

# Inpassingsplan

## Reconstructie Norgervaart (N373)

### Vastgesteld

#### Toelichting





inpassingsplan Toelichting

## **Reconstructie Norgervaart (N373)**

vastgesteld

# Inhoudsopgave

<b>Toelichting</b>	<b>5</b>
<b>Hoofdstuk 1 Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1 Aanleiding en doel	7
1.2 Inpassingsplan	7
1.3 Ligging plangebied	8
1.4 Vigerende bestemmingsplannen	8
1.5 Leeswijzer	10
<b>Hoofdstuk 2 Beleidskader</b>	<b>11</b>
2.1 Rijksbeleid	11
2.2 Provinciaal beleid	11
2.3 Regionaal beleid	15
2.4 Gemeentelijk beleid	16
2.5 Conclusie	19
<b>Hoofdstuk 3 Planbeschrijving</b>	<b>21</b>
3.1 Huidige situatie	21
3.2 Toekomstige situatie	23
<b>Hoofdstuk 4 Onderzoeken</b>	<b>27</b>
4.1 Verkeer	27
4.2 Ecologie	28
4.3 Archeologie en cultuurhistorie	33
4.4 Geluid	38
4.5 Luchtkwaliteit	40
4.6 Bodem	40
4.7 Kabels en leidingen	42
4.8 Water	42
4.9 Externe veiligheid	44
4.10 Niet gesprongen explosieven	45
4.11 Vormvrije mer-beoordeling	46
<b>Hoofdstuk 5 Juridische vormgeving</b>	<b>49</b>
5.1 Algemeen	49
5.2 Bestemmingsregels	49
<b>Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid</b>	<b>51</b>
6.1 Exploitatieplan	51
6.2 Financiële reservering	51
6.3 Planschade	51
6.4 Verwerving gronden	51
<b>Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid</b>	<b>53</b>
7.1 Voorbereiding	53
7.2 Procedure	53
7.3 Overleg	53
7.4 Ontwerp inpassingsplan	54



## **Toelichting**



## Hoofdstuk 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding en doel

De provinciale weg N373 (Norgervaart) tussen de Norgerbrug en de afslag naar Veenhuizen (N919) ondergaat een reconstructie. De aanleiding voor deze reconstructie is drieledig:

1. fietsongevallen;
2. functie en inrichting van de weg zijn niet met elkaar in overeenstemming;
3. groot onderhoud.

Het doel van deze reconstructie is het vergroten van de leefbaarheid en veiligheid op dit weggedeelte. In het kader van leefbaarheid wordt met name gestreefd naar het beperken van geluidhinder, meer verblijfskwaliteit en doorbreken monotoon wegbeeld en verhogen beeldkwaliteit Huis ter Heide door een samenhangend ontwerp. Wat betreft veiligheid gaat de aandacht vooral naar het verbeteren van de fietsoversteken bij de Koelenweg en de Domeinweg.

De reconstructie omvat de volgende maatregelen:

- verbreding van de N373 naar 6,6 m met een bermbreedte van 3 m. Dit houdt in dat de Norgervaart gemiddeld 2,2 m wordt versmald;
- toepassing geluidsreducerend asfalt;
- vervanging dam Domeinweg door een brug met afzonderlijke fietsbrug;
- vernieuwing Koelenbrug en aanleg afzonderlijke fietsbrug;
- verschuiving aansluiting N373 - N919 en vervanging dam door een brug met afzonderlijke fietsbrug;
- opheffen middelste bushaltes van de drie bushaltes en opwaardering bushalte bij de Koelenbrug met abri en fietsenstalling.

Het planproces is in samenspraak met de Belangenvereniging Huis ter Heide, bewoners N373, de gemeenten Assen, Midden-Drenthe, Noordenveld en provincie Drenthe tot stand gekomen. Door gezamenlijk de knelpunten en uitgangspunten te benoemen zijn de bouwstenen voor het plan vastgesteld.

### 1.2 Inpassingsplan

Met de invoering van de (nieuwe) Wet ruimtelijke ordening op 1 juli 2008 heeft de provincie de bevoegdheid gekregen tot het vaststellen van een inpassingsplan. Een inpassingsplan treedt in de plaats van het gemeentelijk bestemmingsplan en wordt door de Provinciale Staten vastgesteld. De provincie mag uitsluitend een inpassingsplan opstellen, indien met het opstellen een provinciaal belang gemoeid is. Daarnaast kan het wenselijk zijn om te kiezen voor het opstellen van een inpassingsplan indien het plangebied van een provinciale ruimtelijke ontwikkeling zich uitstrekt over meerdere gemeenten.

De N373 behoort tot de provinciale hoofdinfrastructuur en reconstructie van de N373 betreft daarmee een provinciaal belang. Voorts strekt de ontwikkeling zich uit over het grondgebied van de gemeenten Assen, Midden-Drenthe en Noordenveld. Het opstellen van een inpassingsplan heeft organisatorische, efficiency en praktische voordelen. Op basis van deze redenen is met de betrokken gemeenten overeengekomen dat de planologische procedure wordt gevoerd op basis van een provinciaal inpassingsplan.

In beginsel dienen de gemeenten over wiens grondgebied een inpassingsplan zich uitsprekt, dit plan vervolgens uit te voeren. Dit leidt er bijvoorbeeld toe dat gemeenten de taak hebben om de omgevingsvergunningen te verlenen die noodzakelijk zijn voor de realisatie van het inpassingsplan. In het geval van onderhavig inpassingsplan is ervoor gekozen dat Gedeputeerde Staten uitvoerder van het plan wordt en hiermee in de plaats treedt van burgemeester en wethouders als het gaat om het verlenen van de benodigde uitvoeringsvergunningen.

Gelet op het feit dat dit inpassingsplan in goed overleg met de betrokken gemeenten tot stand is gekomen, is er voor gekozen om de gemeenteraden niet tijdelijk uit te sluiten van hun bevoegdheid om voor de betrokken gronden een bestemmingsplan vast te stellen.



### **1.3 Ligging plangebied**

De reconstructie van de N373 heeft betrekking op het tracé gelegen tussen de hectometerpaaltjes 0,1 t/m 3,0 (Norgbrug – aansluiting N919, Veenhuizen). De weg ligt binnen drie gemeenten: Midden-Drenthe, Assen en Noordenveld. Op de afbeelding in paragraaf 1.4 is het plangebied aangegeven.

### **1.4 Vigerende bestemmingsplannen**

In het plangebied waarbinnen de reconstructie van de N373 is geprojecteerd, gelden de volgende bestemmingsplannen.

Gemeente Assen:

- bestemmingsplan Buitengebied Herziening artikel 30 WRO, vastgesteld op 18 december 2008.

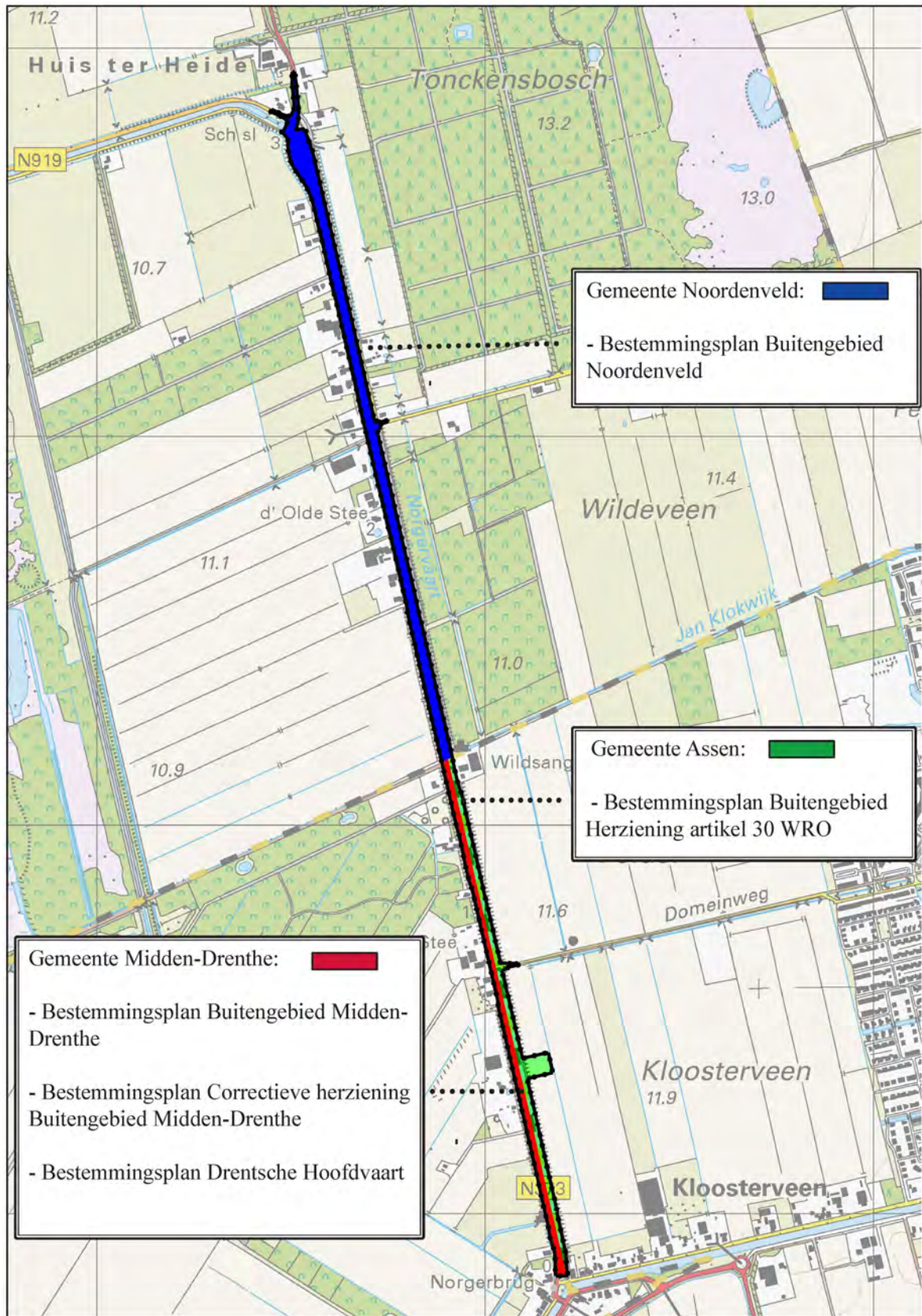
Gemeente Midden-Drenthe:

- bestemmingsplan Buitengebied Midden-Drenthe, vastgesteld op 26 januari 2012.
- bestemmingsplan Correctieve herziening Buitengebied Midden-Drenthe, vastgesteld op 6 maart 2014.
- bestemmingsplan Drentsche Hoofdvaart, vastgesteld op 27 juni 2013.

Gemeente Noordenveld:

- bestemmingsplan Buitengebied Noordenveld, vastgesteld op 17 april 2013.

inpassingsplan Reconstructie Norgervaart (N373)



Begrenzing plangebied en ligging ten opzichte van gemeenten

## **1.5 Leeswijzer**

In deze toelichting wordt beschreven hoe de reconstructie van de N373 juridisch-planologisch wordt ingepast. In het volgende hoofdstuk wordt het beleidskader beschreven. Hierin komen onder meer nut en noodzaak, de voorgeschiedenis van het besluitvormingstraject en het ruimtelijk beleidskader naar voren. Hoofdstuk 3 beschrijft de huidige situatie en de feitelijke reconstructie en inrichting van de N373. In hoofdstuk 4 komen de relevante milieutechnische aspecten aan bod evenals de overige aspecten, zoals archeologie, cultuurhistorie en ecologie. In hoofdstuk 5 worden de planregels nader toegelicht. In hoofdstuk 6 en 7 worden respectievelijk de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid beschreven.

## Hoofdstuk 2 Beleidskader

### 2.1 Rijksbeleid

#### 2.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en ruimte

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) geeft een totaalbeeld van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid op rijksniveau en is de 'kapstok' voor bestaand en nieuw rijksbeleid met ruimtelijke consequenties. De SVIR vervangt de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak en de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Tevens vervangt het de ruimtelijke doelen en uitspraken in de volgende documenten: PKB Tweede structuurschema Militaire terreinen, de agenda landschap, de agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

In de SVIR schetst het kabinet hoe Nederland er in 2040 uit moet zien: concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Het ruimtelijke- en mobiliteitsbeleid wordt meer aan provincies en gemeenten overgelaten. Hieronder valt bijvoorbeeld het landschapsbeleid. De Rijksoverheid richt zich op nationale belangen, zoals een goed vestigingsklimaat, een degelijk wegennet en waterveiligheid. Tot 2028 heeft het kabinet in de SVIR drie Rijksdoelen geformuleerd:

- de concurrentiekracht vergroten door de ruimtelijk-economische structuur van Nederland te versterken. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat;
- de bereikbaarheid verbeteren;
- zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

De provincies en gemeenten krijgen in het nieuwe ruimtelijke- en mobiliteitsbeleid meer bevoegdheden. Bijvoorbeeld op het gebied van landschappen, verstedelijking en het behoud van groene ruimte. Provincies en gemeenten zijn volgens het kabinet beter op de hoogte van de situatie in de regio en de vraag van bewoners, bedrijven en organisaties. Daardoor kunnen zij beter afwegen wat er in een gebied moet gebeuren. Het opstellen van dit inpassingsplan past in die lijn.

#### 2.1.2 Barro

Delen van de SVIR die de nationale ruimtelijke belangen borgen en die juridische doorwerking behoeven, zijn uitgewerkt in een algemene maatregel van bestuur, de Amvb Ruimte (Barro). In de Barro zijn alleen de zaken betreffende defensie en kernkwaliteiten van toepassing. Echter deze zaken hebben een beperkte doorwerking doch geen directe invloed op de inrichting van het plangebied.

#### 2.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Bij besluit van 28 augustus 2012 is de Ladder voor duurzame verstedelijking toegevoegd aan artikel 3.1.6 van het Bro en vervolgens op 1 oktober 2012 in werking getreden. Per 1 juli 2017 is de Ladder herzien. Overheden moeten plannen die een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maken motiveren volgens de Ladder voor duurzame verstedelijking. Het doel van de Ladder is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving.

Infrastructuur wordt niet beschouwd als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Een laddertoets is derhalve niet aan de orde.

### 2.2 Provinciaal beleid

#### 2.2.1 Omgevingsvisie

Provinciale Staten hebben op 3 oktober 2018 de Omgevingsvisie Drenthe 2018 vastgesteld. Dit betreft een revisie van de Omgevingsvisie 2014. Voor de revisie is een nadere verkenning en duiding voor de thema's energie, stedelijke ontwikkeling en vrijetijdseconomie uitgevoerd. Daarnaast zijn de teksten (beperkt) aangepast, vanwege voortschrijdend inzicht, waar dit de werkbaarheid van het document ten goede komt of waar thematische uitwerking van beleid is vastgesteld.

De Omgevingsvisie Drenthe is voor Drenthe een centraal visiedocument. De visie formuleert de belangen, ambities, rollen, verantwoordelijkheden en sturing van de provincie in het ruimtelijke domein. In de visie zijn vier wettelijk voorgeschreven provinciale planvormen samengenomen:

- de provinciale structuurvisie op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro);
- het provinciaal milieubeleidsplan op grond van de Wet milieubeheer (Wm);
- het regionaal waterplan op grond van de waterwetgeving;
- het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan op grond van de Planwet verkeer en vervoer.

De Omgevingsvisie is hét kader voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe. De provincie beschrijft hierin wat de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkeling tot 2030 is. Daarbij is de volgende missie geformuleerd: "Het waarderen van de Drentse kernkwaliteiten en het ontwikkelen van een bruisend Drenthe, passend bij deze kernkwaliteiten." De kernkwaliteiten zijn de kwaliteiten die bijdragen aan de identiteit en aantrekkelijkheid van Drenthe. Het provinciaal belang ligt in het behouden en waar mogelijk ontwikkelen van de kernkwaliteiten. Omdat niet alle kernkwaliteiten goed te duiden zijn in het fysiek-ruimtelijk domein zijn deze vertaald naar indicatoren.

Kernkwaliteiten	Indicatoren
Rust Stille	Duisternis
Ruimte	Openheid van het landschap
Natuur	Biodiversiteit
Landschap	Diversiteit Gaafheid van landschappen
Oorspronkelijkheid	Cultuurhistorische waarden Archeologische waarden Aardkundige waarden
Veiligheid	Sociale veiligheid Externe veiligheid Verkeersveiligheid
Noaberschap, Menselijke maat, Kleinschaligheid (Drentse schaal)	Leefbaarheid Passend bij Drenthe

Met een deel van de kernkwaliteiten heeft de provincie speciale ambities. Inzet is de kernkwaliteiten te behouden en waar mogelijk te ontwikkelen. Naast de kernkwaliteiten van Drenthe is er de dynamiek van de bedrijvigheid. In het bijzonder wanneer sprake is van ontwikkelingen met positieve aspecten voor de werkgelegenheid en de vestiging van bedrijven. Deze aspecten vormen daarom de kernwaarde bedrijvigheid. Aspecten van de kernwaarde bedrijvigheid zijn vooral terug te vinden in het sociaaleconomische systeem en in het landbouwsysteem, maar ook bij natuur als het om de vrijetijdseconomie gaat. Kernkwaliteiten en kernwaarde wegen als uitgangspunt even zwaar. Voor het plangebied zijn de volgende kernkwaliteiten van belang:

#### *Aardkundige waarden*

Ter plaatse van het plangebied is ten aanzien van de kernkwaliteit 'Aardkundige waarden' sprake van een generiek beschermingsniveau. In deze gebieden wil de provincie de lokale aardkundige kenmerken voor de toekomst bewaren. Van gemeenten wordt verwacht dat zij in deze gebieden nagaan welke kenmerkende aardkundige waarden aanwezig zijn en dat zij hieraan bescherming geven via het gemeentelijk bestemmingsplannen plannen en initiatieven daar op beoordelen.

