

Bestemmingsplan Bedrijvenpark Drachten, Azeven-Noord



Bestemmingsplan Bedrijvenpark Drachten, Azeven-Noord

			KuiperCompagnons Van Nelleweg 6060 Postbus 13060 3004 HB ROTTERDAM telefoon 010-4330099 Faxnummer 010-4045669

werknummer : 326.600.03
datum : september 2006, laatst
gewijzigd maart 2007

A. Toelichting



INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING.....	1
1.1.	Doel van het bestemmingsplan	1
1.2.	Ligging en begrenzing van het plangebied.....	1
1.3.	Aanleiding voor het opstellen van dit bestemmingsplan	1
1.4.	Gemeenschappelijke regeling met de gemeente Opsterland	2
1.5.	Relatie bestemmingsplan - milieu-effect-rapportage (m.e.r.)	2
1.6.	Opbouw van het bestemmingsplan	3
1.7.	Opbouw van de toelichting	3
2.	RELEVANT RUIMTELIJK BELEID.....	5
2.1.	Europees beleid	5
2.2.	Rijksbeleid.....	5
2.3.	provinciaal en regionaal beleid	10
2.4.	gemeentelijk beleid	15
3.	BESTAANDE SITUATIE PLANGEBIED.....	21
3.1.	Algemeen.....	21
3.2.	Landschap	22
3.3.	Natuur	24
3.4.	Archeologie	25
4.	BEHOEFTE AAN BEDRIJVENTERREINEN.....	28
4.1.	Algemeen.....	28
4.2.	Prognose benodigde capaciteit	28
4.3.	Motivering van de locatiekeuze	31
5.	UITGANGSPUNTEN EN PLANOPZET.....	34
5.1.	Algemene uitgangspunten.....	34
5.2.	Planopzet in hoofdlijnen.....	35
5.3.	planopzet en het MMA.....	37
5.4.	Landschap en archeologie	38
5.5.	Natuur	41

5.6.	Waterhuishouding	42
5.7.	Ontsluitingsstructuur	44
5.8.	Bedrijventerrein, Uit te werken bedrijventerrein, Bedrijvenpark	47
5.9.	Overige functies in het plangebied	51
5.10.	Kabels en Leidingen	53
5.11.	Duurzaamheid	53
5.12.	Beeldkwaliteit	57
5.13.	Fasering en flexibiliteit	58
6.	JURIDISCHE ASPECTEN.....	59
6.1.	Algemeen.....	59
6.2.	Hoofdopzet.....	59
6.3.	Kaart	59
6.4.	Voorschriften algemeen.....	60
6.5.	Beschrijving in hoofdlijnen	60
6.6.	Toelichting op de overige artikelen.....	61
6.7.	Staat van Bedrijfsactiviteiten.....	64
7.	UITVOERBAARHEIDSASPECTEN.....	66
7.1.	Milieuaspecten	67
7.2.	Externe veiligheid	77
7.3.	Waterhuishouding.....	80
7.4.	Natuur	84
7.5.	Archeologie	85
7.6.	Kabels en leidingen	86
7.7.	financieel-economische uitvoerbaarheid	86
8.	INSPRAAK EN OVERLEG.....	86
8.1.	Communicatie.....	87
8.2.	Inspraak over het bestemmingsplan.....	88
8.3.	Overleg artikel 10 Bro	88

BIJLAGEN

Bijlage 1 Overleg

Bijlage 2 Notitie "Externe veiligheidsafweging bestemmingsplan bedrijvenpark A-zeven Noord"

1. INLEIDING

1.1. Doel van het bestemmingsplan

Dit bestemmingsplan heeft tot doel de realisering van een groot bovenregionaal bedrijventerrein aan de zuid-oostzijde van Drachten in juridisch-planologische zin mogelijk te maken. Beoogd wordt in het plangebied een modern gemengd bedrijventerrein te realiseren dat vestigingsmogelijkheden biedt voor verschillende soorten bedrijven. Daarbij wordt gestreefd naar een goede inpassing van het bedrijventerrein in het landschap, en naar een flexibele en duurzame opzet en inrichting van het bedrijventerrein. Daarnaast voorziet het plan in een juridisch-planologische regeling voor een aantal bestaande woonfuncties en agrarische bedrijfsfuncties in het plan.

1.2. Ligging en begrenzing van het plangebied

Het plangebied van dit bestemmingsplan is gelegen aan de zuid-oostzijde van Drachten, ten oosten van de rijksweg N31 (Waldwei), en ten noorden van de rijksweg A7. Het gebied wordt begrensd door de rijksweg A7 aan de zuid-oostzijde, de Feart aan de oostzijde, het vliegveld Drachten en de Knobben aan de noordzijde en de N31 aan de zuid-westzijde (zie afbeelding "Ligging en begrenzing van het plangebied"). Het gebied heeft een totale omvang van circa 225 ha.

1.3. Aanleiding voor het opstellen van dit bestemmingsplan

De gemeente Smallingerland ligt in de -ruimtelijk economisch- verstedelijkte zone rond de A7 en is hierin de grootste stedelijke kern. De aanleiding van het voornemen van de gemeente om een groot bedrijventerrein te realiseren is het feit dat het uitgiftetempo van bedrijventerreinen de laatste jaren zo hoog is geworden – de A7-zone heeft de laatste jaren een verdubbeling van de uitgifte gehad in vergelijking met de vijf jaren daaraan voorafgaand [provinsje Fryslân, 2001] – dat de voorraad zogenoemd 'terstond uitgeefbare bedrijventerrein' ontoereikend is om aan de verwachte vraag te kunnen voldoen. Op grond van de verwachte economische ontwikkelingen in de A7-zone zal zich bovendien een extra vraag naar bedrijventerreinen in de gemeente Smallingerland voordoen. Zeker op langere termijn (tot 2030) is het aanbod aan bedrijfsterreinen onvoldoende. Het verwachte tekort is zowel kwantitatief (aantal hectares) als kwalitatief (voor specifieke segmenten). In hoofdstuk 4 wordt de behoefte aan bedrijventerreinen nader onderbouwd.

1.4. Gemeenschappelijke regeling met de gemeente Opsterland

Op grond van een gemeenschappelijke regeling tussen de gemeenten Opsterland en Smallingerland is destijds de Exploitatiemaatschappij Bedrijvenpark Drachten opgericht. Die maatschappij ontwikkelt de beide huidige bedrijfslocaties Bedrijvenpark Drachten Zuidwest-kwadrant en Noordoost-kwadrant. Door het algemeen bestuur van Exploitatiemaatschappij Bedrijvenpark Drachten is besloten om de ontwikkeling van de nieuwe locatie Azeven-Noord onder te brengen in de exploitatie van het Bedrijvenpark als vervolg op die eerder ontwikkelde locaties.

1.5. Relatie bestemmingsplan - milieu-effect-rapportage (m.e.r.)

Voorafgaand aan het opstellen van dit bestemmingsplan is een Milieu-effect-rapport (MER) opgesteld. In de Wet milieubeheer (artikel 7.2) is bepaald dat voor bepaalde besluiten van bestuursorganen met betrekking tot bepaalde activiteiten die belangrijke nadelige gevolgen kunnen hebben voor het milieu, een milieueffect-rapport dient te worden gemaakt. De activiteiten waarvoor het opstellen van een MER verplicht is zijn opgesomd in het Besluit milieu-effectrapportage (kortweg Besluit m.e.r.). Volgens dit Besluit is de voorgenomen ontwikkeling van het bedrijventerrein m.e.r.-plichting, vanwege het feit dat het betreffende bedrijventerrein groter is dan 150 ha (Besluit m.e.r., onderdeel C, activiteit 11.2.).

De locatiekeuze stond bij de ontwikkeling van de MER niet ter discussie. Dat betekent dat de MER-procedure was gericht op een optimale inrichting van de locatie. Het MER is derhalve een 'Inrichtings-MER'. In het najaar van 2001 is de Startnotitie uitgebracht waarmee een begin is gemaakt met de voorgeschreven procedure voor het opstellen van het MER. Over deze Startnotitie heeft inspraak plaatsgevonden, daarna zijn eind 2001 Richtlijnen voor het opstellen van het MER uitgebracht door de landelijke Commissie MER. Vervolgens is het MER opgesteld conform deze richtlijnen, die in 2002 zijn bekrachtigd door de gemeenteraad. In het kader van het onderzoek zijn verschillende alternatieven voor de opzet en inrichting van het bedrijventerrein uitgewerkt en onderzocht op hun milieueffecten. Op basis van componenten uit de onderzochte alternatieven is het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (het MMA) opgesteld.

Het MMA vormt de basis voor dit bestemmingsplan (zie afbeelding "Meest milieuvriendelijke Alternatief, MMA"). Het bestemmingsplan maakt het mogelijk om het bedrijventerrein in te richten overeenkomstig het MMA. In paragraaf 5.3 wordt hier verder op in gegaan.

Het MER is op 3 juni 2003 aanvaard door de gemeenteraad. Daarop is wederom gelegenheid tot inspraak geweest en is de commissie MER verzocht om advies uit te brengen over de opgestelde milieu-effectrapportage. Bij de brief van 7 november 2003 heeft de Commissie MER dat toetsingsadvies uitgebracht. Conclusie van de Commissie is, dat in het MER voldoende essentiële informatie aanwezig is voor besluitvorming over het bestemmingsplan.

Ten tijde van het uitbrengen van het toetsingsadvies beschikte de Commissie MER nog niet over een volledig voorontwerpbestemmingsplan. Daarover stelt de Commissie: "De Commissie heeft zich er dus niet van kunnen vergewissen of de voorgenomen activiteit (voorkeursalternatief) voor zoals aangegeven in het MER gelijk is aan de in het ontwerp-bestemmingsplan omschreven activiteit. De Commissie merkt hierover op dat het bevoegd gezag te zijner tijd bij het te nemen besluit dient na te gaan of het hierbij door de Commissie getoetste MER ten grondslag ligt aan het bestemmingsplan (Wm. art. 7.27 lid 2)".

Op deze vraagstelling kan een bevestigend antwoord worden gegeven, aangezien het meest milieuvriendelijke alternatief uit de MER inderdaad de grondslag vormt van het bestemmingsplan.

1.6. Opbouw van het bestemmingsplan

Dit boekwerk bevat een toelichting op het bestemmingsplan, (daarachter) de voorschriften die deel uitmaken van het plan en een plankaart.

In de toelichting wordt de opzet van het bestemmingsplan beschreven en zijn de aan het plan ten grondslag liggende gedachten vermeld, alsmede de uitkomsten van inventarisatie en onderzoek.

1.7. Opbouw van de toelichting

In hoofdstuk 2 van deze toelichting wordt een overzicht gegeven van andere plannen en nota's die van belang zijn voor de ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied.

Hoofdstuk 3 geeft een uitgebreide beschrijving van de huidige situatie van het plangebied. In hoofdstuk 4 wordt de behoefte aan een nieuw bedrijventerrein gemotiveerd en wordt ingegaan op de locatiekeuze.

Vervolgens is in hoofdstuk 5 een uitvoerige beschrijving van de uitgangspunten en de planopzet van het bestemmingplan opgenomen. Hoofdstuk 6 beschrijft daarna de juridische opzet van het bestemmingsplan. Hoofdstuk 7 heeft betrekking op de verschillende uitvoeringsaspecten van het plan. Zoals onder andere het milieuonderzoek, onderzoek naar de waterhuishouding en de financiële uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan. In hoofdstuk 8 wordt ingegaan op inspraak, communicatie en overleg over dit bestemmingplan.

2. RELEVANT RUIMTELIJK BELEID

2.1. Europees beleid

Natuurgerichte wetgeving: Habitatrichtlijn en Vogelrichtlijn

De Europese Unie heeft op het gebied van natuurbescherming twee richtlijnen uitgevaardigd: de Vogelrichtlijn (1979) en de Habitatrichtlijn (1992). Beide richtlijnen beogen de biologische diversiteit op het grondgebied van de Europese Unie te waarborgen, door het instandhouden van de natuurlijke en halfnatuurlijke leefgebieden en wilde flora en fauna. Het uiteindelijke doel is de realisering van een samenhangend netwerk van leefgebieden en soorten van belang: Natura 2000.

De richtlijnen zijn in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd in de gewijzigde Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw) en de nieuwe Flora- en Faunawet (FFw).

De Nbw regelt de gebiedsgerichte bescherming, door de aanwijzing van speciale beschermingszones (SBZ's). Een ingreep in of grenzend aan deze SBZ's mag geen dusdanig negatieve effecten op een habitat en/of soorten hebben, dat deze zich op lange termijn niet kunnen handhaven. Het plangebied ligt niet in een dergelijke beschermingszone.

De bescherming van soorten is per 1 april 2002 geregeld in de FFw. Een ingreep mag niet leiden tot aantasting van het duurzaam voortbestaan van de aanwezige populatie(s) van de beschermde soort(en).

2.2. Rijksbeleid

Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening (2001) en de Nota Ruimte

In januari 2002 zijn het tweede en derde deel van de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening verschenen. Het betreft respectievelijk de resultaten van inspraak, bestuurlijk overleg en advies en het Kabinetsstandpunt. Als gevolg van de politieke ontwikkelingen en de daarop volgende val van het kabinet Paars II en Balkenende I is de Vijfde Nota niet afgerond. De Vijfde Nota is daarmee geen vigerend beleid.

Op basis van het Hoofdlijnenakkoord "Meedoen, Meer werk, Minder regels" van Balkenende II is vervolgens ingezet op het opstellen van één Nota Ruimte, die op hoofdlijnen richting gaat geven aan de ruimtelijke inrichting van Nederland met betrekking tot wonen, werken, mobiliteit, landbouw, natuur en water.

De Nota Ruimte reikt het nationaal ruimtelijk beleid voor de periode tot 2030 op hoofdlijnen aan. De inspanningen van het rijk richten zich met name de Nationale Ruimtelijke Hoofdstructuur; de gebieden en netwerken van nationaal belang. De kern Drachten ligt niet binnen deze structuur. Er geldt een basiskwaliteit die is vastgelegd in generieke regels en wetgeving. Voor steden en netwerken richt het beleid zich op voldoende ruimte voor wonen, werken en mobiliteit met de daarbij behorende voorzieningen, groen en water, recreatie en sport. Ingezet wordt op een bundeling van verstedelijking en economische activiteiten in of aansluitend op bestaand bebouwd gebied. Voor bedrijven geldt een integraal locatiebeleid. Economische ontwikkelingsmogelijkheden, bereikbaarheid en leefbaarheid zijn daarin belangrijke doelstellingen. Provincies concretiseren het locatiebeleid.

De procedure tot vaststelling van de Nota Ruimte bevindt zich thans in de laatste fase; de Tweede Kamer heeft d.d. 17 mei 2005 ingestemd met de Nota Ruimte. PKB deel 3a is aan de Eerste Kamer aangeboden.

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is een uitwerking van de Nota Ruimte en geeft op hoofdlijnen het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Centraal staat dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

De A7 door Drachten maakt onderdeel uit van het stelsel van hoofdverbindingssassen van wegen. Het beleid richt zich op een vlotte en betrouwbare doorstroming. Op de A7 doen zich ter hoogte van Drachten geen specifieke (file)knelpunten voor en zijn daar ook niet te verwachten.

Langs de A7 is de Zuiderzeelijn als een ontbrekende schakel in de hoofdverbindingssassen per spoor aangegeven. Met de Zuiderzeelijn kan de OV-bereikbaarheid tussen de Randstad en het noorden van Nederland verbeterd worden. De rijksoverheid start voor de Zuiderzeelijn een planstudie. Het tracébesluit wordt volgens planning in 2008 genomen.

De Nota Mobiliteit richt zich op een permanente verbetering van de veiligheid en een duurzame mobiliteit die ten goede komt aan de leefkwaliteit. Naar verwachting wordt de Nota Mobiliteit medio 2005 aan de Tweede Kamer aangeboden.

Vierde nota waterhuishouding (NW4, vastgesteld 1998)

De hoofddoelstelling van de NW4 is het hebben en houden van een veilig en bewoonbaar land en het in standhouden en versterken van gezonde en veerkrachtige watersystemen, waarmee een duurzaam gebruik gegarandeerd blijft.

De aanwezige wateren op de locatie voor het bedrijventerrein vallen buiten het waterhuishoudkundig hoofdsysteem. Bij de invulling van het waterbeheer in het bedrijventerrein moet worden uitgegaan van het concept 'Integraal waterbeheer'. Voor het bedrijventerrein zijn daarbij de volgende doelstellingen van belang:

- de bestrijding van de verdroging;
- geen emissies van gevaarlijke stoffen in het jaar 2020; hierin staat de ketenbenadering centraal.

De normen die gelden komen voort uit wettelijk vastgelegde richtlijnen, normen voor kwaliteit van oppervlaktewater en lozingen van stoffen.

Natuur voor mensen, mensen voor natuur (vastgesteld 2000)

Het hoofddoel van het nationale natuurbeleid is het versterken van de bijdrage van natuur en landschap aan een leefbare en duurzame samenleving. De ambities van het natuurbeleid zijn in vijf perspectieven uitgewerkt. Voor de realisatie van het Bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord is het perspectief Nederland Stedelijk-Natuurlijk van belang. De ambitie is het realiseren van voldoende natuur in en om de stad. Het perspectief betekent onder meer: een offensief en ontwikkelingsgericht landschapsbeleid, compact bouwen, rekening houden met wensen van toekomstige gebruikers en natuur meenemen als volwaardig onderwerp in beleidsplannen.

Structuurschema Groene Ruimte (SGR, vastgesteld 1995)

Het SGR richt zich, wat betreft de aspecten landschap, natuur en cultuurhistorie, vooral op het realiseren van de Ecologische HoofdStructuur (EHS) en het voorkomen van aantasting ervan. Het plangebied ligt niet binnen de EHS, maar valt wel binnen een gebied voor behoud en herstel van de bestaande landschapskwaliteit.

Structuurschema Groene Ruimte 2, ontwerp (PKB deel 1, 2002)

Het SGR 2 is opgesteld als nadere uitwerking van de Vijfde nota ten behoeve van het ruimtelijk beleid voor het landelijk gebied in samenhang met het water- en milieubeleid.

Ook het SGR 2 is geen vigerende beleid. In de paragraaf "Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening (2001) en de Nota Ruimte" is aangegeven dat thans wordt ingezet op één Nota Ruimte.

Nota Belvédère (1999)

De nota Belvédère geeft een visie op de wijze waarop met de cultuurhistorische kwaliteiten van het fysiek leefmilieu in de toekomstige ruimtelijke inrichting in Nederland kan worden omgegaan. In de nota zijn gebieden aangegeven waarbinnen de cultuurhistorische waarden hoog zijn.

De locatie voor het Bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord ligt aan de rand van het Belvédèregebied Noordelijke Wouden en Westerkwartier. Karakteristiek voor dit gebied is het gave dichte patroon van houtwallen en singels. Met name het gebied direct ten noorden van het plangebied (Drachtstercompagnie) wordt gekenmerkt door een dicht patroon van elzensingels en een uniek patroon van lange evenwijdige en dicht naast elkaar liggende wijken. Verspreid in het Belvédère gebied komen veel pingoruïnes voor uit de laatste ijstijd. In het gebied is tevens veel informatie te vinden over de steentijdbewoning in het noordelijk kustgebied. Het beleid is gericht op instandhouding van de cultuurhistorische identiteit op grond van streek- en bestemmingsplannen.

Nationaal Milieubeleidsplan 4: een wereld en een wil, werken aan duurzaamheid (NMP4, juni 2001)

De ambities van het milieubeleid vertalen zich in kwaliteitsbeelden, namelijk een gezond en veilig leven, in een aantrekkelijk leefomgeving en temidden van vitale natuur, zonder de mondiale biodiversiteit aan te tasten en hulpbronnen uit te putten. Leidende beginselen zijn een duurzame ontwikkeling, preventie, voorzorg, bestrijding aan de bron, de vervuiler betaalt en ALARA (As Low As Reasonably Achievable).

Van belang voor het bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord is het nieuwe stoffenbeleid, zodat chemische stoffen geen of een verwaarloosbaar risico opleveren voor mens en milieu. Het bedrijfsleven heeft de wettelijke zorgplicht om de risico's te minimaliseren.

Tevens is de beleidsvernieuwing externe veiligheid van belang. De verplichting risico's te voorkomen en minimaliseren ligt allereerst bij bedrijven. Er zullen wettelijke voorzieningen worden getroffen voor veiligheidsmanagement en risicoaansprakelijkheid in het MKB. Voorts is een nieuwe geluidsdoelstelling geformuleerd en is vastgelegd hoe de luchtverontreiniging dient te worden aangepakt.

Besluit luchtkwaliteit (2005)

Begin augustus 2005 is een nieuw Besluit luchtkwaliteit van kracht geworden, het Besluit luchtkwaliteit 2005. Het doel van het Besluit luchtkwaliteit is mensen te beschermen tegen risico's van luchtverontreiniging. Het bevat luchtkwaliteitsnormen voor zwavel- en stikstofdioxide, stikstofoxiden, fijn stof, lood, koolmonoxide en benzeen. Het besluit geeft aan op welke termijn de normen gelden en gehaald moeten worden en welke bestuursorganen verantwoordelijk zijn voor het halen van die normen. Het besluit stelt ook eisen aan de controle van de luchtkwaliteit, het rapporteren daarover en het nemen van maatregelen bij overschrijding van normen.

Nieuw in het besluit is dat het aandeel zeezout in de lucht niet meegerekend hoeft te worden bij vaststelling van de concentraties fijn stof. Het besluit maakt het verder mogelijk om ruimtelijke plannen uit te voeren in gebieden waar te veel fijn stof en stikstofdioxide in de lucht zit. Het gaat om plannen die de luchtkwaliteit niet verslechteren of juist verbeteren. Het besluit maakt het ook mogelijk om ruimtelijke plannen uit te voeren die de luchtkwaliteit iets verslechteren. In dat geval moet de luchtkwaliteit in een ander gebied (binnen of deels buiten een gemeente) wel aanzienlijk worden verbeterd. Per saldo vermindert dan de luchtvervuiling. Dit wordt de "saldo-benadering" of "saldering" genoemd. Vanaf september 2005 voeren Rijk, provincies en gemeenten in de taskforce Luchtkwaliteit proefprojecten uit om ervaring op te doen met saldering.

In het nieuwe besluit zijn ook de normen voor koolmonoxide en benzeen aangepast. Voor benzeen geldt geen richtwaarde meer, wel een plandrempel. Voor koolmonoxide staan in het besluit strengere normen.

Voor de luchtkwaliteit is in de gemeente Smallingerland het verkeer bepalend. Van belang zijn onder andere de verkeersintensiteit, het wegdek, het percentage vrachtverkeer en de afstand tot bijvoorbeeld woningen.

2.3. provinciaal en regionaal beleid

Streekplan Fryslân (vastgesteld 1994)

De hoofddoelstelling van het provinciaal ruimtelijke beleid heeft betrekking op de bijdrage van verschillende (ontwikkelingen in de beleids-) sectoren aan de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting van Friesland.

In het streekplan is de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) uitgewerkt.

De locatie voor het bedrijventerrein valt buiten de aangewezen gebieden met natuurlijke waarden en buiten de aangewezen verbindingzones, maar in het hart van de locatie ligt een gebiedje (bedoeld wordt het bosje nabij het AZC) dat is aangewezen als gebied met natuurwaarden buiten de EHS¹. Het beleid is gericht op behoud van deze terreinen. Ook loopt ten noorden van de locatie een ecologische verbindingzone.

Het gebied Drachten en omgeving maakt deel uit van de stedelijke hoofdstructuur en is aangewezen als stedelijk ontwikkelingsgebied. De daarbij op de plankaart (blad 5) aangegeven contour omvat tevens het plangebied voor het Bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord. In deze gebieden zijn ruimtelijke investeringen mogelijk en gewenst die samenhangen met de ontwikkelingspotenties. De locatie wordt ten westen en zuidoosten begrensd door wegen die deel uitmaken van de hoofdinfrastructuur. Daarnaast ligt ten zuidoosten van de locatie het voorkeurstracé van de Zuiderzeespoorlijn.

In het streekplan wordt uitgegaan van de ontwikkeling van het Bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord rondom het knooppunt A7-N31. *"De ontwikkeling van het Bedrijvenpark Drachten is één van de strategische projecten, die voortvloeien uit "De dag van morgen"; ontwikkelingsperspectief voor de driehoek Drachten-Assen-Groningen (concept; juni 1992). In dit verband worden voor Drachten vooral mogelijkheden gezien in het aantrekken van industrie en transportbedrijven. De vestiging van hoogwaardige bedrijven sluiten wij niet uit".* De provincie spreekt zich in het streekplan (nog) niet duidelijk uit over de begrenzing aard en omvang van de locatie. Op de streekplankaart zijn geen toekomstige stadsuitbreidingen of bedrijventerrein aangegeven. Wel staat op het kaartje 'ruimtelijke ontwikkelingsperspectief voor Drachten en omgeving' (pagina 109) aan de oostzijde van Drachten een indicatieve aanduiding voor een uitbreiding met een 'accent werken' rond de kruising A7/N31.

¹ Gebied met natuurwaarden in het agrarisch gebied, met name met houtsingels en houtwallen samenhangende natuurwaarden en gebieden die van belang zijn voor ganzen, zwanen en minder kritische weidevogels.

Het streekplan geeft daarmee aan dat destijds al rekening is gehouden met een toekomstige ontwikkeling van bedrijvigheid op deze locatie, zonder daarbij een grens te trekken. De provincie ondersteunt evenwel het initiatief van het bedrijventerrein, dit blijkt onder andere ook uit de betrokkenheid van de provincie Fryslân bij het maken van de Structuurschets A7-zone (zie hierna).

(Voorontwerp) Streekplan Fryslân 2006

Op 19 april 2005 is het voorontwerp Streekplan Fryslân 2006 vastgesteld door Gedeputeerde Staten. Centraal uitgangspunt is de 'kwaliteit fan de romte', uitgedrukt in gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde. Ingezet wordt op een ondeelbaar Fryslân waarin de onderscheiden kwaliteiten van stad en platteland behouden blijven en versterkt worden.

Drachten is één van de zes stedelijke centra waar een verdere verstedelijking de economische structuur van Friesland kan versterken. Drachten heeft een opvangtaak voor alle bedrijfscategorieën passend naar positie en omvang. Het gebiedsbeleid richt zich voor Drachten op het afstemmen van de groeiambities op de reële behoefte aan wonen en werken. Vooral aan de oostzijde ligt het accent op stedelijke ontwikkeling.

Structuurschets A7-zone (vastgesteld 2002)

De Structuurschets A7-zone is opgesteld in opdracht van de A7-gemeenten Sneek, Skarsterlân, Heerenveen, Smallingerland en Opsterland samen met de provincie Fryslân. De ambitie van bovengenoemde partijen is om de sterke economische groei in de A7-zone verder op te stuwen.

De Structuurschets geeft daartoe richting aan de ruimtelijk-economische ontwikkelingen van de A7-zone in de periode 2000-2010 en de periode 2010-2030. Uitgangspunt is behoud en versterking van de landschappelijke kwaliteit gekoppeld aan ambitieuze economische groei. Dit leidt onder andere tot de keuze voor concentratie van verstedelijking en bundeling in en aansluitend bij de drie stedelijke centra Sneek, Heerenveen en Drachten. Drachten heeft in de Structuurschets een belangrijke ontwikkelingstaak voor zowel wonen als werken. Het werken concentreert zich daarbij op de semi-publieke en de zakelijke dienstverlening, naast zware industrie en technologie. Tevens kan de aanwezigheid van hoogwaardige werkgelegenheid (onder andere Philips) verder worden gestimuleerd door bijvoorbeeld de ontwikkeling van een technologisch centrum.

Ten zuiden van de A7 is een gebied aangegeven voor de ontwikkeling van hoogwaardige werkgelegenheid en wonen. Aan de oostzijde van Drachten zal de nieuwe wijk Drachten Oost met circa 2000 woningen worden gerealiseerd. Tussen het toekomstige woongebied en de A7 wordt de ontwikkeling van een grootschalig bedrijventerrein aangegeven. De Structuurschets geeft daarbij aan dat de vraag naar bedrijventerreinen in de regio Drachten in de periode 2000-2030 naar schatting tussen de 320 ha en de 510 ha zal bedragen; gemiddeld is dat 11,0 tot 17,6 ha per jaar. De vraag zal vooral geconcentreerd zijn in het modern gemengde segment. In hoofdstuk 4 wordt hier verder op ingegaan.

De ruimtelijk-economische ontwikkeling van Drachten vraagt om een goede bereikbaarheid. Voor de weginfrastructuur is gesteld dat de huidige N381 en N31 in een autosnelweg moeten worden omgezet. De aansluiting op een hoogwaardige openbaarvervoersverbinding (bijvoorbeeld de Zuiderzeelijn) alsmede de uitbreiding van de vervoersmogelijkheden over water, kunnen eveneens een belangrijke bijdrage leveren aan de bereikbaarheid.

'Ruimte voor werk' (2001)

In de notitie 'Ruimte voor Werk' geeft de provincie Friesland voor de komende tien jaar het beleid over de ontwikkeling en verdeling van bedrijventerreinen aan. De notitie geeft uitvoering aan het Streekplan Fryslân 1994 en reikt randvoorwaarden aan voor gemeentelijk beleid.

Uit de vraag en aanbodgegevens in de A7-zone blijkt dat in deze zone in de periode 1995-1999 een verdubbeling van de uitgifte heeft plaatsgevonden in vergelijking met de vijf jaren daarvoor. Voorts blijkt dat het harde aanbod in 2000 ontoereikend is om aan de verwachte vraag tot 2010 te kunnen voldoen. Bij voortzetting van het huidige uitgiftetempo kan nog twee jaar voorzien worden in de vraag. Voor Drachten wordt aangegeven dat de zachte plannen voorzien in een toereikend aanbod voor alle segmenten tot 2010. Het is dus van belang de zachte plannen daadwerkelijk hard te maken. Algemene uitgangspunten voor de bedrijventerreinen zijn: een voldoende aanbod aan terreinen, het juiste terrein op de juiste plaats, het juiste bedrijf op het juiste terrein, hoge kwaliteit van de terreinen en behoud van de ruimtelijke kwaliteit van Fryslân.

Actieprogramma Duurzaam Ondernemen (2002)

Duurzaam ondernemen staat centraal in het Actieprogramma Duurzaam Ondernemen (GS 5 november 2002). Bedrijven worden ondersteund in een beperking van de milieubelasting, gecombineerd met een verbeterde concurrentiepositie. Een 'duurzame' onderneming berust op drie pijlers: een economische, ecologische en sociale pijler. Doel van het Actieprogramma is de ont koppeling van economische groei en de toenemende milieudruk. Aanvullend wordt bekeken hoe de sociale pijler bij de ont koppeling betrokken kan worden.

Voor het duurzaam beheer van bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord wordt parkmanagement vanaf het begin meegenomen. Intensief ruimtegebruik is een ander duurzaamheidsaspect.

Zorgvuldig ruimtegebruik in Fryslân, Pilotproject Bedrijvenpark Azeven-Noord Drachten (2003)

Zorgvuldig ruimtegebruik is een van de aandachtspunten van de provincie Fryslân. Om dit beleid tot uitvoering te brengen wil de provincie nagaan op welke wijze zorgvuldig ruimtegebruik op bedrijventerreinen tot stand kan komen. Zij heeft hierbij gekozen voor het Bedrijvenpark Azeven-Noord als onderzoeksobject. Doel van het onderzoek is om op het Bedrijvenpark Azeven-Noord een pilotproject zorgvuldig ruimtegebruik uit te werken dat kan dienen als voorbeeld voor gemeenten in de provincie Fryslân. Omdat ervaring hiermee ontbreekt is ervoor gekozen een deel van het terrein uit te werken, opdat een efficiënte uitgifte van bedrijfsterreinen niet wordt belemmerd. In het onderzoek worden verschillende oplossingen voor zorgvuldig ruimtegebruik in beeld gebracht en aangegeven wat de ruimtewinst, kosten en marktacceptatie is. In paragraaf 5.11.2 wordt nader ingegaan op de wijze waarop zorgvuldig ruimtegebruik toegepast kan worden in Bedrijvenpark Azeven-Noord.

Provinciaal Verkeers- en VervoersPlan (PVVP, 2000)

Het PVVP zet in aansluiting op het rijksbeleid in op een maximale benutting van de bestaande infrastructuur. Beperking van de groei van het autoverkeer is het uitgangspunt. Dit kan plaatsvinden door het meer en beter inzetten van alternatieve vervoerswijzen.

Daarbij kan gedacht worden aan personenvervoer (openbaar vervoer), goederenvervoer en vervoer over water. De groei van de automobiliteit kan voorts beperkt worden door locaties, onder meer voor bedrijven-terreinen, afhankelijk van de bereikbaarheid te plannen.

Provinciaal Waterhuishoudingsplan (2000)

Het Provinciaal Waterhuishoudingsplan zet in op water als een medebepalende factor in de keuze voor een locatie. Bij de keuze en inrichting van nieuw stedelijk gebied dient rekening gehouden te worden met het waterhuishoudkundig systeem van Friesland. Bestemmingsplannen dienen in dit verband een waterpara-graaf te bevatten (zie paragraaf 8.3).

