


Vastgesteld bestemmingsplan bedrijventerrein
Buitenvaart II
Gemeente Hoogeveen

Toelichting

Hoogeveen, 23 februari 2006

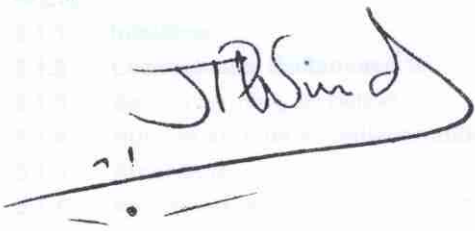
Toelichting

Gemeente Hoogeveen Vastgesteld bestemmingsplan bedrijventerrein Buitenvaart II

Behoort bij besluit van gedeputeerde
staten van Drenthe van 10 oktober
2006 nr. 5.1/200600 2924
p.o. 



GEMEENTE HOOGEVEEN

Behoort bij besluit van de raad
der gemeente Hoogeveen d.d. 23/2/08
De griffier van Hoogeveen,


ADVANCED
DECISION
SYSTEMS
adecs oost

HOSPER
Landschapsarchitectuur
en stedenbouw

Inhoudsopgave

1	Inleiding	8
1.1	Aanleiding van het plan	8
1.2	Keuze locatie zoekgebied	8
1.3	Inhoud toelichting	8
2	Beleidskader en hoofduitgangspunten planvorming	9
2.1	Bovengemeentelijk en gemeentelijk beleid	9
2.1.1	Bovengemeentelijk beleid	9
2.1.2	Gemeentelijk beleid	10
2.2	Behoeftte aan bedrijventerrein	10
2.3	Hoofduitgangspunten planvorming	11
3	Planproces	12
3.1	Besliskundig contourkeuzemodel	12
3.1.1	Informatiegestuurde aanpak	12
3.1.2	Inventarisatie landschappelijke en ruimtelijke kwaliteiten	15
3.1.3	Leefbaarheid	17
3.1.4	Wens voor behoud van de openheid	17
3.2	Welke kansen biedt het gekozen model	19
3.2.1	Model 'twee kernen' past bij de landschapstypologie	19
3.2.2	Passend bij bestaande sferen in het gebied	19
3.2.3	Het bedrijventerrein wordt een herkenbaar element, passend in het landschap	19
3.2.4	Flexibiliteit in interne verkaveling	21
3.2.5	De koppeling tussen Buitenvaart I en Buitenvaart II rond Mr. Cramerweg	21
3.2.6	Bescheiden noordelijk blok behoudt de leefbaarheid voor bewoners in dit deel	21
4	Beschrijving plangebied en planontwerp	22
4.1	Huidige situatie	22
4.1.1	landschap	22
4.1.2	water	22
4.1.3	kabels en leidingen	22
4.1.4	huidig gebruik	22
4.1.5	lintbebouwing Hollandscheveldse Opgaande	22

4.2	Planbeschrijving	23
4.2.1	Van visie naar landschappelijk en stedenbouwkundig plan	23
4.2.2	De landschappelijke componenten	25
4.2.2.1	Deelgebied 'Krakeelse Wijken'	27
4.2.2.2	Deelgebied Hollandscheveldse Opgaande	29
4.2.2.3	Deelgebied "Hollandsche Wijken'	30
4.2.2.4	De 'Riegheuvel'	33
4.2.2.5	De Langedijk en de nieuwe fietsroute	37
4.2.3	Het bedrijventerrein; ontwerp voor een efficiënte machine	39
4.2.3.1	Hoofdonsluiting: de Mr. Cramerweg	41
4.2.3.2	'Turbine'	45
4.2.3.3	Interne structuur van Buitenvaart II - noordelijk blok	49
4.2.3.4	Interne structuur van Buitenvaart II - zuidelijk blok	53
4.2.3.5	Onderbouwing beplantingskeuzes	59
4.2.3.6	Faseringsmogelijkheden	61
4.3	Richtlijnen voor beeldkwaliteit	63
4.3.1	Inrichting van privé-domein van het noordelijk blok	63
4.3.1.1	Kavel DOC zuivelfabriek	63
4.3.1.2	Zichtlocatiekavels Mr. Cramerweg	63
4.3.1.3	Binnenkavels	65
4.3.1.4	Buitenkavels	67
4.3.2	Inrichting van privé-domein van het zuidelijk blok	69
4.3.2.1	Zichtlocatiekavels Mr. Cramerweg	69
4.3.2.2	Buitenrandkavels	69
4.3.2.3	Binnenkavels	71
4.3.3	Beeldkwaliteitplan	72
4.3.3.1	De functie van een beeldkwaliteitplan	72
4.3.3.2	Kaveltypen	72
4.3.3.3	Categorieën	72
4.3.3.4	Status van het beeldkwaliteitplan	73
4.3.4	Richtlijnen voor de inrichting van de openbare ruimte	74
4.3.4.1	Het verschil tussen een beeldkwaliteitplan en een voorlopig ontwerp openbare ruimte	74
4.3.4.2	Ambities in uitwerking van de openbare ruimte	74
	Bijlage: profielen bij toelichting planbeschrijving	75
5	Milieu en wateraspecten	89
5.1	MER	89
5.1.1	Inleiding	89
5.1.2	Locatiekeuze Buitenvaart II	89
5.1.3	Besluitvorming en beleid	90
5.1.4	Huidige situatie en milieuambities	90
5.1.5	Autonome ontwikkeling	91
5.1.6	Voorgenomen activiteiten	91
5.1.7	Gevolgen voor milieu	92

5.1.8	Leemte in kennis en informatie	96
5.1.9	Evaluatie achteraf	96
5.1.10	Toetsing	96
5.1.11	Aanvulling	96
5.2	Geluid	97
5.2.1	Wegverkeerslawaai	97
5.2.2	Industrielawaai	102
5.2.3	Cumulatie wegverkeers- en industrielawaai	104
5.3	Milieuzonering	105
5.3.1	Doelstelling	105
5.3.2	Toegelaten bedrijven	105
5.3.3	Maatregelen	105
5.3.4	Realisering milieuzonering	107
5.4	Bodem	108
5.5	Wateraspecten	110
5.5.1	Ruimtelijk ontwerp en inrichting	110
5.5.2	Waterhuishoudkundige situatie	110
5.6	Luchtkwaliteit	112
5.7	Natuur, cultuurhistorie en archeologie	114
5.7.1	Natuur	114
5.7.2	Cultuurhistorie	115
5.7.3	Archeologie	115
5.8	Veiligheid	116
5.9	Overige belemmeringen	117
5.9.1	Transportleidingen	117
5.9.2	Waterwingebied	117
5.9.3	Vliegveld Hoogeveen	117
5.10	Vervoer	118

6	Duurzaamheid	120
7	Juridische vormgeving	124
8	Uitvoerbaarheid	128
8.1	Economische uitvoerbaarheid	128
8.2	Versnelde ontwikkeling	129
9	Handhaving	132
10	Vooroverleg en inspraak	133
	Bijlagenlijst bestemmingsplan Buitenvaart II	156

1 Inleiding

1.1 Aanleiding van het plan

De gemeente Hoogeveen heeft op grond van de historische uitgifte voor de komende 10 jaar behoefte aan ca. 100 ha. netto bedrijventerrein. Bovendien heeft Hoogeveen volgens de Regiovisie Zuid-Drenthe/Noord-Overijssel "Met het oog op 2030" een functie voor de opvang van (boven)regionale bedrijvigheid. Volgens het Provinciaal Omgevings Plan (POP II) Drenthe ligt Hoogeveen binnen de economische kernzone, hetgeen niet verwonderlijk is gegeven de bereikbaarheid van Hoogeveen via de A28 en de A37 (pag. 116, 121 en 122 POP II).

Om gestalte te geven aan deze functie is voldoende voorraad aan bedrijventerrein noodzakelijk.

Oorspronkelijk heeft de gemeenteraad van Hoogeveen het plan Buitenvaart II op 28 februari 2002 vastgesteld.

De provincie Drenthe keurde het plan op 24 september 2002 grotendeels goed. Op 28 april 2004 vernietigde de Raad van State het plan. Gezien het feit dat gebleken is dat de behoefte aan bedrijventerrein nog even groot is, zie hoofdstuk 2.2, heeft de gemeente Hoogeveen besloten het plan Buitenvaart II alsnog in procedure te brengen.

1.2 Keuze locatie zoekgebied

Uit het POP I Drenthe bleek dat zowel de zuidoostkwadrant van het klaverblad Hoogeveen en een uitbreiding van Buitenvaart opties waren voor de ontwikkeling van bedrijventerrein.

De gemeente Hoogeveen heeft destijds laten onderzoeken welke locatie het meest geëigend is om te voorzien in een verdere bedrijventerreinontwikkeling.

Met de Locatiestudie Bedrijventerrein Hoogeveen is de afweging voor de locatie Buitenvaart II gemaakt.

De gemeente Hoogeveen en de provincie Drenthe hebben samen onderzocht welke optie de beste was. Hiertoe is overleg gevoerd en heeft de provincie de afwegingen van de gemeente bestudeerd.

De provincie was met de gemeente van mening dat Buitenvaart de meest geschikte locatie was. De locatie paste binnen het beleid dat in het POP I Drenthe was uiteengezet.

Met name de goede mogelijkheden voor ontsluiting vanaf de A37 is bepalend geweest voor de keuze.

Bij haar vernietigingsbesluit heeft de Raad van State onder andere aangegeven dat deze locatiekeuze niet voldoende gemotiveerd was. De gemeente Hoogeveen heeft vervolgens nader onderzoek laten verrichten en de afweging heroverwogen. Een en ander is weergegeven in het rapport "Aanvulling Locatiestudie Bedrijventerrein Hoogeveen", Adecs Oost bv, 17 februari 2005, zie ook hoofdstuk 3 van deze Toelichting.

Op grond hiervan heeft de gemeente alsnog gekozen voor de locatie Buitenvaart II. In POP II Drenthe heeft de provincie deze locatie ook aangewezen als locatie voor een bedrijventerrein.

1.3 Inhoud toelichting

In deze toelichting wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op het beleidskader van rijk, provincie en gemeente, de behoefte aan bedrijventerrein in Hoogeveen en de hoofduitgangspunten voor de planvorming.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 ingegaan op het planproces dat tot de opstelling van dit bestemmingsplan heeft geleid.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het plangebied en het planontwerp.

In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op milieu en wateraspecten.

Duurzaamheidsaspecten die in het plan een rol spelen worden in hoofdstuk 6 uiteengezet.

In hoofdstuk 7 wordt beschreven op welke wijze de ambities en doelstellingen in de planvoorschriften vertaald worden, waarna in hoofdstuk 8 de financiële haalbaarheid aan de orde komt.

In hoofdstuk 9 worden de handavingsaspecten van dit plan verwoord. In hoofdstuk 10 worden tenslotte de resultaten van vooroverleg en inspraak verantwoord.

2 Beleidskader en hoofduitgangspunten planvorming

2.1 Bovengemeentelijk en gemeentelijk beleid

2.1.1 Bovengemeentelijk beleid

Volgens de Nota Ruimte die op 21 februari 2005 door de Tweede Kamer is besproken en goedgekeurd staat Nederland voor de opgave ruim 21.000 hectare bedrijventerreinen, ruim éénvijfde deel van het huidige areaal, te herstructureren. De ervaring leert echter - zo wordt gesteld - dat herstructurering maar in zeer beperkte mate terreinwinst oplevert. Daarom wordt in de Nota aangegeven dat er nog 23.000 hectare nieuw bedrijventerrein benodigd is.

De uitvoering van het beleid voor bedrijventerreinen is opgenomen in de uitvoeringsagenda bij de Nota Ruimte. Daarnaast heeft het rijk in 2004 een Actieplan Bedrijventerreinen uitgebracht. Het rijk zal de ontwikkelingen van nieuwe bedrijventerreinen en herstructurering van bestaande bedrijventerreinen stimuleren.

Voor verstedelijking en economische activiteiten gaat het rijk uit van de bundelingsstrategie. Deze bundeling heeft - als dus de nota - veel voordelen. De steden worden ondersteund in hun functie van economische en culturele motor. In steden en dorpen wordt het draagvlak voor voorzieningen ondersteund. Infrastructuur kan worden geconcentreerd en optimaal worden benut. Bundeling van verstedelijking en economische activiteiten betekend dat nieuwe bebouwing voor deze functies grotendeels geconcentreerd tot stand komt, dat wil zeggen *in bestaand* gebouwd gebied, *aansluitend op* het bestaande bebouwde gebied of in *nieuwe clusters* van bebouwing daarbuiten. Aan bedrijven en voorzieningen met omvangrijke vervoerstromen moet ruimte worden geboden op plekken met een goede aansluiting op verschillende soorten vervoer. Door de toename van (verspreide) bebouwing begint Nederland, gezien vanaf de weg of vanuit de trein, te lijken op één grote stad. Integraal gebiedsontwerpen kan dit voorkomen en afwisselende panorama's behouden of herstellen.

Doelstelling van het provinciaal beleid is het versterken van de woon-, werk-, recreatie- en voorzieningenfunctie van de belangrijkste kernen, die liggen langs de hoofdinfrastructuur. Dit komt overeen met de nadruk op clustering in de Regiovisie Groningen-Assen en de Regiovisie Zuid-Drenthe / Noord-Overijssel "Met het oog op 2030".

Het zwaartepunt zal hierbij liggen bij de twee gelijkwaardige maar wel andersoortige kerngebieden:

- Zone Groningen-Assen
- Zone (Zwolle-) Meppel-Hoogeveen-Emmen (-Emsland).

Het Provinciaal Omgevingsplan (POP II - vastgesteld door de Provinciale Staten op 7 juli 2004) gaat voor de ontwikkeling van de bedrijvigheid uit van de doelstelling dat in de streekcentra er voortdurend voldoende mogelijkheden zijn voor de vestiging van bedrijven op geschikte plekken, met inachtneming van de verscheidenheid, die zich in de vraag naar soorten terreinen kan voordoen. (pag. 96). Het beleid is erop gericht nieuwe bedrijven te stimuleren zich te vestigen in de streekcentra, om te bewerkstelligen dat het economisch milieu er wordt versterkt. Voor Drenthe ligt het accent op bundeling van de ruimtelijk- economische activiteiten in de economische kernzones (pag. 103). Voor het aantal arbeidsplaatsen en hectaren bedrijventerrein is een specifiek aandeel in de groei niet bepaald, maar dit zal minstens 5% hoger liggen dan hetgeen gerealiseerd is in de periode 1990 - 2000. In de provinciale Nota bedrijventerreinen is de behoefte aan ruimte voor bedrijventerreinen tot 2015 geschat op 425 hectare naast de 700 hectare die nog beschikbaar is. Vanuit een zuinig ruimtegebruik en gezien de bestaande bedrijventerreinen is revitalisering van de oude terreinen noodzakelijk. Hierdoor wordt wellicht de benodigde hoeveelheid nieuwe bedrijventerreinen kleiner.

In het POP wordt eveneens aangegeven dat de provincie zich aansluit bij de corridorgedachte. Dit houdt in dat de provincie verdere ontwikkeling van de grotere kernen langs de ontwikkelingsassen, waarlangs de bedrijvigheid zich concentreert en het transport plaatsvindt, promoot. De assen met de meeste potentie zijn de A28 (Zwolle-Hoogeveen) en de vertakking daarvan in noordelijk richting naar Groningen en in oostelijke richting naar Emmen-Emsland (A37). Op dit kruispunt van A28 en A37 vervult Hoogeveen een functie als streekcentrum.

De genoemde steden in de kernen hebben bovendien als functie bedrijventerreinen met een (boven)regionale functie te ontwikkelen. Naast kwantitatieve aspecten zal ook steeds meer aandacht worden besteed aan kwalitatieve aspecten, zoals:

- Segmentatie van bedrijventerreinen;
- Goede inpassing in de bestaande ruimtelijke structuur.

Voor Drenthe-zuid wordt in het POP aangegeven dat de A28-A37 de spil van de corridor vormt voor verdere bedrijfsontwikkeling. Bij Meppel en Hoogeveen ligt voor distributiebedrijven de prioriteit bij uitbreiding van bestaande bedrijventerreinen. Bij Meppel is dit het bedrijventerrein Noord en een nat bedrijventerrein aan de westzijde. Bij Hoogeveen is dit het bedrijventerrein Buitenvaart en de terreinen aan de noordoostzijde. Als gebied voor hoogwaardige bedrijvigheid dient het gebied ten noorden van de spoorlijn, oostelijk van de A28 in aansluiting op het stationsgebied van Hoogeveen.

In juni 1999 werd in de Regiovisie Zuid-Drenthe / Noord-Overijssel "Met het oog op 2030" gesteld dat "Hoogeveen profiteert van haar ligging op een west-oost en een noord-zuidas. Bij deze gemeente ligt de nadruk dan ook op wegtransport en op distributie activiteiten. Van belang zijn de foodsector, de elektrotechnische industrie en de transportmiddelenindustrie en de zich ontwikkelende sector commerciële diensten".

2.1.2 Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk beleid met betrekking tot bedrijvigheid haakt aan bij het provinciaal beleid. Dit betekent dat de gemeente streeft naar het aantrekken van (boven)regionale bedrijvigheid. Daarnaast is het beleid gericht op voldoende ruimte voor bedrijven die lokaal of regionaal gebonden zijn en relatief klein zijn.