Uit raadpleging van de Bodematlas Drenthe komt naar voren dat ter plaatse van het plangebied geen kenmerkende aardkundige waarden aanwezig zijn.

#### *Natuur*

Aan weerszijden van het plangebied bevinden zich onderdelen van het Netwerk Nieuwe Natuur (voorheen

de Ecologische Hoofdstructuur). Daarnaast is ter plaatse van de kruising Norgervaart-Kolonievaart een ecologische verbindingzone aanwezig, die de NNN-gebieden aan weerszijden van de N373 met elkaar verbindt.

De ambitie is gericht op het behoud van de bestaande waarden. Ontwikkelingen die de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN significant aantasten zijn niet toegestaan.

In paragraaf 4.2 Ecologie wordt ingegaan op de effecten van onderhavig plan op het NNN.

#### *Landschap*

Het plangebied ligt op grond van de kernkwaliteit 'Landschap' in het landschapstype 'landschap van de Veenkoloniën'. Van provinciaal belang is de samenhang tussen het systematische ontginningspatroon van grootschalige openheid met kenmerkende wijkenstructuur en de bebouwingslinten met daaruit opgaande percelen.

Het provinciaal beleid is gericht op het behouden en versterken van de samenhang en de openheid met de wijken.

De reconstructie van de N373 heeft geen gevolgen voor het ontginningspatroon en de samenhang tussen de wijkenstructuur en de bebouwingslinten.

#### *Cultuurhistorie*

Het provinciaal beleid ten aanzien van cultuurhistorie is beschreven in het Cultuurhistorisch Kompas. Het provinciaal belang Cultuurhistorie is vastgelegd in de Cultuurhistorische Hoofdstructuur. In het Cultuurhistorisch Kompas staat twee doelstellingen centraal:

- het herkenbaar houden van cultuurhistorie;
- het versterken van de ruimtelijke identiteit.

Het veiligstellen van cultuurhistorische waarden en tegelijkertijd het bieden van ruimte voor ontwikkelingen, vraagt om een heldere wijze van sturing. Er wordt onderscheid gemaakt tussen drie sturingsniveaus: respecteren, voorwaarden stellen en eisen stellen.

Voor het plangebied geldt 'respecteren' als sturingsniveau. Bij ontwikkelingen ligt de provinciale inzet bij het waarborgen van de cultuurhistorische samenhang voor de toekomst. Initiatiefnemers hebben de verantwoordelijkheid om de cultuurhistorische hoofdstructuur als inspiratiebron te benutten voor ontwikkelingen.

De Norgervaart is in het Cultuurhistorisch Kompas aangewezen als een lijnelement van de cultuurhistorische hoofdstructuur. De reconstructie van de N373 heeft weliswaar tot gevolg dat de Norgervaart circa 2,2 m versmald wordt, maar deze versmalling doet geen afbreuk aan de Norgervaart als cultuurhistorisch lijnelement. De vervanging van de dammen ter plaatse van de Domeinweg en Kolonievaart door twee bruggen is een verbetering gezien vanuit cultuurhistorisch perspectief. Door de (constructie van de) bruggen wordt het eventuele bevaarbaar maken van de Norgervaart en Kolonievaart niet onmogelijk.

In paragraaf 4.3.2 Cultuurhistorie wordt nader ingegaan op het onderwerp cultuurhistorie.

#### *Archeologie*

Op grond van de kernkwaliteit 'Archeologie' geldt voor het plangebied een generiek beschermingsniveau. Voor dit niveau is het uitgangspunt dat alle behoudenswaardige vindplaatsen die op de Archeologische Monumentenkaart van Drenthe (AMK) staan en de nieuw ontdekte (behoudenswaardige) vindplaatsen niet ongezien kunnen verdwijnen.

In het plangebied zijn geen bekende vindplaatsen aanwezig. In paragraaf 4.3.1 Archeologie wordt nader ingegaan op het onderwerp archeologie.

#### Ruimtelijke ontwikkelingen

De provincie wil ontwikkelingen stimuleren die een bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit. Deze kwaliteit zit voor de provincie in het zorgvuldig gebruikmaken van de ruimte, het behouden en waar

mogelijk versterken van de kernkwaliteiten en het waarborgen van de kwaliteit van het milieu en de leefomgeving. Hierna volgen de relevante delen uit de Omgevingsvisie die relevant zijn voor het voorliggende ruimtelijk initiatief.

Voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe is het van belang gunstige vestigingsvoorwaarden te creëren waarmee Drenthe kan concurreren met andere regio's. Dit vraagt om een goede bereikbaarheid.

Mobiliteit heeft ook een belangrijke sociale functie: een goede bereikbaarheid van sociale voorzieningen, zorgvoorzieningen, onderwijsvoorzieningen en recreatieve voorzieningen draagt bij aan de ontplooiingsmogelijkheden van de inwoners van Drenthe.

De provincie streeft voor Drenthe naar een optimale en veilige bereikbaarheid. In haar verkeers- en vervoersbeleid heeft zij normen voor reistijd en veiligheid opgenomen voor de verschillende schaalniveaus van infrastructuur (internationaal, regionaal en lokaal). De samenhang en de betrouwbaarheid van de netwerken voor auto, openbaar vervoer, fiets en goederen zijn van provinciaal belang, evenals de verknoping van het regionale netwerk met het (inter)nationale netwerk. Het beleid zoals vastgelegd in het Provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP, 2007) blijft onveranderd van kracht.

De provincie voert de regie op de duurzame verbetering van de regionale mobiliteit door met haar partners afspraken te maken over investeringen. De provincie geeft prioriteit aan:

- het verbeteren van verbindingen, locaties of voorzieningen in het regionale netwerk (weg, spoor en water) die niet voldoen aan de normen voor bereikbaarheid en/of veiligheid;
- het verbeteren van het openbaar vervoer per spoor en/of over de weg;
- het vervolmaken van het fietsnetwerk voor woon-werkverkeer.

Met de gemeenten wil de provincie komen tot een samenhangend pakket van maatregelen om de bereikbaarheid voor auto, openbaar vervoer en fiets te verbeteren. Ook stimuleert de provincie de gemeenten om de infrastructuur veiliger te maken en het verkeersgedrag te verbeteren.

De belangrijkste knelpunten voor het autoverkeer bevinden zich op het hoofdwegennet en de stedelijke ontsluiting. In de uitwerking van het verkeers- en vervoersbeleid geeft de provincie prioriteit aan verbindingen die niet voldoen aan de normen voor bereikbaarheid en/of veiligheid. De nadere doorwerking vindt zozeggd plaats in het Provinciaal verkeers- en vervoersplan, deze wordt toegelicht in paragraaf 2.2.3.

## **2.2.2 Omgevingsverordening**

De Provincie Drenthe heeft op 3 oktober 2018 de gelijktijdig met de Omgevingsvisie Drenthe 2018 de Provinciale Omgevingsverordening Drenthe 2018 vastgesteld. Het is een belangrijk instrument om het omgevingsbeleid zoals genoemd in de Omgevingsvisie Drenthe (paragraaf 2.2.1), uit te voeren.

Drenthe wil haar visie realiseren op een manier die recht doet aan de provinciale sturingsfilosofie. Hierin gaat de provincie uit van gelijkwaardigheid en samenwerking met haar partners 'in het veld'. Dit betekent tevens dat de provincie terughoudend omgaat met het neerleggen van provinciale ruimtelijke belangen in een verordening.

De ruimtelijke kwaliteit van Drenthe wordt in de verordening op drie manieren gefundeerd: kernkwaliteiten, zorgvuldig ruimtegebruik en milieu- en leefomgevingskwaliteit. Elk van de drie elementen is terug te vinden in de bepalingen van de verordening, waarbij deze elementen een rol spelen voor het behouden en versterken van de ruimtelijke kwaliteit (Bruisend Drenthe).

Over provinciale wegen staat in artikel 2.35 het volgende genoemd in de omgevingsverordening.

1. Een ruimtelijk plan maakt binnen een zone van 400 meter aan weerszijden van een op de bij deze verordening behorende kaart A aangegeven provinciale weg geen handelingen, activiteiten of bestemmingen mogelijk die strijdig zijn met het meest doelmatige en efficiënte huidige of toekomstige gebruik van deze wegen;
2. De in het eerste lid genoemde zone wordt gemeten vanaf de hart van de weg.

Voorliggend inpassingsplan heeft juist betrekking op het verbeteren van het meest doelmatige en efficiënte toekomstige gebruik van deze weg en is daarmee in overeenstemming met de omgevingsverordening.

Aan de oostzijde van de N373 wordt de woonwijk Kloosterveen uitgebreid (zie ook paragraaf 2.4.2 Assen).

Hierover heeft reeds afstemming plaats gevonden.

In hoofdstuk 10 van de omgevingsverordening zijn regels opgenomen ten aanzien van wegen die in beheer zijn bij de provincie. De N373 maakt hier deel van uit. Voorliggend plan is in overeenstemming met de gestelde regels.

### **2.2.3 Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Drenthe**

In het Provinciaal verkeers- en vervoersplan Drenthe 2007-2020 (PVVP) vormt de mobiliteitsbehoefte van burgers, bedrijven en voorzieningen het uitgangspunt. In plaats van de infrastructuur, staat de reiziger centraal. Het beleid uit het PVVP is erop gericht om betrouwbare reistijden te bieden zonder het leefklimaat nadelig te beïnvloeden. Om te kunnen voorzien in de mobiliteitsbehoefte van deur tot deur zijn drie aspecten essentieel: samenwerking, maatwerk en innovatie.

Het PVVP bestaat uit twee delen. Het deel 'Kaders en ambities' beschrijft het provinciale mobiliteitsbeleid aan de hand van de thema's ruimtelijk-economische ontwikkeling, bereikbaarheid, veiligheid, leefomgeving, innovatie en samenwerking. De Uitvoeringsagenda beschrijft de uitwerking van het eerste deel naar concrete activiteiten.

De reconstructie van de N373 past binnen de thema's Veiligheid, Bereikbaarheid en Leefomgeving. De provinciale doelstelling ten aanzien van veiligheid is het waarborgen van de verkeersveiligheid, de externe veiligheid en de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. De vormgeving van de infrastructuur moet vanzelf leiden tot het gewenste verkeersgedrag. Uniformiteit en herkenbaarheid zijn daarbij essentieel. met de reconstructie van de N373 wordt de herinrichting van de weg afgestemd op het in het PVVP vastgestelde gebiedsontsluitende functie van de weg. Bij de herinrichting van het wegennet wordt prioriteit gegeven aan de maatregelen die sterk bijdragen aan slachtofferreductie. Kosteneffectiviteit speelt een belangrijke rol in de afwegingen.

De provinciale doelstelling ten aanzien van bereikbaarheid is de realisatie van duurzame bereikbaarheid op maat, waarbij de kracht van de verschillende modaliteiten wordt benut.

De provinciale doelstelling ten aanzien van leefomgeving is het beperken van de negatieve invloed van verkeer en vervoer op de omgeving met betrekking tot milieu, natuur en leefbaarheid.

De reconstructie van de N373 is opgenomen in het Provinciaal Uitvoeringsprogramma (PUP) Verkeer en Vervoer.

## **2.3 Regionaal beleid**

### **2.3.1 Regiovisie Groningen-Assen 2030**

Regio Groningen-Assen is een vrijwillig samenwerkingsverband tussen de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Assen, Bedum, Groningen, Haren, Hoogezand-Sappemeer, Leek, Noordenveld, Slochteren, Ten Boer, Tynaarlo, Winsum en Zuidhorn. Sinds 1996 investeert Regio Groningen-Assen in het versterken van de economie en de gebiedskwaliteit. Infrastructuur en de kwaliteit van stad en omliggende gebieden zijn sindsdien sterk verbeterd. Dit betekent niet dat de Regio nu klaar is. In 2013 is het beleid en de organisatie aangepast

aan de veranderde economische omstandigheden. Het beleid is geformuleerd in de Actualisatie Regiovisie Groningen - Assen 2013, veranderende context, blijvend perspectief. Nog steeds in de volle overtuiging dat de oplossing van ruimtelijke en economische vraagstukken van vandaag en morgen niet stoppen bij de gemeente- en of provinciegrenzen. Zorgen dat de regio nog meer tot bloei komt, is de uitdaging waar de regio de komende jaren voor staat. Regio Groningen-Assen werkt vanuit deze ambitie aan drie speerpunten:

- a. het economisch kerngebied verder ontwikkelen.
- b. de interne samenhang tussen steden en regio versterken
- c. de kwaliteit van stad en land behouden en versterken.

#### *Het economisch kerngebied verder ontwikkelen*

De Regio Groningen-Assen heeft een belangrijke functie als economisch kerngebied in Noord-Nederland.



Zowel voor de inwoners en ondernemers in de regio als daarbuiten is het van eminent belang dat Groningen-Assen deze positie behoudt en verder ontwikkelt. Dit vraagt om:

- het verbeteren van het ondernemers- en vestigingsklimaat;
- bedrijfsontwikkeling en -vestiging;
- verbondenheid met andere regio's;
- het profileren van de regio als de attractieve stadsregio waarin het prettig werken en wonen is.

#### *De interne samenhang tussen steden en regio versterken*

De verwevenheid tussen de steden Groningen en Assen enerzijds en de regio anderzijds wordt sterker. Het aantal dagelijkse verplaatsingen tussen de regio en de steden groeit nog steeds. Of het nu is om te werken, te wonen, onderwijs te volgen, medische voorzieningen te gebruiken, te winkelen, te recreëren of evenementen te bezoeken. Bij gebrek aan een goed Nederlands equivalent wordt voor het gebied waarin men zijn min of meer dagelijkse en reguliere activiteiten onderneemt, de term 'daily urban system' gebruikt. Het is zaak ervoor te zorgen dat dit samenhangende systeem goed kan functioneren en zich verder kan ontwikkelen. Dit vraagt om:

- een hoogwaardig en duurzaam vervoersnetwerk;
- het versterken van de bijbehorende infrastructuur;
- het monitoren van regionale afspraken over de ontwikkeling van plancapaciteiten voor wonen, werken, bedrijfshuisvesting en voorzieningen.

#### *De kwaliteit van stad en land behouden en versterken*

Het Kwaliteitsteam typeert Groningen-Assen als "een regio met een grote diversiteit aan landschappen en woonmilieus. 'Stad en land' vormen hier een twee-eenheid. De regio combineert een grote diversiteit aan recreatieve milieus en woonmilieus met een breed en actueel cultureel aanbod. De regio combineert vrijheid, ruimte en ecologische kwaliteiten met een breed spectrum aan stedelijke en dorpse voorzieningen". Die kwaliteiten wil de regio koesteren en waar mogelijk verder versterken. Dit vraagt om versterking van:

- de steden als centra en ankerpunten voor werk, onderwijs, cultuur en voorzieningen;
- het landelijk gebied als aantrekkelijk en vitaal platteland en recreatief gebied.

Het plan past binnen het beschreven regionale beleid.

## **2.4 Gemeentelijk beleid**

### **2.4.1 Noordenveld**

#### **Omgevingsvisie Noordenveld 2030**

Op 8 februari 2017 is de Omgevingsvisie Noordenveld 2030 vastgesteld door de gemeenteraad. Deze Omgevingsvisie is een koers- en inspiratiedocument; een kompas voor investeringen in het ruimtelijke en sociale domein. Een visie welke inwoners, verenigingen, organisaties, ondernemers en de gemeente uitdaagt om initiatieven te nemen en te realiseren.

De Omgevingsvisie vormt de basis voor het opstellen van dorps-/gebiedsvisies, ruimtelijke plannen of omgevingsvergunningen waarin wordt afgeweken van het bestemmingsplan. Ook is de omgevingsvisie de basis voor de Programma's. De vijf kernwaarden Transparant, Leefbaar, Ondernemend, Groen en Duurzaam uit de Visie Noordenveld 2025 vormen de basis voor de Omgevingsvisie. In de Omgevingsvisie is ook de kernwaarde Meedoen geïntegreerd.

Het verbeteren van de verkeersveiligheid en het ruimte bieden aan fietsers middels een goed netwerk zijn uitgangspunten van zowel de Visie Noordenveld 2025 als de Omgevingsvisie 2030.

#### **Gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan**

In het GVVP wordt beschreven hoe het gemeentelijk beleid op het gebied van verkeer en vervoer eruit ziet.

In 2013 is het oude GVVP geëvalueerd en is er besloten het GVVP te actualiseren. De actualisatie is uitgevoerd in 2014 en het geactualiseerde GVVP 2015-2025 is op 22 april 2015 vastgesteld door de gemeenteraad. De belangrijkste wijziging ten opzichte van het oude GVVP is het uitgangspunt "Noordenveld zet de fiets op 1", dit is ook de titel van het nieuwe GVVP geworden.