Concept-Landschapsplan Rijksweg 7, traject Nieuwe Vaart-Frieschepalen (april 2000)

Het landschapsbeleidsplan heeft betrekking op de Rijksweg 7 en de directe omgeving. Op basis van een visie worden visueel ruimtelijke, functionele en ecologische eisen uiteengezet die voornamelijk betrekking hebben op de inpassing van het traject in het huidige landschap, de (aansluiting tussen de) groene elementen langs het traject en aanplanting of verwijdering van groene elementen langs het traject.

Op de kaart 'ruimtelijke consequenties, deelontwerp 6' is voor het plangebied aangegeven dat aan de noordzijde van de A7 de beplanting zal worden verwijderd. Daarnaast staan op de deelplankaart gebieden aangewezen en getypeerd als bedrijventerrein; het onderhavige plangebied is daarop echter niet aangegeven.

Provinciaal Milieubeleidsplan 2000-2003 (2000)

Het milieubeleidsplan heeft onder meer als doelstelling dat bedrijvigheid in Friesland zich dient te kunnen ontplooiën terwijl tegelijk het milieu hiervan minder schade ondervindt. Speerpunt is een verantwoord gebruik van grondstoffen en energie. Ondernemingen vooral in het midden- en kleinbedrijf (10 tot 100 werknemers) krijgen de kans om op basis van no cure no pay het bedrijf te laten doorlichten op preventieve maatregelen voor een milieuvriendelijkere bedrijfsvoering.

Afvalpreventie en energieverbruik staan daarbij centraal. Voor energie volgt de provincie de rijksdoelstelling van circa 2% besparing per jaar tot 2020 bij een economische groei van 3%.

2.4. gemeentelijk beleid

Bestemmingsplan Buitengebied

Voor het plangebied vigeert het bestemmingsplan Buitengebied 1984, dat door Gedeputeerde Staten is goedgekeurd op d.d. 3 juli 1986. In dat plan heeft het plangebied grotendeels de bestemming 'agrarisch gebied, met landschappelijke waarde'. Het beleid over deze bestemming is vooral gericht op het creëren van optimale productieomstandigheden voor landbouw en op behoud en bescherming van het landschap. Binnen de grenzen van het plangebied liggen verspreid enkele locaties met de bestemmingen wonen en agrarisch bedrijf.

In het noordwestelijke deel van het plangebied ligt tevens een gebied met de bestemming 'airstrip'. Deze airstrip wordt zo nu en dan voor zakelijk luchtverkeer gebruikt.

Voor het buitengebied is inmiddels een nieuw bestemmingsplan (BügelHajema, 2001) van kracht. De locatie Drachten Azeven-Noord (en Drachten-Oost) is hierin niet meegenomen in verband met de voorgenomen ontwikkeling van het bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord.

Bestemmingsplan Bedrijvenpark Drachten Noordoost-kwadrant (1999)

Het gebied waarop dit bestemmingsplan betrekking heeft valt buiten het plangebied van het onderhavige bestemmingsplan. Het gebied wordt begrensd door de N31, de A7, de Hege Brechsterleane en de Ureterp Vallaat en biedt plaats aan bedrijven die vallen binnen de milieucategorieën 1, 2 en 3 uit de publicatie "Bedrijven en milieuzonering" van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Deze bedrijven kunnen van invloed zijn op de milieuhinder in de omgeving en het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein.

Structuurplan Drachten Oost (1999)

Het Structuurplan Drachten Oost omvat het gebied aan de noord-oostzijde van Drachten tussen de Folgeralaan en de Knobben. Het betreffende gebied ligt ten noorden van het plangebied Bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord.

Het Structuurplan heeft ten doel woningbouw mogelijk te maken aan de oostzijde van Drachten. Deze woningbouw is voorzien na 2010. In het Structuurplan is rekening gehouden met een uitbreiding van het Bedrijvenpark Drachten Noord-Oost, echter niet met een bedrijventerrein direct ten zuiden van het geprojecteerde woongebied en met de huidige omvang. Wel is in het Structuurplan Drachten Oost het uitgangspunt opgenomen dat er bij de ontwikkeling van bedrijventerreinen ten oosten van Drachten geen hinder voor het toekomstig woongebied Drachten-Oost mag ontstaan.

Aanzet Stadsrandvisie Drachten (1994)

De Aanzet Stadsrandvisie Drachten is het resultaat van een studie naar een ecologische verantwoorde ontwikkeling van de stadsranden van Drachten. Aangezien binnen afzienbare tijd Drachten binnen het stelsel van omsluitende wegen vol is, zullen de komend decennia ontwikkelingen plaatsvinden buiten het stedelijk gebied. Voor de oostelijke rand van Drachten worden mogelijkheden voor woningbouw aangegeven. Hierbij wordt gedacht aan uitbreidingen, waarbij het bestaande landschap en de reeds aanwezige wegen de dragers van de ontwikkeling kunnen zijn.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan voor Smallingerland (GVVP, 1996)

Bereikbaarheid geldt in het GVVP als de doelstelling voor het verkeerssysteem. Aanpassingen van het systeem dienen plaats te vinden vanuit een afweging van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en milieu. Alle wegen binnen en buiten de bebouwde kom zijn op basis van de principes van Duurzaam Veilig daartoe gecategoriseerd. De A7 en de N31 zijn aangewezen als stroomwegen (120km/u). In het GVVP is geen rekening gehouden met het toekomstige bedrijventerrein. De wegen die op dit moment reeds aanwezig zijn in het plangebied zijn zogenaamde erftoegangswegen.

Naast een categorisering wordt ingezet op een goede afstemming tussen stroom- en oversteekwaliteit, een vergroting van het aandeel fiets en collectief openbaar vervoer en goede mogelijkheden voor overstapplaatsen.

Beschrijving verkeersonveiligheid in Smallingerland (1997)

De gemeente stelt dat waar mogelijk de verkeersonveiligheid moet worden verminderd. De wegen in het bedrijvenpark moeten dusdanig gecategoriseerd worden dat zij bijdragen aan de taakstelling van 40% minder slachtoffers in het jaar 2010 ten opzichte van 1985. Daarnaast moet de inrichting van de wegen worden aangepast op het verwachte verkeer voor het bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord.

Aandachtspunten voor de inrichting en het gebruik van het bedrijvenpark zijn onder meer: een goed overleg tussen gemeente, politie en eventuele betrokkenen vanuit het bedrijvenpark, een geschikte snelheid op de wegen op het bedrijvenpark en zorg dragen voor goede overstapvoorzieningen.

Groenstructuurplan Smallingerland (2000)

Het Groenstructuurplan geeft een lange termijn kader voor het groenbeleid binnen de bebouwde kom van onder andere Drachten. Bomen, water en kleinschalig groen bepalen de hoofdgroenstructuur. Aandachtspunten voor groen op bedrijventerreinen zijn:

- naast de functionele component ook aandacht besteden aan sfeer en allure;
- koppeling tussen functionele eisen (plaatsing wegen, parkeerplaatsen, goten, leidingen) en groen;
- stimuleren aantrekkelijke zichtlocaties.

Landschapbeleidsplan Smallingerland (1991)

Het Landschapsbeleidsplan heeft tot doel beter te kunnen inspelen op huidige en toekomstige ontwikkelingen in het landschap (onder andere schaalvergroting en intensivering). Toekomstige ontwikkelingen in verschillende sectoren dienen afgestemd te worden op de gewenste ontwikkelingen in het landschap.

Het gebied aan de oostkant van Drachten is getypeerd als hoogveenontginningsgebied en als singelgebied. Tevens is aangegeven dat de landschapselementen Dobbe en Pingo voorkomen.

Door middel van een strategie van actieve handhaving wordt gestreefd naar een sterke verweving van landbouw, recreatie, landschapsbeheer, waterbeheer en andere functies.

Het plangebied is een kleinschalig open singelgebied dat gehandhaafd en versterkt dient te worden. Dit geldt onder andere voor de karakteristieke ontginningsassen. Daarbij bestaan mogelijkheden voor uitbreiding van bos- en houtopstanden. Voor de singelgebieden moet worden gestreefd naar een duurzame structuur die ruimte laat voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Ook is gesteld dat recreatief medegebruik (wandelen, fietsen) wenselijk is voor de recreatieve uitloop vanuit Drachten. Verder dienen de ecologische relaties met aangrenzende gebieden te worden versterkt.

Milieubeleidsplan Smallingerland 1999-2003, 'Samenwerken aan het milieu' (1999)

In het Milieubeleidsplan 1999-2003 heeft de gemeente Smallingerland vastgelegd dat zij koploper wil blijven op het gebied van Duurzaam Bouwen, met als speerpunten integraal waterbeheer en alternatieve energiebronnen. Naast de fysieke duurzaamheid wordt sociale duurzaamheid onderscheiden: de kwaliteit van de leefomgeving. Aan sociale duurzaamheid dragen onder meer bij: variatie in bebouwing, differentiatie in functies, inbreiden in plaats van uitbreiden en een kwalitatief hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte.

Collegeprogramma 'Ruimte voor Kwaliteit' (1998)

In de nota Ruimte voor Kwaliteit is uitwerking gegeven aan het collegeprogramma voor de periode 1999-2002. De voorstellen in deze uitwerking zijn gekoppeld aan de doelstellingen en uitgangspunten in het collegeprogramma. Met name het voorstel onder 'de kwaliteit van het bestaan' is van belang. De kern van dit voorstel is het creëren en garanderen van de mogelijkheden tot zelfontplooiing en deelname aan de maatschappij. Een positief vestigingsklimaat en extra aandacht voor de versterking van de positie van het midden- en kleinbedrijf (onder andere door een vergroting van het aanbod aan kleinere kavels en combinatie wonen/werken) dragen bij aan de economische ontwikkeling van Smallingerland. Om verder invulling te geven aan een evenwichtige verhouding tussen economische groei en behoud van het milieu dient het huidige locatiebeleid van scheiding van wonen en industrieterreinen, voortgezet te worden. Daarnaast kan bij nieuwe bedrijventerreinen een interne zonering worden gehanteerd.

Tevens dienen bedrijven in het kader van de milieuwetgeving te voldoen aan eisen van afvalpreventie, energiebesparing, zuinig omspringen met grondstoffen enzovoort.

Voorts is het gezamenlijk standpunt van het college dat Drachten Oost als uitbreidingslocatie voor woningbouw in beeld blijft.

Het collegeprogramma voor de periode 2002-2006 is een voortzetting van bovengenoemde lijn. Het doel is een boven gemiddeld aantrekkelijke gemeente om in te wonen, werken en recreëren tot stand te brengen. Ten aanzien van werken is de ambitie om de werkgelegenheid minimaal op het fries gemiddelde te krijgen. Ingezet wordt op een voldoende aanbod aan kwalitatief hoogwaardige bedrijfs- en kantorenlocaties. Het accent ligt daarbij op de kwalitatief hoogwaardige arbeid.

Bedrijventerreinenstrategie Smallingerland (1999)

De Bedrijventerreinenstrategie bevat een onderzoek naar de ruimtebehoefte aan bedrijventerreinen en naar geschikte locaties voor bedrijventerreinen. Op basis daarvan is een ruimtelijk-economische strategie geformuleerd.

Wat betreft de behoefte aan bedrijventerreinen wordt geconcludeerd dat met name in de periode 1994-1999 de uitgifte in de gemeente Smallingerland hoog is geweest. Veel is uitgegeven in de sectoren industrie, logistiek en dienstverlening. Verder wordt gesteld dat zich op grond van te verwachten economische ontwikkelingen (onder andere de ontwikkeling van de A7-zone) een extra vraag naar bedrijventerreinen in de gemeente Smallingerland zal voordoen. Gelet op de omvang van de gemeente wordt gedacht aan de ontwikkeling van één of twee bedrijventerreinen, die zodanig worden gesegmenteerd dat voor verschillende activiteiten aan de vraag kan worden voldaan. De daadwerkelijke realisatie van de uitgifte van bedrijventerreinen zal mede afhangen van het concurrerend aanbod in de regio. Een regionale afstemming van de segmentatie van het toekomstig aanbod wordt daarom van belang geacht.

Voor de periode 2005-2020 wordt de gemeente geadviseerd de volgende terreinen tot ontwikkeling te brengen: uitbreiding De Haven voor de combinatie van een gemengd-plus-terrein en een transport- en distributieterrein en uitbreiding van Bedrijvenpark Noord-Oost voor de combinatie van een modern gemengd terrein en een bedrijvenpark.

Om aan de uiteindelijk ruimtebehoefte van bedrijven en instellingen te kunnen voldoen worden vijf randvoorwaarden van groot belang geacht: segmenteringsplan, bereikbaarheid, monitoring van vraag- en aanbodontwikkelingen, regionale samenwerking en behoud kwaliteit van terreinen.

In hoofdstuk 4 wordt uitgebreid ingegaan op de behoefte aan bedrijventerreinen en de locatiekeuze.

Raamplan Drachten (2000)

Het westelijke deel van het plangebied maakt deel uit van het landinrichtingsgebied ten noordoosten van Drachten. Hoofddoelstelling van het landinrichtingsproject is verbetering van de inrichting van het landelijk gebied. Middelen daartoe zijn: de verbetering van de verkaveling, waterbeheersing en ontsluiting voor de landbouw, het herstellen van landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten, ontwikkeling van natuur, het creëren van meer recreatiemogelijkheden, verbetering van de verkeersveiligheid en het inzetten van landinrichting bij toekomstige stadsuitbreiding.

De landinrichtingscommissie zet in op het vrijwillig ruilen van gronden met behoud van de kenmerkende structuur van het landschap. De grondeigenaren krijgen de mogelijkheid om percelen te vergroten. Voorwaarde is dat zij rondom de nieuwe perceelsgrenzen elzensingels aanplanten of herstellen. In het raamplan is de aanleg en verbetering van de wegbeplanting langs De Knobben aangegeven. Voorts is de aanleg van een verhoogd kruisingsvlak op het kruispunt Alde Laweijswijk/De Feart/De Knobben opgenomen. De aanleg van fiets- of voetpaden is in het plangebied niet voorzien.

3. BESTAANDE SITUATIE PLANGEBIED

3.1. Algemeen

Plangebied

Het plangebied ligt ten oosten van Drachten nabij het knooppunt N31/A7 (zie hoofdstuk 1, afbeelding "Ligging en begrenzing van het plangebied"). Ter hoogte van dit knooppunt zijn reeds enkele bedrijven gevestigd. Het plangebied wordt verder grotendeels omgeven door landelijk gebied.

Voor de begrenzing van het terrein is gekozen voor: de A7 in het zuidoosten, de N31 in het westen, het vliegveld Drachten en De Knobben in het noorden en De Feart in het oosten. Ten noorden van het plangebied ligt het toekomstige woongebied Drachten Oost waarvoor reeds een structuurplan is opgesteld (structuurplan Drachten-Oost, Kuiper Compagnons, mei 1999). Het plangebied heeft een totale omvang van circa 225 ha.

Huidig gebruik

Het plangebied kent hoofdzakelijk een agrarisch gebruik en bestaat vooral uit grasland. Vooral in de zuidpunt vindt extensieve beweiding plaats. In het gebied zitten thans 2 agrarische bedrijven en wel aan de Doese 15 (klein mestkuikenbedrijf) en de Knobben 102 (melkveehouderij). Het bedrijf aan de Doese 3 is vanaf 1 september 2002 opgeheven.

Aan de randen van het plangebied komt verspreide woonbebouwing voor al of niet in combinatie met agrarisch bedrijf. De woningen zijn hoofdzakelijk vrijstaand en liggen op tamelijk ruime kavels. In het centrum van het plangebied ligt een asielzoekerscentrum (AZC). Door de schaal en witte kleur van de bebouwing is dit een opvallend element in het landschap. Ten noorden van het AZC ligt het zogenaamde Skiedingsbosje. Dit bosje is eigendom van It Fryske Gea. In het westelijk deel lag tot voor kort een monumentaal boerderijtje (Rijksmonument, Noorderend 16). Het boerderijtje is echter in 2003 na een brand verloren gegaan en zal niet worden herbouwd.

In het plangebied is over het algemeen sprake van extensief recreatief medegebruik van het landschap. Vanwege het kleinschalige karakter is het gebied recreatief aantrekkelijk. De N31 en de A7 vormen hierbij wel barrières.

Ten noorden van het westelijk deel van het plangebied ligt de airstrip Drachten. De start- en landingsbaan is geasfalteerd en het terrein is opgehoogd. Deze airstrip wordt zo nu en dan voor zakelijk luchtverkeer gebruikt. Daarnaast wordt het vliegveld (incidenteel) gebruikt voor recreatieve activiteiten zoals voor ultra-light vliegtuigjes en voor dragraces. Bij het vliegveld behoort een tweetal geluidscontouren, namelijk van 47 en 57 bkl². In het noordwestelijk deel van het plangebied is een Verkeerseducatie- en kenniscentrum (VEKC) gevestigd.

3.2. Landschap

Ontstaansgeschiedenis

Het plangebied ligt in een afgegraven hoogveengebied dat vanaf de zestiende eeuw is ontgonnen. Het westen van het plangebied is ontgonnen vanuit de Noorder Dwarsvaart, die nu in de bebouwde kom van Drachten ligt. Het oostelijk deel is ontgonnen vanuit de Ureterpervaart, thans een weg waaraan Ureterp aan de Vaart is gelegen. Loodrecht op de vaarten werden wijken gegraven. Deze wijkenstructuur is nog duidelijk herkenbaar in het landschap (onder andere de Heerewijk en de Hooglands- of Reinderwijk). Diagonaal door het gebied loopt de grens tussen de ontginningen vanuit de Noorder Dwarsvaart en de Ureterpervaart.

De beide ontginningen verschillen duidelijk in hoogte. Het oostelijke deel ligt op een hoogte van circa NAP 3,5 tot 4 m. Het westelijke deel op ongeveer NAP + 2 tot 2,5 m. Naast het verschil in verkavelingsrichting is dat hoogteverschil een tweede duidelijk onderscheid tussen beide gebiedsdelen.

Het oude kavelpatroon is wel veranderd, maar nog goed te herkennen. Het plangebied heeft over het algemeen een strokenverkaveling: de kavels zijn smal en lang en evenwijdig aan elkaar. In het westen en vooral juist ten oosten van de Heerewijk zijn door samenvoeging en ruilverkaveling blokvormige kavels ontstaan. Daardoor is de karakteristieke lange, smalle verkaveling geweld aangedaan.

² De geluidsbelasting in de kleine luchtvaart wordt weergegeven met de term 'bkl'. Dat staat voor "geluidsBelastingseenheid Kleine Luchtvaart". Daarmee wordt alleen het vliegtuiggeluid tot uitdrukking gebracht. De verwachting is, dat door de Europese Richtlijn Omgevingslawaaai de huidige geluidsmaat 'bkl' in 2007 wordt vervangen door de 'Lden' en de 'Lnight'. Dit zijn de nieuwe Europese geluidsmaten die voor alle geluidsbronnen gaan gelden.

Singels en overige beplanting

Langs veel van de perceelsgrenzen zijn singels aanwezig (zie afbeelding "Singels in het plangebied"). Overheersende boomsoort is de zwarte els. Doordat de singels zowel in de kavelrichting als loodrecht daarop zijn aangeplant, ontbreken vergezichten en heeft het landschap een kleinschalig karakter. De kwaliteit van de elzelsingels loopt sterk uiteen.

Rond het voormalige monumentale boerderijtje, ten zuiden en oosten van het AZC, rond het bebouwingscluster langs de Knobben en in het gebied met verspreide bebouwing aan de oostzijde van het gebied is de kwaliteit van de elzelsingels goed. In het zuidwesten van het plangebied en in het midden van het oostelijke deel is de kwaliteit van de elzelsingels slecht en zijn veel elzelsingels in de loop van de tijd verdwenen. De singels die nog over zijn, zijn vaak erg uitgedund of hebben weinig vitale bomen meer. Verder is langs de Doese en de Knobben sprake van een laanbeplanting met eiken.

It Skiedingsboskje

Naast de scheidingslijn tussen de beide verkavelingen en nabij het AZC ligt It Skiedingsboskje. Dit bosje is circa 0,75 ha groot en werd vroeger gebruikt als geriefhoutbosje, voor eikenhout. In 1926 werd in het Skiedingsboskje de Bospaardestaart ontdekt. Deze soort was toen en is nu nog steeds zeldzaam. Om de Bospaardestaart te beschermen heeft It Fryske Gea het Skiedingsboskje in 1958 aangekocht. De beplanting van het bosje bestaat in hoofdzaak uit zomereiken en berken. Daarnaast komen zoete kers, ratelpopulier en zwarte els voor. Onder de bomen is het bosoppervlak voor een groot deel begroeid met adelaarsvaren. Het bosje heeft geen recreatieve functie en is alleen toegankelijk op aanvraag van It Fryske Gea.

Overige elementen

Verspreid in het plangebied komen pingoruïnes voor. In paragraaf 3.4 wordt hier nader op ingegaan. Deze ruïnes zijn in de loop der tijd geheel onder het maaiveld verdwenen en zijn niet meer herkenbaar in de verkavelingsstructuur van het plangebied.

Oorspronkelijk was het plangebied onbebouwd. Het land behoorde bij Drachtstercompagnie en Ureterp aan de Vaart. Deze dorpen hebben een voor veenkoloniale ontginningen karakteristieke lintbebouwing.

De huidige bebouwing in het plangebied is van latere datum. Verspreid langs de wegen komt een aantal (voormalige) boerderijen voor. Vooral aan de oostelijke grens van het plangebied ligt verspreide bebouwing. Het merendeel van deze bebouwing is waarschijnlijk aan het eind van de 18^e en het begin van de 19^e eeuw gebouwd. Verder liggen in het gebied enkele nieuwe functies en functies die vanuit landschappelijk en cultuurhistorisch oogpunt geen relatie hebben met het gebied zoals het asielzoekerscentrum en het Verkeerseducatie- en kenniscentrum.

3.3. Natuur

Natuurwaarden

Door verschillende natuurorganisaties is inventariserend onderzoek verricht naar de natuurwaarden in het plangebied. De aandacht was vooral gericht op zogenaamde aandachtsoorten (beschermde soorten, doelsoorten en rodelijstsoorten). Er is onderzoek verricht naar vaatplanten, mossen en korstmossen, zoogdieren, broedvogels, reptielen en amfibieën en dagvlinders. In de MER wordt hier uitvoerig aandacht aan besteed. De resultaten van de onderzoeken zijn opgenomen in de MER en het bij de MER behorende bijlagenrapport.

Uit de onderzoeken blijkt dat in het plangebied diverse beschermde soorten, doelsoorten en Rodelijstsoorten voorkomen. Voor de soorten die beschermd worden volgens de Vogel- en Habitatrichtlijn en de Flora- en Faunawet mag het leefgebied niet worden aangetast. Onder voorwaarden is ontheffing mogelijk.

De Rode-lijst soorten worden momenteel niet wettelijk beschermd, maar aantasting van hun leefgebied betekent echter dat hun voortbestaan wordt bedreigd.

Doelsoorten zijn soorten die beschreven staan in het Handboek natuurdoeltypen 2001. De natuurdoeltypen waar zij bijhoren, omvatten bepaalde natuurkwaliteiten. Deze natuurdoeltypen kunnen worden gebruikt als toetssteen voor de ontwikkeling van natuur.

Binnen het plangebied is sprake van diverse leefgebieden die van belang zijn voor de aandachtsoorten. Het betreft hier o.a.: sloten, wijken, houtwallen, elzensingels en struwelen; Slootkanten met plaatselijk een flauw talud en plas-drassituaties; Natte graslandgebieden, vochtige niet te intensief beheerde graslanden, bloemrijk grasland, bloemrijke ruigten; droge en schrale bermen; Voedselrijk water met gevarieerde begroeiing. It Skiedingsboskje is door zijn ouderdom vooral in botanisch opzicht van belang; er komen evenwel geen aandachtsoorten voor. Gezien de geringe omvang van het bosje is de waarde voor broedvogels, zoogdieren, insecten en paddestoelen beperkt. Wel biedt het bosje beschutting aan onder andere reeën, kleine marterachtigen en kleine zangvogeltjes.

Ecologische verbindingzone

Ten noorden van het plangebied is door de provincie een ecologische verbindingzone geprojecteerd. Uitgegaan wordt van een ontwikkeling van een toekomstige ecologische verbindingzone ten noorden van De Knobben, komend vanuit het oosten en ter plaatse van De Dammen naar het noorden afbuigend langs het toekomstige woongebied van Drachten-Oost.

Voor het behoud en de ontwikkeling van de natuurwaarden in het plangebied is het van belang dat vanuit het gebied mogelijkheden zijn deze ecologische verbindingzone te bereiken. Het gaat om een droge verbindingzone, dat wil zeggen om een zone die droge natuurgebieden met elkaar verbindt. Planten en dieren kunnen vanuit het plangebied deze geprojecteerde verbindingzone zonder barrières bereiken. Een bemerking is dat het plangebied voor een aantal soorten niet geschikt is als doorgangsgebied. Naar het zuiden toe vormt de A7 een grote barrière voor de uitwisseling van soorten. Alleen via de lucht is uitwisseling mogelijk.

3.4. Archeologie

Om inzicht te krijgen in de archeologische waarden in het plangebied is in 2002 een inventariserend archeologisch onderzoek gedaan. Dit onderzoek is verricht in het kader van de MER (RAAP-Rapport 816 juni 2002). Uit dit onderzoek is gebleken dat in het plangebied archeologische vindplaatsen en pingoruïnes voorkomen (zie afbeelding "Archeologie"). Hierna volgt een beschrijving van de archeologische waarden uit het onderzoek.

Archeologische vindplaatsen

Aan de noord-westzijde van het gebied liggen vier archeologische vindplaatsen. In het perceel ten oosten van de airstrip is uit de literatuur een grafheuvel bekend (vindplaats 1). Aan het eind van de jaren zestig is deze opgegraven. Deze grafheuvel is hoogstwaarschijnlijk geheel verdwenen. Wel kunnen de eventueel aanwezige dieper gelegen archeologische sporen in de directe omgeving van de voormalige grafheuvel intact zijn.

Vindplaats 1 heeft een lage kwaliteit en wordt derhalve niet behoudenswaardig geacht. Daarnaast zijn een drietal vuursteenvindplaatsen uit de Steentijd ontdekt (vindplaatsen 2, 3 en 4). Vindplaats 2 ligt buiten het plangebied. De bodem is ernstig verstoord. Ook deze vindplaats heeft een lage kwaliteit en wordt niet behoudenswaardig geacht. De twee andere vindplaatsen in het gebied liggen ten oosten en noordoosten van de voormalige boerderij Noorderend 16. Deze plaatsen zijn nog niet nader onderzocht. Verder zijn op enkele plaatsen in het noorden en oosten van het plangebied podzolgronden aangetroffen die intact zijn. Daarmee zijn dat potentiële archeologische vindplaatsen.

Pingoruïnes

In het oostelijk deel van het plangebied liggen vijf dobben. Uit het onderzoek komt naar voren dat vier van de vijf dobben pingoruïnes zijn. Pingoruïnes zijn ontstaan in de laatste ijstijd. De ondergrond was toen permanent bevroren. Op lage plekken kon onder bepaalde omstandigheden een kern van ijs ontstaan. Die drukte de afdekkende bodemlaag omhoog, zodat een heuvel ontstond. Deze heuvel heet pingo. Wanneer de deklaag barstte, smolt bij stijgende temperatuur het ijs en spoelde de deklaag af. Dat afgespoelde materiaal kwam als een wal aan de voet van de pingo terecht. Na het smelten van al het ijs bleef op de plaats van de pingo een laagte achter. Vaak zijn deze laagten in latere tijd geheel of gedeeltelijk met veen dichtgegroeid. Dan spreekt men over een dobbe. In veel gevallen zijn de randen van pingoruïnes in de Steentijd een vestigingsplaatsen geweest. Pingoruïnes waarin het veen nog aanwezig is, zijn ongeroerd en daarmee potentiële archeologische vindplaatsen.

De vier pingoruïnes bevatten nog een intacte veenlaag. De kans is daardoor groot dat in deze pingoruïnes archeologisch interessant materiaal aanwezig is, deze dobben worden dan ook als behoudenswaardig beschouwd. Vanwege de potentiële archeologische waarde wordt in het rapport de aanbeveling gedaan te streven naar behoud, inpassing en planologische bescherming van de dobben. De laatste dobbe (3) is geen pingoruïne en wordt archeologisch niet als behoudenswaardig beschouwd.

4. BEHOEFTE AAN BEDRIJVENTERREINEN

4.1. Algemeen

De gemeente Smallingerland is de grootste stedelijke kern in de A7-zone. In deze zone is de uitgifte van bedrijventerrein tussen 1995 en 1999 verdubbeld. De voorraad direct uitgeefbaar bedrijventerrein is daardoor ontoereikend geworden om in het komende decennium aan de vraag te kunnen voldoen. Op grond van de te verwachten economische ontwikkelingen in de A7-zone zal zich bovendien een extra vraag naar bedrijventerreinen in de gemeente Smallingerland voordoen. Zeker op langere termijn (tot 2030) is het aanbod aan bedrijfsterrein onvoldoende. Het verwachte tekort is zowel kwantitatief (aantal hectares), als kwalitatief (voor specifieke segmenten).

Drachten heeft binnen de A7-zone het karakter van een moderne veelzijdige bedrijvenstad. De afgelopen jaren kende Drachten een sterke groei in de uitgifte van bedrijventerrein. Daarbij was de vraag vooral geconcentreerd in het moderne gemengde segment (alle soorten bedrijvigheid, milieucategorie 2-4). Hiernaast bestond vraag naar de segmenten transport en distributie, hoogwaardig bedrijvenpark en gemengd plus (alle soorten bedrijvigheid, milieucategorie 3-5). Verder maakte de kantorenontwikkeling volwaardig onderdeel uit van de bedrijfsmatig ontwikkeling.

4.2. Prognose benodigde capaciteit

In het MER-rapport is een prognose van de benodigde capaciteit voor het bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord opgesteld. De prognose is gebaseerd op de vraag, de historische uitgifte en de restcapaciteit van nog beschikbare en te ontwikkelen bedrijventerreinen (zoals de uitbreiding van bedrijventerrein de Haven). Deze gegevens leiden tot een inschatting van het minimale en maximale ruimtebeslag en tot een uitgifteprognose. In de hierna volgende paragrafen worden de belangrijkste uitkomsten uit het MER-rapport genoemd.

Prognose van de vraag

De prognose van de vraag naar bedrijventerrein is ontleend aan provinciaal beleid uit de nota's 'Structuurschets A7-zone' en 'Bedrijventerreinen en kantorenlocaties 2000-2010, 'Ruimte voor Werk'.

Uit 'Ruimte voor Werk' (februari 2001) blijkt de A7-zone tot 2010 een tekort van ruim 450 ha te vertonen in het harde aanbod aan uit te geven bedrijfsterrein. Indien alle 'zachte' plannen worden meegeteld, bedraagt het tekort ruim 30 ha. Het is daarom noodzakelijk de 'zachte' plannen, waaronder voor Drachten Azeven-Noord, uit te werken tot harde plannen.

Uit de 'Structuurschets A7-zone' (februari 2001) blijkt dat daartoe in de regio Drachten voor de eerste planperiode van 10 jaar nog ruimte moet worden gezocht voor minimaal 112 ha en maximaal 182 ha bedrijfsterrein (inclusief 15 ha (aannee van Smallingerland) voor Gorredijk). Voor de lange termijn (2010-2030) bedraagt de vraag naar bedrijventerreinen in de regio Drachten 210 à 332 ha. Kwalitatief bestaat voornamelijk behoefte aan bedrijventerreinen in het modern gemengde segment. Daarnaast bestaat ook vraag naar de segmenten transport en distributie, bedrijvenpark en gemengd plus.

Historische uitgifte en restcapaciteit in Drachten

Uit gegevens van de gemeente Smallingerland blijkt dat in de periode 1997-2002 er gemiddeld 17,3 ha aan bedrijventerreinen werd uitgegeven. In 1999 werd een piek bereikt met 22,4 ha. Voor de periode 2003 bedraagt de prognose 16 ha uitgifte.

Het totaal aan restcapaciteit van bestaande bedrijventerreinen plus de omvang van op korte termijn te ontwikkelen terreinen bedraagt ruim 115 ha. Als de verwachte verkopen in 2002 en 2003 en de economische voorraad (samen 68,6 ha) daarvan worden afgetrokken, resteert aan planologische voorraad per 01-01-2004 (= begin planperiode) nog slechts 47 ha. Dit is nog voldoende voor twee à drie jaar terreinuitgifte en derhalve volstrekt onvoldoende voor een gezonde economische ontwikkeling voor de middellange, maar ook voor de korte termijn.

Actuele behoefteprognose Bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord

In de Startnotitie was als doelstelling voor Azeven-Noord een omvang vermeld van 115 ha + het segment 'wonen en werken'. Dit resulteerde in een uitgeefbaar oppervlak van 122,6 ha. Deze omvang was voornamelijk gebaseerd op de maximale behoefteprognose voor de korte termijn uit de nota 'ontwerp Structuurvisie A7-zone' (BVR, 2001).

