



Aan de gemeenteraad

Agendapunt: 5.1/28062017

Documentnr.: RV17.0081

Roden, 21 juni 2017

---

**Onderwerp**

Centrumhalte Norg

---

Onderdeel programmabegroting: Ja, onderdeel economische ontwikkeling

---

**Voorstel**Kiezen voor "de Brink" locatie als uit te werken variant voor de centrumhalte Norg.

---

**Inleiding**

Op 13 januari 2016 hebben wij u met betrekking tot de RSP-subsidieaanvraag voor de centrumhalte Norg het volgende toegezegd:

- Dat alle opties/varianten voor realisering van een centrum-bushalte in Norg nog open blijven en nog besproken gaan worden in de raad.
- De huidige RSP-aanvraag is slechts bedoeld als een eerste aanmelding voor de RSP-aanvraaglijst.
- In dit proces geen vervolgstappen te zullen zetten voordat is besloten op de subsidieaanvraag en geen enkele uitgave te doen ten laste van het nu beschikbaar gestelde krediet voordat
  - a. er een besluit is genomen over de subsidie en
  - b. de raad daarvoor toestemming heeft gegeven.
- De raad op de hoogte te houden van de ontwikkelingen.
- Na het besluit op de subsidieaanvraag met de raad en overige belanghebbenden om tafel te gaan over het vervolg.
- Terug te komen op de aanpak van de knelpunten met betrekking tot de brandweerkazerne te Norg nadat de burgemeester zijn ronde langs de verschillende kazernes in Noordenveld heeft afgerond.

Uit de raadsvergadering is ons gebleken dat er in uw raad weinig draagvlak is voor het aangepaste plan 'Dorenbos' waarvoor de RSP-subsidie is aangevraagd. Samenvattend kan worden gesteld dat het plan door velen te complex en kostbaar gevonden wordt in relatie tot het (openbaar vervoer) probleem op de Brink. In dit voorstel vindt u het overzicht van de opties/varianten en in de bijgevoegde matrix de scores van de varianten per criterium.



### Probleemstellingen openbaar vervoer

- Het huidige rondje rond de Brink is niet altijd betrouwbaar tijdens de bevoorrading van de supermarkt. De buschauffeurs lossen dit praktisch op door op het Westeind de mensen te laten in- en uitstappen.
- Doordat lijn 83 de halte Nachtegaalstraat niet meer aandoet staan er veel fietsen op de halte op de Brink; er is een groot tekort aan fietsparkeerplaatsen.

### Doelstelling openbaar vervoer

De doelstelling van dit project is het verbeteren van de betrouwbaarheid of beter nog het vergroten van de snelheid van het openbaar vervoer (dit werkt tevens kostenverlagend voor de exploitatie van het openbaar vervoer). Daarnaast is het doel om meer parkeerplaatsen voor fietsen te creëren.

### Vraagstelling openbaar vervoer

Op welke wijze kan het openbaar in het centrum van Norg betrouwbaarder worden gemaakt waarbij er voldoende ruimte is voor het fietsparkeren? Ter ondersteuning van de vraagstelling kan een aantal vragen gesteld worden:

- Welke mogelijkheden zijn er om het halteren in het centrum aan het Westeind op te lossen?
- Hoe groot is het 'probleem' en wat is het (financieel) waard om dit knelpunt aan te pakken?
- Welke variant geniet de voorkeur?
- In hoeverre is het noodzakelijk dat er eerst een centrumvisie voor Norg is vastgesteld voordat de centrumhalte Norg wordt verbeterd?

