

BESTEMMINGSPLAN „EMMEN, ETAPPE 4 A”

Toelichting behorende bij het bestemmingsplan "Emmen, Etappe 4A", regelende de bestemming en het gebruik van gronden en opstallen, gelegen ten noord-westen van Zuidbarge te Emmen.

I. ALGEMEEN.

Ter verbetering van de wegenstructuur van Emmen is in de beginjaren zestig een infrastructuurprogramma opgezet. Dit programma voorzag in de aanleg van centrumwegen, de Rondweg en radiaalwegen, waarvan de realisering etappe-gewijs zou worden uitgevoerd. Zo was de aanleg van de Rondweg verdeeld in etappe 3, etappe 5, etappe 6A en 6B en een nog aan te leggen etappe 7. In plaats van de bestaande uitvalsweg naar Zuidbarge en Erica werd een dubbelbaans weg geprojecteerd tussen Emmen centrum en de Rondweg, die tevens als ontsluitingsweg van de nieuwe wijken naar het centrum van Emmen dienst zou gaan doen. Deze reeds in 1973 in gebruik genomen radiaal wordt aangeduid als etappe 4. Het aansluitende gedeelte op deze etappe 4 van de ontsluitingsweg van de Rietlanden heeft nu de aanduiding etappe 4A gekregen. In het Structuurplan 1980 voor de gemeente Emmen is er bij de ontwikkeling van de wegenstructuur van uitgegaan dat er in de onderlinge verbindingen tussen woonwijken, centrum enz. verschillende belangen een rol spelen. De belangrijkste lokale verbindingen in het dorp Emmen liggen tussen de woongebieden en het stadscentrum en tussen de woongebieden en het industrieterrein Bargermeer.

Ook de relaties tussen de buitendorpen, het stadscentrum en het industrieterrein zijn belangrijk.

Van kwantitatief minder belang zijn de relaties tussen de woonwijken en de buitendorpen, alsmede die tussen de woonwijken onderling.

Op grond van deze uitgangspunten is in het Structuurplan een wegenstructuur ontworpen, waarin de verbindingen tussen de, ten zuiden van de kern Emmen geprojecteerde woonwijken, het centrum en het industrieterrein, als ook de relaties met de buitendorpen vrij van de woongebieden lopen (zie tekening nr. 79.115A).

In de discussie voorafgaand aan de vaststelling van het Structuurplan waren reeds bezwaren geuit tegen de wegenstructuur rond Zuidbarge. Het tracé van de Verlengde Hondsrugweg is na de vaststelling dan ook onderwerp van gesprek geweest tussen het gemeentebestuur en het bestuur van de vereniging "Plaatselijk Belang" van het dorp Zuidbarge.

Laatstgenoemd bestuur was de mening toegedaan, dat aanleg van de weg konform het Struktuurplan nadelig zou zijn voor het dorp, omdat geluidoverlast te vrezen viel en de relatie van het dorp met de oostelijk van het dorp gelegen esgronden zou worden verstoord. Uitvoerige bestudering van en samspraak met genoemde vereniging over een aantal mogelijke oplossingen voor de ontsluiting van de woonwijk Rietlanden en de verbindingen met Erica en het industrieterrein heeft geleid tot het voorstel, zoals in het onderhavige plan is aangegeven. De toekomstige woonwijk Rietlanden zal op drie punten toegankelijk gemaakt worden, namelijk aan de westzijde vanaf de Nieuw-Amsterdamsstraat, in de zuidoosthoek vanaf de Ericasestraat en in het noordoostelijk gedeelte middels de Verlengde Hondsrugweg (zie tekening nr. 79.115B).

De interne wegenstructuur van de wijk zal duidelijk op de drie genoemde ontsluitingen worden gericht.

Alhoewel enerzijds door de voorgestelde oplossing aan de aanvankelijke bezwaren van "Plaatselijk Belang" tegemoet wordt gekomen, blijft anderzijds, in tegenstelling tot de bedoelingen van het Struktuurplan de door het dorp Zuidbarge lopende verbinding tussen Erica/Schoonebeek en centrum van Emmen bestaan. Uitgaande echter van de omvang van de woongebieden mag worden verwacht, dat de woonwijk de Rietlanden een groter aandeel zal leveren in het totaal aantal van de relaties met het centrum en het industrieterrein dan het aandeel vanuit Erica/Schoonebeek.

Uitgaande van de bedoelingen van het Struktuurplan is het ook mogelijk om de relaties tussen Erica en het industrieterrein Bargermeer via de verlengde Abel Tasmanstraat, buiten Zuidbarge om te leiden. Als variant op het Struktuurplan zou in combinatie met de zuidoostelijke ontsluiting van de Rietlanden een verbinding met de Abel Tasmanstraat kunnen worden gemaakt, zoals op bijgaande tekening is aangegeven (zie tekening nr. 79.115B).

Voor het interlokale, op het centrum gerichte, verkeer blijft de Verlengde Hondsrugweg tot aan de aansluiting van de Zuidbargerstraat van betekenis voor de totale infrastructuur.

In de bestaande situatie is de Hondsrugweg, op de plaats waar de spoorlijn Emmen - Zwolle wordt gekruist, van een viadukt voorzien.

Op de plaats waar de door te trekken Hondsrugweg de Rondweg zal kruisen is inmiddels, geheel in overeenstemming met de daarvoor in het Structuurplan aangegeven oplossing, t.b.v. de aanleg van een ongelijkvloerse kruising, een zandlichaam opgeworpen.

De Hondsrugweg is thans d.m.v. een weg die tijdelijk dienst zal doen, aangesloten op de Rondweg. Ook de Zuidbargerstraat heeft op hetzelfde punt via een korte omlegging een aansluiting op de Rondweg (zie tekening nr. 79.115C). Deze kruising is thans met verkeerslichten beveiligd.

In het plan is ook de doortrekking van de Hondsrugweg vanaf de bestaande kruising voor ontsluiting van de Rietlanden mogelijk gemaakt (zie tekening nr. 79.115D).

Omdat er in de wegenstructuur van Emmen naar wordt gestreefd om de radiaalwegen ongelijkvloers te laten kruisen met de Rondweg, moet de aansluiting van de bestaande en door te trekken Hondsrugweg tezamen met de aansluiting van de Zuidbargerstraat als een tijdelijke oplossing worden beschouwd. Het tracé van de Verlengde Hondsrugweg heeft in het plan dan ook een voorlopige bestemming gekregen. Middels een globale bestemming weg is echter ook de definitieve oplossing met een ongelijkvloerse kruising mogelijk (zie tekening nr. 79.115E). Door de ongelijkvloerse kruisingen met spoorlijn en Rondweg is de ligging van de Verlengde Hondsrugweg vrij hoog ten opzichte van het bestaande maaiveld.

Dit heeft tot gevolg dat er veel ruimte door de verkeersoplossing in beslag wordt genomen.

