

Bestemmingsplan Bedrijventerrein
Noorderhogeweg Drachten



V A S T G E S T E L D



BügelHajema

Plek voor ideeën

**Bestemmingsplan Bedrijventerrein
Noorderhogeweg Drachten**

V A S T G E S T E L D

Inhoud

Toelichting en bijlagen
Regels en bijlagen
Verbeelding

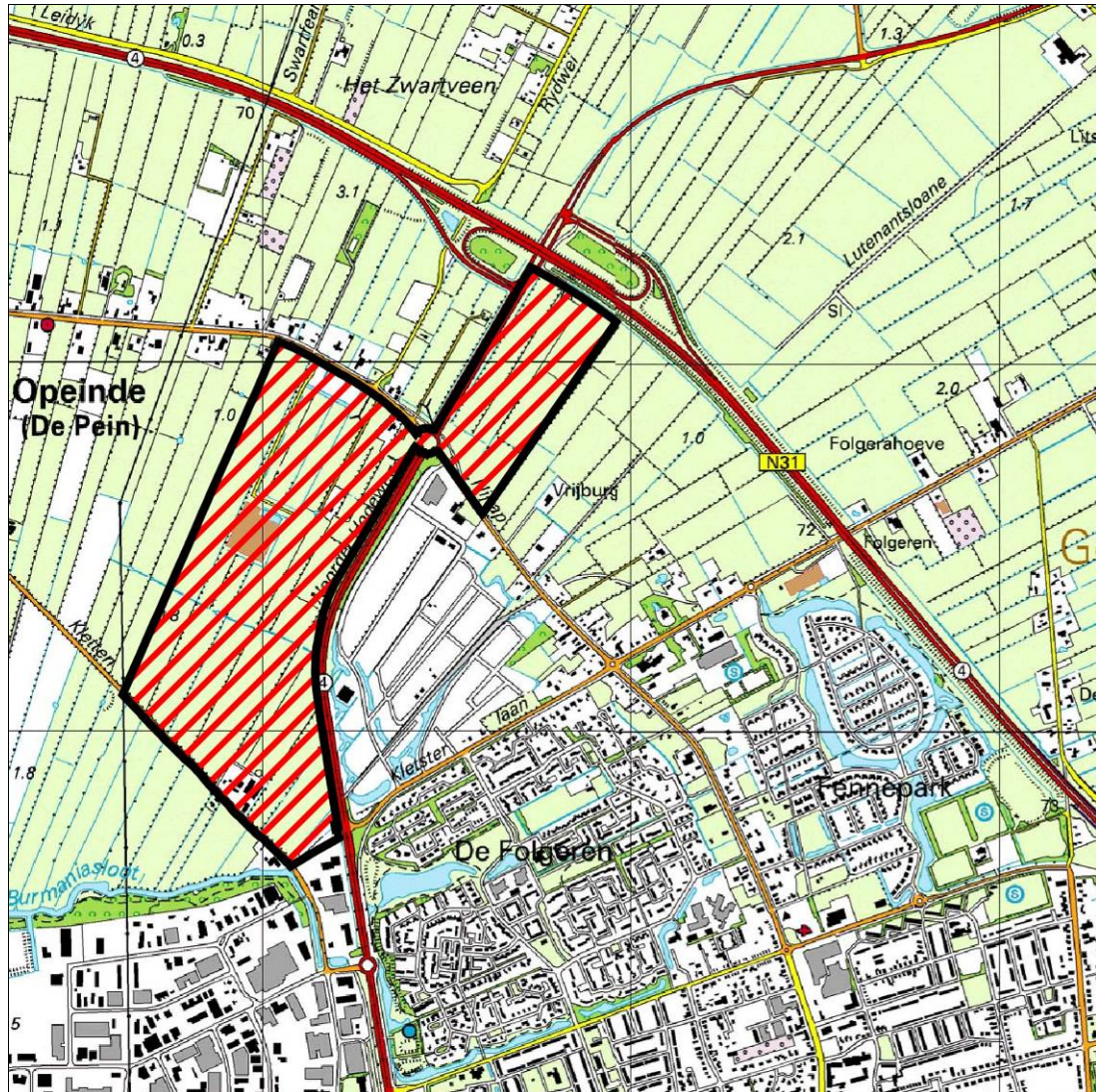
5 juli 2011

Projectnummer 232.00.05.15.03



Ideeën voor een plek

Overzichtskaart



Toelichting

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding	5
1.2	Planbegrenzing	5
1.3	Vigerende bestemmingsplannen	6
1.4	Leeswijzer	6
2	De bestaande situatie	9
2.1	Functionele karakteristiek plangebied	9
2.2	Ruimtelijke karakteristiek plangebied	10
2.3	Karakteristiek omgeving	11
3	Beleidskader	13
3.1	Rijksbeleid	13
3.2	Provinciaal beleid	15
3.3	Gemeentelijk beleid	22
3.4	Waterschapsbeleid	30
4	Planologische randvoorwaarden	33
4.1	Hinder	33
4.1.1	Milieuzonering bedrijventerrein Noorderhogeweg	33
4.2	Wegverkeerslawaaï	33
4.3	Externe veiligheid	34
4.3.1	Algemeen	34
4.3.2	Toetsing	35
4.3.3	Conclusie	36
4.4	Hoogspanningsleiding	36
4.5	Luchtkwaliteit	36
4.6	Ecologie	38
4.6.1	Beschermde gebieden	39
4.6.2	Beschermde soorten	39
4.6.3	Uitvoerbaarheid	41
4.7	Archeologie	42
4.8	Water	42
4.9	Bodem	42
4.10	Verkeersafwikkeling en verkeers-veiligheid	44
5	Planbeschrijving	47
5.1	Algemeen	47
5.2	Bedrijven	49
5.3	(Bedrijfs)woningen	49
5.4	Ontsluiting	50
5.5	Groen	51

5.6	Water	52
5.7	Fasering	52
5.8	Het noordelijke plangebied	53
6	Juridische toelichting	55
6.1	Inleiding	55
6.2	Plansystematiek	55
6.3	Bestemmingen	57
6.4	Wijzigingsbevoegdheden	60
6.5	Handhaving	60
7	Uitvoerbaarheid	63
7.1	Economisch	63
7.2	Maatschappelijk	63
	7.2.1 Overleg	63
	7.2.2 Inspraak	70
	Bijlagen	

Inleiding



1.1

Aanleiding

De gemeente Smallingerland wil in het gebied ten westen van de Noorderhogeweg, globaal tussen de N381 en het Industrierrein De Haven in Drachten een bedrijventerrein ontwikkelen met een eigen profiel.

Het voorliggende bestemmingsplan heeft als doel voor de komende 10 jaar een goede basis te bieden voor de beoogde ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied. Het bestemmingsplan dient daarbij voldoende flexibiliteit en ruimte te geven om in te spelen op nieuwe initiatieven, maar dient tevens voldoende houvast te geven aan omwonenden, bestaande ondernemers en gebruikers in en in de directe omgeving van het plangebied.

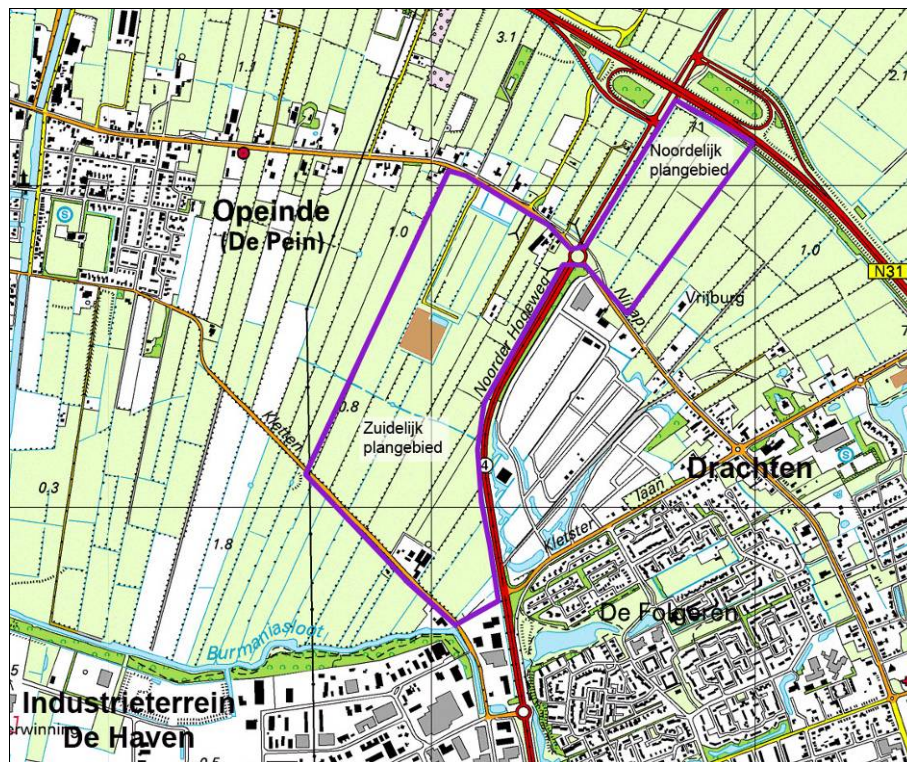
1.2

Planbegrenzing

Het plangebied is weergegeven op de overzichtskaart voorafgaand aan deze toelichting. Tevens geeft figuur 1 een indruk van de ligging van de plangrenzen op basis van de topografische kaart.

Het plangebied bestaat ruimtelijk uit twee delen:

- Noordelijk plangebied: ten noorden van de Nijtap, aan de andere zijde van rotonde (Nijtap-Noorderhogeweg), ligt het eerste deel van het plangebied met een grootte van circa 14 hectare. Dit deel van het plangebied wordt aan de noordzijde begrenst door de groenstrook langs Wäldwei (de N31), aan de oostzijde door een bestaande waterloop en houtwal, een aan de zuidzijde door de Nijtap en een parallelweg daarvan. De westelijke plangrens ligt langs de Noorderhogeweg. Eén wegdeel van de Noorderhogeweg is gelegen binnen het plangebied.
- Zuidelijk plangebied: ten zuiden van de Nijtap ligt een terrein met een grootte van circa 33 hectare. Dit terrein, aan de noordzijde begrenst door de Nijtap, wordt verder begrensd door de Noorderhogeweg aan de oostzijde en De Kletten aan de zuidzijde. De westelijke grens wordt gevormd door de houtwallen van een agrarisch perceel.



Figuur 1. Globale planbegrenzing van het bestemmingsplan

1.3

Vigerende bestemmingsplannen

Het voorliggende bestemmingsplan vormt een herziening van de volgende bestemmingsplannen:

- Bestemmingsplan Buitengebied, vastgesteld door de gemeenteraad op 1 oktober 2002 en goedgekeurd door GS op 20 mei 2003 (inclusief de bijbehorende herzieningen 1 t/m 4).
- Bestemmingsplan Buitengebied vastgesteld door de gemeenteraad op 7 mei 1985 en goedgekeurd door GS op 3 juli 1986.
- Bestemmingsplan Burmaniapark - Vrijburgh, vastgesteld door de gemeenteraad op 2 september 2003 en goedgekeurd door GS op 13 januari 2004.
- Bestemmingsplan Vrijburgh, vastgesteld door de gemeenteraad op 2 oktober 2007 en goedgekeurd door GS op 29 januari 2008.

1.4

Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk wordt de bestaande situatie in het plangebied omschreven. Daarbij wordt ingegaan op de functionele en ruimtelijke karakteristiek van het gebied. In het derde hoofdstuk wordt ingegaan op het huidige relevante rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. In hoofdstuk vier komen de milieukundige beperkingen in en om het plangebied aan bod. Vervolgens

wordt in hoofdstuk vijf het ruimtelijk beleid beschreven. In het zesde hoofdstuk wordt een toelichting gegeven op de bij het plan behorende planregels. Het laatste hoofdstuk gaat in op de economische en maatschappelijke uitvoerbaarheid van het plan.

De bestaande situatie

2

2.1

Functionele karakteristiek plangebied

Het plangebied is grotendeels onbebouwd en in gebruik als agrarisch grasland. Op een aantal plaatsen in het zuidelijke deel van het gebied is reeds bebouwing aanwezig. Aan de Nijtap zijn een agrarisch bedrijf (nr. 26-28) en een woning (nr. 30) gesitueerd, die behouden blijven. Verder het plangebied in is een voormalig agrarisch bedrijf gevestigd (Nijtap 22), dat zal worden afgebroken als het plangebied ontwikkeld wordt.



Figuur 2. Luchtfoto (Bron: Google Earth) met de globale ligging van het plangebied en de omgeving

Aan de Nijtap 18 en 20 zijn twee grote bedrijven gevestigd, een tuincentrum en een vestiging van Caparis (een werkbedrijf voor mensen die door diverse omstandigheden niet gemakkelijk de stap naar de reguliere arbeidsmarkt kunnen maken). Deze twee bedrijven zullen ook bij ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein worden gehandhaafd. De twee bedrijven liggen geïsoleerd en solitair in het buitengebied, maar zullen door de ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein worden opgenomen in bebouwd gebied. Dit is een belangrijk motief om met de eerste fase van het bedrijventerrein aan de noordzijde aan te vangen.

Aan de zuidzijde van het plangebied is ook reeds enkele bebouwing aanwezig, die behouden zal blijven bij de ontwikkeling van het nieuwe bedrijventerrein. Aan De Kletten 1 is een woning gesitueerd. Daarnaast (nr. 3) is een bedrijf met bedrijfswoning gelegen. Ook is aan De Kletten een tijdelijke vestiging van de Albert Heijn gevestigd, omdat de bestaande vestiging aan het Raadhuisplein in het centrum van Drachten tijdelijk gesloten moest worden wegens grootschalige opwaardering van het genoemde plein.



Figuur 3. Het bestaande tuincentrum en daarachter de vestiging van Caparis, aan de Nijtap 18 en 20

2.2

Ruimtelijke karakteristiek plangebied

Het plangebied is, voor zover het niet reeds bebouwd is, in gebruik als agrarisch grasland en akkerbouwland. Het gebied heeft de voor de gemeente typerende langgerekte kavels in noord-zuidrichting, van elkaar gescheiden door slootjes en boomwallen. Het zuidelijke deel van het gebied is daarbij, zoals blijkt uit paragraaf 2.1, reeds onderbroken door bestaande (bedrijfs)bebouwing. Het noordelijke deel van het plangebied is geheel in gebruik als agrarisch grasland en akkerbouwgebied.

Beide plangebieden zijn omgeven door enkele grotere ontsluitingswegen. Ten noorden van het (noordelijke) plangebied ligt de N31. De Noorderhogeweg, die een begrenzing vormt van beide delen van het plangebied, is een grotendeels vierbaans- ontsluitingsweg waarbij de twee verkeersrichtingen van elkaar gescheiden worden door een brede groenstrook. Deze weg vormt een belangrijke ontsluiting voor vrachtverkeer van en naar het industrieterrein De Haven.



Figuur 4. Straatbeeld van de Noorderhogeweg vanaf de rotonde (kruising Nijtap - Noorderhogeweg) richting het noorden. Aan de rechterzijde een deel van het plangebied.

Ten zuiden van het plangebied ligt de bestaande weg De Kletten. Dit is een lokale, vrij smalle weg met aan weerszijden grote bomen. Deze weg loopt van Drachten naar het dorpje Opeinde (gelegen ten westen van het plangebied, zie figuur 2). De Kletten wordt daardoor behalve voor lokaal bestemmingsverkeer ook veel gebruikt door fietsers (scholieren bijvoorbeeld).



Figuur 5. De weg De Kletten aan de zuidzijde van het plangebied

2.3

Karakteristiek omgeving

Het plangebied ligt aan de rand van Drachten en grenst aan de westzijde aan het onbebouwde buitengebied. Samen met het gebied ten zuiden van de Knobben vormt dit buitengebied het overgangsgebied tussen Drachten en Opeinde. Het uitgangspunt voor het overgangsgebied tussen Opeinde en Drachten is het waarborgen van de ruimtelijke zelfstandigheid van het dorp Opeinde door het

handhaven en (programmatisch) versterken van een groene buffer tussen het industrieterrein De Haven en Opeinde inclusief de geplande uitbreiding Opeinde zuid. Voorop staat het behoud van het hoofdzakelijk agrarisch karakter en gebruik en het kleinschalige elzenlandschap (deels in NFW). Deze groene buffer vormt samen met de bosstrook aan de westkant van het bedrijventerrein Noorderhogeweg een beëindiging van het bebouwd gebied van Drachten.



Figuur 6. Ontwikkelingsschets voor het overgangsgedebied tussen Drachten en Opeinde

Om het bestaan van de buffer te waarborgen is een programmatische invulling die verbondenheid heeft met het onderliggende land(schap) een voorwaarde. Mogelijke ontwikkelingsrichtingen zullen in een nader op te stellen structuurvisie onderzocht kunnen worden.

3 . 1

R i j k s b e l e i d

Nota ruimte

Op 23 april 2004 is de Nota Ruimte: 'Ruimte voor ontwikkeling' in de Minister-raad vastgesteld en op 27 april ter behandeling naar de Tweede Kamer gestuurd. Deze nota geeft de visie van het kabinet op de ruimtelijke ontwikkelingen van Nederland weer. Het kabinet heeft er voor gekozen het ruimtelijk relevante rijksbeleid zoveel mogelijk in één nota onder te brengen. Eén Nota Ruimte helpt de overlap tussen de verschillende beleidsterreinen en het aantal aparte nota's terug te dringen en zorgt voor meer samenhang in het ruimtelijk relevante (sector)beleid. Op 17 januari 2005 vond in de Tweede Kamer het Nota-overleg over de Nota Ruimte plaats. Geconstateerd kan worden dat de overgrote meerderheid van de Tweede Kamer kan instemmen met de sturingsfilosofie van de Nota Ruimte: centraal wat moet, decentraal wat kan en meer sturing op rijksdoelen.

De Nota Ruimte is een strategische nota op hoofdlijnen, waarin rijksverantwoordelijkheden en die van anderen, zoals provincies en gemeenten helder zijn onderscheiden.

Relevant voor Drachten en omgeving is de keuze van het kabinet tot de aanleg van de Zuiderzeelijn. Dit betreft een snelle treinverbinding tussen de Randstad en Noord Nederland. Deze verbinding is in de nota aangemerkt als hoofdverbinding. Deze is als zodanig de directe verantwoordelijkheid van het Rijk. Inmiddels is besloten dat de Zuiderzeelijn niet zal worden gerealiseerd. In de plaats daarvan zal een treinverbinding worden aangelegd tussen Heerenveen en Groningen.

Het locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen wordt in de Nota Ruimte vervangen door een integraal locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen. Het doel van het nieuwe locatiebeleid is een goede plaats voor ieder bedrijf te bieden, zodat een optimale bijdrage wordt geleverd aan de versterking van de kracht van steden en dorpen. In de nota wordt de verantwoordelijkheid van de beoordeling van een 'goede locatie' gedecentraliseerd naar de provincies.

Vierde nota waterhuishouding, 1998

In het nationale waterbeleid, vastgelegd in onder meer de Vierde Nota Waterhuishouding (1998), de adviezen van de Commissie Waterbeheer 21e eeuw en de Europese Kaderrichtlijn water staat het duurzaam omgaan met water centraal: het waarborgen van voldoende veiligheid en het zo klein mogelijk hou-

den van de kans op wateroverlast. Dit moet mede gezien worden in het kader van de problematiek met betrekking tot ontwikkelingen als klimaatverandering, bodemdaling en zeespiegelstijging. Hiervoor is de trits 'vasthouden - bergen - afvoeren' maatgevend. Kort gezegd betekent dit dat overtollig water zoveel mogelijk bovenstrooms wordt vastgehouden in de bodem en in het oppervlaktewater. Vervolgens wordt zo nodig het water tijdelijk geborgen in bergingsgebieden en pas als vasthouden en bergen te weinig opleveren wordt het water afgevoerd. Uitgangspunten in dit verband zijn:

- geen afwenteling van problemen naar andere compartimenten in ruimte en in tijd;
- zoveel mogelijk gebiedseigen water vasthouden en de inlaat van gebiedsvreemd water zoveel mogelijk beperken;
- beperking van overlast door (grond)water of tekort aan water.

Naast de waterkwantiteit heeft duurzaam omgaan met water ook betrekking op de waterkwaliteit. Hierbij staat de trits 'schoonhouden - scheiden - zuiveren' centraal. Bij schoonhouden, scheiden en zuiveren gaat het erom dat het water zo veel mogelijk schoon wordt gehouden. Vervolgens worden schoon en vuil water zoveel mogelijk gescheiden en als laatste komt het zuiveren van verontreinigd water aan bod. Uitgangspunten in dit verband zijn:

- vervuiling waar mogelijk bij de bron aanpakken;
- voorkomen van verspreiding van verontreinigingen;
- benutten van schoon water.

Het beleidsdoel duurzaam omgaan met water dient niet alleen in waterbeheerplannen te worden uitgewerkt, maar er dient ook in de ruimtelijke ordening, waaronder de bestemmingsplannen, rekening mee te worden gehouden.

Afstemming van waterbeleid en ruimtelijke ordening kan door:

- het bieden van ruimte voor water in verband met veiligheid, wateroverlast en zoetwaterbeheer;
- water als ordenend principe in de functietoekenning;
- kansen benutten die water biedt voor de vergroting van de belevingswaarde en functiecombinaties (bijvoorbeeld cultuurhistorische waarden van voormalige waterlinies);
- randvoorwaarden aan de inrichting en het beheer op basis van water (bijvoorbeeld kruipruimteloos bouwen, zodat de grondwaterstand hoog kan blijven);
- effecten op waterkwaliteit meewegen bij besluitvorming in de ruimtelijke ordening.

3.2

Provinciaal beleid

Samenwerkingsagenda Mooi Nederland

Om de verrommeling in Nederland tegen te gaan is door een aantal ministeries en instanties de Samenwerkingsagenda Mooi Nederland opgesteld. In deze agenda worden concrete handvatten geboden aan provincies om een hoogwaardig beleid te voeren voor bijvoorbeeld bedrijfsterreinen. Zo kan er door de provincie gevraagd worden aan gemeenten om zorg te dragen voor een regionale afstemming van (bedrijfs)ontwikkeling en kan de provincie een concrete behoefteeraming maken.

Een concreet rekeninstrument betreft de geïntroduceerde SER-ladder. Op Rijksniveau is afgesproken dat de methodiek van de SER-ladder zal worden toegepast bij de verdere uitleg van nieuwe bedrijventerreinen. Daartoe zal het toepassen van de SER-ladder in een AMvB worden vastgelegd. Bij de SER-ladder wordt eerst gekeken naar de noodzaak van een nieuwe locatie op basis van een realistische (uitbreidings- en vervangings)vraag naar nieuwe bedrijventerreinen en de mogelijkheden die herstructurering intensivering van bestaande terreinen biedt om die behoefte op te vangen, voordat er gekozen wordt om nieuw terrein uit te leggen.

Uit de inventarisatie van de gemeente Smallingerland blijkt dat in totaal 144 hectaren bedrijventerrein aanwezig is dan wel in de pijplijn zit. Dit is weergegeven in tabel 1.

TOEPASSING SER-LADDER

Tabel 1. Voorraad uitgeefbaar en te ontwikkelen bedrijventerrein gemeente Smallingerland

	hectaren	Locatie
Beschikbaar	57	Azeven noord 1-3, De Haven
Pijplijn (toekomstplannen)	87	Noorderhogeweg, De Haven Noord, Vrijburgh, Azeven noord 3-4
Totaal	144	

Gezien het huidige uitgiftetempo van Azeven Noord, is er tot 2020 voldoende aanbod van bedrijventerreinen in het daar geboden segment. Echter, voor het segment ABC/PDV (detailhandel in auto's, boten en caravans en perifere detailhandel) is op dit moment geen aanbod van bedrijventerreinenlocaties. Dit segment is op het terrein van Azeven noord uitgesloten en vanwege de ligging (te ver van het centrum) hiervoor ook niet geschikt.

De bedrijven die voor een ABC/PDV-gebied geïnteresseerd kunnen worden, behoren eigenlijk in het centrum thuis, maar zijn hiervoor te groot geworden. Zij zoeken aansluiting bij het centrum (aan de rand van het winkelgebied). Er is een concrete vraag naar een dergelijke locatie. De gemeente is van mening dat de meest voor de hand liggende oplossing is om hierin te voorzien door het terrein Noorderhogeweg (22 ha netto uitgeefbaar) te ontwikkelen. Op termijn

kan tevens het noordelijke plangebied Vrijburgh (3,4 ha netto uitgeefbaar) daarbij betrokken worden.

Met de ontwikkeling van het bedrijventerrein langs de Noorderhogeweg komt de gemeente boven de door de Provincie gesignaleerde harde voorraad uit. Om realisatie van deze locatie toch mogelijk te maken, wordt voorgesteld in te zetten op uitstel van de ontwikkeling van het laatste deel van fase 3 en fase 4 van Azeven Noord tot na 2020. Dit betekent dat 47 ha. wordt 'geparkeerd' tot na 2020. Tot 2020 kan dan ingezet worden op de ontwikkeling van een hoogwaardige locatie voor ABC-bedrijven en PDV op het bedrijventerrein Noorderhogeweg en Vrijburgh. Dit is ca. de helft van de bedrijventerreinontwikkeling die voor Smallingerland in de periode tot 2020 door de Provincie is toegestaan.

In juli 2010 is door het college de 'Strategie Werklocaties 2020' met bijbehorende oplegnotitie vastgesteld, waarmee inzicht wordt gegeven in de hoofdlijnen voor het toekomstige bedrijventerreinbeleid van Smallingerland. Op deze strategie wordt nader ingegaan in paragraaf 3.3 van dit bestemmingsplan.

Tussen de provincie en de gemeente zijn daarom in aanvulling nog de volgende afspraken gemaakt:

- een interne fasering van het plangebied;
- na iedere fase moet het terrein goed kunnen worden afgerond, indien een latere fase niet doorgaat. De nu geschetste eindfase is geen correct beeld, het is immers nog niet zeker of alle fasen ontwikkeld gaan worden;
- er zal gekeken worden of de gewenste ontwikkeling de toekomstige regionale afspraken kunnen dwarsbomen;
- er dient een goede regionale afstemming met de gemeente Opsterland te komen (m.b.t. het terrein Overtoom, 10-15 ha.). Er is dan een grotere kans op een positief besluit.

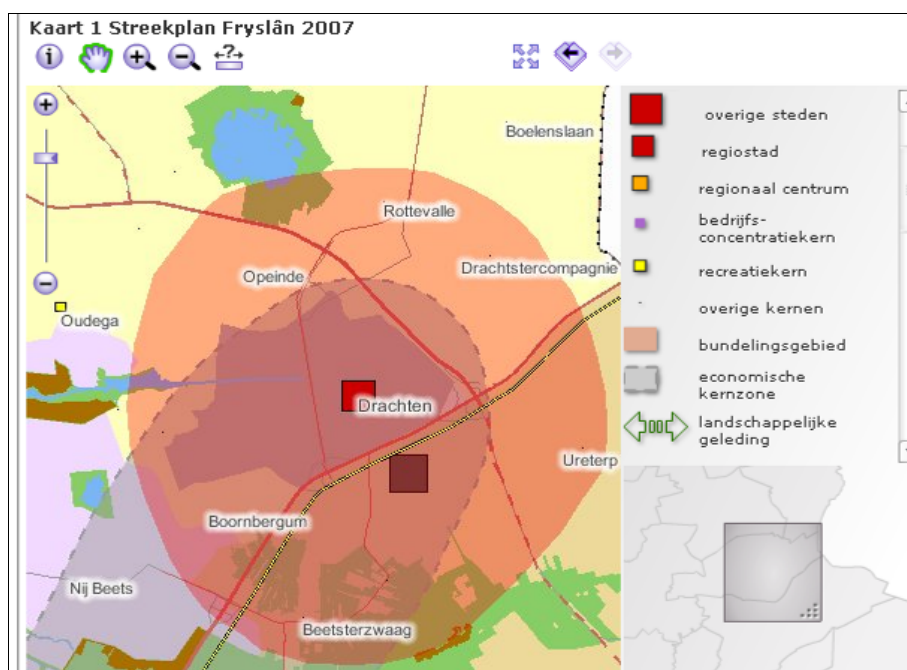
Door de Provincie is op 10 juni 2010 aanvullend aangegeven dat de landschappelijke inpassing van NHW/Vrijburg van groot belang is. Als deze industrieterreinen gefaseerd worden aangelegd, moet per fase de afhechting in beeld worden gebracht als de vervolgfases niet ontwikkeld worden (streefbeeld per fase). Verder is voorgesteld alleen de 1e fase als bedrijventerrein in te bestemmen en fase 2 en 3 voorlopig hun agrarische bestemming te laten behouden met een wijzigingsbevoegdheid. Dit past in afstemming op de vraag naar bedrijvenlocaties en om een toekomstig overschot aan bedrijventerreinen te voorkomen.

Streekplan Fryslân 2007

Op 13 december 2006 is het Streekplan Fryslân vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Het Streekplan geeft de visie van Gedeputeerde Staten op het ruimtelijk beleid van de provincie weer. Het Streekplan vormt de basis van het provinciale beleid voor de periode 2006 tot 2016.

In navolging van het voorheen geldende streekplan is de A7-zone aangemerkt als een 'economische kernzone'. Drachten is samen met Heerenveen-Joure en Sneek aangemerkt als stedelijk centrum in de A7-zone (andere stedelijke centra zijn Leeuwarden, Harlingen-Franeker en Dokkum). Deze steden zijn de belangrijkste groeikernen in Fryslân en hebben ontwikkelingspotenties voor werkgelegenheid en wonen die voor grote delen van Fryslân van belang zijn. De netwerksteden hebben een opvangtaak voor nieuwe en bestaande bedrijven. Herstructurering en revitalisering wordt door Gedeputeerde Staten als belangrijk aangemerkt, vanwege de kwaliteitsimpuls die er van uitgaat voor de betrokken bedrijven en vanwege de winst aan ruimtelijke kwaliteit.

Het voorliggende plangebied ligt op de rand van de economische kernzone.



Figuur 7. Detail van kaart 1 van het Streekplan Fryslân 2007 (Bron: Provincie Fryslân)

Bedrijventerrein en kantoorlocaties 2000-2010

In oktober 2001 is de notitie Bedrijventerreinen en kantorenlocaties 2000-2010 "Ruimte voor werk" uitgebracht. De notitie is een uitvoeringsnotitie van het Streekplan 1994. In deze notitie geeft de provincie het beleid aan voor de verdeling en de ontwikkeling van bedrijventerreinen.

De notitie heeft als algemene uitgangspunten:

- voldoende aanbod van terreinen, kwantitatief naar hectares en kwalitatief naar specifieke segmenten;
- het juiste terrein op de juiste plaats;
- het juiste bedrijf op het juiste terrein;
- hoge kwaliteit van bestaande en nieuw te plannen terreinen;
- het behoud van de ruimtelijke kwaliteit van Fryslân.

Drachten ligt in de zogenaamde kernrandzone A7. Deze kernrandzone bestaat uit de gemeenten Smallingerland, Opsterland, Heerenveen, Skarsterlân en Sneek. Voor de A7-zone in zijn geheel geldt dat amper voldoende plancapaciteit aanwezig is, met name in de gangbare segmenten. Voor alle kernen waar bedrijventerreinen op voorraad mogen worden aangelegd, wordt gestreefd naar een basispakket bedrijventerrein. Een basispakket bestaat uit:

- modern gemengde terreinen, voor alle bedrijven tot milieucategorie 5;
- kleinschalige kantoorontwikkelingen, tot 600 m²;
- kleinschalige bedrijvenparkachtige ontwikkelingen, kantoorachtige of representatieve bedrijven;
- woon-werklocaties;
- perifere detailhandelsvestigingen, detailhandel in volumineuze goederen.

Naast dit basispakket wordt tevens een aanvullend pakket toegekend aan de grote kernen. Voor Drachten is het basispakket aangevuld met:

- gemengd-plus terrein, bedrijven tot en met milieucategorie 5;
- transport en distributie;
- bedrijvenparken;
- middelgrote kantoren (met een vloeroppervlak van 1200-2500 m²).

Concept Regionale Bedrijventerreinenplan

In Fryslân is in 2010 gestart met de regionale samenwerking bij de ontwikkeling van de bedrijventerreinen. In de regio Zuidoost Fryslân, werkt Drachten-Smallingerland samen met de gemeenten Ooststellingwerf, Opsterland en Heerenveen. Door de Provincie is aangegeven dat betrokken gemeenten hiermee voldoen aan de inspanningsverplichting tot regionale samenwerking. De gemeente Weststellingwerf heeft er bestuurlijk voor gekozen om niet deel te nemen aan dit samenwerkingsverband.

In de conceptopgave voor de Regio Zuidoost is voor Drachten-Smallingerland onderstaande programmering opgenomen.

GEMEENTE	Indicatieve vraag	Fasering voorraad		Plannen en fasering	
	t/m 2020	t/m 2020	na 2020	t/m 2020	na 2020
Smallingerland	92	57	47	35	5
De Haven		12			
Bedrijvenpark Azeven Noord		45	47		
Noorderhogeweg				22	
De Haven Noord ¹				10	5
Vrijburg				3	

¹ Watergebonden kavels, afhankelijk van behoefte in de markt eerder ontwikkelen.

Deze programmering sluit aan bij de gemeentelijke Strategie Werklocaties 2020, zoals door het college en de Raad zijn vastgesteld in 2010. Ook is deze programmering afgestemd met de A7 zone-gemeenten (Heerenveen, Opsterland, Skarsterlân en Sneek), welke allen instemmend hebben gereageerd op deze programmering.

Provinciaal milieubeleidsplan

Het Provinciaal Milieubeleidsplan Fryslân, vastgesteld door Provinciale Staten op 14 december 2005, is het vierde milieubeleidsplan op rij. In het eerste Milieubeleidsplan werden vooral de milieuproblemen geïnventariseerd en inzichtelijk gemaakt. In het tweede plan werd naast een beschrijving van de milieuproblemen ook de oplossingsrichting geformuleerd en werd aangegeven waar de provinciale inspanningen zich op zouden richten. In het derde plan is het accent gelegd op het versterken van de uitvoering van het Friese beleid. Voor dit vierde Provinciaal Milieubeleidsplan, dat geldt voor de periode 2006-2009, ligt het accent op het selectief zijn in de uitvoering en het steken van energie in het oplossen van milieuproblemen waarop de provincie samen met anderen ook daadwerkelijk invloed uit kan oefenen en waar concrete resultaten geboekt kunnen worden.

De afgelopen decennia is bewezen dat economische groei kan samengaan met een verminderde milieudruk, en er is een ontkoppeling tot stand gebracht tussen beide. Het lukt echter nog niet op alle terreinen. De provincie heeft een aantal mogelijkheden om absolute ontkoppeling te stimuleren. Als vergunningverlener heeft ze tevens wettelijke mogelijkheden.

Daarnaast wil de provincie als regisseur, stimulator en coördinator projecten en innovatieve technieken die de milieudruk verminderen (helpen) opzetten. Tot slot wil de provincie ook een voorbeeldfunctie vervullen om duurzaam ondernemen te stimuleren.

Belangrijke thema's in het provinciaal beleid zijn duurzaam ondernemen in het Friese Midden- en kleinbedrijf (MKB) en regionale en internationale samenwerking op het gebied van afval.

Vergunningverlening en handhaving zijn belangrijke instrumenten in de uitvoering van het milieubeleid. Het doel is dat bedrijven en organisaties hun werkzaamheden zo uitvoeren dat de milieudruk, hinder en veiligheid aan de daarvoor gestelde normen voldoen. De eigen verantwoordelijkheid van bedrijven is hierbij voor de provincie een belangrijk uitgangspunt.

Het milieubeleid van de provincie richt zich eveneens op het niet laten toenemen, maar liever nog beperken, van geluid- en geuroverlast. Ook moet het de bevolking beschermen tegen het vrijkomen van schadelijke stoffen en de negatieve gevolgen van luchtverontreiniging (onder meer met behulp van een draaiboek Smog).

De uitvoeringsnotitie Integraal Vergunningenbeleid uit het tweede en derde milieubeleidsplan, is blijven gelden in het vierde milieubeleidsplan. Het actieprogramma in deze notitie wordt via de volgende projecten uitgevoerd:

- doelgroepenbeleid, waarbij met bedrijven in een specifieke bedrijfstak milieudoelen worden afgesproken;
- bedrijfsinterne milieuzorg en vergunningen op hoofdzaken/op maat, waarbij de detaillering van de milieuvergunning wordt aangepast aan de mate waarin het bedrijf milieuzorg heeft geïntegreerd in het bedrijfsproces;
- gebiedsgericht industriebeleid, waarbij een bedrijventerrein als een eenheid wordt beschouwd en bedrijven onderling emissierechten kunnen verhandelen;
- loketfunctie, waarbij de afdeling Milieubeheer als een eerste aanspreekpunt fungeert;
- monitoring, waarbij het bedrijf aangeeft hoe ver het is met het realiseren van de korte en lange termijn doelen;
- nieuwsbrief, waarin de voortgang van de actiepunten openbaar wordt gemaakt.

Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid aansluiting N369 - N31 (afdeling Nieuwe Werken provincie Fryslân)

In het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan (PVVP) staat de aansluiting van de N369 en de N31 Drachten noord opgenomen in de knelpuntenlijst. De aansluitingen van de op- en afritten van de N31 met de N369 aangemerkt als bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunt.

In december 2007 is een rapport opgesteld door de provincie Fryslân over deze aansluiting. Doelstelling is om in nauwe samenwerking met de gemeente Smaltingerland en Rijkswaterstaat de aansluiting in zijn geheel te verbeteren, passend bij de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied (ondermeer de woonuitbreiding Vrijburgh en de ontwikkelingen van een leisure-bedrijventerrein aan de Noorderhogeweg, in het onderhavige noordelijke plangebied). De samenwerking is nodig doordat er drie eigenaren betrokken zijn bij de aanpassingen; Rijkswaterstaat (eigenaar en beheerder van de N31), de provincie (eigenaar en beheerder van de N369 - noord) en de gemeente Smaltingerland (eigenaar en beheerder van de N369 - zuid, oftewel de Noorderhogeweg).

Er worden in toenemende mate opstoppingen op de beide afritten van de N31 geconstateerd, met name in de ochtendspits. De toenemende wachtrijvorming leidt tot onveilige situaties met achteropkomend verkeer. Het vrachtverkeer ondervindt moeite met oversteken. Het oversteken van het (vracht)verkeer in combinatie met de relatief hoge snelheden op de Noorderhogeweg en N369 Litswei leidt tot (potentieel) onveilige situaties. Het rapport beschrijft de huidige situatie, de autonome situatie in 2015 en de situatie in 2015 na het realiseren van een aantal ontwikkelingen. Daarbij worden verschillende verkeersoplossingen (rotondes) getoetst.

Voor het verbeteren van de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid zijn rotondes mogelijke maatregelen. De maatregelen moeten hierbij zijn berekend op de stijging van het verkeer als gevolg van de beoogde ontwikkelingen. Uit de modelbeoordeling van het rapport blijkt dat traditionele enkel- en dubbelstrooks rotondes niet afdoende zijn. Een enkelstrooks rotonde is zelfs in de huidige situatie niet in staat het verkeer af te wikkelen. Dit geldt in mindere mate ook voor de dubbelstrooks rotonde. In 2015 zal de verkeersafwikkeling op dubbelstrooks rotondes door de autonome groei verder verslechteren en dalen tot een onacceptabel niveau.