### Beschrijving huidige situatie

#### Openbaar vervoer

Er zijn momenteel drie buslijnen die over het Westeind te Norg gaan en de centrumhalte aan de Brink aandoen, te weten lijnen 18, 83 en 86. De centrumhalte aan de Brink is een tijdhalt. Dit betekent dat bij deze halte de bus desgewenst wat langer moet kunnen staan in het geval de bus te vroeg is. Op een doordeweekse dag doen in totaal 74 bussen de halte aan de Brink aan.

|                | lijn 18 Assen | lijn 83 Leek | lijn 18 Drachten | Lijn 83 Assen | Lijn 86 Norg | lijn 86 Groningen | Totaal |
|----------------|---------------|--------------|------------------|---------------|--------------|-------------------|--------|
| ma-vrij        | 13            | 17           | 13               | 17            | 7            | 7                 | 74     |
| zat            | 12            | 16           | 12               | 17            |              |                   | 57     |
| zon            |               | 14           |                  | 13            |              |                   | 27     |
| ma-vrij kerst  | 13            |              | 13               |               | 7            |                   | 33     |
| ma-vrij kleine | 13            |              | 13               |               | 7            | 7                 | 40     |
| ma-vrij zomer  | 13            |              | 13               |               | 7            | 7                 | 40     |

Tabel 1: aantal bussen per dag, inclusief belbussen en 8-persoonsbusjes

#### Bevoorrading supermarkt

De openbare ruimte rond de halte op de Brink is beperkt. De bussen kunnen niet altijd gebruik maken van de halte aan de Brink door de bevoorrading van de naastgelegen supermarkt; vrachtwagens blokkeren op die momenten de doorgang. Medio 2015 is gebleken dat er zes keer per week een nachtlevering van verswaren plaats vindt (veelal tussen 04.00 en 06.00 uur). Vier keer per week is er een levering van kruidenierswaren (veelal tussen 13.00 en 16.00 uur). Het laden en lossen duurt daarbij dan ongeveer drie kwartier. Buschauffeurs lossen dan geregeld de doorstromingsproblematiek door lossende vrachtauto's op door tijdens die momenten niet bij de halte aan de Brink te halteren. Ze stoppen in die gevallen op de rijbaan van het Westeind en laten daar de passagiers in- en uitstappen. Dit leidt tot verminderde doorstroming op het Westeind, op het moment dat de bus te vroeg is en de tijd moet afwachten.





### *Fietsparkeren*

De bussen van lijn 83 halteren niet meer aan de Nachtegaalstraat. Dit betekent dat meer mensen in- en uitstappen bij de halte aan de Brink en daar is een behoefte aan ongeveer 60 fietsparkeerplaatsen (huidig aantal is 28 parkeerplaatsen). Het geniet de voorkeur dat de fietsparkeerplaatsen bij de instaphalte worden gerealiseerd. Uit de cijfers van het OV-bureau en Qbuzz blijkt dat een kleine meerderheid van de buspassagiers richting Assen gaat. Dit betekent dat het de voorkeur geniet dat de fietsparkeerplaatsen aan de westzijde van het Oosteind worden gecreëerd.

### *Bedrijfsverplaatsing*

De heer Dorenbos wil graag een deel van zijn bedrijfsactiviteiten uit het centrum verplaatsen. Hij heeft de gemeente het voorstel gedaan de vrijkomende ruimte beschikbaar te stellen voor de inrichting van een busstation.

### *Werkplaats en Brandweerkazerne*

In 2012 is door het college besloten dat de werkplaats in Norg gesloten en verkocht kan worden. De gemeentewerf wordt nu nog gebruikt voor de stalling van o.a. het overgenomen materieel van Novatec. Voor het gebruik van afzetcontainers is tot op heden nog geen alternatief gevonden en daarom is de afgelopen periode de situatie gehandhaafd. De VRD heeft te kennen gegeven de komende jaren geen wijzigingen te willen doorvoeren in het aantal kazernes, noch dat men voornemens is tot nieuwbouw in Norg te komen. De huidige locatie voldoet prima, zeker nu de voormalige werkplaats als derde uitrukopening wordt gebruikt. Dit is behoudens de aanpassingen die mogelijk gedaan moeten worden n.a.v. de Risico Inventarisatie en Evaluatie (RIE) van de brandweerposten.