Ten zuiden van de Rondweg zal de Verlengde Hondsrugweg zoveel mogelijk op of onder het bestaande maaiveld worden aangelegd. Op deze wijze wordt getracht de landschappelijke ruimte ten noord-westen van Zuidbarger, die begrensd wordt door de boomwallen langs het Oranjekanaal, zo min mogelijk te verstoren. Tegen die achtergrond is aan het gebied ten noord-westen van de Verlengde Hondsrugweg en ten oosten van het Oranjekanaal een onbebouwde agrarische bestemming gegeven.

Het gebied tussen Verlengde Hondsrugweg en spoorlijn, ten noorden van de Rondweg, is bestemd voor volkstuinen.

Voor deze bestemming is gekozen enerzijds omdat er vanuit de Bargeres veel vraag is naar volkstuinen, anderzijds omdat de ligging van de gronden, welke geheel worden omringd door wegen, zich minder voor een bouwbestemming leent.

Gezien beperkte afmetingen en diepe ligging is het ook minder geschikt voor een agrarische bestemming. Daarentegen is een beplanting met bomen zeer wel denkbaar. Daartussen volkstuinen betekent een definitieve en goede oplossing voor een deel van de vraag naar volkstuinen. Zodra de gedachte bomen wat groter zijn is zelfs enige bebouwing, behorende bij de volkstuinen, zeer wel denkbaar.

Aan hetgeen in het voorgaande reeds over het tracé van Etappe 4A is opgemerkt kan, met name ter tegemoetkoming aan hetgeen door de kommissie voor gemeentelijke bestemmingsregelingen in het kader van het zgn. vooroverleg m.b.t. dit punt en enkele andere onderdelen naar voren is gebracht, nog het volgende worden toegevoegd. Besprekingen tussen het gemeentebestuur en Plaatselijk Belang Zuidbarge hebben geleid tot het opstellen van de volgende voorwaarden, waaraan de ontsluiting van de woonwijk Rietlanden moet voldoen:

1. Zuidbarge moet een open verbinding houden met de Rietlandenstraat ten westen van het Oranjekanaal, ook voor auto's en licht landbouwverkeer;
2. voor het autoverkeer tussen de Rietlanden en het centrum van Emmen moet de korst mogelijke verbinding worden gemaakt ter voorkoming van sluipverkeer via Zuidbarge;
3. met name voor de fietsers moet de verbinding Erica - Zuidbarge - Emmen goed zijn;
4. de kruising van de Hondsrugweg met de Rondweg moet ongelijkvloers worden opgelost d.m.v. een viadukt, waar zowel de weg uit de Rietlanden als de Zuidbargerstraat op moeten worden aangesloten;
5. de verkeersoplossing Rondweg - Hondsrugweg - Zuidbargerstraat moet zo eenvoudig mogelijk zijn, beslist niet verkeeraantrekkelijk;
6. voor deze verkeersoplossing moet de uiterste zuinigheid met landbouwgronden betracht worden.

Tracé:

Een vast punt in het tracé van de Hondsrugweg (etappe 4A) is het (bestaande) viadukt over de spoorlijn Zwolle - Emmen. Voorwaarden 1 en 2 hebben geleid tot de keuze van een punt van entree naar de woonwijk Rietlanden, niet ver gelegen vanaf de bestaande brug in de Rietlandenstraat over het Oranjekanaal, opdat de (auto)verkeersdruk op de Rietlandenstraat in Zuidbarge praktisch nul wordt.

Vorenstaande heeft geleid tot een keuze voor een tracé noordwestelijk langs het dorp, waar de Zuidbargerstraat op aangesloten wordt. De weg naar de Rietlanden is daarbij als de doorgaande weg getraceerd, op basis van de te verwachten verkeersintensiteiten op deze weg, n.l. 5000 à 5500 motorvoertuigen per etmaal, tegenover 2500 à 3000 motorvoertuigen per etmaal op de Zuidbargerstraat in de periode 1985 - 1990.

(Ter vermindering van verkeer door Zuidbarge wordt oostelijk van het dorp een verbinding met de Rondweg tot stand gebracht vanaf de bestaande weg ten noorden van het Oranjekanaal, n.l. de Abel Tasmanstraat, konform genoemd Struktuurplan. Via deze verbinding kunnen de relaties Erica - industrieterrein Bargermeer en Emmen oost worden afgewikkeld).

Lengteprofiel:

Ten zuiden van het viadukt van de Hondsrugweg met de Rondweg (hier ter plaatse reeds duidelijk beneden maaiveld liggend) zakt de weg zo snel mogelijk naar het maaiveld. Bij het Oranjekanaal is de weg zodanig laag geprojecteerd, dat de fiets- en voetpaden op de stortwallen langs dit kanaal praktisch zonder extra verhoging over deze weg gevoerd kunnen worden. Deze verdiepte ligging van de weg is mede gekozen omreden van visuele aspecten en met het oog op geluidhinder.

Dwarsprofiel:

Ten noorden van de Rondweg, ter hoogte van de aansluiting met de Rondweg, gaat het bestaande dubbelbaans wegprofiel over in een enkele rijbaan met 2 rijstroken.

Dit profiel wordt in het algemeen doorgezet tot en met de kruising van het Oranjekanaal.

Aansluiting met de Rondweg:

De onderlinge aansluiting van Hondsrugweg en Rondweg is geprojecteerd in de noordoosthoek van de kruising, omdat:

1. dit gebied reeds aan de landbouw was onttrokken;
2. moet worden voorkomen dat autoverkeer de fietsroute Erica - Zuidbarge - Emmen, gelegen aan de westzijde van de Hondsrugweg, gaat kruisen.

II. LANDSCHAPPELIJKE ASPEKTEN ETAPPE 4A.

In een landschapsonderzoek, voorafgaande aan een landschapsstruatuurschets, is aandacht besteed aan de cultuurhistorie en de visuele aspecten van het gebied rond Zuidbarge.

Zuidbarge maakt, samen met Noordbarge, Emmen en Westenesch, deel uit van het essenlandschap van de drentse zandgrond.

Doordat de stedelijke ontwikkelingen voornamelijk in/bij het hoofddorp Emmen hebben plaatsgevonden, zijn de andere dorpen nog goed als brinkdorp herkenbaar. De oude bouwlanden, de essen, vormden in dit gebied een duidelijke gordel. Door stedelijke en infrastrukturele ontwikkelingen is deze gordel vaak doorsneden.