Daarom is gekeken naar andere geschikte rotondevormen. Met behulp van daarvoor geschikte programma's zijn de toekomstige situaties voor verschillende rotondevormen doorgerekend. Hieruit is gebleken dat een aantal typen rotondes toekomstvast maatregelen zijn, die na de genoemde ontwikkelingen nog voldoende restcapaciteit bieden: de rotorrotonde. De turborotonde en de spiraalrotonde. Het uitgangsprincipe van deze rotondes is gelijk: het waar mogelijk scheiden van richtingen om conflicten te voorkomen. Hierdoor neemt de capaciteit toe en wordt de rijtaak eenvoudiger. In de basis kent de turborotonde de eenvoudigste lay-out. Dit komt ten gunste aan de herkenbaarheid en 'leesbaarheid' voor de weggebruiker.

Beide kruispunten zijn reeds in de huidige situatie hectische punten. Het is niet wenselijk dat er aan de zijde van Drachten een nieuwe tak (ontsluiting van het bedrijventerrein in het noordelijke plangebied) wordt aangesloten op de bestaande kruising. Hiervoor is een reconstructie benodigd. Er zijn maatregelen nodig voor het verbeteren van de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid. Rotondes zijn hierbij goede maatregelen.

Het rapport concludeert om de toekomstvast typen rotondes nader te onderzoeken en uit te werken tot op de situatie afgestemde en ingepaste maatregelen. De focus is hierbij gericht op het realiseren van turborotondes, waarbij richtingen waar mogelijk gescheiden worden. Dit houdt ondermeer in: het aanleggen van bypasses waar mogelijk.

Overigens zullen de verdere plannen voor een nieuwe verkeersoplossing niet in dit bestemmingsplan worden meegenomen, omdat de verkeersplannen nog niet ver genoeg zijn uitgewerkt om in dit bestemmingsplan volledig geregeld te worden. Voor de nieuwe verkeersoplossing bij de N369 en de N31 zal te zijner tijd een aparte planologische procedure gevoerd worden. Er is inmiddels onderzoek gedaan naar een oplossing in de vorm van tijdelijke maatregelen (het terugbrengen van de snelheid van 80 km/uur naar 50 km/uur). De onderzoeksresultaten zijn in bijlage 1 opgenomen en komen in paragraaf 4.10 uitgebreid aan de orde. Daarnaast wordt er gezocht naar een oplossing van permanente aard in de vorm van turborotondes. Hierover zal afstemming moeten plaatsvinden tussen gemeente, provincie en Rijkswaterstaat.

Gemeentelijk beleid

Structuurschets A7-zone

De Structuurschets A7-zone is eind 2001/begin 2002 vastgesteld door de gemeenteraden van de A7-gemeenten (Sneek, Skarsterlân, Heerenveen, Smallingerland en Opsterland) en de Provinciale Staten. Voorafgaand aan de vaststelling van de schets heeft een uitvoerige inspraak- en adviesronde plaatsgevonden. Met de structuurschets wordt een vervolg gegeven aan de samenwerking tussen de gemeenten in de A7-zone en de provincie. Deze samenwerking heeft tot doel om de sterke economische groei in deze zone verder op te stuwen. Het uitgangspunt daarbij is behoud en versterking van de landschappelijke kwaliteit. In de structuurschets A7 wordt voor Drachten een belangrijke taak toebedeeld om te voorzien in voldoende bedrijventerrein. Voor de prognose van de toekomstige vraag naar bedrijventerrein zijn twee scenario's voor het uitgiftetempo opgesteld. Bij het scenario van de minimale uitgifte is er van uitgegaan dat de Zuiderzeelijn niet aangelegd wordt, bij het maximale scenario is wel van de aanleg uitgegaan. Op basis van deze scenario's is de vraag geprognosticeerd op 112 à 182 ha in 10 jaar.

De beoogde bedrijfsontwikkeling in het voorliggende bestemmingsplan past binnen de Structuurschets A7-zone. Voor het noordwestelijke deel van Drachten is tot 2010 de afronding van het industrieterrein de Haven gepland. Tevens wordt er rekening gehouden met behoud van een groen buffergebied tussen Opeinde en Drachten (zie de planbeschrijving, hoofdstuk 5). Tot 2030 is in de structuurschets tevens de mogelijkheid van een woonuitbreiding voor Opeinde voor nadere uitwerking open gelaten.

Strategie Werklocaties 2020

In juli 2010 is de 'Strategie Werklocaties 2020' door het college vastgesteld. In deze strategie wordt rekening gehouden met de nieuwe beleidslijnen van het Rijk en de Provincie (alsmede rapport Noordanus, SER-ladder). De strategie is uitgewerkt in 4 onderdelen:

1. toekomstige ruimtevraag opvangen op bestaande en voldoende nieuwe terreinen;
2. aandacht houden voor zorgvuldig ruimtegebruik op bedrijventerreinen;
3. inzetten op vraaggestuurd bedrijventerreinaanbod;
4. goede segmentering en temporisering van nieuwe kantorenlocaties.

Dit laatste onderdeel is gericht op kantorenlocaties en daarmee niet van toepassing op de ontwikkeling van de Noorderhogeweg en Vrijburg.

De onderdelen 1 tot en met 3 zijn gericht op de bedrijventerreinen. Gestreefd wordt naar locaties die aansluiten op de wensen en eisen van ondernemers. Deze strategie leidt tot meer sturing vanuit de gemeente op de vraag en het aanbod naar bedrijventerreinen (fasering, segmentering, ontwikkeling).

Er worden op een afgewogen wijze bedrijventerreinen ontwikkeld, waarbij eerst de huidige voorraad wordt opgemaakt. Hiertoe wordt eerst de voorraad aan bedrijventerreinen op A7 Noord (fase 1-3) en De Haven aangeboden (segment modern gemengd). Op het specifieke segment ABC/PDV na, is er op deze terreinen voldoende aanbod aanwezig tot 2020. Wel is hierbij gesteld dat onze gemeente zich qua bedrijventerreinen gezond moet kunnen en blijven ontwikkelen. Daartoe moeten vraag en aanbod van bedrijventerreinen op elkaar afgestemd worden. Voorkomen moet worden dat bedrijven zich buiten onze gemeente gaan vestigen, omdat wij geen geschikte locatie kunnen bieden. Uit de Strategie blijkt dat binnen alle ontwikkelscenario's een tekort is aan het segment ABC/PDV. Door de gefaseerde ontwikkeling van NHW/Vrijburg wordt in dit segment voorzien.

Tabel 2. Beschikbaar aanbod op uitgifbaar bedrijventerrein t/m 2020

Beschikbaar voor uitgifte	Hectare (netto)
A7-Noord I, II en III	45
De Haven	12
Totaal	57

Door de gefaseerde ontwikkeling van Noorderhogeweg/Vrijburg en het temporeren van Azeven Noord (fase IIIb en IV) na 2020, blijft de gemeente binnen de door de provincie gesignaleerde harde voorraad. De exploitatiemaatschappij bedrijventerpark Azeven heeft hier inmiddels mee ingestemd.

Tabel 3. Aanbod op bedrijventerrein t/m 2020 in de planvormingfase

Planvorming	Hectare (netto)	Hectare (netto)
	t/m 2020	Na 2020
A7-Noord, IIIb en IV		47
De Haven - noord	15	
Noorderhogeweg en Vrijburg	25	
Totaal	40	47

De komende periode wordt ingezet op een ontwikkelscenario van 9,5 ha/jaar. Er is gekozen voor een viertal ijkmomenten in de periode tot 2020, te weten 2011, 2014, 2017 en 2020. Omdat op dit moment de toekomstige ontwikkeling van de uitgifte van bedrijventerreinen moeilijk voorspelbaar is, wordt de voortgang van de bedrijventerreinenontwikkeling tijdens deze ijkmomenten bepaald met daarin indien nodig bijstelling van het gekozen ontwikkelscenario en mogelijk te nemen maatregelen/stappen.

Met bovenstaande stappen gaat Smallerland richting een vraaggestuurd aanbod (zowel in kwantitatieve als in kwalitatieve insteek (segmentering)). Dit houdt in dat er alleen wordt voorzien in de ontwikkeling van bedrijventerreinen indien hier kwalitatief en kwantitatief behoefte is.

Op advies van Noordanus heeft het Rijk de regionale afstemming van de ontwikkeling van bedrijventerreinen een specifiek onderdeel laten uitmaken van het convenant bedrijventerreinen. De Provincie heeft besloten tot afstem-

REGIONALE AFSTEMMING

mingsregio's. Voor Smallingerland is dit de regio Opsterland, Heerenveen, Skarsterlân, Oost- en Weststellingwerf (regio Zuid Oost). Vanuit Smallingerland is aangegeven dat de huidige samenwerking binnen de A7-zone het aangewezen samenwerkingsverband is om een en ander af te stemmen.

Er ligt ook een afspraak om in A7-verband de bedrijventerreinplanning af te stemmen. Inmiddels heeft deze afstemming met betrokken gemeenten plaatsgevonden. Heerenveen, Sneek, Skarsterlân en Opsterland hebben schriftelijk ingestemd met de voorgestelde bedrijventerreinenplanning van Smallingerland:

- eerst uitgeven voorraad De Haven en A7 Noord (fase I, II en III);
- uitstellen A7 Noord (fase IIIb en IV);
- ontwikkelen Noorderhogeweg/Vrijburg, ten behoeve van het specifieke segment ABC/PDV.

Momenteel vinden er werksessies samenwerking bedrijventerreinen plaats in de regio Zuid Oost. Genoemde strategie is ingebracht in deze regionale afstemming, welke nu in staat van bewerking is. Op dit moment lijkt onze opgave in deze planning te passen.

Welstandsnota Smallingerland 2004

Het doel van het welstandstoezicht is, om in alle openheid, een bijdrage te leveren aan de belevingswaarde van de gemeente. Het welstandsbeleid van de gemeente Smallingerland is opgesteld vanuit de overtuiging dat de lokale overheid het belang van een aantrekkelijke bebouwde omgeving dient te behartigen. De gevels van gebouwen en andere bouwwerken vormen samen met de openbare ruimte de dagelijkse leefomgeving van de mensen in Smallingerland. Het welstandsbeleid geeft de mogelijkheid om de cultuurhistorische, stedenbouwkundige en architectonische waarden die in een bepaald gebied aanwezig zijn, te benoemen en een rol te laten spelen bij de ontwikkeling en de beoordeling van bouwplannen. Door deze gebiedsgerichte aanpak wil de gemeente de belangrijkste karakteristieken van de bebouwing beschermen en zorgen dat nieuwe ontwikkelingen daarop voortbouwen.

De gehele gemeente is in een groot aantal gebieden opgedeeld, met elk hun eigen toepasselijke welstandskader. Er zijn 31 verschillende welstandskaders in de welstandsnota opgenomen. Nieuw- en verbouwplannen dienen zich te voegen binnen de betreffende welstandskaders. De welstandsnota bevat geen welstandscriteria voor grotere (her)ontwikkelingsprojecten die de bestaande ruimtelijke structuur en karakteristiek doorbreken. Dergelijke welstandscriteria kunnen namelijk niet worden opgesteld zonder dat er een concreet stedenbouwkundig plan aan ten grondslag ligt.

Zodra een dergelijk (her)ontwikkelingsplan aan de orde is, dienen daarvoor afzonderlijke welstandscriteria te worden opgesteld als aanvulling op de welstandsnota. Veelal gebeurt dit in de vorm van een Beeldkwaliteitsplan, waarin een nieuw welstandskader voor het betreffende gebied wordt opgenomen.

Ook voor het voorliggende plan is een beeldkwaliteitsplan opgesteld. Dit is behandeld in hoofdstuk 5.

Ruimtelijk detailhandelsbeleid 2002

In het licht van veranderingen in de detailhandel en in het rijksbeleid ontstond de behoefte aan een actuele 'overallvisie' op het toekomstige ruimtelijk detailhandelsbeleid in de gemeente.

In de visie Ruimtelijk detailhandelsbeleid is aangegeven op welke wijze de gemeente kan inspelen op de veranderingen. In de visie is tevens rekening gehouden met de wens om de kwaliteit en de regionale positie van het centrum van Drachten te versterken.

Voor het toekomstig beleid worden de volgende 3 uitgangspunten geformuleerd:

1. het optimaliseren van de functie van het centrum van Drachten als regionaal winkelgebied;
2. het ruimte bieden aan initiatieven voor grootschalige winkelvoorzieningen;
3. het waar mogelijk handhaven van een compleet en aantrekkelijk pakket dagelijkse voorzieningen.

De gemeente heeft een tweesporenbeleid ontwikkeld. Enerzijds een versterking van het centrum en anderzijds waken voor concurrerende ontwikkelingen voor het centrum.

Om de consumenten voor Drachten te behouden is een versterking van het winkelaanbod en horeca-aanbod, in combinatie met een goede bereikbaarheid en verblijfskwaliteit in het centrum gewenst. Herontwikkeling van de Raadhuispleinpassage, de verplaatsing van Albert Heijn en de herontwikkeling van het Postkantoor en een versterking van het horeca-aanbod (bijvoorbeeld in de omgeving van de doorgetrokken Drachtstervaart) kunnen hiertoe bijdragen.

De gemeente voert een terughoudend beleid ten aanzien van ontwikkeling van perifere detailhandelslocaties. Ten eerste lijkt het voorlopig onmogelijk om de branchering te handhaven. Ten tweede dient gewaakt te worden voor concurrentie van dergelijke locaties voor de herontwikkeling en opwaardering van het centrum van Drachten. Ook de levensvatbaarheid van aantrekkelijke wijkcentra, voor vooral dagelijkse boodschappen komt onder druk te staan bij vestiging van grootschalige supermarkten op perifere locaties.

Detailhandelsstructuurvisie met plan van aanpak

In de detailhandelsstructuurvisie uit 2009 gaat de gemeente in op de beoogde detailhandelsfunctie van Drachten. Het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente heeft de ambitie om de gemeente Smallingerland te laten groeien naar 60.000 inwoners; het centrum van Drachten dient een regiofunctie te krijgen voor 150.000 à 200.000 consumenten. De duidelijke wens is om de regionale positie van Drachten te versterken. Om deze ambitie te verwezenlijken wordt in het centrum van Drachten op verschillende gebieden gewerkt aan concrete versterking van het centrum. Ook is in de visie de huidige en toekomstige positie van Drachten geplaatst in de regionale context,

waarbij de consequenties van ontwikkelingen in Leeuwarden, Heerenveen en Groningen zijn meegenomen.

In de visie wordt ingegaan op (landelijke en regionale) trends en ontwikkelingen, de kwalitatieve versterking van Drachten, de distributieplanologische ruimte voor detailhandel en de wijze waarop ontwikkelingen op het gebied van perifere detailhandel (zoals bij de Noorderhogeweg) zo goed mogelijk kunnen worden benut ten behoeve van de regionale functie van Drachten. Daarbij wordt aandacht besteed aan de mogelijke effecten tussen deze nieuwe concepten en het centrum.

Op onderstaande kaart zijn de verschillende detailhandellocaties in Drachten weergegeven. Daarbij is ook rekening gehouden met het plangebied van dit bestemmingsplan.



Figuur 8. Detailhandellocaties in Drachten
(Bron: Broekhuis Rijs Advisering)

ZUIDELIJKE PLANGEBIED

De visie gaat in op de beschikbaarheid van het voorliggende (zuidelijke) plangebied voor perifere detailhandel. Het blijkt uit de analyse dat het dan met name zal gaan om de Doe Het Zelf (DHZ)-branche. Daarover zegt de visie het volgende:

“De DHZ-branche is in Drachten qua aantal winkels voldoende vertegenwoordigd; de twee bouwmarkten op de MLK-boulevard zijn up-to-date, maar niet al te groot. De overige bouwmarkten zitten op De Haven. Ook deze bouwmarkten kennen een redelijke oppervlakte, maar géén is groot genoeg voor alle wensen van de tegenwoordige consument. Een echt moderne bouwmarkt ontbreekt in Drachten. De vraag vanuit de markt is er wel. Op De Haven zelf is vergroting tot op heden niet mogelijk gebleken, mede omdat een fors parkeerterrein bij deze panden hoort.”

Kwantitatief gezien is er momenteel sprake van nagenoeg geen distributieve marktruimte. Vraag en aanbod houden elkaar redelijk in evenwicht. Door de groei van het inwonertal (en mogelijk de te verwachten groei van de bestedingen in de bouwmarkten) zal de marktruimte de komende jaren gaan toenemen. Hierdoor zal de marktruimte in 2020 ongeveer 2.500 à 3.500 m² wvo bedragen.

Vraag is nu of het haalbaar is om de grootschalige detailhandel te beperken tot de huidige twee locaties, of dat de Noorderhogeweg een goede derde locatie kan zijn. Op kwalitatieve gronden kan gepleit worden voor een vernieuwingslag en een betere uitstraling van de bouwmarkten. Tevens kan dan een betere verkeer- en parkeersituatie gerealiseerd worden, aangezien dit nu bij een aantal vestigingen op de Haven slecht geregeld is. De dynamiek van de branche wordt dan niet beperkt. Daar staat tegenover dat vooruitlopend op toekomstige woningbouw in Drachten een overaanbod aan DHZ-meters tot stand komt, met een grotere kans op structuurverstoring. Gezien het ambitieniveau van Drachten, de dynamiek in de DHZ-branche, en het ontbreken van een moderne bouwmarkt (qua afmeting) in Drachten lijkt een derde locatie onontkoombaar en wordt dan ook aanbevolen. Hiermee kan een kwalitatieve slag gemaakt worden. Het is verstandig om bij mogelijk vertrek van vestigingen van de Haven naar de Noorderhogeweg zorg te dragen voor een kwalitatieve impuls op bedrijventerrein de Haven. Een deel grenst namelijk aan de Noorderhogeweg en bepaalt sterk de uitstraling van de noordelijke entree van Drachten”.

In de visie wordt tevens ingegaan op de leisure mogelijkheden van het noordelijke plangebied. Leisure is een veelomvattend begrip, dat de afgelopen jaren volop in de belangstelling heeft gestaan. Hierin is een aantal trends te onderscheiden.

NOORDELIJKE PLANGEBIED

Zo heeft de leisure zich steeds meer ontwikkeld van een “product sec” naar een echte belevingswereld, waaraan men zijn identiteit kan ontlenuen. Vaak gaat het dan ook niet meer om solitaire voorzieningen, maar om multifunctionele vrijetijdskoncepten. Voorbeelden van leisureconcepten zijn onder meer een Factory Outlet Center (FOC) of een megabioscoop. De toegenomen interesse is vooral ingegeven door een groei van de vraag naar dit soort concepten doordat er in ons land sprake is van meer welvaart en meer (nog fitte) ouderen met vrije tijd. Voor leisure worden in de visie een aantal omgevingsfactoren benoemd:

- *“Voldoende groot verzorgingsgebied;*
- *Beperkte concurrentie in de (ruime) regio;*
- *Goede ligging;*
- *Goede bereikbaarheid en parkeergelegenheid.*

In het geval van Drachten kan gesteld worden, dat de beoogde locatie in principe aan al deze factoren kan voldoen. Overigens kunnen ook andere locaties in de nabijheid van de snelwegen (A7 of N31) hieraan voldoen.

Naast de omgevingsfactoren moet het concept ook zelf aan diverse factoren voldoen:

- *Bovenregionale "trekker";*
- *Onderscheidend vermogen;*
- *Voldoende kritische massa;*
- *Belevingsaspect moet aanwezig zijn;*
- *Combinatie met horeca;*
- *Uniciteit (tot op bepaald niveau);*
- *Kwaliteit totaalconcept zelf.*

Het is geen eenvoudige opgave om aan alle factoren te voldoen; de afgelopen jaren zijn heel veel plannen voor leisure ontwikkeld, maar slechts enkele zijn gerealiseerd. Veel plannen zijn niet direct een succes geworden. In Enschede is het concept niet goed van de grond gekomen, in Den Haag (The Globe) lukt het niet zo erg in de uitvoering, en bij Geldermalsen (NL.C) gaat het uiteindelijk niet door. De wat oudere concepten van Van der Most daarentegen zijn wel succesvol (Speelstad Oranje, Wunderland Kalkar, Preston Palace), maar zijn van een ander kwalitatief kaliber".

Al zijn de mogelijkheden voor Drachten beperkt, een nieuwe ontwikkeling is zeker niet onmogelijk. De visie benoemt twee voorbeelden:

1. Een overdekte skihal als hart, met daar omheen gerelateerde aanbieders. In het Noorden van Nederland is nergens een dergelijk aanbod. Mogelijk kan hierbij een relatie gelegd worden met de ontwikkeling van Sportstad Heerenveen. Aanvullend op het sportaanbod in Heerenveen heeft Drachten, in het kader van het Centrum voor Topsport & Onderwijs (CTO), al het zwembad De Welle. Mogelijk kan een overdekte skihal hierbij een aanvullend en interessant sportaanbod zijn.
2. Een groot (slecht weer) attractiepark (op Noord-Nederlandse schaal. De visie stelt wel de vraag of het potentieel in het noorden groot genoeg is. Het voorafgaande betekent voor Drachten dat heel goed nagedacht moet worden over een concept dat vanaf het begin in z'n totaliteit op de juiste wijze ingevuld kan worden. Het dient voorkomen te worden dat bij gebrek aan geschikte plannen de gronden aan "reguliere" ondernemers verhuurd worden die onvoldoende passen bij het beoogde concept. De beoogde doelstellingen worden dan niet gehaald, terwijl hier wel degelijk mogelijkheden liggen voor het versterken van het imago.

Gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) 1996

Het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan heeft als doel om integraal beleid op dit gebied te formuleren. Duurzaam veilig en bereikbaarheid zijn kernbegrippen. Bovendien is aangegeven dat inbedding van het nieuwe beleid in de ruimtelijke ordening noodzaak is.

Voor het GVVP van de gemeente Smallingerland staat de mens centraal en niet de auto. Mensen willen zich verplaatsen en daar zijn verkeersstromen voor nodig. Een verkeerssysteem zou dan ook de volgende functies moeten hebben: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

De grote vraag is vervolgens: hoe wordt bepaald, welke weg welke functie heeft en op basis van welke criteria. Voorheen werd vooral het aantal auto's daarvoor gehanteerd. Dit betekent echter dat het verkeer het beleid stuurt in plaats van andersom. Daarom is in het GVVP van de gemeente Smallingerland juist de mens met zijn of haar sociale omgeving als uitgangspunt van beleid gekozen.

Het buitengebied kan (met uitzondering van de rijks- en provinciale wegen) als verblijfsgebied worden aangemerkt. Dat betekent dat de gemeentelijke wegen daarin als erftoegangsweg kunnen worden gezien. Bij deze typering past een kwaliteitsniveau van 60 km/uur.

De koers voor de dorpen is duidelijk; voor alle buitendorpen (met uitzondering van Nijega (Kilometerwei)) kan een kwaliteitsniveau van 30 km/uur worden nagestreefd. De gewenste kwaliteit moet tevens worden bereikt door het gedrag van de mensen, in combinatie met stedenbouwkundige kwaliteit en ruimtelijke ingrepen. Maatwerk (bijvoorbeeld ten aanzien van landbouwverkeer) blijft daarbij geboden.

In en om Drachten ligt een fijnmazig netwerk van wegen. Het is zaak om die wegen in een goede structuur te plaatsen en aan de wegen die kwaliteit te realiseren die overeenkomt met de aan de wegen toegekende functie. De gewenste verkeersstructuur is in belangrijke mate afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen in en rond Drachten.

Het GVVP besluit met de conclusie dat op politiek-bestuurlijk niveau er diverse interventiepunten zijn om in het verkeer- en vervoerbeleid sturing te geven:

1. door het aanpassen van de ritduurcriteria, waardoor grotere verblijfsgebieden ontstaan en de auto meer moet omrijden;
2. door bij oversteekvoorzieningen te kiezen voor een hogere oversteekkwaliteit met een lagere autokwaliteit;
3. door bijvoorbeeld een sturend parkeerbeleid of verbetering van fietsfaciliteiten;
4. door te kiezen voor een beter lokaal openbaar vervoer en daar financiële middelen voor beschikbaar te stellen.

Met daarbij de volgende randvoorwaarden:

- I positie van Drachten als koop- en werkcentrum;
- II de mens is de maat der dingen;
- III veranderingen zijn alleen met stapjes mogelijk.

Notitie 'zeecontainers'

Met betrekking tot zeecontainers hanteert de gemeente de notitie "Zeecontainers". Het gaat om de zeecontainer van metaal met een doorsnede hoogte van 2,5 m en een breedte van 2,5 m. De lengte varieert van 6 m tot 12 m. De zeecontainers worden breed toegepast en het is voor burgers onduidelijk geworden of de containers bouwvergunningplichtig zijn. De problematiek is dat deze soms wel en soms niet bouwvergunningplichtig zijn en daarmee wel/niet vallen onder de bouwregelgeving. Is een bouwvergunning vereist, dan is er meestal een welstandsprobleem.

De container als zodanig is een constructie van enige omvang, maar wordt pas een bouwwerk in de zin van de Woningwet als het op de plaats ook een functie heeft.

De notitie noemt de volgende te onderscheiden gevallen.

De containers zijn niet bouwvergunningplichtig als deze enkel worden gebruikt voor:

- transport, waarbij de container niet langer dan 3 weken op een zelfde plaats staat;
- handelsdoeleinden, waarbij het doel is om de container te verhuren of te verkopen.

In alle andere gevallen is een zeecontainer bouwvergunningplichtig voor zover deze niet behoort tot de gevallen van bouwvergunningvrije bouwwerken. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen de gevallen welke wel en niet worden gedoogd. Zonder vergunning worden de volgende containers gedoogd:

- de containers op de bouwplaats voor opslag van materiaal en materieel;
- de container die een aannemer op zijn "werf" heeft staan.

3 . 4

W a t e r s c h a p s b e l e i d

Integraal Waterbeheerplan

De zes voormalige Friese waterschappen hebben samen een Integraal Waterbeheerplan (IWBP) opgesteld. Het bestaat uit een algemeen deel en zeven deelplannen voor afzonderlijke gebieden. In het Integraal Waterbeheerplan geven de voormalige waterschappen aan hoe zij de komende jaren hun doelstellingen van het integraal waterbeheer willen bereiken. Daarbij wordt aandacht besteed aan ondermeer veiligheid, afwatering, peilbeheer, oevers, eutrofiëring, emissies, waterbodems en onderhoud.

KEUR Het Wetterskip Fryslân heeft inmiddels een overkoepelende keur opgesteld. De keur is een verordening die strekt tot bescherming van de werken in beheer bij het waterschap. De keur bevat een stelsel van gebods- en verbodsbepalingen ten aanzien van de waterkeringen, waterkwaliteit en de waterkwantiteit. In de

keur is ook aangegeven hoe ontheffing van de verbodsbepalingen kan worden aangevraagd.

Gemeentelijke taken liggen bij de aanleg en het beheer van riolering, vaarwegenbeheer, bescherming van landschappelijke waarden van wateren, verlenen en handhaven van vergunningen op basis van het bestemmingsplan, en momenteel ook nog het onderhoud van watergangen (hoewel deze laatste taak meer en meer richting het waterschap wordt geschoven). Uit het vorenstaande blijkt dat, ondanks de verschillende rollen, de gemeente en het waterschap elkaars natuurlijke partner zijn bij het voeren van het waterbeheer. Dat betekent dat beide partijen vanuit hun eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheden een rol spelen in de uitvoering van het waterbeheer én elkaar daarbij zoveel mogelijk informeren en bijstaan in gevallen waarbij dit vanuit het perspectief van het waterbeheer van belang is. Concreet: het waterschap handhaaft de regels die in de Keur zijn opgenomen; de gemeente handhaaft de gemeentelijke verordeningen (waaronder het bestemmingsplan) en daar waar er sprake is van gemeenschappelijk belang of gemeenschappelijke betrokkenheid zoeken partijen elkaar op om tot afstemming te komen.

Planologische randvoorwaarden

4

4.1

Hinder

4.1.1

Milieuzonering bedrijventerrein Noorderhogeweg

In het beoogde bedrijventerrein Noorderhogeweg kunnen bedrijven worden gerealiseerd in de bedrijfscategorieën 1 t/m 3.2, waarbij een minimale afstand geldt van 100 meter ten opzichte van hindergevoelige bebouwing. Bij de indeling wordt rekening gehouden met de bestaande woonbebouwing in het plangebied en in de directe omgeving. De afstand tussen de nieuwe bedrijvigheid en de woningen aan de Nijtap (de agrarische bedrijfswoning op nummer 26-28 en de reguliere woning op nummer 30) wordt gewaarborgd door een brede waterpartij.

Aan de zuidzijde van het plangebied zijn ook twee woningen gesitueerd; een reguliere woning op nummer 1 en een woon-werklocatie op nummer 3. Indien de wijzigingsbevoegdheid voor de wijziging naar een bedrijventerrein wordt gebruikt (zie hoofdstuk 6 voor de juridische toelichting) dan zal voor dit gebied een indeling in bedrijfscategorieën worden voorgesteld, zodat de bestaande woningen aan De Kletten geen onaanvaardbare hinder van de nieuwe bedrijven ondervinden.

Op het nieuwe bedrijventerrein Noorderhogeweg zijn geen bedrijfswoningen toegestaan.

4.2

Wegverkeerslawaaï

Ten behoeve van het nieuwe bestemmingsplan bedrijventerrein Noorderhogeweg zijn op verzoek van de gemeente Smallingerland de milieueffecten ten gevolge van wegverkeerslawaaï inzichtelijk gemaakt. Er wordt in het plan een nieuwe ontsluitingsweg aangelegd waarvoor conform de Wgh. een wettelijke geluidszone geldt. Voor deze weg zal een maximum snelheid van 50 km/uur gelden. Tevens zal het plangebied verkeer genereren waardoor de geluidbelasting voor de omgeving mogelijk omhoog gaat.

Het Servicebureau De Friese Wouden heeft in dat kader onderzoek gedaan naar de milieueffecten ten gevolge van wegverkeerslawaai (ref. 'Akoestisch onderzoek naar milieueffecten ten gevolge van wegverkeer ten behoeve van bestemmingsplan bedrijventerrein Noorderhogeweg te Drachten'). Het bureau heeft daartoe op een drietal rekenpunten langs wegen de geluidsbelastingen berekend op basis van de uitgangspunten in een drietal jaren (2011, 2015 en 2020). De rekenpunten liggen op de Noorderhogeweg nabij de rotonde met de Kletsterlaan, De Nijtap 29 en de Nijtap 49.

Op basis van de resultaten voor een gemiddelde werkdag blijkt de invloed van het verkeer van het bedrijventerrein inclusief de autonome groei op de betrokken wegvakken tussen de jaren 2011, 2015 en 2020 een toename te veroorzaken die ligt tussen afgerond 0 en 1 dB. De grootste toename is op rekenpunt 1 ter hoogte van de woning Nijtap 49. Deze toename is met name het gevolg van het extra verkeer in het jaar 2020 van en naar het bedrijventerrein over het desbetreffende wegvak. Hierbij kan worden opgemerkt dat in de praktijk bij mensen een verhoging/ verlaging van 3 dB pas merkbaar is.

Het plan biedt geen mogelijkheden om nieuwe bedrijfswoningen te bouwen en er is ook geen mogelijkheid geboden om andere geluidgevoelige functies in de zin van de Wet geluidhinder en het Besluit geluidhinder te realiseren. Voor de bestaande (woon)voorzieningen geldt dat er marginale en acceptabele toename van de geluidbelasting wordt verwacht. De toename van het wegverkeerslawaai valt binnen de verwachte autonome ontwikkeling. Er hoeven geen bepalingen ten aanzien van wegverkeerslawaai te worden opgenomen.

4 . 3

Externe veiligheid

4 . 3 . 1

Algemeen

Externe veiligheid gaat om het beperken van de kans op en het effect van een ernstig ongeval voor de omgeving door onder meer:

- het gebruik, de opslag en productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- het transport van gevaarlijke stoffen (weg en buisleidingen).

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beperken van de risico's voor de burger door bovengenoemde activiteiten. De volgende normen worden onderscheiden:

Plaatsgebonden risico (PR):

Dit betreft afstandseisen, die moeten worden gezien als grenswaarde (harde norm) waarvan niet kan worden afgeweken.

Groepsrisico (GR):

Het groepsrisico is afhankelijk van de bevolkingsdichtheid rondom een risicovolle activiteit. Dit betreft geen harde norm, maar een oriëntatie waarde. Daarvoor bestaat een verantwoordingsplicht.

In de inleiding is al aangegeven dat het plangebied bestaat uit een noordelijk en zuidelijk deel. Deze beschrijving is toegespitst op het zuidelijke deel van het plangebied. Voor het noordelijke plandeel bij Vrijburgh is in dit plan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Op het moment dat die bevoegdheid wordt ingevuld, moet een procedure worden gevolgd. Als onderdeel daarvan zal voor het noordelijke deel een verantwoording voor externe veiligheid worden opgesteld.

4 . 3 . 2

T o e t s i n g

In het plangebied Noorderhogeweg zijn ten aanzien van externe veiligheid twee risicobronnen aanwezig, dat betreft een bestaande hogedruk leiding voor het transport van aardgas en het transport van gevaarlijke stoffen (LPG) over de Noorderhogeweg. De reeds aanwezige hogedruk transportleiding voor aardgas is getoetst aan de voorschriften uit het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Door Gasunie, de leidingeigenaar, is een berekening uitgevoerd waarin het PR en het GR zijn bepaald. Uit de berekening blijkt dat de PR contour op de leiding ligt. Het GR van de leiding neemt ten opzicht van de huidige situatie toe, maar blijft ruimschoots onder de oriëntatie waarde. De leiding wordt voor de toekomstige ontwikkelingen beschermd doordat deze de bestemming Leiding - Gas heeft gekregen inclusief een zakelijk rechtstrook van 5 meter aan weerszijden van de leiding.

Op transport van gevaarlijke stoffen is de Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van toepassing. Voor het transport van gevaarlijke stoffen is in 2005 in onze opdracht door het adviesbureau AVIV een "Risicoanalyse wegtransport gevaarlijke stoffen Drachten" uitgevoerd. Dit plangebied is daarbij meegenomen. Uit de berekening blijkt dat er geen PR-contour aanwezig is. Het GR, zal ten opzichte van de huidige situatie iets toenemen, maar ligt beneden de oriëntatie waarde. In 2010 zijn in het kader van het Fries uitvoeringsprogramma externe veiligheid nieuwe tellingen uitgevoerd. Hieruit blijkt dat op de Noorderhogeweg, het transport van LPG ten opzichte van 2005 niet is gewijzigd. De resultaten van het onderzoek uit 2005 zijn dus nog actueel.

De Gasunie en de regionale brandweer Fryslân hebben naar aanleiding van het voorontwerpbestemmingsplan een advies ingediend. Deze adviezen zijn bij het opstellen van het definitieve plan meegenomen.

4 . 3 . 3

C o n c l u s i e

Samengevat kan wordt geconcludeerd dat de individuele veiligheid van mensen die in dit deel van het plangebied verblijven, voldoet aan de wettelijke grenswaarde voor het plaatsgebonden risico en aan de oriëntatie waarde voor het groepsrisico. Waar mogelijk zijn maatregelen getroffen om de (rest)risico's te beperken. Gezien het belang om deze locatie te ontwikkelen en het kleine risico op een calamiteit vinden wij het aanwezige restrisico acceptabel.

Een uitgebreide toelichting op het aspect externe veiligheid, de adviezen van de Gasunie en brandweer Fryslân en de verantwoording van het GR zijn opgenomen in bijlage 2.

4 . 4

H o o g s p a n n i n g s l e i d i n g

Langs de rand van het plangebied is een 150 kV hoogspanningsleiding aanwezig. Deze leiding schampt het plangebied in de zuidwesthoek. Voor hoogspanningsleidingen geldt geen veiligheidszone. Wel geldt er een privaatrechtelijke zone, van 20 m ter weerszijden van de leiding, waarbinnen voor het bouwen en het uitvoeren van werkzaamheden toestemming van de netwerkbeheerder is vereist.

4 . 5

L u c h t k w a l i t e i t

Op 1 maart 1993 is de Wet Milieubeheer (Wm) in werking getreden. Onder andere de Europese regelgeving voor de luchtkwaliteit is met de inwerkingtreding van de wijziging van de Wm (onderdeel luchtkwaliteitseisen) op 15 november 2007 in de Nederlandse wet- en regelgeving verwerkt.

Uitgangspunt van de Wm is het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) Het NSL is op 1 augustus 2009 in werking getreden. Hierin is bepaald wanneer en hoe overschrijdingen van de grenswaarden voor de luchtkwaliteit moeten worden behandeld. In het NSL worden ook nieuwe ontwikkelingen zoals plannen voor de bouw van woningen overwogen. Plannen die binnen het NSL passen, hoeven niet meer te worden beoordeeld aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit. Ook plannen die niet 'in betekende mate' (nibm) gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit hoeven niet meer aan deze grenswaarden te worden beoordeeld. De eisen om te kunnen beoordelen of bij een plan sprake is van nibm, zijn vastgesteld in de algemene maatregel van bestuur (AMvB)-nibm.

Door het onderzoeksbureau De Friese Wouden is in juli 2010 een onderzoek uitgevoerd naar de luchtkwaliteit voor het nieuwe bedrijventerrein Noorderhogeweg. Het bedrijventerrein kan een effect hebben op de luchtkwaliteit in de omgeving. In het kader van de onderzoeksplicht en een goede ruimtelijke onderbouwing moet dit effect worden onderzocht en onderbouwd waarom het effect acceptabel is. Van belang zijn de criteria voor NO₂ (stikstofdioxide) en PM₁₀ (fijn stof) omdat deze stoffen voornamelijk het probleem vormen.

Om met het rapport aan te kunnen tonen dat door het bedrijventerrein geen feitelijke of dreigende overschrijdingen zijn van de grenswaarden te verwachten zijn, is de berekening opgesplitst in drie delen:

- de activiteiten op het bedrijventerrein zelf als directe invloed;
- de indirecte invloed op de luchtkwaliteit van het totale verkeer op de omliggende wegen inclusief de verkeersaantrekkende werking van de bedrijven op het terrein;
- de cumulatieve situatie, dat wil zeggen de optelling van de directe en indirecte invloed van het bedrijventerrein.

Het onderzoek is uitgevoerd voor een drietal voor het plan maatgevende jaren:

1. het maatgevende jaar 2011 als zijnde de situatie zonder het nieuwe bedrijventerrein;
2. het jaar 2015 als zijnde de situatie waarbij ca. 50% van het bedrijventerrein ontwikkeld wordt geacht;
3. het jaar 2020 als zijnde het jaar dat alles op het bedrijventerrein is ontwikkeld.

Met betrekking tot de directe invloed van het plan blijkt uit de berekeningen dat de maatgevende toetsingspunten, de grenswaarden en plandrempels met betrekking tot de jaargemiddelden van de stoffen PM₁₀ en NO₂ nergens worden overschreden. Wel zijn er overschrijdingen van het 24 uurgemiddelde van de grenswaarde betreffende de stof PM₁₀. Deze overschrijdingen bedragen ten hoogste 2 overschrijdingsdagen. Het aantal overschrijdingsdagen mag echter 35 zijn. Vandaar dat hieruit geen consequenties volgen.

DIRECTE INVLOED

Op basis van de berekeningsresultaten blijkt dat in de voor de indirecte invloed maatgevende toetsingspunten de grenswaarden en plandrempels met betrekking tot de jaargemiddelden van de stoffen PM₁₀ en NO₂ nergens worden overschreden. Wel zijn er overschrijdingen van het 24 uurgemiddelde van de grenswaarde betreffende de stof PM₁₀. Deze overschrijdingen bedragen ten hoogste 3 dagen. Het aantal overschrijdingsdagen mag echter 35 zijn. Hieruit volgen derhalve geen consequenties.