2.2 Behoeftte aan bedrijventerrein

Hoogeveen kent een aantal onderscheidende voordelen ten opzichte van haar collega-gemeenten zoals Zwolle, Heerenveen, Drachten, Assen, Emmen, Coevorden en Meppel:

- Hoogeveen is (vanuit het westen en zuiden) de eerste grote gemeente die vestigingsprojecten de mogelijkheid biedt van een IPR-premie (subsidieregeling investeringsprojecten);
- Hoogeveen is een gemeente die relatief dicht bij Zwolle ligt, zonder echter hiervan eventuele nadelen (b.v. hogere grondprijzen) te ondervinden;
- Hoogeveen is, als tweede industriekern in Drenthe en als vierde in Noord Nederland, gelegen in de economische gordel (Meppel-Hoogeveen-Emmen). Dat biedt duidelijke locatievoordelen bij bijvoorbeeld industriële bedrijfsverplaatsingen en vestiging van filialen.

In de behoefteeraming ('Marktverkenning ruimtebehoefte bedrijven en kantoren'; afd. EZ gemeente Hoogeveen en 'Behoeftteraming bedrijventerreinen Hoogeveen nader bekeken'; ETIN) wordt uitgegaan van een jaarlijkse uitgifte van 8,5 ha netto uitgeefbaar. Dit cijfer is gebaseerd op de historische uitgifte in de afgelopen 10 jaar. Omdat er steeds meer bedrijvigheid komt en steeds meer bedrijven aangewezen zijn op vestiging op een bedrijventerrein, wordt een extra vraag verwacht van ca. 1 ha per jaar. Voor de opvang van bedrijven in het kader van het Provinciaal Omgevings Plan wordt door toestroom uit de kleinere Drentse plaatsen een extra vraag van 1,5 ha per jaar verwacht. Dit betekent in totaal een jaarlijkse behoefte van circa 11 ha. Eind 2004 is de behoefteeraming nogmaals gezien in het licht van de afremmende economie ("Behoeftteraming bedrijventerreinen Hoogeveen, nogmaals gezien", december 2004, ETIN Adviseurs). Hieruit werd de conclusie getrokken dat er de komende jaren voldoende vraag naar bedrijventerrein is om Buitenvaart II in zijn volle omvang te kunnen ontwikkelen.

In de marktonderzoeken wordt aangegeven dat in verband met een goed aanbod het noodzakelijk is een zogenaamde ijzeren voorraad te hebben. Deze voorraad wordt bepaald door 3 tot 5 maal de jaarlijkse behoefte te nemen. Hoogeveen gaat in principe uit van ca. 44 ha (= 4 maal de jaarlijkse behoefte van 11 ha.).

Opgemerkt wordt dat op het bedrijventerrein De Wieken vrijwel geen uitgeefbare grond meer aanwezig is en dat de laatste kavel op het Logistiek Centrum Hoogeveen aan de A28 begin 2001 is verkocht. Het bouwrijpmaken van bedrijventerrein Buitenvaart I is in 2001 gestart - circa 2,5 jaar later dan oorspronkelijk gepland - en er zijn reeds vele gesprekken geweest met bedrijven die zich daar willen vestigen. Op dit moment zijn vrijwel alle woon-werk kavels en circa een derde van de bedrijfskavels uitgegeven. Eveneens voor ongeveer een derde zijn er kavels in optie gekomen. Dit betekent dat er tussen de 16 en 32 ha beschikbaar is. Dit is aanzienlijk minder dan de volgens de gemeente benodigde 'ijzeren voorraad' van ca. 44 ha.

Bij de vraag naar grote kavels doen zich nog extra belemmeringen voor. Bedrijventerreinen, en dat geldt ook voor Buitenvaart I, zijn opgedeeld in gebieden met verschillende milieucategorieën en zijn veelal van tevoren verkaveld. Theoretisch kan er nog uitgeefbaar terrein beschikbaar zijn, terwijl door combinatie van beschikbare (verspreide) kavels en milieuzonering er onvoldoende aaneengesloten gebied is te vinden met name voor grote ruimtevragers.

Met de vestiging in 2003 van het Zuivelpark DOC blijft in het noordelijk blok nog ca. 9 ha. netto uitgeefbaar terrein over. Dit betekent dat de 'ijzeren voorraad' op dat moment nog steeds slechts ca. 25 à 44 ha. bedraagt. Hieruit blijkt de noodzaak tot een snelle verdere procedurele afhandeling van Buitenvaart II in zijn totale omvang van totaal ca. 100 ha. netto.

Met een jaarlijks gemiddelde uitgifte aan bedrijventerreinkavels van tussen de 8,5 en 11 ha. (Zuivelpark DOC niet meegerekend) heeft de gemeente Hoogeveen voor een periode van 10 jaar dus tussen de 85 en 110 ha. netto uitgeefbaar terrein nodig. De ontwikkeling van Buitenvaart II van ca. 100 ha. netto past daar dus volledig binnen, waarbij deze bij een blijvend afremmende economie gefaseerd kan worden aangelegd.

2.3 Hoofduitgangspunten planvorming

Bij de planvorming zijn een aantal hoofduitgangspunten geformuleerd, welke naast de hiervoor beschreven beleidskaders met de specifieke mogelijkheden van het zoekgebied samenhangen. Daarnaast is het proces, dat in hoofdstuk 3 wordt beschreven mede een uitgangspunt geweest bij de planvorming.

De hoofduitgangspunten zijn als volgt te formuleren:

- er dient ca. 100 ha. netto bedrijventerrein gerealiseerd te worden
- het bedrijventerrein dient de leefbaarheid van Hollandscheveld niet aan te tasten
- het bedrijventerrein dient landschappelijk goed ingepast te worden
- het bedrijventerrein dient goed ontsloten te worden
- het bedrijventerrein dient duurzaam te zijn
- de waterhuishouding dient duurzaam te zijn
- het bedrijventerrein dient een zodanige milieuzonering te hebben dat leefbaarheid van omwonenden gegarandeerd is en het aangrenzende landelijk gebied zo weinig mogelijk verstoord wordt.

3 Planproces

3.1 Besliskundig contourkeuzemodel

3.1.1 Informatiegestuurde aanpak

Het planproces voor het ontwikkelen van het bedrijventerrein Buitenvaart II kende een informatiegestuurde aanpak. In eerste instantie leverden zoveel als noodzakelijk zijnde instanties kennis en ervaringen over het gebied en het te realiseren programma. Onderzoeken zijn verricht op onder andere economische aspecten (ETIN Adviseurs), milieu en natuur waarden (Milcura), bevolkingsontwikkeling (Prognose bv.), ruimtelijke aspecten (Bureau Alle Hosper), water- en bodemkundig onderzoek (Oranjewoud), verkeersprognoses (DHV) en cultuurhistorische waarden (Tuin- en landschapsarchitect Jacqueline Muffels). Deze input werd verwerkt in een lijst van criteria die diende om het besliskundig computermodel een contour van de grenzen van het bedrijventerrein te laten genereren. De contour is gebaseerd op de keuzes die ambtenaren, bewoners, adviseurs en bestuurders gezamenlijk hebben gemaakt in zake welke criteria boven andere criteria worden gesteld. Via het puntensysteem dat de computer toekent aan de diverse contourmodellen die in de computer zijn ingevoerd, was te herleiden welk model de geprefereerde criteria het hoogst honoreerde. Van het proces dat met het computermodel is doorlopen is een opzichzelfstaand rapport 'Besliskundig contourkeuzemodel Buitenvaart II' (Adecs bv, 15 juni 2000) opgesteld. Hieronder volgt de samenvatting van dat rapport.

"Binnen een gebied van 415 ha tussen Buitenvaart I en het dorp Hollandscheveld moet een nieuw bedrijventerrein Buitenvaart II komen. De bruto omvang ligt tussen de 70 ha en 120 ha. Vanaf januari 2000 is binnen de gemeente Hoogeveen een ontwerpgroep aan het werk om voor dit gebied een bestemmingsplan te ontwikkelen. Ter ondersteuning van deze ontwerpgroep is een besliskundig contourkeuzemodel ontwikkeld waarmee iedere mogelijke vorm en plaats (contour) van het bedrijventerrein op wenselijkheid beoordeeld kan worden. Wenselijkheid wordt in het model uitgedrukt in hoe goed een contour van het bedrijventerrein tegemoet komt aan de eisen (criteria) die in het model zijn opgenomen. De criteria zijn afgeleid van de doelen, wensen en randvoorwaarden die door de betrokkenen naar voren zijn gebracht. Het "tegemeet komen aan een criterium" wordt in procenten ten opzichte van de beste score aangegeven.

De grootte van het bedrijventerrein

De ontwerpgroep heeft het model eerst gebruikt om te beoordelen of een bedrijventerrein van ca. 120 ha bruto binnen het totale zoekgebied mogelijk is. Daarvoor is nagegaan waar de contour van het bedrijventerrein zou komen te liggen als aan ieder criterium afzonderlijk de voorkeur wordt gegeven. Dit leverde 14 alternatieven op. Uit al deze alternatieven bleek dat voor een bedrijventerrein van 120 ha bruto voldoende ruimte en mogelijkheden overblijven om alle andere criteria te honoreren. (In een later stadium is, gezien ook het ruimtelijk ontwerp, de bruto omvang vergroot naar circa 165 hectare.)

Verschillende alternatieven

De afweging rond de contourkeuze van het bedrijventerrein spitst zich vooral toe op drie thema's: leefbaarheid, economie en milieu. Daarom zijn met het model drie "thema-alternatieven" opgesteld. Ieder thema-alternatief geeft de contour zoals die eruit zou komen te zien als de criteria, behorend bij dat thema, hoog worden gewaardeerd. Zo zijn naast elkaar gezet:

- *het meest leefbare alternatief*
- *het economisch meest aantrekkelijke alternatief*
- *het meest milieu vriendelijke alternatief*

Tegelijkertijd zijn diverse "richtings-alternatieven" bekeken. Dat zijn alternatieven waarbij vooraf een bepaalde oplossingsrichting wordt aangegeven en waarvan met het model de bijbehorende invloed per criterium zichtbaar wordt gemaakt. De meest onderscheidende daarvan zijn:

3.1 Samenvatting van het planproces en het besliskundig contourkeuzemodel

- *alternatief Noord: een uitbreiding aan Buitenvaart I vast, compact in het noorden;*
- *alternatief Midden: concentratie van het bedrijventerrein in het gebied tussen het Hollandscheveldse Opgaande en de Langedijk;*
- *alternatief Zuid: zoveel mogelijk alles ten zuiden van de Langedijk;*
- *alternatief Noord/Zuid: zoveel mogelijk vrijhouden van het gebied tussen het Hollandscheveldse Opgaande en de Langedijk.*

De ontwerpgroep heeft op basis van de verschillende kenmerken en scores van de alternatieven gekozen om in twee richtingen verder te gaan. De richting van de aaneengesloten band van noord naar zuid zoals het meest leefbare alternatief aangeeft en de richting van twee aparte kernen zoals naar voren komt in het milieualternatief en het alternatief Noord/Zuid.

De belangrijkste redenen die bij deze keuze een rol hebben gespeeld zijn de relatief hoge score voor leefbaarheid in beide richtingen (wat ook bevestigd is door de reacties van de bewoners op de bewonersbijeenkomst van 8 mei 2000) en, voor wat betreft het 2-Kernen-alternatief, het feit dat ook het milieualternatief deze richting aangeeft. Beide alternatieven scoren laag ten opzichte van het economisch meest gunstige alternatief. De ontwerpgroep is echter van mening dat het economisch alternatief, zoals het nu uit het model komt, niet realistisch is. De contour is zo versnipperd, dat het niet mogelijk is om hier in een later stadium zonder veel extra kosten, een acceptabel geheel van te maken. Daarbij komt dat de score voor economie zowel in een Band-alternatief als in een 2-Kernen-alternatief in werkelijkheid hoger zal kunnen zijn door het maken van zichtlocaties langs de verlengde Mr. Cramerweg.

Het voorkeursalternatief

Om de voorkeur te kunnen geven aan òf het Band-alternatief òf het 2-Kernen-alternatief, zijn beide alternatieven in het model uitgewerkt en van scores voorzien. Deze scores geven nog geen aanleiding tot de keuze van één van beide alternatieven. Als het streven is de drie thema's zoveel mogelijk gelijk te waarderen, scoort het Band-alternatief het best. Maar als het voorkeursalternatief vooral door leefbaarheid en milieu moet worden bepaald, scoort het 2-Kernen-alternatief het best.

Als naar de kansen van beide alternatieven voor landschappelijke en stedenbouwkundige ontwikkelingen wordt gekeken, zijn er wel duidelijke verschillen in waardering aan te geven:

- *de bestaande landschapskenmerken kunnen in het 2-Kernen-alternatief doorgezet worden, in het Band-alternatief niet;*
- *met het 2-Kernen-alternatief kunnen alle drie de bestaande "sferen" binnen de landschapsstructuur in tact blijven; met het Band-alternatief alleen de woonsfeer in het noorden;*
- *het zuidelijke blok van het 2-Kernen-alternatief is te ontwikkelen als een herkenbaar stevig element, passend in de bestaande maat en schaal van het landschap; de toevoeging van een nieuw "lint" - het kenmerk van het landschap waar het Band-alternatief op is gebaseerd - zal niet de uitwerking hebben die ermee bedoeld is omdat de grote maten van moderne bedrijfskavels en de praktische wens van aangesloten gebieden zullen eerder leiden tot een massieve, bandvormige bedrijvenmuur dan tot een gevarieerd beeld, zoals men zich dat bij een woon-werk-lint voorstelt.*
- *in het zuidelijk blok kunnen aaneengesloten bedrijfskavels worden gerealiseerd, die in omvang nergens anders in het zoekgebied mogelijk zijn. Ook kan de flexibiliteit in interne verkaveling geboden worden die nodig is door de spreiding van de verkoop van de kavels over tien jaar. In het Band-alternatief is dit veel moeilijker door de relatief smalle band aan weerszijden van de Mr. Cramerweg.*

Op vrijwel alle genoemde punten wordt het 2-Kernen-alternatief beter beoordeeld dan het Band-alternatief.

Daarom heeft de ontwerpgroep besloten het 2-Kernen-alternatief als voorkeursalternatief aan te wijzen, ondanks dat dit alternatief op economie matig scoort. Voor dit laatste zijn verzachtende omstandigheden aan te geven. Het indicatieve saldo van verwerving van gronden en opbrengst uit grondverkoop zal elkaar in beide alternatieven niet veel ontlopen en in het zuidelijke deel van het 2-Kernen-alternatief zijn mogelijkheden om het aantal zichtlocaties te vergroten."

3.1 Samenvatting van het planproces en het besliskundig contourkeuzemodel



een voorbeeld van een belangrijk zicht in het gebied (vanaf de Riegshoogtendijk langs de Lange Dijk)



drie voorbeelden van zeer verschillende wegprofielen in het gebied: Mr. Cramerweg, Hollandscheveldse Opgaande en Albartsweg



drie afbeeldingen uit de analyse van het landschap: twee entiteiten (Hoogeveen en de Hollandsche Velden), de korrelgrootte van het landschap (massa-ruimte verhouding) en een overzicht van de onderdelen waar de Hollandsche Velden uit bestaan.

alle afbeeldingen komen uit: Analyse van de Hollandsche Velden, Bureau Alle Hosper, april 2000

3.1 Samenvatting van het planproces en het besliskundig contourkeuzemodel

3.1.2 Inventarisatie landschappelijke en ruimtelijke kwaliteiten

In een gelijknamig document is een inventarisatie van het bestaande landschap gemaakt op de ruimtelijke kwaliteiten. Met behulp van kaartmateriaal en foto's zijn de verschillende gebieden binnen het zoekgebied beschreven en uitgelegd. Tevens kwam er uit de inventarisatie een analyse voort over de waarde van de gebieden ten opzichte van de te maken ingrepen in het gebied dat wij de Hollandsche Velden noemen (het landschap rondom Hollandscheveld).

Hieronder een kort overzicht van de toen geconcludeerde punten:

Er is één opgave: de gedeeltelijke transformatie van de Hollandsche Velden tot werk-, woon- en recreatielandschap. Deze opgave is door de tijd in stukken verdeeld. Buitenvaart I hoort bij de snelweg. Heel letterlijk doordat het er aan vast gemaakt is. Buitenvaart II (diverse ontwikkelingsfasen) is net als Buitenvaart I een bedrijventerrein. De beschikbare locatie voor Buitenvaart II kent echter een andere context dan de locatie van Buitenvaart I.

Doel is om Buitenvaart II zo efficiënt mogelijk bij de snelweg te betrekken, maar dit niet ten koste van de landschappelijke kwaliteiten te laten gaan. Het grote ruimte beslag van Buitenvaart II vereist een landschap dat van dezelfde schaal moet zijn.

