op het bedrijventerrein Kranenburg een nieuwe busafrit, met een rechtstreekse verbinding naar het transferium. Dit leidt tot een verdere vermindering van de verkeersdruk op het knooppunt bij Hoogkerk-Zuid.

+ verlegging N372 Peizermade-A7

Het laatste stuk van de N372, vanaf Peizermade tot de eerste (kluif) rotonde wordt naar het oosten verlegd en sluit met een nieuwe rotonde aan op de Drentselaan. Deze beide routes, de verlegde N372 en de Drentselaan vormen de hoofdontsluitingen van het toekomstig transferium.

+ aanleg transferium, deel 1

Na de aanleg van de ontsluitingsroute kan het eerste deel van het transferium worden aangelegd, het gebied in de gemeente Noordenveld tussen de A7, de verlegde N372 en de aangepaste Drentselaan. Er komt een gebouwde voorziening met wachtgelegenheid en toiletruimte, even ten noorden van de nieuwe rotonde. Het is ook in het belang van de sociale veiligheid dat dit gebouw vooraan bij een drukke verkeersroute wordt gerealiseerd.

+ groene bufferzone

Door het verleggen van de N372 in oostelijke richting komt er aan de westzijde ruimte vrij voor een groene overgangszone, die als waterberging benut kan worden. Hierdoor kan het transferium aan deze kant een natuurlijke begrenzing krijgen.

Fase 3: 2010-2011



In de derde fase krijgt de infrastructuur in het gebied definitieve vorm. In de volgende jaren kan het transferium in omvang en voorzieningenniveau groeien, binnen het grondgebied van de gemeente Tynaarlo.

+ afronding westelijk transferium deel 1

Het aantal parkeerplaatsen wordt binnen het plangebied van het eerste deel van het transferium, afhankelijk van de behoefte, in westelijke richting uitgebreid.

+ Omgelegde Eelderdiep

Anders dan in eerdere studies is beschreven, blijft het Omgelegde Eelderdiep op zijn plaats. Volgens een recent besluit van de Landinrichtingscommissie komt de aanvankelijk geplande waterbergingsfunctie in dit gebied te vervallen. Dit is van groot belang voor de planvorming. Hiermee vervalt de noodzaak van de kostbare verlegging van het Omgelegde Eelderdiep, waardoor de planopzet eenvoudiger en goedkoper wordt.

+ Ruimtereservering voor eventuele uitbreiding transferium

De mogelijkheid bestaat dat het transferium in de toekomst wordt uitgebreid op grondgebied van de gemeente Tynaarlo, waar naast parkeerplaatsen ook andere voorzieningen een plaats kunnen krijgen. Te denken valt aan horeca-en vergaderfaciliteiten. Hierover heeft nog geen definitieve (politieke) besluitvorming plaatsgevonden. De mogelijkheid bestaat dat vanaf de rotonde die al voor het transferium deel 1 wordt aangelegd, een nieuwe ontsluitingsweg voor de woonwijk Ter Borch wordt aangelegd. Dit woongebied is omstreeks 2010 voor een groot deel gerealiseerd en kan op deze wijze een verbinding naar de A7 krijgen.

Het is echter nog te prematuur hier verder in dit bestemmingsplan op in te gaan.

Hoofdstuk 3 Verkeer, ruimte en groen

3.1 Verkeersconcept

De verkeerssituatie ter hoogte van de aansluiting van de N372 met de A7 zal aan de zuidzijde ingrijpend wijzigen door de realisatie van het transferium. Het huidige tracé van de N372 zal weer een stukje via de Drentselaan gaan lopen, om voor fietsers en de bus een veilige en snelle verbinding naar de stad tot stand te brengen en om op langere termijn een ontsluiting van Terborch mogelijk te kunnen maken. Op deze overgang van stad en ommeland wordt een rotonde aangelegd waar het verkeer verdeeld wordt:

- Het openbaar vervoer en fietsers krijgen de kortste route naar de stad door de voormalige spoortunnel (de tunnel onder de A7)
- Het verkeer naar Terborch krijgt op termijn een aparte aansluiting op de rotonde.
- Tussen de nieuw aan te leggen rotonde en de kluifrotonde (realisatie 2007) bij de aansluiting Hoogkerk van de A7 komt een weg met 2 x 2 rijstroken met een brede middenberm. Aan deze weg komt de ontsluiting van het transferium voor het autoverkeer.
- De N372 vanaf Roden/Peize wordt vanuit Peizermade doorgetrokken tot de rotonde.

In deze verkeersparagraaf wordt eerst ingegaan op de verkeersstromen van en naar het transferium, daarna zal het transferium apart worden behandeld.



transferium Hoogkerk

Autoverkeer

De N372 is een weg van de provincie Drenthe die de verbinding tussen Roden en Peize met de stad verzorgt. Tussen de rotonde en de kluifrotonde A7/Hoogkerk is de weg exclusief voor auto's. Vanaf de rotonde leidt een route naar het transferium en de tunnel onder de A7.

Deze is echter alleen voor het openbaar vervoer en het fietsverkeer.

Op termijn kan vanaf deze rotonde een ontsluitingsroute naar de nieuwe woonwijk Terborch worden gerealiseerd.

Fietsverkeer

De N372 is ook de verbindingsweg voor het fietsverkeer tussen Roden en Peize en de stad. De weg heeft een vrijliggend fietspad aan de oostzijde, danwel deels een ventweg die soms op enige tientallen meters van de N372 verwijderd is (in de bocht bij Peizerwold). Dit fietspad wordt doorgetrokken over de Drentselaan naar de tunnel onder de A7. Vlak voor het Omgelegde Eelderdiepje kruist het fietsverkeer de busbaan. Voor deze locatie is gekozen omdat door de nabijheid van het transferium en de aanwezigheid van een bocht de snelheid van het openbaar vervoer laag is. Op dit punt worden ook de stallingsmogelijkheden geconcentreerd. Door deze optimale ligging van de fietsvoorzieningen wordt de combinatie (vouw)fiets – auto, bus – fiets, fiets – bus gestimuleerd. Het fietspad sluit aan op het fietspad langs de busbaan naar de Peizerweg.

In verband met plannen voor een recreatieve fietsroute is op het dijkje tussen de N 372 en het groene gebied wat voorkomt dat koplampen van auto's het natuurgebied in schijnen, ruimte gereserveerd voor een recreatief fiets/voetpad.

Voetgangers

Door de functieverandering in dit gebied kan het aantal voetgangers gaan toenemen. Het plan voorziet daarom in een voetpad langs de Drentselaan. Ook is gezorgd voor oversteekvoorzieningen naar het buseiland. Vanaf het transferium is een voetpad in het plan opgenomen door de tunnel naar het gebied aan de noordzijde van de A7.

Voor de wandelaars die over het dijkje van het Omgelegde Eelderdiep lopen is een looproute in het plan opgenomen over een nieuw aan te leggen dijkje aan de zuidzijde van het plan. Door de middeneilanden kunnen zij de N372 per rijstrook oversteken.

Openbaar vervoer

Het transferium is de plek waar al het openbaar vervoer samen komt, op het centraal station na het belangrijkste knooppunt van de stad. De lijnen naar Peize/Roden en Leek maken gebruik van dit transferium, maar ook de lijnen naar Drachten, Heerenveen en Hoogkerk stoppen op het transferium. Door overstapbewegingen worden kortere reistijden mogelijk. Het transferium is bereikbaar voor het openbaar vervoer vanuit de tunnel onder de A7, rechtstreeks vanaf de rotonde en middels een verbindingsweg tussen de oprit naar de A7 aan de zuidzijde en het transferium. Voor de lijnen richting de A7 is het verlaten van het transferium conflictvrij geregeld.