Enige data in deze:

1856 aanleg Oranjekanaal (leegloop Bargermeer);

1905 aanleg spoorlijn dwars over de es;

† 1953 industrievestiging, o.a. op de es ten noorden van Zuidbarge;

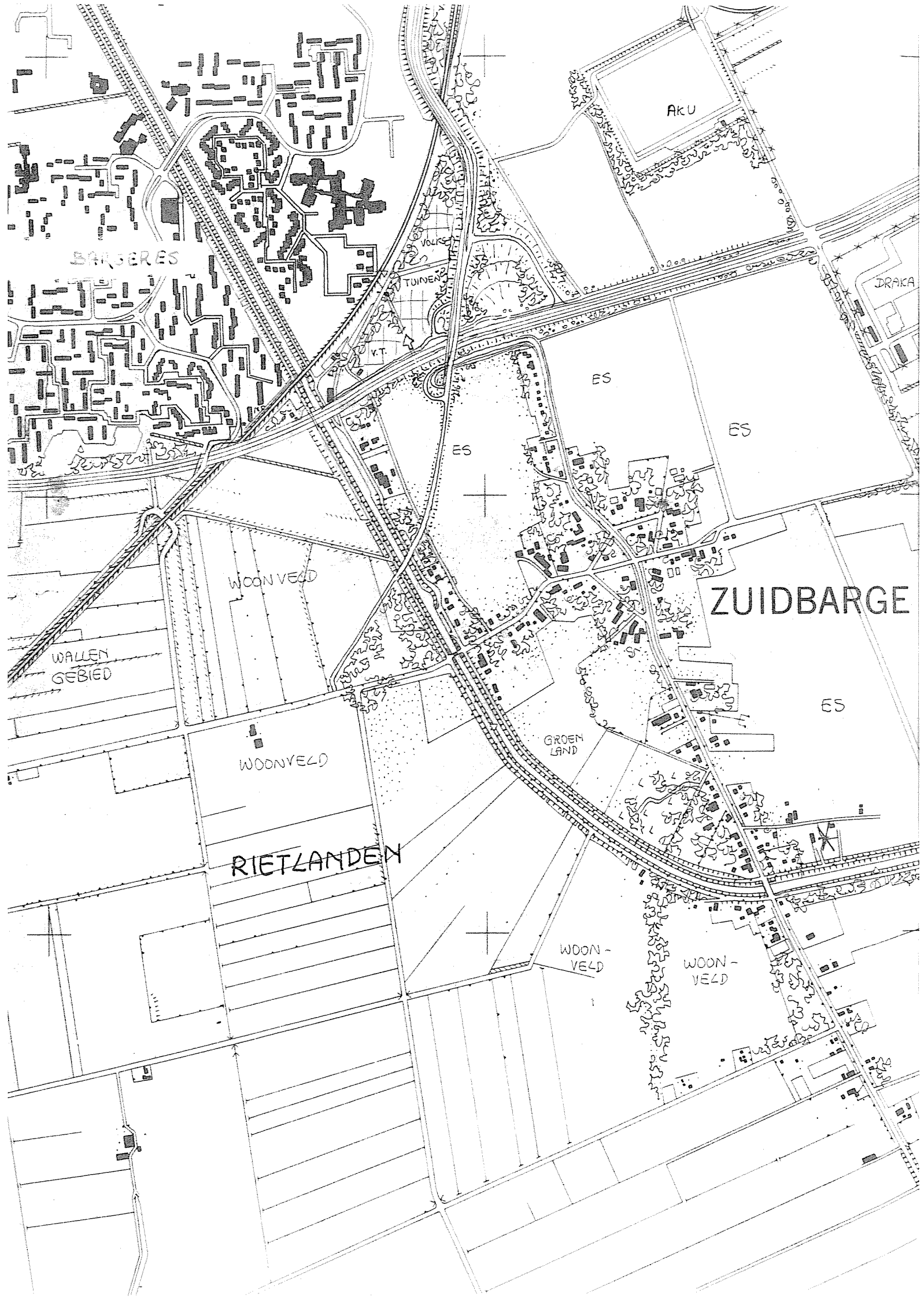
† 1970 ruilverkaveling Sleenerstroom;

† 1970 - '80 bouwen woonwijk Bargereres;

1977 aanleg Rondweg ten zuiden van de Bargereres (volgende doorsnijding).

Als essen zijn de Emmeres en de Noordbargereres nog goed herkenbaar. Het restant van de es is nog tamelijk goed herkenbaar.

Nu bij verdergaande ontwikkeling van Emmen gekozen is voor de nieuwe woonwijk de Rietlanden, heeft veel discussie plaatsgevonden over het tracé van de ontsluitingsweg. Nu na overleg met de Zuidbarger bevolking gekozen is voor een westelijk tracé, heeft het landschapsonderzoek zich verder toegespitst op de ruimtelijke inpassing van de weg.



BARSERES

AKU

DRAKA

TUINEN

ZUIDBARGE

WALLEN
GEBIED

WOONVELD

WOONVELD

RIETLANDEN

GROENLAND

WOON-
VELD

WOON-
VELD

ES

ES

ES

ES

Zowel uit overwegingen van cultuurhistorische als van visueel-landschappelijke aard verdient het aanbeveling de weg zo laag mogelijk te houden, d.i. op maaiveld of zo mogelijk daaronder. Een ongelijkvloerse kruising met de Rondweg zal een viadukt opleveren, maar aangezien de Rondweg ter plaatse al in ingraving ligt zal dit viadukt niet meer dan \pm 2 meter boven het maaiveld van de es liggen. Ter plekke van de viadukttaluds en de doorkruising van het Oranjekanaal zijn beplantingszônes geprojecteerd. Op de es evenwel niet, om de es als (zij het verminderde) totaliteit te handhaven.

Waar dat uit verkeerstechnisch oogpunt mogelijk is, dienen verlichtingsmasten hier ook achterwege te blijven.

Gepleit wordt voor het handhaven van het agrarisch gebruik (bouwland). Waar agrarisch gebruik niet meer rendabel is, zoals bij reststukken tussen de Verlengde Hondsrugweg en de spoorlijn kan gedacht worden aan gebruik als volkstuingebied.

Hier zullen ook beplantingszônes ingebracht worden om deze gebieden ook als rekreatief wandelgebied geschikt te maken.

Op de aan deze rubriek toegevoegde schets is de landschappelijke inpassing en invulling der "restruimten" aangegeven.

Voor de tijdelijke oplossing met gelijkvloerse kruising van Rondweg en Verlengde Hondsrugweg blijven bovenstaande voorstellen van kracht.

III. GELUIDSASPEKTEN.

De weg zal worden aangelegd als een enkelbaansweg met tijdelijk een gelijkvloerse kruising met de Rondweg.

Gelet op het feit dat dit de hoofdtoegangsweg is naar de nieuwe wijk de Rietlanden is de verwachting dat het aantal auto's dat op den duur van deze weg gebruik zal maken zo'n 5000 à 5500 per etmaal.

Er van uitgaande dat het L eq wordt berekend op een uurgemiddelde van ca. 400 auto's en 50 km/uur blijkt, dat de geluidsbelasting vanwege de weg op de achtergevels van de woningen aan de Zuidbargerstraat varieert van 57 dB(A) (woning nr.2) tot 48 dB(A) (woning nr.20).

(Berekening opgezet met behulp van de verkeersschijf van de Nationale Verkeersacademie te Tilburg).