INDIRECTE INVLOED

Langs de wegen Nijtap en Noorderhogeweg is de cumulatie van de concentraties fijnstof en stikstofdioxide van het bedrijventerrein (direct) en wegverkeer (indirect) berekend. Op basis van de berekeningsresultaten blijkt dat in de maatgevende toetsingspunten de grenswaarden en plandrempels met betrekking tot de jaargemiddelden van de stoffen PM₁₀ en NO₂ nergens worden over-

CUMMULATIE

schreden. Wel zijn er overschrijdingen van het 24 uurgemiddelde van de grenswaarde betreffende de stof PM₁₀. Deze overschrijdingen bedragen ten hoogste 3 overschrijdingsdagen. Het aantal overschrijdingsdagen mag echter 35 zijn. Hieruit volgen derhalve geen consequenties.

CONCLUSIE In de voor het bestemmingsplan bedrijventerrein Noorderhogeweg maatgevende toetsingspunten ontstaan bij de toetsing van de directe invloed van het bedrijventerrein, de indirecte invloed en cumulatief, in de jaren 2011, 2015 en 2020 inclusief de zeezoutaf trek en dubbel telling, geen consequenties met betrekking tot de Wet Luchtkwaliteit. Ook vinden er geen overschrijdingen plaats van de grenswaarden NO₂ en PM₁₀.

4 . 6

E c o l o g i e

Voor het zuidelijk plangebied is in 2004 een ecologisch onderzoek uitgevoerd. Er werd toentertijd geconcludeerd dat er geen significante effecten te verwachten waren voor beschermde soorten. De belangrijkste ecologische waarde van het gebied is dat het gebied als foerageergebied geschikt is voor vleermuizen en diverse vogelsoorten.

Aangezien de maximale 'houdbaarheid' van een ecologisch onderzoek 5 jaar is (er kunnen in de periode na het onderzoek nieuwe ecologische ontwikkelingen zijn in het plangebied), is in 2009 een actualisatie opgesteld van het onderzoek (Altenburg & Wijmenga, 1354dnw, maart 2009).

De belangrijkste conclusies en aanbevelingen van de actualisatie zijn:

- Om een actueel beeld te krijgen van alle natuurwaarden en de mogelijke veranderingen wordt aanbevolen om het gebied eenmalig te laten bezoeken en een quickscan uit te voeren.
- Er worden geen nieuwe soortgroepen vegetatie en planten, dagvlinders, libellen en overige ongewervelden verwacht.
- Voor broedvogels is het beschermingsregime verscherpt; de verblijfplaatsen van ransuil, havik en grote bonte specht zijn ook buiten het broedseizoen beschermd. Een nader onderzoek is nodig om de aanwezigheid en de nestlocaties opnieuw vast te stellen.
- In 2008 is een Vleermuisprotocol vastgesteld, waaraan met het onderzoek van 2003 niet wordt voldaan. Ook hebben zich mogelijk nieuwe vleermuiskolonies gevestigd in het gebied. Daarom is een nader onderzoek naar vleermuizen noodzakelijk.
- Met betrekking tot overige zoogdieren, dient voor de aanwezigheid van steenmarter en waterspitsmuis nader onderzoek uitgevoerd te worden.
- Er is geen nader onderzoek nodig met betrekking tot het Natura2000-gebied de Alde Feanen.

Het benodigde vervolgonderzoek waar door Altenburg & Wijmenga naar wordt gewezen, is in augustus en september 2010 uitgevoerd door BügelHajema Adviseurs (*Advies Natuurwaarden bedrijventerrein Noorderhogeweg te Drachten, 30 september 2010, nr.232.00.05.15.11*). Hieronder wordt op de conclusies van dit vervolgonderzoek ingegaan.

Voor het bestemmingsplan is het conform artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) noodzakelijk aandacht te besteden aan de natuurwet en -regelgeving. Er dient onder meer aangegeven te worden of er als gevolg van de plannen vergunningen of ontheffingen noodzakelijk zijn en zo ja of deze verkregen kunnen worden.

WET- EN REGELGEVING

Het natuurwaardenonderzoek bestaat uit literatuur- en veldonderzoek en gaat zowel in op soortbescherming (Flora- en faunawet) als op gebiedsbescherming (Natuurbeschermingswet 1998 en Ecologische Hoofdstructuur).

NATUURWAARDENONDERZOEK

4 . 6 . 1

B e s c h e r m d e g e b i e d e n

Op 1 oktober 2005 is de Natuurbeschermingswet 1989 van kracht geworden die de gebiedsbescherming van nationaal begrensde natuurgebieden bundelt. Hierin zijn de bepalingen vanuit de Europese Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn verwerkt. Onder deze wet worden drie typen gebieden aangewezen en beschermd: Natura 2000-gebieden, Staats- en Beschermden Natuurmonumenten en Wetlands. Verder is deze wet de basis voor het nationale Natuurbeleidsplan waarin de Ecologische Hoofdstructuur is geregeld.

NATUURBESCHERMINGSWET

De Ecologische Hoofdstructuur is een samenhangend netwerk van bestaande en nog te ontwikkelen belangrijke natuurgebieden in Nederland en vormt de basis voor het natuurbeleid. De Ecologische hoofdstructuur is als beleidsdoel opgenomen in de Nota Ruimte en het Streekplan Fryslân 2007.

ECOLOGISCHE
HOOFDSTRUCTUUR

Beschermden gebieden in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998 en de Ecologische Hoofdstructuur liggen op ruime afstand van het plangebied en zijn hiervan gescheiden door onder meer bebouwing en infrastructuur. Gezien de aard van de ingrepen zijn geen negatieve effecten op deze gebieden te verwachten. Voor deze activiteit is daarom geen vergunning op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 nodig. De activiteit is op het punt van de EHS niet in strijd met het Streekplan Fryslân 2007.

CONCLUSIE

4 . 6 . 2

B e s c h e r m d e s o o r t e n

Met ingang van 1 april 2002 is de Flora- en faunawet in werking getreden. Het soortenbeleid uit de Vogelrichtlijn van 1979 en de Habitatrichtlijn van 1992 van de Europese Unie is hiermee in de nationale wetgeving verwerkt.

FLORA- EN FAUNAWET

Achter de Flora- en faunawet staat het idee van de zorgplicht voor in het wild levende beschermde dieren en planten en hun leefomgeving. Beschermde soorten worden opgesomd in de 'lijsten beschermde inheemse planten- en diersoorten'. De Algemene Maatregel van Bestuur ex artikel 75 van de Flora- en faunawet van 23 februari 2005, kent een driedeling voor het beschermingsniveau van planten- en diersoorten (licht beschermd, middelzwaar beschermd en streng beschermd).

Het natuurwaardenonderzoek gaat in op een aantal beschermde soorten, te weten vleermuizen, steenmarter, buizerd en kerkuil, die in het plangebied zijn aangetroffen.

Vleermuizen

Uit het natuurwaardenonderzoek komt naar voren dat als gevolg van de ontwikkelingen geen verbodsovertredingen met betrekking tot vleermuizen worden verwacht. Alle vleermuissoorten zijn op basis van de Flora- en faunawet streng beschermd. In de te slopen bebouwing en te kappen bomen zijn geen verblijfplaatsen vastgesteld. Het plangebied vormt geen hoogwaardig foerageergebied voor vleermuizen. Daarnaast zal het plangebied een vergelijkbare waarde als foerageergebied voor vleermuizen houden. Langs De Kletten is een vliegroute van drie verschillende vleermuissoorten vastgesteld. Aangezien de eikenlaan wordt in-gepast in het ontwerp worden geen negatieve effecten op deze vliegroute verwacht.

Steenmarter

Uit het natuurwaardenonderzoek komt naar voren dat er onder voorwaarde van mitigerende maatregelen geen verbodsovertredingen met betrekking tot het voorkomen van steenmarter wordt verwacht. Steenmarter is op basis van de Flora- en faunawet middelzwaar beschermd.

Als gevolg van de plannen zullen er geen verblijfplaatsen van steenmarter verloren gaan. Het plangebied maakt wel een belangrijk onderdeel uit van het foerageergebied van steenmarter. De steenmarter is een cultuurvolger met een enorm aanpassingsvermogen. De volgende maatregelen dienen genomen te worden om te voorkomen dat het plangebied als foerageergebied voor de steenmarter verloren gaat:

- De groenstrook aan de noordwestzijde dient grotendeels te worden ingeplant met een dichte bosbeplanting. Hierbij is een ondergroei en randzone met struikgewas van belang.
- De bestaande boomsingels aan weerszijden van de groenstrook moeten gehandhaafd blijven.
- Aan de buitenzijde van de groenstrook dient een strook van 20 m breed met een ruige grazige vegetatie te worden ontwikkeld. Deze strook zal zo optimaal mogelijk voor muizen moeten worden beheerd. De groenstrook zal in een zo vroeg mogelijk stadium moeten worden aangeplant.
- Menselijke aanwezigheid in de groenstrook dient beperkt te blijven.

- De inrichting en beplanting van het plangebied dient verder zo uitgevoerd te worden zoals in het Beeldkwaliteitsplan Bedrijventerrein Drachten-Noord (BügelHajema Adviseurs 2010) wordt gesteld.
- Verder kunnen er extra positieve maatregelen voor de steenmarter genomen worden zoals de aanplant van fruitbomen en het plaatsen van steenmarterkasten (verblijfplaatsen).

Broedvogels met jaarrond beschermde nestplaatsen

Uit het natuurwaardenonderzoek komt naar voren dat onder voorwaarde van mitigerende maatregelen geen verbodsovertredingen met betrekking tot het voorkomen van vogels met een jaarrond beschermde nestplaats wordt verwacht. Alle inheemse vogelsoorten zijn op basis van de Flora- en faunawet streng beschermd.

Als gevolg van de plannen zal er een nestplaats van buizerd verloren gaan. Het plangebied is daarnaast een belangrijk onderdeel van het foerageergebied van eerder genoemde buizerd en van kerkuil. Op enige afstand van het plangebied is in een boerderij langs de Nijtap een nestplaats van kerkuil aanwezig. Het hoofdvoedsel van beide vogelsoorten zijn muizen. De volgende maatregelen zullen genomen moeten worden om te voorkomen dat het plangebied als nestplaats en foerageergebied voor buizerd en kerkuil verloren gaat (deze maatregelen zijn gelijk aan de maatregelen voor steenmarter):

- De groenstrook aan de noordwestzijde dient grotendeels te worden ingeplant met een dichte bosbeplanting. Hierbij is een ondergroei en randzone met struikgewas van belang.
- De bestaande boomsingels aan weerszijden van de groenstrook moeten gehandhaafd blijven.
- Aan de buitenzijde van de groenstrook dient een strook van 20 m breed met een ruige grazige vegetatie te worden ontwikkeld. Deze strook zal zo optimaal mogelijk voor muizen moeten worden beheerd. De groenstrook zal in een zo vroeg mogelijk stadium moeten worden aangeplant.
- Menselijke aanwezigheid in de groenstrook dient beperkt te blijven.

De inrichting en beplanting van het plangebied dient verder zo uitgevoerd te worden zoals in het Beeldkwaliteitsplan Bedrijventerrein Drachten-Noord (BügelHajema Adviseurs 2010) wordt gesteld.

4 . 6 . 3

Uitvoerbaarheid

Uit het onderzoek naar effecten op beschermde natuurwaarden blijkt dat er met betrekking tot de Flora- en faunawet consequenties kunnen zijn voor de plannen. De resultaten van het lopende onderzoek zullen hiervoor afgewacht moeten worden. Het is aan het bevoegd gezag om de visie, dat er geen sprake zal zijn van negatieve effecten op beschermde gebieden en een noodzaak tot vergunningen, te bevestigen.

4 . 7

Archeologie

In april 2003 is een inventariserend archeologisch onderzoek uitgevoerd in het zuidelijk plangebied (RAAP, nr. SMDA, april 2003). Tijdens het onderzoek zijn geen archeologische vindplaatsen ontdekt. De mate van bodemverstoring in het gebied is over het algemeen sterk, waardoor eventuele archeologische waarden grotendeels verstoord zullen zijn. Er wordt dan ook geen verder archeologisch onderzoek geadviseerd.

4 . 8

Water

Op grond van artikel 3.1.6 uit het Besluit ruimtelijke ordening dient in de toelichting op ruimtelijke plannen een waterparagraaf te worden opgenomen van de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishoudkundige situatie. In die paragraaf dient uiteengezet te worden of en in welke mate het plan in kwestie gevolgen heeft voor de waterhuishouding, dat wil zeggen het grondwater en het oppervlaktewater. Het is de schriftelijke weerslag van de zogenaamde watertoets. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundige relevante ruimtelijke plannen en besluiten. Door middel van de watertoets wordt in een vroegtijdig stadium aandacht besteed aan het wateraspect.

OVERLEG MET HET
WATERSCHAP

Er zal nog overleg met het waterschap plaatsvinden over de inrichting van het bedrijventerrein en de daarbij behorende noodzakelijke watercompensatie.

4 . 9

Bodem

In juli 2010 is een bodemonderzoek afgerond naar de kwaliteit van grondwater, gedempte sloten, slootslib en de bodemopbouw (Royal Haskoning, refnr. 9WO159). Daaruit zijn de volgende conclusies gekomen:

CONCLUSIES

- Grondwater: In het merendeel van de peilbuizen zijn ten opzichte van de streefwaarde verhoogde gehalten aan metalen aangetroffen. Met name koper en nikkel zijn in licht verhoogde mate aangetoond. Op twee plaatsen overschrijdt het gehalte aan nikkel in het grondwater de tussenwaarde. De veldwaarnemingen geven geen aanleiding om op deze plaatsen een significante beïnvloeding van de bodemkwaliteit te verwachten. Tevens zijn in 2 peilbuizen licht verhoogde gehalten aan benzeen in de watermonsters aangetoond. Er is geen relatie met de veldwaarnemingen (geen afwijkingen in het bodemprofiel waargenomen). De verhoogde gehalten aan metalen zijn mogelijk gerelateerd aan bemesting van de weidegronden. In combinatie met de zandige boven-

grond en het licht zure grondwater kunnen metalen uit meststoffen uitlegen naar de grondwaterspiegel. De aangetroffen gehalten vormen geen belemmering voor de ontwikkeling van het terrein.

- Gedempte sloten: Vrijwel alle vooraf aangeduide gedempte sloten zijn daadwerkelijk aangetroffen. Hoewel plaatselijk sprake is van lichte bijmengingen met plastic- en baksteenresten, zijn er geen aanwijzingen dat binnen het onderzoeksgebied sloten gedempt zijn met afval of puin. Analytisch zijn in de dempingen over het algemeen hoogstens overschrijdingen van de achtergrondwaarde aangetoond. Slechts bij één uitzondering is een overschrijding van de tussenwaarde aangetoond voor het gehalte aan nikkel. Uit een (indicatieve) toetsing aan de normen van het Besluit bodemkwaliteit, blijkt dat de kwaliteit van de meeste onderzochte dempingen voldoet aan de achtergrondwaarde. Op enkele plaatsen is dit niet het geval, hier vindt een indeling plaats in de klasse 'industrie'. Benadrukt wordt dat het onderzoek van de dempingen een steekproef is geweest. Bij gedempte watergangen dient altijd rekening gehouden te worden dat plaatselijk andere materialen dan grond kunnen zijn toegepast.
- Slootslib: Het slib in de oostelijke en noordelijke delen van het onderzoeksgebied bevat geen verontreinigingen. In het slibmengmonster van het westelijke deel zijn licht verhoogde gehalten aangetroffen. Volgens de verspreidingstoets uit het Besluit bodemkwaliteit mag het slib uit alle drie de delen verspreid worden over de aan de watergangen grenzende percelen.
- Algemene bodemopbouw: De bodem ter plaatse van de onderzoekslocatie bestaat uit een zandige bovengrond tot een diepte van 1,0 à 2,0 m-mv met daaronder een leemlaag. De dikte van de leemlaag varieert. De grondwaterstand is ten tijde van de veldwerkzaamheden aangetroffen op circa 1 m-mv.

De waarnemingen ter plaatse van de boringen/peilbuizen die geplaatst zijn buiten de bekende dempingen vormen geen reden om de vigerende bodemkwaliteitskaart als basis te nemen voor het bepalen van de milieuhygiënische kwaliteit van de grond. Ter plaatse van dempingen dient te allen tijde rekening gehouden te worden met de mogelijke aanwezigheid van dempingsmateriaal anders dan grond. Uit het onderzoek is daarnaast gebleken dat het dempingsmateriaal of de oude ingesloten sliblagen in lichte mate verontreinigd kunnen zijn, en niet zondermeer overal hergebruikt kunnen worden. Aangeraden wordt om hiermee tijdens de planning en uitvoering van het bouwrijp maken van het gebied rekening te houden.

AANBEVELINGEN

Ter plaatse van één van de dempingen is een overschrijding van de tussenwaarde voor het gehalte aan nikkel aangetroffen. Aangezien dit gehalte is aangetroffen in een mengmonster van slechts twee deelmonsters die uit dezelfde boring afkomstig zijn, is uitsplitsing van het mengmonster ons inziens niet noodzakelijk. Aangeraden wordt om dit te verifiëren bij het Bevoegd Gezag Wbb.

In het grondwater zijn op twee plaatsen gehalten aan nikkel boven de tussenwaarde aangetroffen. Hoewel er geen aanleiding is om te verwachten dat de grondwaterkwaliteit op deze plaatsen significant afwijkt van die in de rest van het gebied, wordt aangeraden om de betreffende peilbuizen nogmaals te bemonsteren. Hoewel het protocol voor het bemonsteren van het grondwater zijn nageleefd, kan het zijn dat het chemische evenwicht in de bodem ten tijde van de monsternamen nog niet geheel hersteld was.

4.10

Verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

De realisatie van bestemmingsplan Noorderhogeweg zal leiden tot een toename van het verkeer in en rondom het gebied. Ook het kruispunt tussen de Noorderhogeweg en de (op- en afritten van de) Wâldwei krijgt ten gevolge van het bestemmingsplan meer verkeer te verwerken. In de huidige situatie is de afwikkeling op de afritten van de Wâldwei niet optimaal in de spitsperiodes. Gedurende piekperiodes ontstaan wachtrijen op de afritten. Door de realisatie van het bestemmingsplan Noorderhogeweg zal de lengte van de wachtrijen of de periode waarin deze zich voordoen, doen toenemen. De gemeente Smalingerland erkent de problematiek en is het met de partners Rijkswaterstaat en provincie eens dat gestreefd moet worden naar een duurzame oplossing van de afwikkelingsproblemen op langere termijn, bijvoorbeeld turbotondes. Op korte termijn kunnen andersoortige maatregelen er voor zorgen dat de afwikkelingsproblematiek niet verergerd en dat de veiligheid niet in het geding komt.

Met behulp van het programma Capacito is berekend welke maatregelen mogelijk zijn om er voor te zorgen dat de toename van verkeer niet leidt tot een toename van de bestaande problemen. In bijlage 1 zijn de resultaten van de berekeningen weergegeven. Per variant is per rijrichting aangegeven wat de restcapaciteit is in personenauto-eenheden (pae) per uur. Naarmate de restcapaciteit van een richting lager is (dan 0), groeien de wachtrijen op deze richting. Richting 3 is de linksafbeweging vanaf de hoofdrijbaan Noorderhogeweg, richting 4 is de rechtsafbeweging vanaf de afritten van de Wâldwei en richting 6 de linksafbeweging vanaf de afrit van de Wâldwei. De overige rijrichting zijn in dit kader niet relevant omdat deze conflictvrij afwikkelen (voorrang op overige richtingen). De toename van het verkeer is afgeleid uit het verkeersmodel van de gemeente Smalingerland en beslaat de voorgenomen ontwikkelingen in het gebied tussen Noorderhogeweg, De Kletten en Nijtap (ten westen van de Noorderhogeweg).

Uit de berekeningen blijkt dat het verlagen van de snelheid van het verkeer op het kruispunt van 80 km/uur naar 50 km/uur tot gevolg heeft dat in de situatie inclusief verkeer van bestemmingsplan Noorderhogeweg de afwikkeling beter

verloopt dan in de huidige situatie (zonder verkeer van bestemmingsplan Noorderhogeweg). Met genoemde maatregel is de restcapaciteit van de beschouwde richtingen is zowel in de ochtend- als avondspits op beide kruispunten groter dan in de huidige situatie.

Samengevat:

- korte termijn: snelheidsverlaging ter hoogte van kruispunt van 80 km/uur naar 50 km/uur
- lange termijn: duurzame en robuuste oplossing, bijvoorbeeld turbortondes.

Planbeschrijving

5

5.1

Algemeen

Dit hoofdstuk beschrijft de beoogde inrichting van het plangebied. Daarbij zal met name aandacht worden besteed aan het zuidelijke plangebied; hiervoor is reeds een beeldkwaliteitsplan (BKP) opgesteld. Dit BKP is opgesteld om:

- een aantrekkelijk en duurzaam werkmilieu tot stand te brengen;
- de toekomstige bouwers te inspireren en vooraf informatie te geven over de welstandscriteria;
- de welstandscommissie een kader aan te bieden waarbinnen de toetsing van bouwplannen plaats dient te vinden.

Het stedenbouwkundig plan is opgesteld op basis van vijf hoofduitgangspunten:

HOOFDUITGANGSPUNTEN

- inpassing in landschap door afstemming van de inrichting (groen-, water-, bebouwings- en ontsluitingsstructuur) op de landschappelijke hoofdrichting;
- inpassing in de ruimere omgeving door de toepassing van een stevig afschermend boselement (in aansluiting op de boselementen ten noorden van De Haven en de Burmaniasloot) en het realiseren van een groene overgang naar De Kletten en de Nijtap;
- langs de Noorderhogeweg komt een waterpartij met een variabele breedte van minimaal 15 meter en maximaal 35 meter breed;
- het realiseren van een divers en gevarieerd bebouwingsbeeld (representatieve bedrijvigheid) aan de Noorderhogeweg, als tegenhanger van het bestaande, regelmatige bebouwingsbeeld aan de oostzijde van de Noorderhogeweg;
- het realiseren van een snelle en veilige fietsroute van Opeinde naar Drachten.

In het stedenbouwkundig plan is rekening gehouden met de mogelijke komst van een bijzonder gebouw ten behoeve van maatschappelijke doeleinden (aan de zuidoostzijde van het plangebied). Deze plek zou kunnen worden ingenomen door de bestaande Bethelkerk die reeds in Drachten gevestigd is. Echter, het is inmiddels zeer onwaarschijnlijk dat deze verhuizing plaatsvindt. Daarom zal waarschijnlijk variant 2 van het stedenbouwkundig plan worden gevolgd, waarbij het hele terrein als bedrijventerrein zal worden uitgegeven. Wel wordt de mogelijkheid in bestemmingsplan opgenomen om in dit gebied (fase 3) een maatschappelijke voorziening te realiseren.

Het beeldkwaliteitsplan heeft het zuidelijke plangebied opgedeeld in deelgebieden en gaat uitgebreid in op de verschillende ambitieniveaus die bij deze deelgebieden horen. Zo heeft het deelgebied gelegen langs de Noorderhogeweg een hoog ambitieniveau; hier kunnen bedrijven worden gevestigd met een showroomfunctie en duidelijke, kwalitatief hoogwaardige uitstraling. De noordwestelijk gelegen kavels (waar ook het tuincentrum en Caparis gesitueerd zijn) heeft daarentegen een laag ambitieniveau; de bedrijven die hier gesitueerd worden liggen minder in de zichtlijn en hebben een weinig representatieve taak. Voor meer informatie over de verschillende deelgebieden en bijbehorende ambitieniveaus wordt verwezen naar het BKP.



Figuur 9. Het stedenbouwkundig plan voor het bedrijventerrein Noorderhogeweg (zuidelijk plangebied).
Inzet: de variant voor de maatschappelijke voorziening.

5 . 2

B e d r i j v e n

Het beoogde bedrijventerrein Noorderhogeweg biedt ruimte aan bedrijven in categorie 3.2 (tot 100 meter afstand van gevoelige bebouwing). De kavels kunnen ruimte bieden aan reguliere bedrijven, alsmede aan perifere detailhandelsbedrijven. In deze sector valt te denken aan DHZ (doe-het-zelf)bedrijven of bijvoorbeeld ABC-bedrijven (voor de verkoop van auto's, boten of caravans). Ook het bestaande tuincentrum past binnen deze categorie.

BEOOGDE BEDRIJVINGHEID

In het plangebied is, verspreid over het gebied, reeds een enkel bedrijf gevestigd. Deze bedrijven zijn inbestemd in het bestemmingsplan. Dit geldt overigens niet voor de tijdelijke Albert Heijn aan De Kletten. Deze supermarkt heeft hier een tijdelijke vestiging geopend vanwege de verhuizing ten behoeve van de grootschalige renovatie van de centrumlocatie Raadhuisplein in Drachten. Nadat deze tijdelijke supermarktlocatie weer weg is, kan dit perceel op termijn worden uitgegeven als bedrijfslocatie (het perceel is daarom meegenomen in het wijzigingsgebied). Volumineuze detailhandel zal hier dan zijn toegestaan, maar een supermarkt past niet in deze categorie.

BESTAANDE BEDRIJVEN

Voor een deel van het zuidelijke plangebied is in het beeldkwaliteitsplan een alternatief opgenomen, die het mogelijk maakt de gronden te ontwikkelen voor een maatschappelijke voorziening. Op de betreffende wijzigingsbevoegdheid wordt nader ingegaan in paragraaf 6.4.

ALTERNATIEF VOOR
ZUIDELIJK PLANGEBIED

5 . 3

(B e d r i j f s) w o n i n g e n

In het plangebied is een drietal bestaande woningen gesitueerd, op de volgende locaties:

1. De Kletten 1;
2. Nijtap 22;
3. Nijtap 30.

Deze woningen zijn inbestemd met een passende woonbestemming. De woning aan De Nijtap 22 (een voormalig agrarisch bedrijf) is daarentegen wegbestemd. Bij ontwikkeling van het bedrijventerrein zal deze woning en de bijbehorende bijgebouwen worden afgebroken.

In het plangebied is een tweetal bestaande bedrijven aanwezig, die beide voorzien zijn van een bedrijfswoning. Het betreffen bedrijfswoningen op de volgende locaties:

1. Nijtap 28 (agrarisch bedrijf);
2. De Kletten 3.

Deze bedrijfswoningen betreffen bestaande situaties en worden daarom in het bestemmingsplan toegestaan. Voor het overige zijn er op de bedrijfsterreinen geen bedrijfswoningen toegestaan.

5 . 4

Ontsluiting

De infrastructuur in het plangebied bestaat uit:

- de belangrijke hoofdweg; de nieuwe bedrijfslaan;
- het nieuwe fietspad;
- secundaire ontsluitingswegen;
- parkeergelegenheid.

BEDRIJFSLAAN	<p>De nieuwe bedrijfslaan heeft een bochtige structuur en 'meandert' door de lange rechte lijnen van de landschappelijke hoofdstructuur. Aan de noordzijde sluit deze laan aan op de bestaande weg Nijtap. De bestaande ontsluiting (van het tuincentrum en Caparis) komt te vervallen. De nieuwe ontsluiting zal verder naar het oosten gelegen zijn en tegenover de bestaande afslag van de Rydwei komen te liggen, waardoor feitelijk een nieuwe kruising ontstaat. De Nijtap zal een voorrangsweg blijven.</p> <p>Aan de zuidzijde van het plangebied zal de bedrijfslaan aansluiten op de bestaande rotonde aan de Noorderhogeweg. Deze nieuwe 'arm' van de rotonde is al gerealiseerd en creëert de toegang van de tijdelijke supermarkt.</p>
FIETSPAD	<p>Het beoogde fietspad is in een rechte lijn van noordoost naar zuidwest gelegen, en volgt daarmee de landschappelijke hoofdstructuur van het gebied. Het fietspad komt deels op een dijklichaam te liggen. In het noorden sluit het fietspad aan de Nijtap, in het zuiden op het bestaande weggetje De Kletten.</p>
SECUNDAIRE ONTSLUITINGSWEGEN	<p>De secundaire ontsluitingswegen (de wegen van de bedrijfslaan naar de bedrijfsterreinen) zijn niet op de plankaart opgenomen. De ligging van deze wegen is afhankelijk van de gedetailleerde inrichting en verkoop van kavels in het gebied. Bij de realisatie van de secundaire wegen zal altijd aandacht dienen te zijn voor de verkeersveiligheid, in het bijzonder voor die wegen die het nieuwe fietspad kruisen.</p>
PARKEREN	<p>Het parkeren bij het bedrijventerrein gebeurt in principe op eigen erf van de bedrijven. Daarbij stuurt het BKP aan op een groenstructuur van inheemse ha- gen en/of heester- en boombeplanting.</p>



Figuur 10. De locatie waar het toekomstige fietspad in het plangebied komt te liggen

5 . 5

Groen

Het stedenbouwkundig plan bevat 4 belangrijke groene elementen. Deze zijn:

- het afschermdende boselement;
- de opgaande boombeplanting langs de nieuwe wegen;
- de opgaande beplanting langs het nieuwe fietspad;
- de groene zone langs De Kletten.

De afschermdende bosbeplanting is gelegen aan de gehele westzijde van het plangebied en dient voor de inpassing van het bedrijventerrein in de ruimere omgeving. De bosaanplant sluit aan bij de afschermdende beplanting ten noorden van De Haven. Ten behoeve van de grondbalans wordt deze strook geheel of deels verhoogd (gemiddeld 70 cm). De bestaande boomwallen ter weerszijden worden gehandhaafd.

BOSELEMENT

De boombeplanting langs de wegen dient als ruimtelijk filter voor de inpassing van de bedrijfsgebouwen en markeert tevens de landschappelijke hoofdrichting. De boombeplanting bestaat bijvoorbeeld uit zuilvormige bomen (eiken en/of els) en dient zo min mogelijk te worden onderbroken.

BOOMBEPLANTING

De laanachtige beplanting langs het fietspad dient als begeleiding van het fietspad en markering van de landschappelijke hoofdrichting. Tevens schermt de beplanting het fietspad af van de (achterzijde) van de bedrijfskavels.

BEPLANTING FIETSPAD

De groene zone langs De Kletten dient als overgangszone tussen de bedrijfsbebouwing en De Kletten. In deze zone worden de bestaande sloten en grasland

GROENE ZONE

gehandhaafd. Indien het bijzondere gebouw niet wordt gerealiseerd dient ter plaatse van de bedrijfskavels de ruimte tussen de boomwallen te worden verdicht in de richting van het bestaande slagenlandschap. De bestaande boomwal op de Noorderhogeweg wordt opgesnoeid en gedund.

AGRARISCHE PERCELEN

Aan de zuidzijde van het plangebied zullen de bestaande agrarische percelen (daar waar in de huidige situatie geen bebouwing staat) worden behouden.

5 . 6

W a t e r

Het stedenbouwkundig plan bevat 2 belangrijke waterelementen. Deze zijn:

- De waterpartij langs de Noorderhogeweg;
- De oost-westverbinding.

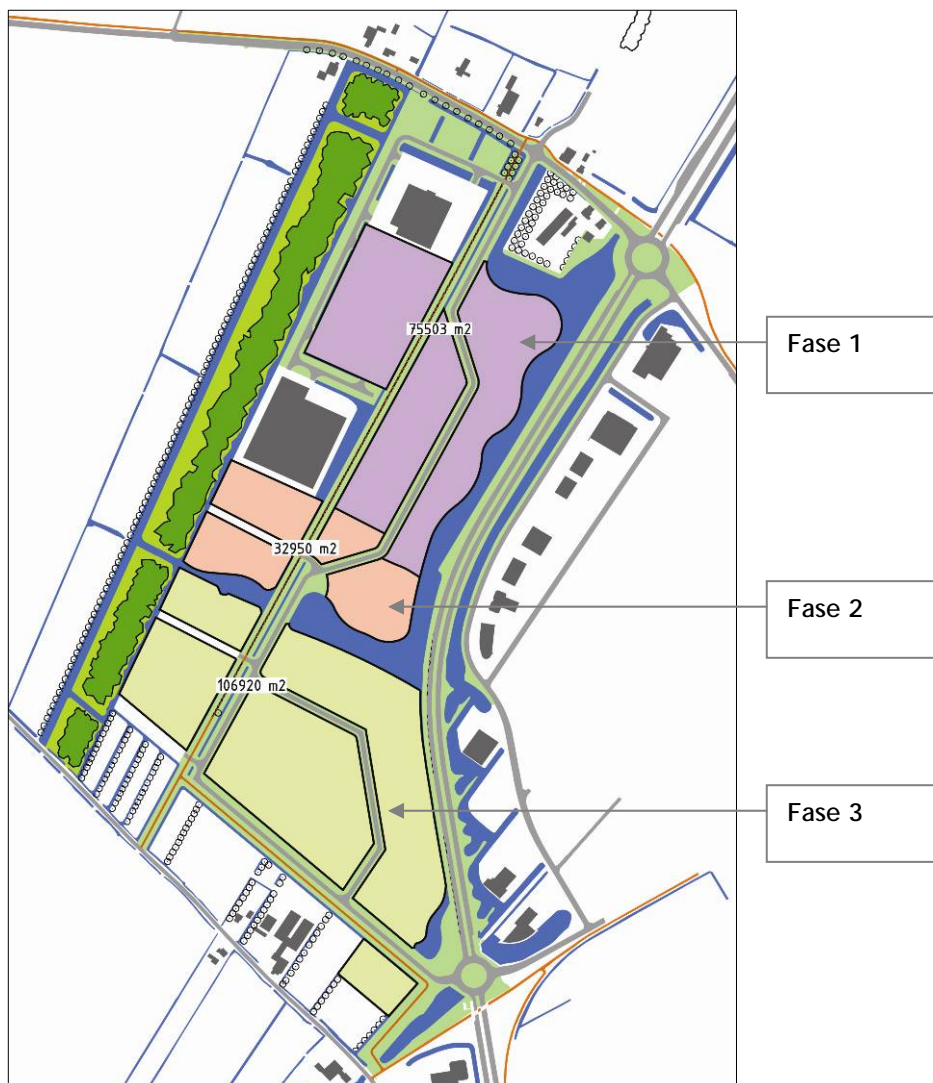
Langs de Noorderhogeweg zal een waterpartij worden gerealiseerd met een breedte van 15 tot 35 meter. Dit water dient als herkenningspunt van het bedrijventerrein langs de Noorderhogeweg. Tevens zal er een oost-westverbinding worden gerealiseerd van water die het plangebied onderverdeeld. De beoogde waterpartijen bieden de mogelijkheid om binnenplans te voldoen aan de vereiste compensatie van toename van verharding. De oevers van de waterpartij zullen zonder beschoeiing vormgegeven worden. In de waterpartij zal langs de oevers plantengroei van grote diversiteit ontstaan. Hierdoor wordt de natuurlijke sfeer extra benadrukt.

De waterloop aan de Noorderhogeweg nodigt uit tot bouwen in, aan en boven het water.

5 . 7

F a s e r i n g

Voor het zuidelijke plangebied is door de gemeente een fasering opgezet voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Deze fasering is weer overgenomen in het bestemmingsplan (zie hoofdstuk 6). Fase 1 wordt in principe ontwikkeld zodra hier voldoende vraag naar is (deze gronden worden bij recht inbestemd). De grens van fase 1 aan de zuidzijde wordt gevormd door een bestaande boomwal die haaks op de Noorderhogeweg staat. Deze boomwal kan dan in tact blijven en vormt een natuurlijke grens voor fase 1 van het bedrijventerrein. Fase 2 zal ontwikkeld kunnen worden na afronding van fase 1. En fase 3 zal pas ontwikkeld worden na afronding van de eerdere fasen. In dit deel van het gebied is het ook mogelijk om (middels een wijzigingsbevoegdheid) een maatschappelijke voorziening te realiseren. Hier is in paragraaf 5.2 reeds op ingegaan.



Figuur 11. Fasering van het bedrijventerrein Noorderhogeweg

De gemeente is van zins om zowel de brede groenstrook aan de westzijde als de waterpartij aan de oostzijde zo veel mogelijk aan te leggen met de realisatie van fase 1. De ophoging van de brede groenstrook zal voltooid worden als ook fase 2 en 3 van het plan in ontwikkeling worden gebracht. De gronden die vrijkomen bij het graven van de waterpartij zijn tevens nodig om het beoogde fietspad (wat ook in zijn geheel zal worden aangelegd tijdens fase 1) te kunnen realiseren.

5.8

Het noordelijke plangebied

In tegenstelling tot het zuidelijke plangebied, dat in grote lijnen al van een inrichting is voorzien, heeft het noordelijke plangebied nog geen inrichtingsplan. Dit gebied zal door de gemeente op termijn worden ontwikkeld en is daarom voorzien van een wijzigingsbevoegdheid die deze ontwikkeling mogelijk maakt. Pas als dit zover is, zal ook voor dit deel van het plangebied een

inrichtingsplan en beeldkwaliteitsplan worden opgesteld. Op de bij dit gebied behorende wijzigingsbevoegdheid wordt nader ingegaan in het volgende hoofdstuk, paragraaf 6.4.

Juridische toelichting



6.1

Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het juridische deel van het bestemmingsplan: de planverbeelding en de planregels. Allereerst zal kort worden ingegaan op de plansystematiek die door de gemeente wordt gehanteerd. Daarna komen de verschillende bestemmingen, die op de planverbeelding en in de planregels vóórkomen, aan bod. Ten slotte wordt kort ingegaan op het gemeentelijk beleid betreffende de handhaving van de in het bestemmingsplan opgenomen planregels.

Het plan is zodanig opgesteld dat op de kaart en in de planregels voldoende flexibiliteit wordt geboden voor de eigenlijke ontwikkeling van het plangebied. Daarbij is aangesloten op de systematiek van de gemeente. De kaart en de planregels van de nog te actualiseren bestemmingsplannen voor Drachten en voor de dorpen zijn op éénzelfde wijze ingericht. De lappendeken aan bestemmingsplannen en de verscheidenheid aan planregels die er nu is, verdwijnt daardoor.

6.2

Plansystematiek

Algemeen

Wat betreft de opzet van de planregels en de planverbeelding heeft de gemeente aansluiting gezocht bij de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP 2008). De standaardopzet betreft onder meer de opbouw van de planregels en de planverbeelding, de benaming van bestemmingen en een aantal standaardbegripsbepalingen.

Digitaal en analoog

De planregels zijn zodanig opgesteld dat deze kunnen fungeren in zowel een digitaal bestemmingsplan, als in een analoog bestemmingsplan. Het digitale bestemmingsplan is weliswaar het bindende plan, het is nog steeds mogelijk een analoge versie van het bestemmingsplan te raadplegen. De komende tijd zullen beide planvormen naast elkaar blijven bestaan. Het plan voldoet daarmee aan de nieuwe Wet ruimtelijke ordening.

Vaste hoofdstukindeling planregels

De hoofdstukindeling van de planregels van het bestemmingsplan is als volgt ingericht:

Inleidende regels:

- Begrippen;
- Wijze van meten.

Bestemmingsregels:

- Bestemmingen.

Algemene regels:

- Anti-dubbelregel;
- Algemene gebruiksregels;
- Algemene afwijkingsregels;
- Algemene wijzigingsregels.

Overgangs- en slotregels:

- Overgangsrecht;
- Slotregel.

Inrichting bestemmingsregels

De bestemmingsregels zijn als volgt ingericht:

1. Bestemmingsomschrijving;
2. Bouwregels;
3. Afwijken van de bouwregels (in een aantal bestemmingen);
4. Specifieke gebruiksregels (in een aantal bestemmingen);
5. Afwijken van de specifieke gebruiksregels (in een aantal bestemmingen);
6. Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (in een aantal bestemmingen);
7. Wijzigingsbevoegdheid (in een aantal bestemmingen).