Het openbaar vervoer uit de zuidkant van de stad kan via een exclusieve afrit van de A7 nabij Bornster Tol/Eemsgolaan via de tunnel het transferium bereiken en op deze wijze het drukke knooppunt Hoogkerk-Zuid mijden.

Het transferium

De kern van het transferium wordt gevormd door een driehoekig busplein die door de bussen rechtsom bereden wordt. Voor de vormgeving is gebruik gemaakt van de ervaringen van het busplein van het transferium Karding. De locatie is zo gekozen dat het busplein zo dicht mogelijk tegen de rotonde is gelegen. Hierdoor ontstaat een zichtrelatie van de overige gebruikers (langs rijdend verkeer) van deze locatie. Dit heeft een gunstig effect op de sociale veiligheid.

In de eerste fase van het transferium is plaats voor 328 parkeerplaatsen. Daarnaast is er nog plaats voor 250 parkeerplaatsen op gestabiliseerd gras. Deze 250 parkeerplaatsen hoeven voorlopig slechts bij grote evenementen gebruikt te worden, bijvoorbeeld als er

grootschalige musicals in Martiniplaza of popconcerten in het Stadspark worden georganiseerd, bij de Bloemetjesmarkt, Bommen Berend in Groningen, Peizerjaarmarkt, Rodermarkt etc. Als het gebruik van het transferium hiertoe aanleiding geeft, kan ook dit terrein verhard worden en toegevoegd worden aan de permanente capaciteit. Op lange termijn kan ook het gebied aan de zuidoostzijde van de Drentselaan als transferium ingericht worden. Het betreft hier het grondgebied van de gemeente Tynaarlo, en dat is in het kader van dit bestemmingsplan niet aan de orde.

Het transferium is voor de auto bereikbaar vanaf de N372 tussen de rotonde en de kluifrotonde aansluiting Hoogkerk A7, voor het openbaar vervoer rechtstreeks vanaf de rotonde en de beide busbanen en voor de fiets rechtstreeks vanaf het fietspad.

De Tunnel

Door de voormalige spoortunnel wordt het transferium verbonden met de rest van de stad. Naast het voetpad is er in de tunnel ruimte voor een fietspad, een tussenstrook en een busbaan. De tunnel is voldoende breed om voor een passende aansluiting te zorgen tussen de infrastructuur aan beide zijden van de A7.

3.2 De ruimtelijke inpassing

Het transferium ligt weliswaar tegen de A7, maar grenst ook pal aan het natuurontwikkelingsgebied Peizermaden. Een zorgvuldige overgang van de 'verkeersmachine' ten opzichte van de natuur heeft dan ook van meet af aan belangrijke rol gespeeld in de opbouw van het plan.

Het transferium is zo ver als mogelijk bij de A7, bij de onderdoorgang Peizerweg gesitueerd. Dáár halteren de bussen, daar is het terrein optimaal verlicht, en daar vinden we de gebouwde voorziening met toiletruimte.

Juist bij/in het natuurgebied wordt een deel van het bestaande tracé opgeruimd om plaats te maken voor de waterberging die noodzakelijk is ter compensatie van de extra verharding voor het transferium. Een waterberging met aandacht voor natte natuurontwikkeling, en daarmee een letterlijke vergroting van de natuur.

Langs het Omgelegde Eelderdiep liggen graskades, waardoor het Eelderdiep verscholen maar door de kades toch prominent in het landschap aanwezig is. Die typologie is gehanteerd voor het transferium, Letterlijk is rond het gehele transferiumgebied, langs de nieuwe ontsluiting zo'n kade geprojecteerd. De kade zorgt ervoor dat het transferium vanuit de natuur verscholen tegen de A7 ligt. Koplampen kunnen door de aanwezigheid van de kade niet over de natuur zwenken en vanuit de auto kan toch nog net over de kade heen een glimp van de natuur ervaren worden.

Bomen begeleiden de nieuwe ontsluitingsweg en zorgen aanvullend voor een natuurlijke overgang. Bestaande (boom-)beplanting komt nu alleen voor langs de oude Peizerweg. Het plan is er op gericht die boombeplanting zoveel als mogelijk op te nemen in het nieuwe plan.

Als afscheiding tussen de verkeersruimte en het landelijk gebied is een dijkje aan de zuidkant om het transferium opgenomen. Dit dijkje is een meter hoger dan de weg, hoog genoeg om het licht tegen te houden en laag genoeg om vanuit de auto overheen te kijken. Het dijkje sluit aan op het dijkje van het omgelegde Eelderdiep. Door bomen aan beide zijden van de weg wordt deze lijn versterkt.

De N372 wordt gekenmerkt door een groene omgeving met vaak bomen langs de weg. Ook in de bebouwing van Peizermade zijn regelmatig groene doorzichten naar open land. Dit beeld wordt doorgezet. Tussen Peizermade en het transferium is naar weerszijden van de N372 een doorkijk naar het landschap.

In het wateropvang-gebied ten westen van de (om te leggen) Groningerweg worden bomen geplant, zoals els/wilg/berk, waarmee lichthinder van het autoverkeer in het landelijke gebied wordt verminderd. Ook wordt een rietzone aangelegd, met ruimte voor een heleofytenfilter dat het vuilwater van de toiletvoorziening kan filteren. De inrichting van dit gebied zoals die wordt nagestreefd is opgenomen in de bij deze toelichting behorende inrichtingskaart.

Tussen de Peizermade en de nieuw aan te leggen rotonde volgt al het verkeer de Drentse laan. Dit was ook voordat de A7 werd aangelegd de route naar de stad. De bomen langs deze weg worden zoveel mogelijk gehandhaafd. Vanaf de rotonde volgt het fietsverkeer de historische route naar de stad, het autoverkeer wordt afgeleid naar de aansluiting Hoogkerk van de A7 en het busverkeer gaat naar het transferium.

3.3 Groenconcept

Bestaande situatie

Op de locatie van het transferium bevindt zich nu weiland zonder opgaand groen.

Ten noord-oosten van de bestaande Peizerweg bevindt zich een strook hoog opgaande struiken met grote eikenbomen. Waar de opgaande struiken nu als onderbeplanting van deze eiken groeien, liep vroeger het spoorbaan tracé.

Aan de andere zijde van de Peizerweg bevindt zich een laanbeplanting met vrijstaande abelen, grote opgaande bomen.

De westzijde van het plangebied wordt begrensd door de Zuiderweg. Tussen deze weg en het toekomstige transferium ligt een groenzone waarlangs het 'Omgelegde Eelderdiep' stroomt. Langs het betreffende gedeelte van de Zuiderweg staan overigens geen bomen.

Toekomstige situatie

De genoemde strook hoog opgaande struiken, ten noord-oosten van de Drentselaan, zal de gemeente voor het realiseren van een sociaal veilige omgeving voor het merendeel verwijderen zodat vooral vrijstaande bomen (met name enkele eiken) resteren.

Voor het realiseren van een optimale ecologische situatie en visuele fraaie aankleding zullen enkele struiken blijven staan, of worden aangeplant.

Het verbrede wegtracé van de Drentselaan is zo gepland dat de grote eiken zoveel mogelijk gehandhaafd blijven. Ten behoeve van de realisatie van de rotonde zullen enkele eiken verdwijnen. Daar tegenover staat dat de gemeente de eikenlaan op het overige gedeelte van de Peizerweg, aanvult met eiken zodat een volwaardige eikenlaan ontstaat.

Langs beide zijden van de verlegde Zuiderweg lang het transferium, ontstaat een volwaardige laanbeplanting bestaande uit vrijstaande bomen.

