

Doorfietsroute Vriezerbrug

Toelichting

Bestemmingsplan Doorfietsroute Vriezerbrug

Toelichting



Sweco Nederland B.V.

Onderwerp

Projectnummer

Klant

Auteur

Gecontroleerd door

Vrijgegeven door

Datum

Versie

Handelsregister 30129769

BP Doorfietsroute Vriezerbrug

51008240

Provincie Drenthe

[Redacted]

23-04-2024

Vastgesteld

Inhoudsopgave

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Begrenzing plangebied	4
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	5
1.4	Leeswijzer	6
2	Planbeschrijving	7
2.1	Voorgeschiedenis.....	7
2.2	Behoeftanalyse	8
2.3	Voorgenomen activiteit.....	8
3	Beleidskader.....	12
3.1	Rijksbeleid.....	12
3.1.1	Nationale Omgevingsvisie	12
3.2	Provinciaal beleid	12
3.2.1	Omgevingsvisie en omgevingsverordening provincie Drenthe	12
3.2.2	Mobiliteitsprogramma 2021 - 2030	13
3.3	Regionaal beleid	13
3.3.1	Mobiliteitsstrategie Regio Groningen-Assen 2020	13
3.4	Gemeentelijk beleid.....	14
3.4.1	Omgevingsvisie Tynaarlo	14
3.4.2	Structuurvisie Archeologie	14
3.4.3	Structuurvisie Cultuurhistorie.....	15
3.4.4	Beleidsvisie Omgevingsveiligheid	15
3.4.5	Landschapsonwikkelingsplan	15
4	Omgevingsonderzoek	17
4.1	Bodem.....	17
4.2	Archeologie	18
4.3	Cultuurhistorie	21
4.4	Ontpofbare oorlogsresten	23
4.5	Ecologie	23
4.6	Stikstofdepositie	25
4.7	Water.....	26
4.8	Verkeer.....	28
4.9	Geluid.....	29
4.10	Luchtkwaliteit.....	30
4.11	Externe veiligheid.....	31
4.12	M.e.r.-beoordeling	32
5	Juridische planopzet.....	34
5.1	Systematiek.....	34
5.2	Toelichting op de regels	34
6	Inspraak en vooroverleg	37
6.1	Inspraak	37
6.2	Vooroverleg.....	37
6.3	Het vervolg.....	37
7	Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid	38
7.1	Economische uitvoerbaarheid.....	38
7.2	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	38

1 Inleiding

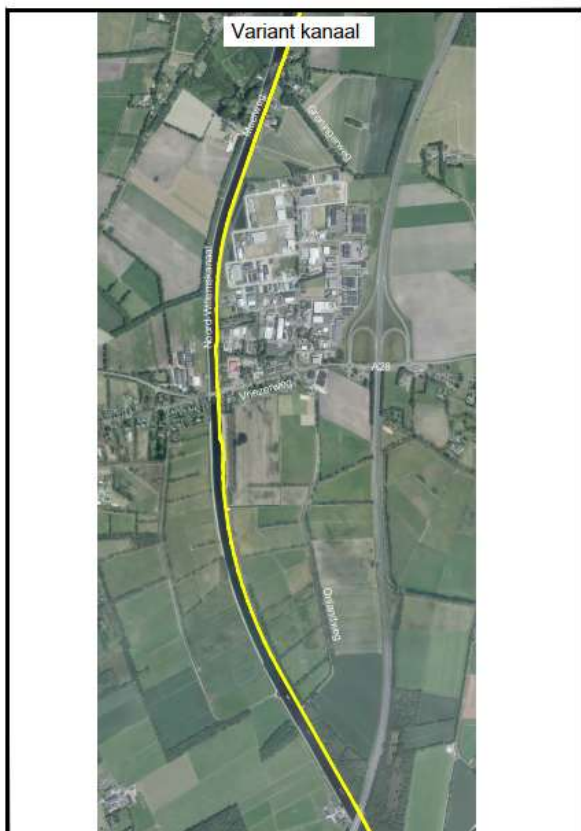
1.1 Aanleiding

De provincies Drenthe en Groningen leggen in samenwerking met de gemeenten Assen, Tynaarlo en Groningen een hoogwaardige, directe en veilige fietsroute tussen Assen en Groningen aan. Deze doorfietsroute, *De Groene As*, is een aanvulling op de bestaande fietsroutes tussen Assen en Groningen. De doorfietsroute wil concurreren met de auto en sluit aan op bestaande fietsknooppunten. De doorfietsroute draagt bij aan een goede bereikbaarheid van de Regio Groningen-Assen, stimuleert gezond leven, geeft een impuls voor de sector toerisme en recreatie en levert een bijdrage aan een duurzame samenleving.

Vanaf 2018 is gewerkt aan de variantenstudie voor het gedeelte tussen de Groningerweg en Onlandweg in de gemeente Tynaarlo. Het college van B&W en de gemeenteraad van de gemeente Tynaarlo heeft de voorkeur voor de Kanaalvariant uitgesproken over de oostelijke kade van het Noord-Willemskanaal (zie figuur 1.1).

1.2 Begrenzing plangebied

De doorfietsroute Groningen - Assen is opgedeeld in een aantal deelgebieden. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in het mogelijk maken van het deel van de doorfietsroute tussen de Onlandweg en de Groningerweg bij Tynaarlo.



Figuur 1.1: Tracé doorfietsroute

Het fietstracé gaat over de oostelijke kanaaldijk (tussen de Groningerweg en de Onlandweg), met een tunnel onder de N386. Deze kanaalvariant is de meest directe en veilige oplossing voor fietsers op de doorfietsroute tussen Assen en Groningen. De tunnel komt parallel aan de Watermolendijk te liggen over een lengte van circa 250 meter. Het gemiddelde hellingspercentage ligt onder de 3%. Dit is voor de gemiddelde fietser comfortabel. De ligging van de tunnel wordt in belangrijke mate bepaald door de aanwezigheid van de kelder van de brug.

Ten noorden van de Vriezerbrug wordt het deel vanaf de Groningerweg tot aan het begin van het huidige zandpad (Watermolendijk) ingericht als fietsstraat. Deze fietsstraat gaat vervolgens over in een vrijliggend fietspad langs het kanaal richting de fietstunnel. Ten zuiden van de Vriezerbrug tot aan de Onlandweg zijn alleen (brom)fietsers welkom op de doorfietsroute.

1.3 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied zijn diverse planologische regimes van toepassing, waaronder:

- Bestemmingsplan Buitengebied Tynaarlo 2013
- Buitengebied Tynaarlo, partiële herziening 2017
- Bestemmingsplan Bedrijventerreinen 2013
- Beheersverordening Vries 2017
- Facetbestemmingsplan kleinschalige windturbines Buitengebied 2020

Het 'Facetbestemmingsplan kleinschalige windturbines Buitengebied' is niet van toepassing voor de realisatie van de doorfietsroute. Hieronder worden de overige regimes nader toegelicht.

Bestemmingsplan Buitengebied Tynaarlo 2013 en partiële herziening 2017

In 2013 is het bestemmingsplan Buitengebied Tynaarlo vastgesteld. In 2017 is een partiële herziening vastgesteld. Binnen deze bestemmingsplannen is de bestemming 'Verkeer' van toepassing, evenals de dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 2' en 'Waarde - Archeologische verwachting 2'.

Bestemmingsplan Bedrijventerreinen 2013

In 2013 is het bestemmingsplan Bedrijventerreinen vastgesteld. Binnen deze bestemmingsplannen zijn de bestemmingen 'Verkeer' en 'Groen' van toepassing, evenals de dubbelbestemmingen 'Leiding - Gas', 'Waarde - Archeologie 2' en 'Waarde - Archeologische verwachting 2'.

Beheersverordening Vries 2017

In gebieden waar geen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen worden voorzien kan de gemeente ervoor kiezen een beheersverordening vast te stellen in plaats van een bestemmingsplan. Dit deel van de doorfietsroute wordt gerealiseerd binnen de gronden met de enkelbestemmingen 'Water' en 'Verkeer'. Daarnaast is de aanduiding 'Waarde – Archeologie 2' van toepassing voor het plangebied. Er is gekozen voor een beheersverordening vanwege het laagdynamische karakter van het gebied. De realisatie van een doorfietsroute vormt een toevoeging van een voorziening die niet past binnen de kaders van de beheersverordening.

Conclusie

De aanleg van de doorfietsroute inclusief tunnel is deels in strijd met de geldende bestemmingen. Op basis van het bovenstaande is ervoor gekozen een nieuw bestemmingsplan op te stellen om de realisatie van dit deeltracé planologisch mogelijk te maken.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het plan beschreven. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op voor dit bestemmingsplan relevant rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk 4 komen de milieuaspecten aan bod en de daaraan verbonden onderzoeken. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de juridisch-bestuurlijke aspecten, waarna in hoofdstuk 6 de inspraak en het overleg behandeld wordt. In hoofdstuk 7 komt de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid aan de orde.

2 Planbeschrijving

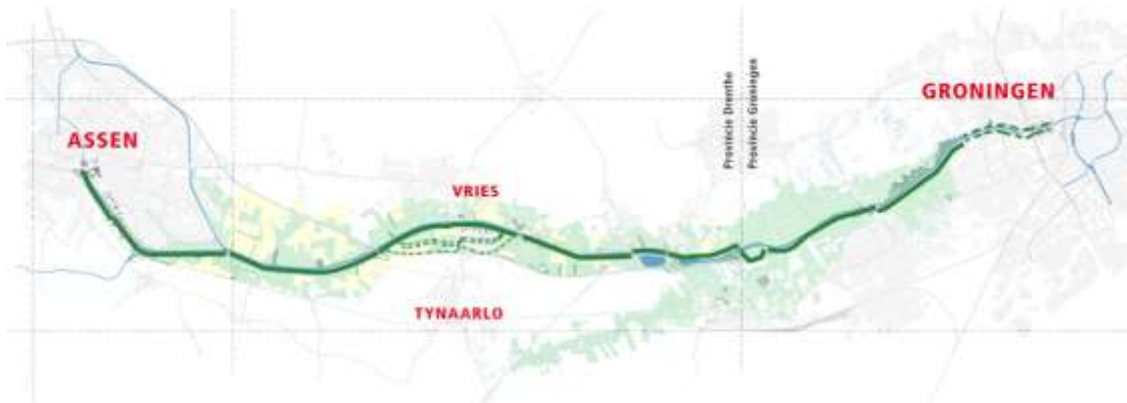
2.1 Voorgeschiedenis

In het mobiliteitsbeleid van de provincie Groningen en de provincie Drenthe is als beleidsuitgangspunt omschreven dat vanuit het oogpunt van duurzaamheid het fietsgebruik wordt gestimuleerd. Om die reden zijn beide provincies gestart met het aanleggen van hoogwaardige regionale fietsroutes (doorfietsroutes, voorheen Fietsroutes Plus) tussen de grootste kernen met forenzen en de steden Groningen en Assen. De opkomst van de elektrische fiets versterkt de noodzaak van een robuust netwerk. Van het beoogde netwerk zijn inmiddels diverse doorfietsroutes gerealiseerd (zie figuur 2.1).



Figuur 2.1: Doorfietsroutes rondom Groningen en Assen

Onderdeel van het netwerk is de doorfietsroute 'De Groene As', welke loopt tussen Assen en Groningen langs het Noord Willemskanaal (zie figuur 2.2). Deze doorfietsroute is een aanvulling op bestaande fietsroutes en een uitbreiding van het recreatieve fietsnetwerk langs het nationaal park Drentsche Aa. De route draagt bij aan een goede bereikbaarheid van de Regio Groningen-Assen, stimuleert gezond leven, geeft een impuls voor de sector toerisme en recreatie en levert een bijdrage aan een duurzame samenleving.