Inmiddels zijn nieuwe inzichten ontstaan over de restcapaciteit en de benodigde economische voorraad. Op basis van twee scenario's is in de MER een actuele prognose voor Azeven-Noord opgesteld. Voor de uitgifte zijn twee scenario's ontwikkeld met een verschillend uitgiftetempo:

maximaal uitgiftetempo: tot 2010: (182ha -15ha / 10 jaar=) 16,7 ha;
na 2010: (332ha/20 jaar=) 16,6 ha;

minimaal uitgiftetempo: tot 2010: (112ha - 15ha / 10 jaar=) 9,7 ha;
na 2010: (210ha - / 20 jaar=) 10,5 ha.

In beide scenario's wordt als uitgangspunt gehanteerd:

- de restcapaciteit van bestaande en te ontwikkelen bedrijfsterreinen bedraagt ruim 115 ha;
- de ijzeren voorraad wordt berekend als 2 x de gemiddelde uitgifte over de afgelopen vijf jaar en bedraagt 34 ha;
- de uitgifte in Drachten Azeven-Noord wordt berekend als het saldooverschil tussen de totale prognose en de uitgifte op de andere terreinen.

Op grond van de nieuwe inzichten wordt in de MER berekend dat de gecorrigeerde behoefte voor Bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord voor de planperiode 2004-2013 uitkomt op minimaal 57 hectare en maximaal 120 hectare.

Schatting minimaal en maximaal ruimtebeslag

In de Richtlijnen verzocht de Commissie m.e.r. een alternatief te ontwikkelen met een minimaal ruimtebeslag, ofwel een Compact alternatief. Een minimaal ruimtebeslag kan verkregen worden door een stapeling van kantoorfuncties en parkeerplaatsen. Uitgangspunt is dat dit leidt tot een afname van 15% van het uitgeefbaar oppervlak. De suggesties van de Commissie m.e.r. over minimaal ruimtebeslag resulteren in een behoefteprognose voor Bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord tot 2014 van minimaal 50 ha tot maximaal 100 ha.

Uitgeefbaar terrein Bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord en doorkijk naar 2030

In het kader van de MER is voor de ontwikkeling van het mma door de gemeente Smallingerland de economische haalbaarheid van de alternatieven nagegaan. Daarbij is berekend dat een plan met een uitgeefbaar oppervlak van circa 100 ha een tekort heeft dat circa €5,5 mln groter is dan het oorspronkelijke Basisalternatief van 122 ha. Indien binnen die 100 ha ook nog rekening moet worden gehouden met de inpassing van drie pingoruïnes (zie paragraaf 3.4 en 5.4.2), loopt het tekort op tot circa €6,5 mln. Deze oplopende tekorten maken het mma niet realiseerbaar hetgeen door de gemeente niet acceptabel wordt geacht. Het tekort kan onder andere worden gereduceerd door een vergroting van het verkoopbaar terrein.

De financiële overwegingen leidden er derhalve toe dat de omvang van het uitgeefbaar terrein van het bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord is vergroot is van 100 tot 110 ha. Deze oppervlakte van 110 hectare valt binnen de geprognosticeerde behoefte van minimaal 57 en maximaal 120 hectare.

Na 2030 staan de ontwikkelingen niet stil. Verwacht wordt onder meer de vergroting van Azeven-Noord in oostelijke richting en de ontwikkeling van bedrijvenpark en kantoren aan de zuidzijde van de A7.

4.3. Motivering van de locatiekeuze

Zowel in het Streekplan Friesland 1994 als in de Structuurschets A7-zone is aan de oostzijde van Drachten ter hoogte van het knooppunt N31/A7 de ontwikkeling van een bedrijventerrein aangegeven. Op provinciaal niveau wordt daarmee de realisatie van een bedrijventerrein op deze locatie ondersteund.

In het rapport 'bedrijfsterreinenstrategie Smallingerland' (Buck Consultants, 1999)³ zijn alle beschikbare ontwikkelingslocaties voor de realisatie van de toekomstige behoefte aan bedrijventerrein onderzocht.

³ Hoewel het onderzoek enigszins verouderd is, zijn de navolgende conclusies voor wat betreft de locatie Drachten Noordoost (= Drachten Azeven) onveranderd van toepassing. Dat geldt mogelijk niet voor de overige locaties.

Het betreft de volgende vijf potentiële locaties:

- Uitbreiding De Haven.
- Burmaniapark/Vrijburg.
- Uitbreiding Drachten Noordoost (is de locatie Drachten Azeven-Noord).
- Uitbreiding Drachten Zuidwest.
- Suderskarren.

Deze locaties zijn afgewogen op basis van marktcriteria (bijvoorbeeld, ligging ten opzichte van het hoofdwegenstelsel, woongebieden, mogelijkheid van zichtlocaties) en beleidscriteria (bijvoorbeeld, aansluiting op bestaande terreinen, toekomstige uitbreidingsmogelijkheden, ligging ten opzichte van natuurwaarden). In de volgende tabel zijn de beoordelingsresultaten van de potentiële locaties aangegeven.

Tabel: Beoordeling potentiële locaties

	Gemengd plus	Modern mengd	ge-	Bedrijvenpark	Transport en Distributie
Uitbreiding De Haven	-	0/-		0	--
Burmaniapark/Vrijburg	-	0/-		0/-	0
Uitbreiding Drachten Noordoost	+	+		+	0
Uitbreiding Drachten Zuidwest	0/+	0/+		0	0
Suderskarren	--	--		--	--

Bron: Buck Consultants, 1999

Uit de tabel blijkt een gunstige beoordeling van de locatie Drachten Noordoost, met name voor de gecombineerde ontwikkeling van een modern gemengd terrein en een bedrijvenpark. De pluspunten van Drachten Noordoost zijn bereikbaarheid, aansluiting op het bestaande bedrijventerrein (bedrijvenpark Drachten Zuidwest) en de mogelijkheden voor zichtlocaties. Bovendien biedt de locatie goede uitbreidingsmogelijkheden en is de gemeente Smallingerland al eigenaar van (een deel van) de grond.

De voorkeur voor de locatie Drachten Azeven-Noord berust daarmee vooral op argumenten vanuit het beleid en de markt. Milieuargumenten hebben bij de locatiekeuze een relatief ondergeschikte rol gespeeld. De locatie ligt echter vanuit milieuoverwegingen (vanuit de natuurinvalshoek, vanuit het mobiliteits- en het bereikbaarheidsprofiel) gunstig.

5. UITGANGSPUNTEN EN PLANOPZET

5.1. Algemene uitgangspunten

De gemeente heeft zich voor de planontwikkeling van het Bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord ten doel gesteld om een modern-gemengd bedrijventerrein te realiseren met daarbij een beperkte mogelijkheid voor de combinatie 'wonen en werken'. Uitgangspunt is het creëren van een bedrijventerrein dat voldoende groot is voor een uitgifteperiode van 10 jaar. Daarbij gaat de gemeente uit van een zodanig flexibele opzet dat kan worden ingespeeld op een hoog en een laag uitgiftetempo en op een gefaseerde ontwikkeling.

Met de ontwikkeling van het Bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord wil de gemeente Smallingerland zowel op lokaal als op (boven-)regionaal niveau in de A7-zone bijdragen aan het uitbreiden van de voorraad uitgeefbare bouwterreinen voor zowel lokale als regionale bedrijven uit verschillende segmenten. Hiermee tracht de gemeente de economische positie en de werkgelegenheidssituatie in Drachten het behouden en mogelijk te verbeteren.

Naast de functie van het bedrijventerrein worden een aantal specifieke functies in het plangebied opgenomen: het asielzoekerscentrum (AZC), een aantal woningen en agrarische bedrijven binnen het plangebied en het Verkeerseducatie- en kenniscentrum.

Bij de realisering van het bedrijventerrein wordt uitgegaan van de volgende doelen en ambities:

- het realiseren van een bedrijvenpark van regionaal belang, dat mede het visitekaartje van de ontwikkelingszone A7 vormt;
- het realiseren van een duurzaam bedrijventerrein;
- een goede landschappelijke inpassing: het creëren van een relatie tussen het groen in het bedrijventerrein en het omringende landschap en respect voor landschappelijke en cultuurhistorische waarden, zoals kenmerkende structuren, beplantingen en de pingoruïnes;
- realisering van een optimale waterhuishouding en gebruik van duurzame energie;
- het realiseren van een bedrijventerrein waarvan het huidige woongebied van Drachten en het toekomstige woongebied in Drachten-oost geen onaantoonbare hinder ondervinden;
- een goede bereikbaarheid en een veilige verkeersstructuur.

5.2. Planopzet in hoofdlijnen

In deze paragraaf wordt de toekomstige ruimtelijke inrichting van het plangebied in hoofdlijnen beschreven. Het plangebied bestaat in hoofdzaak uit agrarisch gebied. Langs de noord-oostrand van het plangebied zal een deel van dit bestaande agrarisch gebied en de bestaande (woon) bebouwing gehandhaafd blijven. In het overige deel van het plangebied wordt de realisatie van een bedrijventerrein mogelijk gemaakt. De grootte van het uitgeefbaar terrein bedraagt circa 110 hectare.

Het ontwerp voor het Bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord is aangegeven op de afbeelding "Stedenbouwkundig plan". De aangegeven indeling is gebaseerd op het zogenoemde mma (meest milieuvriendelijke alternatief), dat is ontworpen op basis van een vergelijking van diverse inrichtingsvarianten in het milieueffectrapport (MER). De ruimtelijke structuur van het bedrijventerrein wordt in hoofdzaak bepaald door de verkavelingsstructuur van het huidige landschap met haar wijken en elzensingels. Daarnaast zijn de pingoruïnes, het AZC en het bosje van It Fryske Gea (it Skiedingsboskje) bepalend voor de ruimtelijke opzet. Er kan onderscheid gemaakt worden in:

- twee deelgebieden, west en oost;
- het middengebied;
- de randen en overgangen naar het landschap;

Op de afbeelding "Planopzet in hoofdlijnen" is de planopzet schematisch aangegeven.

Twee deelgebieden: west en oost

De twee deelgebieden, west en oost, bieden ruimte aan bedrijven (**A en A'**) uit de milieucategorieën 1 tot en met 4 zoals genoemd in de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering". Aangezien de gemeente nog niet alle gronden in eigendom heeft, krijgt een deel van het bedrijventerrein een uit te werken bestemming (**A'**). Hiermee wil de gemeente voorkomen dat ongewenste ontwikkelingen plaatsvinden op het terrein en zo de kwaliteit van het bedrijventerrein waarborgen. Op de plankaart is aangegeven waar een bedrijf uit een bepaalde milieucategorie gerealiseerd mag worden. Een belangrijk uitgangspunt voor de ruimtelijke inrichting van deze deelgebieden is het behoud van de huidige verkavelingsrichtingen. In het westelijke deel van het plangebied is de huidige richting oost - west. Deze richting dient met name tot uitdrukking te komen in de ontsluitingsstructuur. In het oostelijke deel van het plangebied is de huidige richting noord - zuid.

Deze richting blijft herkenbaar in de groenstructuur (**B**): Het uitgeefbaar terrein voor bedrijven wordt op een aantal plekken afgewisseld met groenstroken, waarin een aantal bestaande wijken zijn opgenomen. Het groen in het westelijk deel krijgt vorm in een grote groenzone aan de zijde van het vliegveld (**B'**). In het oostelijk en westelijk deelgebied is tevens een zone opgenomen voor bedrijfswoningen (**C**). Deze zone dient als buffer tussen het AZC (**D**), it Skiedingsboskje (**E**), en de bedrijven (**A**).

Het middengebied

Dit middengebied heeft de vorm van een wig en vormt het scharnierpunt tussen de twee deelgebieden: west en oost. In dit gebied liggen onder andere het AZC en het bosje van It Fryske Gea. Deze functies blijven gehandhaafd. Het middengebied is tevens de centrale entree van waaruit het bedrijventerrein wordt ontsloten. Rond de entree wordt ruimte geboden aan de vestiging van representatieve bedrijven (**F**). Het entreegebied zal bestaan uit een fors wateroppervlak, waarbij de representatieve bedrijven op eilanden in het water gesitueerd worden. Dit grote wateroppervlak heeft niet alleen een sterke beeldfunctie, maar dient ook om te kunnen voorzien in voldoende oppervlaktewater in het plangebied.

Randen en overgangen naar het landschap

De randen van het plangebied worden verschillend vormgegeven.

De westrand van het bedrijventerrein, aan de N31, ligt tegenover het stedelijk gebied van Drachten dat afgeschermd wordt door een geluidswal. Die wal is destijds in het kader van de N31 aangelegd langs de westelijke zijde van die weg. Het bedrijventerrein is wel zichtbaar vanaf de N31 en zal zich daar representatief moeten manifesteren (**G**). Als overgang tussen de N31 en het bedrijventerrein zal een doorlopende waterpartij worden aangelegd. Tussen de N31 en het bedrijventerrein loopt een bestaande weg (Noorderend), deze weg blijft gehandhaafd en zal dienen als secundaire ontsluitingsroute voor het bedrijventerrein en het toekomstige Drachten Oost.

De zuidrand van het bedrijventerrein wordt begrensd door de A7 en ligt tegenover het landelijk gebied. Deze zone krijgt een overwegend groen karakter afgewisseld met representatieve bedrijven (**G**). De twee pingoruïnes (**H**) die hier liggen blijven gehandhaafd en worden in de groenzone opgenomen.

Zowel langs de N31 als langs de A7 is rekening gehouden met een vrijwaringzone van 50 meter uit de kant van de weg. Rijkswaterstaat wil in verband met veiligheid, geluid en het voorkomen van knelpunten deze zone vrijhouden van bebouwing.

In de noord-ostrand blijft een deel van agrarische gebied met enkele bedrijven en woningen gehandhaafd. Dit gebied **(I)** heeft een kleinschalig karakter. Om een zachte overgang tussen het landelijk gebied en het bedrijventerrein te realiseren, wordt hier uitgegaan van een afwisseling van bebouwing met beperkte hoogte en beplantingssingels.

In de noordwestelijke hoek van het plangebied is een Verkeerseducatie- en kenniscentrum gevestigd (VEKC) **(J)**. Ten oosten het VEKC bevindt zich het vliegveld Drachten. Deze zal te zijner tijd verdwijnen. Tot die tijd dient evenwel rekening te worden gehouden met een geluidszonering. De zonering valt gedeeltelijk binnen het plangebied. Het vliegveld zelf valt buiten het plangebied van dit bestemmingsplan. De herbestemming van het vliegveld zal in een afzonderlijk plan aan de orde worden gesteld.

Ontsluiting

Het plangebied wordt ontsloten door een centrale ontsluiting. Aan het einde van UreterpVallaat wordt een rotonde **(K)** aangelegd van waaruit het westelijk en oostelijk deel van het plangebied worden ontsloten. Op de plankaart is het beloop van de primaire ontsluitingswegen **(L)** aangegeven. De oostelijke ontsluitingsweg is zodanig gesitueerd dat hij de meest noordelijke van de drie pingoruïnes **(H)** in de hoofdstructuur opneemt. Ten behoeve van de flexibiliteit zijn de secundaire ontsluitingswegen niet vastgelegd op de plankaart.

5.3. planopzet en het MMA

Het meest milieuvriendelijk alternatief is gericht op de best bestaande mogelijkheden voor behoud, herstel en ontwikkeling van milieu, natuur en landschap. Het mma voor het Bedrijvenpark Azeven-Noord is echter ook realistisch. Dit houdt in dat het mma voldoet aan de financiële doelstellingen en randvoorwaarden van de gemeente Smalingerland. Aangezien het mma een realistisch plan is, kan het mma ook dienen als basis voor het bestemmingsplan (zie hoofdstuk 1, afbeelding "Meest milieuvriendelijke alternatie"). Het stedenbouwkundig plan zoals aangegeven in het mma is daarbij vrijwel letterlijk 'vertaald' in het bestemmingsplan.

Slechts op een enkel punt wijkt het uiteindelijke stedenbouwkundig plan (zie afbeelding "Stedenbouwkundig plan") af van het mma. Het verschil zit met name in de situering van de bedrijfswoningen. In het mma is de mogelijkheid voor wonen en werken gesitueerd ten oosten van het Asielzoekerscentrum en ten zuiden van het de huidige airstrip. In het uiteindelijke stedenbouwkundige plan zijn de bedrijfswoningen aan weerszijden van het Asielzoekerscentrum gesitueerd. Enerzijds levert dit een aantrekkelijker leef(woon)-gebied op rond het AZC. Anderzijds blijft door deze concentratie van (bedrijfs-)woningen een groter uitgeefbaar terrein beschikbaar voor bedrijven uit hogere milieucategorieën en ontstaat een grotere flexibiliteit ten aanzien van de uitgifte van bedrijfspercelen.

Daarnaast werd in het MMA uitgegaan van een nieuwe recreatieve functie voor het terrein van het vliegveld Drachten. Het verdwijnen van het vliegveld is evenwel gekoppeld aan de nieuwe woningbouw in Drachten-oost. Aangezien deze woningbouw is gepland voor 2009 of later zal het vliegveld nog geruime tijd dienst doen. Derhalve is besloten het terrein van vliegveld Drachten buiten het plangebied van dit bestemmingsplan te laten.

5.4. Landschap en archeologie

Het streven voor het Bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord is gericht op een goede landschappelijke inpassing en zo mogelijk landschappelijke waarden te behouden en versterken. De uitgangspunten voor het plan zijn onder andere:

- behoud van de verkavelingsrichting en de scheiding tussen het oostelijke en westelijke deel van het plangebied;
- waar mogelijk behoud en versterking van de wijkenstructuur;
- handhaven van het Skiedingsboskje ten noorden van het AZC;
- behoud van de pingoruïnes.

In de onderstaande paragrafen is aangegeven hoe in de opzet van het bedrijventerrein met deze uitgangspunten rekening is gehouden (zie afbeelding "Landschapsstructuur").

Landschap

De huidige landschapsstructuur wordt met name bepaald door de wijken in het plangebied. Ze waren van belang voor de ontwatering van het veen en voor het transport van de turf. Een behoorlijk aantal van de oorspronkelijke wijken is nog aanwezig. De wijken vormen de onderlegger voor het ruimtelijke plan, deels door ze onderdeel te maken van het ruimtelijke plan, deels door in de richting van het landschap nieuwe watergangen te graven. De wijken worden begeleid door bestaande of nieuw aan te planten elzensingels, waarmee de wijkenstructuur in het plangebied behouden blijft.

In het oostelijke plandeel zijn de wijken opgenomen in brede groenstroken. Deze groenstroken volgen de oorspronkelijke verkavelingsrichting en doorsnijden het bedrijventerrein van noord naar zuid. Deze structuur sluit aan bij de wijze waarop in het aangrenzende buitengebied en in de toekomstige wijk Drachten Oost wordt omgegaan met de wijkenstructuur. De wijken zullenikbaar zijn vanaf wegen aan weerszijden van de groenstrook en vanaf kruisende wegen over de groenstrook.

In het westelijke plandeel worden geen brede groenzones aangelegd. De bestaande wijken zullen hier worden benut als erfscheiding en hemelwaterafvoer, waarbij wordt uitgegaan van de oorspronkelijke richting van de wijken. De wijken liggen aan de achterzijde van de bedrijven en hebben een ondergeschikte ruimtelijke betekenis. De ligging van de wijken is daarom niet vastgelegd op de plankaart. Om ook in het westelijke deel voldoende groen te realiseren is aan weerszijden van de primaire ontsluitingsweg een grote zone geprojecteerd die een overwegend groene invulling zal krijgen. Deze zone draagt bij aan de kwaliteit van het bedrijvenpark.

De scheiding tussen het westelijke en oostelijke deel van het plangebied blijft behouden en wordt bepaald door de situering en inrichting van het middengebied. De westrand van het middengebied wordt begrensd door een watergang op de plek waar de twee oorspronkelijke verkavelingsrichtingen elkaar raken. Het middengebied zelf krijgt in hoofdzaak een groen-blauwe inrichting met grote waterpartijen, groenstroken, en ook het Skiedingsboskje.

Om de landschappelijke inpassing van het bedrijventerrein in de omgeving te waarborgen zijn de grote waterpartijen en brede groenstroken met wijken specifiek bestemd als "Groen en Water". Binnen deze bestemming zijn alleen kruisende wegen voor autoverkeer toegestaan.

Deze kruisende wegen worden bij voorkeur uitgevoerd als brug, opdat de groenstructuur niet onderbroken wordt.

Archeologie: pingoruïnes

Binnen de grenzen van het plangebied zijn 5 dobben aangetroffen. Deze dobben zijn aangegeven in de afbeelding "Archeologie" (hoofdstuk 3). Vier daarvan zijn blijkens onderzoek pingoruïnes met een geomorfologische en mogelijk archeologische waarde. Eén van de vier pingoruïnes ligt binnen het deel van het agrarisch gebied dat gehandhaafd zal blijven, de pingo blijft daarmee ongemoeid. Daarnaast zullen ook de drie overige pingoruïnes behouden blijven. De 5^e dobbe is geen pingoruïne en wordt niet gehandhaafd.

De drie pingoruïnes worden opgenomen in de hoofdstructuur van het bedrijventerrein (zie afbeelding "Landschapsstructuur"). De pingoruïnes sluiten onder andere aan bij de wijkenstructuur in het oostelijke deelgebied. Twee pingoruïnes maken tevens deel uit van de open groenzone langs de A7. De derde pingoruïne ligt centraal in het oostelijke deelgebied. Deze plek wordt gemarkeerd door een knik in het tracé van de primaire ontsluitingsroute.

De pingo's waren oorspronkelijk zichtbaar als kleine ronde meertjes, maar in de loop van de geschiedenis zijn de pingo's geheel onder het maaiveld verdwenen. Zolang ze niet archeologisch onderzocht worden en uitgegraven zijn, worden de contouren herkenbaar gemaakt in de groenstructuur. De dobben zullen worden ingericht als open groene plekken en de contouren van de pingo's zullen herkenbaar worden gemaakt door middel van lage dijkjes. Het maaibeheer zal in de pingo's extensief zijn, terwijl buiten de pingo's regelmatig gemaaid zal worden. De meest zuidwestelijk gelegen pingo langs de A7 zal grotendeels omringd worden door water. De ander pingo langs de A7 zal rondom worden voorzien van een schelpenpad. De pingo's zelf worden niet toegankelijk om ze op die manier te beschermen. Verder hebben de pingo's ter bescherming een conserverende bestemming gekregen als archeologisch waardevolle gebieden.

5.5. Natuur

In paragraaf 3.3. is beschreven dat een aantal natuurwaarden in het gebied aanwezig zijn. In het gebied zijn onder andere diverse soorten aangetroffen die voorkomen op de Rode Lijst en die beschermd worden volgens de Natuurbeschermingswet of de nieuwe Flora- en faunawet. De belangrijkste gevolgen van bebouwing in het plangebied zijn aantasting of verdwijning van de habitat van verschillende planten en diersoorten. Uitgangspunt is dat door de opzet van het plan en door het treffen van maatregelen aantasting van natuurwaarden zoveel mogelijk wordt voorkomen. Daarnaast wordt uitgegaan van een koppeling met de buiten het plangebied lopende droge ecologische verbindingzone. Binnen het plangebied zijn diverse mogelijkheden aangegrepen om ruimte te bieden aan een ecologisch invulling, waarbij natuurwaarden en leefgebieden zo veel mogelijk behouden kunnen blijven.

De ecologische inrichting van het bedrijventerrein wordt bepaald door:

- de inrichting van het centrumgebied;
- de inrichting van de hoofdvaarten en wijken.

De inrichting van het middengebied zal met name worden bepaald door de elementen water en groen. In het middengebied zijn het Skiedingsboskje en forse waterpartijen opgenomen. Waar deze waterpartijen niet grenzen aan de ontsluitingswegen, worden flauwe taluds met natuurvriendelijke oevers aangebracht. Deze "groenblauwe" structuur van het middengebied staat via een groenstrook in verbinding met het buitengebied. Daarmee is een koppeling tot stand gebracht tussen het centrumgebied en de provinciale ecologische verbindingzone.

De wijken (watergangen + groenstroken) in het plangebied krijgen het karakter van singelvormige groene stroken met een waterrijk en vochtig karakter, en zijn ten minste aan één zijde voorzien van natuurvriendelijke oevers. Vooral vaatplanten, (korst)mossen, kleine zoogdieren en amfibieën zijn daarbij gebaat. Daarnaast lopen de belangrijkste wijken door tot in het buitengebied, waardoor tussen dat buitengebied en de plandelen een verbinding kan ontstaan en de ecologie vanuit de omgeving in het plangebied kan doordringen. De handhaving van bestaande elzensingels heeft een gunstig effect op de vleermuizen.

Voor de ecologie binnen het plangebied is het van belang dat er tussen de waterdiepten in de vaarten en wijken enerzijds en de vijvers anderzijds een verschil in diepte wordt aangebracht waar in met name vissen en amfibieën gebaat zijn.

Mitigatie en compensatie

Het verlies van bestaande waarden wordt gemitigeerd (verzacht) en gecompenseerd door:

- het behouden (en versterken) van de twee oorspronkelijke verkavelingsrichtingen en van de scheiding tussen die twee verkavelingsrichtingen;
- het introduceren van een sterke verwevenheid van groen en water met forse singels;
- het introduceren van forse water oppervlakken aan water, variërend in omvang (singels, vijvers) en in diepte, en deels voorzien van natuurvriendelijke oevers;
- het in stand houden van forse verbindingstroken tussen het plangebied en de omgeving;
- het zo veel mogelijk handhaven van bestaande elzensingels;
- het inpassen van de pingoruïnes, waardoor ze sterker worden beschermd.

Om het behoud van natuurwaarden te kunnen waarborgen worden groenstroken met waterpartijen specifiek bestemd als "Groen en Water". Waar mogelijk is de bestemming aangegeven als aaneengesloten geheel, opdat ook verbindingen tussen groenstroken worden gerealiseerd.

5.6. Waterhuishouding

Uitgangspunt voor de waterhuishouding in het plangebied is het realiseren van een duurzaam watersysteem. De beoogde waterpartijen in het plangebied zijn aangegeven in de afbeelding "Waterstructuur". In paragraaf 8.4 "Watertoets" wordt uitgebreid ingegaan op de bestaande en toekomstige waterhuishouding in het plangebied. Hierna worden in het kort enkele ruimtelijke aspecten van het watersysteem beschreven.

Het minimaal percentage aan open water bedraagt ruim 12% van het verharde oppervlak. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat:

- het hemelwater dat op de niet-verharde groenvoorzieningen valt, in de bodem wordt geïnfiltreerd en via de bodem afgevoerd naar het oppervlaktewater. In Drachten Azeven-Noord is infiltratie en vasthouden van water in de bodem slechts beperkt mogelijk. Als vasthouden niet mogelijk is, kan het water tijdelijk worden geborgen (bijvoorbeeld door aquaflow en wadi's) en gedoseerd worden afgevoerd naar het oppervlaktewater (bijvoorbeeld door middel van drains) en/of geïnfiltreerd (bijvoorbeeld grindkoffers).
- het op niet-verontreinigde verharde oppervlakken (bijvoorbeeld dakvlakken) gevallen en dus relatief schone hemelwater maximaal wordt afgekoppeld (niet direct aangesloten op het riool) en direct (met buizen) of indirect (met grindkoffers, aquaflo's, wadi's) naar het oppervlaktewater afgevoerd. Gestreefd wordt naar afkoppeling van minimaal 60 à 70 % van deze 'schone' verharde oppervlakken;
- het op wel-verontreinigde verharde oppervlakken gevallen hemelwater wordt, samen met het bedrijfs- en huishoudelijk afvalwater, opgevangen in een 'verbeterd gescheiden rioleringsstelsel' van waaruit het wordt afgevoerd naar de Rioolwaterzuiveringsinstallatie (RWZI) van Drachten waar het centraal wordt gezuiverd.

Het watersysteem bestaat uit (een combinatie van) robuuste waterpartijen, transportwatergangen en plasdras oevers. Gestreefd wordt naar een natuurvriendelijke inrichting voor een deel van de oevers.

De drooglegging is in het midden van het oostelijk peilgebied groot (meer dan 3 meter). Bij het ontwerp van een watergang op deze plek ligt het oppervlaktewater erg diep. Om te voorkomen dat de watergang een tankgracht wordt, wordt deze ingericht als een wadi. Dit is een watergang die kan droogvallen en waarbij water kan infiltreren in de bodem. De wadi wordt zodanig ingericht dat deze ook functioneert als berging ten behoeve van regenbuien.

Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein is zoveel mogelijk rekening gehouden met de bestaande waterstructuur in het gebied. Het water is daarmee sterk structuurbepalend. Naast de waterberging heeft het oppervlaktewater binnen het plangebied een belangrijke betekenis voor de beleving van het bedrijventerrein. Met name de aanwezigheid en inrichting van de waterpartijen in het entreegebied, langs de randen en binnen de groenstroken zijn bepalend voor de belevingswaarde.

Het oppervlaktewater zal in hoofdzaak gerealiseerd worden binnen de bestemming "Groen en Water". Daarnaast hebben de bestaande of aan te leggen wijken binnen de bestemming "Bedrijven" en "Uit te werken bedrijven" en het water binnen de bestemming "Bedrijvenpark" een belangrijke functie voor de waterberging. Binnen dit gebied dient minimaal 30% van het oppervlak uit water en groenvoorzieningen te bestaan.

5.7. Ontsluitingsstructuur

Zie de afbeeldingen "Ontsluitingsstructuur" en "Profielen".

Externe ontsluiting van het terrein

Uitgangspunt voor de externe ontsluiting van het bedrijfsterrein is dat deze zoveel mogelijk plaatsvindt via bestaande infrastructuur, waarbij een directe verbinding op het auto(snel)wegennet wordt voorgestaan.

De externe hoofdontsluiting voor autoverkeer vindt plaats vanaf de UreterpVallaat. Deze weg is in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoersplan (GVVP) aangewezen als ontsluitingsweg, de UreterpVallaat biedt rechtstreeks toegang tot de rijkswegen N31 en A7 en de weg vormt een (vrijwel) rechtstreekse verbindingsweg naar het centrum van Drachten.

Als vuistregel geldt dat een rijstrook circa 1500 mvt/uur kan verwerken. Het aantal woon-werkritten in de spitsuren in de eindsituatie van de ontwikkeling van het bedrijventerrein is ongeveer 80% daarvan. Voor de kortere termijn is een doorgetrokken UreterpVallaat als gebiedsontsluitingsweg, bestaande uit 2 x 1 rijstroken van 4 m breedte met vrijliggende fietspaden, derhalve voldoende. Indien op termijn toch problemen zouden ontstaan, kan de ontsluiting worden verruimd, vooral de kruispunten met de N31. Bij de aanleg van de huidige rotonde is daar reeds rekening mee gehouden.

Naast deze hoofdontsluiting over de doorgetrokken UreterpVallaat wordt voorzien in een secundaire externe ontsluiting aan de noordwestzijde van het bedrijventerrein, ter plaatse van de bestaande parallelweg langs de N31. De tweede ontsluiting voor het bedrijventerrein geeft een verdeling van het verkeer over de primaire en secundaire externe ontsluiting, waardoor de belasting op de verlengde UreterpVallaat wordt verminderd.

De parallelweg is tevens opgenomen in de structuurvisie voor Drachten-Oost als tweede ontsluitingsfunctie voor het toekomstige woongebied Drachten Oost teneinde dat gebied een goede ontsluiting te geven op het hoofdwegennet. De secundaire externe ontsluiting dient derhalve in samenhang te worden gezien met (de ontsluiting van) Drachten-Oost.

De situering van de doorgetrokken UreterpVallaat en de parallelweg langs de N31 ligt vast. Beide wegen zijn derhalve specifiek bestemd als "Verkeersdoeleinden".

Interne ontsluiting

De ontsluiting van het bedrijventerrein vindt plaats vanaf de aan te leggen rotonde aan de UreterpVallaat. Vanaf deze rotonde lopen centrale ontsluitingswegen in westelijke en oostelijke richting. Deze primaire interne ontsluitingswegen worden vormgegeven als 'hoofdvaart', dat wil zeggen een vaart met aan beide zijden een ontsluitingsweg van 6 meter breed waarop in beide richtingen mag worden gereden. Dit profiel refereert aan een ontsluitingsvorm die voorkomt in alle hoogveen ontginningsgebieden in het noorden van Nederland. Ook in Drachten en Drachtstercompagnie zijn deze ontsluitingsvormen van oudsher bekend.

De oostelijke 'hoofdvaart' is zodanig gesitueerd dat hij de meest noordelijke pingoruïne in de hoofdstructuur opneemt. De westelijke hoofdvaart ligt als een middenas in het gebied en mondt uit in een overwegend groen gebied dat (na het verdwijnen van de airstrip) als voorterrein voor het evenemententerrein kan fungeren. De breedte van de centrale ontsluitingswegen en het 50 km/uur regiem staan toe dat fietsers van deze wegen gebruik kunnen maken.