In de groenzone van het te verwijderen tracé van de Groningerweg (N372) wordt een moerasbos aangeplant met elzen, berken en wilgen, zoals aangegeven op de bij deze toelichting behorende inrichtingstekening. Daarmee wordt tevens invulling gegeven aan te compenseren bos. De waterloop zal de gemeente sterk verbreden en laten ontwikkelen tot een ecologisch natte zone van betekenis. De aan te leggen parkeerplaats zal de gemeente aan de zuid-west zijde beplanten met een haag op een aan te leggen laag dijkje.

Bomen.

Om de gevolgen optimaal in beeld te krijgen heeft de gemeente in april 2007 een Boom Effect Analyse opgesteld. De realisatie van het plan zal plaatsvinden conform de aanbevelingen, genoemd in deze rapportage. Met de aanplant langs de nieuw aan te leggen weg en de realisering van de ecologische groen/natte zone langs het 'Omgelegde Eelderdiep' zal de gemeente het groen in totaliteit versterken. In de Boom Effect Analyse zijn de te verwijderen en aan te planten bomen weergegeven. De aangegeven hoeveelheden moeten gelezen worden als een globale inschatting die de gemeente bij verdere uitwerking nader specificceert.

Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden

4.1 Water

Waterhuishouding

In de huidige situatie bestaat het gebied uit weiland, sloten en wordt aan de noordzijde begrensd door de A7. Aan de zuidzijde ligt de weg naar Peize.

In de nieuwe situatie zal het verhard oppervlak behoorlijk toenemen; door de aanleg van parkeerplaatsen, wegen en een nieuw gebouw. Daarnaast worden diverse watergangen gedempt. Al met al moet hiervoor circa 5.000 m² open water worden teruggebracht. Hierbij is rekening gehouden met een aantal nieuwe sloten in het plan. Om deze 5.000 m² aan open water te creëren is de locatie tussen de nieuwe weg en de te handhaven watergang aan zuidzijde zeer geschikt. Dit gebied te benutten voor het opvangen van hevige regenval biedt ook goede ecologische perspectieven. Door een overgang te maken van de diepe (bestaande) watergang middels een flauw oplopend talud naar een plasberm wordt een zeer natuurvriendelijke omgeving gecreëerd. En door aanplant van bijvoorbeeld riet en ondergedoken waterplanten wordt de waterkwaliteit verbeterd door de zuiverende werking van deze planten.

Bij het bovenstaande is uitgegaan van een volledig verhard 'parkeerterrein'. Het gebruik van halfverharding, grasbetonkeien of waterdoorlatende bestrating zorgt voor een vertraagde afvoer van regenwater via het grondwater. Door toepassing van deze technieken hoeft er minder oppervlaktewater aangelegd te worden. De huidige ondergrond is hier echter niet geschikt voor. Bij een integrale ophoging van het gebied kunnen deze technieken wellicht wel toegepast worden.

Het huidig maaiveld ligt op circa 0.50- NAP. De exacte grondwaterstand is niet bekend, maar in het veld lijkt het grondwaterniveau behoorlijk hoog te zijn (maart 2007). Geschat wordt dat de grondwater op 0.80- NAP zit. Gezien de waterstand van het Omgelegde Eelderdiep (0.93- NAP) is dit ook aannemelijk. In de gebruikersfase is een minimale drooglegging van 1,00m gewenst.

Riolering

In het gebied is (voor zover bekend) geen riolering aanwezig. Bij de aanleg van het transferium wordt geen aanbod van huishoudelijk afvalwater (de zogenaamde droogweerafvoer) verwacht. Het regenwater van de gebouwen en terreinen kan afgevoerd worden naar de sloten mits het voldoende schoon is. Het regenwater van het gebouw is voldoende schoon om rechtstreeks naar het oppervlaktewater te kunnen afvoeren. Een voorwaarde voor de bouwmaterialen is het toepassen van niet-uitlogende materialen en duurzame producten. De toepassing van zink, lood en koper is niet toegestaan.

Het regenwater van de parkeerterreinen en de wegen is niet schoon. Oliën, remstof en andere vervuilende stoffen worden met het regenwater meegevoerd. Afvoer naar de sloot is wel mogelijk, mits een voorziening wordt geplaatst die het regenwater zuivert. Een bodem of bermassage is ook een prima middel om de vervuiling te laten binden aan de grondkorrels.

Overleg waterschap

Het plan is voor overleg in het kader van de watertoets naar het waterschap Noorderzijlvest verzonden. De reactie van het waterschap van 28 november 2007 leidt niet tot wijzigen van het plan. De reactie van het waterschap is als bijlage in het plan opgenomen. Daarnaast heeft over de aanleg van het transferium overleg plaatsgevonden met het waterschap Noorderzijlvest. Daarbij is gesproken over de toename van het verhard oppervlak en de gevolgen daarvan. In de nieuwe situatie neemt het verhard oppervlak behoorlijk toe en daarnaast worden bestaande sloten gedempt. Echter er worden ook nieuwe watergangen aangelegd. Deze oppervlakken verhouden zich als volgt:

- bestaande verharding: 6.400 m²
- nieuwe verharding: 26.500 m²
- dempen watergangen: 4.500 m²
- nieuwe watergangen: 1.500 m²

Zoals hierboven blijkt worden meer sloten gedempt dan nieuwe worden aangelegd: het verschil is circa 3.000 m². De toename van het verhard oppervlak bedraagt ca. 20.000 m². Tien procent hiervan moet gecompenseerd worden middels de aanleg van oppervlaktewater, dit is 2.000 m². In totaal is 5.000 m² extra oppervlaktewater benodigd. Deze kan worden gerealiseerd in het gebied aan de westzijde van het transferium dat in dit bestemmingsplan de bestemming Water heeft. Het uitgangspunt bij deze berekening is de aanleg van het gedeelte waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft. Voor de toekomstige realisatie op het zuidoostelijke gedeelte op het grondgebied van de gemeente Tynaarlo moet te zijner tijd opnieuw een soortgelijke berekening worden gemaakt.

Het transferium komt te liggen in een gebied met twee verschillende waterhuishoudkundige systemen, waarbij aan de zuidkant het polderpeil (0,93- NAP) constant wordt gehouden.

Het waterpeil in de watergang ten noorden van het plan (tegen de A7) heeft in principe hetzelfde peil (ook 0,93- NAP), maar dit kan oplopen tot maximaal 0,20- NAP. De invloed van het hoge peil op de grondwaterstand onder de toekomstige verharding is een punt van aandacht bij de verdere uitwerking van het technische ontwerp.

Het toekomstig maaiveldniveau zal waarschijnlijk 0,30+ NAP (of hoger) worden. Deze hoogte is ook minimaal vereist als waterkerende hoogte voor de kade aan de noordzijde.

Bij een geschatte grondwaterstand van 0,80- NAP is de minimale drooglegging van 1 meter gegarandeerd.

De afvoer van regenwater naar het oppervlaktewater kan het beste geschieden in zuidelijke richting, omdat hier het waterpeil constant is. Aan de noordzijde is het afvoeren van water bij hoge waterstand moeilijk en kan dit tot eventuele wateroverlast leiden.

Het beheer van de zuidelijke watergang en het bijbehorende wateropvangsgebied aan de westzijde van het plan, is een punt van aandacht. Hierover zullen tussen de gemeente en het waterschap nadere afspraken worden gemaakt.