Bestemmingsomschrijving

In de planregels is uitgegaan van een volledige opsomming van wat binnen een bestemming functioneel is toegestaan. Soms komt het voor dat verschillende functies of bestemmingen naast elkaar zijn toegelaten, soms als primaire bestemming en soms als ondergeschikte bestemming.

Hoofdgebouw, aan- en uitbouwen, bijgebouwen en overkappingen

Bij de woonbestemming wordt gesproken van gebouwen en overkappingen. De gebouwen moeten in een bouwvlak worden gebouwd. Wat onder deze begrippen moet worden verstaan is in de lijst met begrippen opgenomen. Deze zijn afgestemd op de begrippen die voortvloeien uit het (toenmalige) Besluit bouwvergunningvrije en lichtvergunningplichtige bouwwerken en de daarbij behorende toelichting (2002).

Het bouwvlak kan (maar dit hoeft niet altijd) samenvallen met een bestemmingsvlak. Het eventueel resterende gedeelte, het onbebouwde erf, mag uitsluitend worden bebouwd met (bouw)vergunningsvrije bouwwerken.

De in de gemeente Smalingerland gebruikelijke erfbebouwingsregeling is in de planregels opgenomen.

Niet-woonbestemmingen

Bij niet-woonbestemmingen geldt evenzeer dat alle bebouwing binnen een bouwvlak moet worden gebouwd.

Ondergronds bouwen

Binnen een bouwvlak is ondergronds bouwen in beginsel toegestaan als het gebruiksdoel niet in strijd is met de aan de gronden toegekende bestemming. Zo nodig is het ondergronds bouwen (beneden maaiveld) in een bestemmingsplan uitgesloten.

Erf- en terreinafscheidingen

De toegelaten hoogte van erf- en terreinafscheidingen is in de planregels opgenomen.

Criteria bij afwijken of wijziging

Bij de nadere eisen regeling, de afwijkingen bij omgevingsvergunning en de wijzigingsbevoegdheden worden in de planregels algemene criteria genoemd. In een bestemmingsplan dienen deze geconcretiseerd te worden, in de eerste plaats in de planregels en voorts in de toelichting bij het bestemmingsplan.

Algemene regels

De algemene gebruiksregels zijn voor de overzichtelijkheid in het hoofdstuk "algemene regels" opgenomen. Slechts in enkele gevallen bestaat er noodzaak om specifieke gebruiksregels te formuleren. De specifieke gebruiksregels zijn in de desbetreffende bestemmingsregels opgenomen.

Dit geldt ook voor de afwijkingen bij omgevingsvergunning en de wijzigingsbevoegdheden: deze zijn in de algemene regels opgenomen en, voor zover nodig, als specifieke regel in de desbetreffende bestemmingsregels.

Overgangs- en slotregels

Overeenkomstig de algemene regels zijn ook de overgangs- en slotregels gezamenlijk in een hoofdstuk opgenomen.

6 . 3

B e s t e m m i n g e n

Het voorliggende bestemmingsplan maakt de ontwikkeling mogelijk van een geheel nieuw bedrijventerrein. Slecht een klein deel van het terrein is reeds bebouwd, voor het overige bestaan de gronden uit landbouwgrond (hoofdzake-

lijk grasland). Om de souplesse in de ontwikkeling te behouden is daarom een flexibele bestemmingsregeling toegepast. Het plan bestaat uit de volgende bestemmingen:

Agrarisch

Aan de Nijtap 26-28 is een bestaand agrarisch bedrijf gevestigd dat in het nieuwe bestemmingsplan valt in de bestemming 'Agrarisch'. Deze bestemming heeft betrekking op agrarische bedrijven en bijbehorende gronden. Ook de bestaande bedrijfswoning is in de bestemming opgenomen.



Figuur 12. Het bestaande agrarische bedrijf aan de Nijtap 26-28

Agrarisch - Cultuurgrond

De bestemming 'Agrarisch - Cultuurgrond' heeft betrekking op percelen in het zuidelijke plangebied en vrijwel het gehele noordelijke plangebied. Het betreft de bestaande situatie van de percelen (grasland en akkerbouw) inclusief sloten en boomwallen. Voor een groot deel van de percelen met deze bestemming geldt een wijzigingsbevoegdheid waarop in paragraaf 6.4 wordt ingegaan.

De bestemming 'Agrarisch - Cultuurgrond' heeft tevens betrekking op enkele percelen grasland langs de zuidelijke grens van het plangebied, ten noorden van het weggetje De Kletten. Voor deze gronden is geen wijzigingsbevoegdheid opgenomen, het is de bedoeling dat deze percelen hun agrarische functie behouden.

Bedrijventerrein - 3

De bestemming 'Bedrijventerrein - 3' heeft betrekking op een deel van het toekomstige bedrijventerrein de rest van de bedrijfspercelen in het zuidelijke plangebied en maakt de vestiging van de bedrijven in categorie 3 (tot 100 meter) mogelijk. De bestemming betreft fase 1 en 1a van de beoogde fasering voor het gebied (zie paragraaf 5.7). Binnen de bestemming is ook detailhandel in volumineuze goederen mogelijk. Indien bij deze bedrijven opslag (en buitenverkoop) van toepassing is, dan mag dit alleen plaatsvinden op de percelen die aansluiten op de interne bedrijfslaan. Opslag is niet toegestaan voor de gronden die grenzen aan de Noorderhogeweg. De bedrijfslocaties aan de Noorderhogeweg hebben hoogwaardige zichtlocatie. Voor deze bedrijven is buiten-

opslag alleen toegestaan op de gronden tussen het bedrijfsgebouw en de interne bedrijfslaan. Binnen deze bestemming passen ook wegen, groen en water.

Groen

De bestemming 'Groen' betreft de grotere groene plandelen, die gelegen zijn in het westelijke deel van het plangebied. Langs de gehele westelijke plangrens is een brede groenstrook opgenomen van circa 70 meter breed die een afscherpende buffer vormt voor de omgeving. De groenzone sluit aan bij de bestaande groenzone van het industrieterrein De Haven. Ook het grasperceel aan de voorzijde van het tuincentrum is bestemd als 'Groen'.

Verkeer - Verblijf

De ontsluitingswegen in het plangebied vallen onder de bestemming 'Verkeer - Verblijf'. Binnen de bestemming past een compleet wegprofiel, dat wil zeggen inclusief de landschappelijke aankleding met beplanting en water. Ook (delen van) bestaande wegen zijn in deze bestemming opgenomen, waaronder een deel van De Kletten, een deel van de Noorderhogeweg, de Wäldwei en de rotonde tussen het noordelijke en zuidelijke plangebied.

Tussen de Nijtap en De Kletten loopt in een rechte noord-zuidverbinding een fietspad. Dit pad is binnen de bestemming 'Verkeer - Verblijf' specifiek aangeduid. Binnen de aanduiding mag alleen een fietspad worden gerealiseerd.

Wonen - 1

De bestaande woningen in het plangebied (aan de Nijtap 30 en aan De Kletten 1) zijn bestemd als 'Wonen - 1'. Deze bestemming heeft specifiek betrekking op vrijstaande woningen. De maatvoering van de woningen is op de plankaart opgenomen. Binnen deze bestemming zijn ook beroepen aan huis toegestaan.

Wonen - Werken

De locatie aan De Kletten 3 is bestemd als 'Wonen - Werken'. Binnen deze bestemming is naast de woonfunctie tevens een klein ambachtelijk bedrijf toegestaan.

Bedrijventerrein - Uit te werken

Voor een deel van het plangebied, centraal gelegen in het zuidelijke plangebied, is de bestemming 'Bedrijventerrein - Uit te werken' opgenomen. Deze uitwerkingsbestemming biedt de mogelijkheid om het terrein op termijn in te richten als bedrijventerrein. De inrichting van het plan dient plaats te vinden conform het beeldkwaliteitsplan dat voor het zuidelijke plangebied is opgesteld (zie hoofdstuk 5). De bestemming heeft betrekking op fase 2 van de voor het gebied beoogde fasering (zie paragraaf 5.7).

Leiding - Gas en Leiding - Water

De bestaande leidingen in het plangebied (een gasleiding van oost naar west in het zuidelijke plangebied, een waterleiding ter hoogte van de rotonde tussen de Nijtap en de Noorderhogeweg en een waterleiding in het noordelijke plan-

gebied) zijn voorzien van een dubbelbestemming. Voor alle leidingen geldt een bebouwingsvrije zone van enkele meters aan weerszijden van de leiding.

6 . 4

W i j z i g i n g s b e v o e g d h e d e n

- WIJZIGINGSGEBIED 1 Voor het gehele noordelijke plangebied is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die het mogelijk maakt het agrarische gebied te ontwikkelen tot een bedrijventerrein, waar tevens leisure-activiteiten, volumineuze detailhandel en horeca is toegestaan. Ook is er de mogelijkheid hier een tankstation (exclusief LPG) te realiseren. Voordat gebruik kan worden gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid dient er aan een aantal voorwaarden voldaan te zijn. Deze voorwaarden staan benoemd in de regels, artikel 4 lid 4, en hebben onder meer betrekking op het uitvoeren van ecologisch en archeologisch onderzoek, het verzorgen van een goede verkeersontsluiting en bodemonderzoek.
- WIJZIGINGSGEBIED 2 Voor een deel van de gronden in het zuidelijke plangebied is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die het mogelijk maakt de aangewezen gronden in te richten ten behoeve van het bedrijventerrein of een maatschappelijke voorziening. De wijzigingsbevoegdheid valt binnen de bestemming 'Agrarisch'. De mogelijkheid om het gebied te wijzigen in 'Bedrijventerrein' is conform de plannen van de gemeente om vrijwel het hele zuidelijke plangebied in te richten als bedrijventerrein of eventueel een maatschappelijke functie. Het wijzigingsgebied heeft betrekking op fase 3 van de voor het terrein beoogde fasering (zie paragraaf 5.7).

6 . 5

H a n d h a v i n g

De gemeente Smallingerland heeft haar nieuwe handhavingsbeleid aangaande de bouw- en ruimtelijke regelgeving in de Nota Handhavingsbeleid geformuleerd. De nota heeft de bedoeling om de politieke beleidsuitgangspunten met betrekking tot handhaving van wet- en regelgeving vast te leggen en beoogt tevens handen en voeten te geven aan de praktische uitvoering daarvan.

De hoofddoelstelling van handhaving wordt omschreven als "het zorgdragen voor het behoud van een evenwichtige ruimtelijke ordening en ontwikkeling in relatie tot het goed en veilig bouwen in een esthetische verantwoorde vormgeving".

Uitgangspunt voor de handhaving vormt de zogenaamde 'nulsituatie'. Deze is bepaald op grond van luchtfoto's die in april 2000 zijn gemaakt. De handhaving richt zich in beginsel op het aanpakken van illegale situaties ná de nulsituatie. Het gaat daarbij om de volgende strijdigheden:

1. het bouwen zonder, of in afwijking van een vergunning en/of toestemming;
2. het bouwen en/of gebruiken van gronden in strijd met de daaraan gegeven bestemming;
3. het verrichten van omgevingsvergunningplichtige werken en werkzaamheden zonder omgevingsvergunning;
4. het slopen zonder, of in afwijking van een omgevingsvergunning;
5. het in strijd met de APV en/of Woningwet plaatsen van (licht)reclame-uitingen.

Dit neemt uiteraard niet weg dat ook tegen reeds voor de 'nulsituatie' bestaande illegale situaties kan worden opgetreden. Het gaat dan vooral om overtredingen die al in behandeling zijn genomen, om overtredingen die zonder meer "zeer ernstig" zijn en overtredingen (voor zover die het buitengebied betreffen) zijn opgenomen in de inventarisatielijst Buitengebied.

In het algemeen geldt dat er bij de handhaving prioriteit wordt gegeven aan overtredingen die naar hun aard, ernst en omvang een wezenlijke aantasting opleveren van:

1. de kernaspecten van de Bouwverordening en het Bouwbesluit;
2. het ruimtelijk-planologisch beleid als neergelegd in bestemmingsplannen en andere daaruit voortvloeiende plannen;
3. de belangen van derden;
4. de welstandsaspecten;
5. milieubelangen.

In gevallen waarin wordt besloten tot handhaving over te gaan (eventueel na stillegging van de bouw) en waar overleg met de overtreder niet tot het beoogde resultaat heeft geleid, vindt een gefaseerde aanpak plaats:

1. constatering van de overtreding in informatieve brief;
2. eerste waarschuwing met de mogelijkheid om zienswijze naar voren te brengen;
3. opleggen bestuursdwangbeschikking;
4. verstrijken van de termijnen en feitelijke uitvoering van bestuursdwang (dan wel verbeuren van de dwangsom);
5. invordering van de gemaakte kosten (dan wel van de verbeurde dwangsom).

Uitvoerbaarheid

7

7.1

Economisch

Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op de ontwikkeling van een nieuw bedrijventerrein. Op grond van afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening artikel 6.12 lid 1 dient de gemeente bij het bestemmingsplan een exploitatieplan vast te stellen. Het exploitatieplan is niet noodzakelijk wanneer het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins verzekerd is (art. 6.12 lid 2a).

De ontwikkeling vindt plaats op gemeentelijk eigendom. Voor het plangebied is een exploitatie opgezet. Bij deze exploitatie is rekening gehouden met gebruikelijke kosten van een grondexploitatie. De investeringen worden bekostigd uit de opbrengsten uit de uitgifte van bouwterreinen.

Op grond van de berekende uitkomsten van de grondexploitatie is er sprake van een financieel-economisch uitvoerbaar bestemmingsplan.

7.2

Maatschappelijk

7.2.1

Overleg

Het bestemmingsplan is voor het overleg ex artikel 3.1.1. Besluit ruimtelijke ordening verzonden aan diverse instanties. Van de volgende organisaties is een reactie ontvangen:

1. VROM-Inspectie;
2. Provincie Fryslân;
3. Brandweer Fryslân;
4. De NV Nederlandse Gasunie;
5. Brandweer Smallingerland;
6. Welstandscommissie Hûs&Hiem.

Het plan is eveneens toegestuurd aan Nuon, Vitens en Wetterskip Fryslân. Van Nuon en Vitens zijn geen inhoudelijke reacties ontvangen. De gemeente gaat er daarom van uit dat het plan deze instanties geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen. De reactie van het Wetterskip Fryslân is ruim na de periode van overleg binnengekomen. De reactie richt zich met name op het op te stellen waterplan. De reactie van het Wetterskip wordt bij het op te stellen

waterplan betrokken. Afschriften van de overlegreacties, die zijn ontvangen, zijn opgenomen als bijlage 3 bij de toelichting.

1. VROM-Inspectie

Het voorontwerp bestemmingsplan geeft aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen:

Opmerking 1: Hoofdinfrastructuur

Voor Rijkswaterstaat is het van belang dat een gedegen en toekomstbestendige oplossing wordt gemaakt voor de verkeerssituatie nabij op en afrit N31-N369 voor het gereedkomen van ontwikkeling op bedrijventerrein Noorderhogeweg. De ontwikkelingen op het bedrijventerrein zullen een verkeersaantrekkende werking hebben op een nu al drukke aansluiting. Voor Rijkswaterstaat is het dan ook niet aanvaardbaar dat bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein de aansluiting niet is meegenomen.

Reactie

De realisatie van bestemmingsplan Noorderhogeweg zal leiden tot een toename van het verkeer in en rondom het gebied. Ook het kruispunt tussen de Noorderhogeweg en de (op- en afritten van de) Wâldwei krijgt ten gevolge van het bestemmingsplan meer verkeer te verwerken. In de huidige situatie is de afwikkeling op de afritten van de Wâldwei niet optimaal in de spitsperiodes. Gedurende piekperiodes ontstaan wachtrijen op de afritten. Door de realisatie van het bestemmingsplan Noorderhogeweg zal de lengte van de wachtrijen of de periode waarin deze zich voordoen, doen toenemen. De gemeente Smallingerland erkent de problematiek en is het met de partners Rijkswaterstaat en provincie eens dat gestreefd moet worden naar een duurzame oplossing van de afwikkelingsproblemen op langere termijn, bijvoorbeeld turbotondes. Op korte termijn kunnen andersoortige maatregelen er voor zorgen dat de afwikkelingsproblematiek niet verergerd en dat de veiligheid niet in het geding komt.

Met behulp van het programma Capacito is berekend welke maatregelen mogelijk zijn om er voor te zorgen dat de toename van verkeer niet leidt tot een toename van de bestaande problemen. In bijlage 1 zijn de resultaten van de berekeningen weergegeven. Per variant is per rijrichting aangegeven wat de restcapaciteit is in personenauto-eenheden (pae) per uur. Naarmate de restcapaciteit van een richting lager is (dan 0), groeien de wachtrijen op deze richting. Richting 3 is de linksafbeweging vanaf de hoofdrijbaan Noorderhogeweg, richting 4 is de rechtsafbeweging vanaf de afritten van de Wâldwei en richting 6 de linksafbeweging vanaf de afrit van de Wâldwei. De overige rijrichting zijn in dit kader niet relevant omdat deze conflictvrij afwikkelen (voorrang op overige richtingen). De toename van het verkeer is afgeleid uit het verkeersmodel van de gemeente Smallingerland en bestaat de voorgenomen ontwikkelingen in

het gebied tussen Noorderhogeweg, De Kletten en Nijtap (ten westen van de Noorderhogeweg).

Uit de berekeningen blijkt dat het verlagen van de snelheid van het verkeer op het kruispunt van 80 km/uur naar 50 km/uur tot gevolg heeft dat in de situatie inclusief verkeer van bestemmingsplan Noorderhogeweg de afwikkeling beter verloopt dan in de huidige situatie (zonder verkeer van bestemmingsplan Noorderhogeweg). Met genoemde maatregel is de restcapaciteit van de beschouwde richtingen is zowel in de ochtend- als avondspits op beide kruispunten groter dan in de huidige situatie.

Samengevat:

- korte termijn: snelheidsverlaging ter hoogte van kruispunt van 80 km/uur naar 50 km/uur;
- lange termijn: duurzame en robuuste oplossing, bijvoorbeeld turborotondes.

Opmerking 2

In 2009 is reeds overleg gevoerd tussen de gemeente Smallingerland, Provincie Fryslân en Rijkswaterstaat over de problematiek met betrekking tot op- en afrit Drachten-Centrum. In de brief aan provincie Fryslân (d.d. 3 september 2009) is gecommuniceerd dat medefinanciering door Rijkswaterstaat van een reconstructie op de Noorderhogeweg niet aan de orde is. Rijkswaterstaat wil nogmaals benadrukken dat aanpassing van het onderliggend (gemeentelijk) wegennet komt voor rekening van de gemeente, Rijkswaterstaat zal hierin niet bijdragen.

Reactie

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. Op 13 april 2011 zal hierover opnieuw met Rijkswaterstaat gesproken worden.

Opmerking 3

Rijkswaterstaat mist voorts een verkeerskundige onderbouwing van de verwachte verkeersstromen. Het ligt in de lijn der verwachting dat het zuidelijke deel van het plan als eerst zal worden uitgevoerd en het noordelijke deel pas in een later stadium. Rijkswaterstaat verzoekt voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld om inzicht te geven in een eventuele verkeerstoename en welke maatregelen genomen zullen worden om deze toename in goede banen te kunnen leiden op dat voorkomen dient te worden dat het ontwerp leidt tot terugslag effect op het hoofdwegennet.

Reactie

De verkeerskundige onderbouwing is als bijlage 1 aan de toelichting toegevoegd. Inhoudelijk wordt verwezen naar de reactie bij punt 1. De toelichting van het bestemmingsplan is hierop aangepast, in die zin dat aan hoofdstuk 4 een paragraaf over verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid is toegevoegd (paragraaf 4.10).

2. Provincie Fryslân

Het voorontwerp bestemmingsplan geeft aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen:

Opmerking 1: Mobiliteitseffecten en wegenstructuur

Destijds is de ontwikkeling van de woningbouw Vrijburgh aanvaard, maar als voorwaarde gesteld dat benodigde infrastructurele aanpassingen bij Nijtap verzekerd moeten zijn alvorens verdere stedelijke uitbreiding zou plaatsvinden. Er wordt geen inzicht gegeven in de mobiliteitseffecten en verkeersintensiteiten als volg van de nu beoogde ontwikkelingen langs de Noorderhogeweg en bij Vrijburgh, dit mede in relatie tot de fasering in het plan.

Reactie

Zie reactie bij punt 1 van de reactie van de VROM-Inspectie.

Opmerking 2: Regionale programmering bedrijventerreinen

In de plantoelichting wordt geconstateerd dat er met het planologische regelen van het onderhavige bedrijventerrein spanning ontstaat met de geprognosticeerde behoefte. De gemeente wil voorkomen dat er te veel bedrijventerrein kan worden ontwikkeld, door in het gebied Azeven-Noord de fasen IIIB en 4 te "parkeren" tot na 2020. Deze aanpak ligt ook besloten in de afspraken die zijn gemaakt tussen een aantal A7-gemeenten. De bedoeling is om voor de zomer te komen tot bestuurlijke vaststelling van dat plan door de regiogemeenten en tot overeenstemming met ons college. Ingestemd kan worden met onderhavig bestemmingsplan, uiteraard onder het voorbehoud van regionale bestuurlijke instemming met het Regionale Bedrijventerreinenplan. Geadviseerd wordt om als onderdeel van de programmatische onderbouwing, de toelichting aan te vullen met de conclusies van het concept Regionale Bedrijventerreinenplan.

Reactie

De programmatische onderbouwing in de toelichting van het bestemmingsplan is aangevuld met de conclusies van het concept Regionale Bedrijventerreinenplan.

Opmerking 3: Begrip Perifere detailhandel

De planregels (4.4.1, ad a onder 2) laten evenwel perifere detailhandel toe, waarvan het plan geen definitie geeft. Dat impliceert dat alle vormen van detailhandel toegelaten zouden kunnen worden. Dat laatste is in strijd met het Streekplan Fryslân 2007 en met de Ontwerp Verordening Romte Fryslân. De provincie gaat ervan uit dat de gemeente ter plaatse slechts volumineuze detailhandel wil toestaan. De provincie acht het gewenst dat de gemeente de term "perifere detailhandel" schrapt. Daarnaast sluit het begrip "leisure" (art. 1, onder 46, commerciële vrijetijdsbesteding in grote gebouwen) perifere detailhandel wellicht niet uit. De provincie acht het noodzakelijk dat de betref-

fende begripsbepaling zodanig wordt aangevuld dat perifere detailhandel, niet zijnde volumineuze detailhandel, wordt uitgesloten.

Reactie

Naar aanleiding van de opmerkingen van de provincie zijn de begrippen uit artikel 1 hierop aangepast. Ook is het begrip "perifere detailhandel" uit de regels geschrapt.

Opmerking 4: Kantoren

Op het voorliggende bedrijventerrein zijn zelfstandige kantoren niet uitgesloten en dit is in strijd met het provinciaal kantorenbeleid.

Reactie

Anders dan de provincie aangeeft, is in de gebruiksregels het gebruik van gronden en bouwwerken voor zelfstandige kantoren reeds uitgesloten.

Opmerking 5: Ecologie

Uit de ecologische onderzoeken blijkt dat er een aantal inrichtingsmaatregelen nodig is, om de vleermuizen, steenmarters en buizerd en steenuil in het gebied te kunnen blijven laten functioneren. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen welke inrichtingsmaatregelen er exact nodig zullen zijn. Geadviseerd wordt deze maatregelen in de verdere planvorming mee te nemen.

Reactie

Dit zal worden meegenomen in de verdere uitwerking van het plan.

3. Brandweer Fryslân

De Brandweer Fryslân ziet naar aanleiding van het voorontwerp bestemmingsplan de noodzaak tot het geven van de volgende adviezen:

De brandweer heeft in haar advies gekeken naar een aantal aspecten met betrekking tot de aanwezige risicobronnen en dat zijn de volgende:

- plaatsgebonden risico;
- groepsrisico;
- nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen;
- bestrijdbaarheid;
- zelfredzaamheid.

Het advies luidt als volgt:

De Brandweer Fryslân adviseert in relatie tot het plan om:

- De primaire waterwinning in overleg met Brandweer Smallingerland te realiseren;
- In overweging te nemen of het wenselijk is om op een dergelijk gelegen bedrijventerrein risicovolle objecten uit te sluiten.

Ondanks de maatregelen ter verhoging van de veiligheid kunnen risico's nooit voor 100% weggenomen worden. Ook na het nemen van veiligheidsverhogende maatregelen zal een restrisico blijven bestaan. Het bestuur van de gemeente dient verantwoording te nemen voor dit restrisico. Het is aan het bevoegd gezag (B&W) om op basis van de verantwoordingsplicht en het brandweeradvisie een integrale afweging te maken van tussen ruimtelijke, economische en sociale aspecten ten opzichte van beperkingen en mogelijkheden vanuit de externe veiligheid.

Reactie

De regionale brandweer geeft aan dat vooral de mogelijkheden tot risicovermindering, de mogelijkheden om de omvang en effecten van een ramp te bestrijden en ten aanzien van de zelfredzaamheid, zijn beoordeeld. Ten aanzien van dit plan betreft dat het risico door de hogedruk aardgastransportleiding en het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Het advies van de brandweer is als bijlage 3 bijgevoegd. Door de regionale brandweer heeft een beoordeling plaatsgevonden van het deel noordelijke deel "Vrijburgh" en het zuidelijke deel "Noorderhogeweg". In de inleiding is al aangegeven dat voor de ontwikkeling van Vrijburgh in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid zal worden opgenomen. In dat kader zal voor dat plandeel een nadere afweging van externe veiligheid plaatsvinden. De brandweer adviseert om:

- in overleg met brandweer Smallingerland de primaire waterwinning te realiseren;
- in overweging te nemen of het wenselijk is om op een dergelijk gelegen bedrijventerrein risicovolle objecten uit te sluiten.

In het plandeel Noorderhogeweg zal, conform het advies, in overleg met brandweer Smallingerland de primaire waterwinning wordt gerealiseerd. Dit bedrijfsterrein is specifiek bedoeld voor de vestiging van bedrijven in de milieuklassen 2 en 3 en de grotere winkels met detailhandel. Aan de oostzijde wordt het plangebied begrensd door het bedrijfsterrein Burmania. Hier is een combinatie van wonen/werken mogelijk. Om te voorkomen dat door Bevi bedrijven beperkingen aan de ontwikkelingsmogelijkheden van deze bedrijfsterreinen optreden en om een toename van risico's te voorkomen, is bewust de keuze gemaakt deze bedrijven uit te sluiten.

4. De NV Nederlandse Gasunie

Het voorontwerpbestemmingsplan geeft de Gasunie aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen:

Opmerking 1: Verbeelding

Verzocht wordt om naast de geprojecteerde belemmerde strook van de gasleiding aan de westzijde van het plangebied ook de hartlijn van de gasleiding op de verbeelding weer te geven.

Reactie

Het plan is aangepast naar aanleiding van de opmerking van de Gasunie, in die zin dat de hartlijn van de gasleiding op de verbeelding is weergegeven.

Opmerking 2

Op de verbeelding is een gedeelte van de regionale aardgastransportleiding van de Gasunie geprojecteerd in een gebied met de aanduiding "wro-zone-wijzigingsgebied 1 en 2", waarin het mogelijk wordt gemaakt om in de toekomst de aangewezen gronden in te richten ten behoeve van het bedrijventerrein of een maatschappelijke voorzieningen. Men wil met klem benadrukken dat bij een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling in de nabijheid van de aardgastransportleiding in een vroegtijdig stadium overleg voert met tracébeheer.

Reactie

Voor de betreffende gebieden dient een wijzigingsplan te worden opgesteld. Uiteraard zal bij de planontwikkeling vooraf worden overlegd met tracébeheer van de NV Nederlandse Gasunie.

Opmerking 3: Toelichting

In de toelichting is opgenomen dat conform het concept Besluit AMVB Buisleidingen aan weerszijden van de leidingen een bebouwingsvrije zone van 5 meter zal worden aangehouden. Naar verwachting zal per 1 januari 2011 de gewijzigde versie van het bovengenoemde besluit in werking treden. Deze versie is tot stand gekomen in nauw overleg met de met NV Nederlandse Gasunie. Daarbij heeft de Gasunie met het ministerie van VROM afgesproken dat de verplichte belemmerde strook voor de regionale ondergrondse leidingen van vijf meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding naar vier meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding worden aangepast.

Reactie

Gasunie geeft aan dat hier kan worden volstaan met een bebouwingsvrije zone van 4 meter. In het Revb, art 5 lid b is opgenomen dat voor leidingen tussen 1600 en 4000 kPa kan worden volstaan met een belemmeringenstrook van 4 meter aan weerszijden van de leiding. Het betreft hier een leiding met een druk van 4000 kPa. Om die reden houdt de gemeente vast aan de belemmeringenstrook van 5 meter aan weerszijden van de leiding, zoals die is voorgeschreven in art. 14, lid 1 van het Bevb.

Opmerking 4: Externe veiligheid

De AMVB Buisleidingen zal in 2011 in werking treden. De circulaire "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" uit 1984 zal dan komen te vervallen. Anticiperend op de nieuwe regelgeving kunnen gemeenten en provincies zich via de website van Rijksinstituut RIVM registreren als gebruiker van het rekenpakket CAROLA. Via dit rekenpakket kan de gemeente bepalen of voldaan wordt aan de risiconormen voor de externe veiligheid, zoals die zijn vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen. De NV Nederlandse Gasunie laat vanaf 1 september 2010 geen berekeningen meer uitvoeren door KEMA. Ge-

meente dienen de voor CAROLA benodigde leidingdata aan te vragen bij de Gasunie.

Reactie

Ten aanzien van het groepsrisico is voor dit bestemmingsplan een berekening uitgevoerd door de Gasunie. Deze berekening is uitgevoerd met het programma pipesafe. Carola is op dat programma gebaseerd. De uitkomsten zijn vergelijkbaar. Een nieuwe berekening met Carola is om die reden niet uitgevoerd. Voor nieuwe ontwikkelingsprojecten wordt deze opmerking voor kennis aangenomen

5. Brandweer Smallingerland

Naar aanleiding van het voorontwerp bestemmingsplan heeft de gemeentelijke brandweer het volgende advies uitgebracht. Het bestemmingsplan is getoetst op de volgende punten:

- Fysieke veiligheid;
- Brandweezorgnorm;
- Bereikbaarheid;
- Bluswatervoorziening;
- Brandweerpreventie voorzieningen.

Het beoogde gebruik van het bedrijventerrein voldoet aan de criteria aangaande de bovengenoemde punten.

Reactie

De gemaakte opmerkingen zullen worden meegenomen en voorgelegd aan de gemeentelijke brandweer aangaande de plaatsing van brandkranen en het overige wordt het advies voor kennisgeving aangenomen.

6. Welstandscommissie Hûs&Hiem

Het plan geeft geen aanleiding tot het maken van opmerkingen.

Reactie

Deze opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

7.2.2

Inspraak

Het bestemmingsplan heeft voor de periode van 19 november 2010 tot en met 30 december 2010 ter inzage gelegen. In de bijlage 4 zijn de inspraakreacties opgenomen. Hieronder volgt een korte samenvatting en een gemeentelijke reactie op eventuele opmerkingen.

In verband met de Wet bescherming persoonsgegevens, die van toepassing is op dit bestemmingsplan met bijbehorende bijlage(n), zijn de persoonsgegevens geanonimiseerd opgenomen in dit bestemmingsplan.

1. Inspraakreactie 1

Inspreker vindt de boomwal naast zijn woning voor het uitzicht op de weg zeer gevaarlijk en ook niet mooi. De gemeente dient dan ook een afscheiding te maken naar het water, aangezien dit levensgevaarlijk is voor zijn kleinkinderen.

Reactie

Bij de uitwerking en uitvoering van de groenstrook in de zin van de bosstrook met hoge beplanting zal dit voor het gedeelte in het verlengde van de lijn voor Intratuin dan ook worden aangepast. Deze strook zal identiek als het voorterrein van Intratuin worden uitgevoerd. De begroeiing zal laag worden gehouden en worden uitgevoerd als weiland/grasland.

Met betrekking tot het aanbrengen van een hekwerk of afscheiding langs het water staat het de eigenaren van een perceel vrij om langs water en sloten een hekwerk aan te brengen binnen de voorwaarden van vergunningsvrij bouwen. Aan de sloot naast Nijtap 14 wordt overigens niets veranderd. Op het bedrijventerrein zelf zullen, evenals in woonwijken, geen afscheidingen worden aangebracht langs openbaar water.

2. Inspraakreactie 2

Inspreker zal een bos in plaats van een weiland voor zijn huis niet accepteren. Het uitzicht voor zijn woning is dan helemaal verdwenen en huis wordt hierdoor minder waard. Voor de Intratuin is een groene strook weiland, waarom wordt dat dan niet gelijk getrokken tot voor zijn woning?

Reactie

Zie reactie bij 1.

3. Inspraakreactie 3

A. Inspreker betwijfelt de noodzaak van het fietspad door het bedrijventerrein (a). Daarnaast zal het verhoogde fietspad zicht hebben op de bedrijfskavels waar in de loop van de tijd waarschijnlijk hekken worden geplaatst rondom buitenopslag en stalling (b). Dit is niet een fraai beeld. Daarnaast lijkt het terrein inefficiënt ingedeeld en ontsloten doordat het fietspad het terrein versnipperd en er zijn vier wegwisselingen ingetekend die het fietspad laten 'golven' (c).

Reactie a

De snelle verbindingen moet worden gezien in een veel groter perspectief dan alleen het belang voor Opeinde. Het is met name gericht op versterking van de (recreatieve) route vanuit de richting Rottevalle naar de westkant van Drachten en naar de zuidkant van Opeinde en verder richting Oudega. Bovendien is het een toekomstig streven dit pad door de trekken richting Burmaniasloot en van hieruit richting Oudega een verbinding te maken. Daarnaast ontstaat een kortere route vanuit Opeinde richting Drachten-West, bedrijventerrein de Haven, Boornbergum en Beetsterzwaag.

Reactie b

Uiteraard is verrommeling niet geheel te voorkomen. Echter, daar waar terreinen goed zichtbaar zijn, ligt verrommeling minder snel voor de hand omdat dit het imago van de onderneming schaadt. Door het dijklichaam verhoogd aan te leggen, wordt voorkomen dat men fietst "ingeklemd" tussen de eventuele buitenopslag. Je kijkt hier al snel overheen; bovendien is het tracé tussen de bedrijven met aan beide zijden sloten en talud met bomen relatief breed. Hekwerken aan de achterzijden zijn niet te voorkomen en zelfs vergunningvrij. Voor de veiligheid (diefstal/inbraak) is een achterliggend openbaar en verlicht fietspad echter beter dan een grens met achterkanten waarop geen enkele controle is. Door de sloten aan beide zijde van het dijkje is de bereikbaarheid van de achtererven van bedrijven zeer moeizaam dus hekwerken zijn in die zin niet noodzakelijk. Overigens is het tussen achtererven van bedrijven doorfietsen slechts voor een deel van het fietspad aan de orde en juist dat deel is als dijklichaam voorgesteld. Daar waar het fietspad op maaiveld niveau is gelegen, speelt dit niet.

Reactie c

Het fietspad volgt de verkaveling. De verkaveling van het gebied is gebaseerd op de landschapsrichting, de reeds bestaande bedrijfskavels en de gewenste diversiteit van aanbod in kaveldiepten, afgestemd op de verschillende ambitieniveaus als vastgelegd in het beeldkwaliteitplan. Op basis daarvan is de verdeling met het fietspad juist economisch en ondersteund het de verkaveling. Het fietspad golft (ligt hoger) alleen ter plaatse van de eerste fase. Daarna blijft het pad op maaiveld niveau.

- B. Inspreker stelt voor het fietspad te verplaatsen naar de bosstrook, uitgevoerd in halfverharding. Door de ligging zal het minder intensief worden gebruikt als verbindingsroute van Opeinde/Rottevalle naar Drachten maar meer als recreatieve wandel-fietsroute door nieuwe natuur. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan de zinsnede: "beperkt toegankelijk". De ontsluitingsweg door het bedrijventerrein kan ook prima door fietsers worden gebruikt, zoals aan de overkant in plan Burmaniapark het geval is.

Reactie

In het 'Advies Natuurwaarden' waarin de uitkomsten van een aanvullend onderzoek worden weergegeven, wordt zeer stellig geschreven over het beperken van de menselijke aanwezigheid in de bosstrook. De bosstrook is een mitigerende maatregel en kent in die zin een voorgeschreven opzet en vormgeving die in het advies wordt omschreven. Hierin is geen plaats voor een fietsverbinding in welke vorm dan ook. Voor wat de 'vormgeving' betreft dient er een deskundige op het gebied van de genoemde soorten, waarvoor de mitigerende maatregel benodigd is, bij de inrichting van het plangebied te worden betrokken. Ook de provincie Fryslân vraagt hiervoor in haar reactie aandacht; "Uit de ecologische onderzoeken blijkt dat er een aantal inrichtingsmaatregelen nodig zijn om de vleermuizen, steenmarters en buizerd en steenuil in het gebied te kunnen blijven laten functioneren. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen welke inrichtingsmaatregelen er exact nodig zullen zijn".

De ontsluitingsweg door het bedrijventerrein kan overigens weliswaar door fietsers worden gebruikt; door de 6 meter breedte van de weg is dit niet een uitgesproken prettige fietsroute door het medegebruik van andere, soms forse voertuigen. Bovendien is het gebruikelijk om op of nabij 50 km-wegen een gescheiden baan voor fietsers te maken. Het fietspad betreft een toekomstige hoofd fietsroute in het fietsroutenetwerk.

- C. Voor de bosstrook wordt voorgesteld om gezamenlijk tot een aantrekkelijke invulling te komen die recht doet aan flora, fauna en het recreatief beleven van dit gebied. Het gebied kan juist een meerwaarde krijgen door meer variatie en verscheidenheid in beplanting, bospercelen, afgewisseld door plas-dras gebieden en zogenaamde 'ruigten'. Met andere woorden: meer passende biotopen bij de verschillende beschreven diersoorten, kansen voor bijzondere planten en kansen voor recreanten om hiervan te genieten.

Reactie

Zie reactie bij punt B. hierboven en het bijgevoegde document 'Advies Natuurwaarden'. Het recreatief beleven van dit gebied moet daarom worden uitgesloten.

- D. De wens wordt herhaald om het bosperceel binnen de (postcode) grenzen te houden van Opeinde. Het feitelijke bedrijventerrein hoort dan bij Drachten.

Reactie

Als eerder toegezegd, zal dit worden geregeld.

- E. De aanwezigheid van de uil (oehoe) wordt in twijfel getrokken.

Reactie

Zie reactie bij B. en het bijgevoegde 'Advies Natuurwaarden'. Hieruit blijkt dat uit veldonderzoek tweemaal een foeragerende kerkuil is aangetroffen, welke

400 meter ten westen van het plangebied jaarlijks een tot broeden komt in een boerderij.

Ten aanzien van de overige opmerkingen wordt het meedenken op financieel gebied gewaardeerd; evenwel eerder genoemde factoren geven geen ruimte voor de gedane suggesties. De investeringen en het onderhoud van groene aanplant en aankleding zijn weliswaar een kostenpost; het levert ook een meerwaarde op voor het ruimtelijk beeld en het gebruik van het gebied, waar mensen werken en verblijven.

Het instellen van een werkgroep is gezien de argumenten onder reactie B niet aan de orde.