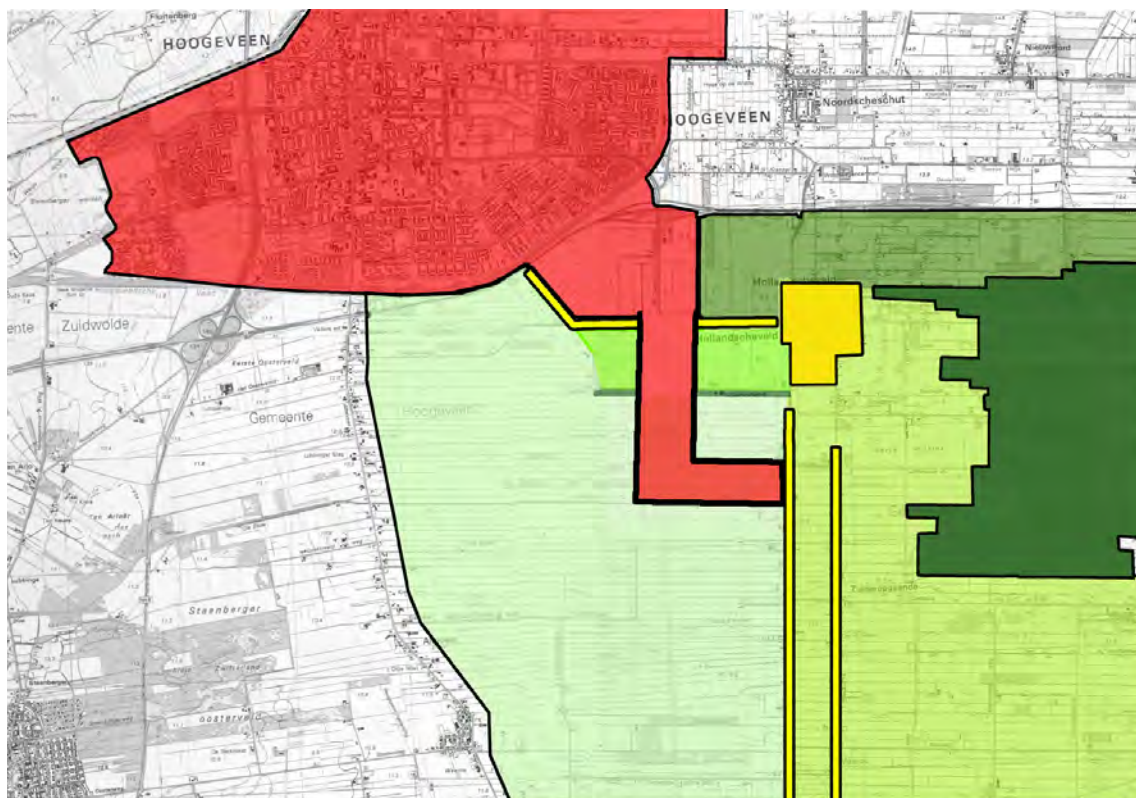
De ruimte aan de oostzijde van de Mr. Cramerweg is niet hetzelfde als aan de westzijde, bij Buitenvaart I. De Krakeelsedijk, beplanting en bebouwing, zorgen voor een andere ruimte tussen A37 en het Hollandscheveldse Opgaande, dan aan de zijde van Buitenvaart I. De ruimte is helderder in structuur (wijken, sloten) en beplanting. Aan de oostzijde van de bestaande Mr. Cramerweg zou alleen de zone in het verlengde van de strook tankstation 'Spang' geschikt zijn voor bedrijvenontwikkeling. Dit is tevens een echte zichtlocatie, direct gekoppeld aan de Mr. Cramerweg.

Het deel tussen Hollandscheveldse Opgaande en Langedijk is qua eenheid vrij klein; de oost-west richting is lang, maar noord-zuid is de strook relatief smal. Daarbij moet rekening worden gehouden met het achteraanzicht van het woonlint, het Hollandscheveldse Opgaande en de cultuurhistorische, ecologische en bodemkundige ongeschiktheid voor grootschalige bebouwing van de westelijke helft van dit deel. De zone van de Langedijk kan van grote recreatieve waarde worden wanneer de Langedijk een langzaamverkeerroute wordt van Hoogeveen naar recreatiegebied Schoonhoven.

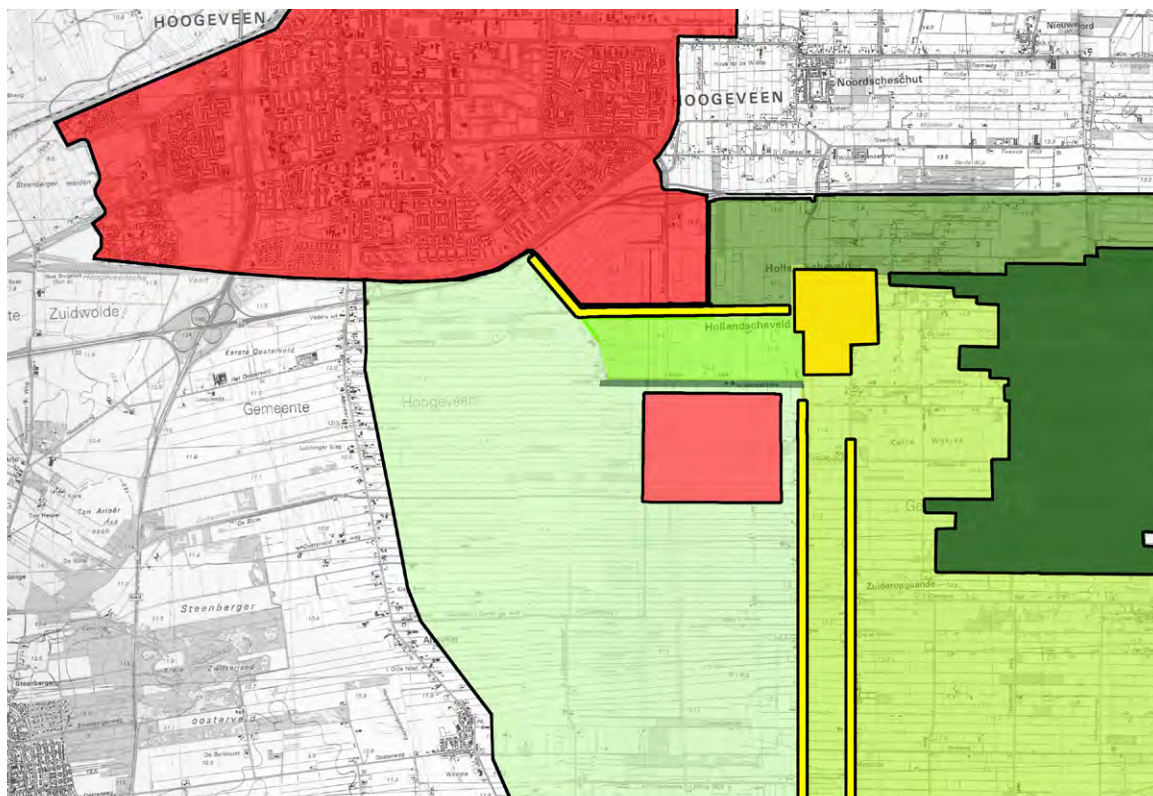
Ten zuiden van de Langedijk opent het landschap zich. Vooral vanaf de Riegshoogtendijk naar Alteveer toe wordt de waarde van de openheid steeds groter. De grootschaligheid biedt echter ook grotere mogelijkheden voor massa. Een kloek blok (zoals alle bestaande beplantingsblokken in de ruimte) draagt bij aan de kwaliteit van de beleving van de ruimte. De Langedijk mag niet opgaan in het bedrijvenblok ten zuiden ervan. Onderscheid tussen de Langedijk en dit nieuwe blok is gewenst. De kans voor een bedrijventerrein in deze ruimte moet gepaard gaan met een kloeke, geometrische vorm. Tevens moet de rand van het blok opgevat worden als een bomenweide; rijen bomen in het gras staan strak om het gehele blok van bedrijfskavels heen.

De Mr. Cramerweg wordt rechtdoor getrokken tot aan de Zuidwolderwaterlossing. Halverwege is een verbinding tussen de Mr. Cramerweg en de bestaande Albartsweg. Het laatste, minder intensief bereiden deel van de Mr. Cramerweg loopt evenwijdig aan Zuidwolderwaterlossing en maakt een verbinding met de Riegshoogtendijk. Zo zou er een nieuwe ontsluiting kunnen ontstaan vanaf de afslag A37 door het hele gebied; de Mr. Cramerweg. Op deze wijze ontstaat een landschappelijke invulling die de bestaande dogmatische tegenstelling tussen stad, bedrijventerrein en landschap opheft. Er ontstaat een landschap waar wonen, werken en recreëren naast en met elkaar kunnen bestaan en een bijdrage leveren aan de ruimtelijkheid van het landschap van de Hollandsche Velden.

3.1 Samenvatting van het planproces en het besliskundig contourkeuzemodel



model uit de laatste ronde van de contourkeuze: model 'band'



model uit de laatste ronde van de contourkeuze: model 'twee kernen'

beide afbeeldingen komen uit: Landschappelijke en Stedebouwkundige kansen bij het 'besliskundig contourkeuze model', Bureau Alle Hosper, juni 2000

3.1.3 Leefbaarheid

Belangrijke criteria die naar voren kwamen waren met name alle aspecten die met leefbaarheid te maken hebben. De gevoeligheid van het realiseren van een bedrijventerrein dicht bij de dorpskern van Hollandscheveld en de bewoonde linten in het gebied is zeer groot. Afstand tot het dorp en afstand tot de bestaande bebouwing in het algemeen waren van meet af aan harde punten. Door middel van het aandragen van diverse modellen, met steeds een andere nuance in wat 'afstand' betekent, is gezocht naar de juiste plek voor het bedrijventerrein.

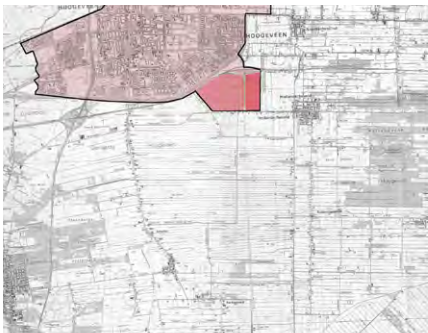
Gaande weg dit onderzoek werd ook duidelijk dat een vroeger gemaakte keuze herzien moet worden. De uitbreidingsmogelijkheden van de woningbouw voor de dorpskern van Hollandscheveld waren voor de lange termijn voorzien tegenover het wooncomplex Beatrix aan westzijde van de Riegshoogtendijk. Uit zowel de onderzoeken voor cultuurhistorische waarden, landschappelijke en ruimtelijke waarden en de conclusies die met betrekking tot Buitenvaart II zijn gemaakt volgt een serie argumenten om juist op deze locatie geen bouwmassa (zelfs geen andere vorm van massa zoals bospercelen) te realiseren. Naar aanleiding van die conclusie, die uit dit proces naar voren kwam, moet in het kader van de uitwerking van de Structuurvisie Hoogeveen gestudeerd worden op alternatieve locaties om de eigen groei van het dorp te kunnen accommoderen. Belangrijk zijn daarbij de relatie tot het dorp, de relatie tot het de verschillende onderdelen van het landschap (zie 3.2.2) en de korrelgrootte van nieuwe woonclusters ten opzichten van de bestaande dorpskern en omringende landschappelijke ruimtes en elementen. De berekeningen voor de bevolkingsontwikkeling in Hollandscheveld voor de komende decennia zijn in het kader van Buitenvaart II gedaan door Prognose bv (juli 2000) op basis van 4 scenario's en bieden houvast bij nadere studie naar omvang, locatie en type nieuwbouw in de toekomst.

3.1.4 Wens voor behoud van de openheid

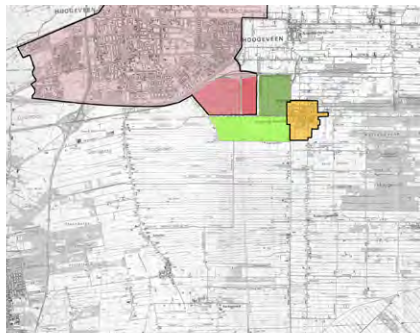
Naast de belangrijke gevoelswaarde van leefbaarheid (afstand tot woningen, afstand tot de dorpskern, zichtrelaties en gevoelsmatig domein van het dorp) is vele malen gesproken over openheid. Na zowel analyse op landschappelijke en ruimtelijke kwaliteiten in het bestaande landschap, is ook veel gesproken over de exacte plekken en gebieden waar de openheid beleefd wordt door bewoners en gebruikers. Uiteindelijk is er een belangrijke conclusiekaart gemaakt waarin in hoofdzaak twee 'kamers' als opmaat naar de derde ruimte, die van de grote openheid, zijn gedefinieerd. (zie onderste afbeelding hiernaast)

Uit dit lange, maar zeer grondige proces kwam het zogenaamde 'twee kernen' model als gewenste contour naar voren. Onder 3.2 wordt een samenvatting gegeven van de kansen voor het Landschappelijk en Stedebouwkundig Ontwerp bij de contour van het 'twee-kernen' model.

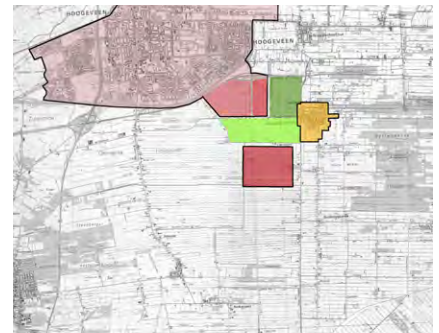
3.2 Kansen bij het gekozen model



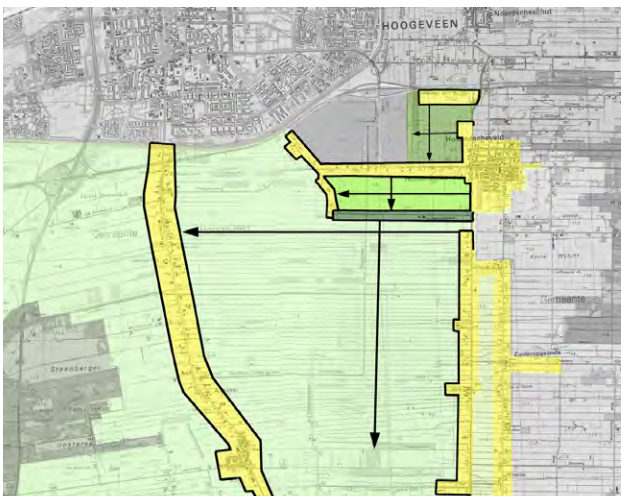
afb. A bij 3.2.1



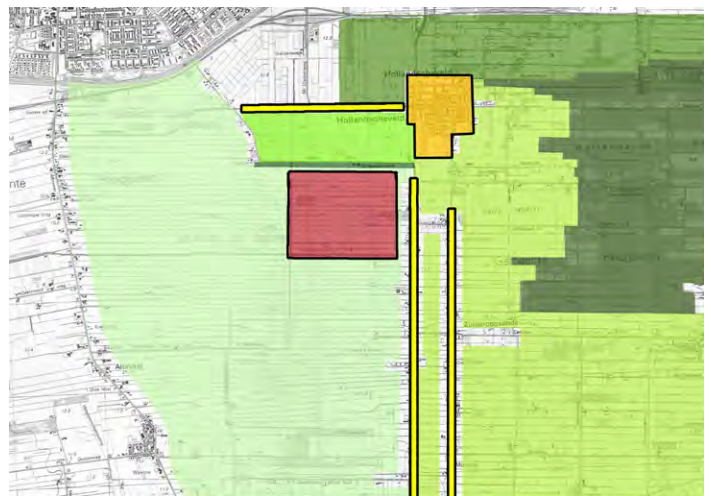
afb. B bij 3.2.1



afb. C bij 3.2.1



afb. bij 3.2.2



afb. bij 3.2.3

3.2 Kansen bij het gekozen model

3.2.1 Model 'twee kernen' past bij de landschapstypologie

Dit model bouwt voort op de landschappelijke typologie van de Hollandsche Velden.

Het gegeven dat Hollandscheveld als een autonome eenheid in het landschap ligt, los van de stedelijke massa van Hoogeveen, wordt in het 'twee kernen model' versterkt.

- A. Er wordt een relatief kleine toevoeging aan het huidige Buitenvaart I gemaakt, zodat Buitenvaart afgerond wordt en kan functioneren als een volwaardige snelweglocatie rond de Mr. Cramerweg. (zie afb. A, 3.2.1)
- B. Door deze kleine uitbreiding van Buitenvaart I is er voldoende ruimte om de bufferzones te koppelen met bestaande landschappelijke eenheden. Deze landschappelijke eenheden hebben een dusdanige grootte, dat er een volwaardige en zeer contrasterende inrichting (recreatie, natuur, kleinschalige landbouw, wonen) aangegeven kan worden. In plaats van camouflage-groen rond het bedrijventerrein kan er landschapsbouw plaatsvinden in de gebieden tussen Buitenvaart I, het dorp Hollandscheveld en de linten Hollandscheveldse Opgaande, Riegshoogtendijk en Langedijk.
(zie afb. B, 3.2.1)
- C. Pas voorbij de Langedijk is er ruimte voor een groot aaneengesloten bedrijvenblok, zonder dat de landschappelijke eenheden worden aangetast. Dit bedrijvenblok hoort functioneel nog steeds bij de snelweg, maar reageert met haar verschijningsvorm en inrichting op het landschap van de Hollandsche Velden, waardoor het een onderdeel van de Hollandsche Velden wordt. Daarnaast wordt op deze wijze de autonomie van het dorp Hollandscheveld versterkt.
(zie afb. C, 3.2.1)

3.2.2 Passend bij bestaande sferen in het gebied

Het 'twee kernen model' laat de bestaande sferen en de bestaande maatopbouw intact binnen de landschapsstructuur;

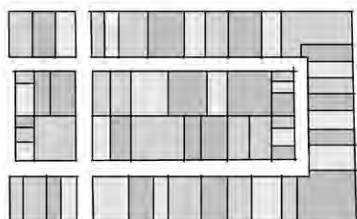
- (1) landschapskamer met woonsfeer:
Krakeelsedijk - Hollandscheveldse Opgaande; 'Krakeelse Wijken'
- (2) landschapskamer met overgangssfeer tussen dorp en de grootschalige openheid:
Hollandscheveldse Opgaande en Langedijk; 'Hollandsche Wijken'
- (3) De grote openheid, waar zo vaak aan gerefereerd wordt in dit gebied, begint ten zuiden van de Langedijk. Daar opent het zicht zich tot meer dan 2 km, terwijl dat boven de Langedijk (in de twee eerder genoemde kamers 1 en 2) binnen ca. één kilometer blijft.