4.2 Archeologie

Uit bodemonderzoek (zie hoofdstuk 4.4) blijkt dat het centrale terreindeel bestaat uit een keileemrug afgedekt met dekzand, waar op een aantal plaatsen nog een deel van een veenpakket aanwezig is. Deze keileemrug was voor de prehistorische mens een ideale, hoge en droge plek in het landschap, geschikt voor bewoning. Met een megaboor zijn op een vijftal plaatsen in het terrein monsters van het sediment genomen die vervolgens zijn gezeefd. Dit leverde in één boring aardewerkfragmenten op, die waarschijnlijk uit de IJzertijd (800-12 jaar voor Christus) afkomstig zijn. Daarbij gaat het om boring nr. 130, een locatie ten oosten van de Drentselaan, op het grondgebied van de gemeente Tynaarlo.

Deze locatie ligt buiten het gebied van dit bestemmingsplan. Binnen het plangebied (van de gemeente Noordenveld) heeft zekerheidshalve een nader archeologisch onderzoek plaatsgevonden door bureau De Steekproef (oktober 2007). Uit de uitkomsten van dit onderzoek blijkt dat er geen archeologische waardevolle objecten op de locatie van het nieuwe transferium aanwezig zijn.

4.3 Ecologie

Situering

De planlocatie ligt aan de rand van het stedelijk en bebouwd milieu, net buiten de beschermde status van de Ecologische Hoofd Structuur en Natura 2000.

Het betreft een open weidegebied tussen het Eelderdiep en het Omgelegde Eelderdiep. Aan de zuidoostkant ligt een houtsingelstructuur en aan de zuidwestkant een riet- en wilgenstrook. De ligging pal ten zuiden van de A7 en ten oosten van de provinciale weg lijken in die mate verstorend dat natuurwaarden beperkt zijn. Nader ecologisch onderzoek (ecologisch onderzoek Koeman en Bijkerk Bv) heeft uitgewezen dat het plangebied een geringe ecologische waarde heeft en dat van de ingreep weinig negatieve effecten op de beschermde soorten zijn te verwachten. Wel is vastgesteld dat de centrale houtsingel fungeert als migratieroute voor de Laatvlieger. Omdat de lijnvormige structuur van deze houtsingel wordt behouden, hoeft geen ontheffing op basis van artikel 75 van de Flora- en faunawet te worden aangevraagd.

Stedelijk ecologisch beleid

Dit beleid richt zich niet alleen op het behouden en versterken van ecologische waardevolle locaties of gebieden maar ook op het stedelijke milieu in zijn algemeen.

In het plangebied bevindt zich een bestaande ecologisch waardevolle waterverbinding op basis van de stedelijke ecologische structuurkaart. Deze passeert ondergronds de A7. De waterverbinding maakt het mogelijk om met relatief schoon Drents water het oppervlaktewater in het westelijke stadsdeel in perioden van droogte aan te vullen. De planvorming maakt het mogelijk om met bestaande en potentiële natuurwaarden het stedelijke ecologisch beleid te versterken.

Natuurwaarden in het plangebied worden gevormd door levensplaatsen voor kruiden, kleine zoogdieren, vlinders, amfibieën, libellen en vleermuizen.

Voor de specifieke doelsoorten die vanuit het stedelijk ecologisch beleid in dit gebied van belang zijn wordt verwezen naar het doelsoortenbeleid.

Conclusie in het kader van de Flora en Faunawet

1. In het kader van de Flora- en faunawet lijken geen beschermde plantensoorten aanwezig. De gegevens van het Natuurloket dienen voor de uitvoering van de plannen te worden aangevraagd en vervolgens moet in een geschikte periode worden geïnventariseerd of de beschermde soorten al of niet in het plangebied voorkomen.
2. Alle vogelsoorten zijn beschermd. Wil men binnen het broedseizoen (15 maart tot 15 juli) werken, dan is officieel ontheffing noodzakelijk. Het is aan te bevelen zorgvuldig te handelen en buiten broedtijd te kappen of groen te verwijderen.

3. Er zijn geen vaste nest- of verblijfplaatsen van zoogdieren vastgesteld. Toch is het voor de hand liggend dat binnen dit gebied algemene soorten voorkomen. Individuen, voortplantingsplaatsen en het leefgebied van individuen kunnen door de werkzaamheden worden geschaad. Als soort zullen zij in de directe omgeving kunnen blijven bestaan. Het gaat dan mogelijk om de bunzing, wezel, hermelijn, vos, woelrat, aardmuis, bosmuis, bosspitsmuis, dwergspitsmuis, mol, egel, veldmuis, en rosse woelmuis. Al deze soorten zijn licht beschermd en bij ruimtelijke ontwikkeling geldt een vrijstelling. De waterspitsmuis is zwaar beschermd en ontheffingplichtig. Door het volgen van een werkprotocol kunnen de risico's voor de genoemde zoogdiersoorten worden geminimaliseerd.
4. Alle vleermuissoorten zijn beschermd. Tijdens avondbezoeken zijn in het gebied vleermuizen waargenomen, maar vaste verblijfplaatsen zijn niet aanwezig.
5. Het aantasten van een migratieroute is eveneens ontheffingplichtig. Uit het verrichte ecologische onderzoek is gebleken dat dit niet nodig is.
6. Voor de categorie vissen lijken schadelijke effecten nihil. Er worden geen grote diepe sloten gedempt.
7. Ten aanzien van "houdbaarheidsdata" van onderzoeksgegevens bestaan geen formele wetten, regels of afspraken. De maximale houdbaarheid van een verleende ontheffing is 5 jaar. In zijn algemeenheid geldt dat onderzoeksgegevens op dit niveau nooit volledig en compleet zijn; natuur is daarvoor te dynamisch. Nieuwe gegevens kunnen om een nieuwe afweging, planning of wijze van aanpak vragen.
8. Risico's t.a.v. de Flora- en faunawet kunnen worden beperkt of voorkomen door werkzaamheden in de gunstige perioden van het seizoen uit te voeren. Bijvoorbeeld: struiken en vegetatie worden in de periode augustus-oktober voorafgaande aan de werkzaamheden preventief verwijderd.

Conclusie in het kader van het Stedelijk Ecologisch Beleid

9. Handhaven en versterken van de ecologische verbindingzone door:
 - voorzien van faunapassage A7
 - voorzien van faunapassage AT500 busstrook
 - voorzien van looprichel langs viaduct provinciale weg of duiker
 - voorzien van faunapassage bij rotonde
10. Handhaven of vernieuwen van boomstructuur met struiken aan de oostkant met o.a. meidoorn, vuilboom, gelderse roos, hulst en liguster.
11. Handhaven van riet en licht versterken van wilgenstructuur aan de westkant.
12. Afschermen van koplampenlicht ten opzichte van natuurgebied Peizermeden door middel van dijke en haagbeplanting.
13. Ontwikkeling van natte zone aan de westkant van de nieuwe Provinciale weg met ecologische oever.
14. Gebruik maken van halfverharding op extensieve deel van het parkeerterrein.

4.4 Bodem

In juli 2002 is door het Centraal Bodemkundig Bureau een integraal verricht voor het grondgebied van het 'grote transferium', zoals beschreven in het Stedenbouwkundig Plan van 2003. In de eerste fase van dit onderzoek is naar voren gekomen dat de gehalten en/of concentraties van een aantal stoffen de waarden overschreden, waarbij vanuit de optiek van de Wet Bodembescherming de uitvoering van een nader onderzoek (fase 2-onderzoek) nodig is. In dit nadere onderzoek is naar voren gekomen dat er in een drietal peilbuizen sprake is van een overschrijding van de interventiewaarde voor arseen. Gemiddeld werd de interventiewaarde echter niet overschreden, waarmee saneringsmaatregelen niet noodzakelijk zijn. Hierna zijn de aanbevelingen voor 'grond', 'grondwater', en 'puin en slib' kort weergegeven.

kort weergegeven.