B i j l a g e n

B i j l a g e 1 :

D o o r r e k e n i n g

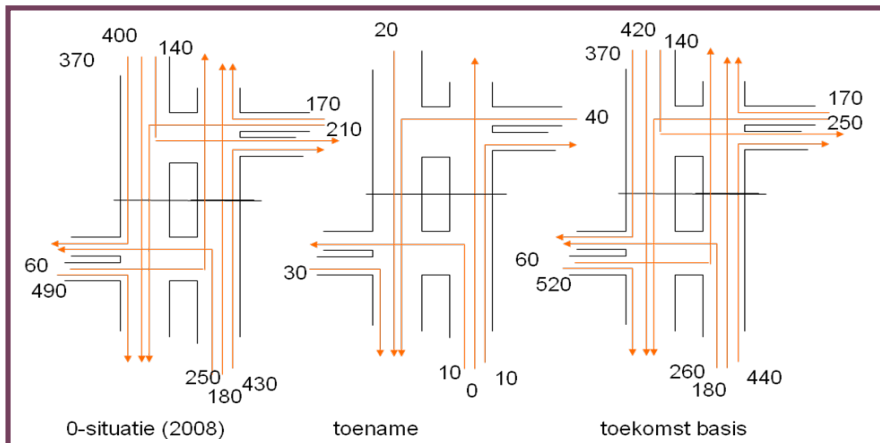
K r u i s p u n t N 3 1 - N 3 6 9

Doorrekening kruispunt N31 – N369 V2

Aan:	Erik Wietses – gemeente Smallingerland
Van:	BonoTraffics bv
Betreft:	Doorrekening kruispunt N31 – N369
Datum:	9 maart 2011
Behandeld door:	Sander Bonhof 06-31027953

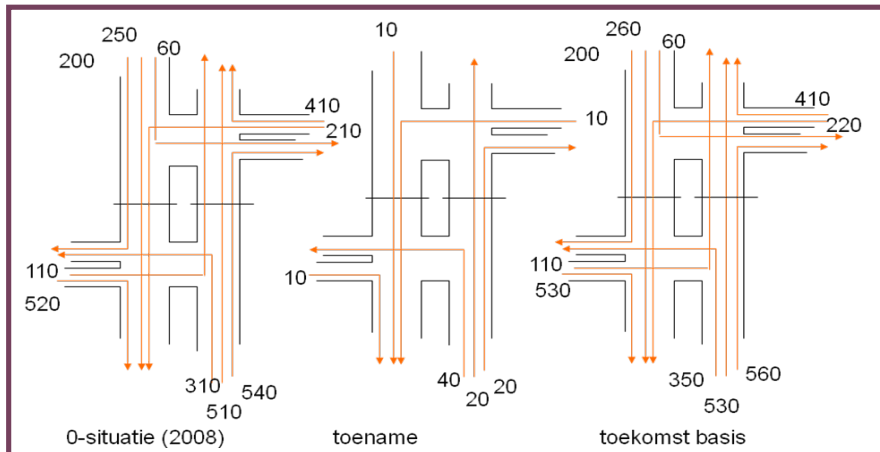
1. Intensiteiten

Onderstaande afbeelding 1.1 visualiseert de intensiteiten tijdens het maatgevende ochtendspitsuur. De intensiteiten zijn weergegeven in mvt/uur.



Afbeelding 1.1; intensiteiten ochtendspitsuur (mvt/uur)

Op afbeelding 1.2 zijn de intensiteiten tijdens het maatgevende avondspitsuur weergegeven. De intensiteiten zijn weergegeven in mvt/uur.



Afbeelding 1.2; intensiteiten avondspitsuur (mvt/uur)

2. Doorrekening kruispunt Litswei – Waldwei

Richting	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
Basis 2008 ochtendspits			
3	356	< 15 sec.	Ja
4	-276	> 20 sec.	Nee
6	-276	> 20 sec.	Nee
Basis 2008 avondspits			
3	204	15 sec.	Ja
4	-468	> 20 sec.	Nee
6	-468	> 20 sec.	Nee
Basis + NH weg ochtendspits			
3	336	< 15 sec.	Ja
4	-330	> 20 sec.	Nee
6	-330	> 20 sec.	Nee
Basis + NH weg avondspits			
3	184	15 sec.	Ja
4	-502	> 20 sec.	Nee
6	-502	> 20 sec.	Nee
Basis + NH weg 70 km/uur ochtendspits			
3	336	< 15 sec.	Ja
4	-308	> 20 sec.	Nee
6	-308	> 20 sec.	Nee
Basis + NH weg 70 km/uur avondspits			
3	184	15 sec.	Ja
4	-471	> 20 sec.	Nee
6	-471	> 20 sec.	Nee
Basis + NH weg 50 km/uur ochtendspits			
3	416	< 15 sec	Ja
4	-232	> 20 sec	Nee
6	-232	> 20 sec	Nee
Basis + NH weg 50 km/uur avondspits			
3	244	15 sec	Ja
4	-383	> 20 sec	Nee
6	-383	> 20 sec	Nee
Basis + NH weg aparte links- en rechtsaffer ochtendspits			
3	336	< 15 sec.	Ja
4	613	0 sec.	Ja
6	-185	> 20 sec.	Nee
Basis + NH weg aparte links- en rechtsaffer avondspits			
3	184	15 sec.	Ja
4	49	> 20 sec.	Nee
6	-147	> 20 sec.	Nee

Basis + NH weg bypass ochtendspits			
3	336	< 15 sec.	Ja
4	-191	0 sec.	Ja
6	-191	> 20 sec.	Nee
Basis + NH weg bypass avondspits			
3	184	15 sec.	Ja
4	-153	0 sec.	Ja
6	-153	> 20 sec.	Nee

3. Doorrekening kruispunt Noorderhogeweg – Waldwei

Richting	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
Basis 2008 ochtendspits			
3	55	> 20 sec.	Nee
4	-483	> 20 sec.	Nee
6	-483	> 20 sec.	Nee
Basis 2008 avondspits			
3	169	20 sec.	Ja
4	-573	> 20 sec.	Nee
6	-573	> 20 sec.	Nee
Basis + NH weg ochtendspits			
3	24	> 20 sec.	Nee
4	-594	> 20 sec.	Nee
6	-594	> 20 sec.	Nee
Basis + NH weg avondspits			
3	105	> 20 sec.	Nee
4	-622	> 20 sec.	Nee
6	-622	> 20 sec.	Nee
Basis + NH weg 70 km/uur ochtendspits			
3	24	> 20 sec.	Nee
4	-585	> 20 sec.	Nee
6	-585	> 20 sec.	Nee
Basis + NH weg 70 km/uur avondspits			
3	105	> 20 sec.	Nee
4	-612	> 20 sec.	Nee
6	-612	> 20 sec.	Nee
Basis + NH weg 50 km/uur ochtendspits			
3	84	> 20 sec.	Nee
4	-466	> 20 sec.	Nee
6	-466	> 20 sec.	Nee
Basis + NH weg 50 km/uur avondspits			
3	185	15 sec.	Ja
4	-539	> 20 sec.	Nee
6	-539	> 20 sec.	Nee

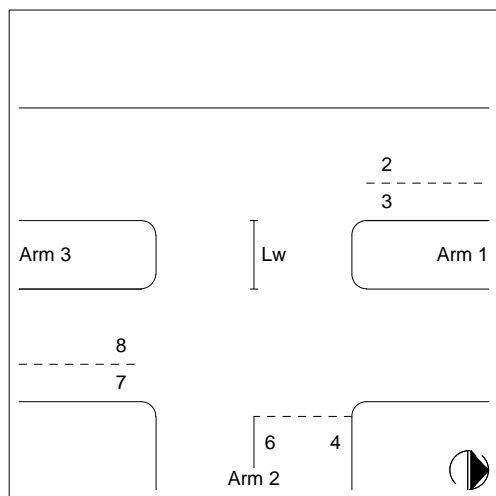
Basis + NH weg aparte links- en rechtsaffer ochtendspits			
3	24	> 20 sec.	Nee
4	-102	> 20 sec.	Nee
6	-61	> 20 sec.	Nee
Basis + NH weg aparte links- en rechtsaffer avondspits			
3	105	> 20 sec.	Nee
4	7	> 20 sec.	Nee
6	-104	> 20 sec.	Nee
Basis + NH weg bypass ochtendspits			
3	24	> 20 sec.	Nee
4	-61	0 sec.	Ja
6	-61	> 20 sec.	Nee
Basis + NH weg bypass avondspits			
3	105	> 20 sec.	Nee
4	-105	0 sec.	Ja
6	-105	> 20 sec.	Nee

4. Uitleg resultaten

De doorrekening van de kruispunten heeft plaatsgevonden door middel van de methode Harders. Onderstaande tabel beschrijft op welke wijze de resultaten geïnterpreteerd moeten worden.

Grootte van de wachttijd	Wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting		<0	<0
Erg lange wachttijd		50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100	76-125
Matige wachttijd	20 sec.	150	126-175
Kleine wachttijd	15 sec.	200	176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400	251-600
Geen wachttijd	0 sec.	>600	>600

Uit de doorrekening blijkt dat geen van de varianten volledig voldoet. De variant met de bypasses is de meest wenselijke.



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Litswei - Waldwei

Arm 1: Litswei noord
Arm 2: Waldwei
Arm 3: Litswei zuid

INTENSITEITEN

Basis 2008 ochtendspits

Richting 2: 770 mvt/uur
Richting 3: 140 mvt/uur
Richting 4: 170 mvt/uur

Richting 6: 210 mvt/uur
Richting 7: 430 mvt/uur
Richting 8: 240 mvt/uur

DIMENSIE

Ruimte aanwezig voor opstellen op kruisingsvlak (Lw = 6 m.)
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 80 km/u
Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

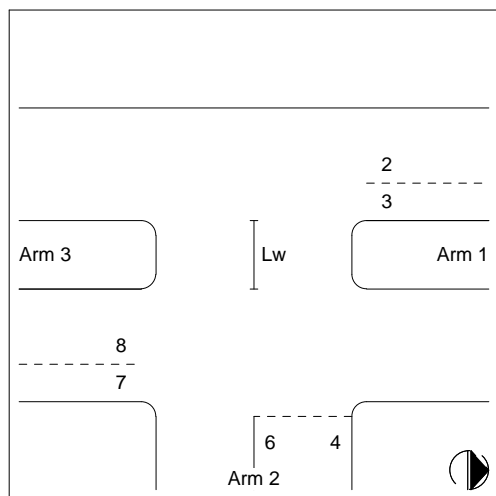
Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 7, 8
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	154	510	356	<15 sec.	Ja
4	187	142	-276	>20 sec.	Nee
6	231	152	-276	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
 Litswei - Waldwei

Arm 1: Litswei noord
 Arm 2: Waldwei
 Arm 3: Litswei zuid

INTENSITEITEN

Basis 2008 avondspits

Richting 2: 450 mvt/uur
 Richting 3: 60 mvt/uur
 Richting 4: 410 mvt/uur

Richting 6: 210 mvt/uur
 Richting 7: 540 mvt/uur
 Richting 8: 620 mvt/uur

DIMENSIE

Ruimte aanwezig voor opstellen op kruisingsvlak (Lw = 6 m.)
 Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 80 km/u
 Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
 Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
 Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
 Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

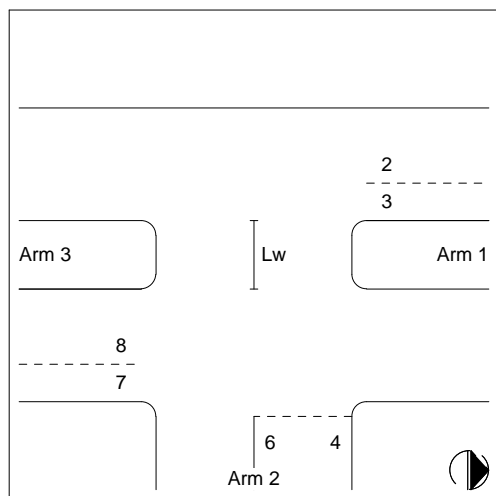
Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 7, 8
 Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
 Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	66	270	204	15 sec.	Ja
4	451	214	-468	>20 sec.	Nee
6	231	229	-468	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Litswei - Waldwei

Arm 1: Litswei noord
Arm 2: Waldwei
Arm 3: Litswei zuid

INTENSITEITEN

Basis 2008 + NH weg ochtendspits

Richting 2: 790 mvt/uur
Richting 3: 140 mvt/uur
Richting 4: 170 mvt/uur

Richting 6: 250 mvt/uur
Richting 7: 440 mvt/uur
Richting 8: 240 mvt/uur

DIMENSIE

Ruimte aanwezig voor opstellen op kruisingsvlak (Lw = 6 m.)
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 80 km/u
Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

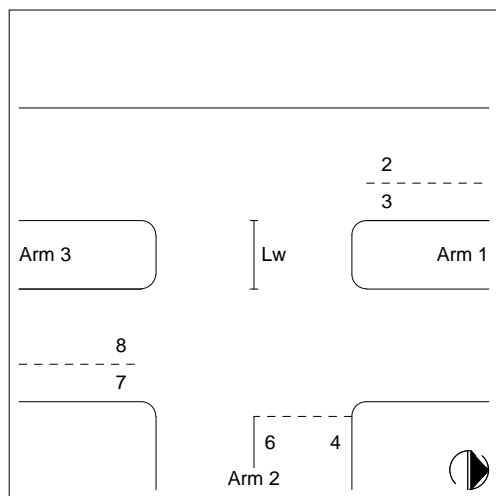
Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 7, 8
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	154	490	336	<15 sec.	Ja
4	187	132	-330	>20 sec.	Nee
6	275	141	-330	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec. 100	76-125
Matige wachttijd	20 sec. 150	126-175
Kleine wachttijd	15 sec. 200	176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec. 400	251-600
Geen wachttijd	0 sec. >600	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Litswei - Waldwei

Arm 1: Litswei noord
Arm 2: Waldwei
Arm 3: Litswei zuid

INTENSITEITEN

Basis 2008 + NH weg avondspits

Richting 2: 460 mvt/uur
Richting 3: 60 mvt/uur
Richting 4: 410 mvt/uur

Richting 6: 220 mvt/uur
Richting 7: 560 mvt/uur
Richting 8: 640 mvt/uur

DIMENSIE

Ruimte aanwezig voor opstellen op kruisingsvlak (Lw = 6 m.)
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 80 km/u
Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

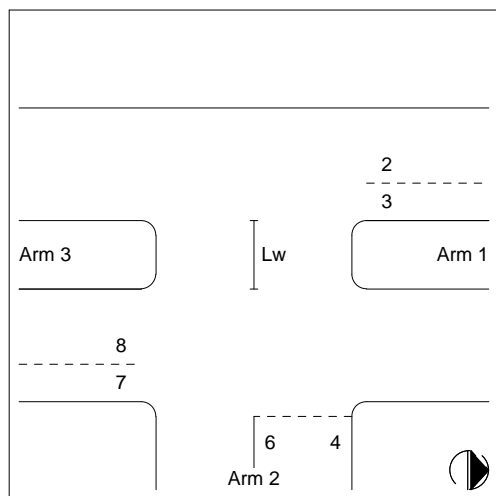
Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 7, 8
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	66	250	184	15 sec.	Ja
4	451	191	-502	>20 sec.	Nee
6	242	204	-502	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
 Litswei - Waldwei

Arm 1: Litswei noord
 Arm 2: Waldwei
 Arm 3: Litswei zuid

INTENSITEITEN

Basis 2008 + NH weg 70 km/uur ochtendspits

Richting 2: 790 mvt/uur
 Richting 3: 140 mvt/uur
 Richting 4: 170 mvt/uur

Richting 6: 250 mvt/uur
 Richting 7: 440 mvt/uur
 Richting 8: 240 mvt/uur

DIMENSIE

Ruimte aanwezig voor opstellen op kruisingsvlak (Lw = 6 m.)
 Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 70 km/u
 Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
 Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
 Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
 Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

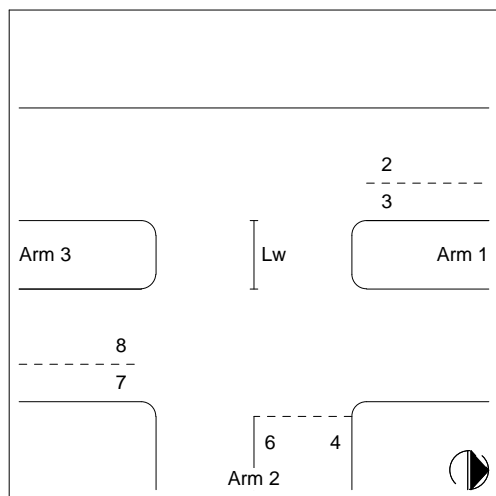
Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 7, 8
 Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
 Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	154	490	336	<15 sec.	Ja
4	187	154	-308	>20 sec.	Nee
6	275	165	-308	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec. 100	76-125
Matige wachttijd	20 sec. 150	126-175
Kleine wachttijd	15 sec. 200	176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec. 400	251-600
Geen wachttijd	0 sec. >600	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Litswei - Waldwei

Arm 1: Litswei noord
Arm 2: Waldwei
Arm 3: Litswei zuid

INTENSITEITEN

Basis 2008 + NH weg 70 km/uur avondspits

Richting 2: 460 mvt/uur
Richting 3: 60 mvt/uur
Richting 4: 410 mvt/uur

Richting 6: 220 mvt/uur
Richting 7: 560 mvt/uur
Richting 8: 640 mvt/uur

DIMENSIE

Ruimte aanwezig voor opstellen op kruisingsvlak (Lw = 6 m.)
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 70 km/u
Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

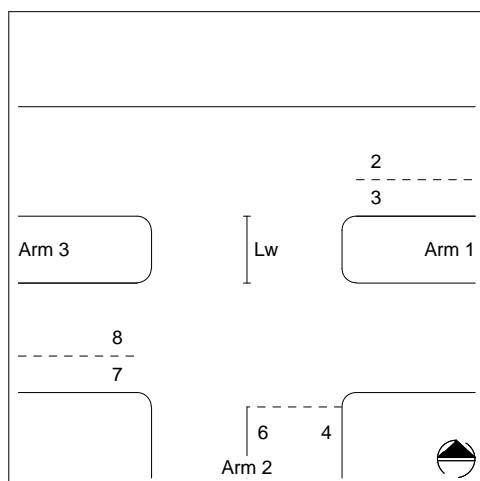
Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 7, 8
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	66	250	184	15 sec.	Ja
4	451	222	-471	>20 sec.	Nee
6	242	238	-471	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:

Litswei - Waldwei

Arm 1: Litswei noord

Arm 2: Waldwei

Arm 3: Litswei zuid

INTENSITEITEN

Basis 2008 + NH weg 50 km/uur ochtendspits

Richting 2: 790 mvt/uur

Richting 3: 140 mvt/uur

Richting 4: 170 mvt/uur

Richting 6: 250 mvt/uur

Richting 7: 440 mvt/uur

Richting 8: 240 mvt/uur

DIMENSIE

Ruimte aanwezig voor opstellen op kruisingsvlak (Lw = 6 m.)

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u

Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 7, 8

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

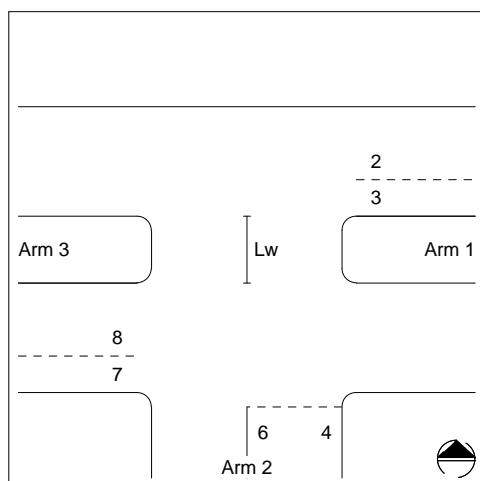
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	154	570	416	<15 sec.	Ja
4	187	230	-232	>20 sec.	Nee
6	275	246	-232	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:

Litswei - Waldwei

Arm 1: Litswei noord

Arm 2: Waldwei

Arm 3: Litswei zuid

INTENSITEITEN

Basis 2008 + NH weg 50 km/uur avondspits

Richting 2: 460 mvt/uur

Richting 3: 60 mvt/uur

Richting 4: 410 mvt/uur

Richting 6: 220 mvt/uur

Richting 7: 560 mvt/uur

Richting 8: 640 mvt/uur

DIMENSIE

Ruimte aanwezig voor opstellen op kruisingsvlak (Lw = 6 m.)

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u

Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 7, 8

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

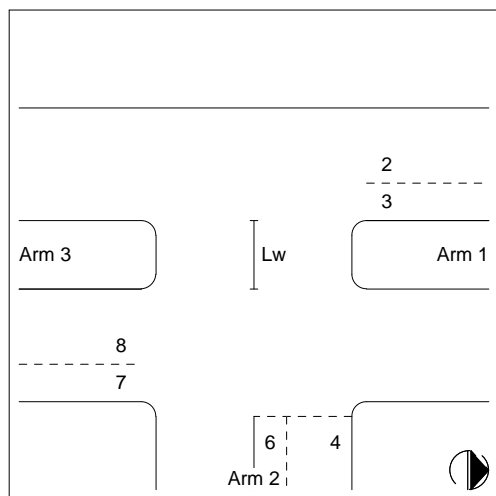
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	66	310	244	15 sec.	Ja
4	451	310	-383	>20 sec.	Nee
6	242	332	-383	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Litswei - Waldwei

Arm 1: Litswei noord
Arm 2: Waldwei
Arm 3: Litswei zuid

INTENSITEITEN

Basis 2008 + NH weg aparte links- en rechtsafer ochtendspits: e aanwezig voor opstellen op kruisingsvlak (Lw = 6 m.)

Richting 2: 790 mvt/uur
Richting 3: 140 mvt/uur
Richting 4: 170 mvt/uur

Richting 6: 250 mvt/uur
Richting 7: 440 mvt/uur
Richting 8: 240 mvt/uur

DIMENSIE

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 80 km/u
Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

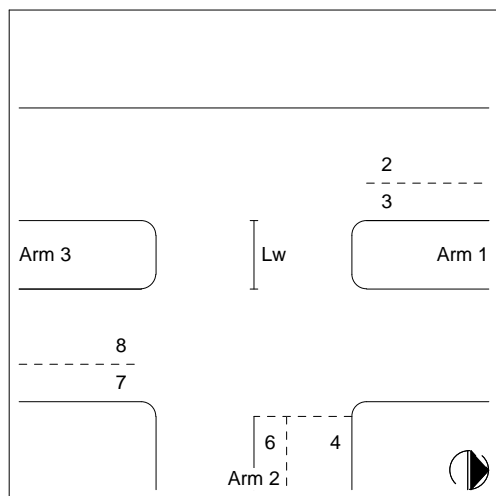
Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 4, 6, 7, 8
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	154	490	336	<15 sec.	Ja
4	187	800	613	0 sec.	Ja
6	275	90	-185	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Litswei - Waldwei

Arm 1: Litswei noord
Arm 2: Waldwei
Arm 3: Litswei zuid

INTENSITEITEN

Basis 2008 + NH weg aparte links- en rechtsafer avondspitsnme aanwezig voor opstellen op kruisingsvlak (Lw = 6 m.)

Richting 2: 460 mvt/uur
Richting 3: 60 mvt/uur
Richting 4: 410 mvt/uur

Richting 6: 220 mvt/uur
Richting 7: 560 mvt/uur
Richting 8: 640 mvt/uur

DIMENSIE

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 80 km/u
Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

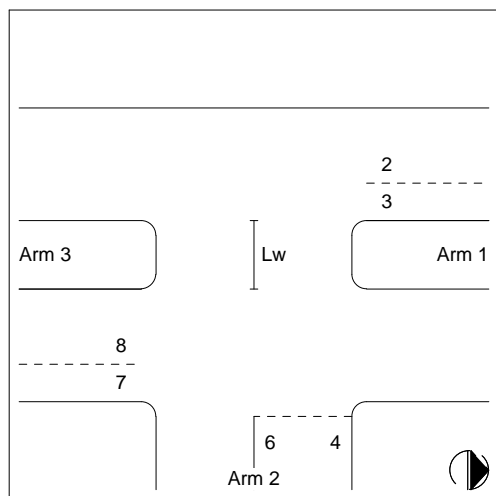
Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 4, 6, 7, 8
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	66	250	184	15 sec.	Ja
4	451	500	49	>20 sec.	Nee
6	242	95	-147	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Litswei - Waldwei

Arm 1: Litswei noord
Arm 2: Waldwei
Arm 3: Litswei zuid

INTENSITEITEN

Basis 2008 + NH weg bypass ochtendspits

Richting 2: 790 mvt/uur
Richting 3: 140 mvt/uur
Richting 4: 0 mvt/uur

Richting 6: 250 mvt/uur
Richting 7: 440 mvt/uur
Richting 8: 240 mvt/uur

DIMENSIE

Ruimte aanwezig voor opstellen op kruisingsvlak (Lw = 6 m.)
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 80 km/u
Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

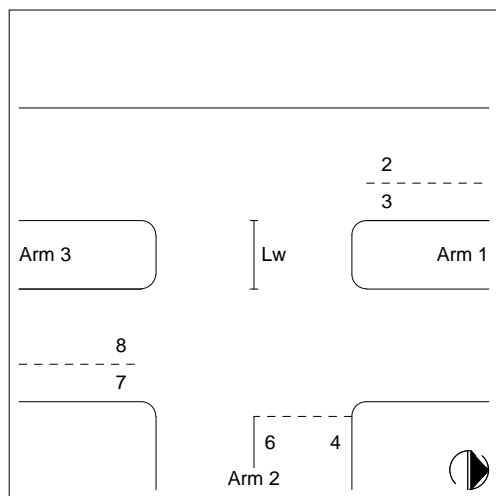
Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 7, 8
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	154	490	336	<15 sec.	Ja
4	0	84	-191	0 sec.	Ja
6	275	90	-191	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Litswei - Waldwei

Arm 1: Litswei noord
Arm 2: Waldwei
Arm 3: Litswei zuid

INTENSITEITEN

Basis 2008 + NH weg bypass avondspits

Richting 2: 460 mvt/uur
Richting 3: 60 mvt/uur
Richting 4: 0 mvt/uur

Richting 6: 220 mvt/uur
Richting 7: 560 mvt/uur
Richting 8: 640 mvt/uur

DIMENSIE

Ruimte aanwezig voor opstellen op kruisingsvlak (Lw = 6 m.)
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 80 km/u
Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

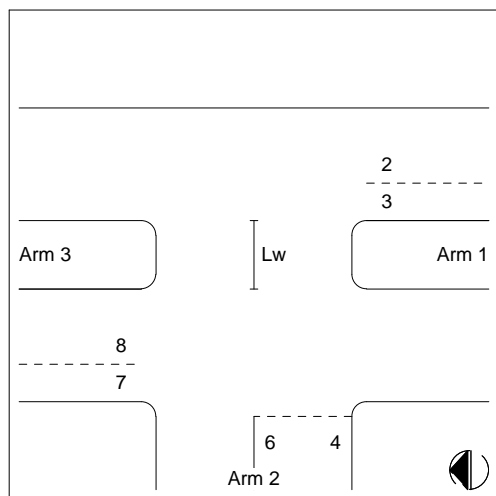
Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 7, 8
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	66	250	184	15 sec.	Ja
4	0	89	-153	0 sec.	Ja
6	242	95	-153	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Noorderhogeweg - Waldwei

Arm 1: Noorderhogeweg Zuid
Arm 2: Waldwei
Arm 3: Noorderhogeweg Noord

INTENSITEITEN

Basis 2008 ochtendspits

Richting 2: 610 mvt/uur
Richting 3: 250 mvt/uur
Richting 4: 490 mvt/uur

Richting 6: 60 mvt/uur
Richting 7: 370 mvt/uur
Richting 8: 610 mvt/uur

DIMENSIE

Ruimte aanwezig voor opstellen op kruisingsvlak (Lw = 12 m.)
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 80 km/u
Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

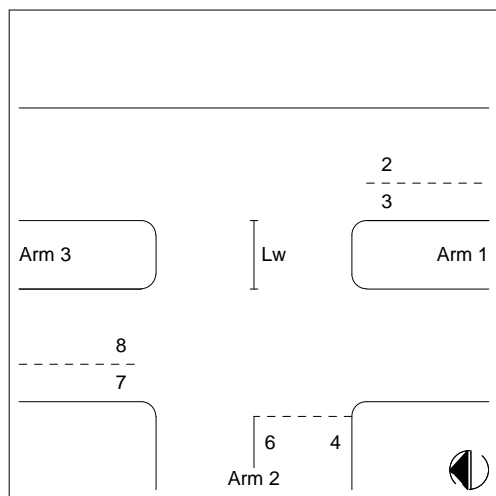
Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 7, 8
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	275	330	55	>20 sec.	Nee
4	539	122	-483	>20 sec.	Nee
6	66	187	-483	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Noorderhogeweg - Waldwei

Arm 1: Noorderhogeweg Zuid
Arm 2: Waldwei
Arm 3: Noorderhogeweg Noord

INTENSITEITEN

Basis 2008 avondspits

Richting 2: 1050 mvt/uur

Richting 3: 310 mvt/uur

Richting 4: 520 mvt/uur

Richting 6: 110 mvt/uur

Richting 7: 200 mvt/uur

Richting 8: 460 mvt/uur

DIMENSIE

Ruimte aanwezig voor opstellen op kruisingsvlak (Lw = 12 m.)

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 80 km/u

Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 7, 8

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

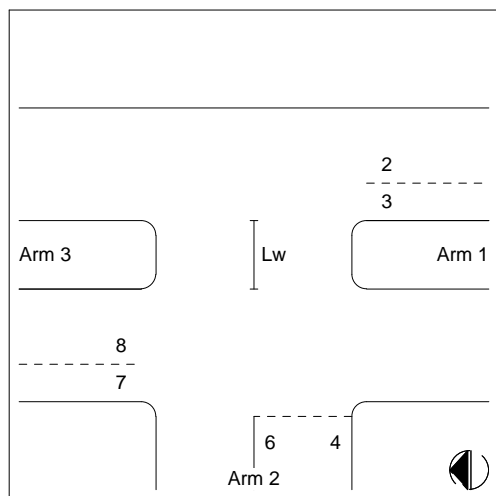
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	341	510	169	20 sec.	Ja
4	572	120	-573	>20 sec.	Nee
6	121	131	-573	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Noorderhogeweg - Waldwei

Arm 1: Noorderhogeweg Zuid
Arm 2: Waldwei
Arm 3: Noorderhogeweg Noord

INTENSITEITEN

Basis 2008 + NH weg ochtendspits

Richting 2: 620 mvt/uur
Richting 3: 260 mvt/uur
Richting 4: 520 mvt/uur

Richting 6: 60 mvt/uur
Richting 7: 370 mvt/uur
Richting 8: 670 mvt/uur

DIMENSIE

Ruimte aanwezig voor opstellen op kruisingsvlak (Lw = 12 m.)
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 80 km/u
Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

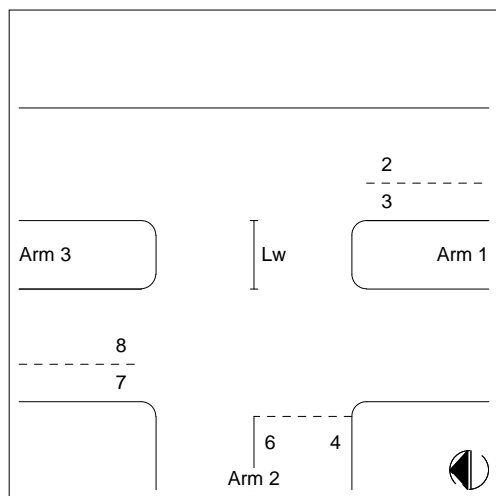
Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 7, 8
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	286	310	24	>20 sec.	Nee
4	572	44	-594	>20 sec.	Nee
6	66	48	-594	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Noorderhogeweg - Waldwei

Arm 1: Noorderhogeweg Zuid
Arm 2: Waldwei
Arm 3: Noorderhogeweg Noord

INTENSITEITEN

Basis 2008 + NH weg avondspits

Richting 2: 1090 mvt/uur
Richting 3: 350 mvt/uur
Richting 4: 530 mvt/uur

Richting 6: 110 mvt/uur
Richting 7: 200 mvt/uur
Richting 8: 480 mvt/uur

DIMENSIE

Ruimte aanwezig voor opstellen op kruisingsvlak (Lw = 12 m.)
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 80 km/u
Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

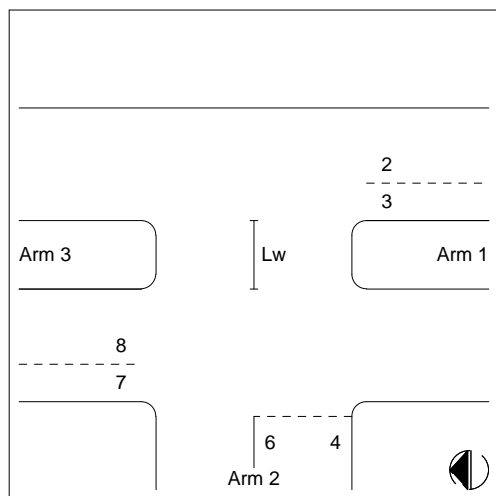
Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 7, 8
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	385	490	105	>20 sec.	Nee
4	583	82	-622	>20 sec.	Nee
6	121	89	-622	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Noorderhogeweg - Waldwei

Arm 1: Noorderhogeweg Zuid
Arm 2: Waldwei
Arm 3: Noorderhogeweg Noord

INTENSITEITEN

Basis 2008 + NH weg 70 km/uur ochtendspits

Richting 2: 620 mvt/uur
Richting 3: 260 mvt/uur
Richting 4: 520 mvt/uur

Richting 6: 60 mvt/uur
Richting 7: 370 mvt/uur
Richting 8: 670 mvt/uur

DIMENSIE

Ruimte aanwezig voor opstellen op kruisingsvlak (Lw = 12 m.)
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 70 km/u
Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

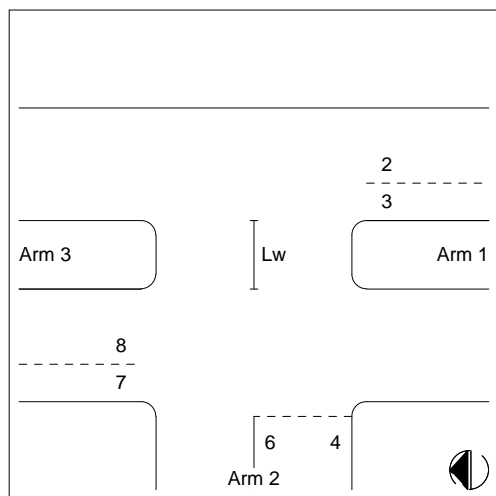
Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 7, 8
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	286	310	24	>20 sec.	Nee
4	572	53	-585	>20 sec.	Nee
6	66	106	-585	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Noorderhogeweg - Waldwei

Arm 1: Noorderhogeweg Zuid
Arm 2: Waldwei
Arm 3: Noorderhogeweg Noord

INTENSITEITEN

Basis 2008 + NH weg 70 km/uur avondspits

Richting 2: 1090 mvt/uur
Richting 3: 350 mvt/uur
Richting 4: 530 mvt/uur

Richting 6: 110 mvt/uur
Richting 7: 200 mvt/uur
Richting 8: 480 mvt/uur

DIMENSIE

Ruimte aanwezig voor opstellen op kruisingsvlak (Lw = 12 m.)
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 70 km/u
Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

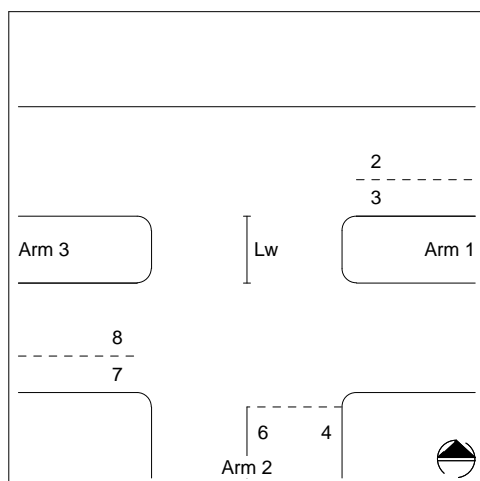
Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 7, 8
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	385	490	105	>20 sec.	Nee
4	583	92	-612	>20 sec.	Nee
6	121	100	-612	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Noorderhogeweg - Waldwei

- Arm 1: Noorderhogeweg Zuid
- Arm 2: Waldwei
- Arm 3: Noorderhogeweg Noord

INTENSITEITEN

Basis 2008 + NH weg 50 km/uur ochtendspits

- Richting 2: 620 mvt/uur
- Richting 3: 260 mvt/uur
- Richting 4: 520 mvt/uur

- Richting 6: 60 mvt/uur
- Richting 7: 370 mvt/uur
- Richting 8: 670 mvt/uur

DIMENSIE

Ruimte aanwezig voor opstellen op kruisingsvlak (Lw = 12 m.)

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u

Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 7, 8

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

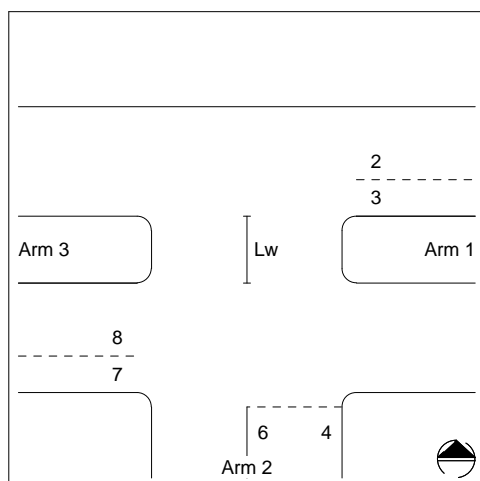
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	286	370	84	>20 sec.	Nee
4	572	172	-466	>20 sec.	Nee
6	66	289	-466	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Noorderhogeweg - Waldwei

- Arm 1: Noorderhogeweg Zuid
- Arm 2: Waldwei
- Arm 3: Noorderhogeweg Noord

INTENSITEITEN

Basis 2008 + NH weg 50 km/uur avondspits

- Richting 2: 1090 mvt/uur
- Richting 3: 350 mvt/uur
- Richting 4: 530 mvt/uur

- Richting 6: 110 mvt/uur
- Richting 7: 200 mvt/uur
- Richting 8: 480 mvt/uur

DIMENSIE

Ruimte aanwezig voor opstellen op kruisingsvlak ($L_w = 12$ m.)

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 50 km/u

Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang

Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 7, 8

Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1

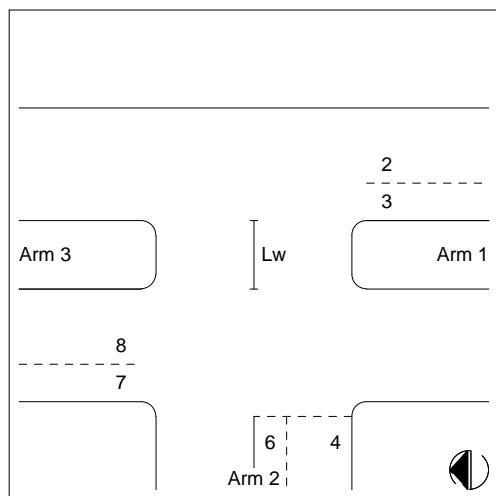
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	385	570	185	15 sec.	Ja
4	583	165	-539	>20 sec.	Nee
6	121	180	-539	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Noorderhogeweg - Waldwei

Arm 1: Noorderhogeweg Zuid
Arm 2: Waldwei
Arm 3: Noorderhogeweg Noord

INTENSITEITEN

Basis 2008 + NH weg aparte links- en rechtsafer ochtendspits: e aanwezig voor opstellen op kruisingsvlak (Lw = 12 m.)