Figuur 2.2: Doorfietsroute De Groene As (bron: provincie Drenthe)

Vanaf 2018 werkt de Provincie Drenthe aan de realisatie van de doorfietsroute. Inmiddels zijn diverse deeltrajecten gerealiseerd en zijn de overige deeltrajecten in de planvoorbereiding, waaronder voorliggend deeltraject bij Vriezerbrug.

2.2 Behoefteanalyse

Uit de fietstellingen in 2017 blijkt dat het op een gemiddelde weekenddag op het gedeelte tussen de Kanaaldijk-Sluis De Punt respectievelijk 35% drukker is dan op een werkdag. Dit bevestigt het beeld dat de doorfietsroute voor de toeristische fietser een aantrekkelijk alternatief kan zijn. De doorfietsroute loopt evenwijdig aan het Nationaal beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa en kan een goede schakel in het recreatieve netwerk gaan vormen.

Groningen Bereikbaar zet jaarlijks een enquête uit bij ca. 80 bedrijven (ca. 52.000 medewerkers). Uit deze enquête is gebleken dat een aanzienlijk deel van de medewerkers bereid is een overstap van de auto naar de fiets te maken als de duur van de rit met een factor van maximaal 1,5 toeneemt. De elektrische fiets en de speed pedelec vormen een goed alternatief voor de auto. In totaal zouden er binnen de regio Groningen-Assen ca. 6.000 potentiële overstappers zijn.

In de variantenstudie is een inschatting van het boogde gebruik van de doorfietsroute na realisatie gegeven. Een grove schatting komt neer op circa 500 fietsers per etmaal op het deeltracé nabij Tynaarlo. In paragraaf 4.8 wordt hier nader op ingegaan.

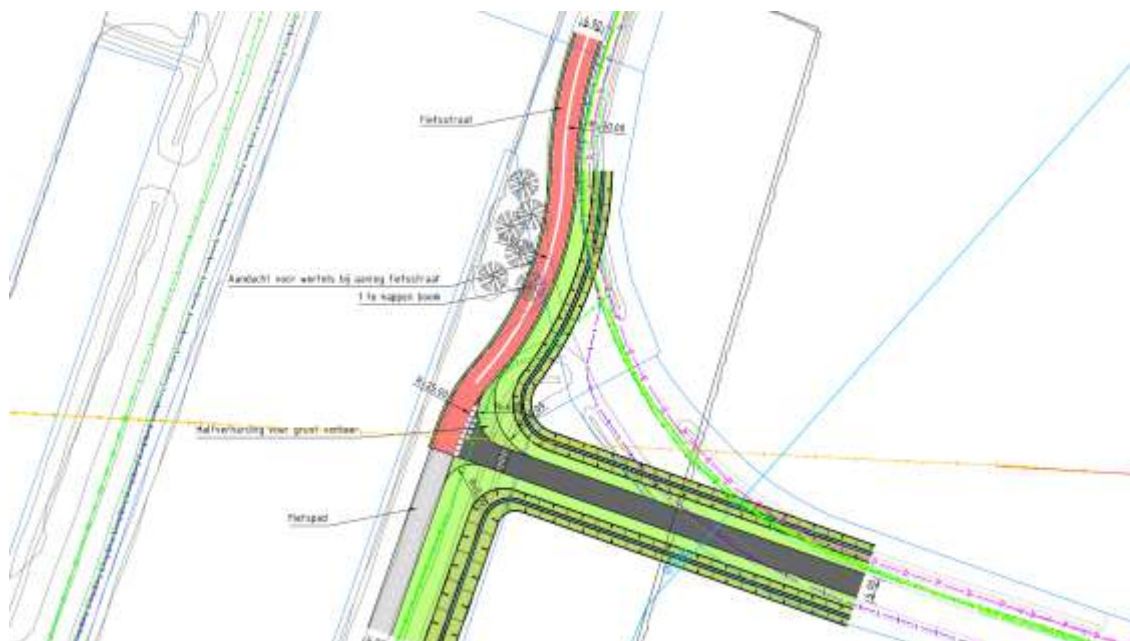
2.3 Voorgenomen activiteit

Voorliggend bestemmingsplan heeft betrekking op het gedeelte tussen de Groningerweg/Meerweg en Onlandweg. Vanaf 2018 is gewerkt aan de variantenstudie voor het gedeelte tussen de Meerweg en Onlandweg in de gemeente Tynaarlo. Het college van B&W en de gemeenteraad van de

gemeente Tynaarlo hebben de voorkeur voor de Kanaalvariant (geel) uitgesproken (zie figuur 1.1). Deze route loopt langs het Noord-Willemskanaal.

Het betreft grotendeels een vrijliggend betonnen fietspad van circa 3,5 kilometer lang en 4 meter breed met aan weerszijden een brede berm. Uitgangspunt van een doorfietsroute is dat de fietser zoveel mogelijk kan doorfietsen en voorrang heeft op de kruisende wegen.

De Meerweg wordt tussen de Groningerweg en de kruising met de Watermolendijk ingericht als een fietsstraat, zoals ook reeds is gerealiseerd op de Sluisweg tussen sluis De Punt en de Groningerweg. Ter hoogte van de bocht in de Meerweg en de aansluiting op de Watermolendijk wordt een T-splitsing gerealiseerd (zie figuur 2.3). Op deze wijze kan het fietsverkeer gemakkelijker en rechtstreekser langs het kanaal fietsen. De aanwezige bomen bij de huidige bocht van de Meerweg blijven zoveel mogelijk behouden. Tussen de kruising en de fietstunnel wordt de route ingericht als vrijliggend betonnen fietspad. Er worden maatregelen getroffen zodat bestemmingsverkeer per auto de aanliggende woningen en percelen kan bereiken.



Figuur 2.3: Aanpassing kruising Meerweg-Watermolendijk

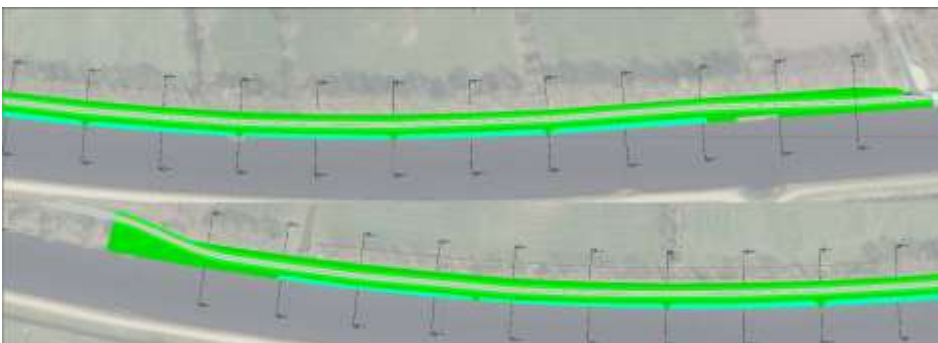
De doorfietsroute kruist ter hoogte van de Vriezerbrug de N386. Dit is een gebiedsontsluitingsweg (maximum snelheid 80 km/uur) met een verkeersintensiteit van circa 12.000 motorvoertuigen per etmaal. Om een veilige oversteek te garanderen wordt een tunnel onder de N386 (ter hoogte van de Vriezerbrug) gerealiseerd. Gezien de beperkt beschikbare ruimte en de bereikbaarheid van woningen en bedrijven, is deze tunnel in het Noord-Willemskanaal gepland. Daartoe moet het bestaande landhoofd deels worden gesloopt. De tunnel zal een totale lengte van circa 250 meter krijgen en een breedte van zeven meter. In onderstaande figuur is een impressie van de uiteindelijke tunnel weergegeven.



Figuur 2.4: Impressie fietstunnel bij de Vriezerbrug (bron: provincie Drenthe)

Ten zuiden van de N386 komt het fietstracé aan de oostzijde van de laad- en loskade te liggen. De kade wordt incidenteel gebruikt voor het tijdelijk opslaan van goederen/materiaal en dient als de aankomstkade van Sinterklaas. In het ontwerp blijft de functie van de laad- en loskade behouden. Ook wordt gekeken naar mogelijke recreatieve voorzieningen. Deze plek is benoemd als uitwerklocatie in het beleefconcept van De Groene As.

Tussen de laad- en loskade en de kruising met de Onlandweg wordt langs het kanaal achter de bestaande damwand een natuurvriendelijke oever aangelegd over een lengte van circa 1 kilometer (zie figuur 2.5). Hiermee worden de opgaves van het waterschap (voldoen aan de KRW-opgave) en de provincie (voldoende waterberging) gecombineerd en wordt een koppelkans benut. In paragraaf 4.7 wordt nader ingegaan op deze opgaves.



Figuur 2.5: Schetsontwerp natuurvriendelijke oever

De diepte van de natuurvriendelijke oever wordt nog nader uitgewerkt. Hierbij wordt rekening gehouden met de huidige diepte van het kanaal ter hoogte van

de damwand en de gewenste diepte van de toekomstige natuurvriendelijke oever (meest effectief tussen 0,5 - 1 meter). Het streven is om een natuurvriendelijke oever van 4 meter breed te realiseren.

Door de breedte van de natuurvriendelijke oever zal de dijk enkele meters landinwaarts worden verlegd. De vrijkomende grond bij de aanleg van de natuurvriendelijke oever wordt aan de andere zijde van de dijk geplaatst. Uitgangspunt is dat aan de landzijde de bommenrij zal blijven staan.

Op de zuidelijke helft is in de nieuwe situatie geen sloot meer aanwezig tussen de dijk en de achterliggende percelen. Hierin wordt een drain aangelegd ter plaatse van de te dempen bermsloot.

Nabij de kruising met de Onlandweg (figuur 2.6) sluit de doorfietsroute over de kade vanuit het noorden aan op het fietspad over de Kanaaldijk Oost richting de Taarlosebrug en Assen.



Figuur 2.6: Huidige kruising Onlandweg - Kanaaldijk-Oost en aansluiting nieuw tracé over de kade

3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Nationale Omgevingsvisie

De Nationale Omgevingsvisie (NOVI) is de allereerste rijksbrede visie op de fysieke leefomgeving. In de visie komt naar voren dat Nederland voor grote uitdagingen staat die van invloed zijn op de fysieke leefomgeving. Duurzame ontwikkeling is, net als in de Omgevingswet, een belangrijk uitgangspunt in de NOVI. De NOVI bevat een ambitieus toekomstperspectief, een belangrijke voorwaarde om de samenleving te mobiliseren. Tegelijkertijd zal het nog veel laveerkunst vergen om de Nationale Omgevingsvisie te laten voldoen aan de integrale intenties van de Omgevingswet.

De NOVI brengt de langetermijnvisie van het Rijk in beeld. Op nationale belangen wil het Rijk sturen en richting geven. Die komen samen in vier prioriteiten:

- 1) Ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie
- 2) Duurzaam economisch groeipotentieel
- 3) Sterke en gezonde steden en regio's
- 4) Toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied

Voorliggend plan voorziet in een deeltracé van een doorfietsroute die de verbindingen tussen Groningen, Assen en de omliggende dorpen versterkt. Het plan voorziet hiermee in een sterke en gezonde regio. De doorfietsroute versterkt de verbinding tussen het landelijk gebied en de stad en zorgt hiermee voor een toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Conclusie

Uit het voorgaande blijkt dat de ontwikkeling in lijn is met de NOVI. Het initiatief voorziet in fietsinfrastructuur die de regio versterkt.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie en omgevingsverordening provincie Drenthe

De Omgevingsvisie Drenthe 2018 is het strategische kader voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe. De visie formuleert de belangen, ambities, rollen, verantwoordelijkheden en sturing van de provincie in het ruimtelijke domein. De Omgevingsvisie beschrijft de ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drenthe in de periode tot 2030, met in sommige gevallen een doorkijk naar de periode daarna. De Omgevingsvisie is in 2022 voor het laatst gewijzigd. De Omgevingsvisie gaat in op de vraag hoe met vijf belangrijke ontwikkelingen moet worden omgegaan. Het gaat om:

1. de demografische ontwikkeling;
2. de klimaatverandering;
3. de afname van de biodiversiteit;
4. de transitie naar een kennis- en netwerkeconomie;
5. de transitie naar een duurzame energievoorziening.