Grond

Uit het onderzoek is gebleken dat in de grond plaatselijk een sterk verhoogd gehalte arseen aanwezig is. Dit is echter voor de regio geen onbekend verschijnsel en het gehalte is waarschijnlijk van natuurlijke oorsprong. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt gesteld dat, hoewel de concentraties verontreinigende stoffen niet alle beneden de streefwaarden zijn gemeten, de kwaliteit van de grond op de onderzoekslocatie geen belemmering vormt voor de geplande herinrichting. Gronden die vrijkomen door ontgravingen kunnen binnen de grenzen van het plangebied hergebruikt worden.

Grondwater

Ook in het grondwater is arseen aangetroffen, wat echter voor deze regio geen onbekend verschijnsel is. Gemiddeld worden de interventiewaarden voor arseen echter niet overschreden. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt gesteld dat, hoewel de concentraties verontreinigende stoffen niet alle beneden de streefwaarden zijn gemeten, de kwaliteit van het grondwater op de onderzoekslocatie geen belemmering vormt voor de geplande herinrichting.

Puin en slib

Op het terrein is in een aantal gevallen sprake van puindammetjes, waarin echter zowel zintuiglijk als analytisch geen asbest is aangetroffen. In principe kan het puin hergebruikt worden binnen de geplande herinrichting. Op het terrein is er sprake van slib uit de zogenaamde klassen 0 en 1. Klasse 0 voldoet aan de streefwaarden en mag vrij aan de kant gezet en verspreid worden. Klasse 1 slib mag verspreid worden over het terrein waar gebaggerd wordt. Om de specie te laten ontwateren en rijpen, kan een tijdelijk depot ingericht worden.

4.5 Luchtkwaliteit en Geluid

Luchtkwaliteit

Op 15 november 2007 is de ‘Wet luchtkwaliteit’ in werking getreden (of beter gezegd de *Wet van 11 oktober 2007 tot wijziging van de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen)*). Deze wet geeft het kwaliteitsniveau aan waaraan de buitenlucht moet voldoen om ongewenste effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid van mensen te voorkomen. In deze wet zijn luchtkwaliteitsnormen vastgelegd voor onder meer stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) (in dit verband zijn alleen deze twee stoffen relevant, omdat alleen hiervoor in Nederland regelmatig en/of op ruime schaal normoverschrijdingen voorkomen).

Ten behoeve van het Bestemmingsplan Transferium Hoogkerk Peizermade is nagegaan wat de concentraties zijn van PM₁₀ en NO₂ in dit gebied, mede vanwege de nabijgelegen A7. Zie hiervoor de onderstaande figuur. Hieruit blijkt, dat de concentraties van zowel NO₂ als PM₁₀ ruim onder de grenswaarden van 40 µg/m³ liggen. De jaargemiddelde concentratie van fijn stof ligt bovendien zodanig onder de kritieke grens van circa 31 µg/m³ dat ook de grenswaarde voor de daggemiddelde concentratie van fijn stof (i.c. maximaal 35x per jaar > 50 µg/m³) met zekerheid niet wordt overschreden.

Volgens het MNP¹ zullen de achtergrondconcentratie van NO₂ en PM₁₀ de komende jaren verder dalen dankzij de (inter)nationale luchtkwaliteitsmaatregelen. Bijgevolg zal de luchtkwaliteit bij het transferium in de (nabije) toekomst naar verwachting verder verbeteren.

Overigens stelt de ‘Wet luchtkwaliteit’, dat een project niet getoetst hoeft te worden aan de luchtkwaliteitsnormen indien dat project niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging (artikel 5.16 Wm lid 1.c.). Dit is het geval als de concentraties van zowel NO₂ als PM₁₀ als gevolg van het project minder toenemen dan 3% van de grenswaarde, ergo 3% van 40 = 1,2 µg/m³ (voorlopig, tijdens de interimperiode ligt deze grens bij 1% van de grenswaarde, ergo 0,4 µg/m³). Deze bepaling is van toepassing op het

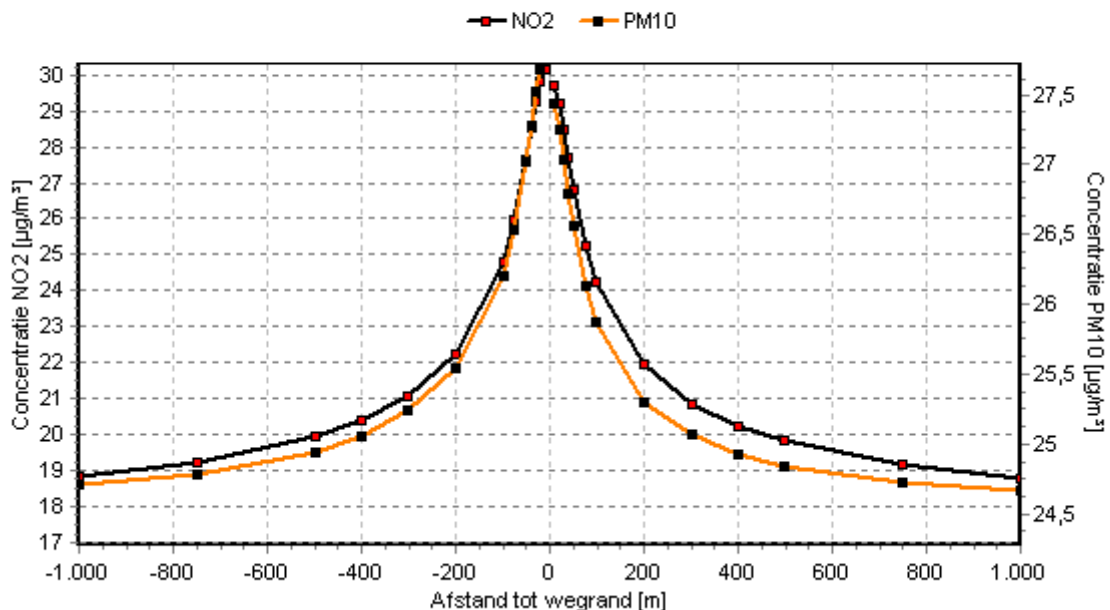
¹ Concentratiekaarten voor grootschalige luchtverontreiniging in Nederland. Rapportage 2006, MNP

transferium. Het transferium voorziet slechts in een parkeer- en overstapplaats en zal als zodanig geen extra verkeer aantrekken. Het transferium zal derhalve niet leiden tot een toename van de concentraties van NO₂ en PM₁₀ en voldoet dus ruimschoots aan het criterium ‘in niet betekende mate’.

Kortom, de luchtkwaliteit is geen belemmering voor het bestemmingsplan Transferium Hoogkerk Peizermade

Blk 2006. Jaargemiddelde concentratie. Weg: 7 hm: 193,6

*Aantal voertuigen 53136/etmaal; Fractie vracht: 9,9%
NO₂ achtergrond: 17,1 µg/m³ PM₁₀ achtergrond: 24,3 µg/m³*



Geluid

Het geluid op het gebied van het transferium gaat als het ware op in het wegverkeerslawaai van de A7. Op het transferium zelf komt, behalve een haltevoorziening met toiletgelegenheid, geen bebouwing en geen geluidgevoelige bestemming. Er zijn derhalve geen geluidontheffingsverzoeken in het kader van de Wet geluidhinder nodig.

De aanleg van het transferium in de vorm zoals beschreven in dit bestemmingsplan leidt niet tot een wezenlijke toename van de geluidsbelasting op de woningen in de omgeving, vanwege de maatregelen die worden getroffen om meer voorrang te geven aan het busverkeer en het ombuigen van de N372 (zie hoofdstuk 2).