Richting 2: 620 mvt/uur
Richting 3: 260 mvt/uur
Richting 4: 520 mvt/uur

Richting 6: 60 mvt/uur
Richting 7: 370 mvt/uur
Richting 8: 670 mvt/uur

DIMENSIE

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 80 km/u
Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

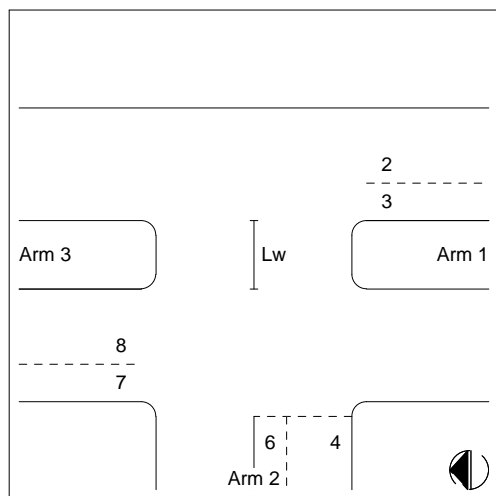
Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 4, 6, 7, 8
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	286	310	24	>20 sec.	Nee
4	572	470	-102	>20 sec.	Nee
6	66	5	-61	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Noorderhogeweg - Waldwei

Arm 1: Noorderhogeweg Zuid
Arm 2: Waldwei
Arm 3: Noorderhogeweg Noord

INTENSITEITEN

Basis 2008 + NH weg aparte links- en rechtsafer avondspitsnpte aanwezig voor opstellen op kruisingsvlak (Lw = 12 m.)

Richting 2: 1090 mvt/uur
Richting 3: 350 mvt/uur
Richting 4: 530 mvt/uur

Richting 6: 110 mvt/uur
Richting 7: 200 mvt/uur
Richting 8: 480 mvt/uur

DIMENSIE

Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 80 km/u
Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

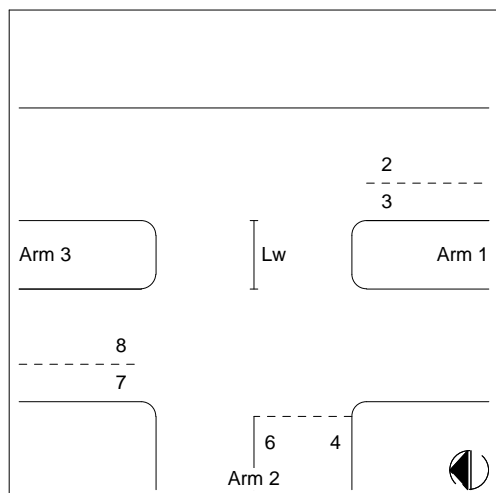
Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 4, 6, 7, 8
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	385	490	105	>20 sec.	Nee
4	583	590	7	>20 sec.	Nee
6	121	17	-104	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Noorderhogeweg - Waldwei

Arm 1: Noorderhogeweg Zuid
Arm 2: Waldwei
Arm 3: Noorderhogeweg Noord

INTENSITEITEN

Basis 2008 + NH weg bypass ochtendspits

Richting 2: 620 mvt/uur
Richting 3: 260 mvt/uur
Richting 4: 0 mvt/uur

Richting 6: 60 mvt/uur
Richting 7: 370 mvt/uur
Richting 8: 670 mvt/uur

DIMENSIE

Ruimte aanwezig voor opstellen op kruisingsvlak (Lw = 12 m.)
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 80 km/u
Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

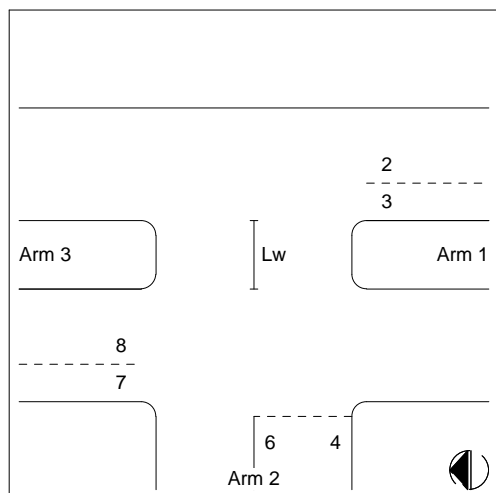
Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 7, 8
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	286	310	24	>20 sec.	Nee
4	0	5	-61	0 sec.	Ja
6	66	5	-61	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Capaciteitsberekening met methode Harders

Omschrijving kruispunt:
Noorderhogeweg - Waldwei

Arm 1: Noorderhogeweg Zuid
Arm 2: Waldwei
Arm 3: Noorderhogeweg Noord

INTENSITEITEN

Basis 2008 + NH weg bypass avondspits

Richting 2: 1090 mvt/uur
Richting 3: 350 mvt/uur
Richting 4: 0 mvt/uur

Richting 6: 110 mvt/uur
Richting 7: 200 mvt/uur
Richting 8: 480 mvt/uur

DIMENSIE

Ruimte aanwezig voor opstellen op kruisingsvlak ($L_w = 12$ m.)
Snelheid op de hoofdweg (arm 1-3): 80 km/u
Voorrangsregeling op de zijweg(en): B6 RVV: verleen voorrang
Helling arm 1: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 2: De weg ligt even hoog als het kruispunt
Helling arm 3: De weg ligt even hoog als het kruispunt

Richtingen met een eigen rijstrook: 2, 3, 7, 8
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 1 naar 3: 1
Aantal rechtdoorgaande rijstroken van arm 3 naar 1: 1

BEREKENING

Richting	Intensiteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Restcap. pae/u	Wachttijd	Acceptabel
3	385	490	105	>20 sec.	Nee
4	0	16	-105	0 sec.	Ja
6	121	17	-105	>20 sec.	Nee

GRENSWAARDEN

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100
Matige wachttijd	20 sec.	150
Kleine wachttijd	15 sec.	200
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400
Geen wachttijd	0 sec.	>600

B i j l a g e 2 :
D e a c h t e r g r o n d e n
v a n d e e x t e r n e
v e i l i g h e i d s a f w e g i n g

Algemeen

Externe veiligheid gaat om het beperken van de kans op en het effect van een ernstig ongeval voor de omgeving door ondermeer:

- het gebruik, de opslag en productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen);
- het transport van gevaarlijke stoffen (weg en buisleidingen).

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op het beperken van de risico's voor de burger door bovengenoemde activiteiten. De volgende normen worden onderscheiden:

Plaatsgebonden risico (PR):

Dit betreft afstandseisen, die moeten worden gezien als grenswaarde (harde norm) waarvan niet kan worden afgeweken.

Groepsrisico (GR):

Het groepsrisico is afhankelijk van de bevolkingsdichtheid rondom een risicovolle activiteit. Dit betreft geen harde norm, maar een oriëntatiewaarde. Daarvoor bestaat een verantwoordingsplicht.

Het externe veiligheidsbeleid is verankerd in diverse wet- en regelgeving. Voor dit bestemmingsplan zijn de volgende besluiten relevant:

1. Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi)

Met het Bevi zijn risiconormen voor externe veiligheid met betrekking tot bedrijven met gevaarlijke stoffen wettelijk vastgelegd. Het Bevi heeft tot doel zowel individuele burgers als groepen burgers een minimum beschermingsniveau te bieden tegen een ongeval met gevaarlijke stoffen. Om dit doel te bereiken verplicht het Bevi gemeenten en provincies bij besluitvorming in het kader van de Wet milieubeheer (Wm) en de Wet ruimtelijke ordening (Wro) afstand te houden tussen (beperkt)kwetsbare objecten en risicovolle bedrijven. Het Bevi regelt hoe gemeenten moeten omgaan met risico's voor mensen buiten een bedrijf als gevolg van de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in een bedrijf.

2. Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRNVGS)

De circulaire is van toepassing op bestemmingsplannen die liggen binnen de invloedsgebieden van transportroutes met vervoer van gevaarlijke stoffen. De circulaire is een toelichting van VROM op de nota Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen en bepaalt dat ruimtelijke plannen getoetst moeten worden aan de norm voor het plaatsgebonden risico en de oriëntatiewaarde van het groepsrisico. De circulaire wordt in de toekomst vervangen door het "Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev)", met als uitvloeisel het zogeheten Basisnet voor de beoordeling van de risico's vanwege transport van gevaarlijke stoffen.

3. Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb).

Dit Besluit is op 1 januari 2011 in werking getreden. Op basis van Bevb dienen plannen, vergelijkbaar met het Bevi, te worden getoetst aan de grens- en richtwaarde voor het PR en de oriëntatie waarde voor het GR. Voor het PR geldt dat er binnen de risicocontour van 10^{-6} geen kwetsbare objecten mogen worden gerealiseerd. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als een richtwaarde. Voor het GR geldt, indien er kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten binnen het invloedsgebied liggen, een verantwoordingsplicht. Ten aanzien van dit bestemmingsplan kan worden volstaan met een beperkte verantwoording van het GR om reden dat het GR niet toeneemt en de oriënterende waarde niet wordt overschreden (handboek buisleiding in bestemmingsplannen, ministerie VROM, oktober 2010). In verband met de bescherming en het beheer van de leiding, wordt tevens een belemmeringsstrook bestemd. Binnen deze strook is in beginsel geen bebouwing toegestaan.

Verantwoordingsplicht

In het Bevi, het Bevb en de circulaire is de verantwoordingsplicht groepsrisico opgenomen. Deze verantwoording houdt in dat iedere wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd en verantwoord door het bevoegd gezag. Dit is ook van toepassing op conserverende bestemmingsplannen waarbij geen wijzigingen van de huidige situatie plaatsvinden.

Plangebied

In de inleiding is al aangegeven dat het plangebied bestaat uit een noordelijk en zuidelijk deel. Deze beschrijving is toegespitst op het zuidelijke deel van het plangebied. Voor het noordelijke plandeel bij Vrijburgh is in dit plan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Op het moment dat die bevoegdheid wordt ingevuld, zal voor het noordelijke deel een beschrijving van de aspecten met betrekking tot externe veiligheid worden opgesteld.

Voor externe veiligheid zijn ten aanzien van de ontwikkeling van het bedrijfsterrein "Noorderhogeweg" de volgende aspecten van belang:

- huidige situatie;
- vestigingsmogelijkheden nieuwe bedrijven;
- langs de rand van dit bedrijventerrein ligt het tracé van een ondergrondse hoge druk leiding van Gasunie voor het transport van aardgas;
- transport van gevaarlijke stoffen over de Noorderhogeweg en de Kommissjewei.

Huidige situatie

Het overgrote deel van het plangebied bestaat in de huidige situatie uit weiland. Verspreid over het gebied zijn een aantal agrarische bedrijven en woningen aanwezig. Aan de oostgrens zijn twee bedrijven gevestigd, te weten Intra-tuin en een kassencomplex.

Vestigingsmogelijkheden nieuwe bedrijven

Het nieuwe plan geeft vestigingsmogelijkheden voor bedrijven in de milieucategorieën 2 en 3. De vestigingsmogelijkheid voor bedrijven die vallen onder de

werking van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (BEVI) is expliciet uitgesloten.

Transportleiding aardgas

Langs de westelijke- en zuidelijke begrenzing van het plangebied ligt het tracé van een ondergrondse hoge druk leiding voor het transport van aardgas. De leiding, die in eigendom is van Gasunie, heeft een diameter van 12 inch en een druk van 40 bar. Voor de ligging wordt verwezen naar de tekening die is opgenomen de bijlage bij deze bijlage. Het wettelijke toetsingskader is sinds 1 januari 2011 vastgelegd in het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de Regeling externe veiligheid buisleidingen (Revb). Op ons verzoek is door Gasunie een Kwantitatieve risicoanalyse opgesteld (KEMA 66912927-GCS 09-50215). Deze rapportage is bijgevoegd als bijlage bij deze bijlage.

Het volgende kan worden geconcludeerd.

Plaatsgebonden risico (PR):

Uit de risicobeoordeling blijkt dat er geen plaatsgebonden risico aanwezig is. De PR-contour ligt op de leiding. Conform het concept Besluit zal aan weerszijden van de leiding een bebouwingsvrije zone van 5 meter worden aangehouden. Aan de grenswaarde voor het PR wordt daarmee voldaan.

Groepsrisico (GR):

Het invloedsgebied voor het GR bedraagt 140 meter aan weerszijden van de leiding. Een groot deel van het plangebied ligt binnen dit invloedsgebied. De te verwachten personendichtheid na realisatie van het bestemmingsplan is voor de berekening van het GR inzichtelijk gemaakt. Uit de berekening blijkt dat er sprake is van een toename, maar dat het GR zeer ruim onder de oriëntatie waarde ligt (0,02). Door het ministerie van VROM is een handboek buisleiding in bestemmingsplannen opgesteld. In deze handreiking is aangegeven dat voor plannen waarbij de oriëntatie waarde van het GR niet meer is dan 10 % van de oriënterende waarde, kan worden volstaan met een beperkte verantwoording. In deze situatie is dat het geval.

Verantwoording van het groepsrisico

De personendichtheid waarmee de berekening is uitgevoerd, is gebaseerd op een situatie waarbij vooral in delen van de dag- en avondperiode een groot aantal personen aanwezig kan zijn (> 1000). Het betreft een conservatieve aanname. In de nachtperiode is er geen toename ten opzichte van de huidige situatie voorzien.

PERSONENDICHTHEID

Ten aanzien van het aspect zelfredzaamheid kan worden opgemerkt dat er binnen het invloedsgebied geen groepen voorkomen die als verminderd zelfredzaam kunnen worden aangemerkt. Op basis van dit plan wordt de vestiging van bedrijven mogelijk gemaakt. Bedrijfswoningen zijn daarbij niet toegestaan. De

ZELFREDZAAMHEID

ontsluiting van het gebied en de omgeving is goed. Het gebied is goed te ontvluchten.

BESTRIJDBAARHEID

Het plangebied is goed bereikbaar voor de hulpdiensten. De locatie is vanaf meerdere zijden goed ontsloten. Het college van Smallingerland heeft in november 2007 besloten dat in 80% van de prioriteit 1 alarmeringen de eerste brandweereenheid zo spoedig mogelijk en binnen 15 minuten na alarmering op het hulpverleningsadres aanwezig is. De brandweer kazerne ligt op ca. 1,5 km afstand. De verwachte opkomsttijd hier, is rond de 7 minuten.

Transport gevaarlijke stoffen

Over de Noorderhogeweg vindt transport plaats met gevaarlijk stoffen. In 2005 heeft adviesbureau AVIV in opdracht van de gemeente Smallingerland een "risicoanalyse wegtransport gevaarlijke stoffen Drachten" uitgevoerd. De ontwikkelingen ten aanzien van dit plangebied zijn daarin meegenomen. Uit de rapportage blijkt dat het transport met LPG bepalend is. Ten opzichte van de huidige situatie, grotendeels onbebouwd, is er sprake van een toename van het groepsrisico. De berekende waarde ligt echter ruim onder de oriëntatie waarde. Met de transporteurs van LPG is een convenant afgesloten waarin de te volgen routes zijn vastgelegd. Aanvullend kan worden opgemerkt dat in 2010 in het kader van het Fries uitvoeringsprogramma externe veiligheid het rapport "Vervoer van gevaarlijke stoffen, december 2010" opgesteld. Ten behoeve van deze rapportage zijn ook ter plaatse van de Noorder- en Zuiderhogeweg tellingen uitgevoerd. Geconcludeerd kan worden dat het transport van LPG t.o.v. 2005 nagenoeg niet is gewijzigd. Geconcludeerd kan worden dat de resultaten van het onderzoek uit 2005 nog representatief zijn.

Advisering door derden

Het voorontwerp van het bestemmingsplan heeft ter inzage gelegen en is conform het wettelijk voorschrift om advies voorgelegd aan de regionale brandweer Fryslân. Naar aanleiding daarvan zijn adviezen ontvangen van Gasunie en de regionale brandweer Fryslân.

Gasunie

Door Gasunie wordt een reactie gegeven op de aanwezige hoge druk aardgas-transportleiding, die bij Gasunie in eigendom is. Het advies van Gasunie, dat als bijlage 3 is bijgevoegd, kan als volgt worden samengevat:

- verzocht wordt om op de verbeelding ook de hartlijn van de leiding weer te geven;
- met nadruk wordt gevraagd om bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van de leiding contact op te nemen met Gasunie;
- ten opzichte van de bebouwingsvrije zone aan weerszijden van de leiding wordt door Gasunie aangegeven dat kan worden volstaan met 4 meter in plaats van 5 meter;

- voor het berekenen van het groepsrisico kan gebruik worden gemaakt van het computerprogramma Carola dat via het RIVM aan gemeenten ter beschikking is gesteld.

Naar aanleiding van het advies van Gasunie kan het volgende worden opgemerkt. Conform het Bevb is de hartlijn van de leiding op de verbeelding opgenomen. Het leidingtracé inclusief een zakelijk rechtstrook van 5 meter aan weerszijden kent in het bestemmingsplan de bestemming Leiding - Gas. De leiding wordt daardoor voor toekomstige ontwikkelingen beschermd. Gasunie geeft aan dat hier kan worden volstaan met een bebouwingsvrije zone van 4 meter. In het Revb, art 5 lid b is opgenomen dat voor leidingen tussen 1600 en 4000 kPa kan worden volstaan met een belemmeringenstrook van 4 meter aan weerszijden van de leiding. Het betreft hier een leiding met een druk van 4000 kPa. Om die reden houden wij vast aan de belemmeringenstrook van 5 meter aan weerszijden van de leiding, zoals die is voorgeschreven in art. 14, lid 1 van het Bevb. Ten aanzien van het groepsrisico is voor dit bestemmingsplan een berekening uitgevoerd door Gasunie. Deze berekening is uitgevoerd met het programma pipesafe. Carola is op dat programma gebaseerd. De uitkomsten zijn vergelijkbaar. Een nieuwe berekening met Carola is om die reden niet uitgevoerd.

Regionale brandweer Fryslân

De regionale brandweer geeft aan dat vooral de mogelijkheden tot risicovermindering, de mogelijkheden om de omvang en effecten van een ramp te bestrijden en ten aanzien van de zelfredzaamheid, zijn beoordeeld. Ten aanzien van dit plan betreft dat het risico door de hogedruk aardgastransportleiding en het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Het advies van de brandweer is als bijlage 3 bijgevoegd. Door de regionale brandweer heeft een beoordeling plaatsgevonden van het deel noordelijke deel "Vrijburgh" en het zuidelijke deel "Noorderhogeweg". In de inleiding is al aangegeven dat voor de ontwikkeling van Vrijburgh in het bestemmingsplan een wijzigingsbevoegdheid zal worden opgenomen. In dat kader zal voor dat plandeel een nadere afweging van externe veiligheid plaatsvinden. De brandweer adviseert om:

- in overleg met brandweer Smallingerland de primaire waterwinning te realiseren;
- in overweging te nemen of het wenselijk is om op een dergelijk gelegen bedrijventerrein risicovolle objecten uit te sluiten.

In het plandeel Noorderhogeweg zal, conform het advies, in overleg met brandweer Smallingerland de primaire waterwinning worden gerealiseerd. Dit bedrijfsterrein is specifiek bedoeld voor de vestiging van bedrijven in de milieuklassen 2 en 3 en de grotere winkels met detailhandel. Aan de oostzijde wordt het plangebied begrensd door het bedrijfsterrein Burmania. Hier is een combinatie van wonen/werken mogelijk. Om te voorkomen dat door Bevi bedrijven beperkingen aan de ontwikkelingsmogelijkheden van deze bedrijfsterreinen optreden en om een toename van risico's te voorkomen is bewust de keuze gemaakt deze bedrijven uit te sluiten.

Conclusie

In het nieuwe plangebied zijn ten aanzien van externe veiligheid twee risicobronnen aanwezig, dat betreft een bestaande hogedruk leiding voor het transport van aardgas en het transport van gevaarlijke stoffen over de Noorderhogeweg. Ten aanzien van de al aanwezige hogedruk transportleiding voor aardgas wordt voldaan aan het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Door Gasunie de leidingeigenaar is een berekening uitgevoerd waarin het PR en het GR zijn bepaald. De PR contour ligt op de leiding. Het GR van de leiding neemt ten opzichte van de huidige situatie toe, maar blijft ruimschoots onder de oriënterende waarde. De leiding wordt voor de toekomstige ontwikkelingen beschermd doordat deze de bestemming Leiding - Gas heeft gekregen inclusief een zakelijk rechtstrook van 5 meter aan weerszijden van de leiding.

Ten aanzien van het transport van gevaarlijke stoffen is in 2005 in onze opdracht door het adviesbureau AVIV een "risicoanalyse wegtransport gevaarlijke stoffen Drachten" uitgevoerd. Dit plangebied is daarbij meegenomen. Uit de berekening blijkt dat er geen PR-contour aanwezig is. Het GR, zal ten opzichte van de huidige situatie iets toenemen, maar is kleiner dan de oriëntatie waarde. In 2010 zijn in het kader van het Fries uitvoeringsprogramma externe veiligheid nieuwe tellingen uitgevoerd. Hieruit blijkt voor het transport van LPG ten opzichte van 2005 geen toename. De resultaten van het onderzoek uit 2005 zijn dus nog actueel.

De Gasunie en de regionale brandweer Fryslân hebben op basis van het voorontwerp bestemmingsplan een advies ingediend. Deze adviezen zijn bij het opstellen van het definitieve plan meegenomen.

Samengevat kan wordt geconcludeerd dat de individuele veiligheid van mensen die in dit deel van het plangebied verblijven, voldoet aan de wettelijke grenswaarde en aan de oriëntatie waarde. Waar mogelijk zijn maatregelen getroffen om de (rest)risico's te beperken. Gezien het belang om deze locatie te ontwikkelen en het kleine risico op een calamiteit vinden wij het aanwezige restrisico acceptabel.

Bijlage bij bijlage 2 :
Risicoanalyse
Aardgas transport -
leidingen

Notitie aan : J.T.B. Ribberink Gasunie
van : T.T. Sanberg KEMA
kopie : Registratuur KEMA
Registratuur Gasunie
P.C.A. Kassenberg Gasunie
Betreft : Risicoberekening gastransportleiding N-505-71-KR-011 t/m 014

Inleiding

In verband met nieuwbouwplannen aan de Noorderhogeweg in Drachten, nabij de gastransportleiding N-505-71-KR-011 t/m 014, is een plaatsgebonden risicoberekening (PR) en een groepsrisicoberekening (GR) uitgevoerd.

De risicoberekening zoals vastgelegd in dit memorandum is conform PGS 3 [1] uitgevoerd met PIPESAFE, een door de overheid goedgekeurd softwarepakket voor het uitvoeren van risicoberekeningen aan aardgastransport [2]. Voor de GR-berekening is gebruikgemaakt van de bevolkingsgegevens zoals aangeleverd door de gemeente Smallingerland, zie Appendix A.

Uitgangspunten bij de berekeningen

De leidingparameters zijn weergegeven in Tabel 1.

Tabel 1 Parameterwaarden van de leiding

Parameter	N-505-71-KR-011 t/m 014
Diameter [mm]	323.9
Wanddikte [mm]	7.14
Staalsoort [-]	Grade B
Ontwerpdruk [barg]	40
Dekking [m]	1.1

De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- De faalfrequentie is gebaseerd op schade door derden. Falen door corrosie wordt voldoende ondervangen in het zorgsysteem van Gasunie en de inspectie daarop door de overheid; in overleg met het ministerie van VROM wordt falen door corrosie daarom niet meegenomen bij de bepaling van de faalfrequentie van de leidingen;
- De faalfrequentie als gevolg van schade door derden is gecorrigeerd met een factor 2.5 als gevolg van een wettelijke grondroedersregeling;

- De faalfrequentie als gevolg van schade door derden is gecorrigeerd voor recent ingevoerde maatregelen (factor 1.2) en een dalende trend in leidingbreuken (factor 2.8);
- In de plaatsgebonden risicoberekening is rekening gehouden met directe ontsteking (75%) en ontsteking na 120s (25%);
- In de risicoberekening is rekening gehouden met de uit casuïstiek verkregen diameter en druk afhankelijke ontstekingskans plus een opslag van 10% voor indirecte ontsteking bij RTL leidingen;
- Voor de GR-berekening is gebruikgemaakt van de windroos van Leeuwarden.

Resultaten PR-berekening

De 10^{-6} per jaar plaatsgebonden risicoafstand is opgenomen in Tabel 2.

Tabel 2 Resultaten PR-berekening N-505-71-KR-011 t/m 014

PR	10^{-6} jaar ⁻¹
Afstand [m]	0

Procedure GR-berekening

Voor de leiding is het groepsrisico berekend voor die kilometer die het hoogste groepsrisico oplevert (worst-casesegment). Voor de berekeningen is gebruikgemaakt van de daadwerkelijke parametering over het geselecteerde, één kilometer lange segment.

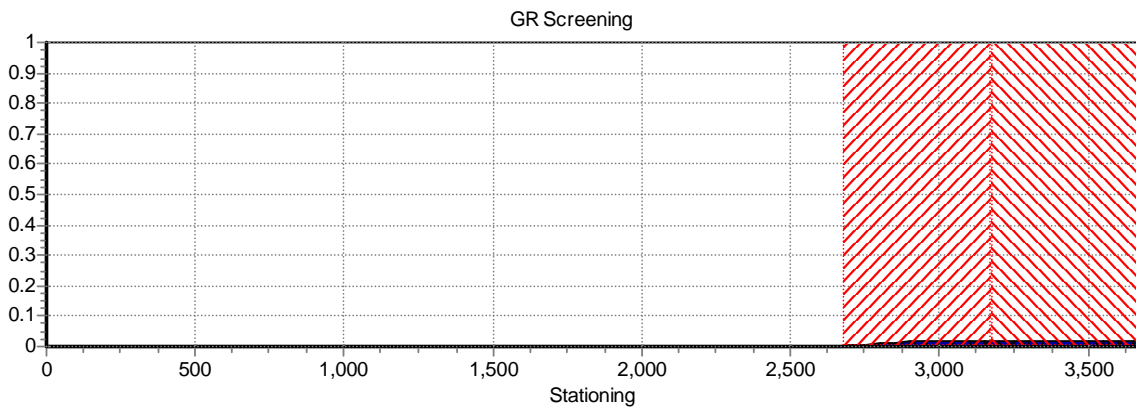
Om het worst-casesegment van de leiding te vinden is per stationing de overschrijdingsfactor van het groepsrisico weergegeven. Deze is berekend door rondom elk punt op de leiding een segment van een kilometer te kiezen, dat gecentreerd ligt ten opzichte van dit punt. Voor deze kilometer leiding is een FN-curve berekend en van deze FN-curve de overschrijdingsfactor.

De overschrijdingsfactor is de maximale verhouding tussen de FN-curve en de oriëntatiewaarde. Daarmee is de overschrijdingsfactor een maat die aangeeft in hoeverre de oriëntatiewaarde wordt genaderd of overschreden. Een overschrijdingsfactor kleiner dan één geeft aan dat de FN-curve onder de oriëntatiewaarde blijft. Bij een waarde van één zal de FN-curve de oriëntatiewaarde raken. Bij een waarde groter dan één wordt de oriëntatiewaarde overschreden.

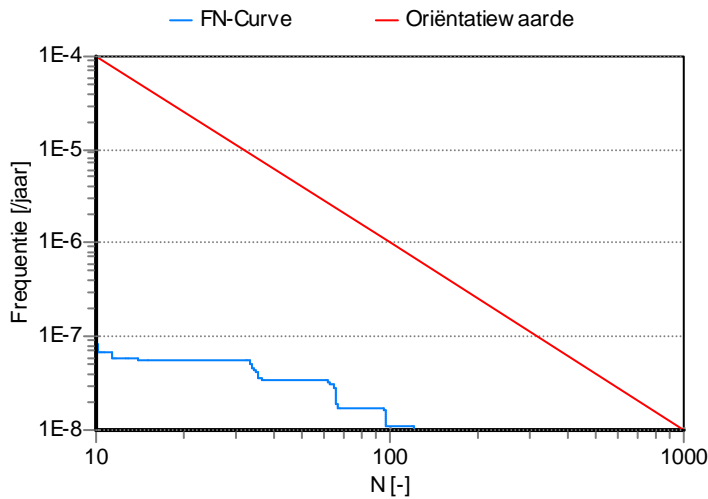
Deze overschrijdingsfactor is vervolgens tegen de stationing uitgezet in een grafiek. In deze grafiek is tevens af te lezen waar het middelpunt van het worst case één kilometer segment ligt. Van het worst-casesegment wordt de FN-curve weergegeven

Resultaten GR-berekening N-505-71-KR-011 t/m 014

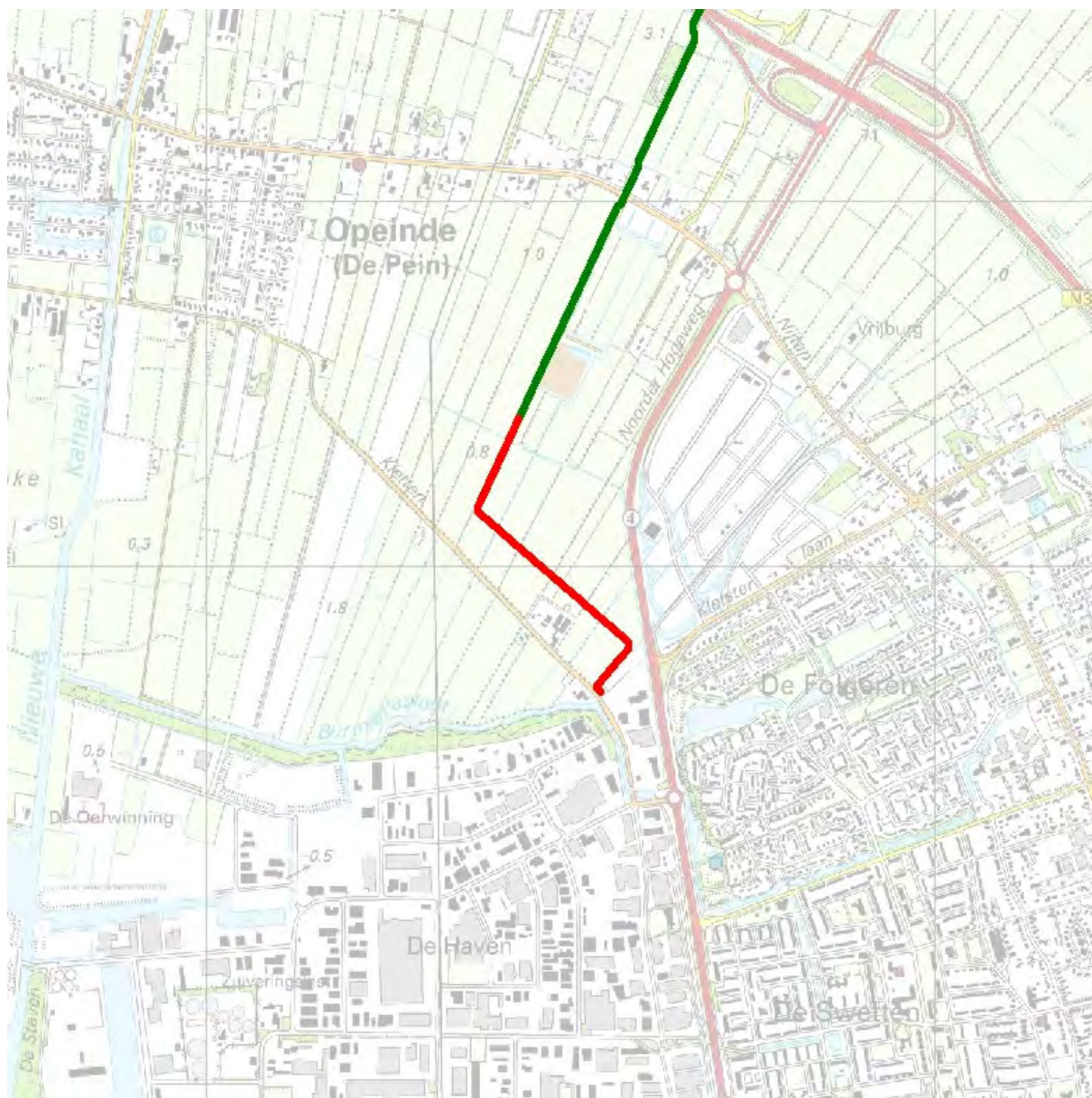
De overschrijdingsfactor als functie van de stationing van de N-505-71-KR-011 t/m 014 wordt weergegeven in Figuur 1. De FN-curve van het worst-casesegment van de N-505-71-KR-011 t/m 014 wordt weergegeven in Figuur 2. Het worst-casesegment van de N-505-71-KR-011 t/m 014 wordt weergegeven in Figuur 3.



Figuur 1 Overschrijdingsfactor uitgezet tegen stationing van de N-505-71-KR-011 t/m 014. Het rood gearceerde deel geeft de kilometer aan waarover de FN-curve is berekend.



Figuur 2 FN-curve worst-casesegment N-505-71-KR-011 t/m 014. Overschrijdingsfactor 0,02.



Figuur 3 Worst-casesegment van de N-505-71-KR-011 t/m 014, weergegeven in rood.

Referenties

- [1] Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM), Publicatiereeks Gevaarlijke Stoffen 3, "Guidelines for quantitative risk assessment" (PGS 3), 2005.
- [2] Toepasbaarheid van PIPESAFE voor risicoberekeningen van aardgastransportleidingen, ministerie van VROM, VROM DGM/SVS/2000073018, 10 juli 2000.

Appendix A

Hieronder worden de bevolkingsgegevens weergegeven zoals aangeleverd door de gemeente Smallingerland.

Tabel 3 Bevolkingsgegevens van het geïnventariseerde gebied

Blok	Personen dag	Personen avond	Personen nacht
1: Bethelkerk			
Zondag	3 diensten, met per dienst 4000 bezoekers (inclusief kinderopvang), gemiddelde duur van een dienst is 2 – 3 uren	Avonddienst 3000 bezoekers, Duur dienst, idem dagperiode	
Werkdagen:			
Kantoren	50	20	
Kinderopvang, BSO, "overdekte speeltuin", muziekoefenruimtes	300	100	
Congressen, diensten, etc	1500 – 2000 Betreft dagdelen 2 – 3 uren	1500 – 2000 Betreft 2 – 3 uren	
2: nog in te vullen	90	50	
3: Kassen Woudengroep			
4: Intratuin	40	30	
5: Bijlsma Hekwerken	5	2,4	2,4
6: Tijdelijke vestiging Albert Heijn	50	50	
7: Buitengebied			
8: Aantal woningen	14	20	20

Voor blok 3 is in overleg met Dhr. Wierda uitgegaan van een aanwezigheid van 30 overdag en 0 voor de overige dagdelen.



Figuur 4 Plattegrond van het geïnventariseerde gebied

B i j l a g e 3 :
O v e r l e g r e a c t i e s



Verseon	212.745
Afd.	Ont / W

VROM-Inspectie
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

Het college van burgemeester en wethouders
van de gemeente Smallingerland
Postbus 10.000
9200 HA Drachten

VROM-Inspectie
Directie Uitvoering
Programma Borging
Ruimtelijke Rijksbelangen

Postbus 16191
2500 BD Den Haag
Interne postcode 510
www.vrominspectie.nl

Contactpersoon
Drs. L.W. van der Velde

T 050 - 599 2777
M 06 - 2959 1864
F 050 - 599 26 99
postbus.ruimtelijkeplannen
@minvrom.nl

Kenmerk
0001098-LVE

Kopie aan
GS provincie Fryslân
Postbus 20120
8900 HM Leeuwarden

Datum 10 JAN. 2011
Betreft advies artikel 3.1.1. Bro: voorontwerpbestemmingsplan
Bedrijventerrein Noorderhogeweg Drachten

Geacht college,

Op 1 december 2010 heb ik uw verzoek ontvangen om advies op grond van artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening over het voorontwerpbestemmingsplan "bedrijventerrein Noorderhogeweg Drachten".

In de brief van 26 mei 2009 aan alle colleges van burgemeester en wethouders heeft de minister van VROM aangegeven over welke nationale belangen uit de Realisatieparagraaf Nationaal Ruimtelijk Beleid (RNRB, TK 2007-2008, 31500 nr. 1) gemeenten altijd overleg moeten voeren met het Rijk. Gemeenten verzoeken zelf de afzonderlijke rijksdiensten om advies. De VROM-Inspectie coördineert de rijksreactie over voorontwerpbestemmingsplannen, -projectbesluiten en -structuurvisies.

Het bovengenoemde plan geeft aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen, gelet op de nationale belangen zoals die zijn verwoord in de RNRB. Het nummer achter het nationaal belang verwijst naar het nummer in de RNRB.

Nationaal belang (02): Hoofdinfrastructuur

Afrit Drachten-Centrum is een drukke op- en afrit, waarbij nu reeds in de spits filevorming ontstaat bij de afrit, waarbij de file tot op de Wâldwei (N31) door loopt. Indien het bedrijventerrein zou worden uitgebreid, zal deze problematiek naar alle waarschijnlijkheid toenemen. Dit wordt erkend in het rapport van het voorontwerp (p. 19-21), waarin onder meer oplossingen met rotondes en turborotondes worden aangedragen.

Echter staat op pagina 21 in het rapport:

"Overigens zullen de verdere plannen voor een nieuwe verkeersoplossing niet in dit bestemmingsplan worden meegenomen, omdat de verkeersplannen nog niet ver genoeg zijn uitgewerkt om in dit bestemmingsplan volledig geregeld te worden. Voor de nieuwe verkeersoplossing bij de N369 en de N31 zal te zijner tijd een aparte planologische procedure gevoerd worden."

Voor Rijkswaterstaat is het echter van belang dat een gedegen en toekomstbestendige oplossing wordt gemaakt voor de verkeerssituatie nabij op- en afrit N31-N369 voor het gereedkomen van ontwikkeling op bedrijventerrein Noorderhogeweg. De ontwikkelingen op het bedrijventerrein zullen een verkeersaantrekkende werking hebben op een nu al drukke aansluiting. Voor Rijkswaterstaat is het dan ook niet aanvaardbaar dat bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein de aansluiting niet is meegenomen.

VROM-Inspectie
Directie Uitvoering
Programma Borging
Ruimtelijke Rijksbelangen

Kenmerk
0001098-LVE

Een tweede punt van aandacht is het volgende. In 2009 is reeds overleg gevoerd tussen gemeente Smallingerland, Provincie Fryslân en Rijkswaterstaat over de problematiek met betrekking tot op- en afrit Drachten-Centrum. In een brief aan Provincie Fryslân (kenmerk DNN-2009/4816, d.d. 3 september 2009) is gecommuniceerd dat medefinanciering door Rijkswaterstaat van een reconstructie op de Noorderhogeweg niet aan de orde is.

Dit willen wij nogmaals met nadruk bevestigen, aangezien het rapport (p. 19) het volgende zegt:

"Doelstelling is om in nauwe samenwerking met de gemeente Smallingerland en Rijkswaterstaat de aansluiting in zijn geheel te verbeteren, passend bij de ruimtelijke ontwikkelingen in het gebied (ondermeer de woonuitbreiding Vrijburgh en de ontwikkelingen van een leisure-bedrijventerrein aan de Noorderhogeweg, in het onderhavige noordelijke plangebied)."

Aanpassing van het onderliggend (gemeentelijk) wegennet komt voor rekening van de gemeente, Rijkswaterstaat zal hierin niet bijdragen.

In aanvulling op de twee bovenstaande punten missen wij voorts verkeerskundige onderbouwingen van de verwachte verkeersstromen. Het ligt in de lijn der verwachting dat het zuidelijk deel van het plan als eerste zal worden uitgevoerd, en het noordelijke deel pas in een later stadium. Niet alleen voor het noordelijke deel van het plan geldt dat dit gevolgen kan hebben voor de druk bij op- en afrit N31-N369. Ook het zuidelijke deel kan, gezien de aanvoerroute van verkeer die hoofdzakelijk via de Noorderhogeweg zal zijn, drukverhogend zijn voor de op- en afrit. RWS verzoekt voordat het bestemmingsplan wordt vastgesteld om inzicht te geven in een eventuele verkeerstoename. (voor de noordelijke en de zuidelijke fase van het plan), en welke maatregelen genomen zullen worden om deze toename in goede banen te kunnen leiden op dat voorkomen dient te worden dat het ontwerp leidt tot terugslag effecten op het hoofdwegennet.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met de heer R. Pool, adviseur omgevingsmanagement van Rijkswaterstaat Dienst Noord-Nederland, telefoon: 058- 2344 344.