Vanaf de primaire ontsluitingswegen wordt het bedrijventerrein ontsloten via secundaire ontsluitingswegen. Uitgangspunt daarbij is dat deze secundaire wegen, voor zover mogelijk, parallel aan de oorspronkelijke verkavelingsrichting gesitueerd worden. In het oostelijk plandeel worden de secundaire ontsluitingswegen daarbij zoveel mogelijk langs de groenstroken gesitueerd. Daarnaast wordt uitgegaan van doorgaande wegen (geen doodlopende wegen), opdat er niet door vrachtwagens gekeerd hoeft te worden in draaikommen. De secundaire wegen binnen het westelijk deelgebied kunnen daartoe aansluiten op de parallelweg langs de N31.

De situering van de hoofdonthutingswegen van het bedrijfsterrein ligt nog niet geheel vast en is derhalve indicatief op de plankaart aangegeven met de aanwijzing "primaire onthutingsweg". Binnen de bestemmingen voor bedrijven mogen secundaire onthutingsroutes worden aangelegd. De situering van de secundaire interne onthutingswegen is niet vastgelegd op de plankaart; de exacte ligging van deze wegen is afhankelijk van de situering van bedrijven en de benodigde kaveldiepten en zal bij de verdere uitwerking van het verkavelingsplan worden bepaald. De afbeelding "Onthutingsstructuur" geeft een indicatie van de uiteindelijke wegenstructuur.

Voor de wegen op het bedrijfsterrein wordt een breedte aangehouden van 6 meter, waarbij uitgegaan wordt van verkeer in twee richtingen. Parkeren vindt niet plaats in de openbare ruimte, maar dient te geschieden op eigen terrein of op een gezamenlijk terrein. In de afbeelding "Profielen" zijn de principe profielen aangegeven voor de wegen in het Bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord.

Fietsverkeer

Voor het fietsverkeer is het wenselijk om een zo direct mogelijke aansluiting te krijgen op het bedrijfsterrein. Uitgangspunt is een heldere structuur van fietsroutes en een goede fietsverbinding met Drachten. De verbinding met Drachten vindt plaats via de doorgetrokken UreterpVallaat en via de Knobben. De fietspaden sluiten aan op een hoofdfietsroute in Drachten en bieden een korte en veilige route richting (van en naar) Drachtstercompagnie e.o.

De interne onthutening voor het fietsverkeer wordt zoveel mogelijk gekoppeld aan de hoofdautostructuur, waarbij de fietsers op de rijbaan rijden. Daarnaast worden enkele vrijliggende of solitaire fietspaden aangelegd ten behoeve van directe verbindingen door het plangebied, de veiligheid (langs de doorgetrokken UreterpVallaat en het Noorderend) of als onderdeel van een recreatieve route (langs de westzijde van het Asielzoekerscentrum). In de afbeelding "Profielen" zijn de principe profielen aangegeven voor de wegen in het Bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord. De solitaire fietsroutes zijn op de plankaart aangegeven met de aanwijzing "route langzaam verkeer".

Openbaar vervoer

In de huidige situatie zijn geen halteplaatsen in het plangebied aanwezig. Wel lopen er diverse lokale en regionale buslijnen langs het plangebied. Langs het gebied lopen eveneens twee interliner-lijnen Drachten-Groningen en Drachten-Leeuwarden. Op de UreterpVallaat zijn nu reeds bushaltes aanwezig - ook voor de interliners (Qliner).

Binnen het plangebied zijn diverse routes voor het openbaar vervoer mogelijk. Alle ontsluitingswegen voor de bedrijven zijn ook toegankelijk voor bussen. Om het bedrijventerrein voor openbaar vervoer te ontsluiten kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het verleggen van buslijnen en het creëren van halteplaatsen voor de doorgaande regionale lijnen op de UreterpVallaat, nabij de aansluiting op de snelweg. Van belang daarbij is dat intensiever bezochte terreinen zoveel mogelijk gesitueerd worden nabij de ingang van het bedrijvenpark.

5.8. Bedrijventerrein, Uit te werken bedrijventerrein, Bedrijvenpark

Segmenten

Het grootste deel van het plangebied is bestemd voor realisering van een bovenregionaal bedrijventerrein. De omvang van het uitgeefbare terrein voor bedrijven bedraagt circa 110 hectare. Uitgegaan wordt van de realisering van een modern-gemengd bedrijventerrein. Op het terrein wordt derhalve de vestiging mogelijk gemaakt voor de bedrijfssegmenten 'modern gemengd', 'transport en distributie' en 'bedrijvenpark'. Daarnaast biedt het terrein ruimte aan het segment 'wonen en werken'. Deze segmenten worden als volgt gekarakteriseerd:

- | | |
|----------------------------|---|
| - modern gemengd | alle soorten bedrijvigheid; milieucategorie 2 tot en met 4 |
| - bedrijvenpark | bedrijven met hoogwaardige productie en research & development-activiteiten of bedrijven die een representatieve uitstraling behoeven; milieucategorie 2 en 3 |
| - transport en distributie | transport distributiebedrijven en groothandelsbedrijven of distributieactiviteiten van productiebedrijven; milieucategorie 2 en 3 |
| - wonen en werken | terreinen bedoeld voor kleinschalige bedrijvigheid gecombineerd met |

een bedrijfswoning; milieucategorie 3.

Zonering

Zoals aangegeven in de vorige paragraaf is het bedrijventerrein in hoofdzaak gericht op realisatie van bedrijven in de milieucategorieën 2 tot en met 4. De gemeente wil echter categorie 5 bedrijven niet op voorhand uitsluiten. Middels een vrijstelling kunnen categorie 5 bedrijven worden toegelaten, mits hiervan kan worden aangetoond dat deze voor wat betreft feitelijke belasting voldoen aan de afstandscriteria van categorie 4 bedrijven.

Voor de ligging van de bedrijven in het plangebied wordt in hoofdzaak uitgegaan van een verdeling in milieubelastingsklassen conform de VNG-brochure "Bedrijven en milieuzonering". Op de plankaart is een zonering aangegeven; op grond hiervan mogen niet alle bedrijven overal worden gesitueerd. Dichtbij bestaande woningen mogen alleen lichtere bedrijfstypen worden gesitueerd, op die locaties worden bedrijven in de milieu-categorie 1 en 2 toegestaan. Op grotere afstand van woonbebouwing is de vestiging van zwaardere bedrijven toegelaten. Categorie 1 bedrijven worden hier in verband met de gewenste segmentering uitgesloten. Op de plankaart zijn alleen de milieuzones aangegeven binnen de bestemmingen voor bedrijven. In paragraaf 7.1.2. wordt verder op de milieuzonering ingegaan. In de afbeelding "Interne en externe milieuzonering" (hoofdstuk 7) is een volledige overzicht van de milieuzones aangegeven.

Slechts in beperkte mate is er sprake van een verdeling van de bedrijfssegmenten (zie ook afbeelding "Planopzet in hoofdlijnen"). Het grootste deel van het bedrijventerrein heeft de bestemming "Bedrijven" (**A**) en "Uit te werken bedrijven" (**A**). Deze bestemmingen bieden plaats aan alle bedrijfssegmenten zoals genoemd in de vorige paragraaf. De mogelijkheid voor het realiseren van bedrijfswoningen (**C**) is specifiek aangeduid met de 'zone bedrijfswoningen'. Deze zone dient onder andere als buffer tussen de zwaardere bedrijven en het Asielzoekerscentrum. Daarnaast is het entreegebied van het bedrijventerrein bestemd als "Bedrijvenpark" (**F**). Dit gebied heeft een representatieve functie voor het totale bedrijventerrein en is bedoeld voor bedrijven uit het segment bedrijvenpark.

Bedrijfsterreinen en bebouwing

Bedrijven kunnen worden gerealiseerd binnen de bestemming "Bedrijventerrein", "Uit te werken bedrijventerrein" en "Bedrijvenpark". Hierna volgen de bebouwingsmogelijkheden per bestemming.

Bedrijventerrein en Uit te werken bedrijventerrein

Binnen de bestemming "Bedrijventerrein" en "Uit te werken bedrijventerrein" geldt een maximale bebouwingshoogte van 12 meter, met uitzondering van de noord-ostrand van het plangebied. Om een geleidelijke overgang te creëren naar het open buitengebied wordt langs deze noord-ostrand van het plangebied een maximale bebouwingshoogte van 8 meter toegestaan.

Langs de N31 en de A7 is een zone "representatieve bebouwing" aangegeven. Uitgangspunt is dat de bebouwing op deze plekken zich ruimtelijk onderscheidt van de overige bedrijfsbebouwing in hoogte, vormgeving en/of materiaalgebruik en bijdraagt aan een representatieve uitstraling van het bedrijventerrein. Op deze plekken is daartoe middels een vrijstelling een grotere bebouwingshoogte van 16 meter toegestaan. Voor deze bebouwing gelden eveneens een aantal specifieke beeldkwaliteitseisen. Deze eisen zijn opgenomen in het beeldkwaliteitplan "Bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord (december 2004)". In paragraaf 5.12 wordt hier verder op ingegaan.

Verder wordt via een vrijstelling een maximale bouwhoogte van 16 meter mogelijk gemaakt, indien dit uitgangspunt van bedrijfsvoering noodzakelijk wordt geacht.

Bedrijfswoningen

Binnen de bestemmingen "Bedrijventerrein" en "Uit te werken bedrijventerrein" is aan weerszijden van het asielzoekerscentrum een zone aangegeven voor bedrijfswoningen. Dit is de enige plek waar bedrijfswoningen zijn toegestaan. Uitgangspunt hierbij is het creëren van een geleidelijke overgang tussen het asielzoekerscentrum en het bedrijventerrein. Er wordt uitgegaan van een opzet waarbij aan één zijde het woonhuis wordt gerealiseerd, en aan de andere kant de bedrijfsbebouwing. Ten behoeve van het straatbeeld en de sociale veiligheid dienen de voorkanten van de woningen naar het AZC gericht te zijn.

Verder wordt er vanuit gegaan dat de kavels aan één zijde ontsloten worden door een woonstraat en aan de andere kant door een straat die ook andere bedrijfspercelen ontsluit. Per bedrijf is één woning toegestaan en het vloeroppervlak van het bedrijfsgebouw dient minimaal 250 m² te bedragen. Het plan biedt in totaal ruimte aan circa 35 bedrijfswoningen bij bedrijven. Binnen de woningbouwprogrammering van de gemeente Smallingerland bestaat voldoende capaciteit om dit aantal bedrijfswoningen te kunnen realiseren.

Bedrijvenpark

Binnen de bestemming “Bedrijvenpark” vormt het water, naast bedrijfsgebouwen, een belangrijk ruimtelijk element. Uitgangspunt voor dit gebied is het creëren van een grote waterpartij, die vrijwel de hele beschikbare ruimte vult en waarbinnen elk bedrijfsgebouw een individuele plek (op een eiland) in het water krijgt. Het is bedoeld voor bedrijven die een representatieve locatie wensen rond de entree van het bedrijventerein.

Aan de westzijde is ruimte gereserveerd voor een nieuw regionaal politiecentrum met ruimten voor operationele diensten en training. Het complex omvat in totaal ca. 11.000 m² bedrijfsvoeroppervlakte waarbij de mogelijkheid bestaat dat een heliport voor incidenteel gebruik wordt gerealiseerd.

In het nieuwe politiecentrum wordt ruimte ondergebracht voor:

- (Inter) Regionale Service Centrum	1200 m ²
- Politie Service Centrum (PSC)	700 m ²
- Bureau Forensisch Opsporingsteam (BFTO)	1029 m ²
- Interne opleiding en training	2346 m ²
- Integrale beroepsveiligheidsstraining en schietbaan	3193 m ²
- Meldkamer	2000 m ²
- Arbo	504 m ²
- Centraal depot	300 m ²

Voor de inrichting van het bedrijvenpark wordt verder gedacht aan kennisintensieve bedrijven met schone, gespecialiseerde hoogwaardige productie of bedrijven met veel research en development activiteiten. Zelfstandige kantoren zijn niet toegestaan. Voor de bebouwing gelden een aantal specifieke beeldkwaliteitseisen. Deze eisen zijn opgenomen in beeldkwaliteitplan Bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord (december

2004). In paragraaf 5.12 wordt hier verder op ingegaan.

5.9. Overige functies in het plangebied

De hoofdfunctie van het gebied is bedrijventerrein. Daarnaast wordt rekening gehouden met de volgende specifieke functies:

Wonen

In het plangebied blijft een deel van de bestaande woonfunctie gehandhaafd. Het betreft hier het AZC en een aantal vrijstaande woningen in het (voormalige) buitengebied (zie hoofdstuk 3, afbeelding "Bestaande bebouwing plangebied"). Ten aanzien van wonen in het plangebied geldt dat de leefbaarheid zoveel mogelijk moet worden gewaarborgd. Uitgangspunt is het creëren van voldoende afstand van de bedrijven tot de woonbebouwing. Dit kan worden gerealiseerd door de milieuzonering binnen het plan.

Het Asielzoekerscentrum (AZC)

Het AZC ligt centraal in het plangebied. Rond de bestaande bebouwing is een bebouwingsvlak aangegeven. In verband met de minimaal aan te houden afstanden tot de omliggende bedrijven mag buiten dit vlak geen bebouwing worden opgericht. De interne zonering op het bedrijventerrein is hierop afgestemd.

Uitgegaan wordt van maximaal 400 opvangplaatsen. Naast wonen zijn ook facilitaire voorzieningen en kantoorruimte toegestaan. De gemeente heeft per 1 april 2002 een huurovereenkomst met het COA gesloten voor onbepaalde tijd, met een minimum van 15 jaar. Met inachtneming van een opzegtermijn kan het COA de overeenkomst tussentijds opzeggen. Aangezien een tussentijdse beëindiging gedurende de planperiode (2004-2014) niet onmogelijk is, is in dit plan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Deze wijzigingsbevoegdheid maakt het mogelijk de huidige bestemming te wijzigen naar de bestemming "Bedrijvenpark".

Te handhaven woningen

De te handhaven woningen liggen aan de rand van het plangebied, temidden van het deel van het agrarisch gebied dat eveneens gehandhaafd blijft. De woningen krijgen de bestemming "Woningen vrijstaand -W(v)-". De regeling voor deze woningen is afgestemd op behoud van de bestaande woningen. Nieuwe woningen zijn niet toegestaan.

Agrarisch gebied

Het plangebied kent nu in hoofdzaak agrarisch gebruik. Deze functie zal grotendeels komen te vervallen. Alleen aan de noord-ostrand van het plangebied zal een smalle strook als waardevol agrarische gebied behouden blijven (zie afbeelding "Stedenbouwkundig plan" en "Planopzet in hoofdlijnen"). Beoogd wordt het huidige landschappelijke karakter in stand te houden. Binnen dit gebied kunnen de bestaande agrarische bedrijfsactiviteiten worden voortgezet. Bedrijfsbebouwing is evenwel uitsluitend toegestaan binnen het op de plankaart aangegeven bebouwingsvlak, zoals ook in het vigerende bestemmingsplan Buitengebied 1984 het geval is.

Verkeerseducatie- en kenniscentrum

Ter plaatse van de voormalige slipschool wordt een Verkeerseducatie- en kenniscentrum (VEKC) gerealiseerd. Dit centrum krijgt de bestemming "Verkeerseducatie- en kenniscentrum -Vekc-".

Het Verkeerseducatie- en kenniscentrum is een initiatief van de drie noordelijke Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid (ROV) en richt zich met name op het element gebruik/gedrag in het kader van Duurzaam Veilig. Met het centrum wordt beoogd permanente verkeerseducatie, communicatie en voorlichting op het gebied van verkeersveiligheid te kunnen bieden. Wat betreft de ruimtelijke invulling van het terrein van het centrum wordt gedacht aan oefenterreinen en een gebouw met instructielokalen, vergaderruimten, restaurant, kantoren en informatiecentra. Tevens is er ruimte voor logistieke en aan het centrum aanverwante

bedrijvigheid (denk daarbij aan de productie en/of verkoop van kleding en materialen) en recreatief medegebruik van de terreinen.

De 1^e fase van het centrum is inmiddels gerealiseerd. Vooruitlopend op het onderhavige bestemmingsplan is hiervoor een artikel 19 lid 1 procedure gevoerd.

5.10. Kabels en Leidingen

Binnen het plangebied ligt een hoofdwatertransportleiding. Ten behoeve van de ontwikkeling van het bedrijventerrein wordt de hoofdwatertransportleiding verlegd naar de westelijke grens van het bedrijventerrein. Het nieuwe tracé is aangegeven op de plankaart.

5.11. Duurzaamheid

Algemeen

Bij de inrichting van het bedrijventerrein is de ambitie gericht op een duurzame, ecologisch verantwoorde ontwikkeling. Een duurzaam bedrijventerrein is een terrein waar bedrijven onderling en met de overheid samenwerken met het oog op de versterking van de economie en een verlaging van de milieudruk.

Uitgangspunt voor het Bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord is dat negatieve gevolgen voor de omgeving zoveel mogelijk worden beperkt en dat wordt gestreefd naar een zorgvuldig gebruik van water, ruimte, energie en grondstoffen. Het duurzame watersysteem komt aan de orde in paragraaf 5.6 en wordt verder uitgebreid beschreven in paragraaf 7.4. De duurzaamheidsaspecten met betrekking tot ruimte, energie en grondstoffen komen in de volgende paragrafen aan de orde.

Voor zover mogelijk is in de ruimtelijk opzet van het plan met dit uitgangspunt rekening gehouden. Zo is gekozen voor een duurzaam systeem voor de waterhuishouding en een verkavelingsopzet die effectief ruimtegebruik en een gesloten grondbalans mogelijk maakt.

Veel aspecten van duurzaamheid laten zich echter niet regelen in een bestemmingsplan omdat zij geen

betrekking hebben op de ruimtelijke opzet van het bedrijventerrein. Zij kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op bouwkundige zaken (zoals isolatie), op technische installaties (zoals zonnecollectoren), op het effectief samenwerken van bedrijven (zoals uitwisseling van energie) en op vele andere zaken die de duurzaamheid ten goede komen, maar die in een bestemmingsplan niet geregeld kunnen worden.

Om een aantal van deze zaken op een goede wijze te regelen streeft de gemeente naar de ontwikkeling van bedrijventerreinmanagement, dat wil zeggen het stimuleren van gezamenlijke gebruik, beheer en onderhoud van voorzieningen op het bedrijventerrein.

Vanuit het bedrijventerreinmanagement is onder andere aanbevolen in het ontwerp ruimte te reserveren voor een centraal facilitypoint nabij hoofdtoegang of langs hoofdasje met een indicatief oppervlak van 5.000 à 10.000 m². Om deze ambitie te kunnen realiseren wordt binnen de bestemming "Bedrijvenpark" een facilitypoint mogelijk gemaakt, voor functies zoals:

- centraal brandstofpunt;
- centrale wasstraat;
- centraal onderhouds/service punt;
- vergaderruimte;
- centraal collectief en flexibele opslagruimte;
- centraal bewaakt parkeren + transferium;
- restaurant.

Zorgvuldig ruimtegebruik

Bij duurzaamheid hoort ook het spaarzaam omgaan met schaarse ruimte door zorgvuldig ruimtegebruik en functiemenging. Deze aspecten zijn uitgangspunt geweest bij de ontwikkeling van de alternatieven voor het bedrijventerrein in het kader van het MER. In de Richtlijnen verzocht de Commissie m.e.r. een alternatief te ontwikkelen met een minimaal ruimtebeslag, mede omdat de commissie constateerde dat de netto/bruto verhouding in het voornemen erg laag was. Naar aanleiding van dit verzoek is onder andere gekeken naar de mogelijkheid de gronden uit te geven met een hogere arbeidsintensiteit per hectare door uit te gaan van meervoudig ruimtegebruik door middel van stapeling van kantoorfuncties en stapeling van parkeerplaatsen. Het uitgeefbaar oppervlak zou daardoor teruggebracht kunnen worden met circa 15%.

Daarnaast heeft in opdracht van de provincie Fryslân en de gemeente Smallingerland nader onderzoek plaatsgevonden naar de mogelijkheden voor intensief ruimtegebruik in de vorm van een pilot: "Zorgvuldig ruimtegebruik in Fryslan, pilotproject Bedrijvenpark Azeven-Noord Drachten" (september 2003). In dit onderzoek worden een aantal maatregelen voor zorgvuldig ruimtegebruik aangedragen die toegepast kunnen worden in het Bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord. Het pilotproject beslaat een deel van het totale plangebied en betreft een gebied van circa 30 hectare ten oosten van de hoofdentree, tussen het AZC en de groenstrook ten westen van de Heerewijk. Dit gebied maakt deel uit van de 1^e fase en biedt ruimte aan verschillende typen bedrijven. De gemeente wil inzetten op de volgende maatregelen:

- recreatief medegebruik van de openbare ruimte;
- bouwen boven waterberging;
- hoger bebouwingspercentage;
- bouwen op de kavelgrens;
- stapelen;
- stapelen en half ondergronds bouwen;
- kantoren op hallen;
- parkeren op daken;
- collectief parkeren;
- schakelen.

Binnen het plan worden de hiervoor genoemde maatregelen mogelijk gemaakt. Indien een bedrijf dat wenst kan intensief worden gebouwd. Hierbij is geen onderscheidt gemaakt tussen het project gebied voor de pilot of de rest van het plangebied. De kwaliteit van de gebouwde omgeving mag evenwel niet negatief beïnvloed worden door intensief bouwen. Verder maakt de verkavelingsopzet effectief ruimtegebruik mogelijk. Het plan is flexibel indeelbaar, waardoor de beschikbare ruimte optimaal kan worden benut. Vanwege de landschappelijke inpassing is wel een maximale bouwhoogte opgenomen in het plan. Het stapelen is daarmee niet onbeperkt.

De gemeente wil de maatregelen niet te verplichten, maar wil de bedrijven verleiden door hen op de hoogte te brengen van de mogelijkheden voor zorgvuldig ruimtegebruik en bijvoorbeeld een ruimtescan aan te bieden.

Beperking energie en grondstoffen

Energie

De ambitie van de gemeente Smallingerland is minimaal 20% van het energieverbruik af te dekken door duurzame energie. Om het terrein te voorzien van elektra wordt daartoe gestreefd naar de toepassing van duurzame energievoorzieningen.

Er zijn verschillende mogelijkheden denkbaar om de bovenstaande ambities te bereiken. De keuze voor een bepaalde oplossing zal genomen worden in het kader van het bedrijventerreinmanagement. Voor het Bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord wordt vooralsnog uitgegaan van de stimulering van grondwater-warmte-pompen en zonnecollectoren.

Gesloten grondbalans

Uitgangspunt is een zo gesloten mogelijke grondbalans, waarbij in principe geen grond naar buiten wordt afgevoerd en zo min mogelijk grond van buiten het plangebied wordt aangevoerd. In het kader van het MER is gebleken dat met de gegeven ruimtelijke planopzet de grondbalans sluitend gemaakt kan worden.

5.12. Beeldkwaliteit

Voor het Bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord is het beeldkwaliteitplan "Bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord" (augustus 2005) opgesteld. Doel van het beeldkwaliteitplan is het geven van een samenhangende visie op het stedenbouwkundig ontwerp, de inrichting van de openbare ruimte en de gewenste beeldkwaliteit van de gebouwen en terreinen voor het bedrijventerrein Azeven-Noord. Daarnaast worden in het beeldkwaliteitplan de uitgangspunten voor de inrichting van de openbare ruimte vastgelegd. Bij de realisatie en beheer van het bedrijvenpark dient het beeldkwaliteitplan als beleidsmatige onderlegger. Tevens vormt het beeldkwaliteitplan het beleidskader voor Welstandstoezicht. De richtlijnen zullen te zijner tijd meegenomen worden als welstandscriteria in de gemeentelijke Welstandsnota. Het beeldkwaliteitplan zal samen met het bestemmingsplan aan de raad worden voorgelegd ter vaststelling.

In het beeldkwaliteitplan is de hoofdstructuur van het bedrijventerrein nader uitgewerkt. Op basis van de hoofdstructuur worden verschillende deelgebieden onderscheiden, ieder met hun eigen karakteristiek en eisen ten aanzien van de representativiteit en beeldkwaliteit.

Het beeldkwaliteitplan is opgedeeld in beeldkwaliteitseisen voor de openbare ruimte en richtlijnen voor bebouwing en kavelinrichting. De kwaliteitseisen voor de openbare ruimte zijn onder andere gericht op een zorgvuldige inpassing in het landschap, optimale vestigingsfactoren voor bedrijven en op het realiseren van een prettig en samenhangend gebied voor nu en op langere termijn. Bij de kwaliteitseisen wordt onderscheid gemaakt in het entreegebied (Het Waterpark), de hoofdontsluiting ("de hoofdvaarten"), de wijken en zijstraten, bijzondere elementen (de pingoruïnes) en de randen en overgangen naar het landschap. Bij de richtlijnen voor de bebouwing wordt onderscheid gemaakt tussen bebouwing in het Waterpark, aan de hoofdassen, langs de wijken en zijstraten, de woon-werklocaties en de zichtlocaties A7 en N31. Met name bij het waterpark, de hoofdassen en de zichtlocaties heeft de gemeente een meer dan gemiddelde ambitie ten aanzien van de bouwplannen.

5.13. Fasering en flexibiliteit

In paragraaf 4.2.3 is beschreven dat de omvang van het benodigde uitgeefbaar terrein binnen de planperiode kan variëren tussen de 57 en 120 hectare. De omvang van het uitgeefbaar terrein in het plangebied is circa 110 hectare en kan daarmee grotendeels voorzien in de maximale geprognosticeerde behoefte voor de planperiode 2004-2013. Dit vereist flexibiliteit in aanleg en uitgifte, in ruimte en tijd en in relatie tot duurzaamheid en feitelijke ontwikkelingen. Tijdens de bouw- en aanlegfase moet flexibel kunnen worden ingespeeld op veranderende maatschappelijke of economische behoeften. Daarnaast is flexibiliteit gewenst in de te kiezen structuur, eveneens om te kunnen inspelen op wijzigingen in de behoeften.

Het plangebied is heel duidelijk gesplitst in een westelijk en een oostelijk deel, gescheiden door de oude ontginningsgrens die dwars door het gebied loopt. Het westelijk deel is ongeveer half zo groot als het oostelijk deel. In beginsel is het mogelijk de ontwikkeling van het bedrijventerrein te starten in het westelijk deel of in het oostelijk deel. Voor een duurzame ontwikkeling maakt het niet uit in welk plandeel wordt gestart. In beide plandelen is het mogelijk met circa 50 à 60 ha uitgeefbaar terrein te starten en die, afhankelijk van de ontwikkelingen, af te bouwen als een 'stagnatievariant, dan wel flexibel over te schakelen op een volgend plandeel. De fasering kan derhalve zeer flexibel worden aangepast aan de ontwikkelingen.

De gemeente gaat uit van de fasering zoals aangegeven in afbeelding "Fasering". Zowel uit financiële als ruimtelijke overwegingen heeft de gemeente ervoor gekozen het gebied ten oosten van het Asielzoekerscentrum als eerste te ontwikkelen. Deze grond is eigendom van de gemeente en kan plaats bieden aan diverse soorten bedrijven, zodat direct ingespeeld kan worden op vraag uit de verschillende segmenten. In fase I wordt het eerste deel van de hoofdwegenstructuur aangelegd, waar vervolgens Fase II en III eenvoudig op kunnen aantakken. Door de aanleg van de hoofdontsluitingsweg kan indien nodig bij grote ruimtebehoefte alvast een deel van Fase II of III worden aangelegd. Met de ontwikkeling van fase I zal het bedrijventerrein vrijwel meteen zichtbaar zijn vanaf de A7 en ook de entree kan gelijk vorm krijgen. Hiermee krijgt het bedrijventerrein vanaf het begin een aantrekkelijke en representatieve uitstraling. Voor de ontwikkeling van fase 1 en 2 is een artikel 19 lid 2 WRO procedure gevoerd. De provincie heeft hiervoor inmiddels een verklaring van geen bezwaar afgegeven. Voor de fasen 3 en 4 worden in het kader van het onderliggende bestemmingsplan uitwerkingsplannen opgesteld.

6. JURIDISCHE ASPECTEN

6.1. Algemeen

Het bestemmingsplan Bedrijvenpark Drachten A7- noord uit een kaart en de voorschriften. In deze paragraaf wordt na een korte uitleg over de aard van het bestemmingsplan ingegaan op de betekenis van de kaart en de systematiek en de inhoud van de voorschriften.

6.2. Hoofdopzet

Het bestemmingsplan is opgezet als een gedetailleerd bestemmingsplan in de zin van de artikelen 10 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO). Omdat behoefte bestaat inzicht te geven over de manier waarop het gemeentebestuur het ruimtelijk beleid zal realiseren, is als extra element een "beschrijving in hoofdlijnen" toegevoegd. Van één plandeel kan de definitieve vorm op dit moment nog niet worden aangegeven. Voor dit gedeelte is gekozen voor een uit te werken bestemming op grond van artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke ordening.

6.3. Kaart

De plankaart bestaat uit één blad. Op de kaart zijn alle bestemmingen weergegeven, door middel van een combinatie van begrenzingen, letteraanduidingen, arceringen en/of kleur. Bij de opzet van de kaart is als leidraad aangehouden de nota "Bestemmingsplankaarten, codering, arcering en kleur" van de Werkgroep Kleuren en Tekens op Stedebouwkundige Plannen van het Nederlands Instituut voor Ruimtelijke Ordening en Volkshuisvesting. De materiële inhoud van de bestemmingen is in de voorschriften opgenomen.

De gedetailleerde bestemmingen zijn in beginsel zo globaal mogelijk op de kaart aangegeven, een en ander is evenwel afhankelijk van de aard van de onderscheiden bestemmingen.

Diverse symbolen op de kaart hebben betrekking op aanwijzingen voor de inrichting van het bestemmingsplan. Deze aanwijzingen zijn in de "beschrijving in hoofdlijnen" opgenomen.

6.4. Voorschriften algemeen

De voorschriften bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing en regelingen betreffende het gebruik van aanwezige of op te richten bouwwerken.

De voorschriften zijn onderverdeeld in een viertal paragrafen. De artikelen uit deze paragrafen worden hierna toegelicht.

6.5. Beschrijving in hoofdlijnen

De gewenste ruimtelijke en functionele ontwikkeling wordt met behulp van de in de voorschriften opgenomen beschrijving in hoofdlijnen (**Paragraaf I, artikel 1**) geïntegreerd in de voorschriften; deze beschrijving in hoofdlijnen wordt mede gehanteerd als toetsingskader bij (bouw-)aanvragen. In de beschrijving in hoofdlijnen (bih) is een aantal hoofdelementen van het gewenste ruimtelijk beleid c.q. de gewenste ruimtelijke ontwikkeling aangegeven. De bih geeft naast algemene uitgangspunten en doelstellingen een aantal regels betreffende onder meer de ruimtelijke structuur, de toegelaten (milieu)categorieën van bedrijfsactiviteiten, te beschermen cultuurhistorische- en archeologische waarden en de beeldkwaliteit.

De beschrijving in hoofdlijnen bevat zowel bepalingen die zich richten tot burgemeester en wethouders als bepalingen die juridische binding beogen. De onderdelen die een toetsingsfunctie hebben of een uitwerkingsregel behelzen zijn *cursief* aangegeven; de desbetreffende bepalingen hebben een toetsingsfunctie waarop de burger aanspraak kan maken. De overige (niet cursief afgedrukte) bepalingen in de beschrijving in hoofdlijnen zijn van beschrijvende aard, en bevatten afstemmings- of instructienormen; burgemeester en wethouders dienen deze bepalingen bij de realisering van het bestemmingsplan in acht te nemen.

6.6. Toelichting op de overige artikelen

Paragraaf II bevat twee artikelen die van belang zijn voor een goede interpretatie van het bestemmingsplan.

Artikel 2 geeft de betekenis aan van de belangrijkste begrippen welke in de voorschriften gebruikt worden. Hierdoor wordt de duidelijkheid en daarmee de rechtszekerheid vergroot.

Artikel 3 geeft aan hoe bepaalde maten moeten worden gemeten.

Paragraaf III bevat bepalingen die direct verband houden met de op de kaart voorkomende bestemmingen. Ieder artikel is onderverdeeld in bestemmingsbepalingen (lid A 1) en realiserings- en bebouwingsvoorschriften (lid A 2). Bij enkele artikelen zijn vrijstellingsbepalingen opgenomen (lid B).

Artikel 4 bevat bepalingen over de gronden die zijn bestemd voor vrijstaande woningen. Het betreft hier een aantal reeds bestaande vrijstaande woningen. Het artikel bevat realiserings- en bebouwingsvoorschriften met betrekking tot het bouwen van hoofdgebouwen en bijgebouwen, waarin onder meer de bouwhoogte en de dakhelling van de woningen is bepaald. Met betrekking tot de maatvoering van aan- en bijgebouwen is aansluiting gezocht met de regeling zoals die in het bestemmingsplan voor het buitengebied is opgenomen.