Gebruik makend van de veronderstelling dat het verkeerslawaai in de toekomst omlaag zal gaan (artikel 103 van de Wet Geluidhinder) moet gerekend worden op niveau's van 52 tot 43 dB(A).

Aangezien in de overdrachtssfeer weinig mogelijkheid tot geluidreduktie aanwezig is, lijken maatregelen aan de gevel de mogelijkheid om het niveau binnen de woningen (vanwege de weg) te brengen (houden) op 35 dB(A).

Gelet op de van deze zijde optredende geluidniveau's vanwege de weg zeker geen onoplosbare zaak, gelet op tabel 7 (blz.63) van het rapport van de interdepartementale commissie geluidhinder "Berekeningsmethode wegverkeerslawaai voor zoneringsdoeleinden" VL-HR-22-01.

IV. EKONOMISCHE UITVOERBAARHEID.

De aanleg van etappe 4A van het wegenstructuurplan van de gemeente Emmen betekent een verdere uitbouw van een zorgvuldig afgewogen wegennet voor de kern Emmen. De aanleg beoogt een verbetering van de wegenstructuur en is economisch gezien verantwoord. De voorgaande etappes van eerdergenoemd wegenstructuurplan zijn met behulp van het rijk tot stand gekomen.

Etappe 4A zal tevens dienen als ontsluitingsweg van de nieuw te ontwikkelen woonwijk de Rietlanden.

De aanlegkosten worden geraamd op globaal f. 2.260.000,--.

De aan de aanleg van etappe 4A verbonden kosten zullen voor 50% ten laste worden gebracht van de exploitatie van de nieuw te ontwikkelen woonwijk de Rietlanden en voor de overige 50% ten laste van het fonds bovenwijkse voorzieningen.

De nabij het Oranjekanaal aanwezige bedrijfsbebouwing en woningen zullen moeten worden verplaatst. Een en ander is afhankelijk van de medewerking van betrokkenen en het beschikbaar hebben van financiële middelen.

De op de kaart voor rekreatiedoeleinden aangewezen gronden zijn reeds grotendeels als zodanig in gebruik genomen.

V. OVERLEG EX ARTIKEL 8 VAN HET BESLUIT OP DE RUIMTELIJKE ORDENING.

Het plan is bij brieven van 6 augustus 1979, nummers 1719/RO, 1720/RO, 1721/RO, 1722/RO, 1723/RO, 1724/RO en 1725/RO, respectievelijk aan de commissie voor gemeentelijke bestemmingsregelingen, de Consulent voor de Openluchtrecreatie, de Eerstaanwezend Ingenieur der Genie, het Ministerie van Economische Zaken (Direkteur-Generaal voor de Energievoorziening), het bestuur van het waterschap "Bargerbeek", het bestuur van het waterschap "Loo- en Drostendiep" en de N.V. Nederlandse Spoorwegen, in vooroverleg toegezonden.

De Eerstaanwezend Ingenieur der Genie, het bestuur van het waterschap "Loo- en Drostendiep", de Directeur-Generaal voor de Energievoorziening, het bestuur van het waterschap "Bargerbeek" en de Consulent voor de Openluchtrecreatie, ressort Noord, berichten bij brieven van respectievelijk 14 augustus 1979, nr. 1197, 15 augustus 1979, kenmerk 79/285, 29 augustus, kenmerk E379/III/1535/EMK, 10 september 1979, kenmerk 999/79 en 5 oktober 1979, kenmerk OR/N 883, dat het plan geen aanleiding geeft tot (het maken van) opmerkingen.

Bij brief van 19 augustus 1979, kenmerk Mr 3/235/15108 verzoekt de N.V. Nederlandse Spoorwegen in de bestemmingsplanvoorschriften, artikel 2.4 (thans artikel 2.5), spoorwegdoeleinden, een bepaling op te nemen op grond waarvan het mogelijk wordt binnen deze bestemming gebouwen op te richten met een hoogte van maximaal 4,50 meter en een grondoppervlakte van maximaal 150 m². Dit is volgens de N.S. noodzakelijk om de mogelijkheid te hebben tot oprichting van b.v. onderhoudsgebouwtjes, relaishuizen en onderstations, waarvan de realisering binnen de planperiode in verband met te realiseren elektrificatie noodzakelijk zal zijn.

Aan deze opmerking is tegemoetgekomen.

De commissie voor gemeentelijke bestemmingsregelingen reageert bij brief van 23 oktober 1979, nr. 25424.

Zij maakt daarin opmerkingen met betrekking tot de toelichting, de economische uitvoerbaarheid en de voorschriften.

De kommissie merkt met betrekking tot de toelichting het volgende op.

1. Algemeen.

Het onderhavige ontwerp-bestemmingsplan voorziet in een planologische regeling van één van de drie ontsluitingen voor de toekomstige woonwijk "Rietlanden", namelijk die in het noord-oostelijk gedeelte, middels de verlengde Hondsrugweg.

Ten opzichte van het structuurplan 1980 voor de gemeente Emmen betekent deze weg een afwijking, omdat daarin is voorzien in een weg oostelijk van het dorp Zuidbarge.

De bij het ontwerp-plan voorgestelde ontsluiting kan volgens de toelichting de goedkeuring wegdragen van de vereniging "Plaatselijk Belang".

Tegen de oostelijke omlegging om het dorp Zuidbarge bestaan bij deze vereniging twee bezwaren:

1. gevreesd wordt voor geluidoverlast;
2. de relatie tussen het dorp en de oostelijk van het dorp gelegen esgronden zou worden verstoord.

De kommissie merkt op, dat het de vraag is of en in hoeverre met de voorgestelde oplossing aan genoemde bezwaren kan worden tegemoet gekomen.

Voor de westzijde zijn in wezen de omstandigheden van dezelfde aard, hoewel de afstand om de oostzijde van het dorp wel be-
duidend langer is.

Er wordt gewezen op het geluidhinderaspect met betrekking tot de woningen met name langs de Zuidbargerstraat (buiten het onderhavige bestemmingsplan gelegen). Verzocht wordt hieraan aandacht te besteden gelet op de Wet Geluidhinder en indien noodzakelijk voorzieningen aan te geven. Wellicht is in samenhang met landschappelijke voorzieningen voor de weg een bevredigende oplossing te vinden.

Overigens komt het de kommissie voor, dat toch meer argumenten aan de voorgestelde oplossing ten grondslag moeten hebben gelegen dan alleen de genoemde bezwaren. In de toelichting wordt gesproken van ondermeer uitvoerige bestudering, die heeft geleid tot het voorstel zoals in het onderhavige plan is aangegeven.

De resultaten blijken nauwelijks in de toelichting terug te vinden te zijn. Wat dat betreft is de toelichting summier te noemen; zeker nu blijkt dat in tegenstelling tot de bedoelingen van het structuurplan de door het dorp Zuidbargelopende verbinding tussen Erica/Schoonebeek en het centrum van Emmen blijft bestaan. Verwacht wordt (volgens het plan) dat de woonwijk "Rietlanden" een groter aandeel zal leveren in het totaal aantal van de relaties met het centrum en het industrieterrein dan het aandeel vanuit Erica/Schoonebeek. Een schatting van te verwachten intensiteiten van het verkeer wordt in de toelichting niet gegeven.