Uit nader akoestisch onderzoek door NAA (augustus 2007) is gebleken dat vanwege de aanleg van het transferium de geluidsbelasting op de meest nabij gelegen woningen (Groningerweg 110 en 112) met maximaal 1,3 dB toeneemt, zodat er geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Dit betekent dat de aanleg van het transferium zoals voorzien in dit bestemmingsplan, mogelijk is.

4.6 Externe veiligheid

Inleiding

Externe veiligheid gaat over het overlijdensrisico voor personen als gevolg van ongevallen met gevaarlijke stoffen en de bescherming hiertegen. De veiligheidsrisico's worden uitgedrukt in plaatsgebonden risico (PR) en groepsrisico (GR). Risico's voor de externe veiligheid worden veroorzaakt door bedrijvigheid (inrichtingen, opslag) en door het vervoer (via weg, spoor, watergangen en buisleidingen) van gevaarlijke stoffen.

De normering en veiligheidzonerings voor gevaarlijke stoffen wordt geregeld in het 'Besluit externe veiligheid voor inrichtingen' (BEVI, 2004) en in de 'Circulaire Risiconormering Vervoer gevaarlijke Stoffen' (2004) alsmede de 'Nota Vervoer Gevaarlijke Stoffen' (2005).

In deze paragraaf wordt de risicosituatie voor het plangebied geschetst. Hiervoor zijn alle voor de externe veiligheid relevante bronnen geïnventariseerd. Vervolgens zijn de bijbehorende risico's in beeld gebracht en is de invloed hiervan op het plangebied vastgesteld. Deze aanpak volgt het veiligheidsbeleid van de gemeente Groningen, zoals beschreven in het 'Interim beleid groepsrisico externe veiligheid' (februari 2006) en in 'De Veiligheidstoets' (augustus 2005).

Het *plaatsgebonden risico* is het risico buiten een inrichting of langs een (spoor)weg, uitgedrukt als een kans per jaar dat een persoon die onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongewoon voorval binnen die inrichting of langs het (spoor)weg.

Het *groepsrisico* is de kans per jaar dat tenminste 10, 100 of 1000 personen overlijden als rechtstreeks gevolg van hun aanwezigheid in het invloedsgebied van een inrichting of een (spoor)weg en een ongewoon voorval binnen die inrichting of langs een (spoor)weg waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.

Risicobronnen en PR

Uit de inventarisatie blijkt dat binnen het plangebied geen risicobronnen aanwezig zijn. Dit geldt zowel voor de huidige als voor de toekomstige situatie.

Het plangebied heeft op dit moment hoofdzakelijk een agrarische bestemming. In de toekomst zal het grootste deel van het plangebied bestemd zijn voor infrastructuur (parkeerterrein en straat). Daarnaast zijn kleinere zones voor agrarische doeleinden en water gereserveerd. Deze gewijzigde bestemmingen bieden geen ruimte voor het vestigen van een risicobron binnen het plangebied.

Ten noorden van het plangebied bevindt zich één risicobron, te weten de rijksweg A7. Over deze weg vindt vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Voor deze snelweg geldt een vaste PR-zone van 30 m. Deze afstand vormt overigens een sterke overschatting van het daadwerkelijke PR. Door een grotere afstand te kiezen wordt rekening gehouden met een groei van het vervoer van gevaarlijke stoffen in de toekomst. De echte PR-contour voor de A7 ligt op de weg zelf. Uit de plankaart blijkt dat het bestemmingsplangebied verder dan 30 meter af ligt van de rijksweg. Het PR van de A7 vormt daarom geen probleem. Dit geldt zowel voor de huidige als voor de toekomstige situatie.

Groepsrisico

Alle door het Rijk als route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aangewezen wegen kennen een toetsingszone van 200 meter voor het GR. Deze toetsingszone van de A7 ligt voor een deel over het plangebied (noordoostkant). Dit leidt echter niet tot beperkingen bij de geplande bestemmingen (agrarische doeleinden, water, infrastructuur). Het betreft zogenaamde ongevoelige bestemmingen. Bij het GR gaat het om een toename van het aantal mensen dat in het invloedsgebied van een risicobron verblijft. Het transferium zal als op- en overstapplaats worden gebruikt en kent een geringe verblijfstijd van mensen in het gebied zelf. In het transferium worden geen voorzieningen gerealiseerd die aantrekkend effect op grote groepen mensen zouden kunnen hebben. Er verblijven geen mensen over een langer tijdstip binnen het plangebied. Een toename van het GR in dit gebied is daarom niet meetbaar.

Samenvattend kan daarom worden geconcludeerd dat het GR voor onderhavig bestemmingsplan geen belemmering vormt.

LPG

Aan de overkant van de A7, bij de afslag Hoogkerk Zuid, wordt in de toekomst een tankstation gevestigd. Aangezien het een tankstation betreft zonder opslag en verkoop van LPG, gelden er geen veiligheidsafstanden die relevant zijn voor het plangebied. Overigens zou ook een tankstation met LPG geen belemmering vormen voor de externe veiligheid van het plangebied. De risicoafstand tot een LPG vulpunt bedragen conform de huidige wetgeving 150 meter. Het geplande tankstation zal op een afstand van meer dan 200 meter noordelijk van het plangebied worden gevestigd.

Tenslotte

Op dit moment vormt het aspect Externe Veiligheid geen knelpunt. Zoals eerder gezegd, gaat het bij parkeerterreinen en straten om ongevoelige bestemmingen. Voorkomen moet worden dat door een functiewijziging in de toekomst veel mensen naar het gebied worden getrokken. Indien er voorzieningen met een aantrekkende werking in het gebied worden gevestigd zal het GR van de A7 eventueel sterk toenemen. Indien er in de toekomst wel voorzieningen zijn gepland, dienen deze bij voorkeur op een afstand groter dan 200 meter vanaf de snelweg worden gerealiseerd. Het GR speelt dan geen rol.

Conclusies externe veiligheid

- Er is maar één voor de externe veiligheid relevante risicobron in de omgeving, te weten de rijksweg A7.
- Het PR is niet aan de orde aangezien er geen (beperkt) kwetsbare objecten worden geplaatst. Bovendien ligt de PR-contour niet over het plangebied.
- Vanwege de korte verblijfsduur van mensen in het gebied neemt het GR niet meetbaar toe. Er bestaan geen knelpunten op het gebied van externe veiligheid.

4.7 Civiele techniek

Algemeen

Alle constructies moeten worden uitgevoerd conform de standaardconstructies zoals toegepast binnen de gemeente Groningen. Eveneens moet de materiaalkeuze worden afgestemd op deze standaard.

Grondbalans

Uitgangspunt hierbij is een gesloten grondbalans. Ophogingen en aanvullingen ter plaatse van verhardingen uitvoeren in zand voor zandbed. Op enkele locaties in het plan komt in de ondergrond op een diepte van 0,5-1,5 meter een veenlaag van max. 0,5 meter voor, gezien de beperkte omvang dient deze verwijderd te worden om ongelijkmatige zettingen te voorkomen. Weglichamen worden grotendeels in ophoging aangelegd. In verband met de te verwachten inklinking van de ondergrond bij aanleg van het weglichaam dient er rekening te worden gehouden met het aanbrengen van een overhoogte met verticale drainage t.b.v. versnelde zetting van de ondergrond.

Verhardingen/verlichting

Voor de verharding en verlichting in het gebied worden standaardmaterialen toegepast. Deze moeten worden uitgevoerd overeenkomstig de door de gemeente gehanteerde normen. De materiaalkeuze moet worden afgestemd op de in de omgeving aanwezige materialen. De verhardingsopbouw dient op basis van de te verwachten verkeersintensiteiten en ontwerplevensduur nog nader te worden berekend.