Ruimtelijke kwaliteit

De inzet van de provincie Drenthe is om de ruimtelijke kwaliteit van Drenthe te behouden en, waar mogelijk, te ontwikkelen. Nieuwe ontwikkelingen dienen de zogenaamde kernkwaliteiten als uitgangspunten te nemen. De kernkwaliteiten die in Drenthe van belang zijn, zijn landschap, natuur, cultuurhistorie, archeologie, aardkundige waarden en rust.

Fietsen

In de Omgevingsvisie van Drenthe wordt specifiek aandacht besteed aan de fiets. De fiets speelt een belangrijke rol in de regionale bereikbaarheid. De kwaliteit van de fietsinfrastructuur in Drenthe is hoog, als het gaat om de bereikbaarheid van locaties, voorzieningen, dorpen en de Drentse steden. Drenthe is een fietsprovincie bij uitstek. De provincie Drenthe investeert door middel van een samenhangend programma op een 5-sterren fietsprovincie. Daarnaast stimuleert de provincie fietsen voor een gezonde Drentse bevolking waarbij iedereen mee kan doen. Ze zet in op een compleet netwerk van (boven)regionale fietsverbindingen, inclusief voorzieningen, dat aansluit bij het gebruik. Een voorbeeld hiervan is de doorfietsroute tussen Assen en Groningen. Het beleid is verder uitgewerkt in het Mobiliteitsprogramma.

Conclusie

De aanleg van de doorfietsroute past binnen de Omgevingsvisie en Omgevingsverordening van de provincie Drenthe en wordt hier zelfs specifiek in benoemd.

3.2.2 Mobiliteitsprogramma 2021 - 2030

In het Drentse Mobiliteitsprogramma 2021 - 2030 beoogt de provincie Drenthe een goede bereikbaarheid per fiets en andere modaliteiten in de provincie. De provincie heeft de volgende vier pijlers geïdentificeerd om haar ambitie als gezondste fietsprovincie van Nederland te behalen.:

1. Meer mensen op de fiets
2. Veilig fietsen
3. Compleet fietsnetwerk
4. Aantrekkelijk toeristisch fietsproduct

Conclusie

De realisatie van de doorfietsroute tussen Groningen en Assen waar voorliggend plan een onderdeel van is voorziet in alle vier bovengenoemde pijlers. Het is één van de routes binnen het doorfietsroutenetwerk, waarmee wordt getracht meer mensen te verleiden de fiets te pakken, zowel recreatief als utilitair. Het fietspad is daarmee passend in het mobiliteitsbeleid.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Mobiliteitsstrategie Regio Groningen-Assen 2020

Regio Groningen-Assen is een vrijwillig samenwerkingsverband tussen de provincies Drenthe en Groningen en de gemeenten Assen, Groningen, Het Hogeland, Midden-Groningen, Noordenveld, Tynaarlo en Westerkwartier. Een van de speerpunten van de regio is het versterken van de interne samenhang door het verbeteren van de regionale bereikbaarheid. In de afgelopen jaren zijn

veel goede nieuwe ontwikkelingen in gang gezet, zoals de introductie van de Qlinks als regionale verbinders, de hubs en P+R faciliteiten, de aanleg van doorfietsroutes en het toepassen van gedragsbeïnvloeding.

Voor de fiets wordt in regionaal verband vooral ingezet op twee ontwikkelrichtingen. Eén daarvan betreft het verder uitrollen van het netwerk van doorfietsroutes. Het verder afmaken van dit netwerk past binnen het focuspunt van de fiets binnen de strategie.

Conclusie

Voorliggend plan betreft de realisatie van een deeltracé van de doorfietsroute. Dit is één van de belangrijke ontwikkelingsrichtingen die genoemd worden in de mobiliteitsstrategie. De realisatie van de fietsroute past dus binnen het geldende beleid.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Omgevingsvisie Tynaarlo

De gemeente Tynaarlo heeft voor haar grondgebied een omgevingsvisie opgesteld (vastgesteld 14 november 2023) voor de periode 2023-2040. De omgevingsvisie vervangt het Structuurplan Tynaarlo van 2006. In de omgevingsvisie worden de kernkwaliteiten van de gemeente beschreven, de kansen en bedreigingen en daaruit voortkomende opgaven die er liggen om tot een duurzame ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente te komen.

De gemeente Tynaarlo ligt als een groene long tussen de stedelijke centra Groningen en Assen en beschikt over een breed scala aan bijzondere landschappelijke kwaliteiten met veel natuurgebieden en een grote variatie aan oppervlaktewater, een reeks landgoederen en natuurlijke beekdalen afgewisseld met hoger gelegen zandruggen en het Hunzedal met haar bijzondere kwaliteit.

Voor het wonen en de economie is een goede bereikbaarheid van cruciaal belang. De gemeente beschikt over een uitgebreid fietspadennet, zowel voor dagelijks als voor recreatief gebruik. Versterking van het netwerk vindt onder meer plaats door de aanleg van een doorfietsroute tussen Groningen en Assen.

Het gemeentelijke duurzaamheidsbeleid werkt vanuit vijf pijlers met bijbehorende doelstellingen. Voor de realisatie van de doorfietsroute zijn voornamelijk pijler 3 Mobiliteit en pijler 5 Natuur, landschap en milieu relevant. De gemeente streeft hiermee naar een emissievrije mobiliteit in 2050, het gebruik van zo weinig mogelijk fossiele brandstoffen en zuinig omgaan met onze grondstoffen. Ook wordt gebouwd aan een leefomgeving met volop ruimte voor biodiversiteit, (agrarische) natuur en landschappelijke kwaliteit.

De doorfietsroute Groningen-Assen langs het Noord-Willemskanaal maakt onderdeel uit van het (beoogde) fietsnetwerk in de gemeente. Het project Doorfietsroute Vriezerbrug is een belangrijke schakel binnen deze fietsroute. Dit draagt tevens bij aan de bereikbaarheid, het toerisme en de dagrecreatie van Vries en de directe omgeving.

3.4.2 Structuurvisie Archeologie

In de Structuurvisie Archeologie, vastgesteld op 28 mei 2013, is vastgelegd op welke wijze de gemeente Tynaarlo wil omgaan met het archeologisch erfgoed.

De Structuurvisie Archeologie inventariseert de bekende en verwachte archeologische waarden en geeft invulling aan het ruimtelijke beleid. Het belangrijkste instrument daarbij zijn de bestemmingsplannen. Alle bestemmingsplannen en beheersverordeningen die na 2013 zijn geactualiseerd en zijn vastgesteld hebben een juridische regeling overeenkomstig de waarden in de structuurvisie.

In paragraaf 4.2 wordt nader ingegaan op het aspect archeologie.

3.4.3 Structuurvisie Cultuurhistorie

De gemeente heeft ten behoeve van het aspect cultuurhistorie de Structuurvisie Cultuurhistorie 2014-2024 vastgesteld. Het doel van deze visie is het borgen van cultuurhistorisch erfgoed. De gemeente heeft het waarborgen van het erfgoed en de ruimtelijke identiteit van Tynaarlo samengevat in één centrale boodschap: de gemeente wil historische structuren en karakteristieken herkenbaar houden, de kwaliteit bewaken en de historische gelaagdheid in acht nemen. De structuurvisie hanteert niet alleen het principe van 'behouden', maar ook van 'ontwikkelen'.

In paragraaf 4.3 wordt nader ingegaan op het aspect cultuurhistorie.

3.4.4 Beleidsvisie Omgevingsveiligheid

In de Beleidsvisie Omgevingsveiligheid, vastgesteld op 26 februari 2019, wordt een visie en ambitie gegeven op welke wijze wordt omgegaan met het aspect veiligheid. Om zowel ruimte te bieden aan de ruimtelijke ontwikkeling van de gemeente als ervoor te zorgen dat er geen onnodige of onacceptabele veiligheidsrisico's worden gelopen is het wenselijk om sturing te geven aan de situering van bedrijven met een risicocontour en aan ruimtelijke ontwikkelingen binnen bestaande risicocontouren of aandachtsgebieden. Door onderscheid te maken in verschillende gebieden met verschillende ruimtelijke functies en daaraan gebiedsgerichte ambities te koppelen, combineert de gemeente Tynaarlo de gewenste veiligheidsniveaus optimaal met de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen.

In deze Beleidsvisie Omgevingsveiligheid worden de volgende gebieden onderscheiden:

- woonwijken;
- bedrijventerreinen;
- buitengebied.

Het plangebied is gelegen in de deelgebieden buitengebied en bedrijventerreinen. Voor het buitengebied van het gemeentelijk grondgebied kiest de gemeente Tynaarlo voor een veiligheidsniveau dat voor een groot deel gelijk is aan dat van bedrijventerreinen. In paragraaf 4.11 wordt nader ingegaan op het aspect externe veiligheid.

3.4.5 Landschapsontwikkelingsplan

Als vervolg op het structuurplan is in 2009 het Landschapsontwikkelingsplan (LOP) voor de gemeente Tynaarlo vastgesteld. Het LOP bevat een integrale visie voor de ontwikkeling van het landschap van Tynaarlo; een uitwerking en aanscherping van het structuurplan. Het LOP is de centrale spil voor het stroomlijnen van beleid, plannen en ideeën op het gebied van landschap. Het Landschapsontwikkelingsplan heeft de status van een structuurvisie.

In het LOP is het plangebied, conform de omgevingsvisie en het structuurplan, aangeduid als 'robuuste EHS' (huidig NNN) en nieuwe bedrijventerreinen. Het plangebied is gelegen op de rug van Tynaarlo. Karakteristiek voor de Rug van Tynaarlo is de landschappelijke overgang, waarbij de rug in noordelijke richting steeds smaller en lager wordt en de flankerende beekdalen steeds breder. Het contrast tussen de beekdalen en de rug wordt in noordelijke richting ook steeds groter. Dat geldt bijvoorbeeld voor de harde rand, die de landgoederen vormen naar het beekdal van de Drentsche Aa.

Het plangebied ligt in het zuidelijke deel van de Rug van Tynaarlo, dit deel maakt deel uit van het Nationaal Landschap Drentsche Aa (en tevens het Nationaal beek- en esdorpenlandschap Drentsche Aa). Het gaat om het gebied ten oosten van het Noord-Willemskanaal en ten zuiden van De Punt. De doorgaande infrastructuur is erg bepalend voor dit gebied. Het kanaal, de A28, de N34 en in mindere mate de dorpenweg N386, doorsnijden het gebied, wat de samenhang in het onderliggende landschap niet ten goede komt. De A28 is in dit gebied vormgegeven naar het voorbeeld van een parkway, die telkens een afwisselend uitzicht op de omgeving biedt.

Conclusie

Voorliggend plan betreft de realisatie van een deeltracé van de doorfietsroute en past binnen het beleid van de gemeente Tynaarlo.

4 Omgevingsonderzoek

4.1 Bodem

Wet- en regelgeving

Het aspect bodem is geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). Het doel van de Wbb is voorkomen van nieuwe gevallen van bodemverontreiniging. Voor bestaande bodemverontreinigingen is aangegeven in welke situaties (omvang en ernst van verontreiniging) en op welke termijn sanering moet plaatsvinden. De wet gaat uit van het principe dat de bodem geschikt dient te zijn voor de beoogde functie. De gewenste functie bepaalt als het ware de gewenste bodemkwaliteit. Het besluit en de regeling bodemkwaliteit bevatten algemene regels en kwaliteitseisen waaraan grond, bouwstoffen en baggerspecie moeten voldoen wanneer deze op of in de bodem of in het oppervlaktewater worden toegepast.