Tevens is er ten zuiden van de Langedijk nauwelijks nog sprake van aaneengesloten woongebieden, alleen losstaande bebouwing. De woonsfeer heeft veel minder invloed op dit gebied.

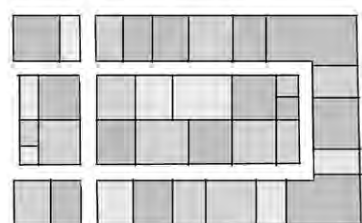
3.2.3 Het bedrijventerrein wordt een herkenbaar element, passend in het landschap

Het zuidelijke blok voor bedrijven past zeer goed bij de stoere maat en schaal van het landschap. Door het blok een sterke, geometrische vorm te geven en de randen uniform te maken (rondom rijen boombeplanting in het gras en een watergang eromheen) is het zuidelijk blok herkenbaar als eenheid. Het wordt een nieuw onderdeel die het landschap van de Hollandsche Velden bepalen.

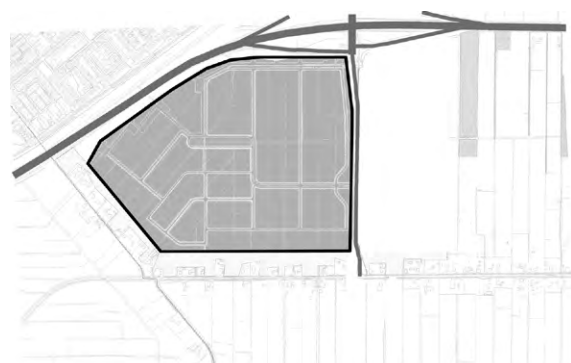
3.2 Kansen bij het gekozen model



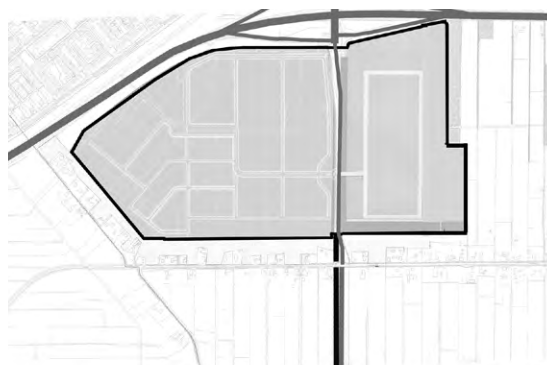
schematisch voorbeeld: verkavelingsgrootte volgens huidige vraag



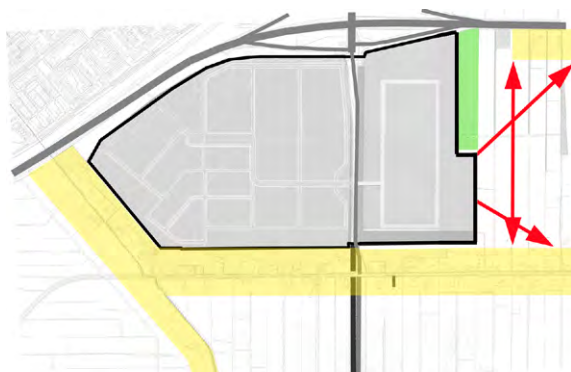
schematisch voorbeeld: mogelijkheid tot schaafergroting van de kavels binnen de structuur van het blok



bedrijvenlocatie aan de A37 Buitenvaart I



completering van Buitenvaart I rond de Mr. Cramerweg aan de A37 met het noordelijk deel van Buitenvaart II



afb. bij 3.2.6

3.2 Kansen bij het gekozen model

3.2.4 Flexibiliteit in interne verkaveling

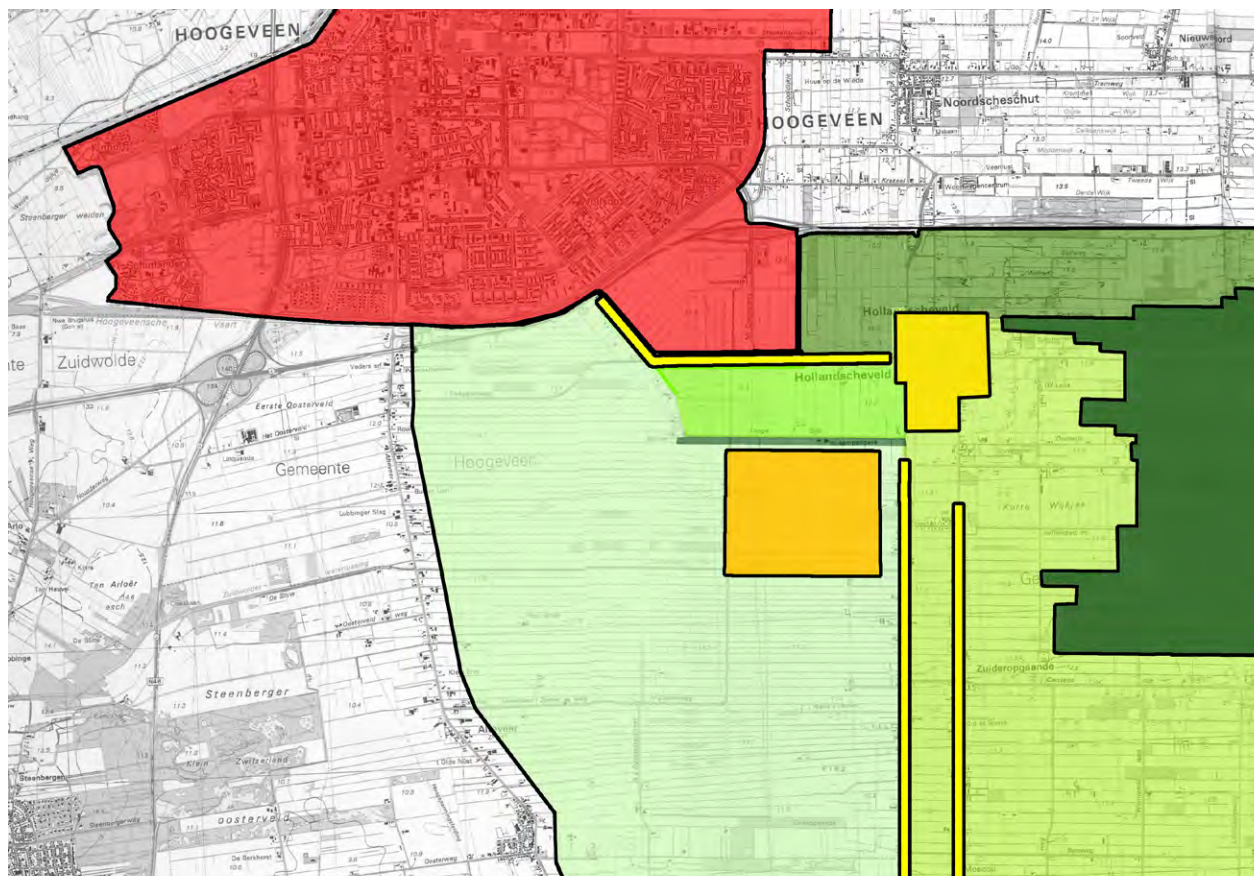
Het zuidelijk blok heeft de mogelijkheid om een maat te maken van aaneengesloten bedrijfskavels, die nergens anders in het zoekgebied gerealiseerd kan worden. De grootte van het blok biedt maximale mogelijkheden voor flexibele verkaveling. Dit is belangrijk met het oog op de fasering over een relatief langere periode. In die periode kan de markt voor bedrijfskavels onverwacht veranderen waardoor grotere of kleinere kavels dan in de huidige situatie gewenst worden. Juist door de grote maat van het aaneengesloten zuidelijke blok kan ingespeeld worden op de toekomstige, onbekende, wensen.

3.2.5 De koppeling van Buitenvaart I en Buitenvaart II rond de Mr. Cramerweg

Door het noordelijke blok van Buitenvaart II aan Buitenvaart I te koppelen wordt het relatief kleine bedrijventerrein één met de bestaande locatie van Buitenvaart en ontstaat een zeer levensvatbare snelweglocatie met voldoende massa vanuit economisch en ruimtelijk oogpunt.

3.2.6 Bescheiden noordelijk deel behoudt de leefbaarheid voor bewoners in dit deel

Door het noordelijk blok direct aan de Mr. Cramerweg te koppelen blijft de diepte van het noordelijk blok beperkt. De zichtlocaties direct aan de afslag van de A37 en het hele eerste, meest bereden, deel van de Mr. Cramerweg worden optimaal benut, terwijl er tevens geen conflict ontstaat met de bestaande woonbebouwing aan de Krakeelsedijk, de dorpskern van Hollandscheveld en het Hollandscheveldse Opgaande.



overzicht van stedenbouwkundige en landschappelijke verhouding

4 Beschrijving plangebied en planontwerp

4.1 Huidige situatie

Hoogeveen behoort tot de as Zwolle-Meppel-Hoogeveen-Emmen. Langs deze as dient zich nieuwe bedrijvigheid te ontwikkelen, met name in de regionale centra zoals Hoogeveen. Het gebied rond Hollandscheveld vormt momenteel de overgang van de regionale kern Hoogeveen naar het groene middengebied van de genoemde as.

Het zoekgebied voor de ontwikkeling van nieuw bedrijventerrein ligt aan de zuid-oostkant van Hoogeveen. De Hoogeveense vaart en de A37 vormen de scheiding tussen beide.

4.1.1 Landschap

Het grootste deel van het zoekgebied is te omschrijven als een open landschap. Het veenkoloniale karakter is terug te vinden in deze openheid en het rechtlijnige patroon van kavels; noordelijk van de Langedijk, noord-zuid en zuidelijk van de Langedijk, oost-west gericht. Hierbij zijn de wijken op regelmatige afstand van elkaar gelegen en geven daarmee mede vorm aan het landschap.

De lintbebouwing langs de Riegshoogtendijk en het Hollandscheveldse Opgaande geven blijk van de veenkoloniale historie. Hollandscheveld ligt daar met een concentratie van woningbouw centraal op een kruising van deze twee genoemde linten op een zandrug.

Plaatselijk binnen het plangebied zijn enkele bomengroepen aanwezig. In de omgeving van het plangebied zijn enkele bospartijen aanwezig. De aanwezige bomengroepen passen in het landschap, doordat zij het slagenpatroon volgen en daarmee het beeld van de verkaveling versterken.

Door de aanwezigheid van de lintbebouwing, de bomengroepen en de bebouwing van het Hollandscheveldse Opgaande ontstaan sferen waarbinnen de openheid in meer of mindere mate beleefbaar is. Juist dit contrast maakt de beleving van openheid en beslotenheid manifest en vormt daarmee een belangrijk uitgangspunt voor de inpassing van het bedrijventerrein.

4.1.2 Water

Van oorsprong vond afwatering in noordelijke richting plaats naar de Hoogeveense vaart. Nu vindt afwatering plaats via de Zuidwolder Waterlossing, aan de zuidkant van het zoekgebied. De in het plangebied aanwezige wijken hebben tot op heden een belangrijke functie voor de afwatering.

4.1.3 Kabels en leidingen

Binnen het plangebied bevinden zich twee hoofdgastransportleidingen, regionale transportleidingen en een ruwwaterleiding. Er dient bij de ontwikkeling van het terrein rekening te worden gehouden met beperkingen met betrekking tot het oprichten van bebouwing en de aanplant van groen.

4.1.4 Huidig gebruik

Het grootste deel van het zoekgebied is in gebruik als grasland. Behalve langs het Hollandscheveldse Opgaande, de Riegshoogtendijk en de Langedijk bevindt zich nauwelijks bebouwing in het plangebied. De aanwezige bebouwing bestaat hoofdzakelijk uit woonbebouwing, met incidenteel een agrarisch bedrijf. Recent is in de oksel van de A37 en de Mr Cramerweg een begin gemaakt met de bouw van een zuivelpark (DOC Kaas).

4.1.5 Lintbebouwing Hollandscheveldse Opgaande

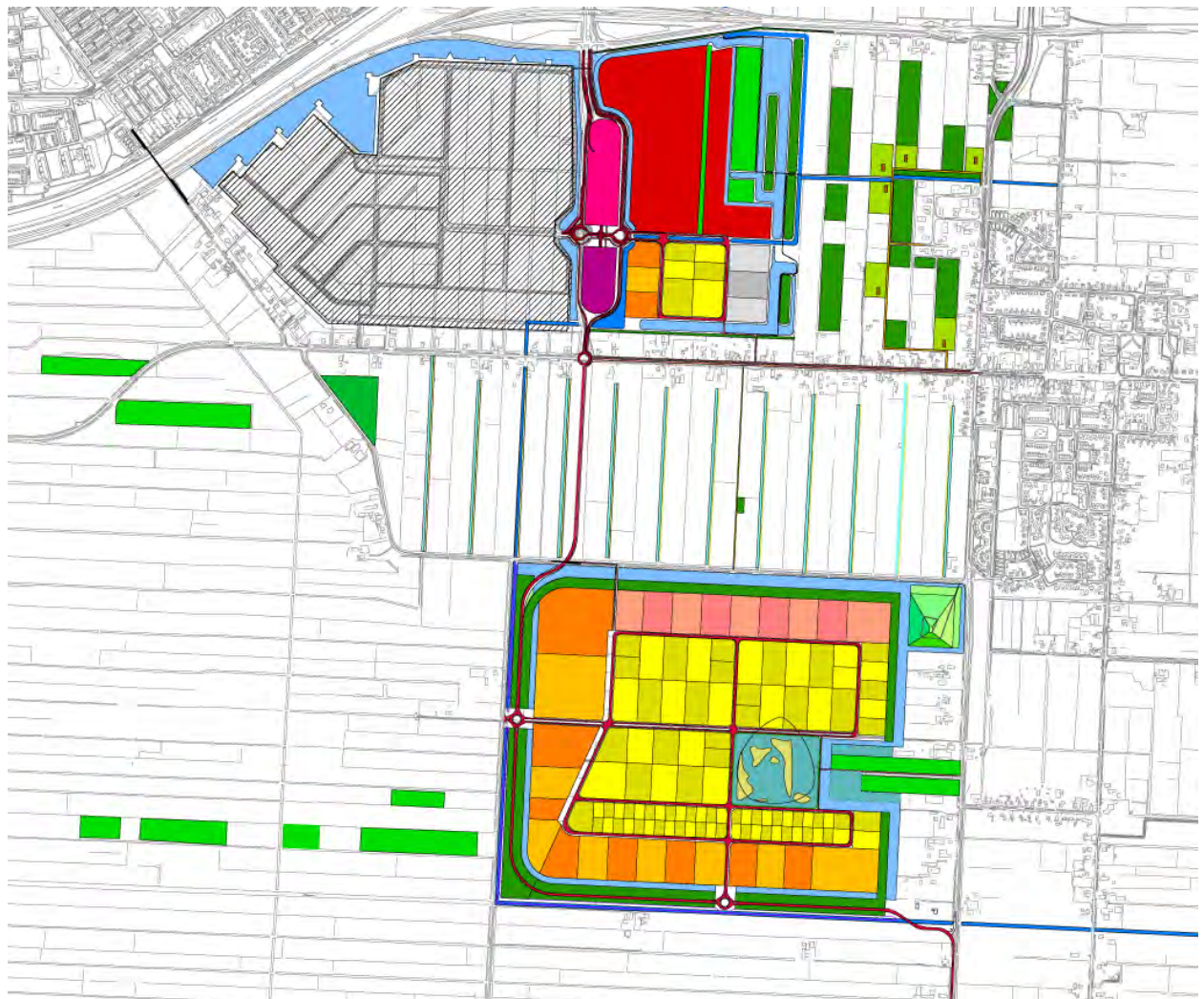
In de Structuurvisie Bouwmogelijkheden Hollandscheveldse Opgaande heeft de gemeente locaties in het lint tussen de Mr. Cramerweg en de Riegshoogtendijk aangewezen die geschikt zijn om een woning te bouwen. Handhaving van het karakter van het gebied was daarbij een uitgangspunt. Belangrijke doorzichten, in met name zuidelijke richting, kunnen niet worden bebouwd. De structuurvisie dient als ruimtelijke onderbouwing voor de realisatie van de bouwmogelijkheden. Voor het starten van de ruimtelijke procedure die daarvoor nodig is, zullen de benodigde onderzoeken; zoals flora en fauna, archeologie en bodem en water moeten plaatsvinden. De milieuaspecten zijn in de structuurvisie in kaart gebracht. De structuurvisie is in 2005 door B&W vastgesteld.