Kennelijk wordt bij eventuele overbelasting van de verbinding door het dorp Zuidbargerekening gehouden met een verbinding vanaf de zuidoostelijke aansluiting van de woonwijk "Rietlanden", om het verkeer tussen Erica en het industrieterrein "Bargermeer" via de verlengde Abel Tasmanstraat buiten (oostelijk van) Zuidbargere om te leiden.

De gedachte aansluiting op de rondweg van de Abel Tasmanstraat verdient nadere uitleg.

De aansluiting van de Zuidbargerstraat en de verlengde Hondsrugweg blijft echter voor het interlokale, op het centrum gerichte, verkeer volgens de toelichting wel van belang.

De toelichting behoeft op dit punt eveneens een nadere uitwerking.

Door de vertegenwoordiger van uw gemeente zijn verschillende zaken nader toegelicht, die in de toelichting van het plan node worden gemist. Gevraagd is de toelichting van het plan van deze nadere informatie te voorzien.

Het tracé van de weg doorsnijdt het noordwestelijk gedeelte van de Zuidbargeres, een gebied dat in het vastgestelde streekplan Oost- en Zuidoost Drenthe de aanduiding "agrarisch gebied met landschappelijke waarde", categorie 5 heeft. In de toelichting wordt aan de landschappelijke en cultuurhistorische betekenis van het gebied nauwelijks of geen aandacht besteed.

Over de landschappelijke inpassing, die toch noodzakelijk is, wordt weinig gezegd.

De kommissie bepleit met klem om hieraan aandacht te besteden en in de toelichting hierop uitvoeriger in te gaan, omdat de aanleg van onderhavige weg een grote inbreuk vormt op de waarden van dit gebied.

Het is zinvol om het plan van een landschapsstrukturschets en/of landschapsplan te voorzien, waarbij ook de omgeving van het bestemmingsplan in beschouwing wordt genomen.

Blijkens nadere informatie van de gemeentelijke vertegenwoordiger is aan de landschappelijke en kulturhistorische aspecten wel aandacht besteed. Met de uitbreiding van de toelichting op dit punt kon worden ingestemd.

De bestemmingen van met name "agrarische doeleinden" dienen afgestemd te worden op het streekplan Oost- en Zuidoost Drenthe.

Met betrekking tot het vorenstaande kan worden opgemerkt, dat de toelichting alsnog is aangevuld met de punten die door de kommissie min of meer als tekortkomingen werden gesignaleerd en waarvan aanvulling haar door een vertegenwoordiger van het gemeentebestuur werd toegezegd.

Voorschriften.

Hoofdstuk II. Bestemmingsbepalingen.

Artikel 2.1 en 2.2, resp. "agrarische doeleinden I en II".

Zoals ook bij de toelichting is opgemerkt zou wat deze bestemmingen betreft aansluiting gezocht dienen te worden bij het streekplan Oost- en Zuidoost Drenthe, voor wat betreft de bestemmingsomschrijving en gebruiksbepalingen (stelsel van aanlegvergunningen en verboden), die ter plaatse van toepassing kunnen worden geacht.

Aan deze opmerking is tegemoetgekomen.

In verband met het alsnog opnemen van een bestemming woningbouw zijn de onderwerpelijke artikelen vernummerd in 2.2, respektievelijk 2.3.

Artikel 2.3 Rekreatiedoeleinden.

Lid 3.

Burgemeester en wethouders kunnen vrijstelling verlenen met betrekking tot het verbod gebouwen op te richten op gronden die bestemd zijn voor volkstuinen.

Gesproken wordt in dit verband van "dienstgebouwen", waarvan de goothoogte niet meer mag bedragen dan 3 meter en de oppervlakte van een gebouw niet meer mag bedragen dan 75 m².

Niet geheel duidelijk is wat onder het begrip "dienstgebouwen" in dit verband moet worden verstaan. Als sprake is van maximaal 1 dienstgebouw voor het gehele kompleks, dan zou de regeling aanvaardbaar zijn, mits daarbij een dakhelling van minimaal 15 graden wordt opgenomen.

Ligt het echter in de bedoeling om, zoals wel gebruikelijk is bij volkstuinen, bergingen voor gebruikers op te richten, dan zijn naar de mening van de kommissie de opgenomen maten te ruim.

Met betrekking tot het vorenstaande kan het volgende worden aangetekend.

Met het voorschrift wordt slechts bedoeld de oprichting van een gemeenschappelijke schuur mogelijk te maken. Een dergelijke schuur kan dienst doen als opslagplaats voor gereedschappen en kunstmest en kan bovendien worden aangewend als schuilgelegenheid. Aangezien het hier hooguit om één wat groter of twee wat kleinere gebouwtjes gaat, is, ter tegemoetkoming aan de door de kommissie gemaakte opmerking, het derde lid, onder b van genoemd artikel, dat om de hiervoor genoemde redenen is vernummerd in 2.4, zodanig geredigeerd, dat de totale oppervlakte van op het kompleks op te richten gebouwen maximaal slechts 75 m² mag zijn. Het aantal dienstgebouwen is beperkt tot maximaal twee.

Aan de wens van de kommissie een dakhelling van minimaal 15 graden voor te schrijven is eveneens voldaan.

Artikel 2.7 Groenvoorziening.

Een op de belangen van de bestemming toegespitst stelsel van gebruiksbepalingen (verboden en een aanlegvergunningstelsel) komt de kommissie gewenst voor.

Gewezen wordt nog op het feit dat in artikel 2.6 (weg) en in artikel 2.7 (groenvoorziening) paden, berm en berm sloten in de bestemmingsomschrijving voorkomen.

Uit de plankaart blijkt, dat specifieke bermen, zoals langs de Rondweg, dezelfde figuratie hebben als de bestemming "groenvoorziening", waaronder de waardevolle beplanting voor komend langs het Oranjekanaal is gerangschikt. Het aanbrengen van een duidelijk onderscheid wat de doelstelling aangaat tussen de beide in het geding zijnde bestemmingen, is voor wat de bestemmingsomschrijvingen en bepalingen, evenals voor wat de plankaart betreft, aan te bevelen.

Voor (fiets)paden kan een passende (geëigende) bestemming worden opgenomen.

Met betrekking tot het vorenstaande kan het volgende worden aangetekend. De bestemming groenvoorziening heeft betrekking op bestaande situaties. Zij legaliseert de houtopstand langs het in het plan opgenomen gedeelte van het Oranjekanaal en voorts de bermen langs het in het plan opgenomen gedeelte van de Rondweg. De bestemmingsregeling in dit plan is gelijk aan die, welke in de bestemmingsregelingen voor de Bargerres aan de langs het kanaal gelegen gronden is gegeven. Dit is ook het geval met de regeling die in dit plan voor de bermen is getroffen.