Artikel 5 betreft gronden die zijn bestemd voor "Bijzondere woonvorm -W(b)-". Het betreft een bestaand asielzoekercentrum en de daarbij behorende voorzieningen. Het bestemmingplan biedt de mogelijkheid om de bestemming van deze gronden te wijzigen (artikel 19) in "Bedrijvenpark -Bp-".

Artikel 6 bevat bepalingen over de bestemming "Uit te werken bedrijventerrein -UBt-". Deze bestemming dient te worden uitgewerkt met inachtneming van de beschrijving in hoofdlijnen (artikel 1) en de in dit artikel opgenomen uitwerkingsregels.

Wanneer aan de uitwerkingsverplichting wordt voldaan, dient een procedure te worden gevolgd. Zolang een uitwerkingsplan niet onherroepelijk is goedgekeurd, doch wel beschikt wordt over een concept- dan wel een

vastgesteld uitwerkingsplan, is het mogelijk bepaalde bouwwerken te bouwen die passen in dat conceptplan. Gedeputeerde Staten dienen hiervoor vooraf een verklaring van geen bezwaar te hebben afgegeven. Hiervoor dient eveneens een procedure gevoerd te worden.

Artikel 7 bevat bepalingen over de bestemming "Bedrijventerrein -Bt-". Binnen deze bestemming zijn onder meer bedrijfsactiviteiten in bepaalde milieucategorieën, beperkte ondersteunende voorzieningen ten behoeve van het bedrijvenpark zoals horeca, kinderopvang, maatschappelijke doeleinden en detailhandel en wegen, water en groenvoorzieningen toegestaan. Vestiging van kantoren is niet toegestaan. Parkeren van auto's dient op eigen terrein of op gemeenschappelijke terreinen afgewikkeld te worden. Aan de westzijde van het bedrijvenpark is ruimte aangeduid voor een "politiecentrum". Ter plaatse is de realisering mogelijk van een regionaal politiecentrum met onder andere heliport voor incidenteel gebruik. Op de gronden met de aanduiding "zone bedrijfswoningen" zijn bedrijfswoningen toegestaan. Per bouwperceel is één woning toegestaan. Parkeren van auto's dient op eigen terrein afgewikkeld te worden.

Artikel 8 bevat bepalingen over de bestemming "Bedrijvenpark -Bp-". Binnen de bestemming zijn onder meer bedrijfsactiviteiten in bepaalde milieucategorieën, ondersteunende voorzieningen ten behoeve van het bedrijvenpark, zoals horeca, kinderopvang, maatschappelijke doeleinden en detailhandel toegestaan. Zelfstandige kantoren zijn niet toegestaan. Ook zijn de gronden bestemd voor wegen, water en groenvoorzieningen. Bij de verwezenlijking van het plan dient ten minste 30% van de grondoppervlakte van de gronden te bestaan uit water en groenvoorzieningen. Parkeren van auto's dient op eigen terrein of op gemeenschappelijke terreinen afgewikkeld te worden.

Artikel 9 bevat bepalingen over gronden die zijn bestemd voor "Verkeerseducatie- en kenniscentrum -Vekc-"

Artikel 10 bevat de bestemming "Agrarisch gebied, met landschappelijke waarde -A(l)-". Met betrekking tot de bouwvoorschriften is op de kaart een agrarisch bebouwingsvlak aangegeven. Voor het overige is aansluiting gezocht met de regeling zoals die in het bestemmingsplan voor het buitengebied is opgenomen. Gelet op de landschappelijke waarde die aan de gronden wordt toegekend is een aanlegvergunningvereiste opgenomen voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden.

Artikel 11 bevat de primaire bestemming van een hoofdwatertransportleiding. De hiermee samenvallende andere bestemmingen zijn aan deze bestemming ondergeschikt (secundair). Voor zover de belangen van deze bestemming zulks gedogen, mogen ook bouwwerken ten behoeve van andere (secundaire) bestemmingen worden gebouwd.

Artikel 12 bevat bepalingen over de gronden die zijn bestemd voor "Wegverkeer -Vw-". Deze gronden zijn bestemd voor wegen met een stroomfunctie. Op deze gronden mogen slechts kleine gebouwen ten behoeve van de bestemming worden opgericht.

Artikel 13 legt de archeologische waarde van op de kaart aangegeven gronden vast. De met deze primaire bestemming samenvallende andere bestemming is aan deze bestemming ondergeschikt (secundair). Voor zover de belangen van de primaire bestemming zulks gedogen, mogen - na een advies van de provinciale archeoloog - ook bouwwerken ten behoeve van de andere (secundaire) bestemming worden gebouwd. Gelet op de waarde die aan de gronden wordt toegekend is een aanlegvergunningvereiste opgenomen voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden.

Artikel 14 bevat bepalingen over gronden die zijn bestemd als "Natuurgebied, bos -Nb-". Het betreft hier een bestaand, te handhaven bos met landschappelijke en natuurwaarde. Gelet op de waarden die aan de gronden worden toegekend, is een aanlegvergunningvereiste opgenomen voor het uitvoeren van bepaalde werken en werkzaamheden.

Artikel 15 heeft betrekking op de delen van het plangebied die zijn bestemd voor de aanleg van (structureel) groen en water.

Paragraaf IV bevat bepalingen welke op de bestemmingsbepalingen van toepassing zijn.

Artikel 16 geeft burgemeester en wethouders de bevoegdheid (op grond van artikel 15 WRO) om ten opzichte van bepaalde onderwerpen nadere eisen te stellen. Bij toepassing van de bevoegdheid is het

volgen van een bezwarenprocedure voorgeschreven.

Artikel 17 geeft burgemeester en wethouders de bevoegdheid (op grond van artikel 15 WRO) ten aanzien van enkele onderwerpen vrijstelling te verlenen van de voorschriften. De wettelijke mogelijkheid beoogt enige flexibiliteit in de voorschriften aan te brengen. Bij toepassing van de bevoegdheid is het volgen van een bezwarenprocedure voorgeschreven.

Artikel 18 bevat de bepalingen omtrent het gebruik van onbebouwde gronden en bouwwerken.

Artikel 19 geeft burgemeester en wethouders (op grond van artikel 11 WRO) de bevoegdheid het bestemmingsplan te wijzigen. De gevallen waarin dit mogelijk is, zijn in het onderhavige artikel omschreven.

Artikel 20 bevat procedureregels die gevolgd moeten worden indien burgemeester en wethouders voornemens zijn vrijstelling te verlenen, dan wel het plan wensen uit te werken of te wijzigen, en voor zover in de voorschriften naar dit artikel is verwezen.

Artikel 21 geeft aan dat overtreding van de gebruiksbepalingen aangemerkt wordt als een strafbaar feit (overeenkomstig het bepaalde in artikel 59 WRO).

Artikel 22 bevat de overgangsbepalingen. Deze bepalingen hebben ten doel de rechtstoestand te begeleiden van bouwwerken en onbebouwde gronden welke op het tijdstip van het in ontwerp ter visie leggen van het plan reeds gebouwd zijn of gebouwd kunnen worden en welke afwijken van het bestemmingsplan.

Artikel 23 geeft de officiële naam aan van het bestemmingsplan.

6.7. Staat van Bedrijfsactiviteiten

Om te bepalen of bepaalde bedrijven in het plangebied vanuit het oogpunt van milieuhinder toelaatbaar zijn, wordt voor een eerste toetsing in het bestemmingsplan gebruik gemaakt van een zogenaamde Staat van

Bedrijfsactiviteiten.

De Staat van Bedrijfsactiviteiten is opgenomen als bijlage bij de voorschriften. In deze bijlage is tevens een toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten opgenomen. Ten aanzien van de externe veiligheid zal de toelaatbaarheid van bedrijven tevens worden getoetst aan de AMvB externe veiligheid.

7. UITVOERBAARHEIDSASPECTEN

7.1. Milieuaspecten

Algemeen

In paragraaf 1.4. is al aangegeven dat voorafgaand aan het opstellen van dit bestemmingsplan een Milieu-effect-rapport (MER) is opgesteld, teneinde een grondig inzicht te krijgen in de te verwachten milieueffecten, en in de mogelijkheden om de negatieve effecten zo veel mogelijk te beperken.

Bij het maken van het ruimtelijk ontwerp voor het bedrijventerrein en het opstellen van dit bestemmingsplan is gebruik gemaakt van de informatie die in bovengenoemde studie is opgenomen. Dit heeft geleid tot een plan voor het bedrijventerrein dat voldoet aan de daaraan te stellen milieueisen. Er is voor gezorgd dat overlast voor omwonenden als gevolg van het bedrijventerrein tot een aanvaardbaar minimum beperkt blijft, en dat realisering van het plan geen onaanvaardbare gevolgen zal hebben voor bodem, water en natuur.

In de volgende paragrafen wordt op verschillende milieuaspecten nader ingegaan. Voor meer gedetailleerde technische en kwantitatieve informatie wordt verwezen naar het bovengenoemde Milieu-effect-rapport (MER) en het bij de MER behorende bijlagenrapport.

Evaluatie mer

Ingevolge de Wet Milieubeheer dient de MER te worden geëvalueerd. In concreto kan dat het meest doelmatig plaatsvinden middels het jaarlijks aan de gemeenteraad aan te bieden Milieujaarverslag. Daarin kan een afzonderlijk hoofdstuk worden gewijd aan de monitoring van de activiteiten die beschreven worden in milieueffectrapportages.

Interne en externe milieuzonering

Teneinde hinder van bedrijfsactiviteiten in de omgeving van het bedrijventerrein te voorkomen is in dit plan een milieuzonering aangebracht, waarbij de vestigingsmogelijkheden van bedrijven zijn gerelateerd aan de te verwachten milieuhinder. Daarbij is rekening gehouden met de aanwezigheid van woningen binnen (interne milieuzonering) en buiten (externe milieuzonering) het plangebied van dit bestemmingsplan.

Bij het bepalen van de toegelaten bedrijfsactiviteiten zijn de in de brochure "Bedrijven en Milieuzonering" (VNG, 1999) voor de onderscheiden categorieën opgenomen indicatieve afstanden gehanteerd. De toegelaten categorieën zijn bepaald aan de hand van de afstanden tot de bestaande woningen en de geplande bedrijfswoningen. In de afbeelding "Interne en externe milieuzonering" zijn de afstandscategorieën van de VNG methode rond de gevoelige bestemmingen (bestaande en nieuwe woonwijken, het AZC, verspreide (bedrijfs-)woningen en nieuwe bedrijfswoningen) aangegeven. De bestaande en toekomstige woongebieden van Drachten en Drachten-Oost, alsmede het AZC, worden in deze milieuzonering beschouwd als 'rustige woonwijken', de afzonderlijke woningen en de bedrijfswoningen als 'verspreide bebouwing'. Hierbij kan opgemerkt worden dat conform de VNG-brochure bij 'verspreide bebouwing één stap terug gezet mag worden bij de aan te houden afstandsnormen. Ten aanzien van de factor geluid wordt evenwel een uitzondering gemaakt en dient de reguliere norm aangehouden te worden. Bij de woonbebouwing van de nieuwe woonwijk Drachten-Oost wordt uitgegaan van een situering op 100 meter uit de Knobben.

Als bijlage bij de voorschriften van het bestemmingsplan is een lijst van bedrijfsactiviteiten opgenomen, waarin voor een groot aantal bedrijfstypen is aangegeven tot welke milieucategorie ze worden gerekend, en welke afstanden tot gevoelige bebouwing (woningen) in acht moet worden genomen. In deze bijlage is tevens een toelichting op de Staat van Bedrijfsactiviteiten opgenomen.

Vestiging van bedrijfsactiviteiten uit een hogere categorie dan op de plankaart is aangegeven wordt na een verleende vrijstelling van burgemeester en wethouders mogelijk geacht indien deze activiteit wat betreft milieuplanologische hinder gelijk te stellen is met een rechtstreeks toegelaten bedrijfsactiviteit; daarbij geldt milieucategorie 4 als maximum. Bedrijven waarvan de grootste hinder kan worden verwacht worden gesitueerd op de grootste afstand van de bestaande woningen. In de nabijheid van woningen, met name rond het AZC, langs de westelijke en noordelijke rand van het bedrijventerrein mogen daarom alleen bedrijven worden gevestigd die weinig milieuhinder veroorzaken.

Voor alle te vestigen bedrijven geldt dat de situering ten opzichte van de bestaande woningen beperkingen kan opleggen aan de toe te laten milieuhinder, ook al wordt vestiging van het bedrijf op grond van de in het plan opgenomen zonering in beginsel toelaatbaar geacht.

Geluidhinder wegverkeer

Het plangebied wordt aan twee zijden omgeven door rijkswegen, te weten de N31 en A7. Door een toename van het wegverkeer op de N31 en A7 zal ook het wegverkeerslawaaï op deze wegen toenemen. Daarnaast zullen in het plangebied nieuwe wegen aangelegd worden ten behoeve van de ontsluiting van het bedrijventerrein. Zowel op de primaire als op de secundaire wegen binnen het plan is een snelheid van 50 km/u toegestaan.

Op en rond het bedrijventerrein is sprake van bestaande (te handhaven) woningen). Een Asielzoekerscentrum (AZC) wordt sinds mei 2003 niet meer aangemerkt als geluidsgevoelige object. Op het bedrijventerrein zullen geen nieuwe burgerwoningen worden gebouwd. Het bestemmingsplan maakt wel de bouw van bedrijfswoningen mogelijk. In het kader van de voorbereiding van dit bestemmingsplan dient onderzoek te worden uitgevoerd naar wegverkeerslawaaï omdat binnen dit plan nieuwe bedrijfswoningen en nieuwe wegen zijn geprojecteerd.

Door het servicebureau "De Friese Wouden" is akoestische onderzoek uitgevoerd (28 juni 2006) naar de ligging van de voorkeursgrenswaardecontour van 50 dB(A) ten gevolge van het wegverkeer op de maatgevende zoneplichtige wegen N-31, de P.W. Janssenlaan en de Nieuwe weg langs het woon/werkgedeelte oostelijk van het AZC in het bedrijventerrein AzevenNoord te Drachten. In verband met de verwachting dat de geluidsproductie van motorvoertuigen in de toekomst zal afnemen, mogen berekende geluidsbelastingen worden gereduceerd. De gemiddelde afstanden de voorkeursgrenswaardecontour bedragen ten opzicht van het hart van de weg ca. 411m voor de N-31 inclusief de op- en afritten, ca. 13 m voor de P.W. Janssenlaan en ca. 11m voor de Nieuwe weg.

Het servicebureau "De Friese Wouden" heeft tevens akoestisch onderzoek uitgevoerd (28 juni 2006) naar de hoogte van de gevelbelasting ten gevolge van het verkeer voor een vijftal woningen aan de P. W. Janssenlaan op het bedrijventerrein AzevenNoord te Drachten. De woningen liggen in de wettelijke geluidszone van de P.W. Janssenlaan. Onderzocht is of er een overschrijding is van de voorkeursgrenswaarde en of er ontheffing moet worden aangevraagd of vastgesteld ten gevolge van het verkeer op de P.W. Janssenlaan. Op basis van eerdere berekeningen is aangetoond dat de woningen op een grotere afstand liggen van N-13

dan de voorkeursgrenswaarde van ca 411m. Om die reden is de gevelbelasting ten opzichte van het verkeer van de N-13 niet berekend.

Voor de bepaling van de gevelbelasting is uitgegaan van het maatgevende jaar 2016. Voor de berekening zijn en vijftal waarneempunten ingevoerd ter hoogte van de voorgevel van de woningen. Daarnaast is voor de berekening een rekenmodel gemaakt waarbij uitgegaan is van gegevens van Rijkswaterstaat en de gemeente. Uit de berekening blijkt dat ten gevolge van het verkeer op de P.W. Janssenlaan de voorkeursgrenswaarde van 55 dB(A) door 3 woningen wordt overschreden. De hoogste gevelbelasting bedraagt 56 dB(A). Voor het vaststellen van het bestemmingsplan dient bij de Provincie een ontheffing te worden aangevraagd. Het binnenniveau in de verblijfsruimten van de woning mag niet hoger dan 35 dB(A) zijn. Gezien de hoogte van de gevelbelasting kan, indien de woningen worden voorzien van geluidwerende bouwmaterialen, worden voldaan aan het vereiste binnenniveau.

In dit stadium is het evenwel nog onduidelijk waar precies de wegen komen te liggen en wat de afstand van de wegen tot de nieuwe bedrijfswoningen zal zijn. Uitgangspunt voor de bedrijfswoningen is dat deze worden gebouwd binnen het normenstelsel van de Wet geluidhinder (Wgh). Bij de realisatie van het plan zal daartoe nader bekeken worden welke maatregelen nodig zijn om te kunnen voldoen aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) of de verleende hogere waarde. Hierbij kan gedacht worden aan het vergroten van de afstand van de bedrijfswoningen tot de weg of de rijsnelheid te verlagen waardoor de geluidbelasting afneemt. De ruimtelijke opzet van het bedrijvenpark maakt het in principe mogelijk de ontsluiting voor de bedrijfswoningen los te koppelen van de ontsluiting voor de bedrijven, waardoor de rijsnelheid verlaagd kan worden naar bijvoorbeeld 30km/u.

Indien in de onderzoekszone van de nieuw aan te leggen wegen bestaande woningen zijn gelegen dient het akoestisch onderzoek ook inzicht te geven in de geluidsbelasting ter plaatse van deze woningen.

Omdat de afstand vanaf een nieuw aan te leggen weg tot een bestaande woning minimaal 150 m bedraagt wordt verwacht dat hier geen verdere procedure in het kader van de Wgh behoeft te worden doorlopen. Aanvullend akoestisch onderzoek moet dit aantonen.

Vanuit de Wgh bestaat in het kader van dit bestemmingsplan geen verplichting om onderzoek te doen naar de verandering van de geluidsbelasting ter plaatse van bestaande woningen als gevolg van het verkeer op

de bestaande wegen. Het treffen van maatregelen om een eventuele toename van de geluidsbelasting weg te werken of een eventuele hogere grenswaarde procedure behoeft voor deze woningen niet te worden doorlopen. Een onderzoeksverplichting bestaat wel als de bestaande wegen worden gereconstrueerd.

Hinder vliegveld Drachten

Geluidhinder

Ten noorden van het westelijke deel van het plangebied ligt het vliegveld Drachten. Op d.d. 2 maart 2004 heeft de gemeente Smallingerland van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) een aanwijzing gekregen voor de geluidszones rond het vliegveld Drachten. Dit houdt in dat de gemeenteraad voor alle gronden, welke geheel of gedeeltelijk binnen de geluidszones liggen, de vigerende bestemmingsplannen dient te herzien of nieuwe bestemmingsplannen dient vast te stellen. Voor de kleine luchtvaart dienen de voor het ruimtelijk beleid relevante contouren van 47 en 57 bkl, op de bestemmingsplankaarten te worden opgenomen. Om de ministeriële aanwijzing te implementeren in de vigerende bestemmingsplannen is het bestemmingsplan "Geluidszone vliegveld Drachten opgesteld" (voorontwerp april 2005). Hierin is voor het gebied binnen de 47bkl-contour een verbod op nieuwe geluidsgevoelige bebouwing opgenomen. Bestaande bebouwing en vervangende nieuwbouw van de bebouwing zoals aanwezig ten tijde van het ter inzage leggen van het ontwerpbestemmingsplan valt niet onder het verbod.

De 47-bkl contour van het vliegveld Drachten ligt over het noordwestelijke deel van het plangebied (zie afbeelding "Luchtvaartlawaaï"). Deze contour is dan ook opgenomen in de bestemmingsplankaart; daartoe is de "47bkl-contour" aangeduid. Ten aanzien van geluidsgevoelige bebouwing wordt aangesloten op de bepalingen in het bestemmingsplan "Geluidszone vliegveld Drachten".

Binnen de 47bkl-contour wordt derhalve geen nieuwe geluidsgevoelige bebouwing mogelijk gemaakt. De zone voor bedrijfswoningen is dan ook buiten de geluidszone gesitueerd. Binnen het onderhavige plangebied zijn verder geen bestaande geluidsgevoelige objecten aanwezig.

Obstakelvrije zone

Ten aanzien van de bebouwingshoogte van gebouwen en bouwwerken in de omgeving van het vliegveld Drachten dient rekening te worden gehouden met de vliegbewegingen rond het vliegveld. Rond burgerluchthavens bestaan daartoe zogenaamde obstakelvlakken. De obstakelvlakken zijn nodig om het veilig gebruik van luchthavens te waarborgen. De vorm en omvang van de obstakelvlakken vloeien voor wat betreft burgerobjecten voort uit regels die zijn vastgesteld op grond van het Verdrag van Chicago (ICAO-verdrag). Dit verdrag is ook door Nederland geratificeerd. Op korte termijn zullen, zoals reeds voor Schiphol is gebeurd, de bestaande ICAO-normen in de luchtvaartwetgeving worden geïmplementeerd voor de regionale en kleine burgerluchthavens (zoals het vliegveld Drachten) om een betere aanvulling op het ruimtelijke spoor te bewerkstelligen.

In het plan is, vooruitlopend op de nieuwe luchtvaartwetgeving, rekening gehouden met de obstakelvrije zone rond het vliegveld Drachten. De richtlijnen voor een obstakelvrije zone zijn aangegeven in de publicatie "AERODROMES ANNEX 14" van het ICAO-verdrag. Uit de ANNEX 14 blijkt dat voor niet-instrument banen in de categorieën 1 en 2 een zogenaamde "resa" (een veiligheidszone) niet wordt aanbevolen. Het ministerie wil dat echter wel. Een uitgebreide veiligheidszone (ext resa) ziet men ook graag. De gevolgen van de wensen van het ministerie zijn dat er voor een baan die in twee richtingen wordt gebruikt aan beide zijden sprake moet zijn van een resa, veiligheidszone. De huidige baan van het vliegveld Drachten is 950 meter. Drachten is daarbij aangemerkt als een code 2B veld. Voor het berekenen van de lengte van het obstakelvrije vlak wordt uitgegaan van de lengte van de baan plus 60 meter aan beide uiteinden.

In het verlengde hiervan geldt vervolgens een vlak met een helling van 4% en een divergentie van 10%. Dit houdt in dat op een afstand van 100 meter de gebouwhoogte maximaal 4 meter mag zijn en elke 100 meter wordt de zone 10 meter breder. De breedte van het obstakelvrije vlak is bij een code 2B veld 40 meter uit het hart van de baan (over de gehele lengte plus 60 meter aan beide uiteinden) met daarnaast een vlak met een helling van 20% . Dit houdt in dat op een afstand van 100 meter de hoogte van een gebouw maximaal 20 meter mag zijn. De breedte van het obstakelvrije vlak is in totaal dus 80 meter breed en loopt aan beide zijden op met 20%. De lengte van het obstakelvrije vlak is in totaal 1070 meter en loopt aan beide uiteinden op met 4%. Binnen deze zone dienen gebouwen en bouwwerken te voldoen aan de maximaal toegestane

hoogten.

Hinder van bedrijfsactiviteiten

Nieuwe bedrijven

Ter plaatse van de bestaande woningen in de omgeving van het bedrijventerrein kan aan de te stellen milieueisen worden voldaan, indien de in de VNG-brochure "Bedrijven en Milieuzonering" (VNG, 1999) genoemde afstanden bij het vestigen van bedrijven in acht worden genomen. In het bestemmingsplan is een systeem voor interne milieuzonering aangebracht, gebaseerd op de VNG-brochure.

Bestaande agrarische bedrijven

In het plangebied zijn twee bedrijven aanwezig die worden gehandhaafd. Het betreft een rundveehouderij aan de Knobben 102 en een mestkuikenbedrijf aan de Doese 15. De ligging van de twee te handhaven boerderijen is aangegeven op de afbeelding "Bestaande bebouwing plangebied" in hoofdstuk 3. Voor het rundveehouderijbedrijf geldt dat een afstand van 100 meter tot woon- en verblijfsbestemmingen aangehouden dient te worden. Voor het mestkuikenbedrijf dient op grond van de huidige vergunning een afstand van 140 meter t.o.v. woon- en verblijfsbestemmingen aangehouden te worden.

Voor dit bedrijf geldt evenwel dat de bestaande woningen (die gelegen zijn in de richting van het bedrijventerrein) een eventuele uitbreiding van dit bedrijf al verhinderen. Het bedrijf aan de Doese 5 en het voormalige bedrijf aan de Doese 3 worden opgeheven ten gunste van het bedrijventerrein.

Binnen het plangebied worden uitsluitend nieuwe bedrijfswoningen mogelijk gemaakt binnen de 'zone bedrijfswoningen' en bij het AZC mogen uitsluitend binnen de bestaande 'enclave' nieuwe woningen gerealiseerd worden. De bestaande bedrijven liggen op voldoende ruime afstand van de geprojecteerde woningen; de kleinste afstand is ruim 275m.

Wat betreft de hindercirkels van bestaande bedrijven t.o.v. bestaande woningen verandert er niks. Hiermee hoeft geen rekening te worden gehouden, omdat de milieuvergunningen van de bedrijven daarop reeds zijn afgestemd. De hinderzones rondom de te handhaven agrarische bedrijven leiden derhalve niet tot

knelpunten.

Daarnaast is de vestiging van bedrijven die voor hun productie een schone omgeving nodig hebben, zoals levensmiddelenindustrie, van invloed op de uitbreidingsmogelijkheden van bestaande agrarische bedrijven in het gebied. Dergelijke bedrijven die (te) dicht op de bestaande agrarische bedrijven gevestigd worden zouden daardoor een belemmering kunnen betekenen voor wijzigingen in de bedrijfsvoering van het agrarisch bedrijf. Dit wordt niet geregeld in het onderliggende bestemmingsplan, maar hiermee wordt wel rekening gehouden bij het verstrekken van vergunningen.

Lucht

In het kader van de MER is door Witteveen en Bos onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit. Voor de ont-sluiting van het bedrijvenpark Azeven-Noord wordt een toename van verkeer voorzien op de beide rijkswe-gen en UreterpVallaat. Voor de berekening van de luchtkwaliteit als gevolg van de verkeersaantrekkende werking is uitgegaan van circa 8000 extra autoritten per etmaal. De resultaten van het onderzoek zijn opge-nomen in de MER en het bij de MER behorende bijlagenrapport. Uit het onderzoek blijkt, dat op de rijkswe-gen en de UreterpVallaat geen overschrijdingen van de luchtkwaliteitsnormen worden aangetoond.

Het aspect luchtkwaliteit is daarmee niet van belang voor het onderhavige bestemmingsplan.

Bodem en grondwater

Binnen het plangebied zijn in de periode 1993 - 2001 acht bodemonderzoeken uitgevoerd. De onderzochte gebieden liggen met name in het zuiden van het plangebied. In totaal is ruim 90 ha van het plangebied mili-euhygiënisch onderzocht.

1. Rapport inzake het indicatief bodemonderzoek toekomstig bedrijvenpark aan de Noorderend te Drach-ten. Projectnummer 16545-57784-1. Oranjewoud, februari 1993, Heerenveen.
2. Rapport inzake het indicatief bodemonderzoek ter plaatse van het agrarisch gebied aan het Noorde-rend, percelen I en II. Projectnummer 16545-57784-II/III. Oranjewoud, maart 1993, Heerenveen.
3. Rapport inzake het verkennen bodemonderzoek ter plaatse van het toekomstig asielzoekerscentrum te Drachten. Projectnummer 10289-59781. Oranjewoud december 1994, Heerenveen.

4. Rapport inzake het verkennend bodemonderzoek ter plaatse van een aantal percelen nabij het Noorderend te Drachten. Documentnummer 10289-17497. RAP, Oranjewoud, 22 april 1999, Heerenveen.
5. Rapport inzake het verkennend bodemonderzoek ter plaatse van het perceel De Knobben 100 te Drachten. Documentnummer 10289-03104.RAP, Oranjewoud, 3 december 1999, Heerenveen.
6. Rapport inzake het verkennend bodemonderzoek ter plaatse van twee locaties ten oosten van Drachten. Documentnummer 10289-02924.RAP, Oranjewoud, 13 december 1999, Heerenveen.
7. Rapport inzake het aanvullend bodemonderzoek ter plaatse van twee locaties ten oosten van Drachten. Documentnummer 10289-02924. Oranjewoud, 26 april 2000, Heerenveen.
8. Rapport inzake het verkennend bodemonderzoek ter plaatse van 32 hectare grasland ten oosten van Drachten. Projectnummer 3958299, Tauw, 27 september 2001, Assen.
9. Verkennend bodemonderzoek deel A7-plangebied, Drachten, 9 maart 2004, Oranjewoud, 16546-143017;
10. Verkennend (water)bodemonderzoek dammen en kavelsloten fase 1 A7-plangebied, Drachten, 10 mei 2004, Oranjewoud, 16546-143017-01;
11. Inventarisatie aanwezige verhardingen, wegen, paden en opritten (fase 1) van het plangebied A7, 10 mei 2004, Oranjewoud (16546-143017-02);
12. Plangebied A7 inventarisatie wegen, deelrapport: asfaltonderzoek, Oranjewoud (16546-143017-02), 7 mei 2004;
13. Reconstructie Ureterp-Vallaat, deelrapport: asfaltonderzoek, 6 mei 2004, Oranjewoud (16546-143017-03);
14. Aanvullend grondwateronderzoek peilbuis 13, 10 mei 2004, Oranjewoud, 16546-143017-04;
15. Aanvullende werkzaamheden nabij peilbuis 13, Oranjewoud (16546-143017-04-1, 25 juni 2004);
16. Inventarisatie en verkennend onderzoek dammen resterende deel fase 1 van het A& plangebied te Drachten 16546-143017-05, 6 augustus 2004, d.d. 6 augustus 2004.

De grondkwaliteit is niet tot hooguit licht verontreinigd. De verontreinigingen zijn normaal voor (voormalig) agrarisch gebied. Ter plaatse van enkele terreingedeelten is sprake geweest van bodembedreigende activiteiten zoals de ondergrondse opslag van brandstoffen en de demping van sloten met gronden van onbekende kwaliteit. Bij de op deze locaties uitgevoerde onderzoeken zijn geen noemenswaardig verhoogde gehalten gemeten. Een uitzondering hierop betreft een sterk verhoogd gehalte aan PAK ter plaatse van een

gedempte watergang. Uit nader onderzoek is gebleken deze verontreiniging beperkt van omvang is en geen saneringsnoodzaak met zich mee brengt.

De grondwaterkwaliteit kenmerkt zich door licht verhogingen van mn. zware metalen, hetgeen binnen Smalingerland veelvuldig voorkomt. Er is geen indicatie voor nader onderzoek, met uitzondering van peilbuis 13 uit het verkennend bodemonderzoek van 2004. Hierbij is een licht verhoging aan zink en chroom en een matige verhoging aan nikkel aangetoond (indicatie nader onderzoek). Uit nader onderzoek is gebleken dat de verhoogde gehalten aan nikkel in het ondiepe grondwater moet samenhangen met mobilisatie van de in het keileem aanwezige nikkelhoudende verbindingen. En dus veroorzaakt door natuurlijke (bodem) processen. Voorwaarden hierbij zijn uiteraard de aanwezigheid van keilmee en dat het een 'nikkel-onverdachte' locatie betreft. Er zijn geen saneringsmaatregelen nodig.

Geconcludeerd kan worden dat de huidige bodem- en grondwaterkwaliteit voldoet voor de beoogde functies van het bedrijvenpark. Uitgebreide saneringsmaatregelen zijn op basis van beschikbare onderzoeksgegevens niet noodzakelijk.

Ter plaatse van een aantal voor de bodemkwaliteit belangrijke deellocaties zijn bodemonderzoeken uitgevoerd:

1. autosloopterrein List (aan de oostkant van het gebied): verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. In opdracht van de provincie wordt nu een nader bodemonderzoek uitgevoerd om een aantal verontreinigingen nader in kaart te brengen (vermoedelijk geen ernstig geval van bodemverontreiniging). Dit terrein is niet in het bedrijventerrein A7 opgenomen;
2. oude aardgasexploitatie (zuidwesten plangebied): Deze locatie is in 2002 opgeruimd en hiervan is een rapportage beschikbaar. Ook hieruit blijkt dat er geen sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging en dat op basis van de beschikbare gegevens geen saneringsmaatregelen nodig zijn;
3. rondom de boerderijen: hier is verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. Betreffende terreinen zijn niet ernstig verontreinigd. Saneringsmaatregelen zijn op basis van beschikbare onderzoeksgegevens niet nodig.

Nabij de air-strip is nog geen bodemonderzoek uitgevoerd.

Eind 2004 is de bodemkwaliteitskaart en het bodembeheerplan van de gemeente Smallingerland van kracht geworden. Voor de ontwikkelingsgebieden (waaronder A7-plangebied) is een aparte bodemkwaliteitzone vastgesteld. De grond afkomstig uit deze gebieden is schoon (indien er niet sprake is van een verdachte locatie) en deze grond is daarmee overeenkomstig de vrijstellingsregeling grondverzet in Smallingerland vrij toepasbaar.