### *Voorkeur OV-bureau Groningen Drenthe*

Aan het OV-bureau is gevraagd waar de voorkeur ligt. De voorkeur van het OV-bureau gaat uit naar 'een mogelijkheid om publiek vervoer bij deze locatie te laten aanhaken (een Hub ofwel ketenknooppunt). Daarnaast geeft men de voorkeur aan een centrale haltelocatie in Norg op het snijvlak van wegen waar alle buslijnen langskomen (deel van Westeind tussen de Eenerstraat en de Brink). Een centrale haltelocatie buiten dit gebied is ongewenst omdat deze locatie dan niet zal worden bediend door alle buslijnen die door Norg rijden. Van een logisch opstappunt is dan geen sprake, ook kan deze locatie dan niet dienen als Ketenknooppunt voor het OV. Ook wil men zo min mogelijk discomfort en verliestijd voor doorgaande reizigers door Norg. Halteren op de rijbaan verdient dan ook de voorkeur. Qbuzz en Arriva hebben aangegeven er voor te kunnen zorgen dat bussen niet meer onnodig lang stil zullen staan bij deze halte zonder dat bussen hier te vroeg zullen vertrekken.' Uit de reactie van het OV-bureau is af te leiden dat het halteren op de weg nu wel tot de mogelijkheden behoort. Bij het uitwerken van de varianten is hiermee rekening gehouden. Hoewel het niet prettig was laat in het stadium te ervaren dat het OV-bureau het halteren op het Westeind in Norg ondersteunt, biedt het halteren op de rijbaan nu wel meer mogelijkheden. Daarnaast blijkt uit gesprekken met het OV-bureau dat de Brinkhof niet door alle bussen aangedaan zal worden en dus als centrumhalte (overstaphalte) afvalt. Deze variant is daarom niet op tekening gezet.

### **Ketenknooppunt: Hub**

Het OV-bureau heeft de centrumhalte in Norg aangewezen als Hub. Een Hub is een belangrijke openbaar vervoer halte, een ketenknooppunt waar verschillende modaliteiten zoals bus, fiets, voetganger, auto, etc. samenkomen. Een Hub moet een aangename, veilige verblijfsruimte zijn waar betrouwbaar en goed openbaar vervoer geboden wordt. Via de criteria zijn de Hub-aspecten voldoende meegenomen. Dit wil zeggen dat de varianten met de aanwijzing van een Hub in Norg niet conflicterend zijn.

## **Varianten halteren**

Het Westeinde is het enige wegvak dat door alle bussen wordt aangedaan. Dit maakt dat de varianten aan het Westeind liggen. Daarnaast is de 0-variant meegenomen en is, naar aanleiding van opmerkingen tijdens een raadsvergadering, de Brinkhof als variant meegenomen. In de bijlage is een omschrijving van alle varianten opgenomen. Kort zijn de volgende varianten benoemd:

0. Huidige situatie handhaven
1. Plan Rondje tankstation, halte achter het tankstation
2. Plan Westzijde Westeind, komhalteren met parkeren (RSP-aanvraag)
3. Plan Westzijde Westeind, langshalteren met parkeren (RSP-aanvraag)
4. Plan westzijde Westeind- Langshalteren op de weg
5. Plan Westzijde Westeind, komhalteren
6. Plan Super Oostzijde Westeind, langsparkeren super
7. Plan Oostzijde Westeind, komhalteren + verplaatsen fietsparkeren
8. Plan Oostzijde Westeind, Komhalteren
9. Plan Oostzijde Westeind, langshalteren op de rijbaan
10. Halteren bij de Brinkhof

## **Keuzes/oplossingen**

Om een vergelijking te kunnen maken tussen de verschillende varianten, is gebruik gemaakt van een aantal criteria. Voor het overzicht van de verschillende varianten wordt verwezen naar de bijlage 'varianten en matrix'. Op basis van de probleem- en doelstelling hebben wij ervoor gekozen om drie inhoudelijke criteria zwaarder te laten wegen dan de overige criteria. De drie criteria die een zwaardere weging hebben gekregen zijn de ruimte voor fietsparkeerplaatsen, de besparing voor het OV/reistijd/exploitatie bus en de verkeersveiligheid.