De hoofddoelstelling van het gemeentelijk beleid luidt als volgt: Noordenveld voert een integraal verkeer- en vervoerbeleid dat is gericht op het in stand houden of verbeteren van de (economische)bereikbaarheid, het vergroten van de verkeersveiligheid en het verbeteren van het (leef)milieu.

Het creëren van een veiliger fietsoversteek naar de Koelenweg en het maken van een uitvoeringsplan volgend op de wegbeeldvisie N373 zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2015-2025 van het GVVP.

### **Landschapsbeleidsplan Noordenveld**

Het Landschapsbeleidsplan Noordenveld vormt een kader voor alle maatregelen die betrekking hebben op de natuur en landschap in de gemeente Noordenveld. Per deelgebied van de gemeente Noordenveld zijn visies opgesteld. Het plangebied is gelegen in het deelgebied jonge veldontginningen. De maat en structuur van de jonge veldontginningen is grootschalig met een rationele verkaveling. Om deze grootschaligheid te behouden is het gewenst de landschappelijk structuur te verstevigen en daarnaast ook de openheid te handhaven. Een concrete maatregel voor het deelgebied van de jonge veldontginningen is onder andere het versterken van de landschappelijke hoofdstructuur door beplanten van de hoofdontginningsassen, bijvoorbeeld de weg Zuidvelde-Huis ter Heide-Norgervaart.

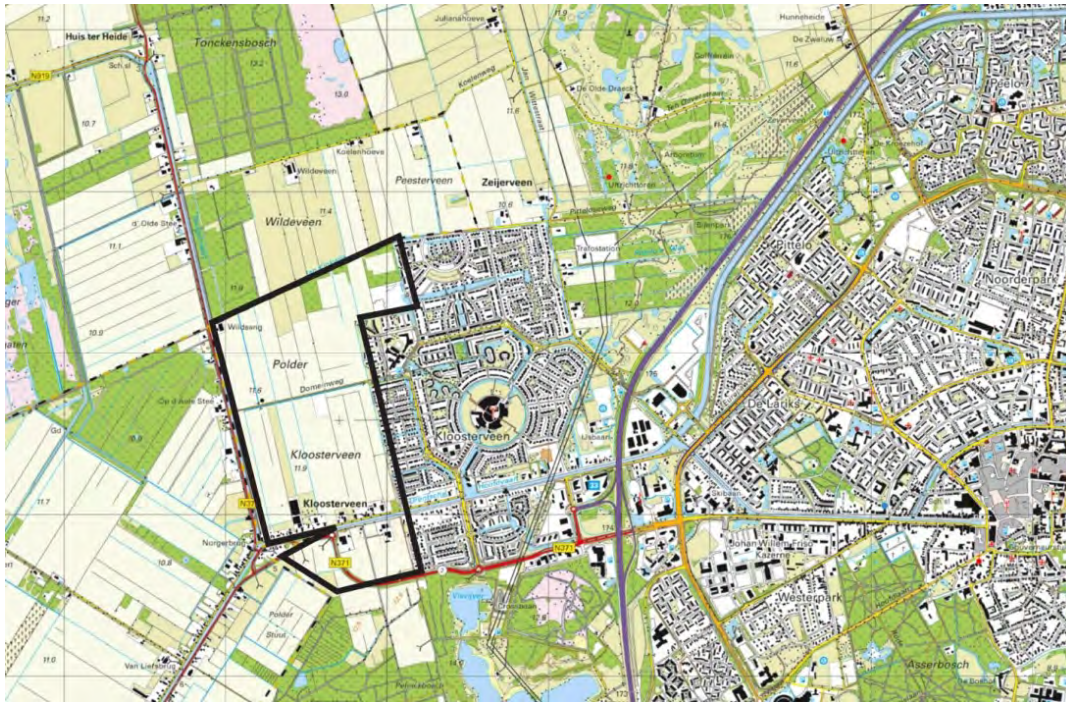
#### **2.4.2 Assen**

##### **Structuurvisie Kloosterveen 2017-2035**

Assen groeit naar verwachting de komende jaren door tot 75.000 inwoners in 2030. Om de vraag naar nieuwe woningen op te vangen, wordt onder meer de woonwijk Kloosterveen uitgebreid. In het gebied aan de westkant tot aan de Norgervaart is ruimte voor circa 2250 nieuwe woningen. De te realiseren derde hoofdontsluiting van de woonwijk is gericht op de N371 en niet op de N373. Dit staat in de Structuurvisie Kloosterveen 2017 - 2035, die door de gemeenteraad op 21 december 2017 is vastgesteld.

De visie omvat de globale inrichting van het gebied voor de komende 20 jaar en geeft richting aan diverse woonmilieus. Langs een groot deel van de bestaande wijk komt een brede groene rand. In het gebied is van oost naar west expliciet ruimte voor vier groene zones met water. Met een gemiddelde breedte van 50 meter ontstaan hier mogelijkheden voor natuurontwikkeling, in combinatie met recreatie. Langs de Norgervaart komt veel extra water, met plas-dras plekken.

De visie vormt de basis voor meerdere bestemmingsplannen. Zo kan de ontwikkeling gefaseerd plaatsvinden en zijn keuzes rond aantallen en typen woningen later nog te maken gebaseerd op vragen en wensen vanuit de woningmarkt. Op de onderstaande afbeelding is het plangebied van de structuurvisie weergegeven.



Plangebied Structuurvisie Kloosterveen 2017 - 2035

### **Nota Mobiliteit 2017**

In de Visie Mobiliteit geeft de gemeente Assen en kader voor beleid en investeringen in mobiliteit. Daarbij wordt ingespeeld op maatschappelijke ontwikkelingen en wordt verder gebouwd op de resultaten van de vorige mobiliteitsnota. In Strategienota Gemeentelijk Verkeers en Vervoersplan uit 2005 lag een sterk accent op infrastructuur. De meeste plannen uit die nota zijn gerealiseerd.

Belangrijk uitgangspunt voor de Visie Mobiliteit is de maatschappelijke functie van mobiliteit. Mobiliteit stelt mensen en bedrijven in staat om hun persoonlijke en organisatorische doelen te bereiken. Daarmee levert mobiliteit een belangrijke bijdrage aan welzijn en welvaart. Keerzijde zijn negatieve effecten van mobiliteit op het leefmilieu en de gezondheid van mensen. In de visie is mobiliteit geen doel op zich maar een middel om maatschappelijke doelen te bereiken. Hierbij streeft de gemeente ernaar om de opbrengsten van mobiliteit te optimaliseren en tegelijkertijd de negatieve effecten tot een minimum te beperken.

Het stimuleren van duurzaam en veilig verkeer is een van de opgaven zoals opgenomen in de Visie Mobiliteit.

### **2.4.3 Midden-Drenthe**

#### **Structuurvisie Midden-Drenthe 2030**

Op 28 juni 2012 is de gemeentelijke Structuurvisie Midden-Drenthe 2030 "Platteland Leeft!" vastgesteld. Deze visie is een integraal ruimtelijk plan voor de gehele gemeente Midden-Drenthe. De visie is een uitwerking van de in 2008 door de gemeenteraad vastgestelde visie 'Gemeente Midden-Drenthe "Platteland Leeft!"'. In de structuurvisie zijn de geformuleerde ambities daaruit geconcretiseerd, aangescherpt en verankerd.

De structuurvisie Midden-Drenthe 2030 geeft op hoofdlijnen richting aan de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente tot 2030 op verschillende gebieden, waaronder wonen, werken en natuur. De visie vormt daarmee het kader voor de integrale afweging van concrete ruimtelijke beslissingen en voor de inzet daartoe van bestuurlijke uitvoeringsinstrumenten. Daarbij hoort onder meer het vaststellen van ruimtelijke plannen, het beschikbaar stellen van financiële middelen en het sluiten van bestuursovereenkomsten. Tot slot verschaft de structuurvisie een planologisch-financiële basis voor het verhalen van kosten op basis van de nieuwe Wet ruimtelijke Ordening (Wro).

Midden-Drenthe profileert zich als levendige plattelandsgemeente. In de visie wordt beschreven hoe de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente deze ambitie ondersteunt. De kernwaarden lage

dichtheid & ruimte, Drents Plateau en verbondenheid & landschappelijke diversiteit in maat en schaal & Naoberschap 2.0 vormen daarbij het afwegingskader.

Wat betreft verkeer wordt ingezet op een veilige, begrijpelijke en ontspannen verkeersafwikkeling.

### **Gemeentelijk Verkeers- Vervoersplan 2007-2020 (GVVP)**

In het Gemeentelijk Verkeers- Vervoersplan 2007-2020 (GVVP) is een visie- en uitvoeringsplan en is er op gericht om de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid in Midden-Drenthe te vergroten. Dit betekent wat betreft de verkeersveiligheid dat er een daling zal komen van 50% in 2020 van de ernstige slachtoffers ten opzichte van 2008. Deze afspraak is gezamenlijk gemaakt door de gedeputeerde en de desbetreffende wethouders in Drenthe in het Verkeers- en Vervoers Beraad Drenthe.

Ook is het nieuwe GVVP ervoor om beleid en visie om te zetten naar een aantal concrete plannen. Daarom is er ook een projectenlijst toegevoegd, waarin ook bepaalde prioriteiten zijn vastgesteld. Hiernaast kan het ook gebruikt worden als kapstok voor afgeleid beleid en als input voor andere beleidsterreinen en beheersterreinen, zoals ruimtelijke ordening en milieu.

## **2.5 Conclusie**

Het inpassingsplan betreft de reconstructie van de N373 tussen de Norgerbrug en Huis ter Heide. Deze reconstructie verbetert de leefomgeving en bevordert de bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

Gezien de aard van het plangebied, de huidige functie en de voorgenomen ingreep en inrichting is er geen sprake van een significante aantasting van de aanwezige kernkwaliteiten. Het aspect 'Natuur' verdient daarbij wel nadere aandacht. Op dit aspect wordt ingegaan in paragraaf 4.2 Ecologie.

Concluderend kan gesteld worden dat het voorliggende inpassingsplan in overeenstemming is met het beleid op de verschillende niveaus.



## Hoofdstuk 3 Planbeschrijving

### 3.1 Huidige situatie

Het betrokken wegvak van de voorgenomen reconstructie N373 loopt van kilometer 0.1 tot kilometer 3.0 (Norggerbrug – aansluiting N919, Veenhuizen). De weg doorsnijdt drie gemeenten: Midden-Drenthe, Assen en Noordenveld.

De huidige weg bestaat uit één rijstrook in beide richtingen. Aan westelijke zijde naast de weg ligt een vrijliggend fietspad, op bepaalde delen door een middenberm gescheiden van de N373 en op bepaalde delen direct naast de N373 gelegen. Aan de oostelijke zijde ligt de Norgervaart.

Op de N373 komen diverse uitritten uit vanaf woningen en (landbouw-)percelen. Op drie plaatsen takt over de Norgervaart een brug of dam aan op de N373.



Huidig profiel N373





Brug Koelenweg



Dam Domeinweg



Dam Kolonievaart (gezien vanaf N919)

### 3.2 Toekomstige situatie

Het doel van deze reconstructie is het vergroten van de leefbaarheid en veiligheid op dit weggedeelte. In het kader van leefbaarheid wordt met name gestreefd naar het beperken van geluidhinder, meer verblijfskwaliteit en doorbreken monotoon wegbeeld en verhogen beeldkwaliteit Huis ter Heide door een samenhangend ontwerp. Wat betreft veiligheid gaat de aandacht vooral naar het verbeteren van de fietsoverstekten bij de Koelenweg en de Domeinweg.



## inpassingsplan Reconstructie Norgervaart (N373)

De reconstructie omvat de volgende maatregelen:

- verbreding van de N373 naar 6,6 m met een bermbreedte van 3 m. Dit houdt in dat de Norgervaart gemiddeld 2,2 m wordt versmald;
- toepassing geluidsreducerend asfalt;
- vervanging dam Domeinweg door een brug met afzonderlijke fietsbrug;
- vernieuwing Koelenbrug en aanleg afzonderlijke fietsbrug;
- verschuiving aansluiting N373 - N919 en vervanging dam door een brug met afzonderlijke fietsbrug;
- opheffen middelste bushaltes van de drie bushaltes en opwaardering bushalte bij de Koelenbrug metabri en fietsstalling;
- aanbrengen van een extra kantstreep op het fietspad en een lage afscheiding tussen weg en fietspad daar waar het fietspad dicht tegen de N373 ligt;
- plaatsing van een vorm van oriëntatie verlichting als pilot van innovatieve duurzame verlichting langs het fietspad tussen de Norgbrug en de aansluiting met de N919;
- aanbrengen van een strook van zogenaamde groenstenen in de wegberm aan de vaartzijde aansluitend aan het asfalt voor een voldoende draagkrachtige berm.

Daarnaast worden in het tracé faunapassages aangelegd, dit mede op het oog om beschermde diersoorten (zie ook paragraaf 4.2.2) en veilige oversteek te bieden. Een steile en hogere damwand aan de wegzijde van de vaart voorkomt dat dieren vanuit de vaart de weg over kunnen steken. Aan de zijde van Kloosterveen blijft de oever ongewijzigd en natuurlijk waar dieren vanuit de vaart aan land kunnen komen.

In onderstaande tabel zijn de overige gegevens van de huidige en nieuwe situatie opgenomen.

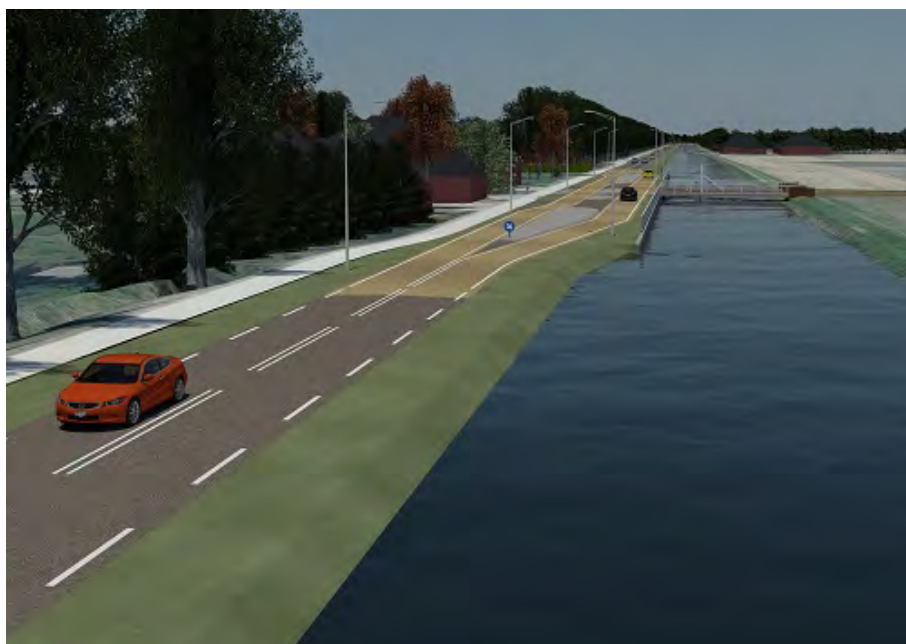
	<b>Huidige situatie</b>	<b>Nieuwe situatie</b>
Lengte tracé	3 kilometer	3 kilometer
Toename verhard oppervlakte		uitgangssituatie circa 2.723 m <sup>2</sup>
Snelheid op het tracé	80 kilometer per uur	80 kilometer per uur
Type toekomstig asfalt	Dicht Asfalt Beton	DAB SMA-NL8 G+(stil wegdek)

In overleg met de werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de Belangenvereniging Huis ter Heide en de betrokken gemeenten, heeft de provincie Drenthe plannen gemaakt voor verbeteren van de fietsoversteken bij de Koelenweg en de Domeinweg. Ook voor de reconstructie van de kruising bij de aansluiting op de N919 is een ontwerp gemaakt.

De eerste ontwerpen zijn op 10 maart 2015 tijdens een informatieavond met de omgeving besproken. Op 28 september zijn de verder uitgewerkte plannen voorgelegd aan belangstellenden tijdens een inloopavond in café Huis ter Heide. De provincie Drenthe heeft de ontwerpen aangepast naar aanleiding van de reacties van omwonenden en betrokkenen op de inloopbijeenkomst op 28 september 2015.

### *Gescheiden rijstroken en bruggen*

De ontwerpen van de oplossingen bij de Koelenweg en de Domeinweg zijn positief ontvangen door de omgeving en met een paar kleine aanpassingen vastgesteld. De oplossing bestaat in beide gevallen uit het verbreden van de weg en scheiden van de rijstroken waardoor fietsers in twee stappen kunnen oversteken via een middenberm. Ook is ter verbetering van de verkeersveiligheid de berm over het hele traject zodanig verbreed, dat het hekwerk langs N373 kan komen ter vervallen. Hierdoor is vanaf de brug beter zicht op het verkeer op de N373 en wordt het oprijden vanaf de brug richting het noorden ruimer.



Visualisatie Domeinweg



Visualisatie Koelenweg

#### *Aansluiting N919 (Veenhuizen)*

Op het ontwerp voor de afslag naar de N919 kwamen veel reacties tijdens de bijeenkomst op 28 september 2017. De voorgestelde oplossing, waarbij de voorrangssituatie zou veranderen, naar voorrang voor het verkeer naar Veenhuizen, werd door veel aanwezigen niet als een verbetering ervaren van de veiligheid voor fietsers. Daarom is gekozen voor het handhaven van de bestaande vorm en voorangsregeling.