7.2. Externe veiligheid

Onder externe veiligheid wordt verstaan de veiligheid van de omgeving van een risicovolle activiteit. Externe veiligheid richt zich op beheersing van de risico's voor de burgers die verbonden zijn aan het gebruik en het vervoer van gevaarlijke stoffen bij tal van industriële activiteiten. Voor het bedrijvenpark Azeven-noord zijn ten aanzien van de externe veiligheid de volgende aspecten van belang:

- transport met gevaarlijke stoffen over de Rijkswegen A7 en N31;
- industriële activiteiten op het bedrijventerrein zelf;
- Ondergrondse leidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden getransporteerd liggen niet in het plangebied.

Transport gevaarlijke stoffen

Om de risico's ten aanzien van transport te kunnen beoordelen en toetsen is een risico-analyse uitgevoerd: "Risico-analyse wegtransport gevaarlijke stoffen Drachten". Het bedrijventerrein Azeven-noord is in het onderzoek meegenomen. Ter onderbouwing van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico⁴ is op grond van genoemde risico-analyse, een evaluatierapport opgesteld: "Beoordeling externe veiligheid voor bestemmingsplannen gemeente Smallingerland".

⁴ Het groepsrisico geeft de kans aan van een ongeval, met 10 of meer dodelijke slachtoffers, in de omgeving van een risicovol bedrijf en/of transportroute met gevaarlijke stoffen.

Gebleken is dat de risico's worden veroorzaakt door het transport van LPG over de N31 en A7. Naar aanleiding van de berekeningen kan worden geconcludeerd dat het bestemmingsplan voldoet aan de verplichting dat het risico voor de individuele burger maatschappelijk verantwoord klein moet zijn. Het plaatsgebonden risico⁵ blijft onder de wettelijk vastgestelde grenswaarde van 10^{-6} .

Ten aanzien van het groepsrisico is geconstateerd dat zowel in de zone langs de A7 als de N31 in de bestaande en nieuwe situatie geen sprake is van een groepsrisico. Dit aspect behoeft derhalve geen nadere beschouwing. Kortheidshalve wordt verwezen naar de bijlage bij deze toelichting waarin de notitie "De externe veiligheidsafweging bestemmingsplan Bedrijvenpark A-zeven" is opgenomen

Bedrijfsactiviteiten

Op het bedrijventerrein is een interne en een externe zonering voorzien. De zwaarste categorie van bedrijven is voorzien op de grootste afstand van kwetsbare bestemmingen, zoals het AZC, woningen van derden buiten het plangebied en de kavels ten behoeve van bedrijfswoningen.

Op de kavels die zijn bestemd voor de combinatie wonen en werken is de vestiging van categorie 2 en 3a bedrijven mogelijk. In de "schil" daaromheen categorie 3 bedrijven. Op grotere afstand is vestiging van categorie 4a en 4 bedrijven toegestaan. Voor de categorie-indeling en aan te houden (indicatieve) afstanden is aangesloten bij de staat van bedrijfsactiviteiten die is opgenomen in de VNG publicatie "bedrijven en milieuzonering" van 2001.

De afstanden die in de staat van bedrijfsactiviteiten zijn opgenomen geven in eerste instantie een goede indicatie van het beschermingsniveau. Per bedrijfsvestiging volgt een specifieke beoordeling, waarbij aan

⁵ Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon, die zich continue en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een risicovol bedrijf en / of transportroute met gevaarlijke stoffen bevindt, overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen.

de normen van de externe veiligheid, volgens het principe van de inwaardse en uitwaardse zonering, getoetst zullen worden.

Een uitzondering wordt gemaakt voor LPG-tankstations. Deze stations zijn ingedeeld in categorie 3. De aan te houden veiligheidsafstand daarbij is 100 meter. LPG-tankstations vallen echter onder de werking van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI). Dergelijke stations worden beoordeeld als categoriale inrichtingen, waarvoor in de Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (REVI), afstanden ten aanzien van de grenswaarde en oriënterende waarde zijn opgenomen (plaatsgebonden- en groepsrisico). Tevens is in het BEVI en REVI opgenomen op welke wijze risico's moeten worden beoordeeld. Bij LPG-tankstations zijn risico's afhankelijk van de doorzet. Ten aanzien van het plaatsgebonden risico is voor een doorzet tot 1.000 m³/jaar een grenswaarde tot kwetsbare objecten gesteld van 45 meter. Met een doorzet tot 1.500 m³/jaar is de grenswaarde 110 meter. Bij een hogere doorzet moet de grenswaarde door onderzoek worden vastgesteld. Kwetsbare objecten betreffen onder andere woningen van derden en kantoorgebouwen met een oppervlak groter dan 1.500 m². Bedrijfswoningen en/of bedrijven worden aangemerkt als beperkt kwetsbaar. Deze zijn voor de toetsing aan het plaatsgebonden risico niet relevant.

Ten aanzien van het groepsrisico is dit wezenlijk anders. Bij de bepaling van het groepsrisico moeten ook de aanwezige personen in beperkt kwetsbare objecten in de beoordeling worden meegenomen. Het groepsrisico bij LPG-tankstations wordt volledig bepaald door de kans op een "BLEVE" (boiling liquid expanding vapour explosion) of vuurbal welke kan worden veroorzaakt door de tankauto die zorgt voor de bevoorrading van het tankstation.

Gerekend vanaf het vulpunt betreft het invloedsgebied een straal van 150 meter. Ontwikkelingen van andere bedrijven binnen deze afstand geven een sterke toename van het risico op een ramp uitgedrukt in het groepsrisico, met als gevolg dat beperkingen aan deze ontwikkelingen moeten worden opgelegd of dat niet kan worden meegewerkt. Om die reden is ervoor gekozen om de vestigingsmogelijkheid van een LPG-tankstation in dit bestemmingsplan uit te sluiten

Externe veiligheid air-strip

Op dit moment bestaat er (nog) geen beleid op het gebied van de externe veiligheid voor regionale en kleine luchthavens. Overigens kan opgemerkt worden dat de functie 'airstrip' niet opgenomen is in dit bestemmingsplan. De externe veiligheid met betrekking tot de airstrip is derhalve niet meer relevant.

7.3. Waterhuishouding

Watertoets

In oktober 2001 is de Handreiking Watertoets gepubliceerd [Ministerie V&W, 2001]. Via deze Watertoets moet worden gewaarborgd dat plannen voor ruimtelijke ontwikkeling worden afgestemd op het watersysteem. De watertoets heeft niet alleen betrekking op de inhoud (voldoet het watersysteem aan alle daaraan te stellen eisen) maar ook op het proces. Essentieel is dat bij de planontwikkeling al in een vroeg stadium overleg plaatsvindt met de waterbeheerder(s), en dat het aspect "water" in een vroege fase van het ontwerpproces voldoende aandacht krijgt.

Doel van de Watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en evenwichtig worden meegenomen bij alle relevante ruimtelijke plannen teneinde te voorkomen dat de ruimtelijke ontwikkelingen zouden gaan leiden tot problemen met de waterhuishouding in het betrokken gebied zelf of de omgeving daarvan. Relevante thema's zijn: wateroverlast, riolering, watervoorziening, bodemdaling, grondwateroverlast, oppervlaktewaterkwaliteit, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

In deze paragraaf wordt ingegaan op de voor de planontwikkeling relevante uitgangspunten en randvoorwaarden ten aanzien van het aspect water. Deze zijn grotendeels gebaseerd op de rapportage "Masterplan Water Drachten A7-Noord". Deze rapportage is opgesteld in het kader van de MER. In de rapportage wordt uitgebreid ingegaan op:

- het huidige watersysteem middels een gebiedsinventarisatie;

- de eisen en uitgangspunten waaraan de toekomstige waterhuishouding moet voldoen (rekening houdende met het beleid van de provincie, waterschappen, gemeente en commissie waterbeheer 21^e eeuw);
- de ambities voor een duurzaam watersysteem;
- de waterhuishoudkundige uitwerking op hoofdlijnen, conclusies en aanbevelingen voor duurzaam waterbeheer.

Kortheidshalve wordt hiernaar verwezen.

In het Masterplan Water Drachten is het gehele plangebied van Drachten Azeven-Noord in beschouwing genomen (bruto 250 ha). In deze waterparagraaf wordt ingegaan op het deel in het plangebied van dit bestemmingsplan dat uitgegeven wordt (110 ha).

In onderstaande waterparagraaf wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- Samenwerking, communicatie en onderzoek;
- Randvoorwaarden ten aanzien van water;
- Toekomstige waterhuishouding in Drachten Azeven-Noord.

Samenwerking, communicatie en onderzoek

De gemeente Smallingerland streeft voor het bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord naar een duurzaam watersysteem. In nauw overleg met Wetterskip Fryslân (en voor de fusie: Wetterskip Lauwerswâlden en Waterschap Sevenwolden) zijn de water(huishoudings)aspecten, conform de watertoets van meet af aan betrokken bij de ruimtelijke planontwikkeling. Deze wateraspecten zijn in opdracht van de gemeente en de drie betrokken waterschappen door Witteveen+Bos beschreven in het Masterplan Water.

Het proces van het opstellen van het Masterplan Water en het opstellen van de MER liepen gelijktijdig. Hierdoor is het mogelijk geweest de wateraspecten op elkaar af te stemmen, waarbij de wateraspecten richtinggevend (sturend) voor het MER waren. Het gewenste duurzame watersysteem is hierdoor mede bepalend geweest voor de ontwikkelde ruimtelijke structuur en de stedenbouwkundige opzet.

Het Masterplan Water vormt de basis voor de verdere stedenbouwkundige, gedetailleerde waterhuishoudkundige en riolerings-technische uitwerking (inclusief calamiteitenplan).

De (toekomstige) gebruikers van Drachten Azeven-Noord zullen over de voor hen relevante aspecten aan gaande de toekomstige waterhuishouding in dit bedrijventerrein worden geïnformeerd (gerichte mondelinge en/of schriftelijke voorlichting), zoals over het functioneren en de beoogde doelen/effecten van het watersysteem, de gevolgen voor de ruimtelijke inrichting en de gebruiksmogelijkheden en over de consequenties bij foutief gebruik.

Randvoorwaarden ten aanzien van water

Op grond van het vigerend beleid op rijks- provinciaal en waterschapsniveau is bij het ontwerp van het watersysteem van Drachten Azeven-Noord uitgegaan van de volgende randvoorwaarden:

- een goede waterkwaliteit en natuurlijke oeverinrichting in de waterpartijen;
- 100 % van het verharde oppervlak wordt niet op het riool aansluiten (met uitzondering van drukke wegen en wasplaatsen). Het regenwater dat op het verharde oppervlak valt wordt grotendeels rechtstreeks afgekoppeld naar oppervlaktewater. Een klein deel wordt afgekoppeld naar de infiltratievoorzieningen in het oostelijk deel van het plangebied;
- het grondwaterneutraal bouwen (voorkomen daling grondwaterstand buiten plangebied door bijvoorbeeld kruipruimteloos bouwen);
- het realiseren van voldoende piekberging ter compensatie van toename van het verharde oppervlak;
- het realiseren van seizoensberging (flexibel peilbeheer);
- het waarborgen van de veiligheid ofwel het voorkomen van wateroverlast en het houden van droge voeten;
- een geprognosticeerde klimatologische ontwikkeling voor 2050 volgens waterbeheer 21^e eeuw (WB21). De klimatologische verwachtingen omvatten toename van de neerslagintensiteit in buien van 10 %, een toename van de neerslaghoeveelheid in een jaar van 6% en toename van de verdamping van 4 % in een jaar;
- het reduceren en voorkomen van verontreinigingen van grond en oppervlaktewater (bronaanpak, geen uitlogende materialen, geen gebruik bestrijdingsmiddelen, et cetera.);
- het onttrekken van bluswater uit oppervlaktewater met een capaciteit van 90 m³/uur;
- het afvalwater wordt via de riolering en persleiding afgevoerd naar de RWZI Drachten.

Toekomstige waterhuishouding Drachten Azeven-Noord

In de afbeelding “Schets waterhuishoudingsstelsel op hoofdlijnen” is aangegeven hoe in hoofdlijnen over de waterstructuur wordt gedacht en wat de functies daarvan zijn.

Waterhuishoudkundig blijven de twee huidige peilgebieden (west en oost) bestaan, echter de grens tussen het oostelijk en westelijk peilvak wordt “rechtgetrokken”. Het streefpeil in het westelijk gebied blijft NAP+1,25 m. Het streefpeil in het oostelijk gebied wordt in de winter NAP+2,10 m waarbij het peil in de zomer mag uitzakken tot NAP+1,90 m. Het oostelijk peilvak wordt ingericht voor seizoensberging. Om de seizoens-berging te realiseren worden in dit oostelijke peilvak 2 nieuwe debietregulerende stuwen aangelegd:

- ter plaatse van de peilscheiding met het westelijk peilvak. Middels deze (knijp)stuw op de peilvakgrens wordt de basisafvoer vanuit deelgebied oost naar deelgebied west afgevoerd. Deze (knijp)stuw heeft een stuwpeil van NAP+1,95 m;
- voor de duiker onder de Rijksweg A7. Middels deze stuw vindt na vulling van de seizoensberging de piekafvoer uit het oostelijk peilgebied plaats. Deze stuw is debiet gereguleerd en heeft een stuwpeil van NAP+2,10 m.

Door het voorgestelde flexibele peilbeheer in het oostelijk peilgebied bedraagt het peilverschil tussen de zomer en winter circa 0,20 á 0,25 meter. Deze peilfluctuatie is wenselijk voor het in stand houden van een gezonde rietkraag. Hierbij wordt minimaal 10 % van het netto wateroppervlak ingericht met riet. Het flexibel peilbeheer resulteert ook in een zo groot mogelijke diversiteit aan waterplanten, oeverplanten en andere organismen door de oevers van de waterpartijen en watergangen zo flauw mogelijk in te richten met bijvoorbeeld natuurtaluds en plasbermen.

Het minimaal percentage aan open water bedraagt 12,17 % van het verharde oppervlak (13,39 ha). Bij het minimale percentage open water treden zowel in het oostelijk als westelijk peilgebied kortstondige (<24 uur) peilstijgingen op van 0,4 m als gevolg van een bui met een herhalingstijd van eens in de 10 jaar.

Het duurzame watersysteem bestaat uit (een combinatie van) robuuste waterpartijen, transportwatergangen en plasdras oevers. In de grotere robuuste waterpartijen zijn zowel ondiepe delen (0-1 m) aanwezig waar

zich drijvende en ondergedoken waterplanten kunnen ontwikkelen als diepe delen (meer dan 2 m). De diepe delen zijn nodig om mogelijke opwarming van het water te voorkomen, een te lage zuurstofconcentratie te voorkomen en het bieden van schuilmogelijkheden voor vissen tijdens een strenge winter. Zo wordt van een waterplas van circa 3 ha oppervlak circa 1,7 ha ingericht met een gemiddelde waterdiepte van 1 m en wordt circa 1,3 ha ingericht met een diepte van 2 meter of meer.

Ter verbetering van de waterkwaliteit en het doorzicht wordt de bodem van grotere stagnante waterpartijen bedekt met een laag zand van minimaal 30 cm. Dit om te voorkomen dat bodemwoelende vissen het keileem in suspensie brengen.

De eerste jaren na aanleg van het watersysteem moet worden voorkomen dat bodemwoelende vissen van buiten het gebied intrekken, om te zorgen dat waterplanten voldoende gelegenheid krijgen zich te ontwikkelen. De stuwen in de peilgebieden zorgen hiervoor. Naast wateruitlaat kan er bij calamiteiten, vissterfte, of overmatige algenbloei bij extreme droogte, water bij de stuwen worden ingelaten om het systeem door te kunnen spoelen.

De drooglegging is in het midden van het oostelijk peilgebied groot (meer dan 3 meter). Bij het ontwerp van een watergang op deze plek ligt het oppervlaktewater erg diep (tankgracht). Om te voorkomen dat de watergangen een tankgracht worden deze ingericht als een wadi. Dit is een watergang die kan droogvallen en waarbij water kan infiltreren in de bodem. De wadi wordt zodanig ingericht dat deze ook functioneert als berging ten behoeve van regenbuien. Voor onderhoud (waaronder maaien en baggeren, inclusief tijdelijk materiaalopslag) is in de structuuropzet rekening gehouden met de eisen ten aanzien van de inrichting van water en oevers. De concrete inrichting van het watersysteem wordt zoals hiervoor reeds is aangegeven bij de concrete civieltechnische planuitwerking in overleg met de waterschappen ingevuld.

7.4. Natuur

De huidige situatie van de natuur is onderzocht aan de hand van literatuurgegevens en aan de hand van veldwerk. Het veldwerk betrof met name de vaatplanten en mossen en korstmossen. Vanuit de literatuurgegevens werd voor de overige plant- en diersoorten veldwerk niet noodzakelijk geacht. Op grond van de

Flora- en faunawet moet een 'passende beoordeling' worden uitgevoerd over aantasting van de in het gebied voorkomende soorten en leefgebieden. Vrijwel elke ruimtelijke ingreep raakt leefgebied van een aandachtsoort. Voor aantasting van (het leefgebied van) beschermde soorten is ontheffing nodig, te verlenen door het ministerie van LNV.

Op grond van de effecten zoals die in de MER zijn beschreven, wordt niet verwacht dat verspreidingsgebieden of populatie-omvang significant worden verkleind, of dat de instandhouding van beschermde soorten in gevaar komt. Ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan dient de passende beoordeling te zijn uitgevoerd en bij de start van de werkzaamheden moet de ontheffing zijn verkregen. De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft op 1 oktober 2004 de benodigde ontheffing verleend.

7.5. Archeologie

In juni 2002 is door archeologische adviesbureau RAAP een inventariserend archeologisch onderzoek gedaan voor het plangebied. Het archeologisch onderzoek is verricht in kader van de MER. Hieronder volgen in het kort de conclusies uit het rapport, voor meer informatie wordt verwezen naar het RAAP-rapport 816, Startnotitie Bedrijvenpark Azeven-Noord, gemeente Smallingerland; een inventariserend onderzoek, juni 2002.

Uit het onderzoek is gebleken dat in het plangebied archeologische vindplaatsen en dobben voorkomen (zie hoofdstuk 3, afbeelding "Archeologie").

Vier van de vijf dobben, worden als behoudenswaardig aangemerkt. Drie dobben liggen binnen het bedrijventerrein, de vierde dobbe blijft ongemoeid. Om de drie dobben te beschermen zijn deze bestemd als "Archeologisch waardevol gebied". Voor deze bestemming geldt een aanlegvergunningstelsel.

In het plangebied bevinden zich vier vindplaatsen (een grafheuvel en drie vuursteenvindplaatsen).

Vindplaats 1 (grafheuvel) en 2 worden niet behoudenswaardig geacht. Wel wordt archeologische toezicht aanbevolen, indien vlakbij (circa 50 meter) de vindplaatsen graafwerkzaamheden gepland zijn. Dit houdt in dat tijdens de graafwerkzaamheden een archeoloog de gelegenheid krijgt eventueel aanwezige antropogene grondsporen en losse vondsten te registreren en documenteren. Uitgangspunt bij het

archeologisch toezicht is dat de uitvoering van de graafwerkzaamheden niet worden belemmerd.

Vindplaats 3 en 4 zijn niet nader onderzocht. Indien op de vindplaatsen bodemingrepen zijn voorzien wordt aanbevolen hier waarderend onderzoek te laten uitvoeren aan de hand van proefsleuvenonderzoek. Buiten de genoemde locaties wordt in het plangebied nader archeologisch onderzoek niet noodzakelijk geacht.

7.6. Kabels en leidingen

In het plangebied ligt een watertransportleiding van Vitens (PVC 630 mm) Bij een watertransportleidingen speelt het risico van gevaar en schade een rol als gevolg van werkzaamheden ter plaatse van de leidingen. Ruimtelijke consequentie als gevolg van de aanwezigheid van de watertransportleiding is dat aan weerszijde van het leidingtracé een niet te bebouwen zone van 2 meter ligt. De watertransportleiding zal bij uitvoering van het Bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord worden verlegd.

7.7. financieel-economische uitvoerbaarheid

De exploitatieopzet voor dit plan wijst uit dat het plan in financieel-economisch opzicht uitvoerbaar kan worden geacht. De exploitatieopzet wordt in een separate bijlage opgenomen.

8. INSPRAAK EN OVERLEG

8.1. Communicatie

Inspraak in kader voorbereiding MER

In het kader van de MER is op 4 oktober 2001 een algemene informatieavond georganiseerd. De Startnotitie MER heeft van 24 september tot 29 oktober 2001 ter inzage gelegen, waarbij de gelegenheid is geboden om opmerkingen te maken.

De ontvangen reacties op de Startnotitie zijn gebundeld in de notitie "Ontvangen reacties op de Startnotitie Bedrijvenpark Drachten A7-Noord; Drachten december 2001). De notitie bevat reacties van de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, de Vereniging Onderzoek Flora en Fauna en de Inspectie van de Ruimtelijke Ordening in de provincies Drenthe, Friesland en Groningen. Daarnaast is een verslag opgenomen van de voorlichtingsavond van 4 oktober 2001.

Deze inspraakreacties zijn destijds niet beantwoord, maar door Commissie MER betrokken in hun "Advies voor de richtlijnen"

Op 22 mei 2003 is de MER behandeld in de openbare Commissie Ruimte, Infrastructuur en Milieu. Aanwezigen op de inspraakavond van 4 oktober hebben een samenvatting van de MER thuis gestuurd gekregen. Hierbij is gewezen op de mogelijkheid van het bijwonen van de commissievergadering en de mogelijkheid om in te spreken. Van deze mogelijkheid is geen gebruik gemaakt.

Overleg met bedrijfsleven

- In het regulier overleg tussen gemeente en bedrijfsleven is regelmatig over de voortgang van het plan gecommuniceerd.
- Er heeft bestuurlijk en ambtelijk overleg met de gemeente Opsterland plaatsgevonden, dit in verband met de reeds bestaande samenwerking op economisch gebied.
- Op 20 februari 2003 is een workshop intensief ruimtegebruik met ondernemers gehouden.

8.2. Inspraak over het bestemmingsplan

In de periode van 23 februari t/m 19 maart 2004 is gelegenheid tot inspraak geboden, in de vorm van brief, e-mail of op mondelinge afspraak. Daarvan is geen gebruik gemaakt. Voorts is op 8 maart 2004 vanaf 19.30 uur in het gemeentehuis een informatie-inloopavond gehouden. Hieruit zijn geen reacties naar voren gekomen.

8.3. Overleg artikel 10 Bro

In het kader van het overleg volgens artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is overleg gevoerd met de volgende instanties:

- de door de provincie geformeerde Commissie van Overleg;
- Gemeentebestuur van Opsterland;
- Ministerie van Defensie (Dienst Gebouwen, Terreinen en Werken);
- KPN (Operator Straalverbindingen);
- Gasunie;
- KPN (Divisie Vaste Net);
- Nuon Infra Fryslân;
- Vitens Fryslân;
- Wetterskip Fryslân: zie paragraaf 7.3 van de Toelichting.

De reacties van de bovengenoemde instanties en de beantwoording zijn opgenomen in bijlage 1.

Bijlage 1 bij de toelichting

Overleg

A large, empty rectangular box with a thin black border, intended for discussion or notes. It occupies the majority of the lower half of the page.

Nr	Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie
I	Commissie van Overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985, Postbus 20120, 8900 HM Leeuwarden	<p>1. Omvang bedrijfsterrein: een omvang van 110 ha wordt aanvaardbaar geacht voor Drachten. De maximale capaciteit voor het segment modern gemengd en transport en distributie is daarmee bereikt voor de komende 10 jaar. Een uitbreiding van De Haven vormt geen bezwaar aangezien het een gemengd plus segment betreft. Verduidelijkt dient te worden of de uitbreiding van De Haven in de totale behoefteberekening is meegenomen.</p>	<p>Bij de behoefte berekening is rekening gehouden met de uitbreiding van bedrijventerrein De Haven. Dit gegeven is verwerkt in de toelichting.</p>
		<p>2. Duurzame bedrijfsontwikkeling: in een pilot zijn de mogelijkheden voor intensief ruimtegebruik op A7-Noord onderzocht. In het bestemmingsplan zijn deze mogelijkheden te vrijblijvend gehanteerd. Indien ingezet wordt op intensief ruimtegebruik dienen prestaties gesteld te worden. De pilot zou als gebied op de kaart moeten worden gezet en er zouden nadere eisen moeten worden gesteld.</p>	<p>De gemeente stelt voor de maatregelen niet te verplichten, maar tracht bedrijven te verleiden een aantal voorstellen te realiseren. Indien een bedrijf dat wenst kan dan intensief gebouwd worden. Een aandachtspunt hierbij is dat de kwaliteit van de bebouwde omgeving niet negatief beïnvloed mag worden door intensief bouwen. Om bedrijven te stimuleren na te denken over zorgvuldig ruimtegebruik wil de gemeente bedrijven die zich vestigen op de hoogte brengen van deze mogelijkheden. Dit kan aan de hand van een eenvoudige folder die bij de verkoopgesprekken wordt overhandigd. Daarnaast wil de gemeente aan de te vestigen bedrijven in het pilotgebied een ruimtescan aanbieden. Deze scan kan mogelijk in het kader van het bedrijvenparkmanagement gecombineerd worden met een DE scan.</p>
		<p>3. Verkeersdruk 1: uit onderzoek blijkt dat zich op termijn capaciteits- en bereikbaarheidsproblemen kunnen voordoen. Duidelijk dient te worden gegeven in waar, in welke mate en in welk tijdsbestek de problemen zich voorzien en op welke wijze deze kunnen worden opgelost. De commissie gaat er vanuit dat hierover overeenstemming met Rijkswaterstaat wordt bereikt.</p>	<p>Op 29 juni 2004 heeft Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslan kennis genomen van de overeenstemming die is bereikt tussen de gemeente Smallingerland en Rijkswaterstaat, Directie Noord-Nederland over in de toekomst te treffen verkeersmaatregelen en hiermee ingestemd.</p>

Nr	Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie
I	Commissie van Overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985, Postbus 20120, 8900 HM Leeuwarden	<p>4. Verkeersdruk 2: onduidelijk is wat de effecten op termijn voor de Knobben zullen zijn. Deze dienen middels berekeningen inzichtelijk gemaakt te worden.</p>	<p>De gemeente heeft in brief van 10 mei 2004 reeds aangegeven dat t.a.v. van de verkeersbelasting op de Knobben geen problemen te verwachten zijn. Vanuit het bedrijvenpark sluiten er geen nieuwe wegen op de Knobben aan. Alleen de secundaire ontsluiting langs de N31 sluit op de Knobben aan. Het verkeer van het bedrijventerrein zal daarbij slechts gebruik maken van het kleine stuk van de Knobben tussen de secundaire weg en de tunnel onder de N31. Ter plaatse is bovendien voldoende ruimte voor een eventuele passende oplossing t.a.v. van een toename van de verkeersdruk.</p> <p>Een berekening acht de gemeente niet nodig.</p>
		<p>5. Ontsluiting 1: in de voorschriften van de bestemmingen "Bedrijven", "Bedrijvenpark" en "Groen en Water" dient aangegeven te worden, dat de ontsluitingsweg ter plaatse van of op bv. maximaal 25 m van de op de plankaart aangegeven aanwijzing "primaire ontsluiting" gerealiseerd dient te worden. De commissie stemt in met het aanvullen van artikel 1 van de voorschriften, dat het plangebied wordt ontsloten ter plaatse van of binnen een afstand van maximaal 25 m van de op de plankaart gegeven aanwijzing "primaire ontsluiting".</p>	<p>De voorschriften zijn hierop aangepast.</p>
		<p>6. Ontsluiting 3: toegelicht dient te worden in hoeverre de fietspaden aansluiten op de huidige langzaam verkeersroutes.</p>	<p>De fietspaden sluiten bij UreterpVallaat aan op een hoofdfietsroute in Drachten en bieden een korte en veilige route richting (van en naar) Drachterstercompagnie e.o.</p>

Nr	Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie
I	Commissie van Overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985, Postbus 20120, 8900 HM Leeuwarden	7. Openbaar vervoer: in de toekomst dient te worden gezien in hoeverre verplaatsing van haltes of aanleg van extra haltes nodig en mogelijk is, gezien de aard en ligging van het terrein. Het verdient de voorkeur intensiever bezochte bedrijven bij de ingang van het terrein te situeren.	Bij de inrichting van het bedrijventerrein wordt hier zoveel mogelijk rekening mee gehouden.
		8. Reclame-uitingen 1: in de Richtlijn Bewegwijzering Deel Aanduidingenbeleid zijn eisen gesteld aan de plaatsing van reclame langs wegen. Aansluitend op de richtlijn dient een passende regeling in het bestemmingsplan te worden opgenomen.	De voorschriften zijn hierop aangepast.
		9. Reclame-uitingen 2: langs de N31 en de A7 is een vrijwaringszone van 50 m uit de kant van de weg voor toekomstige aanpassingen c.q. uitbreidingen van belang.	Langs de N31 en A7 is rekening gehouden met een vrijwaringszone van 50m uit de kant van de weg. Op de plankaart is aangegeven dat binnen deze zone bebouwing niet toegestaan.
		10. Reclame-uitingen 3: voor de plaatsing van reclame-uitingen dient een beeldkwaliteitsvisie geformuleerd te worden waarin rekening gehouden wordt met de provinciale conceptnota over beeldkwaliteit van reclame-uitingen. In die nota wordt voorgesteld grootschalige reclame-uitingen op minimaal 2,5km uit elkaar te plaatsen. Er zijn dan maximaal 2 reclamezuilen mogelijk op het terrein.	Een beeldkwaliteitsvisie t.a.v. reclame-uitingen wordt opgenomen in het beeldkwaliteitsplan Bedrijvenpark Drachten Azeven-Noord. In de voorschriften is de voorgestelde afstand van 2,5km verwerkt.
		11. Reclame-uitingen 4: onderscheid dient gemaakt te worden tussen reclame-uitingen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde. Voor bedrijfsgebonden reclame-uitingen dient een maximumhoogte van 6 m te worden opgenomen en voor een reclamezuil een maximumhoogte van 20 m. De reclamezuil kan op de plankaart worden aangeduid of middels een wijzigingsbevoegdheid mogelijk gemaakt.	De voorschriften zijn hierop aangepast. De reclamezuil van maximaal 20m wordt middels een wijzigingsbevoegdheid mogelijk gemaakt.

Nr	Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie
I	Commissie van Overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985, Postbus 20120, 8900 HM Leeuwarden	12. Kantoren: de vestiging van zelfstandige kantoren is niet in overeenstemming met het profiel van het bedrijventerrein en het locatiebeleid. Kennisintensieve bedrijven met hoogwaardige productie en bedrijven met veel research en development worden niet als zelfstandige kantoren beschouwd. In de voorschriften dient dit explicieter omschreven te worden en dienen de zelfstandige kantoren geschrapt te worden in de bestemming "Bedrijvenpark".	De voorschriften zijn hierop aangepast. De mogelijkheid voor zelfstandige kantoren is geschrapt.
		13. Detailhandel: de commissie stemt in met het schrappen van de vrijstellingsbevoegdheid voor detailhandel in ABC-goederen uit art. 7 en met het toevoegen van de tekst 'ondergeschikt, ter plaatse vervaardigd, bewerkt of hergesteld' aan het begrip 'detailhandelsvoorzieningen' in de begripsbepalingen.	De betreffende gegevens zijn verwerkt in de voorschriften.
		14. Airstrip 1: voor de bestemming van "UR" is geen beoordeling tot het uitvoeren van een MER gedaan.	De raad heeft besloten het vliegveld Drachten op te heffen te koppelen aan de realisatie van de toekomstige woonwijk Drachten-Oost. Nu deze ontwikkeling in de nieuwe woningbouwprogrammering gepland is voor 2009 of later blijft het vliegveld nog geruime tijd dienst doen. De gemeente heeft besloten de "UR" bestemming te laten vervallen en het vliegveld uit het bestemmingsplan te halen. Het Verkeerseducatiecentrum ten westen van het vliegveld wordt nu specifiek bestemd in het plan. Daarnaast is de 47 bkl-contour rond het vliegveld (voor zover gelegen binnen het plangebied) in het plan verwerkt.