Onderzoek

Sweco Nederland B.V. heeft een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd voor de doorfietsroute Vriezerbrug (zie bijlage 1). Het doel van het onderzoek is na te gaan of in of in de nabijheid van de onderzoekslocatie bodembedreigende activiteiten plaatsvinden of hebben plaatsgevonden waardoor verontreinigende stoffen in de bodem zijn terecht gekomen. Op basis van deze informatie moet blijken of verkennend bodemonderzoek nodig is en zo ja, welke onderzoeksstrategie bij het eigenlijke bodemonderzoek gehanteerd moet worden. Het verkennend bodemonderzoek geeft tevens inzicht in de algemene bodemkwaliteit.

Voorafgaand aan het onderzoek is de locatie bezocht. Een locatiebezoek betreft een inspectie van de locatie gericht op het huidige gebruik, kenmerken die kunnen duiden op bodemverontreiniging en het vaststellen van de mogelijke aanwezigheid van asbest. Tijdens het locatiebezoek zijn het maaiveld en de daarop aanwezige bouwwerken en objecten indicatief geïnspecteerd. Hieruit blijkt dat het asfaltterrein ten zuiden van de brug een depotlocatie is geweest waar verschillende soorten materiaal hebben gelegen voor overslag naar schepen.

Bij het historisch onderzoek zijn ten aanzien van PFAS geen potentiële risico-activiteiten geconstateerd. Verwacht wordt dat de PFAS-gehalten voldoen aan de achtergrondwaarden zoals vastgesteld in het Tijdelijke Handelingskader PFAS.

Bij het verrichten van de boringen is de grond visueel geïnspecteerd op grondsoorten, bodemvreemde bijmengingen en afwijkende kenmerken. De grondwaterspiegel ter plaatse bevindt zich op een diepte van meer dan 1,5 m - mv waardoor onderzoek van het grondwater niet noodzakelijk wordt geacht.

Uit de analytische onderzoeksresultaten blijkt dat er in de bovengrond van één boring (B24, ten noorden van de Vriezerbrug) in verhoogde mate lood is aangetoond ten opzichte van de achtergrondwaarde. Dit resulteert in een overschrijding van de achtergrondwaarde waardoor de grond afkomstig van deze locatie alleen hergebruikt mag worden in een ontvangende bodem welke voldoet aan klasse wonen of slechter. Omdat maximaal een overschrijding van de achtergrondwaarde is aangetoond is er geen aanleiding tot het verrichten van vervolgonderzoek.

De bodem in de andere gebieden van het onderzoeksgebied is in de boven- en ondergrond vrij van bodemverontreiniging. PFAS is in zowel de ondergrond als bovengrond niet aangetoond.

De grond is altijd toepasbaar op andere locaties, met uitzondering van de grond rond boring B24. Bij hergebruik op een andere locatie of voor transport dient de grond rond boring B24 eerst aanvullend onderzocht te worden.

Conclusie

Op basis van de milieuhygiënische kwaliteit zijn er geen belemmeringen voor de realisatie van de doorfietsroute en de natuurvriendelijke oever. Het bestemmingsplan kan op basis van dit bodemrapport worden vastgesteld.

4.2 Archeologie

Wet- en regelgeving

De Erfgoedwet bundelt en wijzigt een aantal wetten op het terrein van cultureel erfgoed. De kern van deze wet is dat, wanneer de bodem wordt verstoord, de archeologische resten intact moeten blijven (in situ). Wanneer dit niet mogelijk is, worden archeologische resten opgegraven en elders bewaard (ex situ). Daarnaast dient ieder ruimtelijk plan een analyse van de overige cultuurhistorische waarden van het plangebied te bevatten. Het doel hiervan is om cultuurhistorische belangen meer te laten meewegen in de ruimtelijke ordening. Hiertoe is op 1 januari 2012 het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd, waarbij dit voorschrift in artikel 3.1.6, tweede lid, onderdeel a is opgenomen. Voor zover in een plangebied sprake is van erfgoed, dient op grond van voorgaande dan ook aangegeven te worden op welke wijze met deze cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten archeologie rekening wordt gehouden. In paragraaf 4.3 wordt nader ingegaan op de cultuurhistorische waarden in het gebied.

Onderzoek

Sweco Nederland B.V. heeft eerst een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd naar de locatie van de geplande doorfietsroute langs de Watermolendijk en Kanaalweg Oost, en de tunnel onder de Vriezerbrug (N386). Het onderzoek is opgenomen als bijlage 2.

De bekende archeologische waarden rond het plangebied bestaan uit twee AMK-terreinen en een aantal vondstlocaties van archeologische vondsten uit verschillende perioden. Op het AMK-terrein 14040 is een veldkartering uitgevoerd waarbij de bodemopbouw is onderzocht en vondsten zijn gedaan. Bij de veldinspectie bleek dat het terrein waarschijnlijk is afgetopt en dat alleen de onderkant van sporen nog aanwezig kan zijn. Booronderzoek uitgevoerd ter plaatse van het AMK-terrein 14035 heeft geen aanwijzingen opgeleverd voor een vervolgonderzoek.

De overige vondstmeldingen zijn oppervlaktevondsten van één of meer vondsten, voor het merendeel bestaand uit aardewerk uit verschillende perioden, maar voornamelijk Late IJzertijd/Romeinse tijd en Vroege tot Late Middeleeuwen. Het is waarschijnlijk dat enkele vondsten oorspronkelijk van elders afkomstig zijn, zoals terpaardewerk dat is meegekomen met aarde van afgegraven terpen/wierden die hier is terechtgekomen als grondverbetering. Andere vondsten kunnen duiden op de aanwezigheid van een vindplaats die

door landbouwwerkzaamheden of andere grondwerken naar het maaiveld zijn gekomen.

Uit de eerder uitgevoerde archeologische booronderzoeken blijkt dat in vrijwel alle gevallen de bodemopbouw niet meer intact is. Hier is de archeologische verwachting op basis van die resultaten bijgesteld naar laag en is geen vervolgonderzoek geadviseerd. Dit geldt vooral voor het gebied met het bedrijventerrein bij Vriezerbrug. Het booronderzoek in het gebied Nieuwe Stukken (ten westen van het onderhavige plangebied) heeft informatie opgeleverd over de bodem en geomorfologische situatie. Anders dan de geomorfologische kaart weergeeft is hier sprake van een opgevuld pleistoceen beek(erosie)dal en een reliëfrijk dekzandgebied.

Op basis van de resultaten uit het bureauonderzoek kan worden opgemaakt dat in het plangebied rekening moet worden gehouden met een brede archeologische verwachting van archeologische resten vanaf het Laat Paleolithicum tot in de Nieuwe Tijd. Deze resten kunnen direct onder de bouwvoor/verstoorde toplaag aanwezig zijn, en voor de periode Laat Paleolithicum-Mesolithicum in de top van het pleistocene dekzand. De oever/kade van het kanaal bestaat tevens uit opgebracht baggerslib. De diepteligging van het pleistocene zand ligt waarschijnlijk tussen 1 en 1,5 m -mv.

Het is niet bekend in hoeverre er in het plangebied verstoringen aanwezig zijn van eerdere bodemingrepen en graafwerkzaamheden. Het graven en later verruimen van het Noord-Willemskanaal heeft een sterk verstorend gevolg gehad voor de eventueel aanwezige archeologische waarden. Het is tevens onbekend tot welke afstand vanaf de huidige wateroever graafwerkzaamheden zijn uitgevoerd. In het plangebied-tracé liggen diverse kabels en leidingen en een deel van het plangebied is verhard. Dit heeft zeer waarschijnlijk tot verstoringen geleid van de bodem tot een nog onbekende diepte. Het bedrijventerrein ten oosten van het plangebied, ten noorden van de Vriezerbrug, was tot de 20^{ste} eeuw onbebouwd. De aanleg ervan en de daarmee gepaard gaande bodemingrepen voor funderingen, wegen en ondergrondse infrastructuur, hebben grote delen van de bodemopbouw verstoord tot in het archeologisch relevante niveau.

Op basis van de geraadpleegde bronnen zijn er in het plangebied geen bekende archeologische waarden aanwezig. Met de gegevens over de landschappelijke situatie en de resultaten uit eerder uitgevoerde booronderzoeken in de nabije omgeving is de archeologische verwachting voor het plangebied voor de perioden Laat Paleolithicum t/m Nieuwe tijd hoog tot middelhoog. Dit is in overeenstemming met de gemeentelijke archeologische verwachtingskaart. Opgemerkt moet worden dat in veel van de eerder uitgevoerde booronderzoeken in de nabije omgeving de bodemopbouw ter plaatse niet meer intact was en geen vervolgonderzoek is geadviseerd. Hoewel er een redelijke kans is dat ook in dit plangebied (tracé) de bodemopbouw onder de bouwvoor niet meer intact is, kan niet worden uitgesloten dat op delen van het plangebied intacte bodems aanwezig zijn en dus een hoge tot middelhoge kans op het aantreffen van vindplaatsen. De voorgenomen ingrepen kunnen die mogelijk aanwezige archeologische waarden verstoren dan wel vernietigen.

Over de hele kade zal tijdens de aanleg van het fietspad niet dieper dan 10 centimeter gegraven worden om het cunet aan te leggen. Er zal met name opgehoogd moeten worden. Op twee locaties zal wel dieper dan 30 cm onder het maaiveld gegraven worden, te weten:

- De fietstunnel onder de N386.
- De nieuwe T-splitsing Meerweg-Watermolendijk, inclusief het verleggen van de sloten rond de splitsing

Om die reden is een inventariserend veldonderzoek door middel van boringen uitgevoerd om de mate van gaafheid van de bodemopbouw vast te stellen en kansrijke locaties voor vindplaatsen te begrenzen (zie bijlage 4). Doel is hierbij de bodemopbouw te beschrijven en de mate van gaafheid ervan met betrekking tot de mogelijke aanwezigheid van kansrijke zones voor archeologische vindplaatsen.

In het plangebied zijn 8 boringen uitgevoerd. De bodemopbouw zoals in de uitgevoerde boringen is aangetroffen laat zien dat de zone rondom de tunnel bestaat uit een dik pakket ophogings- of verstoord materiaal dat vrijwel zeker verband houdt met de aanleg van het kanaal en de kade die hierlangs loopt. Onder dit pakket ligt dekzand beginnend op een diepte van circa 1,5 tot 1,7 m -mv. De in boringen ter plaatse van de geplande T-splitsing bestaat de bovengrond eveneens uit een verstoord pakket aanwezig tot een diepte van 1,0 – 1,8 m -mv. Daaronder ligt dekzand. De afwezigheid van een podzol in de top van het dekzand in alle boringen is mogelijk het gevolg van diepe graafwerkzaamheden bij de aanleg van de kade langs het kanaal en het gebied daarnaast.

Op basis van de resultaten van het inventariserend veldonderzoek wordt voor het plangebied geen vervolgonderzoek aanbevolen. De voorgenomen bodemingrepen kunnen zonder archeologisch voorbehoud worden uitgevoerd.

Ten behoeve van de natuurvriendelijke oever heeft Arcadis in opdracht van waterschap Hunze en Aa's in 2020 een bureauonderzoek uitgevoerd. Dit betreft een studie naar diverse natuurvriendelijke oevers langs het Noord-Willemskanaal. Het onderzoek is opgenomen als bijlage 3. In deze studie is uitgegaan van een natuurvriendelijke oever van circa 8 meter landinwaarts over een lengte van circa 1.000 meter. Ook de verlegging van de dijk en het graven van een kwelsloot over de gehele lengte aan de oostzijde van de dijk is hierin opgenomen. Bij de realisatie van de NVO is er geen risico op het verstoren van archeologische resten, omdat de ingrepen plaatsvinden in een opgehoogde kade. Archeologisch onderzoek is hier niet zinvol omdat de bodemingrepen plaatsvinden boven het oorspronkelijke maaiveldniveau. Er wordt voor deze zone geen vervolgonderzoek geadviseerd.