Ik vertrouw erop dat u de opmerkingen op een adequate wijze zult verwerken in het bestemmingsplan.

Hoogachtend,
de directeur-inspecteur van het
Inspectoraat Generaal VROM,


mr. R.J.M. van den Bogert

Verseon	220646
Afd.	015



provinsje fryslân
provincie fryslân 

postbus 20120
8900 hm leeuwarden
snekertrekweg 1
telefoon: (058) 292 59 25
telefax: (058) 292 51 25
www.fryslan.nl
e-mail: provincie@fryslan.nl

College van burgemeester en wethouders
van de gemeente Smallingerland
Postbus 10000
9200 HA DRACHTEN

Leeuwarden, 18 januari 2011
Verzonden, **26 JAN 2011**

Ons kenmerk : 00934160
Afdeling : Ruimte
Behandeld door : S.B. Douma / (058) 292 52 75 of s.b.douma@fryslan.nl
Uw kenmerk :
Bijlage(n) :

Onderwerp : Advies voorontwerpbestemmingsplan Bedrijventerrein Noorderhogeweg
Drachten

Geacht college,

Op 30 november 2010 hebben wij bovengenoemd plan ter advisering ontvangen.

De provinciale belangen in het plan geven aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen. Voor de betekenis van de categori aanduiding verwijzen wij naar onze brief van 4 juli 2008 inzake "Inwerkingtreding nieuwe Wro".

Mobiliteitseffecten en wegenstructuur (cat.2)

In eerdere discussie rond de ontwikkelingen in Burmania, maar vooral bij Vrijburgh, is de vraag op tafel geweest of de infrastructuur (gemeentelijk, provinciaal N369 en rijkswegennet N31) de toename van stedelijke functies en de mobiliteitsconsequenties daarvan aan de noordkant van Drachten kan opvangen en verwerken. Destijds is de ontwikkeling van woningbouw op Vrijburgh aanvaard, maar is als voorwaarde gesteld dat benodigde infrastructurale aanpassingen bij Nijtap verzekerd moeten zijn alvorens verdere stedelijke uitbreiding zou plaatsvinden.

Op dit moment is niet duidelijk wanneer het knelpunt op de afritten van het knooppunt Noorderhogeweg/N31/N369 zal zijn opgelost. Zoals bekend is het betreffende project stopgezet omdat dit niet in de planning van Rijkswaterstaat was opgenomen.

In de plantoelichting gaat u onder 'provinciaal beleid' in op de verkeersafwikkeling, op basis van eerder onderzoek. De toelichting benoemt ook in algemene zin de noodzaak van maatregelen. De toelichting biedt echter geen inzicht in de mobiliteitseffecten en verkeersintensiteiten als gevolg van de nu beoogde ontwikkelingen langs de Noorderhogeweg en bij Vrijburgh. Daarmee is ook niet zichtbaar of, welke en in welk stadium verkeersmaatregelen nodig zijn. Wij achten het noodzakelijk dat in hernieuwd overleg met de provinciale wegbe-

heerder en Rijkswaterstaat wordt bekeken of, en zo ja welke planonderdelen afhankelijk zijn van verkeersmaatregelen. De tijdige uitvoering daarvan zal verzekerd moeten zijn, alvorens planonderdelen in werking kunnen treden en tot kritische verkeerseffecten kunnen gaan leiden.

Bij de wijzigingsbevoegdheid voor Vrijburgh en voor fase 3 Noorderhogeweg zou kunnen worden voorzien in de eventuele noodzakelijke zekerstelling van maatregelen door daartoe een wijzigingscriterium op te nemen in artikel 4.4.1. Voor de bestemmingen bij recht en uitwerking (artikel 5 en 10, fase 1 en 2 Noorderhogeweg) is zekerstelling nodig voor planvaststelling.

Regionale programmering bedrijventerreinen (cat.2)

In de plantoelichting wordt geconstateerd dat er met het planologisch regelen van onderhavig bedrijventerrein spanning ontstaat met de geprognostiseerde behoefte. U wilt voorkomen dat er teveel bedrijventerrein kan worden ontwikkeld, door in het gebied Azeven Noord de fasen IIIB en 4 te "parkeren" tot na 2020. Die aanpak ligt ook besloten in de afspraken die u bilateraal met een aantal A7-gemeenten hebt gemaakt. Verdere doorwerking van die aanpak is opgenomen in het (ambtelijke) concept van het Regionale Bedrijventerreinenplan Zuidoost Fryslân. Daarin is ook de SER-ladder op regionale schaal toegepast. In dat plan is in regionaal verband ruimte gereserveerd voor de ontwikkelingen bij de locaties Noorderhogeweg (tot 22 ha netto) en Vrijburgh (3 ha netto). Bedoeling is om voor de zomer te komen tot bestuurlijke vaststelling van dat plan door de regiogemeenten en tot overeenstemming met ons college.

Wij stemmen met onderhavig bestemmingsplan in, uiteraard onder het voorbehoud van regionale bestuurlijke instemming met dat Regionale Bedrijventerreinenplan.

Wij adviseren u om, als onderdeel van de programmatische onderbouwing, de toelichting aan te vullen met de conclusies van het concept Regionale Bedrijventerreinenplan.

Functies noordoostelijk plandeel (Vrijburgh) (cat. 1)

In dit plandeel is ruimte voor ca 3 ha bedrijventerrein, conform bovenstaande afspraken. Het terrein is veel groter (bruto 14 ha) en laat, na planwijziging, diverse andere stedelijke functies toe, zoals detailhandel, leisurevoorzieningen en horeca. Ten aanzien daarvan merken wij het volgende op.

Volumineuze detailhandel achten wij aanvaardbaar. De planregels (4.4.1, ad a, onder 2) laten evenwel ook perifere detailhandel toe, waarvan het plan geen definitie geeft. Dat impliceert dat alle vormen van detailhandel toegelaten zouden kunnen worden. Dat laatste is in strijd met het Streekplan Fryslân 2007 en met de Ontwerp Verordening Romte Fryslân. Wij gaan er vanuit dat u ter plaatse slechts volumineuze detailhandel wilt toestaan. Wij achten het gewenst dat u de term 'perifere detailhandel' schrapt.

In dit deel gebied achten wij vormen van leisure aanvaardbaar, met dien verstande dat daaronder geen perifere detailhandel wordt begrepen. De begripsbepaling (art. 1, onder 46, 'commerciële vrijetijdsbesteding in grote gebouwen') sluit dat wellicht niet uit. In de plantoelichting (blz. 27) is sprake van een specifieke vorm van detailhandel, factory-outlet, als denkbaar onderdeel van de leisure-ontwikkeling. Ook hier wijzen wij op de strijd met het provinciaal beleid en de Ontwerp Verordening Romte. Wij achten het noodzakelijk dat van het begrip leisure-activiteiten vormen van detailhandel, niet zijnde volumineuze detailhandel, expliciet worden uitgesloten. Dat kan door aanvulling van de betreffende begripsbepaling.

Perifere detailhandel in de bedrijfsbestemmingen langs de Noorderhogeweg (cat.1)

Ook in de bestemmingen van artikel 5 (Bedrijventerrein – 3), artikel 10 (Bedrijventerrein Uit te werken) en in de wijzigingsbevoegdheid van artikel 4.4.1., ad b onder 2 (wro-zone wijzigingsgebied 2, ten behoeve van de 3^e fase langs de Noorderhogeweg) laat het plan, behal-

ve volumineuze detailhandel, ook in algemene zin 'perifere detailhandel' toe. Zoals hiervoor gezegd is dat in strijd met het provinciaal beleid en de Ontwerp Verordening Romte. Wij vragen u om ook in deze artikelen de term 'perifere detailhandel' te schrappen.

Kantoren (cat.2)

Wij nemen aan, ook gegeven uw (in voorbereiding zijnde) kantorenbeleid, dat u op de bedrijventerreinen geen zelfstandige kantoorvestigingen wilt toelaten. Gegeven de beschikbare voorraad en beschikbare locaties in Drachten voor het kantoorsegment zou dat tot ongewenste toevoeging en versnippering van dat areaal leiden. In het plan is dat evenwel niet geheel uitgesloten. De Staat van Bedrijven laat ruimte voor 'Overige zakelijke dienstverlening' (SBI-code 74). De regels van de betreffende bedrijfsbestemmingen merken zelfstandige kantoren niet expliciet aan als strijdig gebruik via een specifieke gebruiksbepaling. Wij achten het gewenst dat u de artikelen 5 en 10, alsmede de wijzigingsbevoegdheden van artikel 4.4 zodanig redigeert dat zelfstandig kantoren uitgesloten zijn.

Overigens merken wij nog het volgende op.

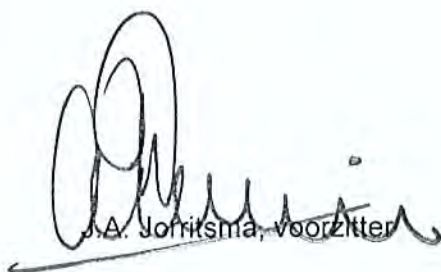
Ecologie (cat. 3)

Uit de ecologische onderzoeken blijkt dat er een aantal inrichtingsmaatregelen nodig zijn om de vleermuizen, steenmarters en buizerd en steenuil in het gebied te kunnen blijven laten functioneren. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen welke inrichtingsmaatregelen er exact nodig zullen zijn. Wij adviseren deze maatregelen in de verdere planvorming mee te nemen.

Wanneer het ontwerpplan ter inzage wordt gelegd, achten wij toezending van het plan noodzakelijk.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Fryslân,



J.A. Jorritsma, voorzitter



drs. A.J. van den Berg, secretaris

BRANDWEER

Fryslân



Verseen	21605g
Afd.	Ont/100

Gemeente Smallingerland
Aan het college van Burgemeester en Wethouders
T.a.v.: W. Dijkstra
Postbus 10000
9200 HA DRACHTEN

Postbus 612
8901 BK LEEUWARDEN
Revisusstraat 1
T 088 22 99 666
F 088 22 99 661
I www.brandweefryslan.nl
E info@brandweefryslan.nl

Datum	12 januari 2011	Behandeld door	R. de Groot
Onze referentie	BRWUIT11/10	Doorkiesnummer	(088) 22 99 602
Uw referentie		E-mail	r.degroot@brandweefryslan.nl
Uw brief van	3 december 2010	Bijlagen	1
Onderwerp	Advies externe veiligheid bestemmingsplan Bedrijventerrein Noorderhogeweg Drachten		

Geacht College,

Op 3 december 2010 heeft u aan ons ter advisering het bestemmingsplan "Bedrijventerrein Noorderhogeweg Drachten" toegezonden, met de vraag eventuele opmerkingen aan u te richten.

In deze brief worden onze bevindingen en ons advies in hoofdlijnen weergegeven. Een nadere onderbouwing vindt u in de bijgevoegde toelichting. In ons advies richten wij ons op het optimaliseren van de veiligheidssituatie; wij gaan niet in op de vraag of het groepsrisico aanvaardbaar is.

Conclusies

Dit bestemmingsplan is een conserverend plan maakt een nieuw bedrijventerrein mogelijk aan de rand van Drachten. In het plangebied ligt een/ meerdere risicobronnen.

De brandweer heeft in haar advies gekeken naar een aantal aspecten voor deze risicobron:

- plaatsgebonden risico
- groepsrisico
- nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen
- bestrijdbaarheid
- zelfredzaamheid

Onderstaand zijn de conclusies opgenomen.

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Over de N31 en de Noorderhogeweg vindt momenteel vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Beide wegen zijn meegenomen in het nieuwe tellingenrapport gevaarlijke stoffen wat in het kader van het Fries Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid (FUEV) is uitgevoerd. Uit dit rapport blijkt dat de N31 en Noorderhogeweg niet als knelpunten binnen Fryslân gelden.

In het bestemmingsplan is een verkorte verantwoording van het groepsrisico opgenomen.





Hogedruk aardgasleidingen

In het plangebied bevindt zich een hogedruk aardgasleiding met een diameter van 12 inch en een werkdruk van 40 bar. Deze leiding heeft een dodelijk effect van maximaal 140 meter. Binnen deze contour bevinden zich geen kwetsbare objecten of objecten bedoeld voor kwetsbare groepen.

Advies

In overeenstemming met bovenstaande conclusies adviseert Brandweer Fryslân om:

- De primaire waterwinning in overleg met Brandweer Smallingerland te realiseren.
- In overweging te nemen of het wenselijk is om op een dergelijk gelegen bedrijventerrein risicovolle objecten uit te sluiten.

Voor advies inzake de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van (zwaar) ongeval in het plangebied als gevolg van activiteiten die niet onder het Bevil of cRNVGS vallen, verwijzen wij u naar brandweer Smallingerland.

Mocht u naar aanleiding van bovenstaande nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met dhr. R. de Groot van de afdeling Risicobeheersing, te bereiken via (088) 22 99 602.

Graag willen wij van u vernemen hoe ons advies binnen uw organisatie wordt verwerkt. Deze informatie willen wij gebruiken bij de verdere ontwikkeling van onze adviestaak.

Een afschrift van deze brief zenden wij ter kennisname aan dhr. G. van der Ploeg commandant van Brandweer Smallingerland.

Wij gaan ervan uit hiermee te hebben voldaan aan uw adviesaanvraag.

Hoogachtend,
namens het dagelijks bestuur van de Hulpverleningsdienst,

ir. E. Boetes MCDM
Hoofd afdeling Risicobeheersing



**Toelichting op het advies van
Brandweer Fryslân**
met betrekking tot de externe veiligheid in
relatie tot het Bestemmingsplan
Bedrijventerrein Noorderhogeweg Drachten

R. de Groot

Inhoudsopgave

1.	Inleiding.....	2
1.1.	De achtergrond.....	2
1.2.	De aanvraag.....	2
1.3.	De opbouw van het advies.....	3
2.	Toetsingskader.....	4
2.1.	Ongevalsscenario's risicobronnen.....	4
2.1.1	Vervoer gevaarlijke stoffen.....	4
2.1.2	Hogedruk aardgastransportleidingen.....	5
2.2.	Bestrijdbaarheid.....	6
2.2.1	Incident met gevaarlijke stoffen op de weg.....	7
2.2.2	Incident bij de buisleiding.....	8
2.3.	Zelfredzaamheid.....	8
2.4.	Verantwoordingsplicht.....	9
3.	De risicobronnen.....	11
3.1.	Transport gevaarlijke stoffen.....	11
3.2.	Hogedruk aardgasleidingen.....	14
3.3.	Overige opmerkingen ruimtelijk plan.....	14
4.	Conclusies en advies.....	16
4.1.	Conclusies.....	16
4.1.1	Vervoer van gevaarlijke stoffen.....	16
4.1.2	Hogedruk aardgasleidingen.....	16
4.2.	Advies.....	17
4.3.	Restrisico.....	17

1. Inleiding

Het onderhavige document betreft een advies in relatie tot het groepsrisico en de externe veiligheid. Het gaat in dit geval over de externe veiligheid in relatie tot het bestemmingsplan bedrijventerrein Noorderhogeweg Drachten van de gemeente Smallingerland. In en in de nabijheid van het plangebied liggen een aantal risicobronnen die invloed hebben op de ruimtelijke ontwikkelingen in het bestemmingsplangebied.

1.1. De achtergrond

Met de vaststelling van het Bevi ('Besluit externe veiligheid inrichtingen') is het bevoegd gezag verplicht gesteld het bestuur van de regionale brandweer als adviseur te betrekken bij ruimtelijke besluiten op grond van artikel 13, lid 3. In het nieuwe Bevi is opgenomen dat o.a. bij ruimtelijke procedures binnen het 1% letaliteitgebied (invloedsgebied) verplicht advies aan de brandweer gevraagd moet worden.

In de circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen (cRVgs) is ook opgenomen, dat de regionale brandweer in de gelegenheid dient te worden gesteld advies uit te brengen over het groepsrisico, de zelfredzaamheid en de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval. De Circulaire wordt naar verwachting in 2010 omgezet in een AMvB externe veiligheid transport, waarmee de risiconormering wettelijk zal zijn verankerd. In deze AMvB is de adviesrol van de regionale brandweer ook verankerd.

In augustus 2009 is daarnaast het ontwerp Besluit externe veiligheid buisleidingen gepubliceerd. In dit Besluit is ook opgenomen dat de regionale brandweer om advies moet worden gevraagd bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen het invloedsgebied.

De adviestaak voor de regionale brandweer is tot stand gekomen vanwege haar expertise op het gebied van fysieke veiligheidsrisico's en haar rol in de rampenbestrijding. De rampenbestrijding is een multidisciplinaire aangelegenheid waarbij van alle betrokken partners wordt verwacht dat ze zich zo goed mogelijk voorbereiden op zware ongevallen en rampen. In de wet is vastgelegd dat de regionale brandweer de voorbereiding op de rampenbestrijding coördineert. Om goed toegerust te zijn op deze taak is een sterke proactieve, preventieve en preparatieve adviesfunctie van de brandweer noodzakelijk. Op deze wijze komt het advies van de regionale brandweer de kwaliteit en volledigheid van de onderbouwing en afweging van een bestuurlijk besluit nadrukkelijk ten goede.

1.2. De aanvraag

Brandweer Fryslân is gevraagd een advies te geven over het groepsrisico, de zelfredzaamheid van personen en de bestrijdbaarheid van mogelijke incidenten met gevaarlijke stoffen in verband met het bestemmingsplan bedrijventerrein Noorderhogeweg Drachten.

1.3. De opbouw van het advies

De regionale brandweer adviseert over het groepsrisico, de mogelijkheden tot risicovermindering, de mogelijkheden om de omvang en de effecten van de ramp te bestrijden en ten aanzien van de zelfredzaamheid.

Om hierover te adviseren wordt in hoofdstuk 2 een beschrijving gegeven van de ongevalsscenario's en de mogelijkheden van de brandweer in de verschillende scenario's. Daarna zal in hoofdstuk 3 ingegaan worden op de risico's ten gevolge van hogedruk aardgasleidingen en het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Daarbij komen het plaatsgebonden risico, het groepsrisico, de zelfredzaamheid en de bestrijdbaarheid aan de orde. Ook wordt ingegaan op de risico-ontvangers, waarbij gekeken wordt naar de veranderingen door het onderhavige ruimtelijke besluit waarop dit advies betrekking heeft. In hoofdstuk 4 worden de conclusies getrokken en advies gegeven.

2. Toetsingskader

2.1. Ongevalscenario's risicobronnen

In deze paragraaf wordt dieper ingegaan op de ongevalscenario's bij de voorkomende risicobronnen die van invloed zijn op het plangebied. Per risicobron wordt een beschrijving van de ongevalscenario's gegeven.

2.1.1 Vervoer gevaarlijke stoffen

Significante risico's ten gevolge van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg beperken zich tot het bulkvervoer van stoffen. Het vervoer van stukgoed (vaten, gasflessen) wordt niet beschouwd. Ten gevolge van het bulkvervoer van gevaarlijke stoffen ontstaan externe veiligheidsrisico's waarvoor verschillende ongevalscenario's mogelijk zijn. Deze scenario's zijn afhankelijk van de stofcategorie. De verschillende stofcategorieën zijn

- o brandbare vloeistoffen
- o brandbare gassen
- o giftige gassen en vloeistoffen.

Voor elk van deze stoffen wordt hieronder ingegaan op de effecten van een ongeluk met één van deze gevaarlijke stoffen.

Effecten van incidenten met brandbare vloeistoffen

Het effect dat optreedt bij een ongeval met deze groep stoffen is vooral warmtestraling ten gevolge van brand. De effectafstand kan circa 25 meter bedragen, uitgaande van een calamiteit waarbij de hele wageninhoud vrijkomt¹.

Effecten van incidenten met brandbare gassen

Het belangrijkste effect dat optreedt bij een ongeval met een tankwagen gevuld met een brandbaar gas, is een BLEVE. De kans op een BLEVE is bijzonder klein maar het effect is groot. De indicatieve waarde voor de effectafstand (1% letaliteitgebied) bij een grote calamiteit waarbij de gehele wageninhoud vrijkomt is circa 300 meter. De BLEVE geeft zowel een drukgolf als een intense warmtestraling. Binnen een straal van 150 meter van de bron geldt voor onbeschermden personen een letaliteit van 100% door warmtestraling. Op een afstand van 150 meter of meer geldt dat de mensen binnenshuis (niet achter glas) in principe voldoende beschermd zijn tegen de effecten van een BLEVE. Buitenshuis biedt in dit gebied de meeste kleding voldoende bescherming tegen letale effecten. Door glasbreuk kunnen echter ook buiten de 150 meter nog dodelijke slachtoffers vallen. Niet-dodelijke effecten buiten de 150 meter zijn: de kans op brandwonden en glasschade, dat tot verwonding kan leiden.

Effecten van incidenten met giftige gassen en vloeistoffen

Bij (zeer) giftige vloeistoffen is het scenario dat ten gevolge van een ongeval de tankwagen lek raakt en een vloeistofplas vormt.

Vervolgens verdampen deze giftige vloeistoffen waardoor een gaswolk ontstaat (met dezelfde gevolgen als een gaswolk van giftig gas).

¹ Inclusief een plasbrand met een straal van 14 meter. De afstand tussen deze plas en de 10kW-contour bedraagt dan circa 20 tot 25 meter.

Voor een toxische gaswolk geldt dat door blootstelling bij een bepaald percentage aanwezige personen letaal letsel zal optreden door de gaswolk. Bij de toxische scenario's zit er enige tijd tussen het ontstaan van het ongeval en het optreden van letsel bij aanwezigen. Daarbij is ook de duur van de blootstelling van invloed op de ernst van het letsel. Snel reageren, naar binnen vluchten en ramen en deuren sluiten is bij dit scenario dus van belang.

Kans versus effect

De normstelling op het gebied van de externe veiligheid geschiedt op basis van risico. Het risico bestaat uit de kans dat een calamiteit optreedt maal het effect van die calamiteit. De kans op een BLEVE is bijzonder klein maar het effect is groot. Uit dit onderzoek blijkt dat situatie voldoet aan de landelijke normen voor het plaatsgebonden risico.

2.1.2 Hogedruk aardgastransportleidingen

Het huidige externe veiligheidsbeleid voor transport van aardgas door hogedruk aardgasleidingen is omschreven in het Besluit externe veiligheid buisleidingen. Formeel gezien dienen ruimtelijke ontwikkelingen aan dit beleid getoetst te worden. Hierin zijn normen voor het Plaatsgebonden Risico en een verantwoordingsplicht opgenomen voor het Groepsrisico.

Ondergrondse hogedruk aardgasleidingen brengen een risico met zich mee in het kader van externe veiligheid. De mogelijke gevaren voor gasleidingincidenten zijn incidenten ten gevolge van de ontbranding van een brandbaar gas: brand, explosie en de hitte veroorzaakt door een brand.

Een groot deel van de buisleidingincidenten in Nederland wordt veroorzaakt door graaf-, drainage- en heiwerkzaamheden van derden. De schade aan de buisleiding wordt in het algemeen onderverdeeld in:

- pinhole crack (ponsgat, tot ca. 10 mm): ontstaat vaak bij corrosie.
- hole (gat, tot ca. 20 mm.): veelal het gevolg van ongecontroleerde graafwerkzaamheden.
- guillotinebreuk: veelal het gevolg van lasfouten en als gevolg van explosies.

Met de aard van het schademechanisme hangt veelal ook het verloop van de lekkage samen. Afhankelijk van de beschadiging kan de gevaarlijke stof (na inblokken van de betreffende buisleidingsectie) snel (instantaan) of langzaam (continu) vrijkomen.

De grootte van de lekkage heeft invloed op de tijdsduur van de ontdekking. Hoe groter het gat, des te sneller zal een lekkage worden opgemerkt. De ontdekking van een lekkage veroorzaakt door bijvoorbeeld een pinhole crack kan enige tijd (soms dagen, maanden of zelfs jaren) duren.

De reden voor het langer duren van het waarnemen van een klein lek is dat de druk in het buisleidingensysteem niet noemenswaardig zal veranderen, met als gevolg dat zowel de leidingbeheerder als de afnemer niets significant opmerken.

Indien een dergelijke lekkage ook nog eens plaatsvindt in een omgeving waar zich weinig mensen ophouden, kan de lekkage gedurende ruime tijd onopgemerkt blijven.

	kortdurende blootstelling	langdurende blootstelling	4"	8"	12"	16"	24"	36"	48"
10 kW/m ²	PBM	secundaire branden	50	50	100	100	200	300	400
3 kW/m ²	veilig	PBM	50	100	100	200	400	550	800
1 kW/m ²	veilig	veilig	100	200	250	350	650	950	1300

Tabel 1: Indicatieve afstanden bij leidingbreuk (in meters). Gasunie (september 2008), Kaart: Incidenten gasinfrastructuur.

Uitleg bij tabel 1:

- 10 kW/m² heeft als effecten: secundaire branden, 1% overlijdenskans bij onbeschermd blootstelling gedurende 20 seconden, 100% overlijdenskans bij meer dan 2,5 minuten blootstelling.
- 3 kW/m² heeft als effecten: grens voor brandoverslag bij langdurige aanstraling, 90% kans op tweedegraads brandwonden bij 5 minuten blootstelling. Tussen de 3 en 10 kW/m² contour kunnen gewonden vallen (m.n. brandwonden). Personen binnen deze afstanden dienen te worden gealarmeerd en worden verzocht binnen te blijven of naar binnen te gaan om te schuilen.
- De contour van de 1 kW/m² warmtestraling is de minimale afstand voor onbeschermd hulpverleners en omstanders.

Om die risico's te beperken kunnen (hoofdzakelijk door leidingbeheerders) maatregelen genomen worden. Voorbeelden hiervan zijn:

- Een intrinsiek veilig ontwerp van de buisleidingen (wanddiktoeslag, toeslag op dieptelgingen).
- De toepassing en handhaving van zoneringscriteria. In de wet- en regelgeving is bepaald hoe de zonering langs de ondergrondse hoge drukleidingen is vastgesteld.
- Fysiek-ruimtelijk aangeven van de ligging van de buisleiding ter verlagings van de kans op een calamiteit.

Kans versus effect

De normstelling op het gebied van de externe veiligheid geschiedt op basis van risico. Het risico bestaat uit de kans dat een calamiteit optreedt maal het effect van die calamiteit. De kans op een ernstig incident is bijzonder klein maar het effect is groot. Uit dit onderzoek blijkt dat situatie voldoet aan de landelijke normen voor het plaatsgebonden risico.

2.2. Bestrijdbaarheid

Hoe beter de bestrijdbaarheid, hoe lager het restrisico, hoe minder omvangrijk de bestuurlijk te accepteren onveiligheid. Het is hierbij een gegeven dat 100% veiligheid nooit geboden zal kunnen worden. Ondanks alle veiligheidsvoorzieningen blijft altijd een kans bestaan dat een ongewenst voorval met gevaarlijke stoffen zich voordoet.

Indien onverhoopt toch een incident met gevaarlijke stoffen plaatsvindt, kunnen de nadelige gevolgen worden beperkt door de inzet van de brandweer.

Onder bestrijdbaarheid (dreigende) calamiteit vallen alle maatregelen die invloed hebben op de bestrijdbaarheid van een calamiteit ten gevolge van een risicovolle activiteit. Hiervoor zijn een aantal aspecten van belang:

- Bereikbaarheid van calamiteit/inrichting in relatie tot aanrijroutes.
- Opstelplaatsen.
- Bluswater: primair, secundair en tertiair.
- Opkomsttijd en slagkracht brandweer.
- Aanvalsplan of bereikbaarheidskaart.

Voor het opstellen van het advies heeft ten aanzien van de bestrijdbaarheid afstemming plaatsgevonden met dhr. G. Van Alst van Brandweer Smallingerland.

Om een vergelijkbaar kwaliteitsniveau van brandweezorg in elke regio te krijgen, worden de bandbreedten voor opkomsttijden voor de brandweer vastgelegd in het bij de Wet Veiligheidsregio's behorende Besluit Veiligheidsregio's.

In het onderstaande overzicht zijn de opkomsttijden weergegeven, zoals opgenomen in het besluit Veiligheidsregio's en aangepast in de nota naar aanleiding van het nader verslag. Dit betreft de opkomsttijd van de eerste basisbrandweereenheid.

Tijdschijf	Normtijd	Gebruiksfuncties als bedoeld in het Bouwbesluit 2003
A	5 minuten	Winkelfunctie met een gesloten constructie
		Woonfunctie boven een winkelfunctie
		Celfunctie
B	6 minuten	Woonfunctie portiekwoningen/ portieklats en verminderd zelfredzamen
C	8 minuten	Overige woonfuncties
		Winkelfunctie
		Gezondheidszorgfunctie
		Onderwijsfunctie
		Logiesfunctie
D	10 minuten	Kinderdagverblijf
		Kantoorfunctie
		Industriefunctie
		Sportfunctie
		Overige bijeenkomstfuncties
E	18 minuten	Overige gebruiksfunctie
		Maximale opkomsttijd

Tabel 2: Normtijden.

Het is aan het bestuur om een verantwoorde afweging te maken over het verzorgingsniveau, waarbij de genoemde normen als referentiepunt dienen te fungeren. Afwijkingen van de in het besluit vastgelegde opkomsttijden zullen door het bestuur moeten worden gemotiveerd en gecommuniceerd.

De objecten binnen dit plangebied bevinden zich vooral binnen tijdschijf D. Op een enkel object (zoals de aanwezige woning) na.

2.2.1 Incident met gevaarlijke stoffen op de weg

Langs autowegen/ doorgaande wegen zijn vaak geen bluswatervoorzieningen aanwezig. De brandweer is in eerste instantie afhankelijk van de 1500 liter

bluswater in de tankautospuiter. Hiermee kan een personenauto geblust worden. Een vrachtwagen/bus of een tankwagen met gevaarlijke stoffen zal een groot probleem zijn. Dit probleem geldt voor alle wegen met vervoer van gevaarlijke stoffen in Fryslân (en daarbuiten). In Fryslân heeft de brandweer de beschikking over een schuimblushaakarmbak (SBH) en een watertransporthaakarmbak (WTH). Een SBH heeft een tankinhoud van 5.000 liter water. In het DLS-systeem (drukluftschaum) zit 150l A-schuim en 150l B-schuim. De mogelijkheden worden onderzocht om alcoholbestendig schuim aan te schaffen als regio om meerdere stoffen efficiënter te kunnen blussen.

Wanneer stoffen op alcoholbasis in aanraking komen met gewoon schuim, dan wordt het water uit het schuim onttrokken waardoor het snel afgebroken wordt. Voor deze stoffen kan er zogenaamd "alcoholbestendig" schuim gebruikt.

2.2.2 Incident bij de buisleiding

In tabel 1 (§ 2.1.2) zijn de minimale afstanden (in meters) gegeven voor volledig beschermde brandweermensen met ademlucht (3 kW/m^2) en onbeschermde hulpverleners en omstanders (1 kW/m^2). Daarnaast is de 10 kW/m^2 -contour gegeven, omdat binnen die contour rekening gehouden moet worden met het ontstaan van secundaire branden. De waarden voor beschermde brandweermensen en voor onbeschermde hulpverleners en omstanders (3 , respectievelijk 1 kW/m^2), zijn gebaseerd op een recent onderzoek van TNO (TNO-DV3 2006 C024).

De brandweer heeft als taken bij het bestrijden van buisleidingincidenten (handreiking buisleidingincidenten, versie 1.0.0):

- redden;
- bronbestrijding;
- effectbestrijding (bijvoorbeeld opmengen, indammen, afdekken of neerslaan van het product);
- waarschuwen van de bevolking;
- waarnemen en meten;
- ontsmetten van mens en dier;
- ontsmetten van voertuigen en infrastructuur;
- toegankelijk maken en opruimen;
- het deelnemen aan het overleg in het COPI.

Doorgaans beperkt de brandweer zich tot het veiligstellen van de omgeving. Het onder controle brengen van de situatie kan pas na en in overleg met de leidingbeheerder. De brandweer heeft de operationele leiding over de incidentbestrijding totdat een stabiele situatie ter afhandeling aan derden overgedragen kan worden.

2.3. Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid is het zichzelf kunnen onttrekken aan een dreigend gevaar, zonder daadwerkelijke hulp van hulpdiensten. Dit kan door schuilen en indien nog mogelijk, vluchten uit het bedreigde gebied (zie ook tabel 4). Het optimaliseren van de mogelijkheden voor schuilen stelt eisen aan de ligging en bouw van gebouwen. Voor het vluchten uit het plangebied is de inrichting van de (openbare) ruimte van groot belang voor het faciliteren van de zelfredzaamheid.

De zelfredzaamheid moet in het kader van de verantwoordingsplicht worden beoordeeld.

Situatie	Karakterisering	Geadviseerde maatregel	Slachtofferverwachting
1	Met zekerheid geen effect	Geen maatregel	Geen
2	Met zekerheid geen effect of mogelijk irritatie e.d.	Advies binnen blijven	Geen
3	Geen zekerheid op geen effect; voldoende tijd beschikbaar	Ontruimen/evacuatie	Geen
4	Tijd beschikbaar voor ontruiming kort; reële verwachting op slachtoffers bij binnen blijven	Snel ontruimen	Mogelijk
5	Tijd beschikbaar voor ontruimen kort; binnen blijven biedt naar verwachting afdoende bescherming	Alarm binnen blijven	Mogelijk
6	Tijd beschikbaar te kort voor enige ontruiming; geen zekerheid op effect	Alarm binnen blijven	Mogelijk/waarschijnlijk

Tabel 4: Onderscheiden situaties

Mogelijkheden voor zelfredzaamheid

Het beoordelen van de mogelijkheden tot zelfredzaamheid is complex omdat er nog geen generiek beoordelingskader beschikbaar is. Toch zijn wel vier factoren vanuit de externe veiligheid te benoemen die inzicht kunnen verschaffen in de mogelijkheden tot zelfredzaamheid. Deze zijn:

- Functie-indeling; is hoogbouw mogelijk, worden minder zelfredzame personen voorzien?
- Infrastructuur; indien tot evacuatie over wordt gegaan, is de infrastructuur daar dan op ingericht?
- Eisen aan gebouwen; luchtdichte afsluiting is mogelijk.
- De waarschuwings- of alarmeringsvoorzieningen.

Ruimtelijke inrichting	
Functie-indeling	Bebouwing met personen met lage zelfredzaamheid? Is er hoogbouw aanwezig?
Infrastructuur	Zijn er voldoende vluchtwegen?
	Is de capaciteit van de aanwezige vluchtwegen voldoende?
	Hebben de vluchtwegen een juiste oriëntatie?
Bebouwing	Voldoet de bebouwing aan het bouwbesluit?
	Zijn de aanwezige vluchtwegen tegengesteld aan de risicobron?
	Luchtdicht afsluiten i.v.m. toxische wolk?
Dekking WAS	Is de dekking van het waarschuwings- en alarmeringssysteem voldoende?

2.4. Verantwoordingsplicht

In het Bevi, de cRvgs en de nog te publiceren nieuwe AMvB voor buisleidingen is de verantwoordingsplicht opgenomen. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat, conform de gespecificeerde kaders in de wetgeving, het groepsrisico onderbouwd én verantwoord moet worden door het bevoegd gezag. Deze verplichting geldt voor elk ruimtelijk besluit. Onder een ruimtelijke besluit valt de vaststelling van een nieuw

bestemmingsplan (inclusief de conserverende bestemmingsplannen) en wijzigingen en ontheffingen van het bestemmingsplan.

De essentie van de verantwoordingsplicht is dat een bevoegd gezag zich uitspreekt over de aanvaardbaarheid van het restrisico. Daartoe moet in de afweging van het bevoegd gezag, naast de rekenkundige hoogte van het GR (en de ontwikkeling ten opzichte van de oriëntatiewaarde), tevens rekening worden gehouden met een aantal kwalitatieve aspecten. Hiertoe behoren met name de aspecten 'zelfredzaamheid' (ruimtelijke ordening) en 'bestrijdbaarheid' (hulpverlening). Met de verantwoordingsplicht wordt beoogd een situatie te creëren waarbij zoveel als mogelijk de risico's integraal zijn afgewogen en is geanticipeerd op de mogelijke gevolgen van een incident.

3. De risicobronnen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de risicobronnen die van invloed zijn op het plangebied. Voor de beschouwing van de risicobronnen wordt een onderscheid gemaakt in:

- Vervoer van gevaarlijke stoffen
- Buisleidingen

Hieronder is de uitsnede van de professionele risicokaart opgenomen.



Abbeelding 1: Uitsnede 5 januari 2010 uit de risicokaart betreffende risicovolle activiteiten in het plangebied

3.1. Transport gevaarlijke stoffen

Plaatsgebonden risico

Voor het plangebied zijn de N31 en Noorderhogeweg van belang. Door het Fries Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid (FUEV) is het rapport: *Vervoer van gevaarlijke stoffen, november 2010* opgesteld. Uit dit rapport blijkt dat het plaatsgebonden risico langs de beoordeelde transportroutes kleiner is dan de grenswaarde van 10^{-6} /jaar en voldoet aan de geldende normering.

Groepsrisico

Uit de globale analyses van het bovengenoemde rapport blijkt dat er in Fryslân knelpunten kunnen zijn/ komen wat betreft het groepsrisico. De N31 en Noorderhogeweg bij en in Drachten zijn in dit rapport op basis van de drempelwaarden niet aangeduid als mogelijk knelpunt. Er is verkorte een verantwoording gedaan van het groepsrisico. Dit is op basis van het geldende en toekomstige beleid ook verplicht. Er vindt namelijk een toename plaats van het aantal personen op basis van dit ruimtelijk plan.

(Nieuwe) bestemmingen binnen het PR/GR

Dit plan maakt een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling binnen het invloedsgebied van de weg mogelijk.

Relevante scenario's voor het plangebied²

Incidenttype	Impact voor plangebied	Waarschijnlijkheid incident
Incident met brandbare vloeistoffen	n.v.t. (ligt buiten effectgebied)	n.v.t. (ligt buiten effectgebied)
Incident met brandbare gassen (o.a. Blevé)	Ernstig gevolg	Zeer onwaarschijnlijk
Incident met giftige gassen en vloeistoffen	Ernstig gevolg	Zeer onwaarschijnlijk

Alle bovenstaande criteria worden meetbaar gemaakt door middel van een vijf klassen tellende indeling. Deze klassen zijn:

- Klasse A: Beperkt gevolg
- Klasse B: Aanzienlijk gevolg
- Klasse C: Ernstig gevolg
- Klasse D: Zeer ernstig gevolg
- Klasse E: Catastrofaal gevolg

De waarschijnlijkheid is, net zoals de voorgaande impactcriteria ingedeeld in een vijftal klassen. Deze waarschijnlijkheidsklassen zijn:

- Klasse A: Zeer onwaarschijnlijk
- Klasse B: Onwaarschijnlijk
- Klasse C: Mogelijk
- Klasse D: Waarschijnlijk
- Klasse E: Zeer waarschijnlijk

Bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid binnen plangebied

In de vorige paragraaf zijn de relevante incidenttypen weergegeven. Bij een dreiging van een incident met brandbare gassen (in dit geval wordt uitgegaan van een Blevé) zal het gebied moeten worden geëvacueerd en de tankwagens worden gekoeld (indien nog mogelijk). Bij een daadwerkelijke Blevé moeten in het plangebied ook secundaire branden worden geblust.