4.2 Planbeschrijving

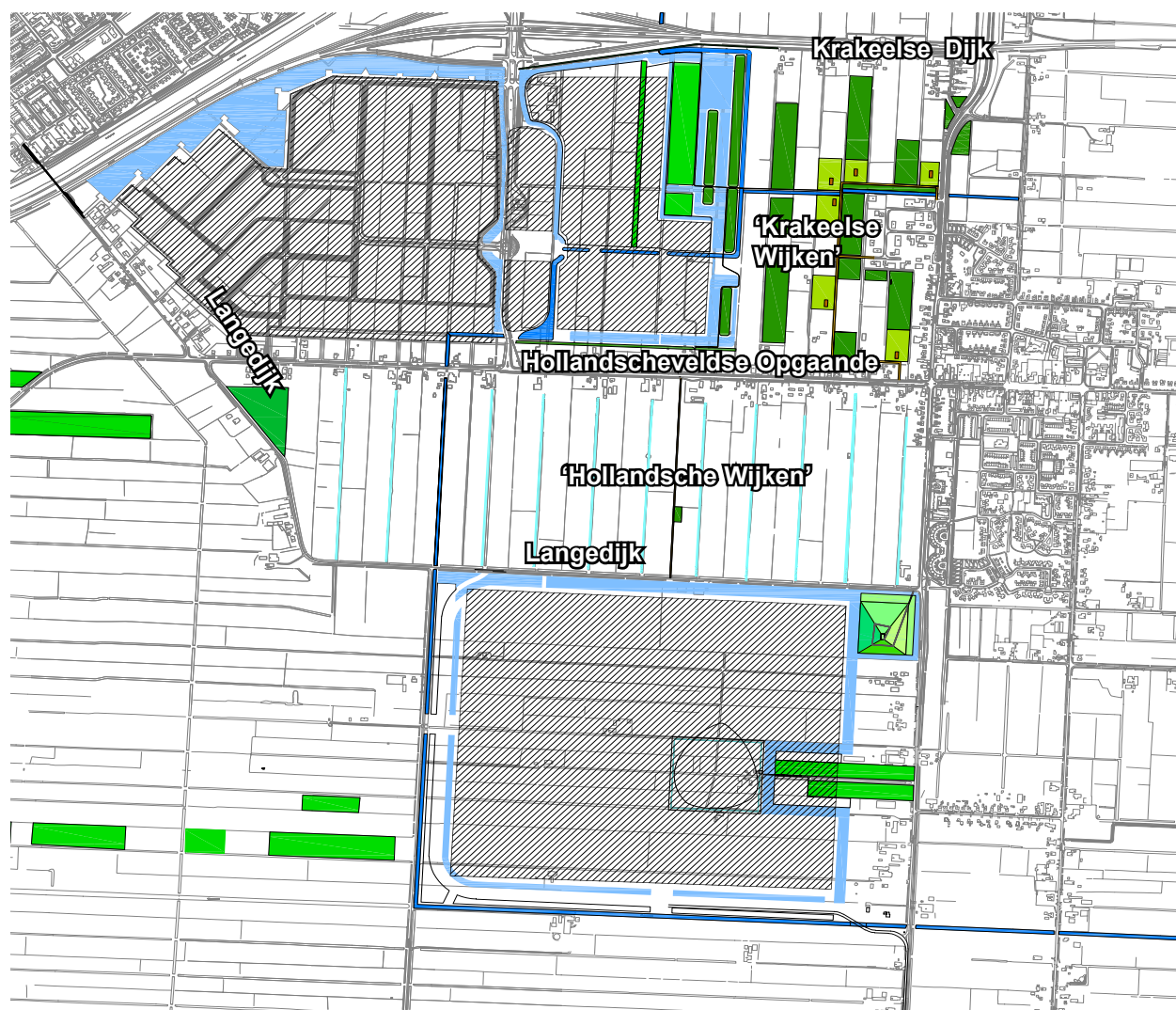
4.2.1 Van visie naar landschappelijk en stedenbouwkundig plan

Na het vaststellen van de visie met de keuze in het besliskundig contourkeuzemodel is de basis gelegd voor uitwerking van de onderdelen die ontstaan binnen en buiten de contour. Ook hiervoor werd een uitgebreide overleg en onderzoeksstructuur gehanteerd, waarbij veel van de instanties en mensen uit de visiefase ook betrokken bleven bij de uitwerking tot een landschappelijk en stedenbouwkundig plan.

Door middel van een werkmaquette van 1:2000 is gestudeerd op ruimtelijke opbouw van de twee kernen van het bedrijventerrein en welke invullingen er in de tussengebieden nodig zijn. Vervolgens zijn voorstellen vastgelegd op tekening en getoetst aan de criteria die bij het twee kernen model uit de visiefase waren geformuleerd. Overleg tussen alle betrokkenen heeft geleid tot het definitieve landschappelijke en stedenbouwkundige ontwerp dat in de hierna volgende paragraaf uiteengezet wordt.



plankaart totaalontwerp
omvang Buitenvaart I: voor exacte grenzen zie bestemmingsplan Buitenvaart I.



plankaart invulling tussengebieden
omvang Buitenvaart I: voor exacte grenzen zie bestemmingsplan Buitenvaart I

4.2.2 De landschappelijke componenten van de ingreep

Bij de start van het proces voor de planvorming van het bedrijventerrein Buitenvaart II is door alle betrokken partijen expliciet gezegd dat er niet alleen aandacht moest zijn voor het realiseren van ruimte voor bedrijven, maar ook aandacht voor de inpassing van die bedrijven in het landschap. Ook werd gesteld dat een bevredigend resultaat voor de bevolking van Hollandscheveld werd nagestreefd. Het zoekgebied waarbinnen naar de oplossingen voor Buitenvaart II zou moeten worden gezocht besloeg ruim 400 ha terwijl er in eerste instantie een bruto oppervlak van ca. 120 ha bedrijventerrein werd gezocht. Op die eerste 'zoekprent' werd de overige ruimte aangeduid met 'bufferzone'. Deze intenties lagen er bij aanvang van het proces. Door gebruik te maken van informatiegestuurde planvorming zijn vrijwel alle van te voren uitgesproken doelstellingen gerealiseerd. Uiteindelijk is er sprake van ca. 100 ha. netto bedrijventerrein (ca. 165 ha. bruto). Dit hoofdstuk gaat in op de landschappelijke componenten die bij de ingreep van bedrijventerrein Buitenvaart II horen. Deze landschappelijke componenten, in het traject van het project meerdere malen aangeduid als de 'bufferzones', horen onlosmakelijk bij het totale plan. Met deze componenten wordt het landschap rond Hollandscheveld, de Hollandsche Velden, voor de langere termijn aangepakt, zodat er uiteindelijk één afgerond geheel ontstaat. De landschappelijke componenten komen voort uit de ingreep van Buitenvaart II, en zijn door komst van bedrijven noodzakelijk geworden, maar kunnen aangemerkt worden als aparte projecten. De hoofdverdeling is in dit document reeds gedaan. Achtereenvolgens worden de volgende gebieden behandeld:

- deelgebied 'Krakeelse Wijken' (4.2.2.1)
- Hollandscheveldse Opgaande (4.2.2.2)
- deelgebied 'Hollandsche Wijken' (4.2.2.3)
- de Langedijk en de nieuwe fietsroute (4.2.2.4)

Binnen deze verdeling op gebieden is een nadere onderverdeling te maken. Deze stap zal na vaststelling van dit ontwerp en het daarmee samenhangende bestemmingsplan plaatsvinden en voortgang vinden in concrete uitvoeringsprojecten.



zoekgebied bij aanvang van het planproces



plankaart deelgebied 'Krakeelse Wijken' - gebied tussen de Krakeelse Dijk en het Hollandscheveldse Opgaande

4.2.2.1 Deelgebied 'Krakeelse Wijken'

begrenzungen

Het deelgebied 'Krakeelse Wijken' wordt begrensd door de Krakeelsedijk in het noorden, de Riegshoogtendijk in het oosten, het Hollandscheveldse Opgaande in het zuiden en de bomenrand van Buitenvaart II in het westen (twee slagen oostelijker dan het bestaande, lange bosje loodrecht op de Krakeelsedijk).

bestaand karakter

Het karakter van het deelgebied wordt gevormd door de woonkavels die aan de linten van de Krakeelsedijk, Riegshoogtendijk staan en alle woningen en bedrijfshallen op het 'bedrijventerrein Hollandscheveld' en de woningen die aan het Hollandscheveldse Opgaande staan. Vanaf de achterzijde van de woonkavels aan een van de linten zijn de tuinen van de woningen aan de andere linten duidelijk waarneembaar. Ook het bedrijventerrein Hollandscheveld ligt onafgeschermd in het zicht. Het grondgebied tussen deze woonkavels wordt in de bestaande situatie vooral benut voor kleinschalige agrarisch gebruik, met name weiland.

bospercelen

In het plan wordt de combinatie van individuele woonkavels met kleinschalig agrarisch gebruik van de weilanden verder versterkt door de aanplant van enkele bospercelen met een oppervlakte van ca. 5 ha. Verder wordt het 'bedrijventerrein Hollandscheveld' omgeven door een groene rand, dat aansluit op de bospercelen en eventueel bij het groen rondom de geplande woningen, zodat een rustiger, groener beeld ontstaat.

onverharde paden

Enkele eenvoudige, onverharde paden maken het gebied in een latere fase ook bereikbaar voor de bewoners uit het dorp. Hierdoor wordt dit gebied nog meer betrokken bij het 'domein' van het dorp.

enkele nieuwe erven op lange termijn

Op de langere termijn is er ruimte voor enkele woonkavels; maximaal zes zoals op de tekening is aangegeven. Een gespreide situering van deze kavels rond het bestaande 'bedrijventerrein Hollandscheveld' is voorzien. In het bestemmingsplan is hiervoor ook een zonerings aangegeven. Deze woningen behoren daarom toch bij het dorp en behouden afstand tot het noordelijk blok van Buitenvaart II.

verkeersingreep Riegshoogtendijk

De verbinding van de Riegshoogtendijk over de A37 met Noordscheschut kende een relatief onveilige kruising met de aansluiting van de Krakeelsedijk. Binnen het kader van het beleid omtrent duurzaam-veilig verkeer is de weg inmiddels aangepast door het verlagen van de snelheid naar 60 km per uur op de Riegshoogtendijk en het aanpassen van de belijning. Op termijn is wellicht een ingrijpendere aanpassing gewenst. Deze wordt echter op dit moment niet noodzakelijk geacht, omdat de situatie nu relatief veilig is.

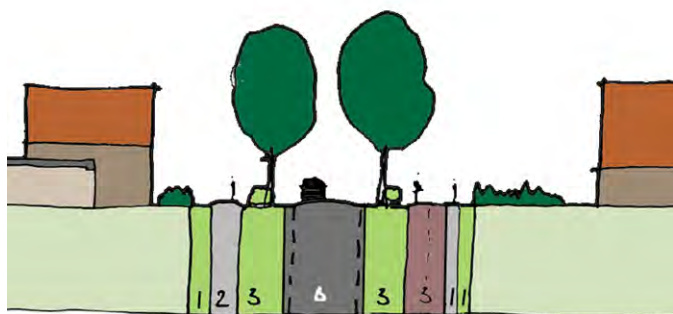
één landschap aan de noordzijde van Hollandscheveld

Wanneer de bovengenoemde ingrepen zijn uitgevoerd, dan zal het deelgebied 'Krakeelse Wijken' een logische plaats krijgen in een groter geheel. Het landschap aan de noordzijde van de dorpskern van Hollandscheveld heeft dan één sterk karakter vanaf het gebied van de Wilfred Stillweg aan de noordoostzijde tot en met 'Krakeelse Wijken' aan de noordwestzijde van het dorp. Dit vergroot de rust in het beeld en verankert het gebied 'Krakeelse Wijken' in zijn landschap. Er is dan geen sprake meer van 'buitengebied', maar van een 'landschapskamer' met een eigen karakter.

uitwerking

Binnen twee jaar na het van kracht worden het bestemmingsplan Buitenvaart II zal de gemeente in overleg met omwonenden een uitwerkingsplan opstellen, waarmee de hierboven geschetste ontwikkeling mogelijk wordt gemaakt.

4.2 Planbeschrijving



principe-profiel Hollandscheveldse Opgaande



plankaart deelgebied Hollandscheveldse Opgaande

4.2.2.2 Hollandscheveldse Opgaande

situatie

Het Hollandscheveldse Opgaande is een bewoond lint dat al op topografische kaarten van honderden jaren geleden terug te vinden is. In de veenontginning is het één van de structurende lijnen geweest. Het Hollandscheveldse Opgaande loopt vanaf de Langedijk in het westen tot en met Het Hoekje (de kruising in het dorp met de Riegshoogtendijk). De Mr. Cramerweg doorsnijdt het Opgaande reeds in de huidige situatie en zal dat in de toekomst nog sterker gaan doen. Ten westen van de Mr. Cramerweg is het Hollandscheveldse Opgaande een asfaltweg met grasberm en één bomenrij aan weerszijden van de weg. Door de komst van het bedrijventerrein Buitenvaart I werden er aan de noordzijde van het lint nieuwe woon/werkkavels gebouwd. Aan de oostzijde van de Mr. Cramerweg is het Hollandscheveldse Opgaande de toegangsweg tot het dorp Hollandscheveld. De weg is in dit deel ook van asfalt voorzien en wat breder dan aan de westzijde. De bomen aan weerszijde van de weg vormen nog sterker een laan. Aan de buitenkanten van het profiel lopen fietspaden. Het oostelijk deel van het Opgaande is reeds dichtbebouwd en heeft voornamelijk een woonfunctie.

bestaand karakter

Het karakter van het Hollandscheveldse Opgaande is dat van een woonlint. Ondanks de variatie aan aanvullende functies (kleinschalig agrarische bedrijven, of werken aan huis) straalt de algehele sfeer die van het wonen uit. Het lint is de entree tot het dorp, maar het uiterlijk en het gebruik van de weg zijn daarmee niet in overeenstemming. Alhoewel men reeds binnen de bebouwde kom van Hollandscheveld is als men zich op het Opgaande begeeft, wordt er te hard gereden. Het brede profiel lokt dit uit.

veranderingen

In het plan wordt voorgesteld om het Hollandscheveldse Opgaande van een inrichting te voorzien die bij het karakter van een woonlint en een dorpsentree past. Het te brede asfalt zou eventueel vervangen kunnen worden door een klinkerverharding, wanneer het Opgaande een 30 km weg wordt. Hiermee zou het profiel van het Opgaande goed aansluiten op het deel ten oosten van Het Hoekje, dat ook uit elementverharding bestaat. Wanneer het Opgaande een 50 km gebied blijft kan de asfaltbaan worden versmald. Met het nemen van één van deze maatregel ontstaat meer ruimte voor de bomen in het profiel. Een continue haag in de lijn van de bomen, of net daarachter, versterkt het idee van een entree en verzacht het beeld. De haag zal onderbroken worden door de inritten naar de erven van de woningen. Dit zorgt voor een verfijning van het beeld en benadrukt de kleinere schaal; iets dat juist in het huidige profiel ontbreekt. Aan de noordkant van het profiel kan een tweezijdig fietspad (3 meter) voor een veilige, separate fietsroute zorg dragen, zoals dat in het omliggende landschap (bijv. langs de Riegshoogtendijk) gewoon is. Een voetpad (breedte 1,5 meter maximaal) hoort bij de woonsfeer. Aan beide zijden ligt een voetpad langs de erfgrenzen. Aan de zuidzijde van het profiel ligt het voetpad vrij in het gras, omdat de fietsroute daar niet langer nodig is en er samen met de hagen ruimte blijft voor een zacht, landelijk straatbeeld.

een aantal nieuwe woonkavels

In een eerdere verkenning is reeds gebleken dat er nog een aantal open plekken tussen de woningen van het lint zijn. Op enkele van deze plekken ligt een milieurestrictie. Voor het aanpassen van de bestemming om nieuwe woonkavels mogelijk te maken aan het Opgaande heeft de gemeente de Structuurvisie Bouwmogelijkheden Hollandscheveldse Opgaande opgesteld.

fietserstoeegang en calamiteitenontsluiting van Buitenvaart II

Op de plattegrond hiernaast is een fietserstoeegang afgebeeld vanaf het Hollandscheveldse Opgaande tussen de noordelijk gelegen woonkavels aan de Opgaande, door de zuidelijke rand van Buitenvaart II heen met een brug in de watergang rond het noordelijk blok van het bedrijventerrein. Deze fietserstoeegang kan bij calamiteiten ook als toegang voor het bedrijventerrein dienen (brandweer, ambulance).

4.2.2.3 Deelgebied 'Hollandsche Wijken'

begrenzingsen

Het deelgebied 'Hollandsche Wijken' wordt begrensd door het Hollandscheveldse Opgaande in het noorden, de Riegshoogtendijk in het oosten, de Langedijk in het zuiden en het westen.

bestaand karakter

Het karakter van het deelgebied wordt gevormd door de openheid binnen de herkenbare begrenzingen van bomenrijen op het Opgaande en de Langedijk. Daarnaast speelt het ritme van de slagen een belangrijke rol. Vierentwintig watergangen op dezelfde afstand verdelen de percelen binnen deze landschappelijke 'kamer'. Een enkele boomgroep van elzen maakt de afstanden van slagen en de maat van de openheid beter zichtbaar.

vereeuwigen wijkenpatroon

Het is vooral de waarde die men in het deelgebied nu vindt, die straks in de nieuwe situatie van de realisatie van Buitenvaart II van onschatbare waarde wordt. Het plan gaat uit van de bestaande waarde, maar voegt daar op subtiel wijze nog enkele zaken aan toe. Door om elke tweede slagen de watergang iets te verbreden wordt het ritme van de slagen subtiel versterkt en wordt de waterberging in het deelgebied zelf iets vergroot.

agrarisch beheer

De agrarische percelen moeten puur als weide worden gebruikt. Eenduidigheid in het beeld is hier belangrijk. Door de watergangen aan te zetten en het ritme van de slagen zichtbaarder te maken wordt het deelgebied als geheel reeds benadrukt, maar het gebruik van het land moet daar zeker in mee doen. Afspraken met de beheerders van de gronden zijn dus noodzakelijk. Plantages, kwekerijen of andersoortig agrarisch gebruik kan hier niet worden toegestaan.

bospercelen

De compositie van hier en daar een boomgroepje wordt in het plan gecompliceerd met één grote boomgroep. De nieuwe boomgroep ligt op de kruising van de Langedijk en het Hollandscheveldse Opgaande, aan de verste noordwest hoek van het deelgebied 'Hollandsche Wijken'. Deze driehoekige vorm kan het best ingeplant worden met een vrij dicht bosperceel omdat zo de belevingswaarde komende vanuit het noorden over de Langedijk het best tot zijn recht komt; Dit bosperceel eenmaal voorbij opent de ruimte van de 'landschapskamer' zich plotsklaps.

geen nieuwe woonkavels

Bij Buitenvaart I zijn langs het Hollandscheveldse Opgaande, aan de westzijde van de Mr. Cramerweg, nieuwe woon/werkkavels uitgegeven in het bestaande lint. Deze woningen verdichten het lint aan de noordzijde, tussen het Opgaande en de bedrijfskavels van Buitenvaart I. Bij de planvorming van Buitenvaart II is het hele gebied ten zuiden van het Opgaande betrokken en wordt als zeer waardevol open gebied, onder de naam 'Hollandsche Wijken', gehandhaafd. Om het verschil tussen de noordzijde van het Opgaande, bedrijventerrein, en de zuidzijde, open weide gebied, ook vanaf de weg beleefbaar te maken zal het lint aan de zuidzijde binnen het plangebied van Buitenvaart II niet worden verdicht.