Een mogelijk te graven kwelsloot aan de oostzijde van het traject (traject H in bijlage 3) reikt wel tot in het archeologisch niveau. Hier wordt wel vervolgonderzoek geadviseerd.

Conclusie

Het aspect archeologie is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. De vigerende dubbelbestemmingen 'Waarde - Archeologie 2' en 'Waarde - Archeologische verwachting 2' komen voor het bestemmingsplangebied van het bestemmingsplan Doorfietsroute Vriezerbrug te vervallen.

4.3 Cultuurhistorie

In het kader van de aanleg van de doorfietsroute Groningen-Assen is het aspect ‘cultuurhistorie’ van belang, omdat op het traject gedeeltelijk zandpaden aanwezig zijn (zie figuur 4.1) en worden voorzien van verharding.

Cultuurhistorische waarden zijn in sterke mate medebepalend voor het karakter van het buitengebied van Tynaarlo en dus van belang voor dit project. In het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Tynaarlo is een algemeen verbod opgenomen om zandpaden te verharderen. In deze paragraaf wordt aangetoond dat deze zandpaden geen cultuurhistorische waarde hebben.



Figuur 4.1: Huidige zandpaden langs het Noord-Willemskanaal binnen het bestemmingsplangebied

In september 2014 heeft de gemeenteraad van Tynaarlo de ‘*Structuurvisie Cultuurhistorie 2014-2024, een juweel tussen twee provinciehoofdsteden*’ vastgesteld. Deze Structuurvisie dient onder andere als inspiratiebron en toetsingskader voor ruimtelijke ontwikkelingen en op te stellen bestemmingsplannen. Bij de uitgangspunten van de Structuurvisie Cultuurhistorie 2014-2024 is nadrukkelijk gesteld dat het aspect cultuurhistorie bij ruimtelijke ontwikkelingen niet alleen behoudend moet zijn, maar met name ook ontwikkelingsgericht.

Het belangrijkste structurerende kenmerk in het landschap is de historische infrastructuur (prehistorische routes, kerkpaden, postwegen, spoor- en trambanen en vaarwegen). Op basis hiervan is het belang van behoud van historische infrastructuur te motiveren. In het kader van behoud van identiteit heeft de gemeente Tynaarlo als uitgangspunt dat het behoud van het historisch tracé voorop staat. Dat geldt ook voor het behoud van het karakter (profiel, materialisatie e.d.) indien nog van een historische situatie sprake is.

Binnen voorliggend bestemmingsplan betreft het enkele zandpaden over de oostelijke dijk langs het Noord-Willemskanaal. Het Noord-Willemskanaal, ook wel de Willemsvaart genoemd, is in de periode 1854-1861 aangelegd. Het kanaal, genoemd naar koning Willem III, is in 1861 geopend en verbindt Assen met de stad Groningen. Elementen als parallelwegen, bruggen, pleisterplaatsen etc. zijn als landschappelijk erfgoed rond de kanaalzone aan te wijzen. Van oorsprong kent het Noord-Willemskanaal aan beide zijden trek- of jaagpaden op de dijk in de vorm van zandpaden. In 1968 is het kanaal verbreed, waarvoor de dijken zijn verplaatst. Op de nieuwe dijken is wederom een zandpad aangelegd, ditmaal als onderhoudsweg. De landschappelijke kanaalstructuur bleef op die manier gehandhaafd (zie figuur 4.2).



Figuur 4.2: Uitsneden topografische kaarten 1860, 1970 en 2022 (www.topotijdreis.nl)

Tijdens de ruilverkavelingen (circa 1945-1975) zijn landschappelijke infrastructuur benadrukt door ontworpen beplantingselementen als bomenlanen en bosschages langs wegen, paden en 'ruilverkavelingsbosjes'. In de Landschapsplannen voor Drenthe is goed zichtbaar dat deze groenelementen fungeerden als landschappelijke versterking van zichtlijnen en van landschapsarchitecten afkomstig zijn. Ook een aantal lanen, bosjes en groenstructuren grenzend aan het Noord-Willemskanaal zijn afkomstig vanuit zo'n ontworpen landschapsplan en benadrukken het pad over de dijk.

Na de vaststelling van het bestemmingsplan Buitengebied Tynaarlo (2013) is de eerdergenoemde Structuurvisie Cultuurhistorie 2014-2024 vastgesteld (2014). Deze structuurvisie geeft een belangrijke indicatie of een zandweg (cultuur)historische waarde heeft. De huidige zandpaden op de dijk zijn aangelegd tijdens de kanaalverbreding in 1968. Ze zijn ruim 50 jaar oud en kennen geen specifieke cultuurhistorische waarde op provinciaal en gemeentelijk beleidsniveau. De zandpaden zijn niet als cultuurhistorische structuur benoemd of gewaardeerd in de hierboven genoemde Structuurvisie Cultuurhistorie 2014 - 2024 en evenmin in het provinciale Cultuurhistorisch Kompas Drenthe.

Met dit beoogde plan wordt er een verhard fietspad met een breedte van 4 meter aangebracht op de oostelijke dijk van het Noord-Willemskanaal. Het huidige gebruik heeft een functioneel en recreatief karakter. Het functionele gebruik is gerelateerd aan de aanwonenden aan het tracé en de eigenaren van de aanliggende (landbouw)percelen. De dijk wordt gebruikt voor vervoer/transport van en naar hun woning en percelen. Het recreatieve gebruik betreft onder andere vissers, wandelaars, ruiters en mountainbikers/fietsers. Na aanleg van de doorfietsroute blijven de bovengenoemde gebruiksmogelijkheden

gewaarborgd. De functionaliteit in algemene zin neemt met de aanleg van de doorfietsroute zelfs toe.

De doorfietsroute wordt aangelegd op de dijk, op dezelfde hoogte als de kruin van de dijk zelf. Het fietspad wordt in het platte vlak geïntegreerd en zal als zodanig een beperkte invloed hebben op het bebouwingsbeeld.

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie is geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

4.4 Ontplobbare oorlogsresten

In opdracht van provincie Drenthe heeft Sweco een vooronderzoek Ontplobbare Oorlogsresten (OO, voorheen Niet Gesprongen Explosieven, NGE) conflictperiode uitgevoerd (opgenomen als bijlage 5). Met de term 'conflictperiode' wordt de periode bedoeld waarin een gewapend conflict heeft plaatsgevonden.

De bodemingrepen die gepaard gaan met de geplande werkzaamheden, zullen eventueel aanwezige OO in de bodem kunnen activeren. Derhalve dienen, voorafgaand aan die werkzaamheden, de risico's op het aantreffen van OO binnen het onderzoeksgebied in kaart te worden gebracht. Het vooronderzoek OO-conflictperiode heeft tot doel om te beoordelen of er indicaties zijn dat binnen het onderzoeksgebied ontplofbare oorlogsresten aanwezig zijn, en zo ja, om het verdachte gebied af te bakenen. Dit gebeurt op basis van verzameld en geanalyseerd (historisch) feitenmateriaal.

Betekenis voor het plangebied

Het onderzoek komt tot de conclusie dat er geen OO (meer) in het onderzoeksgebied zijn te verwachten. Dit betreft zowel de doorfietsroute als de natuurvriendelijke oever. Het onderzoeksgebied is daarmee onverdacht verklaard. Grondroerende werkzaamheden die binnen het onderzoeksgebied zullen plaatsvinden, kunnen normale doorgang hebben. Er is geen aanleiding om vervolgstappen te nemen op het gebied van OO. Hierbij wordt wel geadviseerd om het protocol 'spontaan aantreffen OO' te hanteren.

Conclusie

Het project is uitvoerbaar op het gebied van ontplofbare oorlogsresten.

4.5 Ecologie

Wet- en regelgeving

In opdracht van de provincie Drenthe heeft Sweco een verkennend natuuronderzoek uitgevoerd (zie ook bijlage 6). Plannen, projecten en andere handelingen dienen getoetst te worden aan de wet- en regelgeving voor natuur. Per 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. De natuurbescherming in Nederland bestaat uit de volgende kaders:

- Wet natuurbescherming (Wnb):
 - Natura 2000-gebieden. De Wnb zorgt voor de bescherming van Natura 2000 gebieden. Voor ieder Natura 2000-gebied zijn instandhoudingsdoelstellingen opgesteld voor één of meerdere soorten en/of habitats. Voor ruimtelijke ontwikkelingen binnen de Natura 2000-gebieden en tevens voor ontwikkelingen daarbuiten die van invloed

- kunnen zijn ('door externe werking') op die beschermde natuurgebieden, gelden strenge restricties.
- Soorten. Voor alle in de wet genoemde diersoorten (inclusief vogels) geldt dat het verboden is individuen van deze soorten (opzettelijk) te doden of te vangen. Bovendien is het verboden nesten (en eieren) en (vaste) voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen dan wel weg te nemen. Voor de in de wet genoemde plantensoorten geldt dat het verboden is exemplaren in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen
 - Natuurnetwerk Nederland (NNN), voorheen ecologische hoofdstructuur (EHS), en eventueel gebieden buiten het NNN, zoals weidevogelleefgebieden, akkervogelgebieden en ganzenfoerageergebieden. Het natuurnetwerk Nederland (NNN) is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. Het doel van het NNN is de instandhouding en ontwikkeling van natuurgebieden en een groot aantal soorten en ecosystemen te laten voortbestaan. Sinds 2014 zijn de provincies het eerste verantwoordelijke bevoegd gezag voor het NNN. De provincies hebben in een verordening regelgeving vastgelegd ten aanzien van het NNN.

Onderzoek

Natura 2000-gebieden

De werkzaamheden vinden plaats buiten de begrenzing van een Natura 2000-gebied (zie figuur 4.3), waardoor versnippering of areaalverlies niet aan de orde is. Het meest dichtbijgelegen Natura 2000-gebied, Drentsche Aa, ligt op dusdanige afstand van het plangebied (ca. 2,2 km ten oosten) dat geen verstoring door licht, geluid of beweging zal plaatsvinden.



Figuur 4.3: Natuurgebieden in de nabijheid van het bestemmingsplangebied

Soortenbescherming

Door het ontbreken van essentieel leefgebied binnen het plangebied zijn geen beschermde soorten aanwezig of te verwachten. Wel komen deze voor in de omgeving. Langs het volledige tracé is reeds een (onverhard) pad aanwezig, waar sporen zijn aangetroffen van veelvuldige betreding, waardoor geen geschikt gebied verloren gaat.

Om verstoring van broedende vogels in bomen en bosschages te voorkomen zullen de werkzaamheden buiten het broedseizoen (grotendeels half maart t/m juli met uitloop tot halverwege augustus) uitgevoerd moeten worden. Indien uitvoering van de werkzaamheden in het broedseizoen niet is te voorkomen en in gebruik zijnde nesten van vogels kunnen worden verstoord, dient het terrein voorafgaand aan de werkzaamheden geïnspecteerd te worden door een deskundig ecoloog op aanwezigheid van in gebruik zijnde vogelnesten. Deze dienen gespaard te blijven en niet verstoord te worden zolang ze in gebruik zijn. In de te kappen bomen zijn geen jaarrond beschermde nesten aanwezig.

Zorgplicht

Om verstoring van migrerende, overvliegende of foeragerende vleermuizen te voorkomen, dienen de werkzaamheden zo veel als mogelijk overdag uitgevoerd te worden en dient waar mogelijk tussen zonsondergang en zonsopgang geen directe werkverlichting of strooiverlichting (m.u.v. voertuigen) toegepast te worden, die op bosjes, bomen en gebouwen kan schijnen.