Bij een dreiging van een incident met giftige gassen en vloeistoffen is afhankelijk van de beschikbare tijd en omstandigheden een evacuatie van het plangebied mogelijk. Bij het daadwerkelijk optreden van het incident zal er naar binnen moeten worden gevlucht, ramen en deuren worden gesloten en ventilatiesystemen moeten worden uitgezet.

Hieronder worden ook adviezen gegeven die voor de verdere planontwikkeling in het kader van de bestrijdbaarheid van andere incidenten belangrijk zijn.

² Conform landelijke methodiek voor het regionaal risicoprofiel

Waterwinning

Aangezien het gaat om een nieuw in te vullen plangebied, is het zaak om de bluswatervoorzieningen zo goed mogelijk op orde te hebben. Hierover is reeds een memo voor handen die door Brandweer Smallingerland is opgesteld. Hierin is ondermeer de borging van het primaire bluswater opgenomen.

Daarnaast is er voldoende secundair en tertiair bluswater aanwezig. Een aandachtspunt hierbij is de bereikbaarheid van dit bluswater voor de brandweer. De afstand van een opstelplaats naar open water mag maximaal 8 meter bedragen³. Langs de snelweg zijn geen bluswatervoorzieningen aanwezig. De brandweer is dan in eerste instantie afhankelijk van de 1500 liter bluswater in de tankautospuit. Hiermee kan een personenauto geblust worden. Een vrachtwagen of een tankwagen met gevaarlijke stoffen zal een groot probleem zijn. Incidentbestrijding van de eerder genoemde scenario's is dan ook in principe niet mogelijk.

Ligging/zorgnorm

De opkomsttijd van de eerste brandweereenheid bedraagt circa 7 minuten. Op basis van het ontwerpbesluit Veiligheidsregio's is de normtijd voor deze functie 10 minuten. Dit wordt daarom gehaald.

Bereikbaarheid

Voor het plangebied geldt dat deze onafhankelijk vanaf twee of meerdere zijden bereikbaar moet zijn voor hulpverleningsdiensten. Er moet voorkomen worden, dat er maar één toegangsweg is. Voor dit plangebied geldt dat het plangebied op meerdere manieren is ontsloten⁴. Een uitzondering hierop is een enkele straat in het plangebied. Dit punt wordt echter niet als knelpunt gezien binnen het plangebied.

Zelfredzaamheid

De functies binnen het invloedsgebied zijn bestemd voor zelfredzame personen.

Ruimtelijke inrichting		ja/nee/nvt
Functie-indeling	Bebouwing met personen met lage zelfredzaamheid?	Nee
	Is er hoogbouw aanwezig?	Nee
Infrastructuur	Zijn er voldoende vluchtwegen?	Ja
	Is de capaciteit van de aanwezige vluchtwegen voldoende?	Ja
	Hebben de vluchtwegen een juiste oriëntatie?	Ja
Bebouwing	Voldoet de bebouwing aan het bouwbesluit?	Is verplicht
	Zijn de aanwezige vluchtwegen tegengesteld aan de risicobron?	Niet bekend
	Luchtdicht afsluiten i.v.m. toxische wolk?	Niet bekend
Dekking WAS	Is de dekking van het waarschuwings- en alarmeringssysteem voldoende?	Ja

³ Handreiking proactie Fryslân, 2009

⁴ Handreiking proactie Fryslân, 2009

3.2. Hogedruk aardgasleidingen

In het plangebied ligt een hogedruk aardgasleiding (12 inch, 40 bar werkdruk). De leiding heeft een dodelijk effectgebied van 140 meter.

Vooruitlopend op het nieuwe beleid/ wetgeving dient rekening te worden gehouden met het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. De Gasunie heeft voor deze leiding de plaatsgebonden risicocontour en het invloedsgebied berekend. De Gasunie stelt dat voor het tracé in de directe nabijheid van dit plangebied geen sprake is van een risicocontour voor het plaatsgebonden risico.

Relevante scenario's voor het plangebied⁵

Incidenttype	Impact voor plangebied	Waarschijnlijkheid incident
Fakkelbrand	Beperkt	Zeer onwaarschijnlijk
Ontploffing van vrijgekomen gaswolk	Zeer ernstig/ catastrofaal	Zeer onwaarschijnlijk

Alle bovenstaande criteria worden meetbaar gemaakt door middel van een vijf klassen tellende indeling. Deze klassen zijn:

Klasse A: Beperkt gevolg
Klasse B: Aanzienlijk gevolg
Klasse C: Ernstig gevolg
Klasse D: Zeer ernstig gevolg
Klasse E: Catastrofaal gevolg

De waarschijnlijkheid is, net zoals de voorgaande impactcriteria ingedeeld in een vijftal klassen. Deze waarschijnlijkheidsklassen zijn:

Klasse A: Zeer onwaarschijnlijk
Klasse B: Onwaarschijnlijk
Klasse C: Mogelijk
Klasse D: Waarschijnlijk
Klasse E: Zeer waarschijnlijk

Bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid binnen plangebied

In de vorige paragraaf zijn de relevante incidenttypen weergegeven. Bij een dreiging van een incident met een hogedruk aardgasleiding zal het effectgebied geëvacueerd moeten worden. Bij een daadwerkelijk incident met een dergelijke leiding zal het optreden van de brandweer zich toespitsen op het blussen van secundaire branden en het redden van getroffen personen in het gebied.

In het kader van vervoer van gevaarlijke stoffen zijn de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid aan de orde gekomen. Deze aspecten gelden ook voor de bestrijdbaarheid en zelfredzaamheid in het geval van een buisleiding en worden daarom niet nogmaals herhaald.

3.3. Overige opmerkingen ruimtelijk plan

- Het plangebied bevindt zich gedeeltelijk binnen het effectgebied van de firma Van Ganzewinkel. Omdat het hier echter gaat om het effectgebied,

⁵ Conform landelijke methodiek voor het regionaal risicoprofiel

waar geen dodelijke slachtoffers meer zijn te verwachten naar aanleiding van een incident bij voornoemde firma, wordt dit effectgebied in dit advies niet verder beschouwd.

- Het ruimtelijk plan sluit de vestiging van risicovolle bedrijven uit. Het is echter de vraag of dit wenselijk is voor de gemeente. Een dergelijk bedrijventerrein, gelegen aan de rand van de stad, kan namelijk zeer geschikt zijn om dergelijke bedrijven te huisvesten – in plaats van meer in de nabijheid van woongebieden.

4. Conclusies en advies

4.1. Conclusies

Dit brandweeraadvies betreft het bestemmingsplan Bedrijventerrein Noorderhogeweg Drachten in de gemeente Smallingerland. Binnen dit plan ligt een aantal risicobronnen. Deze risicobronnen zijn te onderscheiden in de volgende categorieën:

- Vervoer van gevaarlijke stoffen
- Hogedruk aardgasleidingen

De brandweer heeft in haar advies gekeken naar een aantal aspecten voor deze risicobronnen:

- plaatsgebonden risico.
- groepsrisico.
- nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.
- bestrijdbaarheid.
- zelfredzaamheid.

Onderstaand zijn per categorie de conclusies opgenomen.

4.1.1 Vervoer van gevaarlijke stoffen

De conclusies van de brandweer ten aanzien van de risicobronnen zijn:

Over de N31 en de Noorderhogeweg vindt momenteel vervoer van gevaarlijke stoffen plaats. Beide wegen zijn meegenomen in het nieuwe tellingenrapport gevaarlijke stoffen wat in het kader van het Fries Uitvoeringsprogramma Externe Veiligheid (FUEV) is uitgevoerd. Uit dit rapport blijkt dat de N31 en Noorderhogeweg niet als knelpunten binnen Fryslân gelden.

In het bestemmingsplan is een verkorte verantwoording van het groepsrisico opgenomen.

4.1.2 Hogedruk aardgasleidingen

De conclusies van de brandweer ten aanzien van de risicobron zijn:

In het plangebied bevindt zich een hogedruk aardgasleiding met een diameter van 12 inch en een werkdruk van 40 bar. Deze leiding heeft een dodelijk effect van maximaal 140 meter. Binnen deze contour bevinden zich geen kwetsbare objecten of objecten bedoeld voor kwetsbare groepen.

4.2. Advies

Brandweer Fryslân adviseert in relatie tot het plan om:

- De primaire waterwinning in overleg met Brandweer Smallingerland te realiseren.
- In overweging te nemen of het wenselijk is om op een dergelijk gelegen bedrijventerrein risicovolle objecten uit te sluiten.

4.3. Restrisico

Ondanks de maatregelen ter verhoging van de veiligheid kunnen risico's nooit voor 100% weggenomen worden. Ook na het nemen van veiligheidsverhogende maatregelen zal een restrisico blijven bestaan. Het bestuur van de gemeente dient verantwoording te nemen voor dit restrisico.

Het gemeentebestuur maakt deze afweging voor het restrisico d.m.v. de verantwoordingsplicht voor het groepsrisico bij dit bestemmingsplan en dit brandweeradvies. De essentie is dat een bevoegd gezag zich uitspreekt over de aanvaardbaarheid van het restrisico. Daartoe moet in de afweging van het bevoegd gezag, naast de rekenkundige hoogte van het GR (en de ontwikkeling ten opzichte van de oriëntatiewaarde), tevens rekening te worden gehouden met een aantal kwalitatieve aspecten. Hiertoe behoren met name de aspecten 'zelfredzaamheid' (ruimtelijke ordening) en 'bestrijdbaarheid' (hulpverlening).

Het is aan het bevoegd gezag (B&W) om op basis van de verantwoordingsplicht en het brandweeradvies een integrale afweging te maken van tussen ruimtelijke, economische en sociale aspecten t.o.v. beperkingen en mogelijkheden vanuit de externe veiligheid.



gasunie

Verseon	190348
Afd.	ONT

Aan het College van Burgemeester en
Wethouders van de gemeente Smallingerland
Postbus 10000
9200 HA Drachten

N.V. Nederlandse Gasunie

Postbus 19
9700 MA Groningen
Concourslaan 17
T (050) 521 91 11
F (050) 521 19 99
E communicatie@gasunie.nl
Handelsregister Groningen 02029700
www.gasunie.nl

Datum
6 december 2010

Doorkiesnummer
(0570) 69 64 61

Ons kenmerk
TAJO 10.B.2601

Uw kenmerk
mail d.d. 30 november
2010

Onderwerp
Reactie voorontwerpbestemmingsplan bedrijventerrein
Noorderhogeweg Drachten (N-505-71-KR-013/014 en N-
505-60-KR-022/023)

Geacht college,

Naar aanleiding van uw e-mailbericht van 30 november 2010, waarmee u ons bovengenoemd voorontwerpbestemmingsplan deed toekomen, hebben wij het plan beoordeeld. Het voorontwerp geeft ons aanleiding tot het maken van de volgende opmerkingen.

Verbeelding

Ten behoeve van de overzichtelijkheid, verzoeken wij u om naast de geprojecteerde belemmerde strook, ook de hartlijn van de leiding op de verbeelding weer te geven.

Op de verbeelding is een gedeelte van de regionale aardgastransportleiding N-505-60-KR-023 en de N-505-71-KR-013 en 014 van de N.V. Nederlandse Gasunie geprojecteerd in een gebied met de aanduiding wro - zone - wijzigingsgebied 1 en 2, waarin het mogelijk wordt gemaakt om in de toekomst de aangewezen gronden in te richten ten behoeve van het bedrijventerrein of een maatschappelijke voorziening. Wij willen met klem benadrukken dat u bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de nabijheid van onze aardgastransportleidingen, in een vroegtijdig stadium overleg voert met tracébeheer, de heer G. Pater (tel: 0566 - 631100).

Toelichting

In paragraaf 4.3 Externe Veiligheid geeft u aan dat conform het concept Besluit AMvB Buisleidingen aan weerszijden van de leidingen een bebouwingsvrije zone van vijf meter zal worden aangehouden. Ten aanzien van deze passage willen wij het volgende opmerken.

Naar verwachting zal per 1 januari 2011 de gewijzigde versie van het bovengenoemde besluit in werking treden. Deze versie is tot stand gekomen in nauw overleg met de N.V. Nederlandse Gasunie. Daarbij hebben wij met het ministerie van VROM afgesproken dat de verplichte belemmerde strook voor de regionale ondergrondse leidingen van vijf meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding naar vier meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding wordt aangepast.

De N.V. Nederlandse Gasunie wil niet meer ruimte innemen dan strikt noodzakelijk is voor de veilige ligging van onze leidingen. Daarom verzoeken wij u om de grootte van de

N.V. Nederlandse Gasunie

Datum: 6 december 2010

Ons kenmerk: TAJ0 10.B.2601

Onderwerp: Reactie voorontwerpbestemmingsplan bedrijventerrein Noorderhogeweg Drachten

belemmerde strook naar vier meter ter weerszijden van de hartlijn van de leiding terug te brengen.

Externe veiligheid

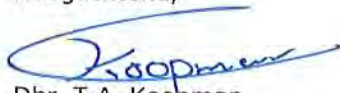
Zoals eerder vermeld zal het nieuwe externe veiligheidsbeleid van het ministerie van VROM, naar verwachting in 2011 in werking treden middels de AMvB Buisleidingen. De circulaire "Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen" uit 1984 zal dan komen te vervallen. Anticiperend op deze nieuwe regelgeving kunnen gemeenten en provincies zich via de website van Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) registreren als gebruiker van het rekenpakket CAROLA. (Computer Applicatie voor Risicoberekeningen aan Ondergrondse Aardgasleidingen).

Met CAROLA kunt u bepalen of voldaan wordt aan de risiconormen voor de Externe Veiligheid, zoals die zijn vastgelegd in het (nu nog ontwerp) besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). De gebruiker kan de risico's berekenen op basis van locatiespecifieke leidinggegevens, die bij de leidingeigenaar moeten worden opgevraagd. Het resultaat van een berekening bestaat uit de plaatsgebonden risicocontouren (PR-contouren) en de FN-curve voor het groepsrisico (GR). Het rekenpakket beschikt over een functionaliteit waarmee wordt bepaald bij welke leidingkilometer de grootste overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het groepsrisico wordt bereikt. Het rekenpakket is door RIVM opgeleverd en door het ministerie van VROM geaccordeerd voor gebruik.

Sinds 1 september 2010 dient u - met behulp van het bovengenoemde rekenpakket - zelf de externe veiligheidsrisico's van ondergrondse hogedrukaardgastransportleidingen te berekenen. Gasunie laat vanaf deze datum geen berekeningen meer uitvoeren door KEMA. U dient de voor CAROLA benodigde leidingdata aan te vragen bij carola@gasunie.nl. Voor vragen over CAROLA kunt u terecht bij de CAROLA-helptdesk van het RIVM, deze is te vinden op de website van het RIVM.

Mocht u nog vragen hebben naar aanleiding van onze reactie dan verzoeken wij u contact op te nemen met ondergetekende.

Hoogachtend,



Dhr. T.A. Koopman

Medewerker Juridische Zaken Oost

Interne memo

Aan: Willem Dijkstra
Van: Gerben van Alst
Datum: 27 december 2010
Betreft: Bestemmingsplan Bedrijventerrein Noorderhogeweg Drachten

Advies afdeling brandweer op het Bestemmingsplan Industrierterrein De Haven.

Binnen het bestemmingsplan een veiligheidsparagraaf opnemen met daarin een hoofdstuk Fysieke veiligheid. Als onderdeel van dat hoofdstuk een paragraaf externe veiligheid opnemen.

Fysieke veiligheid

Bij fysieke veiligheid gaat het om het voorkomen, beperken en bestrijden van inbreuken op de veiligheid van de mens en zijn omgeving op het gebied van (geneeskundige) hulpverlening, brand, explosie, gevaarlijke stoffen, natuurgeweld en infrastructuur.

Brandweezorgnorm

De brandweezorgnorm is de norm voor de opkomsttijd van de brandweer. De opkomsttijd is de tijd tussen melding bij de meldkamer brandweer en het ter plaatse komen van de 1^e eenheid van de brandweer.

Het college van Smallingerland heeft in november 2007 besloten dat in 80% van de prioriteit 1 alarmeringen de eerste brandweereenheid zo spoedig mogelijk en binnen 15 minuten na alarmering op het hulpverleningsadres aanwezig is.

De brandweezorg in Smallingerland wordt verzorgd vanuit de kazerne aan de Loswal in Drachten. Voor een aantal gebieden in het buitengebied zijn afspraken gemaakt met buurgemeenten om de 1^e uitruk te verzorgen, omdat zij op die plekken sneller ter plaatse kunnen zijn dan vanuit de kazerne in Drachten.

Voor het plangebied zal de eerste brandweezorg vanuit de kazerne aan de Loswal plaatsvinden.

De verwachte opkomsttijd is binnen de 15-minuten norm. Toekomstige veranderingen in de infrastructuur kunnen tot gevolg hebben dat de 15-minuten norm wordt overschreden.

Bereikbaarheid

In beginsel is het wenselijk dat elk object vanaf twee of meerdere zijden bereikbaar is voor hulpverleningsvoertuigen. (brandweer, ambulance, politie)

In het bestemmingsplan is een klein deel van één kant te benaderen.

Dit is géén optimale situatie, maar wordt niet als een knelpunt ervaren.

Bluswatervoorziening

primair

Binnen het bestemmingplan dient afhankelijk van het object een primaire bluswatervoorziening aanwezig te zijn.

In het plangebied dienen, in overleg met de brandweer, voldoende brandkranen te worden gesitueerd waardoor voldaan wordt aan de primaire bluswatervoorziening.

secundair

Voor elk object in het bestemmingsplan geldt dat er een secundaire bluswatervoorziening aanwezig is. Deze secundaire watervoorziening dient minimaal gedurende vier uren een debiet van 90 m³ water te kunnen leveren.

De afstand tussen het object en de secundaire bluswatervoorziening is maximaal 320 meter. De afstand tussen opstelplaats van het brandweervoertuig en de secundaire bluswatervoorziening is maximaal 8 meter.

In en buiten het plangebied is voldoende open water aanwezig waardoor voldaan wordt aan de secundaire bluswatervoorziening.

tertiair

Binnen een afstand van 3 kilometer tot elk object binnen het bestemmingsplan dient een tertiaire bluswatervoorziening met onbeperkte hoeveelheid bluswater aanwezig te zijn.

De afstand tussen opstelplaats en tertiaire bluswatervoorziening is maximaal 50 meter. Het Opeinder Kanaal ligt binnen 3 km. Van het plangebied. Hierdoor wordt voldaan aan de tertiaire bluswatervoorziening.

Burgemeester en wethouders van Smallingerland
T.a.v. dhr Dijkstra Afd. Ruimtelijke Ordening,

Verseon	221459
Afd.	ONT

Betreft : Reactie bestemmingsplan / beeldkwaliteitsplan Bedrijventerrein
Drachten-Noord (Noorderhogeweg).

J.W. Timmermans
Burgemeester Smallingerland

telefoonnummer
0200 200 70 00
0200 200 179 44

email
bureau@smallingerland.nl

www.smallingerland.nl

adres
Burgemeester
1600 20 000



Leeuwarden, 27 januari 2011

Geachte heer Dijkstra,

In reactie op uw schrijven waarin u ons vraagt om een reactie op het concept bestemmingsplan Bedrijventerrein Drachten-Noord / Noorderhogeweg en het hieraan verbonden beeldkwaliteitsplan willen wij u aangegeven aanleiding te zien tot het maken van een enkele aan- en opmerkingen.

Het bestemmingsplan noopt niet tot het maken van opmerkingen. Het beeldkwaliteitsplan op een enkel onderdeel wel.

De slagenstructuur van de verkaveling is in het tegenoverliggende bedrijventerrein opgenomen en heeft geleid tot een verkavelingrichting van de bedrijfspanden. In de welstandsrichtlijnen van de verschillende deelgebieden wordt de bebouwing qua richting gekoppeld aan de verkaveling. De nieuwe verkaveling is echter niet ingetekend en dit kan voor deelgebied 1 en 2 ook een verdraaiing van de oorspronkelijke slagenstructuur betekenen, waar een gestaffelde opzet gewenst zou kunnen zijn. Duidelijkheid hieromtrent is van belang.

Bij het aspect aanzichten wordt gepleit voor een geleiding van de bouwmassa (in tegenstelling tot enkele referentie beelden). Onduidelijk is het beoogde effect van deze voorgeschreven geleiding. Wellicht dat een nadere toelichting (beleidsintentie) hieromtrent meer duidelijkheid kan verschaffen teneinde de welstandbeoordeling op een meer effectieve, doelgerichte wijze te kunnen laten verlopen.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Namens de commissie,

ir. J.A.F.A. Timmermans
voorzitter

INGEKOMEN

13 APR 2011



W E T T E R S K I P
F R Y S L Â N

Gemeente Smallingerland
T.a.v. de heer J. Bosma
Postbus 10.000
9200 HA DRACHTEN

Leeuwarden, 12 april 2011
Bijlage(n):

Ons kenmerk: WFN1104951
Tel: 058-292 2295 / J.P. van der Kloet

cluster Plannen
Uw kenmerk:

VERZONDEN 12 MAART 2011

Onderwerp:
Wateradvies bedrijventerrein Noorderhogeweg Drachten

Geachte heer Looijesteijn,

Op 7 februari 2011 ontvingen wij het Waterhuishoudings- en rioleringsplan voor het Bedrijventerrein Noorderhogeweg tussen Drachten en Opeinde. Over het betreffende plan is op 22 september 2010 overleg geweest tussen de gemeente Smallingerland en Wetterskip Fryslân. Tijdens dit overleg zijn door Wetterskip Fryslân aandachtspunten aangedragen die zijn verwerkt in het Waterhuishoudingsplan. Ten tijde van het opstellen van het Waterhuishoudingsplan lag het voorontwerp bestemmingsplan al ter inzage. Graag zou Wetterskip Fryslân zien dat voorontwerp bestemmingsplannen pas ter inzage worden gelegd als de watertoetsprocedure is afgerond. Op die manier kunnen de uitgangspunten worden meegenomen in het planvormingsproces. Deze brief vormt het wateradvies voor dit plan.

Watertoevoer naar plangebied

Door realisatie van het plan neemt de hoeveelheid oppervlaktewater toe. Hierdoor ontstaan mogelijk problemen met de watertoevoer in droge perioden. Onderzoek naar de huidige capaciteit van het watersysteem en de benodigde capaciteit in de toekomstige situatie is daarom noodzakelijk. Over de uitvoering daarvan en mogelijke gevolgen voor het plan wil Wetterskip Fryslân graag met u in overleg. Zolang dit onderzoek niet is uitgevoerd en zolang er geen afspraken zijn gemaakt over eventueel hieruit voortvloeiende werkzaamheden, kan Wetterskip Fryslân geen positief wateradvies geven.

Compensatie verharding


Wetterskip Fryslân hanteert het uitgangspunt dat een toename van verhard oppervlak¹ gecompenseerd moet worden door waterberging aan te leggen. De toename in verhard oppervlak dient gecompenseerd te worden door 10% van de toename in verhard oppervlak als nieuw oppervlaktewater aan te leggen. De kosten van de compensatie zijn voor de initiatiefnemer van het plan. De compensatie dient gerealiseerd te worden binnen hetzelfde peilgebied. Het dempen van watergangen moet voor 100% worden gecompenseerd.

¹ Verhard oppervlak: Alle oppervlakten zoals daken, trottoirs en wegen worden gerekend onder de noemer verhard oppervlak.

Wetterskip Fryslân

Postbus 36, 8900 AA Leeuwarden

Telefoon: 058 - 292 22 22 - Fax: 058 - 292 22 23



U geeft aan dat 13.606m² oppervlaktewater gedempt wordt. Daarnaast wordt in het plangebied in totaal ca. 243.560m² verhard oppervlak gerealiseerd. Ter compensatie moet 37.962m² nieuw oppervlaktewater worden gerealiseerd. U geeft aan dat in het plangebied in totaal 53.276m² nieuw oppervlaktewater wordt gerealiseerd. Daarmee wordt voldoende gecompenseerd voor de dempingen en de toename van verhard oppervlak.

Voor het dempen van watergangen en het graven en verbreden van watergangen is een vergunning nodig. Meer informatie hierover vindt u onder *Waterwet* in deze brief.

Hoofdwatgang en overige watergangen

In het plangebied lopen twee hoofdwatgangen van Wetterskip Fryslân. De hoofdwatgangen hebben een belangrijke aan-, af- en doorvoer functie. Voor het onderhoud van deze watergangen is een obstakelvrije zone van 5 meter vanaf de oever noodzakelijk. In dit gebied mag niet worden gebouwd.

Met de toekomstige *Overdracht Stedelijk Water* is Wetterskip Fryslân verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van stedelijk water. Naast de hoofdwatgangen in het plangebied heeft Wetterskip Fryslân dan ook randvoorwaarden waaraan de secundaire watergangen moeten voldoen. Voor nieuw stedelijk gebied is het uitgangspunt dat de waterstaatswerken machinaal en kostenefficiënt kunnen worden uitgevoerd. Het heeft de voorkeur dat het onderhoud aan de wateren vanaf de openbare weg/terrein met rijdend materieel kan worden uitgevoerd. Voor secundaire wateren, niet gelegen aan een weg heeft het de voorkeur om een onderhoudsstrook aan te leggen. Wetterskip Fryslân bekijkt graag in overleg met de gemeente Smallingerland welk profiel de nieuwe watergangen krijgen en hoe het onderhoud kan worden uitgevoerd.

Afvalwater- en regenwatersysteem

Om het aantal overstortingen van rioolwater en de belasting van rioolwaterzuiveringen te beperken, is het uitgangspunt om regenwater en rioolwater zoveel mogelijk gescheiden af te voeren.

In geval van dit bouwplan kan het water afkomstig van verhard oppervlak, onder bij *Waterkwaliteit* genoemde voorwaarden, geloosd worden op het oppervlaktewater.

Voor realisatie van het plan wordt het rioolstelsel uitgebreid. Wijzigingen aan het rioolstelsel van het betreffende rioleringsgebied dient u door te geven aan Wetterskip Fryslân. Hiervoor kunt u contact opnemen met de heer H.J. Kiewiet.

U geeft aan dat bij realisatie van de plannen sprake is van lozing van verontreinigd water op het oppervlaktewater. Voor de lozing van verontreinigd water via een zuiveringsvoorziening op oppervlaktewater verzoeken wij u contact op te nemen met mevrouw J. Blaauw van Wetterskip Fryslân.

Waterkwaliteit

Om een goede kwaliteit van water te realiseren moet voorkomen worden dat milieubelastende stoffen in het oppervlaktewater terecht komen. De bouwwijze en onderhoudstechniek moeten emissievrij zijn. Tevens dient gebouwd te worden met milieuvriendelijk en duurzaam materiaal.

Peilwijziging/fasering

Het plan wordt in 3 fasen gerealiseerd. Waarbij de 1^e fase mogelijk in twee gedeelten wordt opgesplitst. Fase 3 ligt voor een deel in een peilgebied met een zomerpeil van -0,05m NAP en een winterpeil van -0,30m NAP. U geeft in het plan aan dat bij de realisatie van fase 3 wordt bekeken wat de noodzaak en mogelijkheden zijn om het peil in dit deel van het plangebied aan te laten sluiten bij het peil in de rest van het plangebied. Voor het wijzigen van het peil moet een peilbesluit worden genomen. De totale procedure voor een peilbesluit duurt ca. 1 jaar. Voor meer informatie over het wijzigen van het peil kunt u contact opnemen met de heer H. Brummelman van Wetterskip Fryslân.

Drooglegging² en waterpeilen

Bij de bouw van de bedrijfsgebouwen en het aanleggen van verharding moet rekening worden gehouden met voldoende drooglegging om bijvoorbeeld opdrijven van verharding te voorkomen. We adviseren voor bebouwing met kruipruimte een drooglegging van 1,10m en voor bebouwing zonder kruipruimte een drooglegging van 0,70m gerekend vanaf de te realiseren bovenkant vloer. Ook voor verharding adviseren wij een drooglegging van 0,70m.

De bouwlocatie ligt in een peilgebied met een vast peil van +0,35m NAP. De geschatte gemiddelde maaiveldhoogte ligt tussen de +0,80m NAP en de +1,50m NAP. Wij adviseren om bij het bepalen van de aanleghoogte rekening te houden met de droogleggingsnorm.

Waterwet

Voor alle ingrepen in de waterhuishouding moet tijdig een vergunning worden aangevraagd of een melding worden ingediend in het kader van de Waterwet. Onder ingrepen in het watersysteem worden ook het onttrekken van grondwater en het lozen daarvan op het oppervlaktewater verstaan. Op onze website (www.wetterskipfryslan.nl/waterwet) treft u meer informatie aan over de Waterwet en u kunt daar onder andere ook meldingsformulieren en het aanvraagformulier voor een watervergunning downloaden.

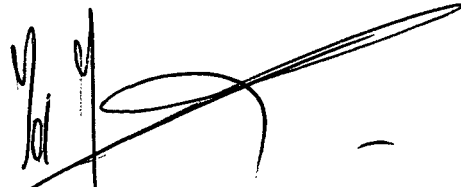
Procesafspraken

Wij gaan er van uit dat de in deze watertoets vermelde adviezen worden opgevolgd en meegenomen in de verdere planvorming. Wij vragen u om het wateradvies te communiceren met de initiatiefnemer. Wanneer de vermelde adviezen worden opgevolgd zien wij met betrekking tot het voorliggende plan geen waterhuishoudkundige bezwaren. Hierbij geven wij dan ook een positief wateradvies. De watertoetsprocedure is hiermee wat ons betreft afgerond.

De in deze brief genoemde personen zijn telefonisch bereikbaar via telefoonnummer 058 – 292 22 22.

Hoogachtend,

het dagelijks bestuur van Wetterskip Fryslân,
namens deze,



drs. R. Smit,
clustermanager Plannen.

² De drooglegging is de afstand tussen waterpeil in de sloot en het maaiveld. Voor woningen wordt voor het maaiveld de bovenkant van de vloer genomen.

B i j l a g e 4 :
I n s p r a a k r e a c t i e s

INGEKOMEN
14 DEC 2010

Smallingerland
Versieon 20236g
Afd. Ont 1EV

INSPRAAKFORMULIER

Voorontwerp bestemmingsplan bedrijventerrein Noorderhogeweg

Gegevens

Naam:.....
Adres:.....
Postcode/Woonplaats:.....
Telefoonnummer:.....
E-mail:.....

Mijn inspraakreactie heeft betrekking op de bestemming:

- | | |
|---|---|
| <input type="radio"/> Bedrijven | <input type="radio"/> Infrastructuur |
| <input checked="" type="radio"/> Natuur | <input type="radio"/> Wonen |
| <input type="radio"/> Openbare inrichting | <input type="radio"/> Anders, namelijk..... |

Ik heb hierover de volgende opmerking(en):

*Een boom wat naast de woning van het uitloopt de weg
in de Bult is zeer geschikt en is met meer
ander van infra structuur ook komen !!!
afschieding maar naar het water van de klom bomen.
leerz geschikt dus ook naast het wcc land.*

Datum: 07-12-2010

Het voorontwerpbestemmingsplan ligt ter inzage van **18 november t/m 30 december 2010**.
Gedurende deze termijn kunt u uw inspraakreactie inleveren of sturen naar de gemeente
Smallingerland, postbus 10.000 9200 HA Drachten. Mailen mag ook:
gemeente@smallingerland.nl ovv Inspraakreactie Noorderhogeweg

INGEKOMEN in ingerland	
14 DEC 2010	verseon 202373
Afd.	Ont/EV

INSPRAAKFORMULIER

Voorontwerp bestemmingsplan bedrijventerrein Noorderhogeweg

Gegevens

Naam:.....
Adres:.....
Postcode/Woonplaats:..
Telefoonnummer:.....
E-mail:.....

Mijn inspraakreactie heeft betrekking op de bestemming:

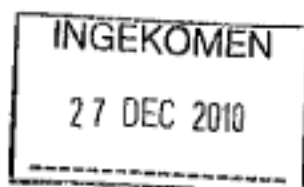
- | | |
|---|---|
| <input type="radio"/> Bedrijven | <input type="radio"/> Infrastructuur |
| <input checked="" type="radio"/> Natuur | <input type="radio"/> Wonen |
| <input type="radio"/> Openbare inrichting | <input type="radio"/> Anders, namelijk..... |

Ik heb hierover de volgende opmerking(en):

Een bos in plaats van weiland voor ons huis kunnen wij niet accepteren! Ons uitzicht met reën en schapen voor onze woning is dan helemaal verdwenen. Door de Infra tuin is een groene strook witland, waarom dan niet gelijk getrokken voor onze woning? die hierdoor een waarde vermindering krijgt! Ons vrij uitzicht is hierdoor verdwenen!

Datum: 7-12-2010	
------------------	--

Het voorontwerpbestemmingsplan ligt ter inzage van **18 november t/m 30 december 2010**. Gedurende deze termijn kunt u uw inspraakreactie inleveren of sturen naar de gemeente Smallerland, postbus 10.000 9200 HA Drachten. Mailen mag ook: gemeente@smallerland.nl ovv Inspraakreactie Noorderhogeweg



Verseon	207401
Afd.	ONT / EV

Aan:

Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Smallingerland
Postbus 10000 HA
9200 HA DRACHTEN

Opeinde, 17 december 2010

Betreft: Reactie Bedrijventerrein Drachten-Noord
Behandelend ambtenaar: dhr. E. Visser

Geachte College,

De gemeente Smallingerland heeft een voorontwerp bedrijventerrein Drachten-Noord opgesteld. Hierbij ontvangt u de visie van het bestuur op dit document.

Op hoofdlijnen ziet het voorontwerp er goed uit! We vragen ons echter af of het voorgenomen fietspad dwars door het terrein niet een te versnipperd beeld oplevert.

- De noodzaak voor dit fietspad als snelle verbinding is er niet, althans, dit is in het voorontwerp nauwelijks onderbouwd. De snelle fietsverbinding met Drachten gaat via Nijtap, Het Noord richting Drachten Centrum of via Burmania of Kletsterlaan (via de fietstunnel) naar industrieterrein De Haven. Wij hebben vanuit onze regio ook geen enkel signaal dat een dergelijk snelle verbinding gewenst is.
- Via het verhoogde fietspad is er zicht op achterterreinen van bedrijven. In de praktijk zullen hier in de loop van de tijd hekken worden geplaatst (zie Burmania) rondom buitenopslag of stallingen. Niet een fraai uitzicht. Het gaat dan specifiek om deelgebied 2 waarbij het ambitieniveau 'midden' is genoemd, waarbij hekwerken niet te voorkomen zijn.
- Daarnaast lijkt het terrein inefficiënt ingedeeld en ontsloten doordat het fietspad het terrein versnipperd en er zijn vier wegkruisingen ingetekend die het fietspad laten 'golven'.

De eerste ontwerpschetsen gingen uit van een fiets-voetverbinding door de bosstrook. Wij stellen voor het fietspad op het dijke te verplaatsen naar die bosstrook. Dit kan prima in halfverharding. Door de ligging zal het minder intensief worden gebruikt als verbindingsroute van Opeinde/Rottevalle naar Drachten maar meer als recreatieve wandel-fietsroute door nieuwe natuur. Hiermee wordt tegemoetgekomen aan de zinsnede: 'beperkt toegankelijk'.

De ontsluitingsweg door het bedrijventerrein kan ook prima door fietsers worden gebruikt, zoals aan de overkant in plan Burmania het geval is.

Voor de bosstrook stellen we voor gezamenlijk met u tot een aantrekkelijke invulling te komen die recht doet aan flora, fauna en het recreatief beleven van dit gebied. Het gebied kan juist een meerwaarde krijgen door meer variatie en verscheidenheid in beplanting, bospercelen, afgewisseld door plas-dras gebieden en zogenaamde 'ruigten'. Met andere woorden: meer passende biotopen bij de verschillende beschreven diersoorten, kansen voor bijzondere planten en kansen voor recreanten om hiervan te genieten.

Het nu ingetekende bosperceel vinden wij dan ook te rigide.

We hebben inmiddels de plaatselijke vogelwacht (Fügelwacht De Pein) bereid gevonden met ons en met u hierover van gedachten te wisselen. Wij zien als dorp hier een kans om nieuwe natuur te maken met inzichten van nu over, laten we zeggen, de shared-space gedachte in natuurgebieden. Mensen, planten en dieren kunnen best samengaan en samenleven, wij willen daar een inspanning in leveren. Aandachtspunt is de aansluiting op Nijtap en de Kletten i.v.m. het garanderen van een veilige oversteek. Maar daar komen we vast uit.

Tenslotte is, zoals eerder aangegeven, de aanwezigheid van de uil (oehoe) twijfelachtig. Zowel de aanwezige biotoop als wel de tellingen van SOVON maken de werkelijke aanwezigheid van deze bijzondere vogel niet realistisch. Wij verzoeken u hier nader onderzoek naar te (laten) doen.

Het voordeel van ons bovenbeschreven voorstel is naast een betere inpassing in het landschap ook een financiële. De dijk met beplanting hoeft niet te worden aangelegd, en hoeft minder bos te worden geplant en door een slimme verkaveling wordt de waarde van de te verkopen grond hoger. Tenslotte is de exploitatie gunstiger omdat er geen of minder onderhoud aan de boomwallen ter weerszijden van het geprojecteerde fietspad hoeft te worden uitgevoerd.

De uitkomende grond kan in plaats van in het fietsdijkje ook prima worden verdeeld over het nieuwe bosperceel.

Wellicht ten overvloede herhalen we hierbij onze wens het bosperceel binnen de (postcode) grenzen te houden van Opeinde. Het feitelijke bedrijventerrein hoort dan bij Drachten. De gemeente heeft zich hier eerder al positief over uitgelaten. Wij zien het graag formeel vastgesteld.

Wij verzoeken u onze argumenten te wegen en deze te verwerken in de stukken. Daarnaast stellen we voor een werkgroep in te stellen met daarbij een delegatie uit Opeinde en uit de gemeente om de nieuwe natuur op een verantwoorde en creatieve wijze te ontwerpen. Wij gaan er van uit dat u wilt meewerken aan deze wijze van burgerparticipatie.

Samengevat:

- Het fietspad op verhoogd dijkje verplaatsen naar de bosstrook en eenvoudiger uitvoeren;
- De bosstrook ontwerpen in de shared-space gedachte. Uitgangspunt: fraaiere en lagere kosten voor aanleg en onderhoud;
- Bosperceel bij Opeinde, bedrijventerrein bij Drachten
- Nader onderzoek, cq bevestiging van de aanwezigheid van de Oehoe.

Wij vernemen graag uw bericht.

Namens het bestuur

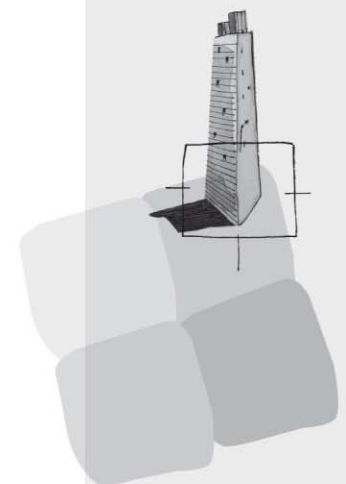
Colofon

Opdrachtgever
Gemeente Smallingerland

Bestemmingsplan
BügelHajema Adviseurs

Projectleiding
BügelHajema Adviseurs

Projectnummer
232.00.05.15.00



BügelHajema Adviseurs bv
Bureau voor Ruimtelijke
Ordening en Milieu BNSP
Balthasar Bekkerwei 76
8914 BE Leeuwarden
T 058 215 25 15
F 058 215 91 98
E leeuwarden@bugelhajema.nl
W www.bugelhajema.nl

Vestigingen te Assen,
Leeuwarden en Amersfoort