Nr	Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie
I	Commissie van Overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985, Postbus 20120, 8900 HM Leeuwarden	15. Airstrip 2: gezien de toekomstige wijk Drachten-Oost ten noorden van de bestemming "UR" en de te verwachten milieuhinder van de recreatieve activiteiten, is het de vraag of het verstandig is aan de noordwestzijde dergelijke activiteiten toe te staan. Inzicht dient te worden gegeven in wat wel en niet mogelijk is.	Zie bovenstaande reactie.
		16. Airstrip 3: de commissie stelt voor de aanduiding 'monument' te schrappen, en over een andere invulling van dit deel van het terrein na te denken.	De aanduiding "monument" is geschrapt. Het westelijke deel van het bedrijvenpark heeft in tegenstelling tot het oostelijke deel geen brede groene oevers en bermen rond de wijken. Beoogd wordt dit te compenseren met een aantrekkelijke groenzone ter hoogte van het voormalige monument. De groenzone wordt evenwel niet meer zo hard bestemd, maar aangeduid op de plankaart als minimaal aantal m ² te ontwikkelen groen binnen de bestemming "Uit te werken bedrijven -UB-".
		17. Zonering: Voor 'verspreide bebouwing' is er voor gekozen één stap terug te zetten in de afstandscategorieën. Dit is toegestaan, maar de commissie stelt dat dit niet geldt voor de factor geluid. T.a.v. geluid moet voldaan worden aan de regulier normering. Ten aanzien van de milieucategorieën dient ofwel uitgegaan te worden van de reguliere norm (op 50 m categorie 3a) ofwel een uitzondering maken t.a.v. geluid, waarbij bedrijven de reguliere afstand moeten aanhouden.	De voorschriften zijn hierop aangepast. In de categorisering is t.a.v. de factor 'geluid' een uitzondering gemaakt. Overigens wordt in de VNG-brochure slechts aangegeven dat het aspect geluid gevoelig kán liggen en derhalve aanleiding kan geven om een zwaardere norm aan te houden. Aangezien de betreffende woningen reeds de nodige geluidsbelasting ondervinden van de bestaande rijkswegen, het vliegveld en de omliggende agrarische bedrijven is het de vraag of de uitzondering hier op zijn plaats is.
		18. Externe veiligheid: in het kader van de AMvB Externe Veiligheid dienen gevaarlijke bedrijven te worden uitgesloten. De Staat van bedrijfsactiviteiten zou in dat kader moeten worden opgeschoond worden. Tevens mogen zelfstandige kantoren en detailhandel daartoe niet in het plan worden opgenomen.	De voorschriften zijn aangevuld met de bepaling dat voldaan moet worden aan de AMvB Externe Veiligheid. De Staat van bedrijfsactiviteiten kan dan in haar huidige vorm gehandhaafd blijven. Kantoren en detailhandel worden alleen als ondergeschikte functie mogelijk gemaakt.

Nr	Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie
I	Commissie van Overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985, Postbus 20120, 8900 HM Leeuwarden	19. Geluid 1: de onderzoeksresultaten wegverkeerslawaai hadden in de overlegfase bekend moeten zijn.	De resultaten van het akoestisch onderzoek ten gevolge van wegverkeerslawaai zijn in de toelichting opgenomen.
		20. Geluid 2: de commissie stemt in met het aanpassen van de BiH zodanig, dat bij de realisatie van wegen bij de woningen "Wv" voldaan dient te worden aan de voorkeursgrenswaarde. Bij realisering van de bestemming "W+W" dient te worden voldaan aan de voorkeursgrenswaarde of de verleende hogere waarde. Een verzoek hogere grenswaarde zal, op basis van akoestisch onderzoek, ingediend moeten worden. De hogere waarden dienen voor vaststelling van het plan te zijn verleend.	De voorschriften zijn hierop aangepast. Het verzoek voor een hogere grenswaarde is ingediend en zal voor de vaststelling in het plan worden verwerkt.
		21. Bodem: de resultaten van nog ontbrekend bodemonderzoek dienen bij vaststelling van het plan bekend te zijn.	De toelichting is aangevuld met de gegevens over de ontbrekende bodemonderzoeken.
		22. Aardgasinstallatie: inzicht dient gegeven te worden in het al dan niet functioneren en/of opheffen van de aardgasinstallatie.	De aardgasinstallatie is ontmanteld, het terrein is gesaneerd en in agrarische staat teruggebracht.
		23. Landschappelijke structuren 1: overwogen kan worden om de hoofdpzet van Drachten-Oost mee te nemen.	De voorbereiding van Drachten-Oost is nog niet ter hand genomen.
24. Landschappelijke structuren 2: in het westelijk deel kan eveneens met structuurvolgende wateraccenten gewerkt worden, zoals in het oostelijk deel met de bestemming "G+W".	Bij het ontwerp voor het westelijke deel van het bedrijventerrein is er voor gekozen om de oorspronkelijke kavelrichting niet in water-elementen maar juist in de wegenstructuur en verkavelingsrichting van het bedrijventerrein tot uitdrukking te laten komen.		

Nr	Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie
I	Commissie van Overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985, Postbus 20120, 8900 HM Leeuwarden	<p>25. Landschappelijke structuren 3: ten aanzien van de planinrichting:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. het zuidoostelijk deel van de waterpartij met de overkruising van de A7 ligt verscholen. b. onduidelijk is wat van de singelstructuur/ kleinschalige wijkenstructuur over blijft of waar deze wordt versterkt. c. in de bestemming "Bedrijven" ontbreekt een aanlegvergunning voor bijvoorbeeld het kappen van bomen. d. de handhaving van historische landschapselementen als pingo's is zeer positief. Bij de uitwerking kan overwogen worden ronde veldjes op te nemen. e. De commissie gaat er van uit dat bij de concrete inrichting overleg wordt gevoerd in het kader van Townnet 	<ul style="list-style-type: none"> a. De waterpartijen zijn niet alleen ontworpen vanuit de A7 of N31, maar ook vanuit het bedrijventerrein zelf. In dat opzicht ligt de waterpartij niet verscholen. b. De singelstructuur wordt met name versterkt in de aangegeven groenzones met de bestemming "G+W". c. In de bestemming "Bedrijven" wordt een aanlegvergunning opgenomen. d. De contouren van de pingo's zullen herkenbaar worden gemaakt door middel van lage dijkjes. Het maaibeheer zal in de pingo's extensief zijn, terwijl buiten de pingo's regelmatig gemaaid zal worden. De meest zuidwestelijk gelegen pingo zal grotendeels omringd worden door water. De andere pingo langs de A7 zal rondom voorzien worden van een schelpenpad. Om de pingo's te beschermen worden deze zelf niet toegankelijk. e. Met Townnet vindt kennisuitwisseling en overleg plaats.
		<p>26. Archeologie: de vier vindplaatsen hoeven niet aangegeven te worden en geen nader onderzoek is benodigd. Amateur-archeologen kunnen de inrichtings/bouwwerkzaamheden begeleiden.</p>	<p>De gemeente zal amateur-archeologen de gelegenheid bieden vondsten te verzamelen tijdens de werkzaamheden en eventueel belangrijke sporen in te tekenen.</p>
		<p>27. Landinrichting: afstemming dient plaats te vinden met de landinrichtingscommissie, met name over vrijwillige grondruil en het aanplanten/versterken van De Knobben.</p>	<p>De gemeente stemt in met dit advies.</p>
		<p>28. Markante en representatieve bebouwing: overwogen kan worden sturende bepalingen op te nemen. In ieder geval dient het beeldkwaliteitplan als bindend voorschrift te worden benoemd.</p>	<p>Het beeldkwaliteitsplan zal samen met het bestemmingsplan aan de raad worden voorgelegd ter vaststelling.</p>

Nr	Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie
I	Commissie van Overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985, Postbus 20120, 8900 HM Leeuwarden	29. Gevangenis: voorgesteld wordt de wijzigingsbevoegdheid voor de vestiging van een gevangenis te schrappen, gezien dat een nieuwe vestiging in het noorden is toegedacht aan Groningen.	De wijzigingsbevoegdheid is uit de voorschriften geschrapt.
		30. Monument: gezien de teloorgang van het monument, verdient het aanbeveling het object van de monumentenlijst te verwijderen en de invulling van dit deel van het plangebied te heroverwegen.	Zie reactie onder punt 16.
		31. Woningen vrijstaand: geadviseerd wordt de vrijstelling van de oppervlakte van de woning met de bestemming "Wv" gelijk te stellen aan de regeling in het bestemmingsplan Buitengebied ten aanzien van woningen.	De voorschriften zijn hierop aangepast.
		32. Wonen en werken (W+W) 1: in art. 6 onder lid A2 onderdeel 2c is een bedrijfsvloeroppervlak van 300 m ² (in plaats van 250m ²) aan te bevelen.	In het bestemmingsplan "Burmaniapark-Vrijburg plandeel Burmaniapark" is eveneens 250m ² aangehouden. Dit leverde geen commentaar op van de commissie.
		33. Wonen en werken (W+W) 2: het is niet duidelijk waarom alleen categorie 3 bedrijven binnen "W+W" zijn toegestaan.	De bestemming "Wonen en werken" is vervallen. Het betreffende gebied voor bedrijfswoningen is opgenomen als aanduiding binnen de bestemming "Bedrijven" en "Uit te werken bedrijven".
		34. Wonen en werken (W+W) 3: de externe uitstraling van de bedrijfswoning kan belemmerend zijn voor de categorie 4 bedrijven naast de bestemming "W+W".	Om belemmeringen te voorkomen zijn bedrijfswoningen slechts beperkt toegestaan. Bedrijfswoningen worden daartoe alleen rond het AZC mogelijk gemaakt en dienen daar juist als buffer naar de omliggende bedrijven.
		35. Hfdst. 2. het NVVP is niet vastgesteld en heeft een vervolg gekregen in de Nota Mobiliteit.	Dit is aangepast in de toelichting.
		36. Blz. 1. het plangebied ligt aan de (noord)oostzijde van Drachten.	Dit is aangepast in de toelichting.

Nr	Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie
I	Commissie van Overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985, Postbus 20120, 8900 HM Leeuwarden	37. Een legenda bij alle kaartjes in de toelichting zou verhelderend zijn.	Voor zover een legenda ontbrak is deze bij de kaarten in de toelichting toegevoegd.
		38. In art. 6 lid B sub 2 wordt verwezen naar lid A sub 2f, dit moet 2e zijn.	Dit is aangepast in de voorschriften.
		39. In art. 10 lid B onder a t/m d wordt naar het verkeerde lid verwezen.	Dit is aangepast in de voorschriften.
		40. In art. 21 wordt naar art. 13 verwezen, dit moet éénmaal art. 13 en éénmaal art. 14 zijn.	Dit is aangepast in de voorschriften.
		41. Aanbevolen wordt in art 22 te vermelden, dat gebruik/gebouwen in strijd met elk voorgaand plan niet onder het overgangsrecht vallen.	Dit is aangepast in de voorschriften.
		42. In art. 17 (vrijstellingen) staat vermeld dat B&W vrijstelling kunnen verlenen om het plan aan te passen. Dit kan alleen middels een wijzigingsbevoegdheid.	De voorschriften zijn hierop aangepast.
		43. Buitenmaneges t.b.v. dressuur- en springsport passen niet binnen de bestemming "Agrarisch gebied". Voor de aanleg en/of aanpassing hiervan hoeft in art 10 lid 1 geen aanlegvergunning te worden opgenomen.	De aanlegvergunning t.b.v. de betreffende functies is geschrapt.
		44. De verwijzingen naar de BiH dienen goed nagelopen te worden en specifiekter terug te verwijzen.	Waar nodig zijn verwijzingen aangepast.

Nr	Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie
I	Commissie van Overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening 1985, Postbus 20120, 8900 HM Leeuwarden	45. De vraag is of de ROB adviseert zoals aangegeven in art 13. (Archeologisch waardevol terrein). In lid F II en IV wordt verwezen naar een advies als bedoeld in lid F I; hier wordt geen advies genoemd.	Over de inhoud van eventuele vergunningsvoorwaarden bij een aanlegvergunning zal advies worden ingewonnen bij de provinciaal archeoloog. In lid F II en IV wordt niet verwezen naar een advies maar naar een vergunning, en deze wordt wel genoemd in lid FI. Ter informatie: lid "F" is gewijzigd in lid "B".
		46. De strekking van het voorschrift betreffende nadere eisen aan de situering van de verkeersvoorzieningen (art. 16 Nadere eisen) is niet duidelijk. Er zijn geen primaire eisen gesteld, zodat nadere eisen overbodig lijken. Tevens is het de vraag aan wie nadere eisen gesteld moeten worden, als de gemeente de verkeersvoorzieningen aanlegt.	De nadere eis t.a.v. verkeersvoorzieningen is geschrapt.
		47. De verklaring van geen bezwaar voor de eerste fase van het plan kan met toepassing van art. 19 lid 2 WRO worden verleend, zodra met Rijkswaterstaat overeenstemming bereikt wordt over de verkeersdruk.	Op d.d. 29 juni 2004 heeft de provincie kennis genomen van de overeenstemming en een verklaring van geen bezwaar afgegeven voor de eerste fase van het plan.
II	Gemeentebestuur Opsterland	Het plan geeft geen aanleiding tot opmerkingen.	-
III	Ministerie van Defensie, Dienst Gebouwen, Werken en Terreinen	Het plan geeft geen aanleiding tot opmerkingen.	-
IV	KPN operator straalverbindingen	Het plan geeft geen aanleiding tot opmerkingen.	-
V	Gasunie	Het plan geeft geen aanleiding tot opmerkingen.	-

Nr	Indiener	Samenvatting zienswijze	Reactie
VI	Vitens Fryslân	<p>1 In het plangebied liggen een transportleiding en hoofdleidingen van Vitens. Voor wat betreft het verleggen van de transportleiding dient uit oogpunt van veiligheid en bedrijfsvoering activiteiten zoals het oprichten van gebouwen, het verrichten van ontgravingen en het aanbrengen van bomen en/of diepwortelende struiken in de nabijheid van de leiding te worden vermeden.</p>	<p>In de bestemming "Hoofdwatertransportleiding -Mn(w)-" is bepaald dat pas na overleg met en een akkoord van de leidingbeheerder bouwvergunningen worden verleend binnen de bestemming en de bijbehorende zone.</p>
		<p>2 In geval van aanleg van nieuwe leidingen dient de nutsstrook bij voorkeur te worden uitgevoerd in de vorm van een trottoir en/of grasstrook. De grasstrook dient vrij te worden gehouden van bomen en/of diepwortelende struiken.</p>	<p>Bij de verdere invulling van het gebied zal rekening worden gehouden met de genoemde inrichtingsmogelijkheden.</p>
VII	Wetterskip Fryslân	<p>Het Wetterskip Lauwerswâlden en Waterschap Sevenwolden zijn gefuseerd met het Wetterskip Fryslân.</p>	<p>Deze gegevens zijn aangepast in de toelichting.</p>
VIII	Hûs en hiem	<p>In het Beeldkwaliteitplan Bedrijventerrein A7 Noord (d.d. 10 december 2003), waarnaar in het bestemmingsplan wordt verwezen, wordt de garantie gegeven dat het ruimtelijk ontwerp in voldoende mate eigen identiteit en kwaliteit bezit. In een eerdere reactie op dit beeldkwaliteitplan is een aantal detailopmerkingen geplaatst. Indien deze opmerkingen bij de nadere uitwerking en vaststelling van het plan worden betrokken, geeft het plan geen aanleiding tot het maken van nieuwe opmerkingen.</p>	<p>In de nadere uitwerking van het ruimtelijk ontwerp zal rekening worden gehouden met de eerder gemaakte detailopmerkingen.</p>
IX	VAC (Advies Commissie voor de Woningbouw en Woonomgeving)	<p>De volgende aanbevelingen worden gedaan:</p> <p>a. Paragraaf 5.7.4 (5.7 "Openbaar vervoer"):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er dient een goed OV-systeem te worden ontwikkeld, evenals fietspaden en overstap/carpoolvoorzieningen. Dit wordt in het 	<p>a. Paragraaf 5.7.4 (5.7 "Openbaar vervoer"):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het bepaalde in het GVVP dient als uitgangspunt voor de verdere uitwerking van het plan. Hierin zal ook de vormgeving van het OV-systeem aan de orde komen, evenals de afwikkeling van het fietsverkeer en de mogelijkheden voor over-

		<p>GVVP bevestigd.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De uitvoering van het OV zal bij uitbesteding op basis van inschrijving zeer waarschijnlijk leiden tot een minimaal en daarmee zeer onveilig avondvervoer. <p>b. Paragraaf 5.9.1 (5.9 "Wonen"):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Is er wel voldoende belangstelling voor wonen op een bedrijventerrein? - Biedt de toekomstige wijk Drachten-Oost voorzieningen voor de bewoners van de woningen op het bedrijventerrein? - Wordt er in de strook wonen-werken ruimte gereserveerd voor een kinderspeelplek? <p>c. Paragraaf 5.9.4 ("Gevangenis"):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aan wat voor een soort gevangenis wordt gedacht? - Indien besloten wordt tot de oprichting van een gevangenis, dan zou de VAC graag inzage in de bouwplannen willen hebben. <p>d. Paragraaf 5.11.1 (5.11 "Algemeen"):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Voorgesteld wordt de opslag op de terreinen te verbieden door middel van artikel 18. Dit voorkomt "verrommeling". - Is een miniverkooppunt in het facilitypoint mogelijk? - Voorgesteld wordt in het plangebied een proef te doen met ondergronds afvaltransport, zoals reeds in Almere wordt toegepast. - Het oprichten van een transformatorhuisje dient bij voorkeur plaats te vinden boven de grond, maar dan wel voorzien van "vandalen- en aanplakvrij" gaas waarop klimop kan groeien. <p>e. Paragraaf 7.1.6 ("Hinder van overige activiteiten")</p>	<p>stap/carpoolvoorzieningen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opgemerkt wordt dat in alle ruimtelijke plannen rekening wordt gehouden met sociale veiligheidsaspecten. Ook in de nadere uitwerking van dit ruimtelijk plan. De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. <p>b. Paragraaf 5.9.1 (5.9 "Wonen"):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Volgens het (voorontwerp) Streekplan Fryslân 2006 is Drachten één van de zes stedelijke centra waar een verdere verstedelijking de economische structuur van Friesland kan worden versterkt. Het gebiedsbeleid richt zich voor Drachten op het afstemmen van de groeiambities op de reële behoefte aan wonen en werken. Vooral aan de oostzijde ligt het accent op stedelijke ontwikkeling. Hiermee kan worden gesteld dat ook ten aanzien van de woningbouw op en nabij het bedrijventerrein draagvlak bestaat. - De bewoners van het bedrijventerrein kunnen gebruik maken van de voorzieningen in Drachten-Oost. Deze zijn in eerste instantie bedoeld voor de wijk Drachten-Oost, maar de bewoners van het bedrijventerrein kunnen hier ook gebruik van maken. - Er worden geen speelplekken gerealiseerd binnen het bedrijventerpark. Daarmee wordt ook de realisering van speelplekken in de zone wonen-werken uitgesloten. <p>c. Paragraaf 5.9.4 ("Gevangenis"): De paragraaf is volledig geschrapt. Het plan voorziet niet meer in de realisatie van een gevangenis</p> <p>d. Paragraaf 5.11.1 (5.11 "Algemeen"):</p> <ul style="list-style-type: none"> - De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen. - Binnen het facilitypoint is een mini verkooppunt (detailhandel)
--	--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> - Is er inspraak mogelijk op de voorwaarden die opgenomen zullen moeten worden in de milieuvergunning ten behoeve van de ULV's en dragraces? - En zo ja, op welke manier worden de toekomstige bewoners vertegenwoordigd? <p>f. Algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Er is niets geregeld ten aanzien van reclamezuilen. Zuilen zijn toegestaan tot 20 meter hoog. - De mogelijkheid om kinderopvang in het gebied te realiseren wordt beschouwd als een groot plus-punt van het plan. 	<p>mogelijk.</p> <ul style="list-style-type: none"> - In het bedrijvenpark zal geen ondergronds afvaltransport worden toegepast. - Het bestemmingsplan verzet zich hier niet tegen. Het daadwerkelijk plaatsen van deze voorziening is een verantwoordelijkheid van de betreffende nutsbedrijven. <p>e. Paragraaf 7.1.6 ("Hinder van overige activiteiten")</p> <ul style="list-style-type: none"> - De paragraaf is geschrapt. In de milieuvergunning voor het vliegveld zijn voorwaarden opgenomen ten aanzien van het gebruik en de hinder. De inspraak op de inhoud van de milieuvergunning voor het vliegveld zijn nog in behandeling bij het ministerie met betrekking tot de aanwijzing van het vliegveld. - De milieuvergunning dient nog te worden aangevraagd. De aanvraag zal de gebruikelijke procedure doorlopen, waarbij op de gebruikelijke inspraak, zienswijze en beroepsmogelijkheden aanwezig zijn. De aanvraag zal ten tijden op de gebruikelijke wijze worden gepubliceerd. <p>f. Algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Conform artikel 19 zijn burgemeester en wethouders bevoegd overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening het plan te wijzigen. Deze wijzigingsbevoegdheid heeft onder meer betrekking op het oprichten van reclamemasten of -zuilen met een hoogte van ten hoogste 20 m, mits de afstand tot een andere reclamemast of -zuil ten minste 2,5 km bedraagt en de verkeersveiligheid niet wordt aangetast. - De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.
--	--	--	--

Bijlage 2 bij de toelichting

Notitie “Externe veiligheidsafweging bestemmingsplan bedrijvenpark A-zeven Noord”



DE EXTERNE VEILIGHEIDSAFWEGING BESTEMMINGSPLAN BEDRIJVENPARK A-ZEVEN NOORD

Voor het bedrijvenpark A-zeven noord zijn ten aanzien van de externe veiligheid twee aspecten van belang, te weten:

- transport met gevaarlijke stoffen over de Rijkswegen A-7 en N-31;
- industriële activiteiten op het bedrijfsterrein zelf.

In het volgende wordt hier nader op ingegaan.

Transport gevaarlijke stoffen:

Om de risico's ten aanzien van transport te kunnen beoordelen en toetsen is een risico-analyse uitgevoerd: "Risico-analyse wegtransport gevaarlijke stoffen Drachten". Het bedrijfsterrein A-zeven noord is in het onderzoek meegenomen. Ter onderbouwing van de verantwoordingsplicht van het groepsrisico¹ is op grond van genoemde risico-analyse, een evaluatierapport opgesteld: "Beoordeling externe veiligheid voor bestemmingsplannen gemeente Smalingerland".

Als bijlage is een toelichting opgenomen waarin de achtergronden van de wet- en regelgeving en het landelijke beleid zijn beschreven die de basis vormen voor de externe veiligheidsafweging.

Gebleken is dat de risico's worden veroorzaakt door het transport van LPG over de N-31 en A-7. Naar aanleiding van de berekeningen kan worden geconcludeerd dat het bestemmingsplan voldoet aan de verplichting dat het risico voor de individuele burger maatschappelijk verantwoord klein moet zijn. Het plaatsgebonden risico² blijft onder de wettelijk vastgestelde grenswaarde van 10^{-6} .

Ten aanzien van het groepsrisico is geconstateerd dat zowel in de zone langs de A-7 als de N-31 in de bestaande en nieuwe situatie geen sprake is van een groepsrisico. Dit aspect behoeft derhalve geen nadere beschouwing.

Bedrijfsactiviteiten:

Op het bedrijfsterrein is een interne en een externe zonering voorzien. De zwaarste categorie van bedrijven is voorzien op de grootste afstand van kwetsbare bestemmingen, zoals het AZC, woningen van derden buiten het plangebieden de kavels ten behoeve van wonen/werken.

Op de kavels die zijn bestemd voor de combinatie wonen en werken is vestiging van categorie 2 en 3a bedrijven mogelijk. In de "schil" daaromheen categorie 3 bedrijven. Op grotere afstand is vestiging van categorie 4a en 4 bedrijven toegestaan. Voor de

¹ Het groepsrisico geeft de kans aan van een ongeval, met 10 of meer dodelijke slachtoffers, in de omgeving van een risicovol bedrijf en / of transportroute met gevaarlijke stoffen.

² Het plaatsgebonden risico is de kans per jaar dat een persoon, die zich continue en onbeschermd op een bepaalde plaats in de omgeving van een risicovol bedrijf en / of transportroute met gevaarlijke stoffen bevindt, overlijdt door een ongeval met gevaarlijke stoffen.

categorie indeling en aan te houden (indicatieve) afstanden is aangesloten bij de staat van bedrijfsactiviteiten die is opgenomen in de VNG publicatie "bedrijven en milieuzonering" van 2001.

De afstanden die in de staat van bedrijfsactiviteiten zijn opgenomen geven in eerste instantie een goede indicatie van het beschermingsniveau. Per bedrijfsvestiging volgt een specifieke beoordeling, waarbij aan de normen van de externe veiligheid, volgens het principe van de inwaardse en uitwaardse zonering, getoetst zullen worden.

Een uitzondering wordt gemaakt voor LPG-tankstations. Deze stations zijn ingedeeld in categorie 3. De aan te houden veiligheidsafstand daarbij is 100 meter.

LPG-tankstations vallen echter onder de werking van het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI). Dergelijke stations worden beoordeeld als categoriale inrichtingen, waarvoor in de Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (REVI), afstanden ten aanzien van de grenswaarde en oriënterende waarde zijn opgenomen (plaatsgebonden- en groepsrisico). Tevens is in het BEVI en REVI opgenomen op welke wijze risico's moeten worden beoordeeld.

Bij LPG-tankstations zijn risico's afhankelijk van de doorzet. Ten aanzien van het plaatsgebonden risico is voor een doorzet tot 1000 m³/jaar een grenswaarde tot kwetsbare objecten gesteld van 45 meter. Met een doorzet tot 1500 m³/jaar is de grenswaarde 110 meter. Bij een hogere doorzet moet de grenswaarde door onderzoek worden vastgesteld. Kwetsbare objecten betreffen o.a. woningen van derden en kantoorgebouwen met een oppervlak groter dan 1500 m². Bedrijfswoningen en/of bedrijven worden aangemerkt als beperkt kwetsbaar. Deze zijn voor de toetsing aan het plaatsgebonden risico niet relevant.

Ten aanzien van het groepsrisico is dat wezenlijk verschillend. Bij de bepaling van het groepsrisico moeten ook de aanwezige personen in beperkt kwetsbare objecten in de beoordeling worden meegenomen. Het groepsrisico bij LPG tankstations wordt volledig bepaald door een BLEVE (vuurbal) van een tankauto met LPG, die zorgt voor de bevoorrading van het station. Gerekend vanaf het vulpunt betreft het invloedsgebied een straal van 150 meter. Ontwikkelingen van andere bedrijven binnen deze afstand geven een sterke toename van het risico op een ramp uitgedrukt in het groepsrisico, met als gevolg dat beperkingen aan deze ontwikkelingen moeten worden opgelegd of dat niet kan worden meegewerkt.

Om die reden is ervoor gekozen om de vestigingsmogelijkheid van een LPG-tankstation in dit bestemmingsplan uit te sluiten

BIJLAGE

DE ACHTERGRONDEN VAN DE EXTERNE VEILIGHEIDSAFWEGING

Omdat de wet- en regelgeving inzake de externe veiligheid nieuwe materie is in deze bijlage de nodige achtergrond beschreven zodat de afwegingen zijn te begrijpen.

Het externe veiligheidsbeleid richt zich op de veiligheid van burgers die wonen of werken in een omgeving die getroffen kan worden door een ongeval met gevaarlijke stoffen. Bestemmingsplannen moeten beoordeeld worden op de externe veiligheid. Voor bestemmingsplannen die langs wegen zijn geprojecteerd waarover gevaarlijke stoffen worden vervoerd is het toetsingskader de circulaire Risiconormering Vervoer van Gevaarlijke Stoffen van de ministeries van V & W, BZK en VROM.

De externe veiligheid van het bestemmingsplan moet op twee aspecten worden beoordeeld.

1] De borging van de individuele veiligheid van de burger.

2] De afweging of het risico op een ramp is te tolereren in het licht van de economische en of sociaal-maatschappelijk belangen voor de ontwikkelingen van de gemeente.

Deze twee aspecten worden in het externe veiligheidsbeleid en in de wetgeving en regelgeving onafhankelijk van elkaar genormeerd. De gedachte hier achter is dat het risico dat een afzonderlijk individu loopt niet vergelijkbaar is met het risico dat een bepaalde groep mensen loopt om te worden getroffen, die in een sociaal-maatschappelijk verband met elkaar leven. Het risico van een ramp heeft dus andere beoordelingsdimensies dan het risico voor het afzonderlijke individu.

ad 1] De individuele veiligheid van de burger is als volgt voldoende geborgd. Zijn overlijdensrisico per jaar door een ongeval met een transportmiddel dat een gevaarlijke stof vervoert moet kleiner zijn dan 1 op de miljoen. Om deze toets uit te voeren wordt het zogeheten Plaatsgebonden Risico (afk. PR) als rekengrootte gebruikt. Als het berekende plaatsgebonden risico groter is dan 1 op de miljoen³ heeft het zin dit weer te geven op een topografische ondergrond. In dat geval wordt aan weerszijden van de transportroute een lijn getekend op de omgevingskaart. Deze lijn geeft de afstand aan vanaf de transportroute die moet worden aangehouden voor de situering van gebouwen om te zorgen dat het risico maatschappelijk verantwoord is. Als het risico voor de individuele burger op deze wijze voldoende klein is gemaakt dan blijft in veel gevallen desondanks een risico op een ramp aanwezig. Dit komt omdat de afstand die minimaal aangehouden moet worden tussen de transportroute en de plek waar gebouwen geprojecteerd worden geen veilige afstand is maar een risicoafstand. Als veel personen op een bepaalde risicoafstand mogen wonen of werken omdat hun persoonlijke veiligheid voldoende is verzekerd dan is het niettemin mogelijk dat veel personen gelijktijdig getroffen kunnen worden. Dit hangt samen met het aantal personen dat aanwezig is binnen het effect- of schadegebied, dat optreedt bij de plek op de route waar een ongeval zou plaatsvinden. Het effectgebied reikt verder dan de risicoafstand die als

³ De wiskundige notatie is 10^{-6} ; deze notatie wordt in de wet- en regelgeving ook op deze wijze gebruikt.

norm geldt. Ter illustratie: Elke treinreiziger op zich heeft een klein risico om te verongelukken door een treinbotsing, maar bij een treinbotsing kunnen niettemin in één keer veel slachtoffers vallen.

ad 2] De afweging van het ramprisco is als verantwoordelijkheid nadrukkelijk neergelegd bij het lokaal bevoegd gezag. In tegenstelling tot de individuele veiligheid voor de burger is voor de afweging van het ramprisco geen grenswaarde vastgesteld. De beleidsgedachte hierachter is de volgende. Het lokaal bevoegd gezag is beter in staat de voors en tegens af te wegen van beoogde ruimtelijke ontwikkelingen dan het ministerie of de provincie. Zij kan ook beter beoordelen welke maatregelen gewenst en mogelijk zijn om zonodig het risico op een ramp te verkleinen. Een landelijk uniforme grenswaarde voor het risico op een ramp zou geen recht kunnen doen aan de lokale belangen die samenhangen met de gewenste ruimtelijke activiteit, die van gemeente tot gemeente kunnen verschillen.

De afweging van het risico van een ramp die mogelijk is bij ruimtelijke plannen langs een transportroute van gevaarlijke stoffen moet gebaseerd worden op een kwantificering van het ramprisco. De gekwantificeerde beschrijving van het risico op een ramp wordt het groepsrisico (afk. GR) genoemd. Deze kwantificering bestaat uit een grafiek waarin verticaal de (cumulatieve) kans⁴ is uitgezet tegen horizontaal het aantal doden dat bij de ramp kan vallen. De omvang van de ramp hangt af van allerlei variabele omstandigheden, die elk een eigen kans hebben. Daarom is het groepsrisico een grafiek waarin het spectrum van de rampomvang (variërend van weinig doden tot relatief veel doden) dat voor een bepaald deel van de weg of route geldt, wordt weergegeven met de bijbehorende kansen.

Het bevoegd gezag heeft de verplichting het risico op een ramp te betrekken bij zijn besluitvoornemen. De circulaire schrijft voor dat in elk geval het berekende groepsrisico van het bestemmingsplan vergeleken moet worden met de bestaande situatie en daarnaast vergeleken moet worden met een kwantitatieve referentiewaarde. Deze referentiewaarde wordt aangeduid als de zogeheten oriëntatiewaarde. De afweging of en zo ja onder welke voorwaarden het risico op een ramp is te tolereren wordt in de wet- en regelgeving de verantwoordingsplicht van het groepsrisico genoemd.

De functie van de oriëntatiewaarde is om na te gaan of de kans op een ramp van bepaalde omvang hoger of lager is dan deze waarde. De oriëntatiewaarde geeft volgens het externe veiligheidsbeleid de maatschappelijke verantwoorde kans weer op een ramp als streefwaarde bij ruimtelijke plannen waaraan voor de gemeenschap voldoende baten vastzitten. De functie is verder om zichtbaar te maken welke relatieve verandering ontstaat door de vaststelling van een bestemmingsplan ten opzichte van de bestaande situatie. Hiermee ontstaat een referentiekader om de toename van een groepsrisico te kunnen karakteriseren en te plaatsen in het licht van mogelijke planalternatieven en de er mee gemoeide maatschappelijke baten en kosten.