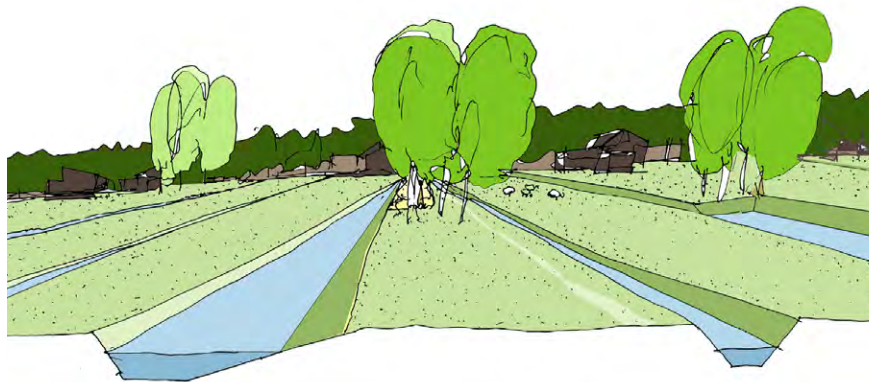
onverhard pad

Eén openbaar pad langs de watergang (10° vanaf de Riegshoogtendijk) leidt langs het kleinste, in de midden van de ruimte gelegen, boomgroep en verbindt de Langedijk en het Hollandscheveldse Opgaande. Voor voetgangers is het mogelijk om een rondje te lopen vanaf de dorpskern via Langedijk, door de 'Hollandsche Wijken' naar het Hollandscheveldse Opgaande en vandaar één van de onverharde paden door de 'Krakeelse Wijken' naar de Krakeelsedijk en via Riegshoogtendijk weer terug. Het eenvoudige, onverharde, voetpad midden door het deelgebied 'Hollandsche Wijken' zorgt voor de mogelijkheid om het ware 'domein' van het dorp te begaan. In overleg met de eigenaar zal getracht worden het pad in de 'Hollandsche Wijken' te realiseren.

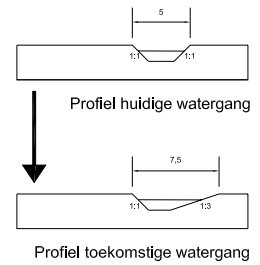
4.2 Planbeschrijving

veld aan de dorpskern

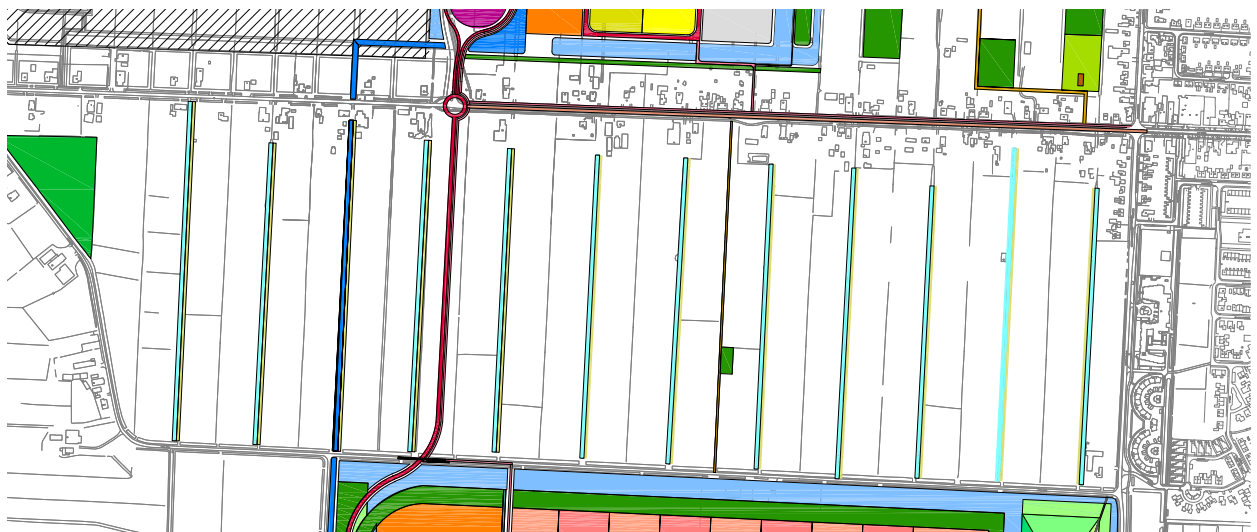
De eerste slag vanaf de Riegshoogtendijk zou op den duur openbaar gebied moeten worden en te gebruiken zijn door alle inwoners van het dorp. Een klein grondlichaam van nog geen meter hoog biedt een bijzonder standpunt om uit te kijken over de 'Hollandsche Wijken', een bank biedt de mogelijkheid om bij het 'veld' van het dorp te zitten. Verder is die eerste slag gewoon een grasveld, waar ooit een dorpsfeest zou kunnen worden georganiseerd, een groep fietsers kan afspreken, of men een picknick kan houden. Een openbaar toegankelijk veld direct naast de dorpskern. Deze ontwikkeling zal pas plaatsvinden als de gelegenheid zich hiervoor voordoet. Vooralnog blijft de agrarische bestemming gehandhaafd.



impressie 'Hollandsche wijken'



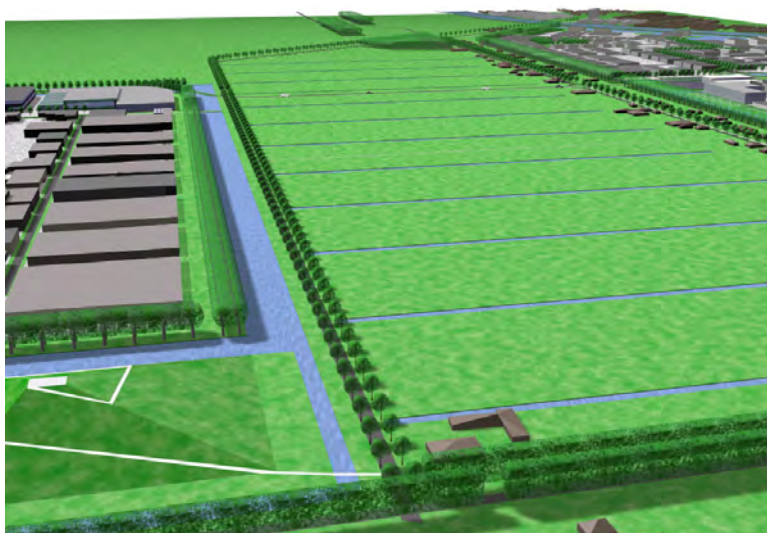
principe-profiel watergangen (huidige en nieuwe situatie)



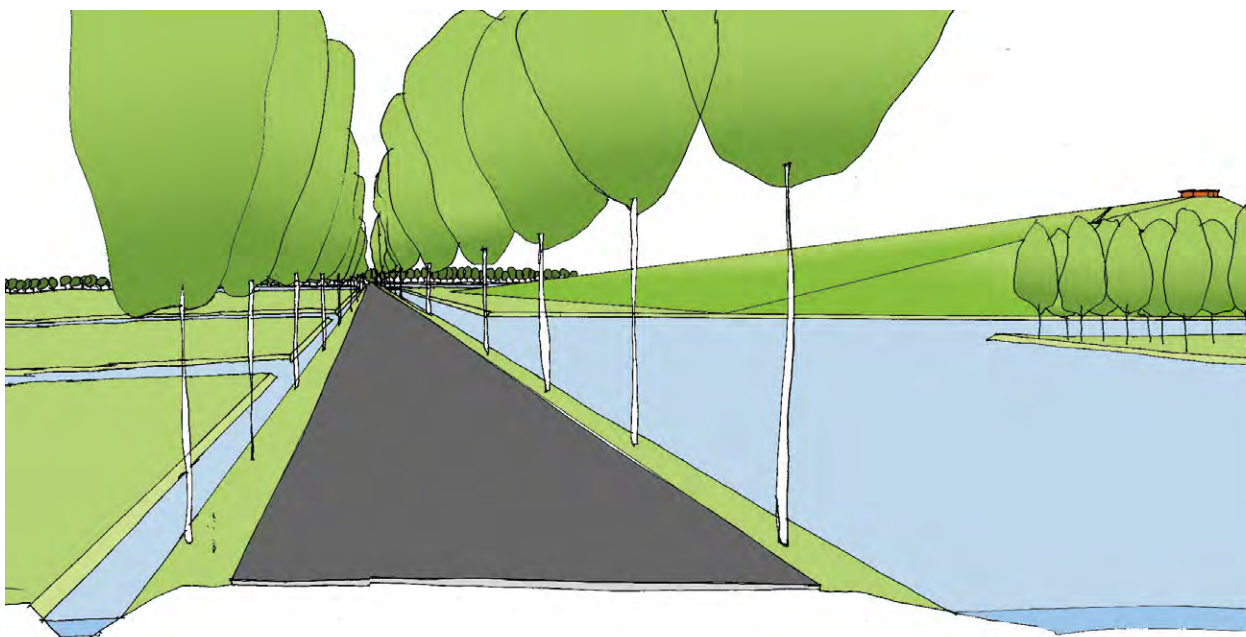
plankaart deelgebied 'Hollandsche Wijken' - gebied tussen het Hollandscheveldse Opgaande en de Lange Dijk

4 Beschrijving plangebied en planontwerp

4.2 Planbeschrijving



Impressie Riegheuveld en Hollandse Wijken (afb.bij 4.2.2.4)



Impressie Riegheuveld vanaf de Langedijk (afb.bij 4.2.2.4)

4.2.2.4 De 'Riegheuvel'

uitkijkpunt

In de kruising van de Langedijk en de Riegshoogtendijk zal een culturele heuvel worden gemaakt uit de vrijkomende leem uit het plangebied. Voordat de heuvel bestempeld kan worden als 'Riegheuvel' en onderdeel is van het landschap zal tijdens de aanleg van het bedrijventerrein Buitenvaart II bij elke fase leem worden aangevoerd naar deze plek. Wanneer Buitenvaart II is gerealiseerd zal de leemaanvoer stoppen en is het streven om de heuvel definitief in te richten als uitkijkpunt en recreatieve helling. Tot die tijd, gedurende de uitvoering van Buitenvaart II, zal alleen het deel van de plek aan de Langedijk direct en permanent voor recreatief gebruik worden ingericht. Een langzaamverkeersbrug over de watergang rond de plek van de leemheuvel voor voetganger en de passerende fietsers om een stop te maken op hun route. De permanente recreatie plek is reeds een deel van de heuvel en biedt een kleine grashelling van waaraf men over het in verandering zijnde landschap kan uitkijken. De aanliggende plek naast de permanente recreatieve bestemming is tijdens de uitvoering een opslagdepot voor het leem uit het plangebied Buitenvaart II. Al het leem kan hier worden opgeslagen, maar wanneer daar vraag naar is ook van dit tijdelijke leemdepot naar andere gebieden worden afgezet. Naarmate de tijd verstrijkt zal duidelijk zijn welk volume de heuvel krijgt en na gereedkoming van het bedrijventerrein in zijn uiteindelijk vorm worden gemodeleerd; een piramide met een vierkant grondvlak waarvan de zijde aan de Langedijkkant de flauwste helling kent en vanaf de permanente publieksruimte uiteindelijk toegang biedt tot de gehele heuvel. De 'Riegheuvel' kan in dat geval worden ingepland en voorzien worden van paden en een uitkijkplek op de top. De maximale hoogte van de heuvel zal 20 meter bedragen als alle leem uit het bedrijventerrein hier blijft opgeslagen gedurende de aanleg. In het andere geval van totale afvoer van het leem is er een open plek, die of openbaar, of uitgegeven kan worden voor een aantal woonkavels aan de Riegshoogtendijk.

Leem

Door Ingenieursbureau Oranjewoud B.V. is een inschatting gemaakt van de hoeveelheden vrijkomende leem bij de realisatie van het bedrijventerrein Buitenvaart II te Hoogeveen. Leem kan vrijkomen bij zowel het graven van watergangen als ook uit wegcunetten en riolsleuven.

De geschatte hoeveelheden zijn als volgt:

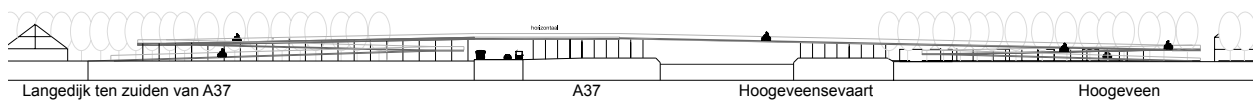
· noordelijk blok	:	circa 70.000 m ³
· zuidelijk blok	:	<u>circa 100.000 m³</u>
Totaal	:	<u>circa 170.000 m³</u>

Een deel van deze hoeveelheid leem, circa 45.000 m³, zal verwerkt worden in het flauw hellende talud, dat rondom het zuidelijk blok wordt gerealiseerd. De resterende circa 125.000 m³ zal verwerkt worden in de uitkijkheuvel.

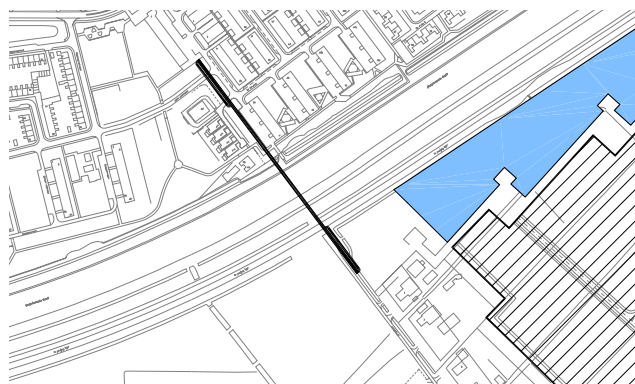
4.2 Planbeschrijving



facetkaart fietsroute
omvang Buitenvaart I: voor exacte grenzen zie bestemmingsplan Buitenvaart I



zijaanzicht fietsbrug A37



plankaart uitsnede fietsbrug A37



impressie fietsbrug over A37

4.2.2.5 De Langedijk en de nieuwe fietsroute

route

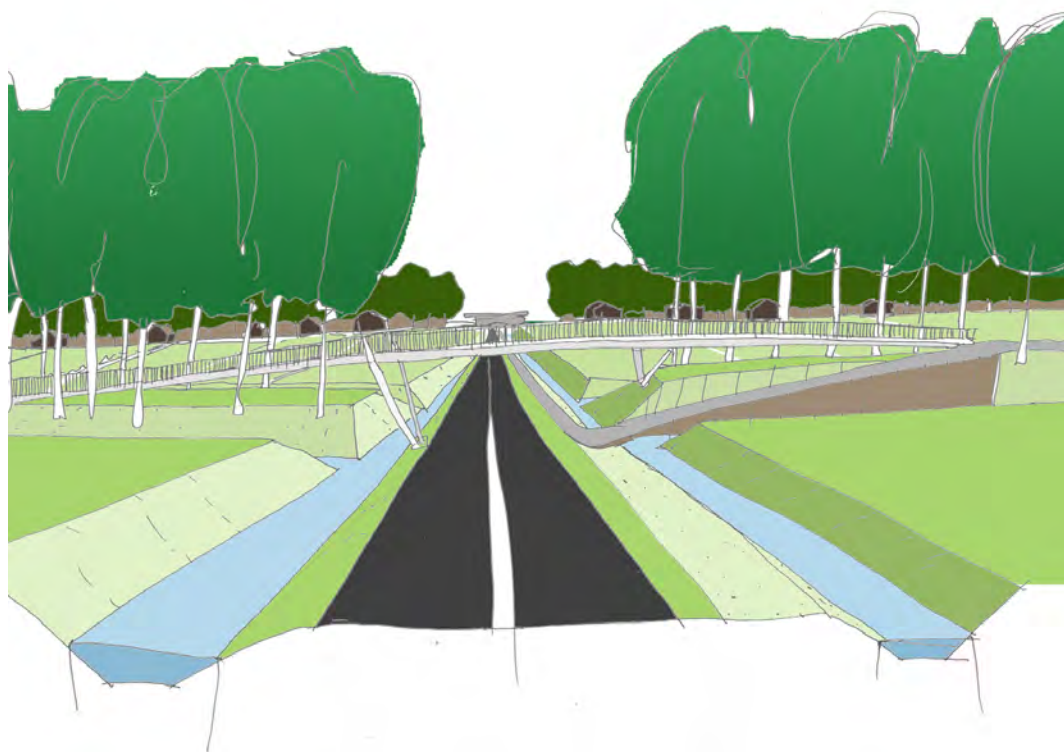
De Langedijk is een beeldbepalend element in het landschap. De waarde van de lijn met beplanting, die van oudsher Hoogeveen met het omliggende landschap verbond, is groot. Die waarde wordt volledig onderschreven met dit plan en de verbindende functie wordt door middel van een langzaamverkeerroute opnieuw gerealiseerd. De nieuwe fietsroute loopt vanuit de bebouwde kom van Hoogeveen over de historische lijn van de Langedijk, steekt de Hoogeveensevaart en de A37 over om over de huidige Langedijk te lopen tot en met het fietspad aan de Riegshoogtendijk. Deze nieuwe route verbindt de stadskern Hoogeveen en de omliggende woonwijken met het Hollandscheveldse Opgaande (en de entree naar het dorp Hollandscheveld, Buitenvaart I en Buitenvaart II het noordelijk blok). Vervolgens verbindt deze route Hoogeveen met het fietspad evenwijdig aan de Mr. Cramerweg ter hoogte van de kruising met de Langedijk. Via een brug steekt men over de Mr. Cramerweg, waarna ca. 80 meters verder een route rechtsaf het zuidelijk blok inloopt, waarmee de bedrijven in dit blok ook bereikbaar zijn met de fiets. Nog verder de Langedijk af naar het oosten verbindt de route Hoogeveen met de Riegshoogtendijk, het dorp Hollandscheveld, maar ook Elim, Zuideropgaande en het recreatiegebied Schoonhoven. Een heel areaal aan bestemmingen wordt conflictvrij voor de fietser uit Hoogeveen bereikbaar gemaakt en vanuit het buitengebied wordt Hoogeveen makkelijk bereikbaar met de fiets.