## **Conclusie matrix halteren**

In de matrix zijn de totaalscores van de varianten opgenomen. Uit de matrix kan gedestilleerd worden dat drie varianten de hoogste score van 24 punten hebben, te weten varianten 4, 7 en 9. Alle drie de varianten zijn subsidiewaardig omdat er sprake zal zijn van het verbeteren van de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer in het centrum van Norg. De subsidiebijdrage is daarom al verwerkt in de matrix.

## **Overwegingen**

### **1. Rechtvaardigt het laden en lossen een (grote) investering?**

Het laden en lossen gebeurt in het leeuwendeel van de gevallen buiten de spijtstijden. Het feit dat de bushalte dan tijdelijk niet bereikbaar is wordt door de buschauffeurs pragmatisch opgelost (door gewoon op de rijbaan van het Westeind te halteren). Dit is volgens ons weliswaar niet ideaal maar geen groot knelpunt dat een grote investering rechtvaardigt.

### **2. Fietsparkeren groter probleem**

Het tekort aan fietsparkeerplaatsen is volgens ons een groter probleem dan het laden en lossen.

### **3. Beperkte beschikbaarheid RSP-subsidie**

Begin 2016 heeft de provincie Drenthe het project 'Busstation Norg' toegevoegd aan de lijst van RSP-projecten. Deze projecten dienen voor 1 januari 2020 gerealiseerd te zijn. Variant 4 brengt een onbekend financieel risico met zich mee doordat aankoopkosten van de locatie en eventuele verkoopopbrengsten niet bekend zijn. Varianten 7 en 9 vallen ruim binnen het toegekende budget. De uitwerking van variant 7 en 9 levert tevens een financiële ruimte in de beschikbaar gestelde eigen middelen.





4. Medewerking externe partijen nodig

Ongeacht voor welke variant gekozen wordt, voor de haalbaarheid is eenvoudigweg medewerking van een externe partij noodzakelijk. Voor de onderlinge weging is externe medewerking geen afweging meer.

5. Afronding overleg met de heer Dorenbos inzake de locatie aan het Westeind

Het overleg met de heer Dorenbos heeft decennia lang geduurd. Wij willen daarom de heer Dorenbos helderheid bieden en duidelijk communiceren welk standpunt u inneemt. Hetzelfde geldt overigens in mindere mate voor de heer Been en de Boermarke Westeind, dit overleg is veel minder lang geleden maar uiteraard hebben ook deze partijen recht op duidelijkheid.

6. Mogelijk knelpunt met de uitwerking van de omgevingsvisie

Voor het gebied Norg zal de omgevingsvisie nog nader uitgewerkt moeten worden. De mogelijkheid bestaat dat de keuze voor een variant niet zal stroken met de nadere uitwerking van de omgevingsvisie. Hoe ingrijpender de variant hoe groter de gevolgen zijn als de variant later niet blijkt te passen in de omgevingsvisie Norg.