De beheersbaarheid van een ramp is gebaseerd op de omvang van de inzetbaarheid van de hulpdiensten, zowel wat betreft de materiële – als personele inzetbaarheid. Deze inzetbaarheid is het resultaat van een afweging van het voorkomen van het aantal situaties van een ramprisco als op het voorkomen van het type ramp. Hiervoor is een systematiek ontwikkeld. Binnen de

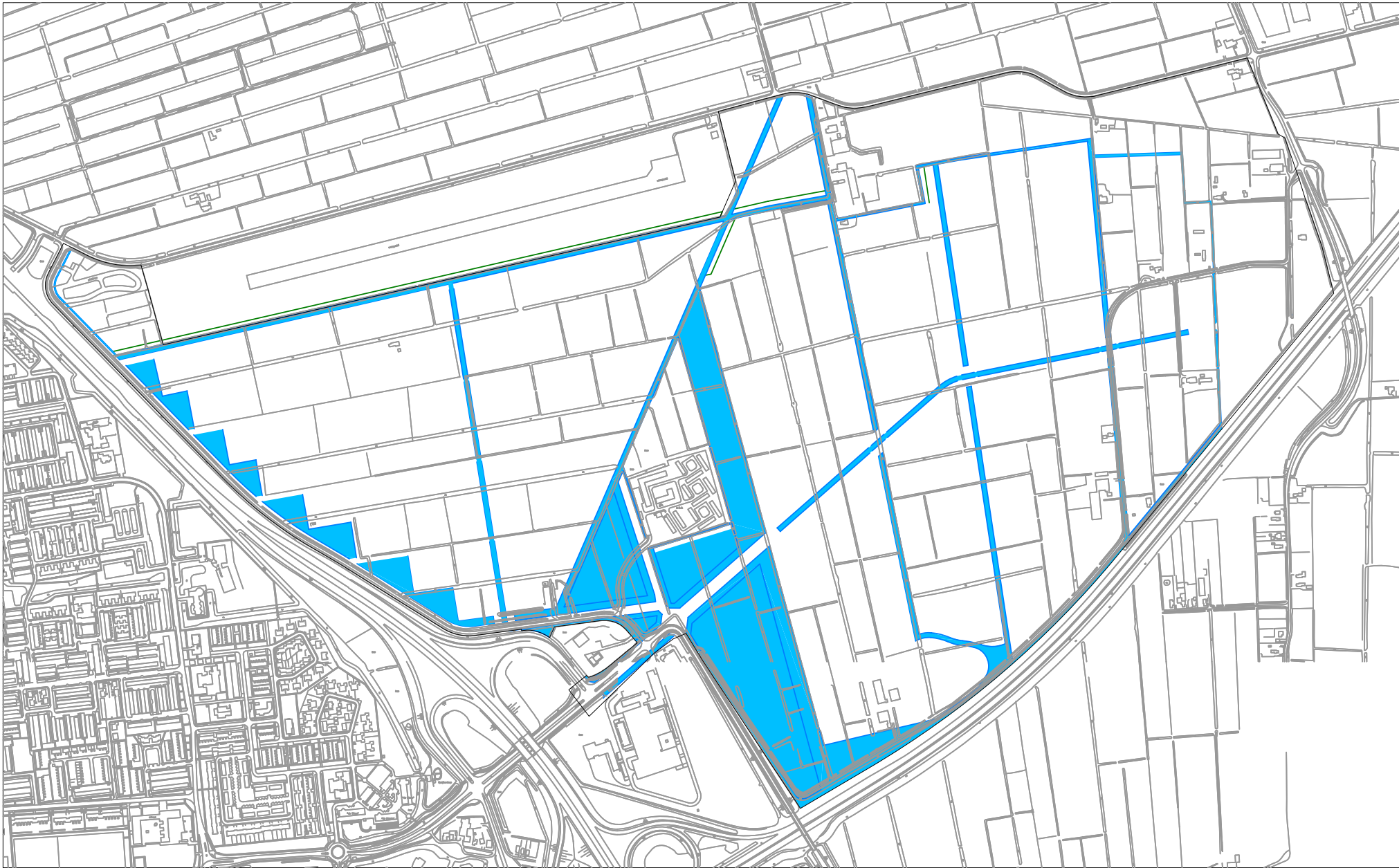
⁴ Men kan in de beleidsstukken en risico-analyserapporten ook het woord frequentie tegenkomen in plaats van kans. Een kleine kans is getalsmatig gelijk aan de frequentie. Een kans van 0,1 op een gebeurtenis houdt in dat de gebeurtenis met een frequentie van 1 op de 10 keer (gemiddeld) optreedt: ofwel een frequentie van 0,1.

systematiek worden de ramprisco's in de brandweer regio in kaart gebracht. Aantal en type van *voorkomen* bepalen welke rampomvang maatgevend is voor de keuze van de beheersbaarheid van een ramp. Dit wordt de maatramp genoemd. De beheersbaarheid wordt uitgedrukt in termen van de wenselijk geachte operationele prestaties van de hulpdiensten. De systematiek kent een schaalindeling van vijf maatrampen. De schaalindeling is in toenemende omvang van het aantal slachtoffers gedefinieerd.

Diverse toelichtingskaartjes

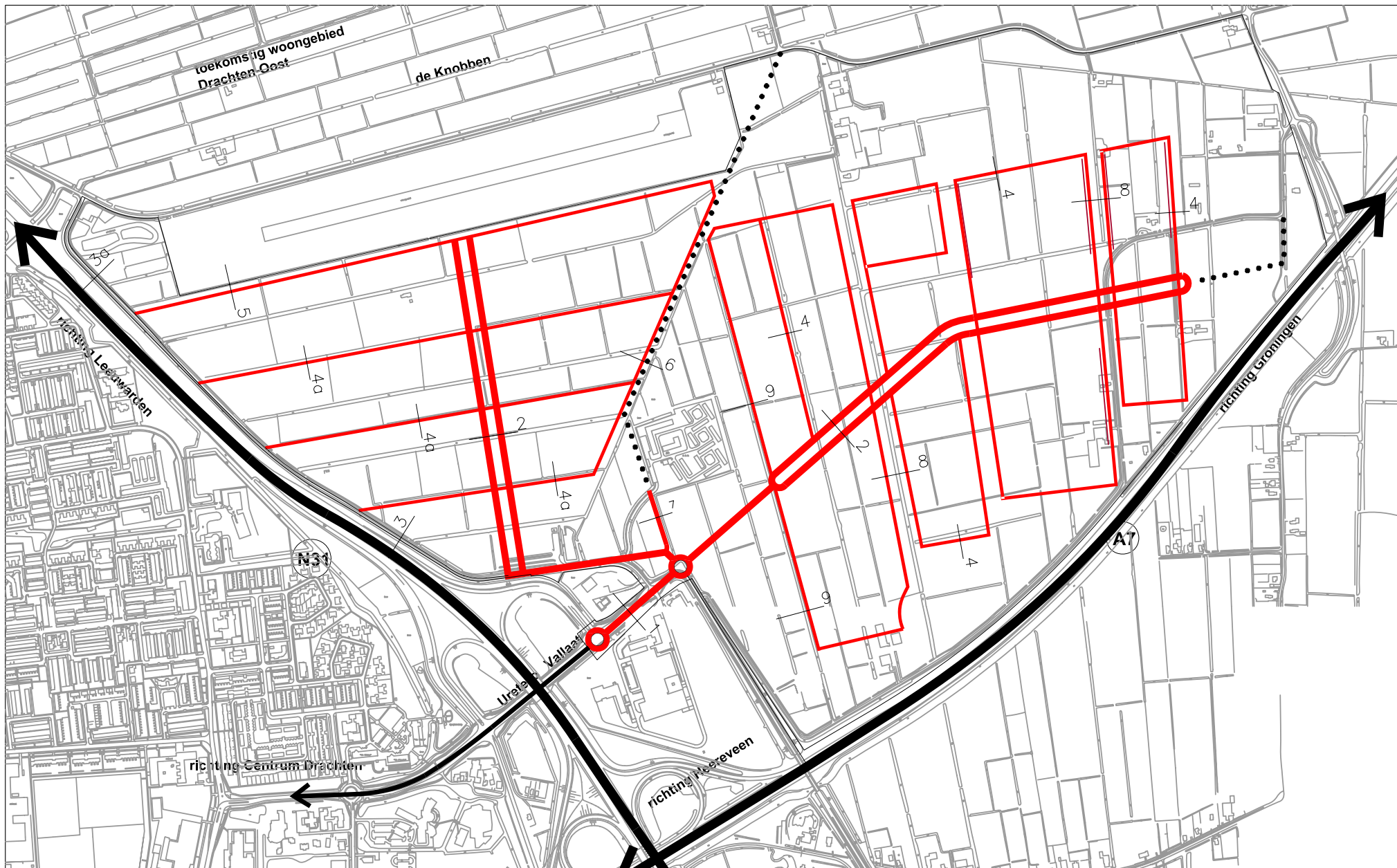


LIGGING EN BEGRENZING VAN HET PLANGEBIED



 Water











WATERSTRUCTUUR



- Interne ontsluitingswegen**
- primaire ontsluitingsweg
 - secundaire ontsluitingsweg
 - • • langzaam verkeersroute

ONTSLUITINGSSTRUCTUUR



	Bedrijven		Groen		Dobbe		Verkeerseducatie-en kenniscentrum
	Representatieve bedrijven		Bos		Agrarisch		Asielzoekerscentrum
	Wonen + werken		Water				

STEDENBOUWKUNDIG PLAN



- | | | | | |
|---|------------------------------|---------------------------------------|---|-----------------------------------|
| A Bedrijventerrein | C Zone wonen + werken | F Bedrijvenpark | I Agrarisch gebied | L Primaire ontsluitingsweg |
| A' Uit te werken
bedrijventerrein | D Azielzoekerscentrum | G Representatieve
bedrijven | J Verkeereducatie- en
kenniscentrum | |
| B Groenstructuur | E Skiedingsboskje | H Dobben | K Rotonde | |

PLANOPZET IN HOOFDLIJNEN



J:\326\600\70\CAD\3266007036.dwg

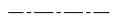

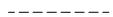

Referentielijn rustige woonwijk 
 milieucategorieën afstand in meters vanaf referentielijn

Voor het AZC geldt:

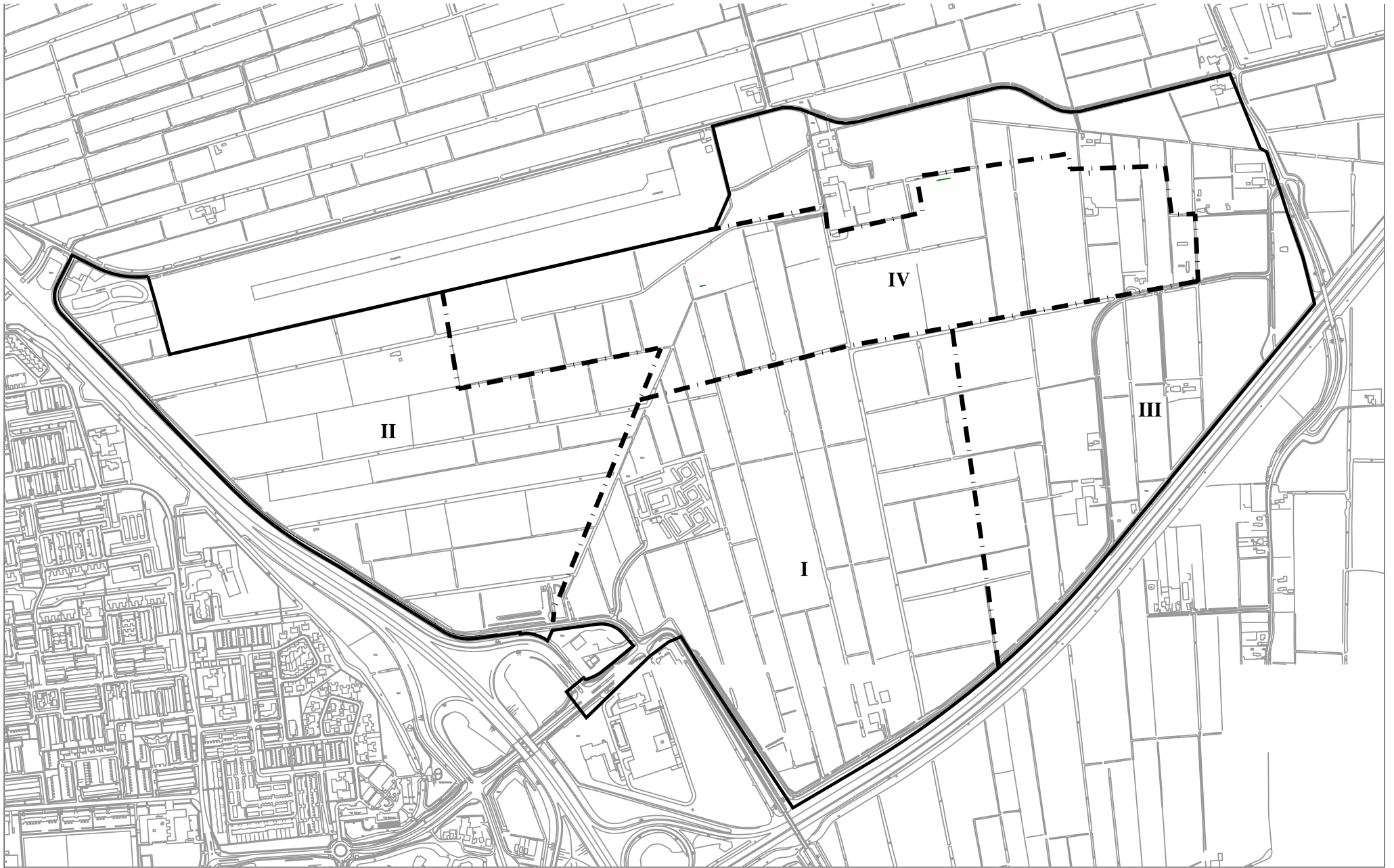
2		30m
3a		50m
3		100m
4a		200m
4		300m

Referentiepunt  gemengd gebied/landelijk gebied met woningen/bedrijfswoningen
 milieucategorieën afstand in meters vanaf referentiepunt

Voor de overige woningen geldt:

3a		30m
3		50m
4a		100m
4		200m

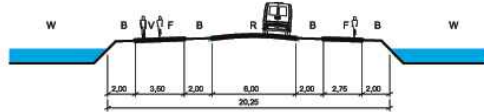
INTERNE EN EXTERNE MILIEUZONERING



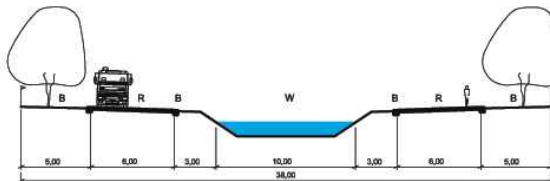
- I - 2004 - 2007
- II - 2007 - 2010
- III - 2010 - 2011
- IV - 2011 - 2012

FASERING

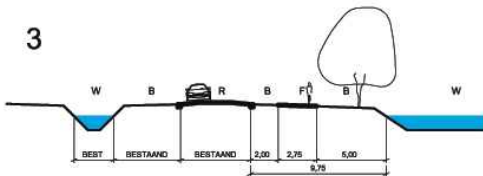
1



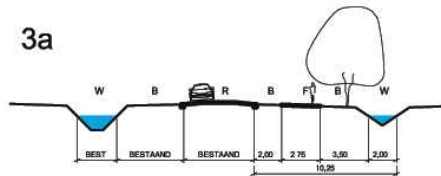
2



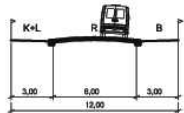
3



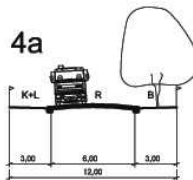
3a



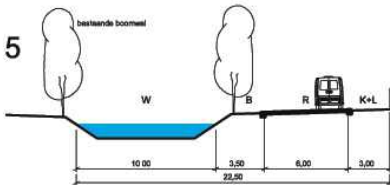
4



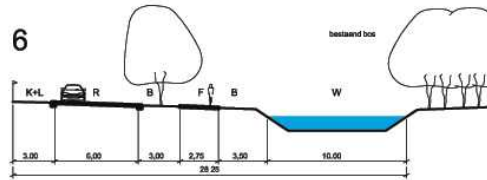
4a



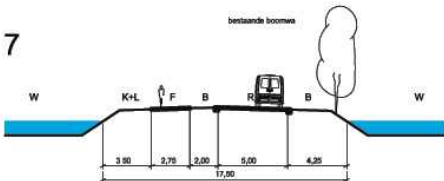
5



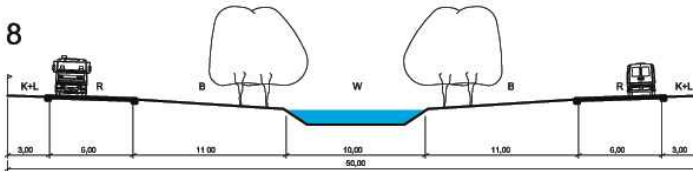
6



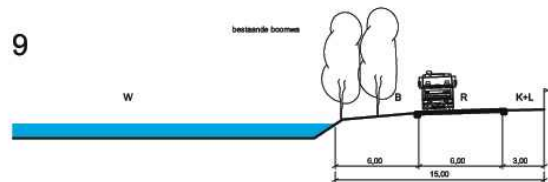
7



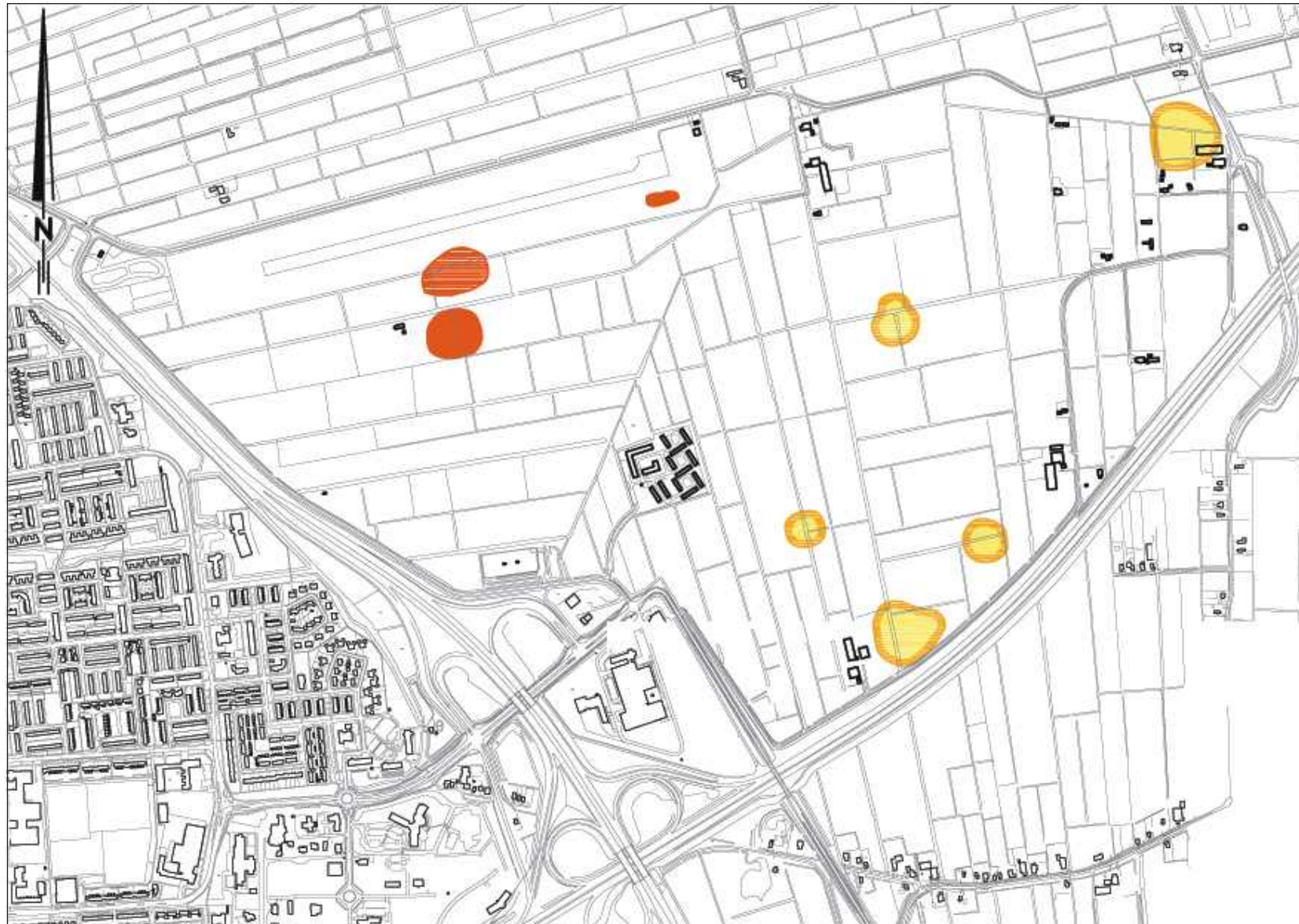
8



9

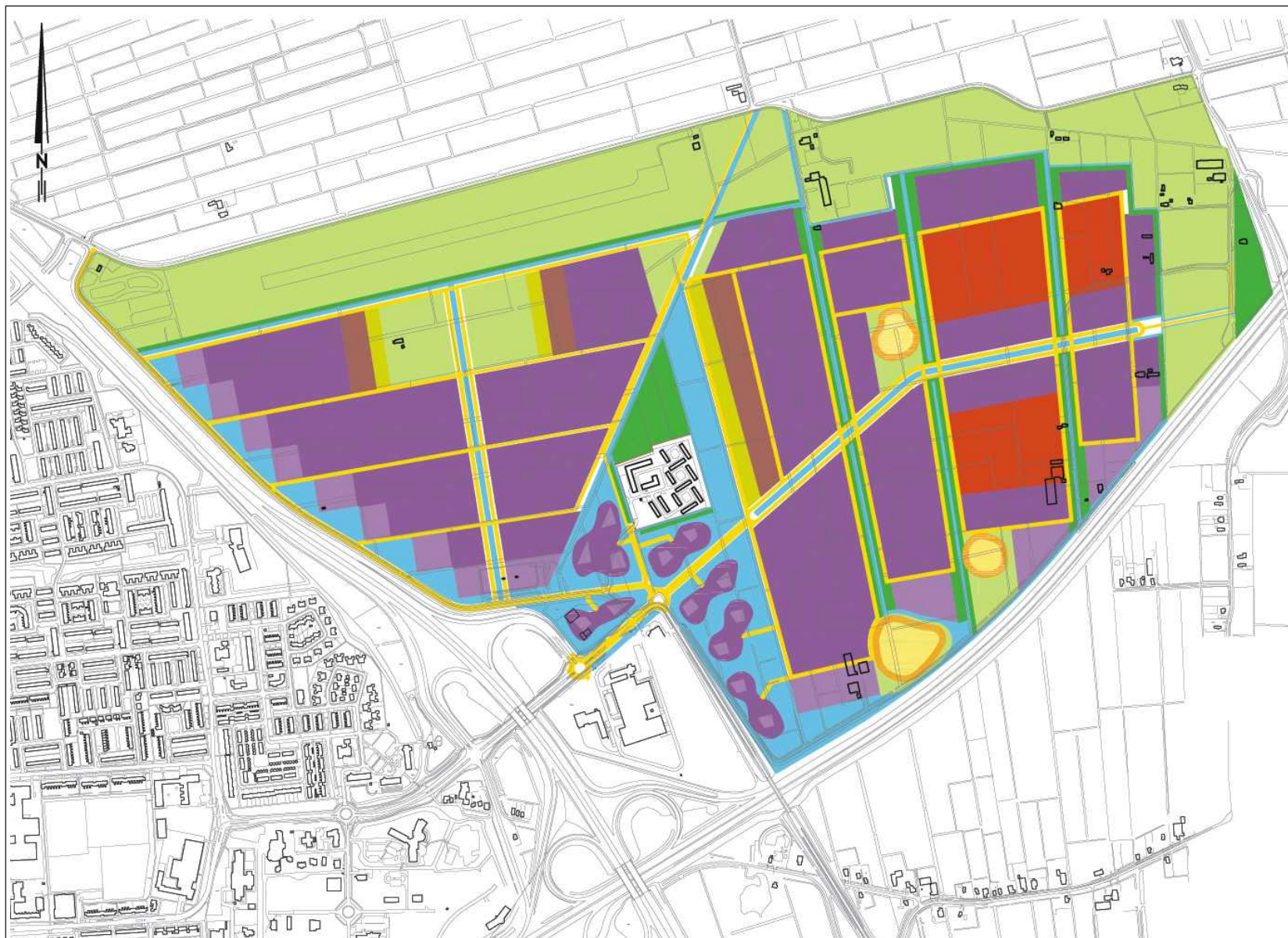


PROFIELEN



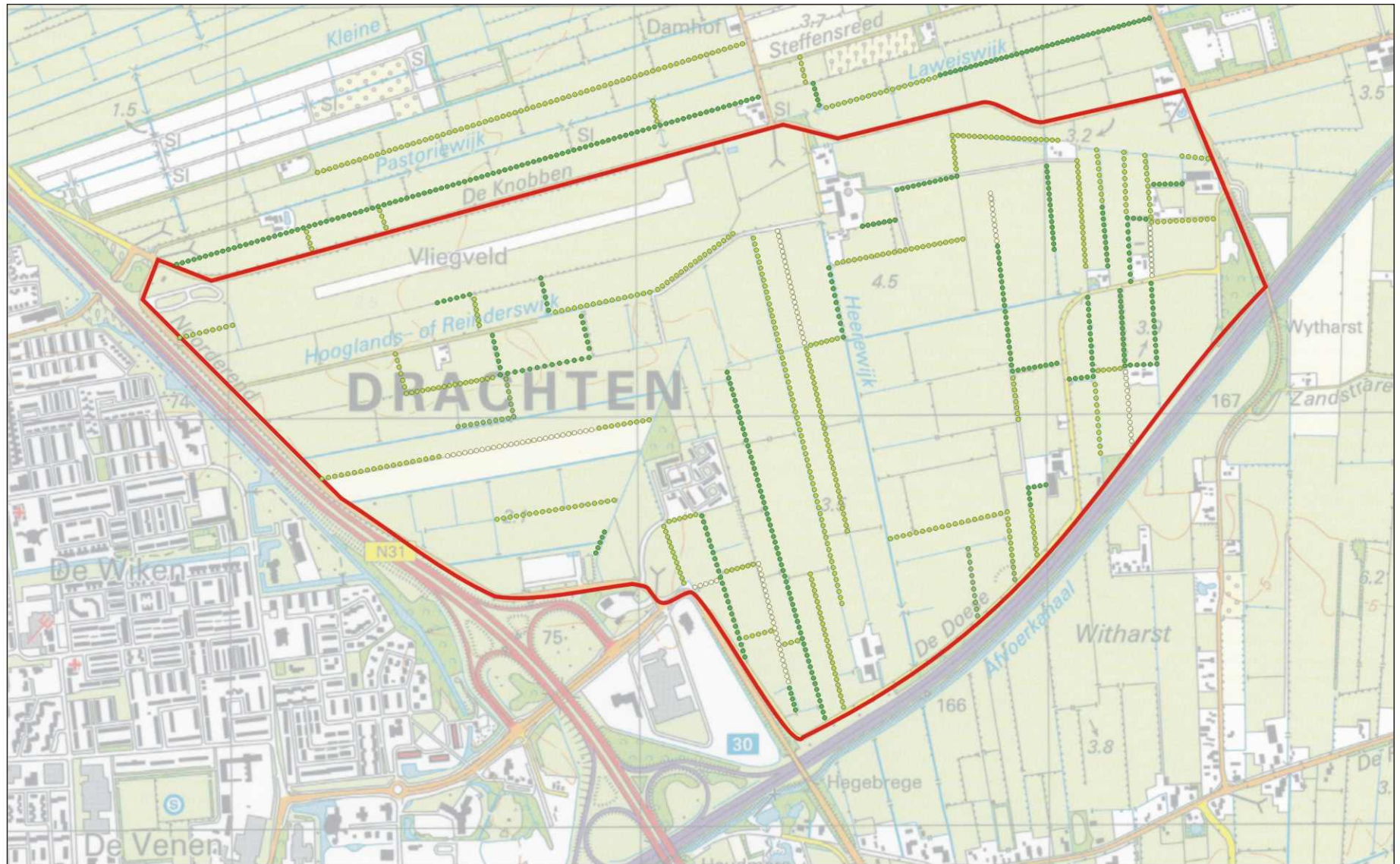
-  dobbe/pingoruïne
-  oeverzone
-  vindplaats (onzeker)

ARCHEOLOGIE



- | | | | |
|---|--------------|---|-------------------|
|  | Bedrijven |  | Groen |
|  | Wonen+werken |  | Bos, elzensingels |
|  | Water |  | Dobben |

MEESTE MILIEUVRIENDELIJKE ALTERNATIEF, MMA



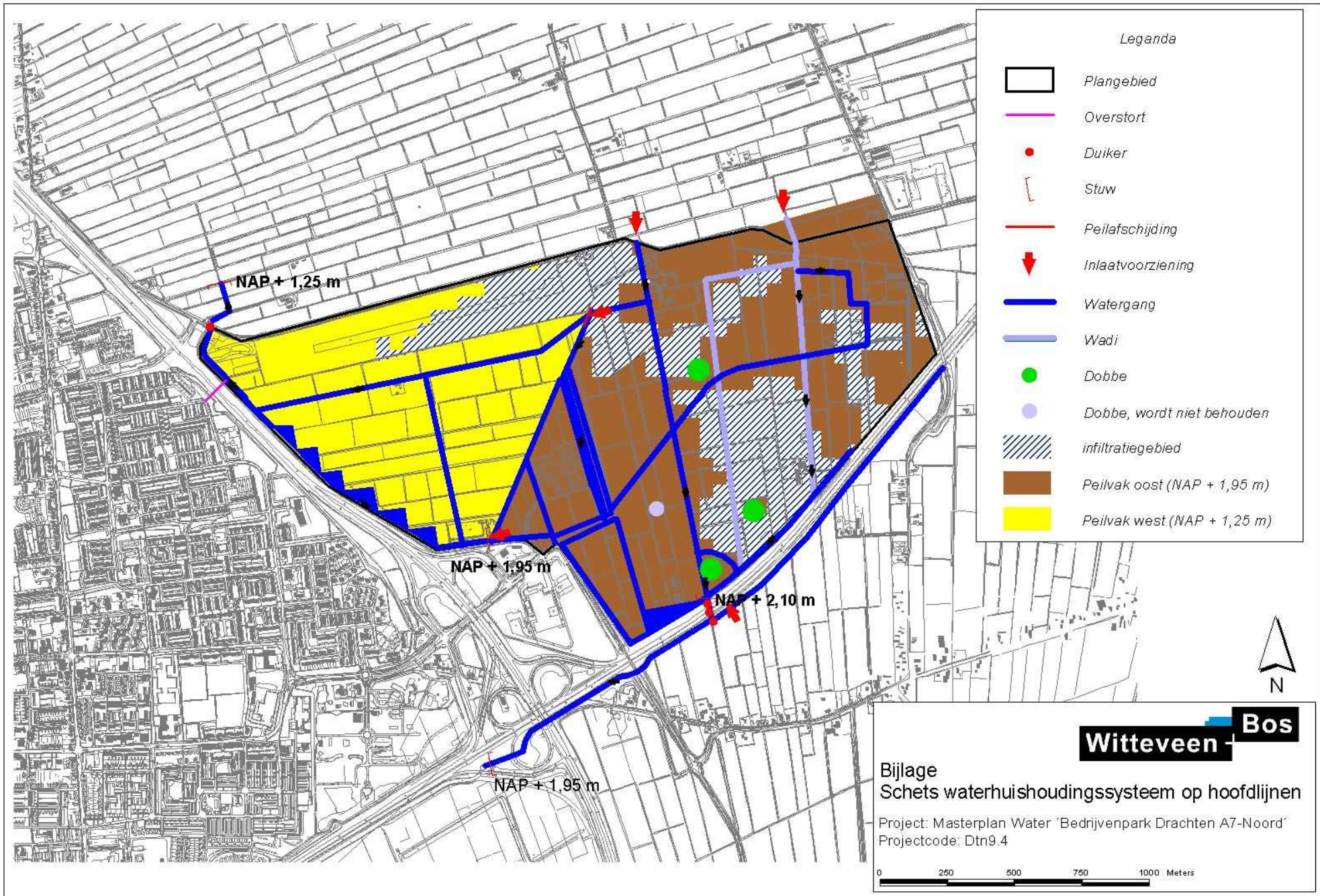
Legenda

●●●●●● Singels van goede kwaliteit, vitale bomen en overwegend aaneengesloten singelstructuur.

●●●●●● Singels van matige kwaliteit, afwisseling van vitale en niet vitale bomen en een onderbroken singelstructuur.

○●●●●○ Singels van slechte kwaliteit, niet vitale bomen en slechts relict van singelstructuren.

Kwaliteitskaart elzensingels



Legenda

- Plangebied
- Overstort
- Duiker
- Stuw
- Peilafschijding
- Inlaatvoorziening
- Watergang
- Wadi
- Dobbe
- Dobbe, wordt niet behouden
- infiltratiegebied
- Peilvak oost (NAP + 1,95 m)
- Peilvak west (NAP + 1,25 m)

Witteveen + Bos

Bijlage
Schets waterhuishoudingssysteem op hoofdlijnen

Project: Masterplan Water "Bedrijvenpark Drachten A7-Noord"
Projectcode: Dtn9.4



Bron: Masterplan Water "Bedrijvenpark Drachten A7-noord" (Witteveen en Bos)