fiets/voetbrug over de A37

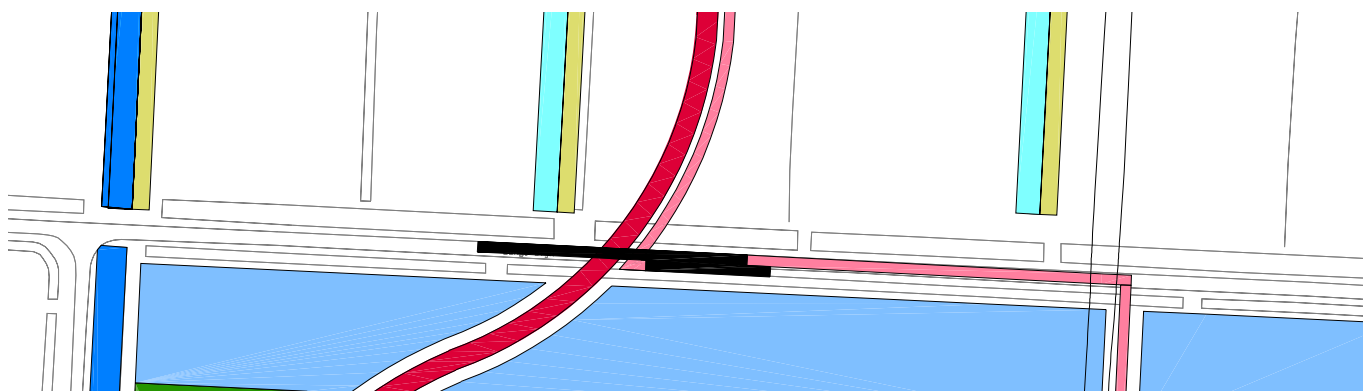
Belangrijkste onderdeel uit de hierboven beschreven route is de brug over de Hoogeveensevaart en de A37. Deze brug moet voor alle gebruikers goed begaanbaar zijn. Als uitgangspunt voor de hoogte boven het asfalt van de snelweg wordt 5 meter onderkant constructie aangenomen. De 'aanbruggen', om de juiste hoogte boven snelweg en kanaal te bereiken, moeten niet te steil zijn. Een hellingsverhouding tussen de 1:35 en de 1:50 is een goed uitgangspunt. In het voorstel blijft de oprit van de brug ten zuiden van de A37 vrij van de entrees van de meest noordelijke woning op de Langedijk. Onderzocht zal worden of de route naar de brug vanaf het Hollandscheveldse Opgaande tot en met de brug door middel van een vrijliggend fietspad ten oosten van de bestaande verharding van de Langedijk gerealiseerd kan worden.

De brug zelf (het gedeelte dat over de A37 en de Hoogeveensevaart loopt) ligt in het verlengde van de bestaande route op de Langedijk. Aan de zuidkant van de brug draait de aanbrug in twee bochten en met parallelle hellingsbaan aan de oostzijde naar het niveau waarmee het over de A37 en de Hoogeveense vaart gaat. Aan de Noordzijde van de brug draaien de parallelle hellingsbanen naar de westzijde van de eigenlijke brug. Of dit de vorm van een spiraal vlak over de dijk of in een langgerekttere vorm in het verlengde van de brug wordt uitgevoerd, zal nader worden uitgewerkt. In alle gevallen zullen de aanbruggen ook geconstrueerd worden op kolommen en niet op een grondlichaam. In dit bestemmingsplan wordt het ruimtebeslag voor deze 'aanbruggings'-varianten gereserveerd. Vanuit de beleefbaarheid van de toekomstige fietsers en het cultuurhistorisch besef is het voor de positionering van de brug van belang dat de lijn tussen de uiteinden van de Langedijk aan weerszijde van de doorsnijding A37/Hoogeveensevaart exact aansluiten bij de originele dijkbeplanting die aan weerszijde het vroegere doorlopende profiel nog zichtbaar maakt. Nader onderzoek zal worden gedaan naar de wijze waarop de brug op de bestaande wegen en/ of paden ten noorden en ten zuiden van de A37/Hoogeveense Vaart worden aangesloten.

De architectuur van deze bijzondere overspanning moet sober en vederlicht zijn en voortkomen uit de constructiewijze. Een staalconstructie past het best bij dit type brug en de gewenste beeldkwaliteit. Hoogwaardig architectonisch ontwerp is een vereiste bij zo'n prominent bouwwerk als dit.



impressie fietsbrug over Mr. Cramerweg



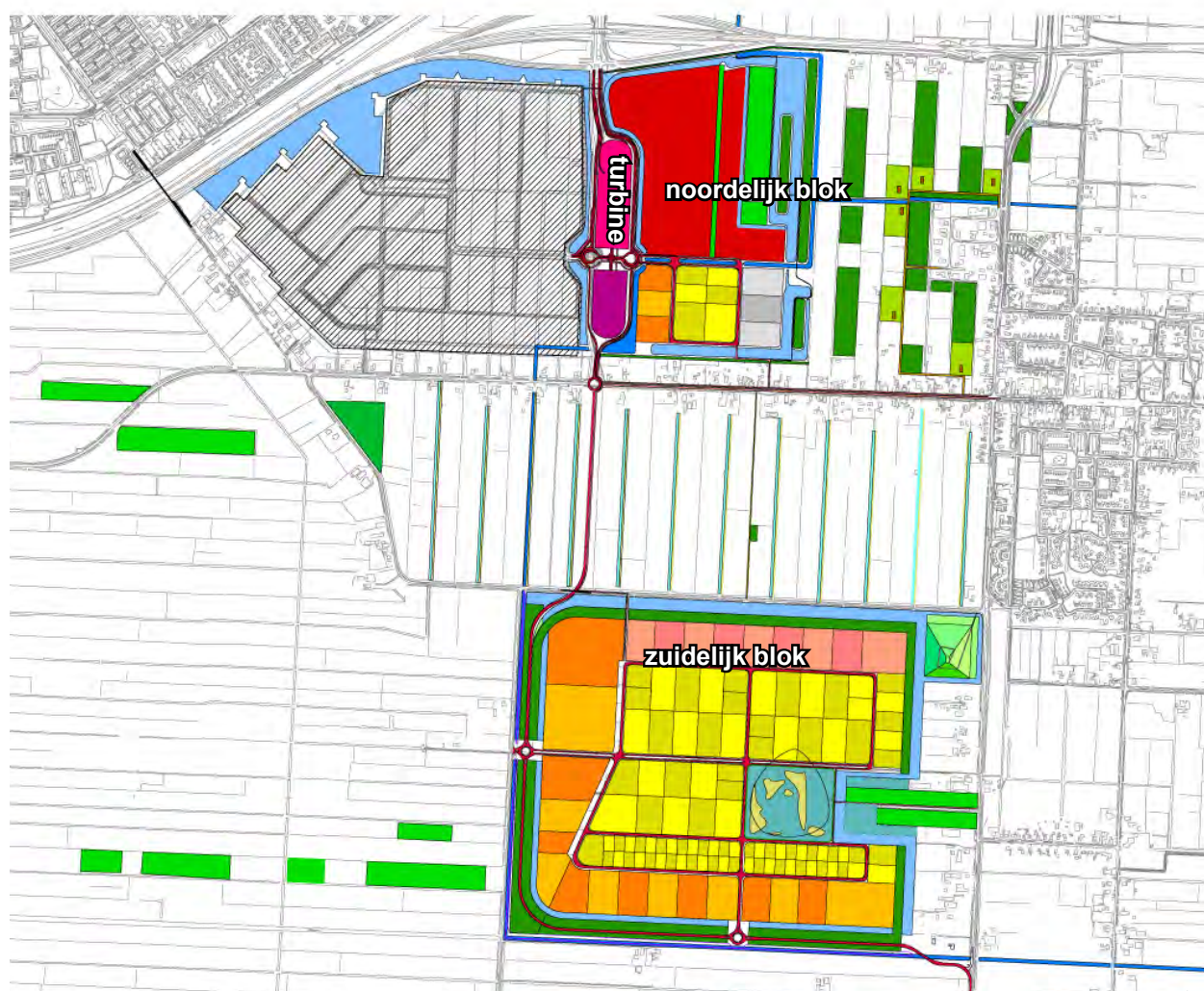
plankaart uitsnede fietsbrug Lange Dijk

fietsbrug in de Langedijk over de Mr. Cramerweg

Dit is het kleine zusje van de hiervoor beschreven brug. Ze liggen in dezelfde route en dienen hetzelfde doel. Ook hier is een lichte staalconstructie gewenst en moet de uitvoering sober zijn. Toch is deze kleine fietsbrug heel anders. De aanbruggen moeten een hoogteverschil van zo'n 3,5 à 3,75 meter overbruggen (Mr. Cramerweg ligt hier 0,50 meter verdiept en de Langedijk ligt 0,75 à 1 meter hoger dan het wegniveau en 0,25 cm hoger ten opzichten van het omringend maaiveld). De aanbruggen gaan in één vloeiende beweging vanuit het oppervlak van de Langedijk naar boven over de Mr. Cramerweg en verdwijnt even vloeiend weer in de Langedijk. Streven is om de knip in de Langedijk (bestaande beplanting en grondwerk) zo klein mogelijk te maken. De aanbruggen moeten daarom ook tussen de bomen beginnen. Aan de oostzijde van de brug ligt de verbinding met het fietspad langs de Mr. Cramerweg. Tegen de beweging van de brug in en evenwijdig aan de brug snijdt de hellingbaan in het talud van de Langedijk. Een constructie (damwanden of keermuur) om dit mogelijk te maken is nodig. De aanleg van de fietsbrug is afhankelijk van de beschikbare financiën. Vooral nog wordt in de exploitatie van het bestemmingsplan uitgegaan van een gelijkvloerse oversteek met een verkeersregelinstantie. Zodra de financiën beschikbaar zijn, zal t.z.t. een brug worden aangelegd.

bestemmingsverkeer over de fietsroute

De bestaande (woon)kavels aan de Langedijk moeten allemaal bereikbaar blijven. Bestemmingsverkeer kan via het Hollandscheveldse Opgaande (westelijk deel) beide stukken van de Langedijk aan de westzijde van de Mr. Cramerweg bereiken. De brug over de Mr. Cramerweg is uitsluitend voor fietsers. Voor de autoverbinding van de Langedijk naar het zuiden, kan men via de Albartsweg op de Mr. Cramerweg komen via de rotonde in de Mr. Cramerweg ter hoogte van de westelijke entree van het zuidelijke bedrijventerrein.



plankaart bedrijventerrein Buitenvaart II
omvang Buitenvaart I: voor exacte grenzen zie bestemmingsplan Buitenvaart I

4.2.3 Het bedrijventerrein; ontwerp voor een efficiënte machine

twee kernen

Het bedrijventerrein Buitenvaart II bestaat uit twee kernen. De achtergrond voor deze keuze is beschreven in paragraaf 4.2.1 Van visie naar landschappelijk en stedenbouwkundig plan. Het noordelijk blok van Buitenvaart II complementeert Buitenvaart I als locatie aan de snelweg A37 en maakt van de Mr. Cramerweg de centrale ontsluitingsweg door het bedrijventerrein, in plaats van de a-centrische ligging zoals dat in de situatie van Buitenvaart I het geval was. Inmiddels is in het noordelijk blok, achter de locatie van Rijkswaterstaat het zuivelpark van DOC Kaas in aanbouw (kaasfabriek, poederfabriek en weifabriek). Het zuidelijk blok van Buitenvaart II ligt vrij in het landschap van de 'Hollandsche Velden' en vormt een onderdeel van dit landschap, net zoals de bossen rond Schoonhoven of de dorpskern van Hollandscheveld dit zijn. Het zuidelijk blok heeft een eigen identiteit en is ruimtelijk onafhankelijk, terwijl het functioneel door middel van de verlengde Mr. Cramerweg rechtstreeks met de snelweg A37 is verbonden.

In de hierop volgende paragrafen zal achtereenvolgens de hoofdonsluiting (Mr. Cramerweg), de 'Turbine', het noordelijk blok en het zuidelijk blok worden toegelicht.



facetkaart Hoofdontsluiting Mr. Cramerweg
omvang Buitenvaart I: voor exacte grenzen zie bestemmingsplan Buitenvaart I

4.2.3.1 Hoofdontsluiting: de Mr. Cramerweg

bestaande situatie

De Mr. Cramerweg vormt de verbinding tussen de op- en afrit van de A37 en het Hollandscheveldse Opgaande. De weg is 2 x 1 rijstrook buiten de bebouwde kom met een vrijliggend fietspad aan de oostzijde. Aan de oostzijde van deze weg ligt tegen de oprit richting Emmen aan het Rijkswaterstaat Steunpunt en de DOC zuivelfabriek. Tussen deze entree en de oprit is er ook een verbinding met het zandpad van de Krakeelsedijk. Eind 2004 is onder het perceel van Rijkswaterstaat een extra (tijdelijke) toegang voor het in aanbouw zijnde zuivelpark DOC Kaas aangelegd. Halverwege de weg ligt aan de oostzijde een tankstation (Spang) Aan de westzijde van de Mr. Cramerweg ligt het bedrijventerrein Buitenvaart I. Tegen de afrit vanuit de richting Zwolle, is een carpoolplaats gesitueerd. Even verderop is de ontsluiting van Buitenvaart I gelegen. Voorjaar 2005 wordt hier een rotonde aangelegd.

nieuwe situatie bestaand tracé

Door de autonome groei van het wegverkeer en de komst van Buitenvaart I en Buitenvaart II neemt de verkeersdruk op het bestaande tracé van de Mr. Cramerweg zodanige vormen aan dat verdubbeling van de capaciteit nodig is. Het traject vanaf de noordelijke op- en afrit van de A37 tot en met de ingang van Buitenvaart I moest dubbelbaans (2 x 2 rijstroken) worden. De rotonde aan de noordzijde van de A37 wordt vervangen door een kruispunt met een verkeers regelinstallatie. Ook het kruispunt met de aan de zuidzijde gelegen op- en afrit wordt beveiligd met een verkeersregelinstallatie.

De verdubbeling van het ten zuiden van de op- en afritten gelegen deel van de Mr. Cramerweg zou verplaatsing van tankstation Spang noodzakelijk maken, omdat het complex te dicht op de bestaande twee rijbanen ligt. Hierdoor is er nauwelijks ruimte voor verdubbeling. Vanuit deze problematiek is er gezocht naar een stedenbouwkundig concept dat inpassing van de bestaande installaties van het tankstation mogelijk maakt, het tankstation voor beide richtingen bereikbaar houdt (iets dat in een standaard dubbelbaans niet direct het geval zou zijn) en waarbij zich naast het tankstation een service-gebied kan ontwikkelen ten behoeve van het wegtransport en het bedrijventerrein. Dit concept leidt tot het principe van de 'Turbine'; een lang en breed middenterrein met service-gebouwen en een tankstation, waar het verkeer om heen wordt geleid en waarin beide entrees van Buitenvaart I en II zijn opgenomen. In de hierna volgende paragraaf worden beeld, functioneren, de verkeerskundige toets en het daaruit volgende verkeerskundige alternatief op het concept van de 'Turbine' uiteengezet.

rotonde Hollandscheveldse Opgaande

Halverwege de 'Turbine' neemt de verkeersintensiteit volgens de prognoses een hoeveelheid aan die weer met 2 maal 1 strooks kan worden afgewikkeld. De kruising met het Hollandscheveldse Opgaande wordt als een enkelstrooksrotonde uitgevoerd. Een verkeersveilige situatie voor de fietsers kan worden gerealiseerd; iets dat in de huidige situatie van een T-splitsing niet voldoende functioneert. In de uitwerking van de aansluitingen van het westelijk en oostelijk deel van het Hollandscheveldse Opgaande is het van belang dat deze als secundaire wegen in de bebouwde kom worden beleefd door het verkeer dat zich op de rotonde begeeft vanaf de Mr. Cramerweg.