Verharding rijlopers parkeerplaats

Rijlopers parkeerplaats uitvoeren in asfalt.

Aan te brengen asfaltconstructie:

- 40 mm SMA 0/11
- 40 mm STAB 0/16
- 70 mm STAB 0/22
- 300 mm Betongranulaat 0/31,5
- 650 mm Zand voor zandbed

Verharding busbanen/ wegen voor doorgaand verkeer

Busbanen/ wegen voor doorgaand verkeer uitvoeren in asfalt.

Aan te brengen asfaltconstructie:

- 40 mm SMA 0/11
- 40 mm STAB 0/16
- 70 mm STAB 0/22
- 300 mm Betongranulaat 0/31,5
- 750 mm Zand voor zandbed

Verharding fietspaden

- Fietspaden uitvoeren in asfalt.
- Aan te brengen asfaltconstructie:
 - Tilrood slijtlaag
 - 40 mm STAB 0/16
 - 60 mm STAB 0/22
 - 200 mm Betongranulaat 0/32,5
 - 400 mm Zand voor zandbed

Verharding parkeervakken

Parkeervakken uitvoeren in betonstraatsteen grijs.

Aan te brengen elementenverhardingsconstructie:

Betonstraatsteen keiformaat grijs dik 80 mm

40 mm Straatlaag brekerzand

250 mm Betongranulaat 0/32,5

730 mm Zand voor zandbed

Verharding parkeervakken 'overloopparkerplaats'

Parkeervakken 'overloopparkerplaats' uitvoeren in halfverharding.

Aan te brengen halfverhardingsconstructie:

300 mm Betongranulaat 0/32,5

650 mm Zand voor zandbed

Verharding voetpaden:

Voetpaden uitvoeren in elementenverharding. (Elementenverhardingstype t.p.v. transferiumgebouw nog nader te bepalen).

Aan te brengen elementenverhardingsconstructie:

Betontegels grijs 300 x 300 x 45(80 bij overrijdbaar) mm

250 mm zand voor zandbed

Verharding opstelplaats bussen

Opstelplaatsen bussen uitvoeren in gewapend beton

Aan te brengen gewapend betonverhardingsconstructie:

220 mm Gewapend beton C28/35 platen onderling gedeuveld

0,2 mm Onderlegmateriaal pvc-folie

250 mm Betongranulaat 0/32,5

650 mm Zand voor zandbed

Bovenkant betonverharding 80 mm lager dan asfaltverharding, aansluiten met asfalt.

Kantopsluitingen:

Busperrons rechtstand uitvoeren in Leiconbanden 300/435 x 334mm recht, aansluiten op 18/20 band middels rechte verloopbanden.

Middengeleiders RWS band 130/250 x 200 mm

Geleider tussen busstrook en rotonde dubbele RWSband

Kant rijweg 180/200 x 250 mm

Tussen berm en fietspad gazonband 100 x 200 mm

Tussen fietspad en trottoir fietspadband 70/100 x 200 mm

Tussen trottoir en berm opsluitband 6 x 200 mm

4.8 Beheer en sociale veiligheid

Inleiding

Door de aanleg van het transferium bij Hoogkerk neemt het onderhoudsareaal van de gemeente Groningen toe.

Onderhoudsniveau

Vanuit de Borgsystematiek gaat het hier om het structurelement "hoofdstructuur" op basis van de belangrijke OV lijn waar het transferium deel vanuit maakt. Dat betekent dat het onderhoud op hoog-niveau zal gaan plaatsvinden.

Beheertechnische aspecten

De verschillende eigendomsgrenzen in het gebied moeten duidelijk herkenbaar worden vormgegeven (sloot, trottoir, talud, harde rand oid). Daarbij moeten ook duidelijke afspraken zijn over het beheer en onderhoud. Uitgangspunt hierin is dat de beheergrenzen samenvallen met eigendomsgrenzen.

De nadere uitwerking van een aantal aspecten vraagt vanuit beheertechnisch oogpunt bijzondere aandacht:

- op grond van het verwachte gebruik wordt een deel van de parkeerruimte halfverhard aangelegd. Bij frequenter gebruik is dit niet goed te onderhouden en moet financiële ruimte beschikbaar zijn om alsnog volledig te verharderen.
- Het halfverharde deel zodanig uitvoeren dat gebruik door vrachtauto's niet mogelijk is.
- De in het plan opgenomen waterpartij moet qua maatvoering en bereikbaarheid machinaal kunnen worden onderhouden.
- De gebouwde voorziening moet sober en doelmatig worden uitgevoerd, met gebruikmaking van vandalisme-bestendige materialen (b.v. bolidit). Extra aandacht moet worden geschonken aan de openheid/transparantie en de verlichting van het gebouw.
- Bij de inrichting moet rekening worden gehouden met een goed “borstelbare verharding”, waarbij slecht bereikbare hoeken zoveel mogelijk worden vermeden.

Beheerparticipatie vervolgtraject en sociale veiligheid

De verantwoordelijke afdeling(en) beheer zullen nauw betrokken worden bij de verdere uitwerking van dit plan. Dit om te verzekeren dat ook bij de uitwerking beheertechnisch logische keuzes worden gemaakt.

In het plan voor het transferium wordt veel aandacht besteed aan het aspect sociale veiligheid. Er wordt in het plan rekening gehouden met een goed verlichtingsplan, de te handhaven groenstroken/bossages worden uitgedund en het gebouw op het transferium heeft een zeer open en transparant karakter. Het ontwerp voor dit gebouw is door een extern bureau getoetst op de sociale veiligheidsaspecten en het plan is doorgesproken met de Stichting Veiligheidszorg, de Politie en het OV Bureau.

De gedachten gaan ernaar uit het transferium in de avond en nachtelijke uren (daluren) te laten bewaken door een particulier bewakingsbedrijf en door middel van politiepatrouilles.

Voor de uren overdag wordt er aan gedacht Stadswachten in te zetten. Naast hun controlerende functie kunnen deze ook worden ingezet om reizigersinformatie te verstrekken. Verder wordt het gebouw zo dicht mogelijk bij de verkeersontsluiting en de rotonde gesitueerd, zo duidelijk mogelijk zichtbaar en niet achteraf op het terrein.

Hoofdstuk 5 Juridische toelichting

De beoogde locatie voor het transferium ligt, voor het gedeelte waarvoor dit bestemmingsplan is opgesteld, op het grondgebied van de gemeente Noordenveld, in de provincie Drenthe. Bij de ontwikkeling van deze locatie zal daarom vooral rekening moeten worden gehouden met de planologische situatie in deze gemeente en in deze provincie.

Hiervoor zijn het Provinciale Omgevingsplan (POP) van de provincie Drenthe en het geldende bestemmingsplan van de gemeente Noordenveld van belang.

Provinciaal Omgevingsplan Drenthe

In het Provinciaal Omgevingsplan van Drenthe ligt de locatie van het transferium binnen de zgn. zone IV, Verwevingsgebied landbouw en natuur. In deze zone komen de doeleinden landbouw, natuur, landschap en cultuurhistorie voor. In zijn algemeenheid wordt gestreefd de samenhang tussen de functies landbouw en natuur te versterken. In het betrokken gebied van de omgeving van het geplande transferium bestaat volgens het POP vooral een samenhang tussen de functies natuur, milieu en water. De waterhuishouding en de omgevingskwaliteit hebben in het bijzonder een ondersteunende rol voor het behoud en de ontwikkeling van natuurwaarden. Ten aanzien van het verkeersaspect is op de bij het POP behorende ontwikkelingskaart een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding van Leek via Roden en Peize naar Hoogkerk aangegeven.