Het kruisingsvlak wordt iets verschoven waardoor met name het autoverkeer vanuit Veenhuizen beter zicht heeft op verkeer vanuit Norg. Voor de overstekende fietser zal de middengeleider worden verbreed zodat er veiliger, in twee keer, kan worden overgestoken (net als bij de Koelenweg en Domeinweg). Verder wordt de dam vervangen door een brug. Dit verbetert de kwaliteit van de omgeving vanuit cultuurhistorisch perspectief.



Kruising N373 en N919

## Hoofdstuk 4 Onderzoeken

### 4.1 Verkeer

#### *Duurzaam veilig*

De provincie Drenthe hanteert de visie Duurzaam Veilig in haar streven om de verkeersveiligheid van het wegverkeer te vergroten. De verkeersomgeving moet zo worden vormgegeven dat ongevallen moeten worden voorkomen. Mocht er toch een ongeval plaatsvinden, dan moet de ernst van de afloop beperkt worden gehouden. Duurzaam Veilig is uitgewerkt in vijf veiligheidsprincipes.

Eén van die principes is dat de vormgeving van de wegen eenduidig en herkenbaar moet zijn. Daarom moet het aantal categorieën wegen waarmee de weggebruiker te maken krijgt beperkt zijn. Bij de indeling van het wegennet worden drie categorieën onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

De essentie van de categorie-indeling is het toekennen van functies aan wegen. Door per wegcategorie voorspelbare situaties te creëren wordt het de weggebruiker duidelijk van welke wegcategorie hij gebruik maakt en wat de functie is. Met het consequent en herkenbaar toepassen van de wegcategorieën wordt een sterke verbetering van de verkeersveiligheid verwacht. Bij het opstellen van een categoriseringsplan en het aanpassen van de inrichting daaraan zijn de volgende zaken van belang.

Gemotoriseerd verkeer wordt zo veel mogelijk geconcentreerd op een beperkt aantal geschikte wegen, rekening houdend met andere belangen zoals leefbaarheid en bereikbaarheid. In een plan zijn de wegen vanwege de herkenbaarheid en voorspelbaar weggedrag ingedeeld in een zeer klein aantal te onderscheiden categorieën.

In de loop van de tijd kunnen ontstane verschillen tussen vorm, functie en gebruik worden bijgesteld. Voor elke weg moet de vorm gekozen worden die als veiligst voor een weg met een bepaalde functie geldt.

Binnen de verkeersfunctie van wegen worden twee verkeersvormen onderscheiden.

Stromen:	zich doelgericht verplaatsen of voertuigen doen voortbewegen, in een min of meer constante richting en met een min of meer constante relatief hoge snelheid
Uitwisselen:	zich doelgericht verplaatsen of voertuigen doen voortbewegen, met wisselende snelheid en/of richting. Hier valt ook onder het verzamelen, verdelen en kruisen van verkeer, alsmede het vertrekken, keren, draaien, stoppen en stallen van voertuigen

Binnen de drie categorieën wegen zijn de volgende functies onderscheiden.

<b>Categorie</b>	<b>Wegvakken</b>	<b>Kruispunten</b>
Stroomwegen	Stromen	Stromen
Gebiedsontsluitingswegen	Stromen	Uitwisselen
Erftoegangswegen	Uitwisselen	Uitwisselen

#### *Gebiedsontsluitingswegen*

De N373 is door de provincie Drenthe gecategoriseerd als een gebiedsontsluitingsweg. Gebiedsontsluitingswegen zijn gericht op het stromen op de wegvakken, terwijl het uitwisselen plaats vindt op kruispunten. De gebiedsontsluitingsweg vormt de verbindende schakel tussen stroomwegen en erftoegangswegen. Het snelheidsregime is 80 km/uur buiten de bebouwde kom.

De verkeersintensiteit op de N373 schommelt al enige jaren tussen de 7.600 en 8.000 mvt/etmaal. Deze intensiteit sluit goed aan bij de categorisering tot gebiedsontsluitingsweg van de N373 tussen de Norgbrug en de aansluiting met de N919 door de provincie Drenthe.

Gebiedsontsluitingswegen (buiten de bebouwde kom) kennen de volgende algemene ontwerpkenmerken.

Kenmerk	Uitvoering
Snelheidslimiet	80 km/u
Dwarsprofiel	2*1 rijstroken
Kruispunten	Gelijkvloers met voorrangregeling
Asmarkering	Dubbele asstreep
Kantmarkering	Ja
Langzaam verkeer	Fietspad of eigen route
Erfaansluitingen	Geen

Bij de reconstructie van de N373 is getracht zoveel mogelijk aan deze ontwerpkenmerken te voldoen. Het betreft hier echter een bestaande weg, met daarlangs gelegen een bestaande vaart en woningen en bedrijven. Het ideaal ontwerp kan daardoor niet overal worden gehaald.

#### *Uitgangspunten ontwerp*

De uitgangspunten bij het ontwerp van de N373 zijn de volgende.

- De wegbreedte bedraagt 6,6 meter met een minimale bermbreedte van 3 meter.
- De weg wordt voorzien van een dubbele onderbroken asstreep en kantstreep.
- De snelheidslimiet bedraagt 80 km/uur.

#### *Reconstructie aansluitingen*

De N373 kent op het betreffende wegvak drie aansluitingen: Domeinweg, Koelenweg en N919. De aansluiting van de Domeinweg op de N373 wordt momenteel gebruikt door het openbaar busvervoer, landbouwverkeer en fietsers. Bij vulling van de woonwijk Kloosterveen zal het landbouwverkeer op den duur verdwijnen. De aansluiting van de Koelenweg op de N373 wordt gebruikt door fiets- en auto- en landbouwverkeer.

De oversteekbaarheid voor fietsverkeer ter plaatse van de aansluitingen Domeinweg en Koelenweg laat te wensen over. De intensiteit van de N373 is dusdanig hoog dat een oversteek voor fietsers in 2 fases gewenst is. De N373 wordt daarom ter plaatse van de aansluitingen voorzien van middengeleiders met een breedte van 3,00 meter. Het fietsverkeer kan de N373 dan in twee keer oversteken. Bovendien wordt het fietsverkeer gescheiden van het overige verkeer om de oversteek voor het fietsverkeer zo optimaal mogelijk te maken. Daartoe worden de dam en de brug vervangen door nieuwe bruggen voor gemotoriseerd verkeer en aparte fietsbruggen over de Norgervaart. Omwille van leefbaarheid/beeldkwaliteit van de omgeving en cultuurhistorie is gekozen voor bruggen in plaats van dammen.

Zoals eerder gezegd kan niet volledig worden voldaan aan de ontwerpkenmerken van een gebiedsontsluitingsweg. Zo kent de weg een aantal erfaansluitingen ook ter plaatse van de beide aansluitingen. Daarom is de lengte van de middengeleiders langer dan gebruikelijk. De lengte van de middengeleiders bedraagt ongeveer 200 m (Domeinweg) en 140 m (Koelenweg).

In verband met de bijzondere situatie ter plaatse van deze beide aansluitingen wordt verlichting toegepast ter hoogte van de middengeleiders en wordt de verharding uitgevoerd in een afwijkende kleur. De aansluiting van de N919 op de N373 wordt gereconstrueerd. Daarbij wordt de aansluiting iets in westelijke richting opgeschoven waardoor het oprijzicht, komend vanuit de N919, wordt verbeterd. Daarnaast wordt de verkeersdruppel in de N919 verbreed zodat fietsverkeer in twee fasen deze weg kan oversteken. Ten slotte wordt de dam in de Norgervaart door een brug vervangen met een aparte fietsbrug.

## **4.2 Ecologie**

#### *Wettelijke kader*

Voor het inpassingsplan is het conform artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) noodzakelijk

aandacht te besteden aan de natuurwet en -regelgeving. Ruimtelijke ontwikkelingen kunnen namelijk effecten hebben op actuele natuurwaarden.

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt de Natuurbeschermingswet 1998, Flora- en faunawet en Boswet. In hoofdstuk 2 van de Wnb zijn de bepalingen voor wat betreft de gebiedsbescherming vastgelegd. De regel hebben als doel het beschermen en in stand houden van natuurgebieden met bijzondere of kwetsbare waarden. Hiermee zijn internationale verplichtingen uit de Vogelrichtlijn (VR) en Habitatrichtlijn (HR), maar ook verdragen als bijvoorbeeld het Verdrag van Ramsar (Wetlands) in nationale regelgeving verankerd. Elk Natura 2000-gebied wordt aangewezen door middel van een aanwijzingsbesluit. In dit besluit wordt, behalve onder andere de ligging van het gebied, vastgesteld welke natuurwaarden in dit gebied beschermd zijn, de zogeheten instandhoudingsdoelstellingen.

Onder de Wnb bestaat de soortenbescherming uit drie delen; een apart beschermingsregime voor Vogelrichtlijnsoorten, Habitatrichtlijnsoorten en 'andere soorten'. Voor ieder van deze regimes gelden afzonderlijke verbodsbepalingen.

Het Natuurnetwerk Nederland (voorheen ecologische hoofdstructuur; EHS, genoemd) is het nationaal netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. Het Drentse deel van dit natuurnetwerk (NNN-gebied) heet Natuurnetwerk Drenthe (NND). De wezenlijke kenmerken en waarden van een NNN-gebied zijn van belang bij het bepalen of ruimtelijke initiatieven doorgang kunnen vinden. Om een zorgvuldige afweging te kunnen maken heeft de provincie Drenthe de te behouden wezenlijke kenmerken en waarden per gebied gespecificeerd in het Natuurbeheerplan. Het NND wordt beschermd op grond van de Provinciale Omgevingsverordening Drenthe.

#### *Onderzoeken*

Ten behoeve van onderhavig plan is een ecologisch onderzoek uitgevoerd (Quickscan flora en fauna Norgervaart, Witteveen+Bos, 12 juli 2018). Het onderzoeksrapport is opgenomen als Bijlage 1 bij deze toelichting. Ten behoeve van de soortgroep vleermuizen is een afzonderlijk onderzoek uitgevoerd. De inventarisatie is opgenomen als Bijlage 2. In het navolgende is een samenvatting van de onderzoeken weergegeven.

#### **4.2.1 Gebiedsbescherming**

##### Natura 2000

Rond het plangebied zijn twee Natura 2000-gebieden aanwezig. Het projectgebied ligt op circa 1 kilometer afstand van het Natura 2000-gebied Fochteloërveen. Dit gebied heeft de status van Vogel- en Habitatrichtlijn gebied en is aangewezen voor vijf habitattypen, vier broedvogelsoorten en zes niet-broedvogelsoorten. Ten zuiden van het projectgebied bevindt zich nog een Natura 2000-gebied, namelijk Witterveld. Dit Habitatrichtlijngebied is aangewezen voor zes habitattypen. Van de habitattypen waarvoor deze gebieden zijn aangewezen komen er vier voor binnen een straal van drie kilometer van het plangebied.

Op onderstaande afbeelding de ligging van beide Natura 2000-gebieden ten opzichte van de N373 (Norgervaart).



Als gevolg van de geplande werkzaamheden kan sprake zijn van de volgende effecten:

- verstoring tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden;
- effecten als gevolg van stikstofdepositie door emissie van materieel tijdens de werkzaamheden.

Om meer inzicht te krijgen in de effecten als gevolg van de geplande werkzaamheden op instandhoudingsdoelstellingen van het Fochteloërveen en Witterveld is een voortoets uitgevoerd om te achterhalen welke verstoringaspecten relevant zijn en in welke mate deze optreden. In het navolgende is de conclusie van deze voortoets weergegeven. Het onderzoeksrapport en de bijbehorende oplegnotitie zijn opgenomen als Bijlage 3 en Bijlage 4 bij deze toelichting.

Op 1 juli 2021 treden de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering (Bsn) in werking. Een onderdeel van deze wet is een partiële vrijstelling voor bouw-, sloop- en aanlegactiviteiten. De vrijstelling omvat ook de vervoersbewegingen die samenhangen met de werkzaamheden.

De vrijstelling geldt alleen voor tijdelijke stikstofemissies en niet voor structurele stikstofemissies in de gebruiksfase van het bouwwerk of werk, als gevolg van bijvoorbeeld bewoning, gebruik van een gebouw, of verkeer dat over een weg rijdt. Deze tijdelijke stikstofemissies en het feit dat de vrijstelling alleen geldt voor de gevolgen van stikstofdepositie (en niet voor bijvoorbeeld geluid- of lichtverstoring) maakt de vrijstelling partieel. De partiële vrijstelling houdt in dat de tijdelijke toename van stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden, die veroorzaakt worden door deze tijdelijke activiteiten of werkzaamheden, buiten beschouwing worden gelaten bij de natuurvergunning.

Aangezien het voorliggende project alleen leidt tot stikstofdepositie in de aanlegfase als gevolg van de inzet van mobiele werktuigen, kan van deze vrijstelling gebruik gemaakt worden. De activiteiten zijn niet meer Wnb-vergunningplichtig.

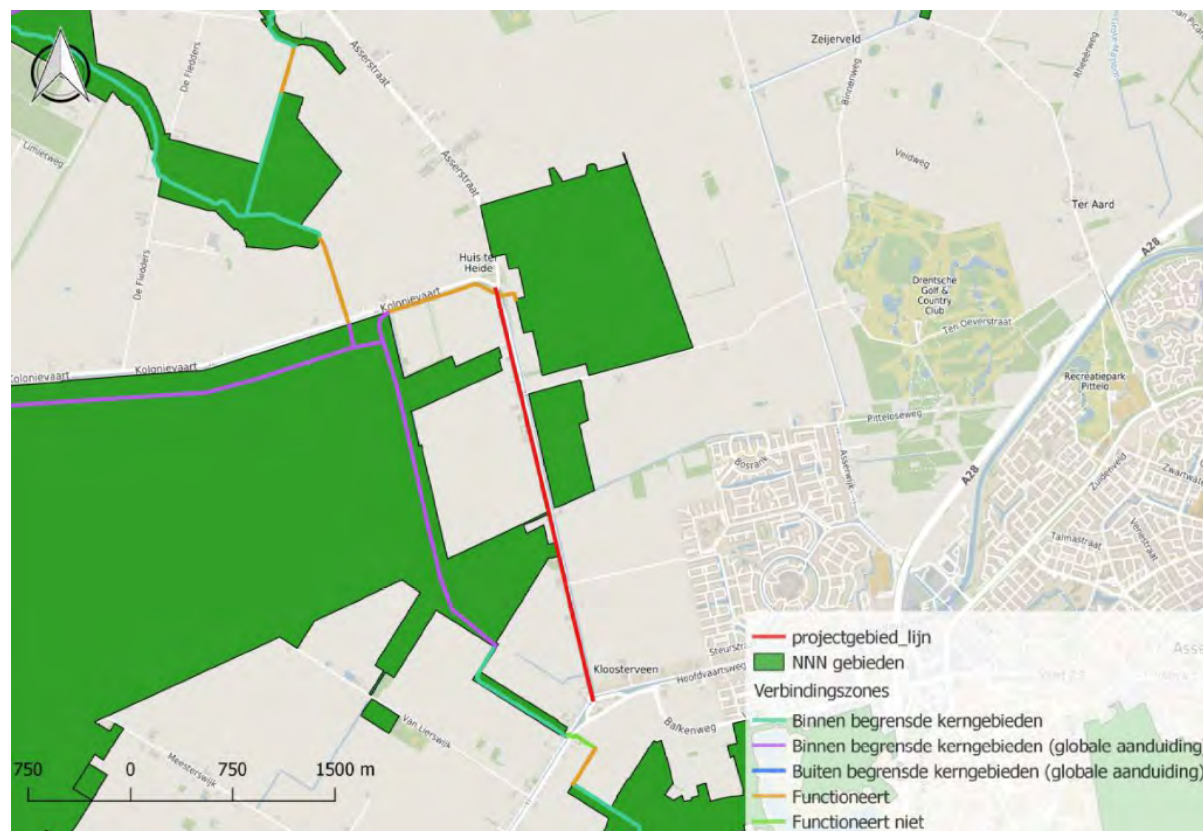
Significant negatieve effecten als gevolg van de reconstructiewerkzaamheden op broedvogels en niet-broedvogels zijn uit te sluiten. Nadere effectbeoordeling is hiervoor niet noodzakelijk.



### Natuurnetwerk Nederland

De N373 grenst op een aantal locaties aan gebieden die aangeduid zijn als Natuurnetwerk Nederland (NNN). Het NNN is een samenhangend netwerk van natuurgebieden van nationaal en internationaal belang. Het NNN heeft ten doel om de ecosystemen met de daarbij behorende soorten bestaande uit de meest waardevolle natuur- en bosgebieden en andere gebieden met belangrijke aanwezige en te ontwikkelen natuurwaarden veilig te stellen.

Op onderstaande afbeelding de ligging van de NNN-gebieden ten opzichte van de N373 (Norgervaart).



De wezenlijke kenmerken en waarden van de NNN-gebieden worden gevormd door een groot aantal verschillende natuurbeheertypen. Het plangebied grenst aan de beheertypen N15.02 (dennen, eiken- en beukenbos) en N16.01 (droog bos met productie), maar ligt niet binnen de begrenzing van de NNN-percelen. Doordat de ingreep niet plaatsvindt binnen onderdelen die behoren tot het NNN zijn er geen directe negatieve effecten op de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNN.