Voor eventueel aanwezige algemene (vrijgestelde) soorten in de Provincie Drenthe geldt een vrijstelling van de verbodsbepalingen uit de Wet natuurbescherming. Hiervoor geldt wel de zorgplicht, wat betekent dat nadelige gevolgen voor planten en dieren zoveel mogelijk moet worden voorkomen. Dit houdt voornamelijk in dat aanwezige dieren de gelegenheid moeten krijgen het plangebied te verlaten.

Natuurnetwerk Nederland

Het plangebied bevindt zich volledig buiten de begrenzing van NNN Drenthe (zie ook figuur 4.3). Door de geplande werkzaamheden ontstaan geen negatieve effecten op de kernwaarden van het natuurnetwerk.

Conclusie

Het planvoornemen voldoet aan de wet- en regelgeving met betrekking tot het thema ecologie.

4.6 Stikstofdepositie

Voor elke vorm van additionele stikstofuitstoot moet aangetoond worden of een significant effect uitgesloten kan worden en zo niet dan dient een vergunning aangevraagd te worden, waaraan een passende beoordeling ten grondslag ligt. In bijlage 7 is het onderzoek naar stikstofdepositie opgenomen.

Aanlegfase

Op basis van de emissiebronnen in de plansituatie is de stikstofdepositie tijdens de aanlegfase in stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden berekend. Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van AERIUS Calculator. De AERIUS-berekening geeft als resultaat een depositietoename van 0,02 mol N/ha/jaar op het Natura 2000-gebied Drentsche Aa.

In het scenario met deels emissieloos materiaal geeft de AERIUS-berekening een depositietoename van 0,00 mol N/ha/jaar op het Natura 2000-gebied Drentsche Aa. De provincie Drenthe gaat het project aanbesteden met de verplichting dat zero-emissie bouw materieel wordt ingezet.

Gebruiksfase

Ook bromfietzers maken gebruik van de doorfietsroute. De verbrandingsmotoren leiden tot emissies van stikstof. Ten behoeve van het bestemmingplan dienen de effecten van de planontwikkeling inzichtelijk te worden gemaakt ten opzichte van de referentiesituatie. Voor bestemmingsplannen geldt de huidige feitelijke situatie als referentiesituatie.

Volgens opgaaf van de opdrachtgever worden er 500 bewegingen per dag verwacht op het traject. Als worst case uitgangspunten is aangegeven dat hierin het aandeel bromfietzers 10% bedraagt. Dit komt dan overeenkomt 18.250 bewegingen van bromfietzers per jaar. De emissies van de bromfietzers zijn bepaald voor het traject tussen de Groningerweg en Onlandweg. De voorgenomen planontwikkeling geeft ten opzichte van de referentiesituatie geen toename van de stikstofdepositie hoger dan 0,00 mol/ha/jaar.

Conclusie

Significante effecten ten gevolge van stikstofdepositie zijn uitgesloten mits het project (deels) emissieloos wordt uitgevoerd. Er zijn voor wat betreft het aspect stikstofdepositie geen belemmeringen om het bestemmingsplan vast te stellen.

4.7 Water

Wet- en regelgeving

Op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, aanhef en onder b, Bro dient inzicht te worden gegeven in de gevolgen voor de waterhuishouding die samenhangen met de ruimtelijke ontwikkeling die mogelijk wordt gemaakt. In deze waterparagraaf wordt uiteengezet of en in welke mate de doorfietsroute gevolgen heeft voor de waterkwantiteit en -kwaliteit. Ook het waterveiligheidsaspect in relatie tot de waterkering komt in deze paragraaf aanbod.

Deze waterparagraaf is uitgevoerd met inachtneming van het Keur Hunze en Aa's. In de watertoets wordt uitgebreider ingegaan op het toetsingskader en de uitgangspunten. De watertoets is een belangrijk instrument bij het klimaatbestendig en waterrobuust inrichten van de ruimte. De watertoets zorgt ervoor dat in alle ruimtelijke plannen aandacht wordt besteed aan veiligheid, kwaliteit én kwantiteit van water.

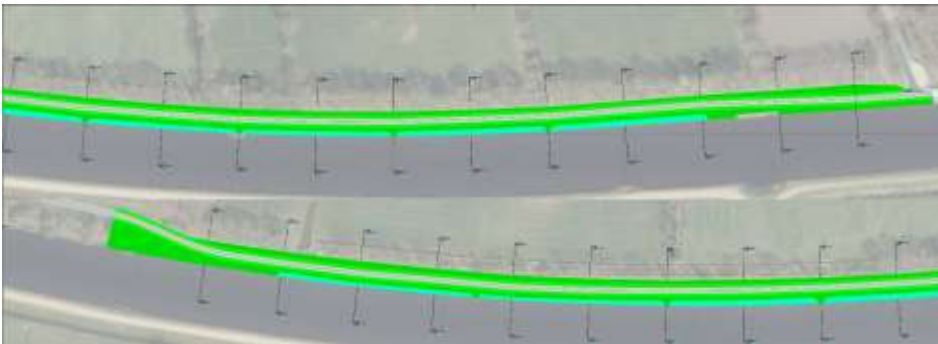
Watertoets

Op 7 maart 2022 is het waterschap via de digitale watertoets op de hoogte gesteld van dit plan. Op 1 mei 2022 heeft het waterschap Hunze en Aa's een reactie gestuurd ten aanzien van de Watertoets. In deze reactie wordt aangegeven dat er al veelvuldig overleg is geweest tussen de provincie Drenthe en het waterschap over het project en specifiek de tunnel. De aanmelding heeft ertoe geleid dat er eigendommen van het waterschap en/of belangen in het watersysteem zijn geraakt. De normale procedure wordt doorlopen. Dit houdt in dat het waterschap een maatwerk wateradvies levert. In deze waterparagraaf zijn deze adviezen beschreven en is aangegeven hoe het plan rekening houdt met deze adviezen.

Door de realisatie van het fietspad neemt het verharde oppervlak toe ten opzichte van de huidige situatie. Aangezien het hemelwater op het fietspad via de berm afwatert op het kanaal zijn geen aanvullende maatregelen nodig zoals goten en/of straatkolken. Hierdoor is geen extra waterbergingscapaciteit benodigd om nadelige effecten van de versnelde afvoer te voorkomen.

Speciale aandacht is nodig voor de afvoer van hemelwater ter plaatse van de tunnelbak. Dit zal middels een pomp worden afgevoerd. Er moet daarbij voorkomen worden dat daardoor de bergingsruimte wordt beperkt binnen het oppervlaktewatersysteem waarnaar dit wordt afgevoerd. Daarnaast is het van belang dat de afvoer van het water uit de tunnelbak niet zal leiden tot verslechtering van de kwaliteit van het water in het Noord-Willemskanaal. Bij de aanvraag van de watervergunning moet worden aangetoond dat aan deze eis wordt voldaan.

Daarnaast moet de waterbergingsruimte, die door aanleg van de tunnelbak in het Noord-Willemskanaal wordt onttrokken, worden gecompenseerd door het creëren van extra waterbergingsruimte binnen hetzelfde kanaalvak. In overleg met het waterschap Hunze en Aa's is ervoor gekozen deze watercompensatie te realiseren door het aanleggen van een natuurvriendelijke oever aan de oostzijde van het Noord-Willemskanaal. Dit gebeurt over een traject van circa 1 kilometer tussen de laad- en loskade en de Onlandweg (zie figuur 4.4).



Figuur 4.4: Schetsontwerp natuurvriendelijke oever

De dijk langs het Noord-Willemskanaal is een waterkering waarvoor waterveiligheidseisen gelden. Het tracé moet voldoen aan de veiligheidseisen die gelden voor een regionale waterkering met een overstromingsnorm van 1:100. Op basis van historische meetgegevens van waterstanden heeft het waterschap geconcludeerd dat de maatgevende waterstand voor een 1:100 jaar situatie voor dit traject uitkomt tussen NAP + 7,40 m en NAP + 7,50 m. Om tot een minimaal benodigde kadehoogte te komen moet hier tussen 0,3 en 0,5 m bij worden opgeteld vanwege golfslag en een veiligheidsmarge. Dat betekent dat de minimumhoogte van NAP +7,80 m. Op basis van de AHN3-gegevens (Actueel Hoogtebestand Nederland) wordt geconcludeerd dat de huidige hoogte van kade deels niet aan deze minimumhoogte-eis voldoet. De kade moet worden opgehoogd. Om te voorkomen dat de fietsroute tussentijds verwijderd zou moeten worden om de kade weer te laten voldoen aan de geldende veiligheidseisen, moet de kade met fietsroute op voldoende hoogte worden aangelegd.

Om te zorgen dat kade niet hoeft te worden verhoogd voordat de technische levensduur van het fietspad verstreken is, is het van belang om het fietspad met voldoende overhoogte op de kade aan te brengen. Het is aan te raden grondonderzoek/sonderingen te doen om de te verwachten zettingen per

deeltraject nader te berekenen. Het waterschap verwacht dat de vereiste aanleghoogte richtinggevend uit zal komen tussen NAP +7,90 en +8,00 m. Deze ophoging is het uitgangspunt geweest voor het uiteindelijke ontwerp van de doorfietsroute. De tunnelbak krijgt ook een kerende hoogte (het laagste punt van de bovenzijde van de constructie van de tunnelbak) van ten minste NAP +8.00 m zodat deze voldoende toekomstbestendig wordt gerealiseerd.

Voor het werken op en langs de waterkering en de aanpassing van het kanaal met de realisatie van de tunnel wordt voorafgaand aan de uitvoering een watervergunning aangevraagd. Verder kruist het tracé van de geplande doorfietsroute een rioolpersleiding van het waterschap. Voor werkzaamheden binnen de beschermingszone van deze leiding wordt tevens een watervergunning aangevraagd.

Conclusie

De aandachtspunten van het waterschap zijn meegenomen in het plan. Het bestemmingsplan is op het gebied van water uitvoerbaar.

4.8 Verkeer

Verwacht gebruik van het fietspad

De provincie Drenthe heeft een indicatie van het verwachte gebruik gegeven van de doorfietsroute, zoals destijds in de variantenstudie voor dit tracé van de doorfietsroute Groningen-Assen is opgenomen. Hierbij is op te merken dat de toekomstige intensiteiten op de deeltracés dichtbij Groningen en Assen hoger zijn dan op de deeltracés in het middengedeelte. Een grove schatting komt neer op de volgende aantallen per etmaal:

Deeltracé	Indicatie intensiteit (fietsers/etmaal)
Omgeving Assen	1.000 - 1.500
Tynaarlo	500
Haren – Groningen	1.000 - 1.500
Van Ketwich Verschuurlaan – centrum Groningen	2.000 - 2.500

Zoals blijkt uit de tabel is de verwachte intensiteit bij Tynaarlo circa 500 fietsers per etmaal. De beoogde breedte van het fietspad (4,0 meter) en de fietstunnel biedt ruim voldoende capaciteit voor het gebruik.

Verkeersveiligheid

De doorfietsroute is voor meerdere doelgroepen geschikt. Niet alleen voor de snelle fietsers (zoals wielrenners en mensen op een speed pedelec of e-bike) maar ook voor fietsers die in een minder snel tempo willen fietsen. De doorfietsroute is een comfortabele fietsroute voor fietsers tussen Assen en Groningen langs het Noord-Willemskanaal. De route wordt niet alleen comfortabel en veilig vanwege de vlakke verharding (beton) maar ook qua breedte (4,0 meter). Er is voldoende ruimte om met twee personen naast elkaar te fietsen en te passeren zonder dat men op de andere weghelft hoeft te fietsen.