**Voorstel/advies: voorkeur voor "Brink locatie"**

Ruwweg zijn er drie locaties te benoemen, te weten locatie Dorenbos (varianten 1, 2 en 3), locatie Been (varianten 4 en 5) en locatie Brink (varianten 6 t/m 9). Voor de locatie Dorenbos moet een garage afgebroken (en verplaatst) worden, voor de locatie Been moeten afspraken gemaakt worden over een al verleende bouwgrunning. Gezien alle voorgaande argumenten stellen wij u voor om te kiezen voor de varianten met de minste (financiële) impact, oftewel de oplossingen die mogelijk zijn rondom de "Brink locatie". Aangezien het probleem met de vele fietsen zich voornamelijk voordoet op de grond van de Boermarke zijn de gemeente en de Boermarke gezamenlijk probleemeigenaar. De Boermarke Westeind is benodigd voor het creëren van een oplossing op of nabij de Brink, daarom wordt aanbevolen in overleg met de Boermarke te bepalen wat er het beste op of bij de Brink kan gebeuren en niet alvast één variant aan te wijzen.

**Risico**

Indien de Boermarke niet wenst mee te werken kan de gemeente het probleem met het laden en lossen maar vooral het tekort aan fietsparkeerplaatsen niet oplossen. Indien de Boermarke haar standpunt handhaaft (geen medewerking) ontstaat er een nul scenario. Dat zou betekenen dat vooralsnog alles bij het oude blijft. Zeker gelet op de duur van het traject en de situatie bij het fietsparkeren zouden wij dit betreuren.

**Communicatie**

De eerst betrokkenen, te weten de heren Dorenbos, Been en de Boermarke Westeinde zijn door de portefeuillehouder mondeling geïnformeerd over dit raadsvoorstel.

**Maatschappelijk draagvlak**

Onze inschatting is dat de voorgestelde oplossing wel kan rekenen op algemeen maatschappelijk draagvlak. De vraag is of er draagvlak te vinden is bij de Boermarke Westeind. Voorgaande zal moeten blijken uit nader overleg over welke oplossing er op/nabij de Brink gaat komen.

**Kosten**

De "Brink" varianten zijn fors lager geraamd dan de oplossing waarvoor u begin 2016 € 825.000 ter beschikking heeft gesteld (waarvan de helft gedekt is uit een RSP-subsidie). Indien u conform voorstel besluit kunt u rekenen op vrijval van middelen en deze anders (of niet) inzetten.

**Tijdpad**

Indien u conform voorstel besluit zullen wij allereerst (opnieuw) in gesprek gaan met de Boermarke Westeind, de Belangenvereniging Norg en andere belanghebbenden. Uit dit overleg moet blijken of er een oplossing haalbaar is en zo ja, volgens welke planning.

---

**Ter inzage liggende stukken**

- Collegebesluit 9 mei 2017 nr. BW17.0179
  - Varianten en Matrix
- 

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van de gemeente Noordenveld,  
Klaas Smid, burgemeester

Marinus van der Wal, directeur-secretaris

**Overleg Raadscommissie**

Dit voorstel is besproken in de vergadering van de Raadscommissie op 14 juni 2017.

De commissie:

- Opteert in ruime meerderheid voor een Brink-variant met een goede voorziening voor fietsparkeren en voldoende ruimte voor de bus om vrachtwagens ten behoeve van de supermarkt te kunnen passeren
- Verzoekt het College in overleg te gaan met de Boermarke en de supermarkt

Het college:

- Neemt goed nota van de voorkeur van de ruime meerderheid van de raadscommissie
- Gaat in overleg met de Boermarke en de supermarkt
- Geeft aan dat het eindresultaat zal afhangen van dit overleg
- Past in voorkomend geval het raadsvoorstel hierop aan

Het voorstel wordt als niet te bespreken geagendeerd voor de raadsvergadering van 28 juni 2017.

M. Brink - Veerman, voorzitter

W.F.C. Damman, griffier



No: 5.1/28062017

Onderwerp: Centrumhalte Norg

→ De Raad van de gemeente Noordenveld,

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van : 9 mei 2017;

gelet op de bepalingen van de Gemeentewet,

### BESLUIT

- Kiezen voor "de Brink" locatie als uit te werken variant voor de centrumhalte Norg

Roden, 28 juni 2017

De Raad van de gemeente Noordenveld,  
Voorzitter,

griffier,