Ter hoogte van de kruising Norgervaart-Kolonievaart is een verbindingzone tussen de NNN-gebieden aan weerszijden van het plangebied aanwezig. Aan de verbindingzone is in de huidige situatie invulling gegeven door middel van een vierkante duiker onder N373. Deze duiker geeft onder andere de otter de mogelijkheid de N373 veilig te passeren. Verschillende andere grondgebonden soorten kunnen gebruik maken van deze verbinding. De werkzaamheden die aan de oever in het kader van de voorgenomen werkzaamheden worden uitgevoerd, vinden niet plaats ter hoogte van deze verbinding. Er is geen sprake van verstoring van de ecologische verbindingzone.

Directe effecten op onderdelen van het NNN zijn uitgesloten. Daarnaast kent de provincie Drenthe in de bescherming van het NNN geen externe werking. Vervolgstappen zijn aldus niet nodig.



#### 4.2.2 Soortenbescherming

Om de aanwezigheid van beschermde flora en fauna in of rondom het plangebied vast te kunnen stellen zijn een bureaustudie en verkennend veldbezoek uitgevoerd. De bureaustudie bestond uit het raadplegen van de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF) en beschikbare verspreidingsatlassen, internetbronnen en overige verspreidingsgegevens.

Op basis van kennis van de biotoeppen van beschermde soorten, het veldbezoek en de resultaten van de bureaustudie is bepaald of beschermde soorten leefgebied kunnen vinden in en nabij het plangebied. Aan de hand van de geplande werkzaamheden en de verstoringgevoeligheid van soorten is vervolgens bepaald of negatieve effecten kunnen optreden, en of er sprake is van een overtreding van de Wnb.

Binnen het plangebied kan het voorkomen van onder de Wnb beschermde vaatplantsoorten, amfibiesoorten, vlinder- of libelsoorten en overige ongewervelden, en vissoorten worden uitgesloten. Negatieve effecten voor deze soortgroepen zijn niet aan de orde.

Het voorkomen van verschillende algemene grondgebonden zoogdiersoorten en algemene amfibiesoorten binnen het plangebied is op basis van de aanwezige biotopen en ligging niet uit te sluiten. Voor het verstoren van deze algemene soorten geldt binnen de provincie Drenthe een vrijstelling.

Beschermde, niet-vrijgestelde marterachtigen of sporen hiervan zijn niet waargenomen tijdens het veldbezoek. Tevens is het plangebied ongeschikt als leefgebied voor de steenmarter. Het voorkomen van deze soort kan hier dan ook worden uitgesloten. Vervolgstappen ten aanzien van deze soort zijn niet nodig.

De Europees beschermde otter is waargenomen op korte afstand van het plangebied. Ook zijn duidelijke sporen van de otter teruggevonden op verschillende plaatsen binnen het plangebied. De aanwezigheid van de soort binnen het plangebied is hierdoor aannemelijk. Het kan niet worden uitgesloten dat de werkzaamheden voor de reconstructie van de provinciale weg een verstoring hebben op deze soort. Gedurende de werkzaamheden kan sprake zijn van zowel de verstoring van het individu als de vernietiging van een deel van een vaste rust- en verblijfplaats (foerageergebied en trekroute). Hierdoor is voor de werkzaamheden aan de vaart een ontheffing van de Wnb nodig. Het verkrijgen van een ontheffing is haalbaar aangezien voor de werkzaamheden geen alternatieven zijn, de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in het geding komt en het voornemen een belang uit de Habitatrichtlijn dient (openbare veiligheid).

Het Natura 2000-gebied Fochteloërveen staat bekend om het voorkomen van verschillende reptielsoorten. Voor de beschermde soort levendbarende hagedis is binnen het plangebied geen geschikt leefgebied aanwezig. Negatieve effecten voor deze soortgroep is niet aan de orde.

Het plangebied is wel een geschikt habitat voor de beschermde soort ringslang. Door de werkzaamheden kunnen verblijfplaatsen van de ringslang worden vernield en hiermee kan de ringslang worden verstoord of gedood. Om meer duidelijkheid te verkrijgen over de daadwerkelijke functie van het plangebied en een eventuele overtreding van verbodsbepalingen, is er aanvullend onderzoek uitgevoerd. Gedurende het onderzoek zijn geen exemplaren van ringslang of sporen van deze soort waargenomen. Op basis van de uitgevoerde inventarisatie, conform het soorteninventarisatieprotocol, is uit te sluiten dat het projectgebied (een essentieel onderdeel van het) leefgebied vormt voor ringslang. Vervolgstappen in het kader van de Wnb zijn niet nodig.

Alle soorten vleermuizen zijn in Nederland beschermd onder Wnb. De Norgervaart is onderdeel van het foerageergebied van laatvlieger, ruige dwergvleermuis, gewone dwergvleermuis en watervleermuis. Tevens is de Norgervaart in gebruik als vliegroute van gewone dwergvleermuis, en watervleermuis. De vliegroute van laatvlieger kruist de Norgervaart en heeft geen sterke binding met de vaart. De Norgervaart vormt een belangrijke verbinding tussen de Drentse Hoofdvaart en de Kolonievaart en verbindt natuurgebieden met elkaar. Er is in de omgeving geen vergelijkbare alternatieve vliegroute aanwezig. De Norgervaart vormt derhalve een essentiële vliegroute voor watervleermuis en gewone dwergvleermuis. Met name de soort watervleermuis is met betrekking tot de ontwikkelingen relevant. Watervleermuis is een soort die zeer gevoelig is voor verstoring door licht. In de huidige situatie is sprake van weinig lichtuitstraling over de Norgervaart, mede door het filterend effect van de opgaande beplanting langs de weg.

Ten behoeve van de verbreding van de N373 wordt begeleidende opgaande beplanting, die op enkele plekken aanwezig is, verwijderd en wordt nieuwe verlichting gerealiseerd. Als gevolg hiervan is sprake van

verstoring van foerageergebied en essentiële vliegroutes van vleermuizen. De verstoring kan zodanig zijn dat de vliegroutes van gewone dwergvleermuis, laatvlieger en watervleermuis hun functie niet meer kunnen vervullen. Dit betekent aantasting van een vaste verblijfplaats aangezien een vliegroute essentieel is voor het heen en weer vliegen tussen verblijfplaats en foerageergebied. Daarom dient op basis van artikel 3.8 van de Wnb een ontheffing te worden aangevraagd voor uitvoering van de plannen. Voor het verkrijgen van een ontheffing dienen in het kader van de zorgplicht maatregelen te worden getroffen om ervoor te zorgen dat de goede instandhouding van de vleermuizen niet in het geding komt. Hier kan gedacht worden aan goed lichtbeheer en/of het aanbrengen van geleidende elementen.

Voor de te plaatsen lichtmasten is een lichtberekening uitgevoerd. Behalve dat gebruik wordt gemaakt van vleermuisvriendelijke verlichting, wordt strooilicht op het water (vliegroute) geminimaliseerd (lichtintensiteit is maximaal schemerniveau) door aangepaste armaturen. Gelet op het treffen van deze mitigerende maatregelen is aannemelijk dat ontheffing wordt verleend, mede omdat voor de werkzaamheden geen alternatieven zijn, de gunstige staat van instandhouding van de soort niet in het geding komt en het voornemen een belang uit de Habitatrichtlijn dient (openbare veiligheid).

Alle in Nederland inheemse broedvogels zijn beschermd door de Wnb. Het is volgens de Wnb verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen. Binnen het plangebied zijn geen jaarrond beschermde nesten aanwezig. Wel biedt het plangebied een geschikt broedbiotoop voor verschillende andere broedvogelsoorten. Voor aanwezige broedvogels geldt dat werkzaamheden tijdens het broedseizoen (globaal van 15 maart tot 15 juli) voor verstoring kunnen zorgen door trillingen of geluid. De effecten op vogels en daarmee een overtreding van de verbodsbepalingen van de Wnb zijn te voorkomen door drie maatregelen:

- buiten het broedseizoen werken, dit met risico dat sommige vogels tot in september kunnen broeden;
- de werkzaamheden vlak voor het broedseizoen inzetten en vervolgens continue doorwerken, zodat vogels niet gaan broeden in het gebied waar gewerkt wordt;
- het plangebied voor het broedseizoen ongeschikt maken.

Als werkzaamheden onverhoopt plaats gaan vinden in het broedseizoen, moet een deskundige eerst vaststellen dat er geen broedende vogels aanwezig zijn in het projectgebied. Wanneer kan worden geconstateerd dat in de directe omgeving van de werkzaamheden geen vogels broeden bij de start van de werkzaamheden, vindt geen overtreding van de verbodsbepalingen plaats. Zijn er broedende vogels aanwezig, dan mag pas worden gestart met kap- en graafwerkzaamheden als er niet meer gebroed wordt.

#### **4.2.3 Conclusie**

Wat betreft de gebiedsbescherming wordt voldaan aan de bepalingen uit de Wet natuurbescherming. Voor enkele soorten is ontheffing van de Wet natuurbescherming noodzakelijk. Het verkrijgen van de ontheffingen is haalbaar aangezien voor de werkzaamheden geen alternatieven zijn, de gunstige staat van instandhouding van de soorten niet in het geding komen en het voornemen een belang van de Habitatrichtlijn dient (openbare veiligheid).

### **4.3 Archeologie en cultuurhistorie**

#### **4.3.1 Archeologie**

##### *Wettelijke kader*

Door ondertekening van het Verdrag van Malta (1992) heeft Nederland zich verplicht om bij ruimtelijke planvorming nadrukkelijk rekening te houden met het niet zichtbare deel van het cultuurhistorisch erfgoed, te weten de archeologische waarden. In de Erfgoedwet is geregeld hoe met archeologische vindplaatsen en zichtbare monumenten moet worden omgegaan. Het streven is om deze belangen tijdig bij de planvorming te betrekken.

De gemeenten Assen, Midden-Drenthe en Noordenveld hebben allen een archeologische beleidsadvieskaart opgesteld.

Op de archeologische beleidskaart van de gemeente Noordenveld is het noordelijk gedeelte van het plangebied ter plaatste van de kruising met Kolonievlaart en Asserstraat gekarteerd als 'hoge of middelhoge verwachting'. Hiervoor geldt dat bij ingrepen vanaf 1.000 m<sup>2</sup> verkennend booronderzoek

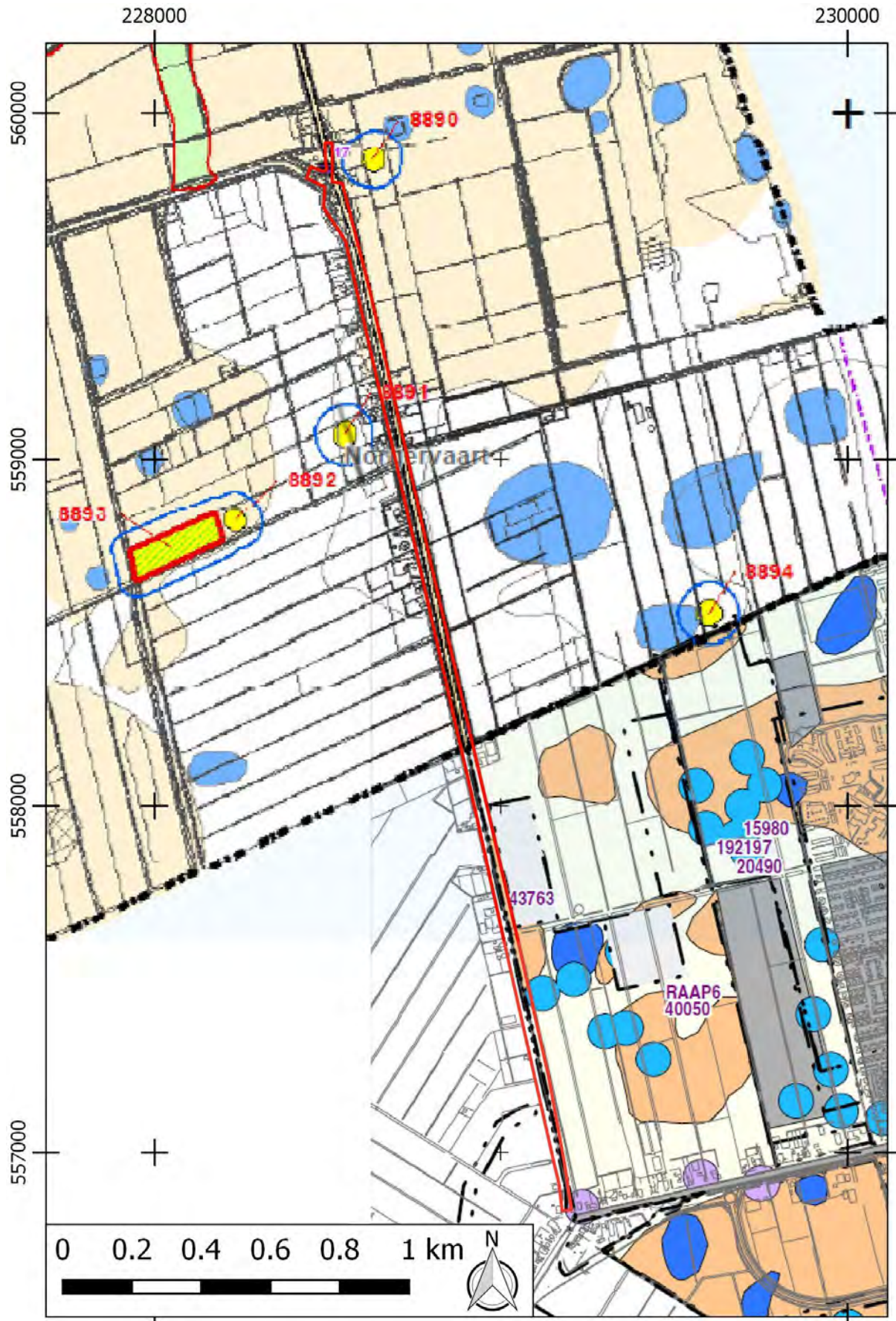
gevraagd wordt met een boordichtheid van zes boringen per hectare.

Het zuidelijk gedeelte van het plangebied valt onder de gemeente Assen. Ter plaatse van de kruising met de Domeinweg heeft het gebied een 'hoge of middelhoge verwachting', daarbuiten is er sprake van een 'lage archeologische verwachting'. Voor het terrein met een hoge tot middelhoge verwachting geldt dat bij ingrepen vanaf 1.000 m<sup>2</sup> en dieper dan 30 cm -Mv archeologisch onderzoek noodzakelijk is. Indien geen bouwvoor aanwezig (bijv. bij heideterrein) in principe geen vrijstelling, bij ingrepen contact opnemen met gemeente.

Vanwege de 'hoge of middelhoge archeologische verwachting' in delen van het plangebied bij het kruispunt Kolonievaart – Norgervaart – Asserstraat en het kruispunt Norgervaart – Domeinweg, is archeologisch onderzoek vereist. Op onderstaande afbeelding de uitsnedes van de archeologische beleidskaarten van de gemeenten Noordenveld (boven) en Assen (beneden).

In overleg met de provinciaal archeoloog is er voor gekozen een inventariserend booronderzoek uit te voeren op de locaties waar een (middel)hoge verwachting ligt, en die niet verstoord zijn bij reconstructies van de Norgervaart in het verleden.

inpassingsplan Reconstructie Norgervaart (N373)



Legenda: Oranje = hoge of middelhoge verwachting, licht oranje = hoge of middelhoge verwachting, licht geel = lage verwachting. Het plangebied is rood omlijnd.

### *Onderzoeken*

Ten behoeve van onderhavig plan is een inventariserend archeologisch veldonderzoek uitgevoerd (Norgervaart, N373, De Steekproef, 20 november 2018). Het onderzoeksrapport is opgenomen als Bijlage 5 bij deze toelichting.

Uit het onderzoek blijkt dat het plangebied bestaat uit een pleistoceen dekzandlandschap afgedekt door een laag veen. In het midden ligt een dekzandkop met een podzolbodem binnen een meter diepte. Op de rest van het tracé ligt het zand ongeveer een meter lager en is niet of nauwelijks podzolering opgetreden. In het noorden ligt een pingoruïne met een ringwal. De top van het zand is goed bewaard gebleven. Het onderzoek heeft nog geen archeologische indicatoren opgeleverd.

Aangezien de dekzandkop in het midden en de ringwal in het noorden aantrekkelijke vestigingsplekken lijken te zijn geweest voor de mens en aangezien archeologische resten in goede staat kunnen verkeren en aangezien beide door de geplande ingrepen bedreigd worden, adviseert De Steekproef aldaar nader archeologisch onderzoek in de vorm van karterende boringen. Het doel van dat onderzoek is om archeologische indicatoren op te sporen zoals bewerkt vuursteen en houtskool. Voor de rest van de tracés adviseren wij geen nader archeologisch onderzoek. Voor de rest van het plangebied kan nader archeologisch onderzoek achterwege blijven.

Aangezien de provinciaal archeoloog het advies heeft overgenomen is een karterend onderzoek uitgevoerd (Norgervaart, N373, De Steekproef, 2 april 2019). Het onderzoeksrapport is opgenomen als Bijlage 6 bij deze toelichting.