Er zijn op drie kruisingen maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers te verhogen:

- De Meerweg vormt in de huidige situatie de doorgaande route met een flauwe bocht ter hoogte van het kanaal richting het bedrijventerrein Vriezerbrug. In de toekomstige situatie zal de doorfietsroute in de voorrang komen ten opzichte van het verkeer komende vanaf het bedrijventerrein Vriezerbrug. De aansluiting van de doorfietsroute met de Meerweg wordt haaks vormgegeven in de vorm van een T-splitsing. De bomen in de bocht tussen de Meerweg en het kanaal blijven zoveel mogelijk behouden.
- De meest duurzaam veilige vorm van een fietsoversteek ter hoogte van de N386 Vriezerweg is een ongelijkvloerse oversteek. Met dit bestemmingsplan wordt deze tunnel mogelijk gemaakt. De fietstunnel ligt in het kanaal tegen de kade.
- Ter hoogte van de kruising met de Onlandweg moet het (landbouw)verkeer komende van de Onlandweg voorrang geven aan de fietsers op de doorfietsroute.

Aan de noordkant van het plangebied over de Meerweg wordt een fietsstraat gerealiseerd waar overig (auto)verkeer ook welkom is. Tussen de T-splitsing van de Meerweg-Watermolendijk en de N386 en in de fietstunnel zijn alleen (brom)fietsers welkom. Langs de Watermolendijk wordt onderzocht welke maatregelen getroffen kan worden om overig verkeer te weren, terwijl de aanwonenden langs de Watermolendijk wel per auto hun perceel kunnen bereiken.

Ten zuiden van de Vriezerbrug tot aan de Onlandweg zijn in principe alleen (brom)fietsers welkom op de doorfietsroute. Een uitzondering wordt gemaakt voor de bereikbaarheid van het autoverkeer voor een woning langs de doorfietsroute en het verkeer naar de laad- en losplaats.

Conclusie

De aanleg van de doorfietsroute bij de Vriezerbrug heeft een positief effect op het gebruik en de verkeersveiligheid van de doorfietsroute De Groene As.

4.9 Geluid

Wet- en regelgeving

Het nieuw aan te leggen gedeelte van de doorfietsroute ligt buiten de bebouwde kom van Tynaarlo. De (brom)fietstunnel binnen de doorfietsroute wordt een weg met een beperkte toegankelijkheid. Alleen fietsers en brom-/snorfietsers mogen van dit deel van deze doorfietsroute gebruik maken. Er geldt, volgens artikel 21 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, een beperkte maximale snelheid van 40 km/uur voor een fiets-/bromfietspad. De aanleg van de (brom)fietstunnel betreft een wettelijk gezoneerde weg binnen het wettelijk kader van de Wet geluidhinder, dus is een toets aan de normering genoemd in de Wet geluidhinder noodzakelijk (opgenomen als bijlage 8).

Betekenis voor het planvoornemen

Voor woningen, gelegen binnen de wettelijke zone van een weg, is in de Wet geluidhinder een ten hoogste toelaatbare geluidbelasting op de gevel bepaald van het jaargemiddelde geluidniveau van 48 dB L_{den} . In een worst-case scenario, waarbij tien bromfietsen per uur gedurende een volledig etmaal (240 bromfietsen per etmaal) langsrijden, is het jaargemiddelde geluidniveau hoogstens 43 dB. Er wordt voldaan aan de wettelijke ten hoogste toelaatbare waarde van 48 dB. De tunnelbak is gemodelleerd met volledig akoestisch reflecterende zijwanden. De akoestisch reflecterende werking van de tunnelbak zit daarmee verwerkt in de berekende geluidbelastingen.

Het aantal passerende bromfietzers per etmaal is naar verwachting in de realistische situatie circa 50 bromfietsen¹, dus de verwachting is dat het jaargemiddelde geluidniveau minder is dan 43 dB.

Vanwege de relatief korte afstand van de (brom)fietstunnel tot de nabijgelegen woningen, wordt op voorhand niet uitgesloten dat het geluid van een passerende bromfiets mogelijk als hinderlijk kan worden ervaren. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is ter referentie ook de geluidbelasting inzichtelijk gemaakt van een enkele bromfietspassage op de gevels van de woningen in het onderzoek (zie bijlage 8). Er geldt echter geen wettelijke normering voor het maximaal geluidniveau (L_{Amax}) veroorzaakt door een bromfiets die woningen passeert. De kans op geluidhinder bij omwonenden, als gevolg van de nieuwe doorgaande bromfietsroute via de nieuwe tunnelbak, wordt als gering beschouwd en behoeft geen aanvullende maatregelen.

Conclusie

Het planvoornemen voldoet aan de wet- en regelgeving met betrekking tot het thema geluid.

4.10 Luchtkwaliteit

Wet- en regelgeving

De Wet Milieubeheer geeft het kwaliteitsniveau aan waaraan de buitenlucht moet voldoen om ongewenste effecten van luchtverontreiniging op de gezondheid van mensen te voorkomen, onder andere als gevolg van het verkeer. In deze wet staan luchtkwaliteitsnormen voor onder meer stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof ($PM_{2,5}$ en PM_{10}). Een groot deel van de luchtverontreiniging in Drenthe wordt van elders aangevoerd met de wind. Dit geldt vooral voor fijn stof. Met name voor NO_2 komen langs drukke wegen verhoogde concentraties voor.

Indien het uitvoeren van bevoegdheden, zoals het vaststellen van bestemmingsplannen, gevolgen kan hebben voor de luchtkwaliteit, kunnen bestuursorganen die bevoegdheden uitvoeren wanneer aannemelijk is gemaakt dat sprake is van één van onderstaande gevallen (artikel 5.16 Wm):

- het bestemmingsplan leidt niet tot het overschrijden van de in de wet genoemde grenswaarden;
- de luchtkwaliteit verbetert per saldo door het bestemmingsplan/ blijft ten minste gelijk;

¹ Volgens opgave van de opdrachtgever worden er 500 bewegingen per dag verwacht op het traject. Als worst case uitgangspunten is aangegeven dat hierin het aandeel bromfietzers 10% bedraagt.

- het bestemmingsplan draagt niet in betekenende mate bij aan de concentratie van een stof waarvoor in de wet grenswaarden zijn opgenomen;
- de ontwikkeling is opgenomen in een vastgesteld programma, zoals het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL).

Betekenis voor het planvoornemen

Dit bestemmingsplan voorziet in het realiseren van een doorfietsroute. Hiermee wordt voldaan aan het criterium dat de luchtkwaliteit als gevolg van het bestemmingsplan ten minste gelijk blijft aan het vigerende bestemmingsplan. Verder onderzoek naar het effect van dit plan op de luchtkwaliteit kan achterwege blijven.

Conclusie

Voor het thema luchtkwaliteit voldoet het planvoornemen aan de wet- en regelgeving.

4.11 Externe veiligheid

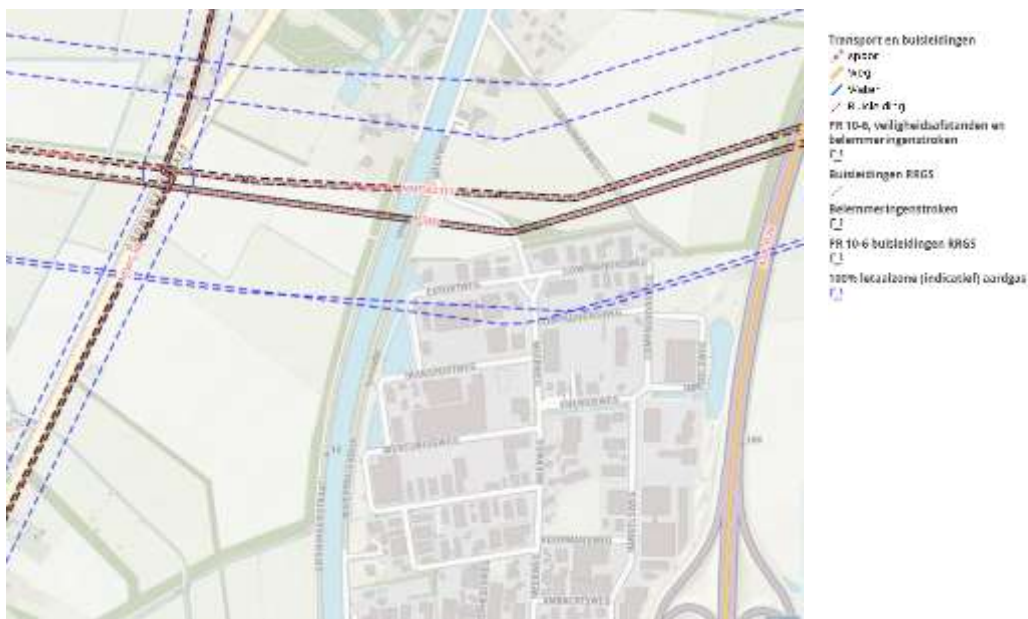
Wet- en regelgeving

Externe veiligheid betreft het risico dat aan bepaalde activiteiten verbonden is voor niet bij de activiteit betrokken personen. Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het voorkomen en beheersen van risicovolle bedrijfsactiviteiten en van risicovol transport.

Bij een nieuw bestemmingsplan moet het plangebied worden getoetst aan het vigerende beleid voor externe veiligheid. Om de ontwikkeling verder in procedure te kunnen brengen is het noodzakelijk aan te tonen dat de omgeving geen onaanvaardbare risico's veroorzaakt voor de ontwikkeling. Het plaatsgebonden risico vanwege inrichten en het transport van gevaarlijke stoffen voor kwetsbare objecten mag niet hoger zijn dan de daarvoor geldende grenswaarde. Ook mag de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet worden overschreden en op basis van onderzoek (en advies van de regionale brandweer) moet blijken dat er voldoende mogelijkheden zijn tot zelfredzaamheid en bereikbaarheid voor hulpverlening en rampenbestrijding.

Betekenis voor het planvoornemen

De doorfietsroute kruist aan de noordkant van het bestemmingsplangebied twee aardgasleidingen, de A540 en de NM-502311. Deze hebben een 100% letaalzone van respectievelijk 175 en 215 meter, zoals in figuur 4.5 ook met de blauwe stippellijnen is aangegeven.



Figuur 4.5: Uitsnede Signaleringskaart

Binnen deze zone verblijven echter op dit moment ook al mensen. Daarnaast leidt dit bestemmingsplan niet tot een permanent verblijf van extra mensen. Als gevolg van dit bestemmingsplan, dat de aanleg van een doorfietsroute mogelijk maakt, ontstaan geen nadelige gevolgen ten aanzien van externe veiligheid. Het plan maakt geen kwetsbare objecten mogelijk, heeft geen invloed op het plaatsgebonden risico en heeft geen effect op de oriëntatiewaarde van het groepsrisico.

Met de beheerder van de leidingen is afgestemd welke maatregelen getroffen worden voorafgaand en tijdens de uitvoering van de werkzaamheden voor de aanleg van de doorfietsroute. Er zal in ieder geval een zettingsberekening uitgevoerd moeten worden voordat de werkzaamheden kunnen starten.

Conclusie

Het planvoornemen voldoet aan de wet- en regelgeving met betrekking tot het thema externe veiligheid.

4.12 M.e.r.-beoordeling

Wet- en regelgeving

De Europese richtlijn m.e.r. (2011/92/EU) is door de Nederlandse wetgever overgenomen en verwerkt in het Besluit milieueffectrapportage. Hierin zijn de activiteiten opgenomen waarvoor een m.e.r.-procedure of -beoordeling nodig is. De directe verplichting voor een m.e.r.-procedure (project-m.e.r.-plicht) ontstaat als de voorgenomen activiteit is vermeld in bijlage C van het Besluit milieueffectrapportage, minimaal gelijk is aan de daarbij vermelde drempelwaarden én de activiteit mogelijk wordt gemaakt in één van de in het Besluit milieueffectrapportage aangewezen wettelijke plannen of besluiten. In aanvulling daarop kan een plan-m.e.r.-plicht gelden wanneer significant negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstelling van een Natura 2000-gebied niet zijn uit te sluiten. In een dergelijk geval geldt (conform art. 2.7 t/m 2.9 Wet natuurbescherming) 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 daarmee de verplichting tot het uitvoeren van een plan-m.e.r.