Het transferium is niet opgenomen in kaart 1 van het Provinciaal Omgevingsplan. Daarentegen is op blad 4 van het POP vrij concreet de plek van het te realiseren transferium aangegeven. Echter ook is in het POP opgenomen dat aan afwijkingen van kaart 1, die sporen met de aanduidingen op de kaarten 3 en 4 en de bijbehorende tekst, medewerking kan worden verleend. Hiervoor is geen aparte procedure vereist in het kader van het POP.

Bestemmingsplan gemeente Noordenveld

Voor een groot deel van het transferium geldt geen bestemmingsplan. Dit komt omdat aan het bestemmingsplan dat voor dit gebied was opgesteld (1996) door Gedeputeerde Staten bij besluit van 4 februari 1997 goedkeuring is onthouden. Dit vanwege de rangschikking van de functies landbouw, natuur en landschap in de doeleindenomschrijving van de bestemming 'laagveenontginningen en beekdalen' die aan het gebied was gegeven.

Door deze onthouding van goedkeuring is voor een groot deel van het plangebied geen bestemmingsplan van kracht. Alleen een gedeelte van de toegangsweg N372 ligt in een geldend bestemmingsplan, namelijk het oude plan Buitengebieden Peize uit 1979.

De gemeente Noordenveld heeft op dit moment een herziening van het bestemmingsplan Buitengebied in voorbereiding. Hierin zal de locatie van het transferium niet worden meegenomen. Voor het transferium is een apart bestemmingsplan opgesteld, dat nu voorligt. Dit bestemmingsplan dient, omdat het betrekking heeft op hun grondgebied, door de gemeenteraad van Noordenveld te worden vastgesteld.

Mer

De aanleg van een transferium sec, en zeker bij deze omvang zonder voorzieningen, valt niet onder het Besluit Milieu-effectrapportage. Wel heeft in het kader van de samenhang van de woonwijk Ter Borch met de kantoren/bedrijvenlocatie Ter Borch (ook wel Kranenburg-Zuid genoemd) en het ambitieuze transferiumplan met tal van voorzieningen enkele jaren geleden een m.e.r.-beoordeling plaatsgevonden.

In het kader van het milieu hebben diverse onderzoeken plaatsgevonden met name over ecologie en waterhuishouding. Van belang is dat in het kader van Natura 2000 nog nader gekeken wordt naar de effecten op de natuurwaarden in de naaste omgeving (zie hoofdstuk Ecologie).

Grenscorrectie

Het gebied waarop het transferium Hoogkerk Peizermade wordt ontwikkeld, ligt op het grondgebied van de gemeente Noordenveld, in de provincie Drenthe. Vanuit praktische overwegingen ter voorkoming van problemen bij de ontwikkeling en het beheer van het transferium is ervoor gekozen het transferium als geheel binnen de gemeente Groningen te laten vallen, d.w.z. het gebied tussen de A7, Drentselaan en de omgelegde N372 (Groningerweg).

Hiervoor volstaat een grenscorrectie, dit in dit geval echter niet alleen voor een correctie van de gemeentegrens, maar ook van de provinciegrens. In het kader van de hernieuwde aanpak van het transferium is bestuurlijk afgesproken dat de provincie- en gemeentegrens zal worden gecorrigeerd nadat het transferium is aangelegd. Een grenscorrectieprocedure duurt vrij lang (circa twee jaar). Dit zou tot gevolg hebben dat er na de aanleg van het transferium nog geruime tijd een onduidelijke eigendoms- en beheersituatie is. Dit is niet gewenst. Derhalve is in regioverband besloten op initiatief van de gemeente Groningen de grenscorrectieprocedure in de tijd gezien naar voren te halen en deze procedure parallel te laten lopen aan de bestemmingsplanprocedure. Dit betekent dat in 2008 naast de procedure van het bestemmingsplan ook de procedure voor de grenscorrectie zal plaatsvinden.

5.1 Plankaart

De plankaart bestaat uit de bestemming Verkeer, met daarnaast een bestemming Water voor de watergang langs de noordzijde en een dubbelbestemming Water/Bos voor het wateropvanggebied aan de westzijde van het plangebied, waarin een moerasbos wordt aangeplant met een oppervlakte van 13.000 m².

Op de gronden wordt geen bebouwing in de vorm van gebouwen toegestaan, behalve in het gebied met de bestemming Verkeer, waar hooguit 250 m² voor een gebouwde voorziening met toilet/wachtruimte voor chauffeurs en reizigers mag worden opgericht binnen een driehoek aan de oostzijde van het transferium, nabij de nieuwe rotonde, in een bouwvlak dat op de plankaart is aangegeven.

Verder bestaat de mogelijkheid in het gebied met de bestemming Verkeer fietsvoorzieningen te realiseren als additionele voorzieningen die de functie van het transferium ondersteunen. Het is op dit moment niet duidelijk hoeveel en waar deze precies worden geplaatst. Dit is afhankelijk van het succes van het transferium.

Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid

De oppervlakte van het exploitatiegebied Transferium Hoogkerk bedraagt circa 8,7 hectare. In de onderstaande tabel staat het ruimtegebruik schematisch weergegeven in een oppervlakteanalyse. Een korte toelichting wordt gegeven op het ruimtegebruik.

Oppervlakteanalyse

	Oppervlakte (m ²)	Percentage (%)
Voorzieningen	1.020	1
Verharding	33.160	38
Groen	30.690	35
Water (incl. plasdras)	22.620	26
Totaal	87.490	100

Voorzieningen

De voorzieningen bestaan uit een wachtgebouw voor de buschauffeurs en een schuilvoorziening voor reizigers waar zo mogelijk een kopje koffie kan worden genuttigd uit een automaat. Bij een mogelijke uitbreiding van het Transferium kunnen er wellicht meer voorzieningen worden gerealiseerd.

Verharding

Met een percentage van 38% beslaat de verharding het grootste oppervlak van het plangebied. Voor een parkeervoorziening als een Transferium is dit ook niet verwonderlijk. Naast autoparkeren (43%), kan er onderscheid gemaakt worden binnen de verharding in: fietsparkeren (3%), ontsluitingswegen (44%), fietspaden (7%) en Voetpaden (3%).

Groen

Onderscheid moet worden gemaakt in groen (64%) en overig groen (36%). Onder groen wordt verstaan het nieuw aan te leggen groen binnen het plangebied. Het overig groen betreft het bestaande talud langs de A7.

Water

Het water is opgedeeld in bestaand water (39%) en te compenseren water ten gevolge van de watertoets (61%). Met het aanbrengen van verharding op voorheen niet verharde oppervlakken, dient de ontwikkelaar dit oppervlak te compenseren conform de daarvoor geldende wettelijke regels. Binnen het Transferium wordt hier aan voldaan door aan de zuidzijde van het plan een “plas-dras” gebied te creëren welke aansluit op het ecologische gebied Peizermeden. Verhouding verhard oppervlak versus te compenseren water is respectievelijk circa 71% en 29%. Het bestaande water betreft het Eelderdiep en het omgelegde Eelderdiep.

De kosten van aanleg van het transferium worden, inclusief de (oude) plankosten, verwerving en de kluifrotonde etc. geraamd op circa € 14,5 miljoen. Dit bedrag wordt voor circa de helft gedekt door bijdragen van de gemeenten Groningen, Noordenveld en Tynaarlo en door de Provincies Drenthe en Groningen. De overige kosten moeten worden gedekt uit nog te verwerven subsidies. Met de maximale inzet op de verwerving van de subsidies en de daadwerkelijke toekenning hiervan op termijn, zal het project economisch uitvoerbaar worden.