Uit het karterend onderzoek blijkt op de noordelijke locatie de kans zeer klein is dat bij het graafwerk archeologische waarden worden aangetast. Daarom worden voor dat deel geen beperkingen of nader archeologisch onderzoek geadviseerd.

Op de locatie midden zijn archeologische waarden aanwezig die door het geplande graafwerk worden bedreigd. De geadviseerde vervolgstap voor archeologisch onderzoek van een vuursteenvindplaats is het aanleggen van proefsleuven met zogenaamde zeefvakken. Daarbij wordt de top van het zand onderzocht op de aanwezigheid van bewerkt vuursteen door vakken van bijvoorbeeld één vierkante meter op onderlinge afstanden van bijvoorbeeld tien meter te zeven. Een degelijk onderzoek dient te worden uitgevoerd door een daartoe bevoegd bureau volgens een vooraf door de bevoegde overheid (provincie Drenthe) goedgekeurd Programma van Eisen (PvE).

### *Conclusie*

Op één deellocatie na geeft het aspect archeologie geen beperkingen voor het plan. Overeenkomstig het karterend onderzoek dient vervolgonderzoek te worden uitgevoerd alvorens de reconstructie van de weg kan worden uitgevoerd. Om de vuursteenvindplaats te beschermen is de dubbelbestemming Waarde-Archeologie 3 opgenomen.

## **4.3.2 Cultuurhistorie**

### *Wettelijk kader*

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient per 1 januari 2012 in de toelichting van het inpassingsplan een beschrijving te worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden rekening is gehouden.

### *Onderzoek*

Vanaf het einde van de 18e eeuw werd het uitgestrekte heideveld tussen Norg, Smilde en Assen ontgonnen. Ter ontsluiting en voor de afvoer van het turf werd tussen 1790 en 1816 de Norgervaart gegraven, vanaf het gebied ten zuiden van Norg richting Smilde en Assen.

Bij Huis ter Heide maakt de Norgervaart een haakse bocht westwaarts en heet vanaf hier Kolonievvaart, die vanaf 1823 werd gegraven door de Maatschappij van Weldadigheid voor de kolonie Veenhuizen. Op de plek waar beide vaarten samenkomen is een schutsluis gebouwd, die nog steeds aanwezig is. Rond 1823 is ter plaatse van Huis ter Heide de eerste bebouwing gerealiseerd.



Langs de Norgervaart werd in een later stadium aan de westzijde een verharde weg aangelegd. Op de historische kaart van 1850 is de eerste bebouwing langs de Norgervaart zichtbaar. Het merendeel van de bebouwing verrees ook aan de westzijde. Tussen 1850 en 1900 is het bebouwingslint aan de westzijde verdicht. Na 1900 is het lint sporadisch verder verdicht.



Norgervaart in 1900

Het landschap rondom de Norgervaart behoort tot hoogveenontginningslandschap. Kenmerkend voor deze hoogveengebieden is de strakke verkaveling, de bebouwingslinten langs kanalen en monden en de grote, weidse ruimtes met wijken. Elke ontginning heeft bovendien zijn eigen specifieke kenmerken, waaraan de tijd en de manier van ontginning is af te lezen. Op bovenstaande afbeelding is duidelijk te zien dat de Norgervaart (en aan de zuidzijde de Drentse Hoofdvaart) de ruggengraat van de ontginning vormt. Integeningstelling tot de ontginning in Zuidoost Drenthe, zijn de veenkoloniën alhier kleinschaliger van opzet.

Het bebouwingslint langs de Norgervaart is niet aaneengesloten zodat het landelijk gebied zeer goed waarneembaar is vanaf de weg. Kenmerkend voor een veenkoloniaal bebouwingslint is de dominant aanwezige laanbeplanting langs de weg.

De oorspronkelijke route van de Drentse Hoofdvaart, via de Norgervaart en de Kolonievvaart naar Veenhuizen is vanwege de aanwezigheid van enkele dammen tegenwoordig niet meer bevaarbaar.

### *Conclusie*

Zoals in paragraaf 2.2.1 is aangegeven is de Norgervaart in het Cultuurhistorisch Kompas aangewezen als een lijnelement van de cultuurhistorische hoofdstructuur. De reconstructie van de N373 heeft geen negatief effect op het hoogveenontginningslandschap; de specifieke kenmerken worden niet aangetast door de verbreding van de weg en de aanleg c.q. vervanging van de bruggen over de Norgervaart. Vanuit cultuurhistorisch perspectief is de vervanging van de dammen door twee bruggen ter plaatse van de

Domeinweg en Kolonievaart een verbetering omdat het doorgaande karakter van de vaart wordt hersteld. Deze bruggen sluiten, constructief gezien, het bevaarbaar maken van de Norgervaart en de Kolonievaart niet uit.

De reconstructie heeft weliswaar tot gevolg dat de Norgervaart circa 2,2 m versmald wordt, maar deze versmalling doet geen afbreuk aan de Norgervaart als cultuurhistorisch lijnelement. De toekomstige breedte van de Norgervaart bedraagt 12,5 m en dit is voldoende voor de beleving ervan.

Met de realisatie van de bruggen wordt daarnaast beeldkwaliteit terug gebracht. Met name de inrichting van de aansluiting Koelenweg krijg meer kwaliteit dan het nu heeft. Ook de ongewenste beplanting (ook bomen) in de wegberm tussen N373 en vaart wordt verwijderd. Deze horen hier historisch gezien niet thuis.

## 4.4 Geluid

### *Wettelijke kader*

Bij de wijziging van een weg dient op grond van de Wet geluidhinder (Wgh) een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd. Daarin komen ook de effecten van de wegaanpassing op de omgeving aan bod, waaronder het effect op de geluidbelasting bij omliggende woningen.

In de Wgh zijn de normen en grenswaarden opgenomen waaraan de geluidbelasting van woningen, en andere geluidgevoelige bestemmingen en terreinen, als gevolg van de aanleg van een nieuwe weg en de wijziging van een bestaande weg moet voldoen. Er moet een onderzoek ingesteld worden naar de geluidbelasting vóór de wijziging (alleen bij bestaande wegen) en naar de toekomstige geluidbelasting.

De Wgh is slechts van toepassing voor zover het gaat om geluidgevoelige bestemmingen binnen de geluidzone van een weg. Binnen deze zone wordt de geluidbelasting berekend. In de Wgh is aangegeven dat alle wegen voorzien zijn van een zone, met uitzondering van wegen in een als woonerf aangeduid gebied én wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. In artikel 74 van de Wgh zijn de geluidzones gedefinieerd. De geluidzones zijn te beschouwen als aandachts- of onderzoeksgebieden.

De grenswaarden van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder (Bgh) gelden voor de geluidgevoelige bestemmingen die liggen binnen de geluidzone van de weg. De geluidgevoelige bestemmingen bestaan uit:

- woningen;
- onderwijsgebouwen, uitgezonderd gymnastieklokalen;
- ziekenhuizen, verpleeghuizen;
- verzorgingstehuizen, psychiatrische inrichtingen, medische centra, poliklinieken en medische kleuter-dagverblijven;
- woonwagendstandplaatsen en ligplaatsen;
- terreinen bij andere gezondheidszorggebouwen dan algemene, categorale en academische ziekenhuizen, evenals verpleeghuizen, voor zover deze bestemd zijn of worden gebruikt voor de in die gebouwen verleende zorg.

Binnen de zone van de te onderzoeken weg moeten de geluidbelastingen op deze bestemmingen worden berekend en dient een toetsing aan de wettelijke normen plaats te vinden. Voor andere objecten dan geluidgevoelige bestemmingen die liggen binnen de geluidzone, geldt geen wettelijke normering voor de toegestane geluidbelasting.

### *Onderzoek*

Ten behoeve van onderhavig plan is een akoestisch onderzoek uitgevoerd (Provinciaal Inpassingsplan N373; akoestisch onderzoek, Witteveen+Bos, 22 juni 2017). In het navolgende is een samenvatting van het onderzoek weergegeven. Het onderzoeksrapport is opgenomen als Bijlage 7 bij deze toelichting.

De geluidbelasting als gevolg van de N373 op de uitbreiding van de woonwijk Kloosterveen is niet beschouwd, aangezien deze ontwikkeling buiten de reikwijdte van dit inpassingsplan valt.

Bij wijzigingen op of aan een weg moet binnen het geluidzone onderzocht worden of er sprake is van 'reconstructie' van die weg zoals dat is gedefinieerd in de Wgh. Er is sprake van 'reconstructie' als aan de

volgende twee voorwaarden voldaan wordt:

- er moet sprake zijn van een fysieke wijziging op of aan de weg. Het gaat dan bijvoorbeeld om een wijziging van het profiel, de wegbreedte, de hoogteligging, het wegdek, het aantal rijstroken, de aanleg van kruispunten, de aanleg van aansluitingen, op- en afritten, wijzigingen van de maximumsnelheid, en dergelijke;
- ten gevolge van deze wijziging en de verwachte groei van het verkeer in de eerste tien jaar na de wijziging moet er sprake zijn van een toename van de geluidbelasting met (afgerond) 2 dB of meer. Om dit te kunnen bepalen moet dus eerst voor elke geluidgevoelige bestemming de geldende 'grenswaarde' worden bepaald. Vervolgens wordt bezien of deze grenswaarde in de toekomstige situatie, doorgaans het 10e jaar na openstelling van de gewijzigde weg, met 1,50 dB of meer overschreden wordt.

Als er voor een geluidgevoelige bestemming volgens de Wgh sprake is van 'reconstructie' van de weg, moeten geluidsmaatregelen overwogen worden. Het doel daarbij is om de toekomstige geluidbelasting zo veel mogelijk terug te brengen tot de grenswaarde. Daarbij wordt eerst gekeken naar maatregelen bij de bron (stiller wegdek) en vervolgens naar maatregelen in de overdracht (geluidschermen of -wallen). Ook wordt een beoordeling gegeven van de doelmatigheid van de maatregelen.

Concreet komt het erop neer dat bij een reconstructie de volgende werkwijze wordt gevolgd:

- berekening heersende geluidbelasting;
- berekening toekomstige geluidbelasting (zonder aanvullende maatregelen);
- afweging doelmatigheid aanvullende geluidmaatregelen;
- eventueel voorstel voor de vaststelling van een hogere waarde.

De geluidbelastingen zijn berekend in een geluidsmodel met het programma Geomilieu, versie 4.11. Het model schematiseert de werkelijke situatie in rijlijnen, toetspunten, bodemgebieden en gebouwen. Ter plaatse van de woningen zijn toetspunten gekoppeld aan de gevel. Hier wordt de geluidbelasting bepaald. Het programma rekent volgens Standaardrekenmethode 2 uit het RMG-2012.

De gehanteerde peiljaren voor dit onderzoek zijn 2017 en 2028. Het betreft 1 jaar voor en 10 jaar na openstelling van de weg.

De N373 en de kruising met de N919 worden aangepast. Ook op de N373 zelf vinden er wijzigingen plaats bij kruisingen met lokale wegen, waar de rijstroken worden gescheiden door een middenberm om het oversteken voor fietsers veiliger te maken.

Zowel de N373 als N919 tellen 2 rijstroken en zijn gelegen buiten de bebouwde kom. De zonebreedte bedraagt daarom 250 meter.

Overzicht wegvakken met verkeersintensiteiten

<b>Nummer</b>	<b>Omschrijving</b>	<b>Intensiteit 2017 [mvt/etmaal]</b>	<b>Intensiteit 2028 [mvt/etmaal]</b>
N373_N	N373 noordelijk van kruising, tussen Norg en N919	3510	4042
N373_Z	N373 zuidelijk van kruising, tussen N371 en N919	7281	8717
N919	N919 tussen Norgerweg en N373	4269	4793

Op beide wegen geldt in principe een maximumrijdsnelheid van 80 km/uur. Direct ten noorden van de kruising met de N919 neemt de maximumrijdsnelheid op de N373 af tot 60 km/h. Voor de laatste 50 meter tot de kruising is op de N919 uitgegaan van een representatieve rijdsnelheid van 50 km/uur.



Uit het onderzoek is gebleken dat er binnen het studiegebied geen sprake is van eerder vastgestelde hogere waarden voor één van de in dit onderzoek betrokken wegen. De grenswaarde bij reconstructie wordt in dat geval bepaald op basis van de heersende geluidbelasting met een minimum van 48 dB.

De fysieke wijzigingen als gevolg van de reconstructie van de N373 leiden als gevolg van de (autonome) toename van de verkeersintensiteiten tot een licht verhoogde geluidbelasting bij de adressen in de onderzoekszone. Nergens is de toename groter dan afgerond 2 dB. Van reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder is daarom geen sprake. Er hoeft geen maatregelafweging plaats te vinden.

Er is in de berekening van de geluidbelasting uitgegaan van het referentiewegdek (Dicht Asfalt Beton, DAB) voor de huidige en toekomstige situatie. In de toekomst wordt wel uitgegaan van een stil wegdek (SMA-NL8). De geluidbelasting als gevolg van dit stille wegdek zal in de toekomstige situatie gemiddeld 0,6 dB lager zijn dan bij een wegdek van DAB (referentiewegdek).

#### *Oplegnotitie*

Aan de oostzijde van de Norgervaart wordt de woonwijk Kloosterveen uitgebreid met het woongebied Kloosterakker. Als gevolg van deze ontwikkeling neemt de verkeersintensiteit naar verwachting verder toe.

In een oplegnotitie (Bijlage 8) is een vergelijking gemaakt tussen het akoestisch onderzoek (Bijlage 7) en de gehanteerde verkeersgegevens van het concept geluidonderzoek voor Kloosterakker fase 1.

Hierbij is ook rekening gehouden met het feit dat de provincie Drenthe in plaats van het wegdektype SMA-NL8 het wegdektype SMA-NL 8G+ zal toepassen. Dit wegdektype heeft tot opzichte van een wegdek van DAB (referentiewegdek) een reductie van 3,2 dB tot gevolg.

Als gevolg hiervan blijkt dat zelfs bij de hoogste verkeersgroei, de reductie van het toepassen van SMA-NL 8G+ hoger is dan de toename van de geluidsbelasting door verkeersgroei. Hierdoor wordt de geluidsbelasting na reconstructie lager, ook bij het aanhouden van de hoogste verkeersgroei.

#### *Conclusie*

Er zijn geen belemmeringen voor het plan.

## **4.5 Luchtkwaliteit**

#### *Wettelijke kader*

Nederland heeft de Europese regels ten aanzien van luchtkwaliteit geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. Projecten die 'niet in betekenende mate' (nibm) van invloed zijn op de luchtkwaliteit hoeven op grond van de Wet milieubeheer (Wm) niet te worden getoetst aan de grenswaarden. In artikel 4 van het Besluit niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen) is geregeld dat bij ministeriële regeling categorieën van gevallen worden aangewezen, waarin de uitoefening van een of meer bevoegdheden of toepassing van een of meer wettelijke voorschriften in ieder geval niet in betekenende mate bijdraagt. Een grens van 3% verslechtering van de luchtkwaliteit wordt als 'niet in betekenende mate' beschouwd.

#### *Onderzoek*

De reconstructie van de N373 heeft geen effect op bestaande verkeersstromen; de bestaande aansluitingen wijzigen niet en er komt geen verbinding voor autoverkeer naar de Domeinweg. Ten gevolge van de reconstructie neemt het aantal verkeersbewegingen aldus niet toe. Bovendien neemt de verkeerscapaciteit van de weg niet toe en wijzigt de maximale snelheid niet.

Het plan is derhalve 'niet in betekenende mate' van invloed op de luchtkwaliteit ter plaatse.

#### *Conclusie*

Er zijn geen belemmeringen voor het plan.

## **4.6 Bodem**

#### *Wettelijke kader*

In het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) is bepaald dat in de toelichting op een inpassingsplan inzicht

verkregen moet worden over de uitvoerbaarheid van het plan. Dit betekent dat er onder andere inzicht verkregen moet worden in de noodzaak van een (mogelijk noodzakelijke) bodemsanering.

#### *Onderzoeken*

Ten behoeve van onderhavig plan is een vooronderzoek bodem conform NEN 5725 en NEN 5717 uitgevoerd (Provinciaal Inpassingsplan N373; rapport vooronderzoek bodem, Witteveen+Bos, 7 juni 2017). In het navolgende is een samenvatting van het onderzoek weergegeven. Het onderzoeksrapport is opgenomen als Bijlage 9 bij deze toelichting.

Voorafgaand aan het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek conform de NEN 5740 en verkennend waterbodemonderzoek conform de NEN 5720 dient een vooronderzoek conform respectievelijk de NEN 5725 en de NEN 5717 uitgevoerd te worden. Met een vooronderzoek wordt door archief- en dossieronderzoek informatie verzameld over het voormalig, huidig en toekomstig bodemgebruik, de bodemopbouw en geohydrologie en de financieel-juridische situatie. Dit vooronderzoek is vooral gericht op het achterhalen van mogelijke bronnen van verontreiniging(en) in de land- en waterbodem.

Het vooronderzoek is uitgevoerd binnen een zone van circa 25 meter rondom de onderzoekslocatie. Op basis van de resultaten van het vooronderzoek worden de onderzoekshypotheses en -strategieën voor het uitvoeren van het verkennend (water)bodemonderzoek conform de NEN 5740 en NEN 5720 opgesteld.