Gelet op de functie en het aanzien van de onderhavige bermgedeelten is het weinig zinvol om hiervoor een aanlegvergunningenstelsel etc. voor te schrijven.

Voor de houtopstand langs het Oranjekanaal zou daarvoor meer aanleiding kunnen zijn. Aangezien het in dit geval slechts een zeer ondergeschikt gedeelte van de houtopstand langs het kanaal betreft en daarvoor in de bestemmingsplannen voor de Bargerres niet van dergelijke bepalingen zijn opgenomen, is het weinig zinvol en doet het afbreuk aan de uniformiteit om in dit geval wel een dergelijke bepaling op te nemen.

De redactie van de artikelen 2.6 (weg) en 2.7 (groenvoorziening), welke om de hiervoor aangegeven redenen zijn vernummerd in 2.7 (weg), respectievelijk 2.8 (groenvoorziening), is thans zodanig aangepast, dat daarover wellicht geen misverstanden meer behoeven te bestaan.

Overigens is op de plankaart niet aangegeven het verschil in berm en andere groenvoorziening. Beide onderdelen lopen vaak zodanig in elkaar over en zijn zo inherent aan elkaar dat een scheiding, anders dan zeer willekeurig, niet of nauwelijks is te maken.

De bestemmingsomschrijving voor weg is thans zodanig, dat de op de plankaart aangegeven fietspaden een geëigende bestemming hebben gekregen.

Hoofdstuk IV. Overgangsbepalingen.

Artikel 4.1 Overgangsbepalingen met betrekking tot het gebruik van gronden en bebouwing.

In lid 5 wordt de overgangsbepaling met betrekking tot herbouw gedeeltelijke vernieuwing en gedeeltelijke verandering voor bebouwing geregeld. Daarvan wordt in de toelichting gezegd, dat deze zal worden verplaatst.

Om mogelijke strijdigheid met deze bedoeling te voorkomen komt het de commissie noodzakelijk voor het overgangsrecht zoveel mogelijk te beperken.

Met betrekking tot deze opmerking kan het volgende worden aangetekend.

Het is juist, dat in de toelichting (rubriek VI. Economische uitvoerbaarheid) is gesteld, dat de nabij het Oranjekanaal aanwezige bedrijfsbebouwing en woningen zullen moeten worden verplaatst. Daaraan is echter nog toegevoegd dat die verplaatsing afhankelijk is van de medewerking van betrokkenen en het beschikbaar hebben van financiële middelen.

Omdat daaromtrent ook thans geen zekerheid bestaat is het onjuist eigenaren en/of gebruikers van bedoelde opstallen meer in hun mogelijkheden te beperken dan hen thans met het overgangsrecht wordt geboden. Redenen waarom het geen aanbeveling verdient de redactie van het overgangsrecht te herzien.

Ekonomische uitvoerbaarheid.

In dit hoofdstuk wordt gesteld, dat de aanleg van Etappe 4A een verdere uitbouw betekent van een zorgvuldig afgewogen wegennet voor de kern Emmen.

Zoals ook hiervoor reeds is opgemerkt wordt in dit plan in die afweging c.q. uitvoerige studie geen nader inzicht verstrekt. De commissie stelt hier wel prijs op.

Uit de tekst blijkt, dat de aanwezige bedrijfsbebouwing en woningen zullen moeten worden verplaatst. Voor het gedeelte ten zuiden van de Rondweg is dit acceptabel. Een nadere motivering in de toelichting komt de commissie echter gewenst voor. Voor een drietal woningen ten noorden van de Rondweg lijkt, gezien de status van bedoelde woningen, het amoveren veel minder voor de hand te liggen.

Met betrekking tot deze aangelegenheid kan het volgende worden aangetekend. Aan de wens van de commissie om inzicht te krijgen in de afweging die heeft geleid tot de tracé-bepaling, is tegemoetgekomen.

Onder rubriek I. Algemeen is daaraan thans de wenselijk geachte aandacht geschonken.

Over de verplaatsing van in het plangebied aanwezige bebouwing is nader aandacht besteed in het commentaar op de door de commissie m.b.t. de overgangsbepaling gemaakte opmerking.

Twee van de drie aan de noordzijde van de Rondweg aanwezige woningen zijn alsnog alszodanig bestemd. De woning die niet alszodanig is bestemd is van de N.V. Nederlandse Spoorwegen. Gezien de ligging in de bestemming spoorwegdoeleinden en de door de N.V. Nederlandse Spoorwegen in het kader van het vooroverleg gemaakte opmerkingen is het niet gewenst deze woning te legaliseren.

Bij brief van 14 januari 1980, kenmerk TN/ET-1485 verzoekt de N.V. Nederlandse Gasunie alsnog de in het plangebied gelegen gasleiding op de plankaart aan te geven.

Aan dit verzoek is tegemoetgekomen.