Daarnaast kan een activiteit m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn op basis van het Besluit milieueffectrapportage. Dit is het geval wanneer de voorgenomen activiteit is vermeld in onderdeel D van het Besluit milieueffectrapportage, de activiteit minimaal gelijk is aan de vermelde drempelwaarden en de activiteit mogelijk wordt gemaakt in de aangewezen plannen of besluiten. Als blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog een m.e.r.-procedure nodig.

Voor activiteiten onder de drempelwaarde van onderdeel D van het Besluit milieueffectrapportage bestaat de verplichting tot een zogenaamde 'vormvrije m.e.r.-beoordeling'. Ook daarbij concludeert het bevoegd gezag of er wel of geen belangrijke nadelige milieugevolgen zullen optreden. Als blijkt dat aanzienlijke nadelige milieugevolgen niet zijn uit te sluiten, is alsnog m.e.r.-procedure nodig.

Betekenis voor het planvoornemen

De activiteit 'aanleggen van een fietspad' is als zodanig niet opgenomen in de activiteitenlijst van het Besluit m.e.r. Het is de vraag of dit project zich laat kwalificeren als een 'landinrichtingsproject' (categorie D 9 van de bijlage bij het Besluit m.e.r.). Deze categorie heeft betrekking op een landinrichtingsproject dan wel een wijziging of uitbreiding daarvan. De term 'landinrichtingsproject' in het Besluit m.e.r. is echter niet nader gedefinieerd. De term 'landinrichting' wordt over het algemeen gebruikt voor maatregelen en voorzieningen als gedefinieerd in artikel 1, eerste lid, van de Wet inrichting landelijk gebied (Wilg) dan wel het reconstructieplan of de uitwerking daarvan als bedoeld in de artikelen 11 en 18 van de Reconstructiewet concentratiegebieden. Deze ontwikkeling betreft niet een dergelijk geval van landinrichting of reconstructie. Echter worden termen van de bijlage bij het Besluit m.e.r. vaak ruimer bedoeld en geïnterpreteerd. Zo oordeelt de rechtbank van Overijssel dat deze term (blijkens de kolommen 2 tot en 4 van categorie D 9 van de bijlage bij het Besluit m.e.r.) ook betrekking kan hebben op andere grootschalige projecten in het buitengebied dan alleen landinrichtingsprojecten in de zin van de Wilg. Naar het oordeel van deze rechtbank is de term 'landinrichtingsproject' in categorie D 9 evenwel niet zo ruim dat iedere ontwikkeling in het buitengebied hieronder valt. De categorie is met name bedoeld voor grootschalige projecten in het buitengebied. De aanleg van een fietsroute valt op basis van jurisprudentie niet aan te merken als een grootschalig project in het buitengebied en is daarom niet m.e.r.-beoordelingsplichtig.

Conclusie

Het project is niet m.e.r.-beoordelingsplichtig.

5 Juridische planopzet

5.1 Systematiek

Het juridisch bindende gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit de verbeelding en planregels. De verbeelding heeft een functie als visualisering van de geldende bestemmingen en aanduidingen. Ook zijn dubbelbestemmingen aangegeven die de bestemmingsgrenzen overschrijden, zoals voor de bescherming van archeologische waarden en voor de bescherming van het grondwater.

De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in meerdere hoofdstukken. In paragraaf 5.2 worden per hoofdstuk de bepalingen toegelicht. De toelichting heeft geen juridisch bindende werking. De toelichting maakt juridisch ook geen deel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van bepaalde bestemmingen en regels.

Omgevingswet

Dit bestemmingsplan vindt zijn basis in de Wet ruimtelijke ordening (Wro) en is conform de huidige wet- en regelgeving opgesteld. Na inwerkingtreding van de nieuwe Omgevingswet zal dit bestemmingsplan, net als de andere huidige gemeentelijke bestemmingsplannen, integraal deel uitmaken van het omgevingsplan. Voor het omgevingsplan zal het overgangsrecht uit de Invoeringswet Omgevingswet en het Invoeringsbesluit Omgevingswet gelden. De 'overgangsfase' geldt tot 2032. In deze fase kan de gemeente de huidige regels uit bestemmingsplannen omzetten naar het nieuwe omgevingsplan.

5.2 Toelichting op de regels

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

In hoofdstuk 1 staan de inleidende bepalingen van de regels beschreven.

Artikel 1: Begrippen

Artikel 1 geeft de betekenis aan een aantal in de regels voorkomende begrippen. Hierdoor wordt de interpretatie van de begrippen vastgelegd, waardoor de duidelijkheid wordt vergroot.

Artikel 2: Wijze van meten

Het tweede artikel geeft aan hoe bepaalde maten dienen te worden berekend.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Agrarisch

Vanwege de haakse aansluiting van de Meerweg op de Watermolendijk is deze hoek aan de noordoostzijde van de splitsing, waar nu een verkeersbestemming geldt, opnieuw bestemd als Agrarisch.

De bestemming Agrarisch is inhoudelijk zoveel mogelijk afgestemd op het bestemmingsplan Buitengebied Tynaarlo. Deze bestemming is in hoofdzaak bedoeld voor de uitoefening van grondgebonden agrarische bedrijven.

Daarnaast is, ondergeschikt aan het agrarisch gebruik, ook extensieve dagrecreatie en ontwikkeling en behoud van landschappelijke, natuurlijke en cultuurhistorische waarden mogelijk.

Op deze gronden is bepaald dat geen gebouwen mogen worden gebouwd. Hierop is, in lijn met het bestemmingsplan Buitengebied, één uitzondering gemaakt voor schuilstallen. Verder zijn slechts bouwwerken, geen gebouwen zijnde, toegestaan.

In deze bestemming is ook een regeling opgenomen die bepaalt dat geen aanleg- of grondwerkzaamheden plaats mogen vinden zonder vergunning.

Artikel 4 Verkeer

Binnen de bestemming Verkeer zijn wegen, straten (waaronder fietsstraten), bermen, voet- en fietspaden evenals bruggen en andere kunstwerken, parkeervoorzieningen, water, watergangen, overige infrastructurele voorzieningen, nutsvoorzieningen, groenvoorzieningen en waterhuishoudkundigevoorzieningen (waaronder natuurvriendelijke oevers) toegelaten.

Artikel 5 Leiding – Gas

Binnen het plangebied liggen tweehoofdgastransportleidingen die de dubbelbestemming Leiding - Gas hebben. Deze gronden zijn, naast de andere voor die gronden aangewezen bestemmingen, mede bestemd voor de bescherming van de leidingen. In afwijking van het overige in de regels bepaalde mag op deze gronden niet worden gebouwd, met uitzondering van bebouwing ten behoeve van het leidingenbeheer. Verder geldt een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 6 Anti-dubbeltelregel

De anti-dubbeltelbepaling in dit artikel voorkomt dat gronden die eenmaal zijn bebouwd in verschillende regelingen meerdere keren meegeteld worden.

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

In dit artikel is aangegeven welke gebruiksvormen in ieder geval strijdig zijn met het bestemmingsplan.

Artikel 8 Algemene aanduidingsregels

Er is een zone opgenomen ter voorkoming van belemmeringen van het luchtvaartverkeer. Binnen de aanduiding 'luchtvaartverkeerszones – cns-apparatuur 2' gelden beperkingen ten aanzien van het bouwen in verband met de mogelijke verstoring van de communicatie, navigatie en surveillance apparatuur van het vliegveld.

Artikel 9 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel is aangegeven van welke regels in het bestemmingsplan 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.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 10 en 11

In dit hoofdstuk is het wettelijk voorgeschreven overgangsrecht beschreven. In de slotregel staat op welke wijze naar het plan verwezen kan worden

6 Inspraak en vooroverleg

6.1 Inspraak

Gedurende het proces is de omgeving veelvuldig meegenomen en zijn er voldoende momenten voor inspraak geweest, zoals is beschreven in paragraaf 7.2.

6.2 Vooroverleg

Instanties die blijkens hun werkterrein, belangen vertegenwoordigen of bevoegdheden krachtens de Wro hebben, zijn bij de totstandkoming van bestemmingsplannen betrokken in het kader van artikel 3.1.1 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro).

De verslaglegging van het vooroverleg is als bijlage 9 van de toelichting aan dit plan toegevoegd.

6.3 Het vervolg

De inspraak- en overlegreacties zijn verwerkt en het ontwerp van dit bestemmingsplan heeft overeenkomstig afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht zes weken ter inzage gelegen. Tijdens deze periode kon eenieder zienswijzen indienen tegen het plan. De zienswijzen hebben geleid tot een aanpassing van het akoestisch onderzoek. De zienswijzennota is als bijlage 10 van de toelichting aan dit plan toegevoegd.

Daarnaast zijn er enkele (ambtshalve) wijzigingen doorgevoerd in de regels en de verbeelding voorafgaand aan de ter inzage legging van het vastgestelde bestemmingsplan. De wijzigingen zijn beschreven in de Staat van wijzigingen, opgenomen als bijlage 11.

Na de ter inzage legging volgt vaststelling van het bestemmingsplan door de gemeenteraad. Hier worden de ingediende zienswijzen bij betrokken. Na vaststelling van het bestemmingsplan volgt de beroepstermijn van zes weken. Tijdens deze periode kunnen belanghebbenden in beroep gaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Na de beroepstermijn treedt het plan in werking en is onherroepelijk als er geen beroep wordt ingesteld. Als er wel beroep wordt ingesteld wordt het plan pas na de uitspraak van de Raad van State onherroepelijk maar treedt wel eerder in werking.

7 Economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid

7.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij een ontwikkeling moet de economische uitvoerbaarheid aangetoond worden. In dit kader kan worden gemeld dat het project wordt gefinancierd door de provincie en gemeente.

Op grond van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening dient voor gronden waar een bouwplan is voorgenomen een exploitatieplan te worden vastgesteld. De voorgenomen aanleg van dit deeltracé van de doorfietsroute De Groene As betreft geen bouwplan in de zin van het Besluit ruimtelijke ordening, zodat een exploitatieplan niet nodig is. Om deze reden wordt geen exploitatieplan vastgesteld.

7.2 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

Zoals te lezen is in het hoofdstuk Beleid is de doorfietsroute een langgekoesterde wens en een belangrijke schakel tussen Groningen en Assen. In hoofdstuk 2 is het belang van het fietspad voor de regio beschreven.

Uit de communicatie voorafgaand aan de planvorming en tijdens de inloopbijeenkomst is gebleken dat er veel draagvlak in het gebied is voor de realisatie van de fietsverbinding. De varianten zijn in een variantenstudie in 2018 uitgebreid onderzocht. De omgeving is hierin meegenomen.

In maart 2022 is er gesproken met alle direct aanwonenden van de toekomstige tunnel bij Vriezerbrug. Het gaat om alle bewoners van de Watermolendijk en de bewoners op de hoek tegenover Grand Café Vriezerbrug. Daarnaast is gesproken met Dorpsbelang Tynaarlo en de Fietsersbond.

Op 20 april 2022 is een inloopbijeenkomst georganiseerd in Grand Café de Vriezerbrug voor omwonenden en belanghebbenden. Mensen kregen uitleg over de plannen en procedure en konden aangeven waar rekening mee gehouden moet worden voor het ontwerp.

Tenslotte is er op 6 maart 2023 opnieuw een bijeenkomst met de direct aanwonenden georganiseerd, waarin zowel de actuele stand van zaken is besproken alsmede inzicht gegeven in de te verwachten planologische procedure.

Al met al kan gesteld worden dat veelvuldig contact is gezocht met de direct aanwonenden en dat het project maatschappelijk uitvoerbaar is.