In het onderzochte gebied zijn in het verleden bodemonderzoeken uitgevoerd waaruit een algemeen beeld van de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem naar voren komt. In het verleden zijn voornamelijk lichte verontreinigingen aangetoond die geen verder onderzoek vereisten. Daarnaast zijn er op enkele onderzoekslocaties ook matig tot sterk verhoogde gehalten zink, koper, lood en/of PAK aanwezig. De onderzoeken zijn meer dan 10 jaar geleden uitgevoerd en gedateerd.

Dichtbij de onderzoekslocatie zijn meerdere verdachte locaties aanwezig waarvan geen informatie beschikbaar is. De wegberm, die wordt verbreed in het plangebied, is uitgesloten van bodemkwaliteitskaarten en moet als verdacht worden beschouwd over het gehele tracé. In het kader van de reconstructie vinden tevens ingrepen in de waterbodem plaats over het hele tracé.

Naar aanleiding van deze bevindingen is een verkennend bodem- en waterbodemonderzoek uitgevoerd. (Provinciaal Inpassingsplan N373; rapportage verkennend bodem- en waterbodemonderzoek, Witteveen+Bos, 8 februari 2018). In het navolgende is een samenvatting van het onderzoek weergegeven. Het onderzoeksrapport is opgenomen als Bijlage 10 bij deze toelichting.

Het verkennend bodemonderzoek ter plaatse van de wegberm die verbreed gaat worden tussen de N373 en de Norgervaart is uitgevoerd conform de NEN 5740, strategie 'verdachte locatie met diffuse bodembelasting met heterogeen verdeelde verontreiniging op een lijnvormige locatie' (VED-HE-L). Deze strategie is juist en doelmatig gebleken.

Het waterbodemonderzoek ter plaatse van het deel van de Norgervaart dat gedempt gaat worden is uitgevoerd conform de NEN 5720 strategie 'overig water, lintvormig, normale onderzoeksinspanning' (OLN). Het verkennend waterbodemonderzoek is doelmatig geweest voor het vaststellen van de actuele milieuhygiënische kwaliteit van de waterbodem.

In de grond ter plaatse van een aantal boringen zijn sporen bakstenen of resten (puin)granulaat aanwezig. Bij aanwezigheid van (puin)granulaat in de bodem is de kans aanwezig dat ook asbestcementplaatmateriaal wordt aangetroffen. Om straks tijdens de reconstructie van de N373 geen discussie te krijgen over asbest in de bodem wordt aanbevolen om in zowel de puin- als baksteenhoudende grond een verkennend onderzoek naar asbest uit te voeren conform de NEN 5707.

Volgens de NEN 5720 moet per vak een mengmonster worden samengesteld uit 10 boringen die uit dezelfde grondsoort bestaan. Door het aantreffen van verschillende grondsoorten onder het slib was dit nu niet mogelijk ter plaatse van vak 5 en 6 aan de noordzijde van de locatie. Daarom wordt aanbevolen aanvullend waterbodemonderzoek uit te voeren zodat het waterbodemonderzoek voldoet aan de NEN 5720 en gebruikt kan worden voor het ontgraven of toepassen van grond volgens het Besluit bodemkwaliteit.

### *Conclusie*

Op basis van de onderzoeksresultaten kan worden geconcludeerd dat het inpassingsplan uitvoerbaar is. In het kader van de planvoorbereiding en uitvoering is tevens een verkennend onderzoek naar asbest en aanvullend waterbodemonderzoek uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is opgenomen als Bijlage 11 bij deze toelichting.

Uit het asbestonderzoek volgt dat de bodem niet is verontreinigd met asbest. Uit het aanvullend waterbodemonderzoek volgt dat de bodem en het slib steeds verspreidbaar is op zoet oppervlaktewater en het aangrenzend perceel. Mede gezien het verkennend bodemonderzoek is er geen belemmering voor het uitvoeren van de reconstructie van de N373. Er is daarmee ook geen aanleiding tot nader onderzoek.

## **4.7 Kabels en leidingen**

### *Wettelijke kader*

In planologische zin moeten in het bijzonder bestaande of nieuwe hoofdtransportleidingen in een bestemmingsplan (c.q. inpassingsplan) worden bestemd met een zone waarbinnen bebouwing wordt uitgesloten in verband met onderhoud en ter voorkoming van gevaar. Ook kan het gewenst zijn om ter bescherming van leidingen beperkingen te stellen aan (diepe) grondbewerkingen.

### *Onderzoek*

In het kader van de reconstructie is een Klic-melding uitgevoerd in mei 2017. Er bevinden zich geen hoofdtransportleidingen in het plangebied, die op grond van hun functie een beschermende regeling in dit inpassingsplan vereisen.

Uit deze melding komt wel naar voren dat zich in de berm tussen de N373 en de Norgervaart een middenspanningskabel van Enexis bevindt. Ter plaatse zullen ten behoeve van de reconstructie grondwerkzaamheden plaatsvinden. In de berm tussen het fietspad en de N373 bevinden zich ook diverse kabels en leidingen.

### *Conclusie*

Bij de planvoorbereiding en uitwerking zal in overleg met de nutsbedrijven nagegaan worden in hoeverre omleiding en aanpassing van kabel- en leidingtracés nodig is.

## **4.8 Water**

Het watertoetsproces is een instrument om het beleid uit te voeren dat staat voor ruimte maken voor water in plaats van ruimte onttrekken aan water. Het proces is er om waterbelangen in ruimtelijke plannen en besluiten te waarborgen en om de samenhang tussen waterbeheer en ruimtelijke ordening te verstevigen.

Het plangebied is gelegen in het Waterschap Drents Overijsselse Delta. Het waterschap is betrokken geweest bij de planvorming. Daarnaast is een watertoets opgesteld d.d. 8 juni 2017. Deze is als Bijlage 12 toegevoegd. In deze notitie is getoetst aan het waterbeleid van het Rijk, de provincie, de gemeenten en het waterschap. Daarnaast wordt ingegaan op de huidige situatie, de plansituatie en effecten en conclusies en aanbevelingen.

### **4.8.1 Waterstructuur, hemelwater en watercompensatie**

De weg wordt verbreed naar 6,6 m met een berm van 3 m. Dit betekent dat de Norgervaart gemiddeld 2,20 m wordt versmald en het verhard oppervlak met circa 2.723 m<sup>2</sup> toeneemt. Ter plaatse van de Domeinweg en Koelenweg is de versmalling van de Norgervaart 4,5 m. Ook worden er damwanden geplaatst in de Norgervaart. Voor de ingrepen in de Norgervaart is een vergunning nodig.

Verder moeten er plannen worden gemaakt voor de compensatie van het bijkomend verhard oppervlak en het versmalde wateroppervlak. 10 % van het verharde oppervlak wordt ingezet als wateroppervlak ter compensatie voor de versnelde afvoer. Dit betekent dat een waterbergend oppervlak gecreëerd moet worden van circa 272,3 m<sup>2</sup>. Uitgaand van een maximale peilstijging van 30 cm die binnen deze vuistregel gehandhaafd wordt, moet er een waterberging van 81,69 m<sup>3</sup> gecreëerd worden. Deze waterberging zou

aangelegd kunnen worden in het nieuw aan te leggen woongebied.

Daarnaast moet de afname van het wateroppervlak Norgervaart (5.389 m<sup>2</sup>) worden gecompenseerd. Hiervoor zijn meerdere maatregelen denkbaar. De voorkeur van het waterschap ligt bij het compenseren van 5661 m<sup>2</sup> (5.389 + 272) oppervlaktewater in het pand van de Norgervaart, omdat daarmee de negatieve gevolgen direct worden gecompenseerd.

Binnen het plangebied ligt een waterkering. Bij waterkeringen is er sprake van een kernzone en twee beschermingszones. Doordat het projectgebied binnen deze zones ligt, is er een watervergunning op grond van de Keur noodzakelijk. De waterveiligheid voor de huidige situatie is getoetst en de kering langs de Norgervaart is als voldoende hoog beoordeeld. De kering is momenteel een graskade.

Als de kade bij een volgende toetsing als onvoldoende hoog wordt beoordeeld kan deze relatief eenvoudig worden opgehoogd. Of een verhoging noodzakelijk is door de veranderingen in de Norgervaart zal tijdens de planfase al getoetst moeten worden, zodat mogelijke plannen voor het verhogen van de kering gemaakt kunnen worden binnen dit project.

Het waterschap adviseert het vergunningetraject vroegtijdig te starten en met name de hoogte van de landhoofden van de bruggen goed af te stemmen.

Hemelwater kan via bermen en kolken worden afgevoerd. Indien kolken worden toegepast, zal het hemelwater op een riolering moeten lozen om puntlozingen in de Norgervaart te voorkomen, tenzij er een zuiveringstechnische oplossing wordt getroffen. Het waterschap geeft aan dat hemelwater ook rechtstreeks via een bermassage op de Norgervaart mag worden geloosd.

Tenslotte acht het waterschap het van belang dat in het vergunningetraject aandacht wordt besteed aan het fysieke onderhoud van de Norgervaart.

#### **4.8.2 Conclusie**

Zonder compensatie leidt de reconstructie van de N373 tot negatieve effecten op twee onderdelen van het watersysteem. Ten eerste vindt er een toename van verhard oppervlak plaats en ten tweede vindt er een versmalling plaats van de Norgervaart. Dit heeft negatieve effecten op het waterbergend vermogen van de Norgervaart en er moet sneller meer water worden afgevoerd.

Om negatieve gevolgen te compenseren wordt een waterberging gerealiseerd aan de oostzijde van het plangebied. De provincie en de gemeente Assen hebben afgesproken dat binnen 2 jaar na voltooiing van de reconstructie de waterberging is gerealiseerd. Op onderstaande afbeelding is de locatie van de waterberging aangegeven.

De peilstijging in de Norgervaart bij T=100 + klimaatontwikkeling is 0,5 meter, dit is dus 2830,5 m<sup>3</sup>. De toegestane peilstijging in Kloosterveen bij T=100+klimaatontwikkeling is 0,84 m. Om 2830,5 m<sup>3</sup> te bergen moet 3370 m<sup>2</sup> oppervlakte water gerealiseerd worden. De waterberging voldoet hieraan.

Het waterschap kan instemmen met deze oplossing. Wat betreft de waterkwaliteit wordt ervan uitgegaan dat er geen verschillen plaatsvinden ten opzichte van de huidige situatie.



Locatie waterberging

## 4.9 Externe veiligheid

### *Wettelijke kader*

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's voor de omgeving bij gebruik, opslag en vervoer van gevaarlijke stoffen. De veiligheidsrisico's in het kader van externe veiligheid worden uitgedrukt in een plaatsgebonden risico en een groepsrisico. De normen voor het plaatsgebonden en het groepsrisico

hebben tot doel een voldoende veiligheidsniveau te garanderen voor de burger als persoon, dan wel deel uitmakend van een groep.

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) richt zich, zoals uit de naam reeds blijkt, primair op inrichtingen die risico's met zich meebrengen voor de in de omgeving gelegen risicogevoelige objecten. Het besluit onderscheidt twee categorieën risicogevoelige objecten, namelijk kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. Dit onderscheid is gebaseerd op maatschappelijke opvattingen over de groepen mensen die in het bijzonder moeten worden beschermd en op gegevens, zoals het aantal personen en de verblijfstijd van groepen mensen. Het besluit geeft waarden voor het risico dat toelaatbaar wordt geacht voor deze objecten.

Zoals bij inrichtingen het Bevi voorwaarden stelt aan de omgang met externe veiligheid, zo zijn bij vervoer van gevaarlijke stoffen deze voorwaarden opgenomen in het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt), met als uitvloeisel het zogeheten Basisnet voor de beoordeling van de risico's vanwege transport van gevaarlijke stoffen.

Deze wetgeving is van toepassing op de rijksinfrastructuur die onderdeel uitmaakt van de Basisnetten Weg, Water en Spoor. Hierbij wordt vastgehouden aan de volgende zaken:

- vaste afstanden voor het plaatsgebonden risico;
- vaste invoergegevens voor de berekening van het groepsrisico;
- aanwijzing plasbrandaandachtsgebieden (PAG).

Het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) met de bijbehorende Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb) omvat de regelgeving op het gebied van buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd. In deze regelgeving is bepaald dat de belemmeringsstrook (4 m bij buisleidingen met een druk tot en met 40 Bar en 5 m bij overige buisleidingen), de plaatsgebonden risicocontour ( $10^{-6}$ ) en het invloedsgebied van het groepsrisico in acht dienen te worden gehouden bij ruimtelijke ontwikkelingen.

#### *Onderzoek*

De N373 is niet aan te merken als een (beperkt) kwetsbaar object en is evenmin een inrichting op grond van ditzelfde Bevi. Uit de risicokaart blijkt dat er geen risicovolle buisleidingen nabij het plangebied gelegen zijn. Daarom is in het bijzonder gekeken naar het Besluit externe veiligheid transportroutes (Bevt). De N373 staat niet in het Bevt en de bijbehorende regeling Basisnet genoemd.

Provincie kunnen een eigen basisnet vaststellen; binnen de provincie Drenthe is dat niet het geval. Afgezien van een convenant voor het transport van munitie van en naar de diverse munitiedepots in de provincie, is er alleen sprake van aangewezen routes in de gemeente Emmen.

In de omgeving van de weg is de volgende risicobron aanwezig: een verkooppunt LPG aan de Kanaalweg 203 te Bovensmilde. Het invloedsgebied van deze risicobron valt niet over het plangebied.

#### *Conclusie*

Er zijn geen belemmeringen voor het plan.

## **4.10 Niet gesprongen explosieven**

#### *Wettelijke kader*

Voor het inpassingsplan is het conform artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) noodzakelijk aandacht te besteden aan niet gesprongen explosieven. Het mogelijk voorkomen van explosieven in de ondergrond houdt over het algemeen in Nederland verband met oorlogshandelingen gedurende de Tweede Wereldoorlog. Aangezien eventueel aanwezige, niet gesprongen explosieven een risico vormen voor de uit te voeren werkzaamheden, is het van belang dat de kans op het aantreffen van explosieven in het plangebied onderzocht wordt.

#### *Onderzoek*

Ten behoeve van onderhavig plan is een onderzoek naar de aanwezigheid van explosieven uitgevoerd (historisch vooronderzoek explosieven, T&A Survey, 29 juni 2017). Onderstaand worden de uitkomsten van

het onderzoek besproken. Het onderzoeksrapport is opgenomen als Bijlage 13 bij deze toelichting.

Doel van het historisch vooronderzoek is het vaststellen van de risico's op de aanwezigheid van explosieven in de bodem van het plangebied op basis van verzameld en geanalyseerd (historisch) feitenmateriaal. Een volledig vooronderzoek bestaat overeenkomstig het Werkveldspecifiekcertificatieschema voor het systeemcertificaat Opsporen Conventionele Explosieven (WSCS-OCE) uit twee fasen; inventarisatie van bronnenmateriaal en analyseren van bronnenmateriaal.

Er is geen feitelijk materiaal aangetroffen waaruit blijkt dat er explosieven in het onderzoeksgebied zijn achtergebleven tijdens WOII. Hierdoor geldt dat het onderzoeksgebied onverdacht is op de aanwezigheid van explosieven. Aan hand van de resultaten van de analyse van het bronnenmateriaal kunnen de geplande werkzaamheden worden uitgevoerd zonder aanvullende maatregelen met betrekking tot de aanwezigheid van explosieven.

#### *Conclusie*

Er zijn geen belemmeringen voor het plan.

### **4.11 Vormvrije mer-beoordeling**

De reconstructie van de N373, wat juridisch-planologische mogelijk wordt gemaakt met het onderhavig inpassingsplan, kunnen (vanwege de fysieke ingreep en vanwege mogelijke verkeerstoenames) mogelijk leiden tot milieueffecten. Het kan daarom verplicht zijn om voor de plannen en besluiten met mogelijke 'aanzienlijke milieueffecten' een milieueffectrapport (MER) op te stellen (m.e.r.-plicht) of een m.e.r.-beoordelingsnotitie op te stellen (m.e.r.-beoordelingsplicht).

Voor de m.e.r.-beoordelingsnotitie geldt een 'nee, tenzij...-principe'. Het uitgangspunt van een m.e.r.-beoordeling is dat er geen m.e.r.-procedure hoeft te worden doorlopen, tenzij een plan of project dusdanige kenmerken heeft (omvang, ligging, cumulatie), waardoor het zou kunnen leiden tot dusdanige negatieve effecten op het milieu dat een m.e.r.-procedure alsnog noodzakelijk is.

In een aanvullend rapport (Provinciaal Inpassingsplan N373; vormvrije m.e.r.-beoordeling, Witteveen+Bos, 8 april 2019) is onderzocht of voor het onderhavig inpassingsplan N373 Norgervaart een m.e.r.-(beoordelings)plicht geldt. Het rapport gaat in op de samenhangende effecten van de reconstructie die juridisch-planologisch mogelijk gemaakt worden. Het onderzoeksrapport en de bijhorende oplegnotitie zijn opgenomen als Bijlage 14 en Bijlage 4 bij deze toelichting.