WESTERESCH

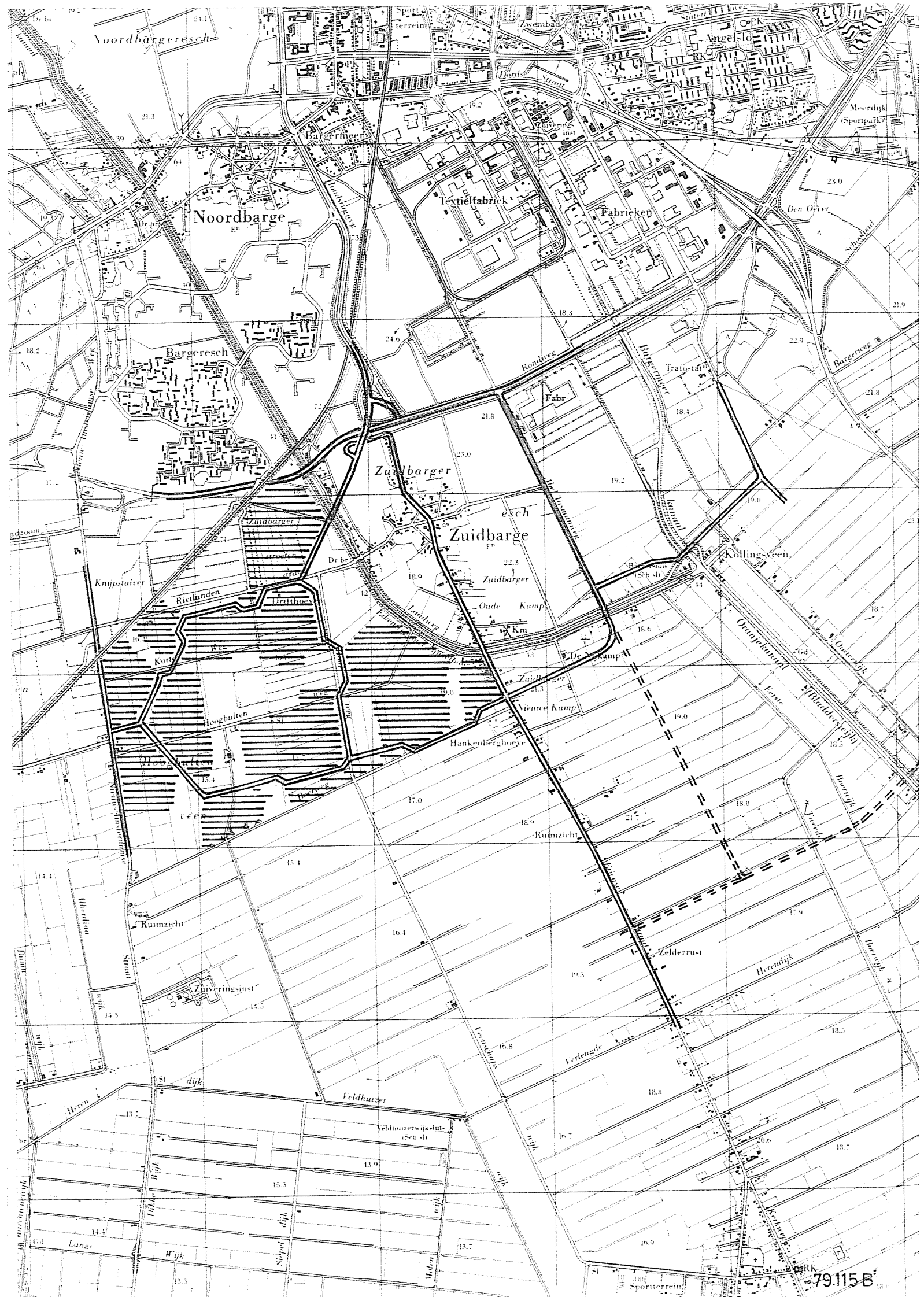
Angelslo

Bargeres

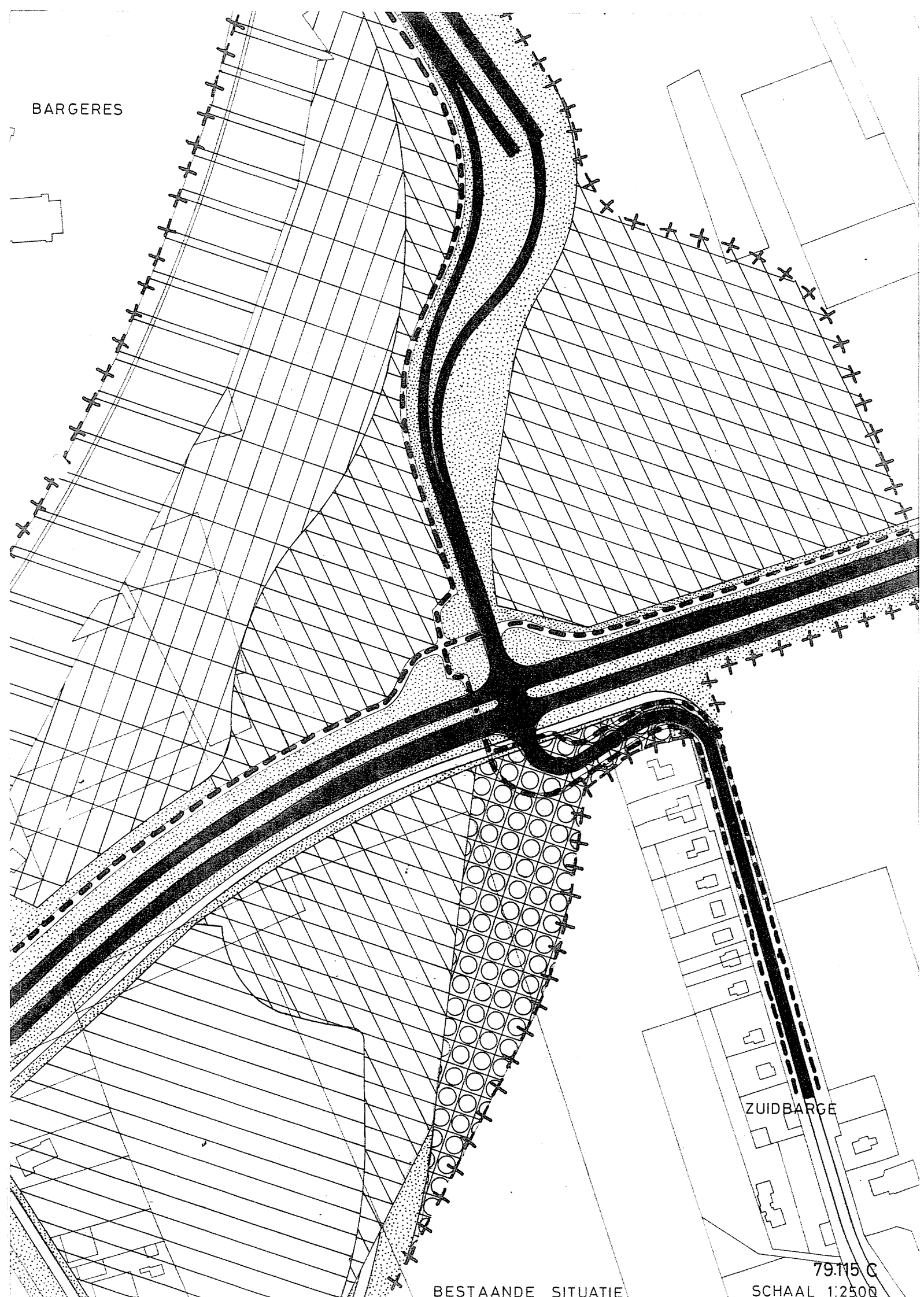
ETAPPE 6B

WILHELMSTRASSE

Zuidbargo



BARGERES

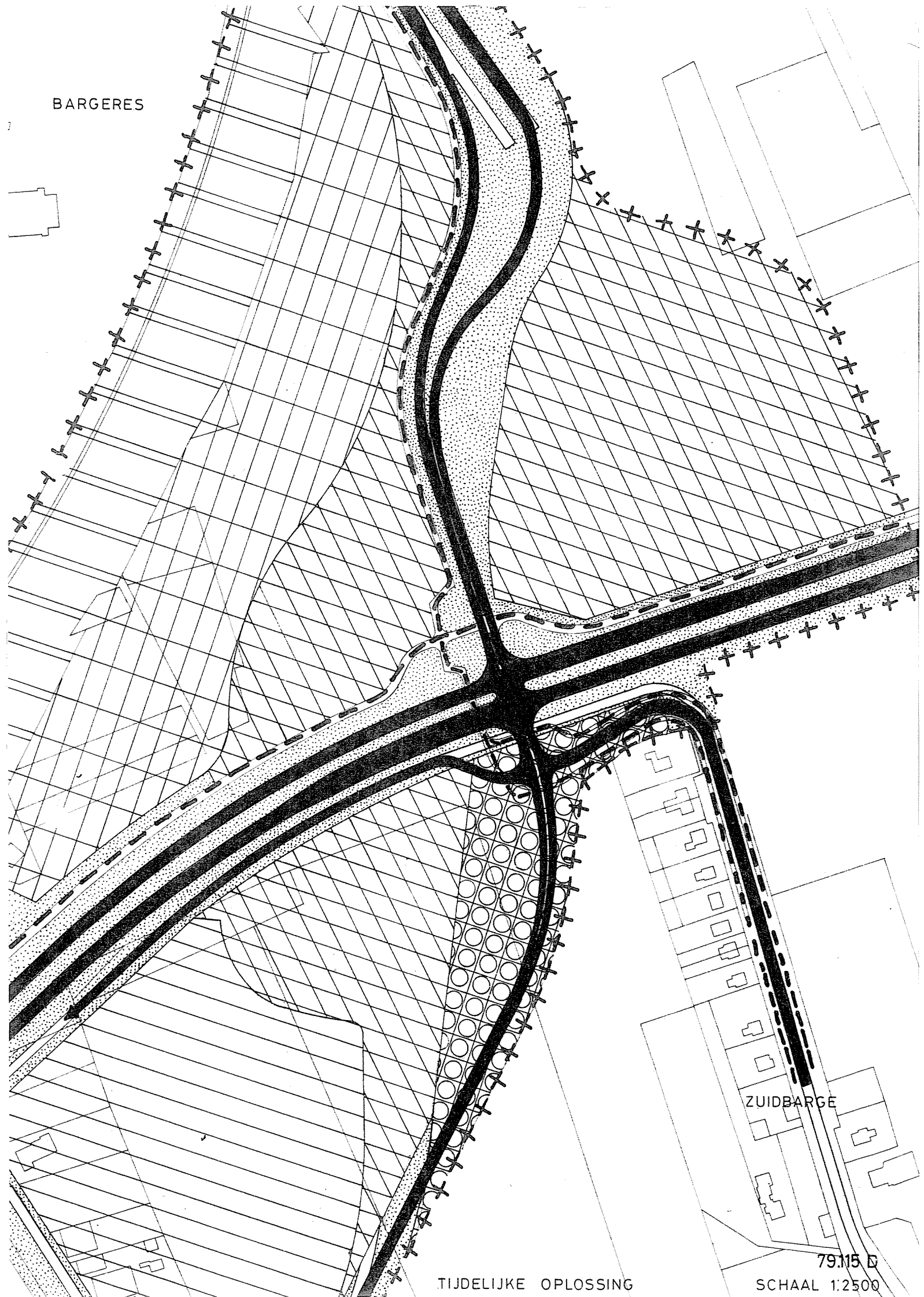


ZUIDBARGE

BESTAANDE SITUATIE

79.115 C
SCHAAL 1:2500

BARGERES

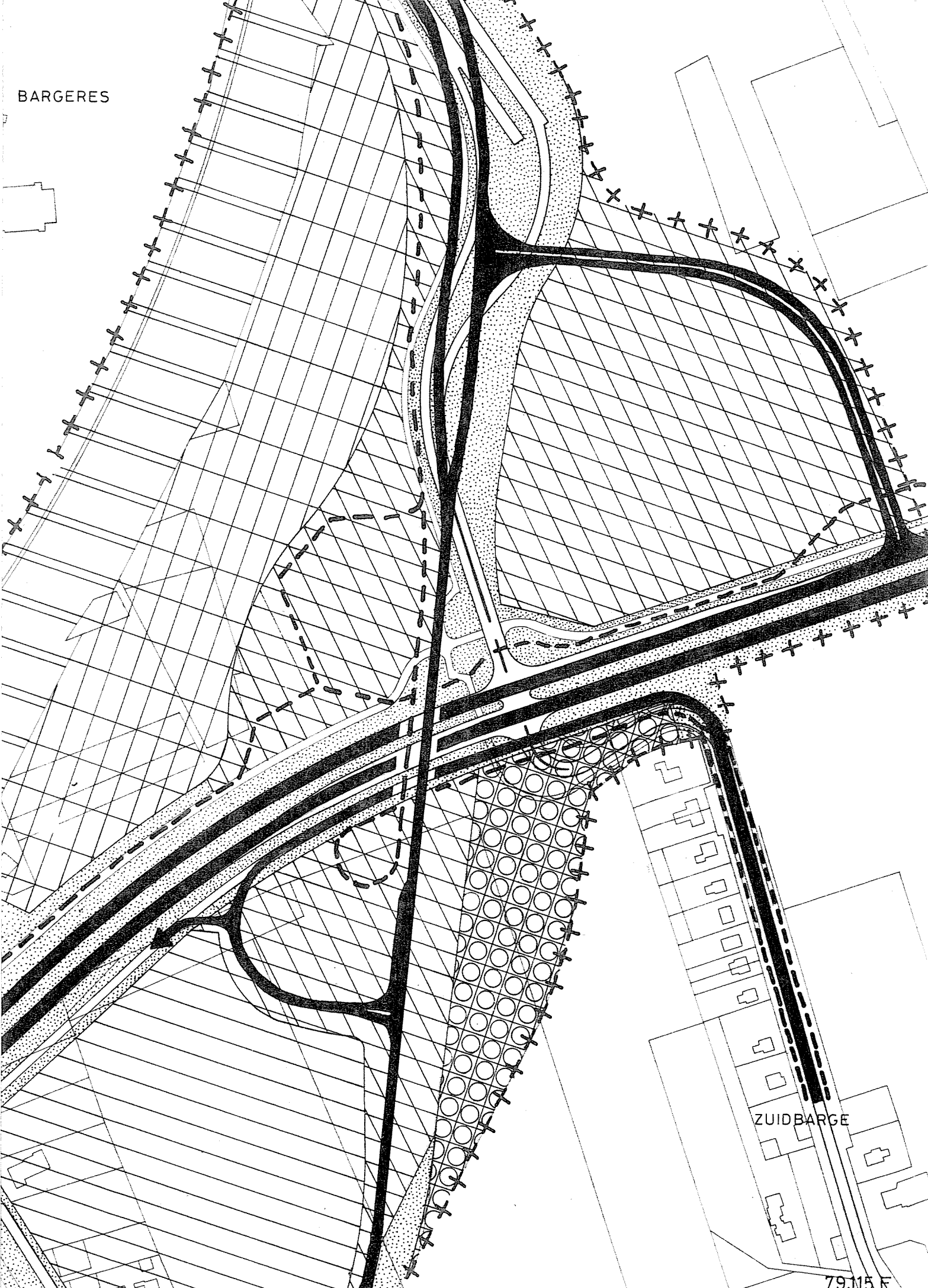


ZUIDBARGE

TIJDELIJKE OPLOSSING

79.15 D
SCHAAL 1:2500

BARGERES



ZUIDBARGE

DEFINITIEVE OPLOSSING

79.15 E
SCHAAL 1:2500