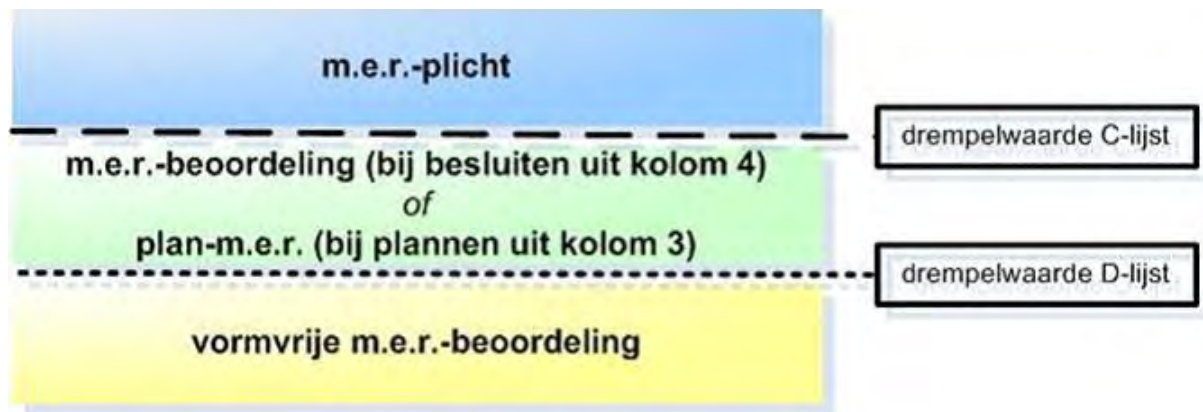
#### *Wettelijk kader en beleid*

De wettelijke bepalingen ten aanzien van de m.e.r.-plicht zijn opgenomen in hoofdstuk 7 van de Wet Milieubeheer. De m.e.r.-plicht wordt bepaald door twee sporen:

Gesloten Spoor (spoor 1): Hierbij is met name de omvang van de voorgenomen reconstructie van belang (zoals weergegeven in de zogenaamde C- en D-lijsten uit de Wet Milieubeheer, in combinatie met de locatie (bijvoorbeeld binnen of buiten de bebouwde kom) en het type besluit (bijvoorbeeld bestemmings-/inpassingsplan of structuurvisie). Dit spoor wordt beschreven in artikel 7.2, lid 2 van de Wet milieubeheer.

Open Spoor (spoor 2): een plan m.e.r.-plicht kan hierbinnen gelden wanneer significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstelling van een Natura 2000-gebied niet zijn uit te sluiten. In een dergelijk geval geldt de verplichting tot het uitvoeren van een Passende Beoordeling in het kader van de Wet Natuurbescherming en conform artikel 7.2a van de Wet milieubeheer en daarmee de verplichting tot het uitvoeren van een plan-m.e.r. Dit spoor wordt beschreven in artikel 7.2a van de Wet milieubeheer en artikel 19d of 19j).

In onderstaande afbeelding wordt visueel aangegeven wat de het verschil is tussen de aangegeven drempelwaarden C-lijst en D-lijst.



#### 4.11.1 Resultaten onderzoek

##### Toets gesloten spoor

De reconstructie van de N373 Norgervaart, tussen de Norgerbrug en de aansluiting N919 (Veenhuizen) komt niet overeen met de activiteit die is opgenomen in de bijlage D (categorie D1.1) van het Besluit m.e.r.: 'De wijziging of uitbreiding van een autosnelweg of autoweg'. Daarnaast is er geen sprake van de aanleg, wijziging of uitbreiding van een weg met de onder C 1.3 en D 1.2 genoemde aantallen rijstroken.

De reconstructie van de N373 komt daarmee niet overeen met voor weginfrastructuur relevante in het Besluit m.e.r. genoemde activiteiten. Er is dus geen wettelijke verplichting om voor de herinrichting van de N373 een MER, m.e.r.-beoordeling of vormvrije m.e.r.-beoordeling op te stellen. De provincie Drenthe kiest er uit zorgvuldigheid voor om vrijwillig een vormvrije m.e.r.-beoordeling op te stellen.

##### Toets open spoor

Hierbij is de netto depositietoename van stikstof op gevoelige habitattypen van belang. Echter op 1 juli 2021 treden de Wet stikstofreductie en natuurverbetering (Wsn) het Besluit stikstofreductie en natuurverbetering (Bsn) in werking. Het hoofddoel van de structurele aanpak is "het realiseren van een gunstige of – waar dit nog niet mogelijk is – een verbeterde landelijke staat van instandhouding van stikstofgevoelige soorten en habitats". Voor tijdelijke stikstofemissies geldt een vrijstelling omdat de wet onder andere voorziet in een programma stikstofreductie en natuurverbetering met bron- en natuurmaatregelen voor het verminderen van de depositie van stikstof op daarvoor gevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten in Natura 2000-gebieden.

Nadere effectbeoordeling van verzuring en vermesting met betrekking tot habitattypen, broedvogels en niet-broedvogels is niet noodzakelijk.

Omdat effecten niet te verwachten zijn of verwaarloosbaar klein zijn, is ook geen sprake van cumulatieve effecten. Negatieve effecten als gevolg van het project en in cumulatie met andere projecten zijn daardoor uit te sluiten. Hieruit kan geconcludeerd worden dat significante negatieve effecten zijn uit te sluiten, er hoeft geen passende beoordeling opgesteld te worden en een plan-m.e.r.-plicht is op basis van art 7.2a Wm niet aan de orde.

##### Uitkomsten vormvrije m.e.r.-beoordeling

In de vormvrije m.e.r.-beoordeling wordt eerst ingegaan op effecten van de reconstructie van de N373 voor het verkeer. Dit levert geen problemen op. Naar verwachting wordt de verkeerssituatie juist verbeterd door de uitvoering van de reconstructie. Verder wordt geconcludeerd, dat er geen sprake is van het leggen van bijzonder beslag op natuurlijke hulpbronnen. De weg wordt verbreed langs de kant van de Norgervaart, dit levert een extra ruimtebeslag op maar dit is ten opzichte van de totale reconstructie beperkt. Ook vindt geen productie van stoffen plaats die leiden tot gevaarlijke of milieubelastende afvalstoffen.

Er zijn geen negatieve effecten op bijzondere gebieden (Natura 2000-gebieden: Fochteloërveen en Witterveld). Nu aanwezige landschapselementen langs het tracé zullen niet verdwijnen en/of worden aangetast. De werkzaamheden sluiten aan bij de historische structuur.

In de vormvrije m.e.r.-beoordeling is vervolgens op de diverse milieuaspecten ingegaan, zoals deze ook in



voorgaande paragrafen in onderhavig inpassingsplan aan de orde gekomen zijn. Gekeken is naar de onderzoeks- en analyseresultaten omtrent: verkeer, ecologie, landschap, cultuurhistorie, archeologie, geluid, luchtkwaliteit, bodem, kabels en leidingen, water, externe veiligheid, niet gesprongen explosieven (NGE).

Op basis van de onderzoeksresultaten wordt in de vormvrije m.e.r.-beoordeling geconcludeerd dat er voor een aantal aspecten hooguit sprake is van een beperkt negatief effect. Er is in geen geval sprake van bijzondere omstandigheden ten aanzien van de kenmerken en locatie van het project die kunnen leiden tot belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu.

#### **4.11.2 Conclusie**

Er is geen m.e.r., m.e.r.-beoordeling dan wel passende beoordeling noodzakelijk. Uit de vormvrije m.e.r.-beoordeling blijkt dat er geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu optreden door de voorgenomen reconstructie.

## Hoofdstuk 5 Juridische vormgeving

### 5.1 Algemeen

Sinds de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008 is de vaststelling van een inpassingsplan mogelijk. Het inpassingsplan is qua structuur en vormgeving op hoofdlijnen sterk vergelijkbaar met het instrument bestemmingsplan. De juridische status van het inpassingsplan is als volgt. Het inpassingsplan vervangt de onderliggende bestemmingsplannen. Artikel 3.26 lid 3 Wro geeft aan dat het inpassingsplan 'geacht wordt deel uit te maken van het bestemmingsplan of bestemmingsplannen waarop het betrekking heeft'. Op het moment dat het inpassingsplan geldt, is dit het nieuwe plan voor dat deel van de voorheen geldende bestemmingsplannen.

Provinciale Staten is bevoegd om een provinciaal inpassingsplan op te stellen. Gedeputeerde Staten kan vervolgens eventueel benodigde uitvoeringsbesluiten nemen.

#### 5.1.1 Uitsluitingstermijn

Op grond van artikel 3.26 lid 5 Wro wordt de bevoegdheid van de gemeenteraad om een bestemmingsplan vast te stellen voor de gronden waarop een provinciaal inpassingsplan betrekking heeft, opgeschort vanaf het moment dat het ontwerp van het inpassingsplan ter inzage is gelegd. Wanneer het provinciaal inpassingsplan geen nadere regeling bevat ten aanzien van de werkingsduur van het plan, duurt de opschorting van de bevoegdheid van de gemeenteraad om een bestemmingsplan voor de desbetreffende gronden vast te stellen tot tien jaar na de vaststelling van het inpassingsplan door Provinciale Staten.

Aangezien het onderhavige inpassingsplan in goed overleg met de gemeenten tot stand is gekomen, wordt een uitsluitingstermijn in dit geval niet noodzakelijk geacht. Dit zal worden vastgelegd in het vaststellingsbesluit en is tevens opgenomen in de regels (zie 9.1 Beperking bevoegdheid).

### 5.2 Bestemmingsregels

Het inpassingsplan is opgezet overeenkomstig de Wet ruimtelijke ordening en het Besluit ruimtelijke ordening. Daarbij hoort een juridische regeling die is opgezet overeenkomstig de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP, 2012). Deze standaard geeft bindende standaarden voor de opbouw van de planregels en de verbeelding (plankaart). Het inpassingsplan is opgezet conform deze landelijke standaarden.

Het inpassingsplan bestaat uit een set met bestemmingsregels en een digitale verbeelding (plankaart). Verder is een uitvoerige plantoelichting opgenomen.

#### 5.2.1 Inleidende regels

Het hoofdstuk 'Inleidende regels' bevat de begripsbepalingen en de wijze van meten. De definities van de begrippen sluiten zoveel mogelijk aan bij de systematiek van de betrokken gemeenten. Ook sluiten ze aan bij de eisen van de SVBP2012.

#### 5.2.2 Bestemmingsregels

Dit hoofdstuk bestaat uit vier bestemmingsregels:

- Verkeer
- Water
- Waarde - Archeologie 3 (dubbelbestemming)
- Waterstaat - Waterkering (dubbelbestemming)

De N373 en de bruggen over de Norgervaart hebben de bestemming Verkeer gekregen. De Norgervaart zelf heeft de bestemming Water gekregen. De waterberging is ook gelegen op gronden met de bestemming Water en heeft de nadere aanduiding 'waterberging'.

In de bestemming Verkeer en Water zijn ook overeenkomstige voorzieningen inbegrepen zoals bruggen,

dammen en duikers, groenvoorzieningen en bermen, nutsvoorzieningen, kunstwerken en faunapassages. De twee dubbelbestemmingen beschermen de belangen van respectievelijk de aangetroffen archeologische waarden en de waterkering aan de oostzijde van de Norgervaart.

### **5.2.3 Algemene regels**

De algemene regels bestaan uit drie regels:

- Anti-dubbeltelregel
- Algemene afwijkingsregels
- Overige regels

De Anti-dubbeltelregel is op basis van artikel 3.2.4 van het Bro. In de Algemene afwijkingsregels is aangegeven van welke regels in het inpassingsplan kan worden afgeweken en aan welke voorwaarden in dat geval moet worden voldaan. Het betreffen binnenplanse afwijkingsmogelijkheden waar de zogenaamde reguliere procedure van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) op van toepassing is. In de Overige regels is aangegeven dat de gemeenteraden van de gemeenten binnen de plangrenzen van het PIP na onherroepelijk worden van het PIP bevoegd zijn voor de gronden waarop dit inpassingsplan betrekking heeft een bestemmingsplan vast te stellen.

### **5.2.4 Overgangs- en slotregels**

Dit hoofdstuk omvat standaard overgangsrecht en de slotregel conform artikel 3.2.1 van het Bro.

## **Hoofdstuk 6 Economische uitvoerbaarheid**

### **6.1 Exploitatieplan**

Op grond van artikel 6.12, lid 1 Wet ruimtelijke ordening (Wro) dienen Provinciale Staten een exploitatieplan vast te stellen voor gronden waarop een in het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) aangewezen bouwplan is voorgenomen. In artikel 6.2.1. Bro worden de bouwplannen, waarvoor een exploitatieplan moet worden opgesteld, genoemd. De reconstructie van de N373 valt niet onder één van de genoemde bouwplannen. Op grond hiervan bestaat dan ook geen verplichting tot het opstellen van een exploitatieplan.

### **6.2 Financiële reservering**

Uit de behandeling van het Investeringsprogramma verkeer en vervoer 2011-2020 in Provinciale Staten is gebleken, dat de kosten voor de reconstructie worden gedekt uit de provinciale begroting. De provincie gaat in zijn reservering uit van realisering (ruim) binnen de planperiode van dit inpassingsplan. Verder komt het beheer en onderhoud, met uitzondering van de bruggen Domeinweg en Koelenweg, ten laste van het de provincie. Het beheer van deze bruggen komt te liggen bij respectievelijk de gemeente Assen en Noordenveld. Gelet op de financiële reserveringen is het plan uitvoerbaar.

### **6.3 Planschade**

Indien men aantoont door de planuitvoering op onevenredige wijze schade te lijden, die niet tot het normaal maatschappelijke risico behoort, kan men een verzoek tot schadevergoeding bij Provinciale Staten indienen.

Een zodanig planschade-aspect komt aan de orde, nadat Provinciale Staten over de vaststelling van het inpassingsplan hebben besloten. De beoordeling vindt op objectieve wijze plaats, waarbij de relevante belangen worden afgewogen.

### **6.4 Verwerving gronden**

Indien ten behoeve van de reconstructie het noodzakelijk is dat de provincie gronden dient te verwerven, wordt getracht om deze gronden door middel van minnelijke verwerving in eigendom te krijgen. Mocht minnelijke verwerving niet haalbaar blijken dan beschikt de Provincie op grond van de Ontheigeningswet over de mogelijkheid om de gronden te onteigenen.



## Hoofdstuk 7 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

### 7.1 Voorbereiding

Voorafgaand aan het opstellen van onderhavig inpassingsplan is het ontwerp voor de reconstructie van de N373 in samenspraak met een werkgroep tot stand gekomen. Deze werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de Belangenvereniging Huis ter Heide en betrokken gemeenten. Het ontwerp is tijdens meerdere informatie- en inloopbijeenkomsten voorgelegd aan de omgeving.

### 7.2 Procedure

Voor het vaststellen van onderhavig inpassingsplan wordt de bestemmingsplanprocedure op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro, afdeling 3.2) doorlopen. Artikel 3.26 Wro verklaart de bestemmingsplanprocedure van overeenkomstige toepassing op inpassingsplannen.

In artikel 3.26 lid Wro is bepaald dat de betrokken gemeenteraden worden gehoord alvorens Provinciale Staten het inpassingsplan vaststelt. Het 'horen' is vormvrij.

De provincie Drenthe heeft een toelichting gegeven over het voornemen en het inpassingsplan aan de betrokken raadscommissies. Voorts zijn de gemeenteraden schriftelijk verzocht een reactie te geven op het inpassingsplan.

### 7.3 Overleg

In het kader van artikel 3.1.1 Bro is het inpassingsplan voorgelegd aan verschillende belanghebbende organisaties voor commentaar. In Bijlage 15 nota vooroverleg zijn deze commentaren gebundeld en voorzien van een reactie.

De volgende organisaties zijn geïnformeerd en hebben een reactie gegeven:

- Gemeente Assen.
- Gemeente Midden-Drenthe.
- Gemeente Noordenveld.
- Provincie Fryslân.
- Veiligheidsregio Drenthe.
- Waterleidingsmaatschappij Drenthe.
- Waterschap Hunze en Aa's.
- Waterschap Drents Overijsselse Delta.
- Waterschap Noorderzijlvest.

De volgende organisatie zijn geïnformeerd en hebben niet gereageerd:

- Enexis.
- Gasunie.
- Gemeente Ooststellingwerf.
- Kamer van Koophandel.
- KPN.
- Ministerie van Economische Zaken en Klimaat.
- Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- Monet.
- Natuurmonumenten.
- Natuur- en Milieufederatie.
- Noordelijke Land- en Tuinbouw Organisatie.
- Openbaar Vervoerbureau Groningen Drenthe.
- Rijksvastgoedbedrijf.
- TenneT.
- Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed.
- Staatsbosbeheer.

- Stichting Het Drentse Landschap.
- Vogelbescherming Nederland.

## **7.4 Ontwerp inpassingsplan**

Conform artikel 3.8.1 Wro is het ontwerp inpassingsplan, met de daarop betrekking hebbende stukken die redelijkerwijs nodig zijn voor een beoordeling, ter inzage gelegd. De terinzagelegging is via publicatie bekendgemaakt en er is op 17 april 2019 een informatieavond georganiseerd. Vanaf 10 april 2019 heeft het PIP gedurende 6 weken ter inzage gelegen.

Naar aanleiding van de terinzagelegging zijn er in totaal 6 zienswijzen ingediend. De zienswijzen zijn in de Bijlage 16 nota zienswijzen opgenomen en op basis hiervan is het inpassingsplan aangepast. De aanpassingen sluiten aan op het provinciale beleid en/of verduidelijken het inpassingsplan.