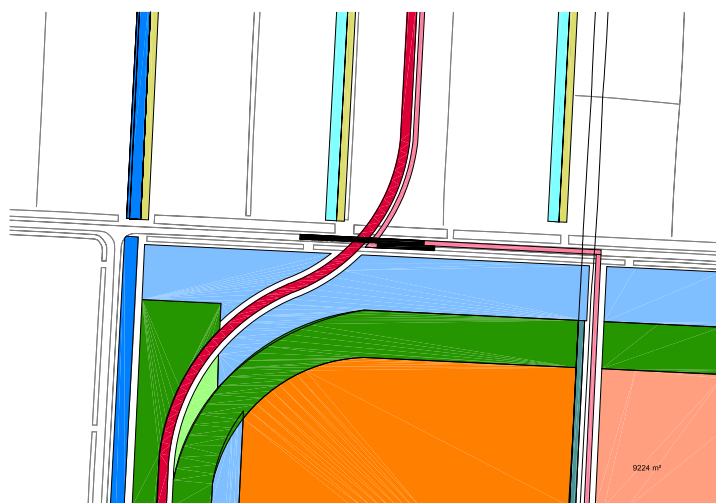
doorsnijding deelgebied Hollandsche Wijken

Het doorgaand verkeer wordt door het deelgebied 'Hollandsche Wijken' gevoerd. Het tracé van de Mr. Cramerweg ligt hier ca 0,50 meter lager dan het omringende maaiveld. Dit is om het zicht op het asfalt vanuit het omringende gebied te ontnemen en vanaf de weg de beleving te geven dat men door het tussengebied snijdt.

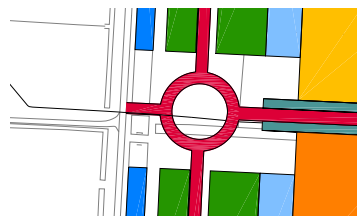
doorsnijding Langedijk

De Mr. Cramerweg doorsnijdt de Langedijk. In de uitwerking van het ontwerp van de fietsbrug die de knip overbrugt, moeten zoveel mogelijk bomen gehandhaafd blijven en moet het huidige profiel van de dijk zover als mogelijk doorlopen. De Mr. Cramerweg kruist de Langedijk op het 0,50 meter min niveau, maar komt in de rand van het zuidelijk blok geleidelijk weer op maaiveld niveau te liggen.

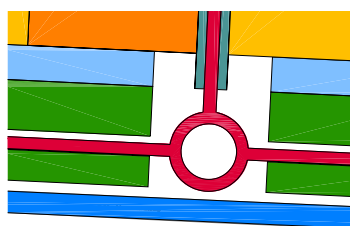
4.2 Planbeschrijving



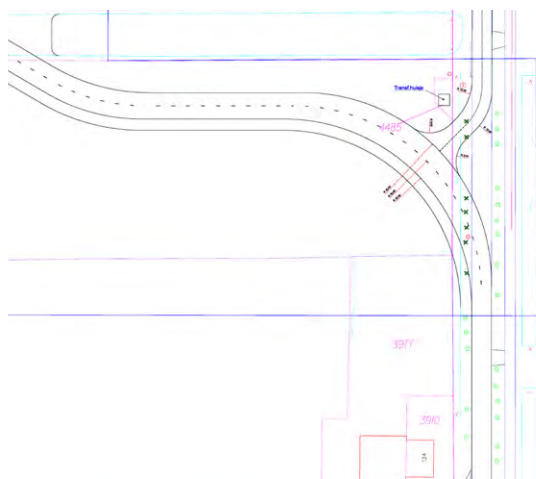
fietsbrug Langedijk over Mr. Cramerweg



rotonde westentree zuidelijk blok



rotonde zuidentree zuidelijk blok



ontwerp aansluiting Riegmeer op Riegshoogtendijk



ontwerp aansluiting Riegshoogtendijk op Carstendijk

Doorgaande weg :

- Rijbaanbreedte Riegmeer 7,00 m
- Bochtstralen 50,00m
- Ontwerpsnelheid 37km/uur bij verkanting 2,5%
- Bochtverbreding 0,75 m per strook.
- Bomen kappen 5 st
- Blijft buiten perceelgrens van Riegshoogtendijknr. 134
- Geen sorteervakken links of rechts

Aansluiting Hollandscheveld(N)

- Bochtstralen 15,00(aanloop) en 8,00 m (aansluiting)
- Blijft buiten perceel Transformatorhuisje
- Bomen kappen 2 st

Doorgaande weg (ri Elim).

- Bochtstralen 50,00m
- Ontwerpsnelheid 37km/uur bij verkanting 2,5%
- Bochtverbreding 0,75 m per strook.
- Bomen kappen ca. 8 st
- Geen sorteervakken links of rechts

Aansluiting vanaf Slagharen(Z)

- Bochtstralen 15,00(aanloop) en 15,00 m (aansluiting) i.v.m. vele vrachtverkeer vanaf en naar Slagharen.
- Oversteek fietspad

rond het zuidelijk blok

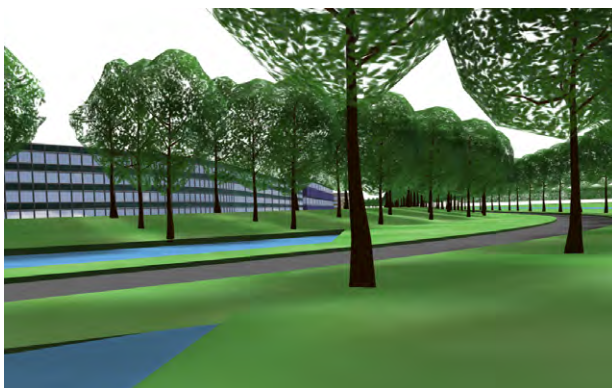
In de bomenrand van het zuidelijk blok buigt het tracé van de Mr. Cramerweg verder af richting de Albartsweg. Vervolgens ligt de weg parallel aan de Albartsweg en de waterlossing die zich tussen bomenrand en Albartsweg bevindt. Halverwege het tracé aan de westelijke kant van het zuidelijk blok is een rotonde gesitueerd met de entree naar het bedrijventerrein en een kortsluiting met de Albartsweg. In de uitwerking van het ontwerp van deze rotonde is het van belang dat de verkeersdeelnemer de doorgaande route van de Mr. Cramerweg weet te onderscheiden van de secundaire verbindingen aan deze rotonde.

Aan de zuidkant van het zuidelijk blok vervolgt het tracé van de Mr. Cramerweg zijn route en loopt parallel aan de Zuidwolderwaterlossing. Halverwege dit tracé ligt een rotonde, die de tweede entree naar het bedrijventerrein vormt. De Mr. Cramerweg loopt parallel aan de Zuidwolderwaterlossing tot aan het einde van het blok. Wanneer het tracé buiten de bomenrand komt, buigt die af naar het zuiden, over de Zuidwolderwaterlossing om aan de overzijde van het water direct weer parallel aan de Zuidwolderwaterlossing tot aan de Riegshoogtendijk te lopen. De brug over de Zuidwolderwaterlossing moet een betonnen, ondersteuningsvrije constructie over de waterlijn zijn. De brug is vlak en niet breder dan het profiel van de weg.

Voor de verbinding met de Riegshoogtendijk wordt uitgegaan van het doorlopen van de verlengde Mr. Cramerweg via een bocht overgaand in de Riegshoogtendijk en vervolgens weer met een bocht naar de Carstendijk. Verkeer vanuit het noorden en vanuit het zuiden over de Riegshoogtendijk zal voorrang moeten verlenen aan de doorgaande route Verlengde Mr. Cramerweg - Riegshoogtendijk - Carstendijk naar Elim. Op deze wijze ontstaat een doorgaande route van Elim rondom het zuidelijke blok naar de A37. Het gevolg van deze constructie is dat het doorgaande verkeer via de Riegshoogtendijk wordt ontmoedigd en er in combinatie met de snelheidsbeperking (60 km/u) en het inhaalverbod, een veiliger situatie op de Riegshoogtendijk zal ontstaan. Of deze oplossing voldoende soelaas biedt voor de langere termijn zal worden gemonitord en eventueel zullen in overleg met de provincie alternatieve oplossingen worden gezien. Mogelijke andere oplossingen zijn een nieuw aan te leggen verbinding tussen de verlengde Mr. Cramerweg en de Carstendijk parallel aan de bestaande Riegshoogtendijk, waarbij de Riegshoogtendijk op dat gedeelte voor bestemmingsverkeer kan functioneren of het doortrekken van de Verlengde Mr. Cramerweg naar het zuiden en vervolgens een bocht naar het oosten en een aansluiting op de Riegshoogtendijk ter hoogte van de Carstendijk.

toekomstige aansluiting van vervangende route Trekpatenweg

De Mr. Cramerweg is de hoofdonthoofding. Een probleem is het verkeer dat nu via de Trekpatenweg vanaf Alteveer een verbinding zoekt met de Mr. Cramerweg om vervolgens de snelweg te bereiken. Op termijn wordt een soort knip voorgesteld op deze kruising om het doorgaande verkeer te weren. Dit moet een overmatige druk op het daarvoor niet geschikte westelijke deel van het Hollandscheveldse Opgaande wegnemen.



Impressie bomenrand Zuidelijk blok - Riegmeer

4 Beschrijving plangebied en planontwerp

4.2 Planbeschrijving



twee voorbeelduitwerkingen van de mogelijke invulling van de Turbine

4.2.3.2 'Turbine'

ruimtelijk en functioneel concept

De verdubbeling van het ten zuiden van de op- en afritten gelegen deel van de Mr. Cramerweg zou verplaatsing van tankstation Spang noodzakelijk maken, omdat het complex te dicht op de bestaande twee rijbanen ligt. Hierdoor is er geen ruimte voor verdubbeling. Vanuit deze problematiek is er gezocht naar een stedenbouwkundig concept dat inpassing van de bestaande installaties van het tankstation mogelijk maakt, het tankstation voor beide richtingen bruikbaar houdt (iets dat in een standaard dubbelbaansmodel niet direct het geval zou zijn) en waarbij tankstation en bijbehorende service-gebouwen niet het zicht op de bedrijfslocaties aan de oostzijde van de weg ontnemen. Dit concept leidde tot het principe van de 'Turbine'; een lang gerekte gebied waar het verkeer omheen kan rijden, en via een doorsnijding met een dubbele rotonde beide entrees van Buitenvaart I en II kan bereiken. In het gebied is plaats voor service verlenende bedrijven voor het wegverkeer en de bedrijven, inclusief een tankstation. De 'Turbine' is het ordenend principe en de verdeelsleutel voor de hoofdstroom van het verkeer in dit gebied.

verkeerskundige aanpassing

Een nieuwe vorm van verkeersontsluiting heeft veel voeten in de aarde. De toets van wat wel kan en wat niet, is zorgvuldig, uitgebreid en vanuit alle mogelijke invalshoeken gedaan. In het proces tot aan dit plan zijn het stedenbouwkundige idee en het verkeersprincipe uiteengezet. Deze combinatie leidt tot de vorm zoals die in dit plan is gepresenteerd. Op de hierna volgende pagina's is een samenvatting van de verkeerskundige bevindingen gegeven, zodat er voor iedereen inzicht is in de keuze die aan het huidige plan ten grondslag ligt. Met alle betrokken partijen is ook overeengekomen dat naast de verkeerskundige principeberekening ook een simulatiemodel van de werkelijke doorstroming in dit ontwerp zou worden gemaakt (zie verkeerskundig onderzoek 'Turbine' hieronder).

één uitstraling

De 'Turbine' kent in het plan twee middenterreinen; het zuidelijk en noordelijk deel. De 'Turbine' is echter één geheel en het is zaak de regie over het beeld van dit geheel ook in één hand te houden. Rust, overzichtelijkheid en efficiëntie zijn de sfeerpunten bij de verdere uitwerking. Het middenterrein moet een uitstraling krijgen die hoogwaardig en modern is, met high-tech architectuur en constructie, met een efficiënt en waar mogelijk meervoudig ruimtegebruik, zodat deze entree van Buitenvaart de inspiratiebron en motor is voor de ondernemers in het gebied.

programma

De functies die gedacht zijn bij het concept van een 'Turbine' bestaan uit snelweggerelateerde functies en collectieve functies voor het bedrijventerrein

Snelweg gerelateerd zijn bijvoorbeeld:

- tankstation
- wasstraat
- truckservice
(spoedonderhoud, toiletten/ douches)
- wegrestaurants
(truckstop, wegrestaurant, fastfood)
- motel / hotel
- langparkeren vrachtwagens
- mogelijk steunpunt ANWB / verkeerspolitie

Collectieve bedrijfsvoorzieningen zijn bijvoorbeeld:

- parkmanagement kantoor
- kinderopvang / crèche
- facilitypoint
- medisch centrum
- fitness
- etcetera

4.2 Planbeschrijving

Er is in een eerder stadium sprake geweest van een combinatie van carpoolplaats met een regionaal overstappunt voor bussen in de kop van de 'Turbine'. Een globale verkenning voor de mogelijkheid van zo'n koppeling heeft uitgewezen dat de beste locatie voor zo'n overstappunt en carpoolplaats in een van de oksels van de op- en afritten van de A37 aan de Mr. Cramerweg ligt. Dit is in tweede instantie door een uitgebreid onderzoek bevestigd.

verkeerskundig onderzoek 'Turbine'

De hieronder volgende tekst is een citaat uit Second Opinion "Turbine-oplossing" door de Grontmij uitgevoerd in twee stadia, 30 oktober en 27 november 2000. Het principe van het 'Turbine'-verkeersmodel zoals dat voor het bestaande deel van de Mr. Cramerweg is ontworpen in het stedenbouwkundig plan voor Buitenvaart II is onderzocht op haalbaarheid door de Grontmij. Na een onderzoek op hoofdlijnen werden de bezwaren, eerder gemaakt door de afdeling Verkeer van de Gemeente Hoogeveen, erkend. Twee opties van een doorsteekmogelijkheid tussen Buitenvaart I en Buitenvaart II (noordelijk blok) op 30 oktober 2000 leiden uiteindelijk tot het voorstel van 27 november 2000; een doorsteekmodel met een 'kluif-rotonde' als verkeerskundig principe. Van deze oplossing zijn twee varianten uitgewerkt die op details van elkaar verschillen. Het gaat in beide gevallen om een 'tweestrooks-kluifrotonde' waarbij het verschil zit in de toepassing van rijbaanscheiding (variant B) en geen rijbaanscheiding (variant A).

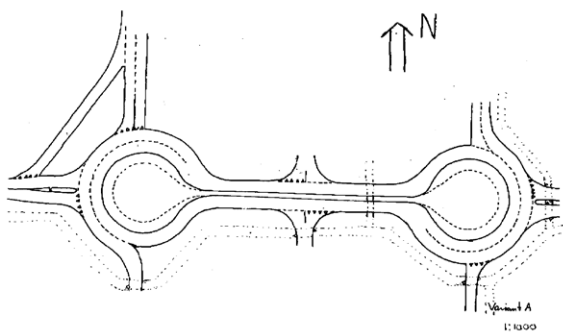
Conclusies Second Opinion "Turbine-oplossing Grontmij"

Gezien het voorgaande kan geconcludeerd worden dat het toepassen van een tweestrooks-kluifrotonde een goede optie is. Al de gewenste verkeersbewegingen kunnen uitgevoerd worden en zijn relatief eenvoudig in vergelijking met de kruising met VRI. In de spits kunnen op bepaalde takken opstoppingen optreden maar dit zal dan niet op de hoofdrichtingen zijn. Uit oogpunt van verkeersveiligheid is de rotonde te verkiezen boven de kruising met VRI.

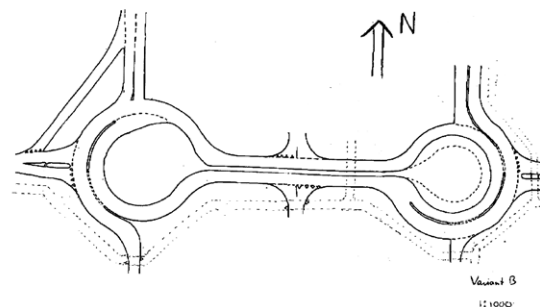
Bij de keuze tussen variant A en B spelen een aantal aspecten. Het ruimtebeslag bij variant B is iets groter dan bij variant A en de scheiding van de rijbanen heeft tot gevolg dat automobilisten bij een verkeerde rijbaankeuze dit niet meer kunnen corrigeren.

Uit oogpunt van capaciteit heeft variant B de voorkeur, door de vroegtijdige rijbaankeuze is het voor het oprijdende verkeer direct duidelijk waar het verkeer op de rotonde heen gaat. Bij de rotonde zonder rijbaanscheiding kan veel langer twijfel blijven bestaan over wat het verkeer op de rotonde doet waardoor capaciteitsverlies kan optreden.

Uit oogpunt van verkeersveiligheid heeft variant B licht de voorkeur omdat het weven niet meer op de rotonde plaatsvindt wat in de praktijk nog wel eens tot problemen kan leiden."



alternatief turbine optie I - kluifrotonde A



alternatief turbine optie II - kluifrotonde B

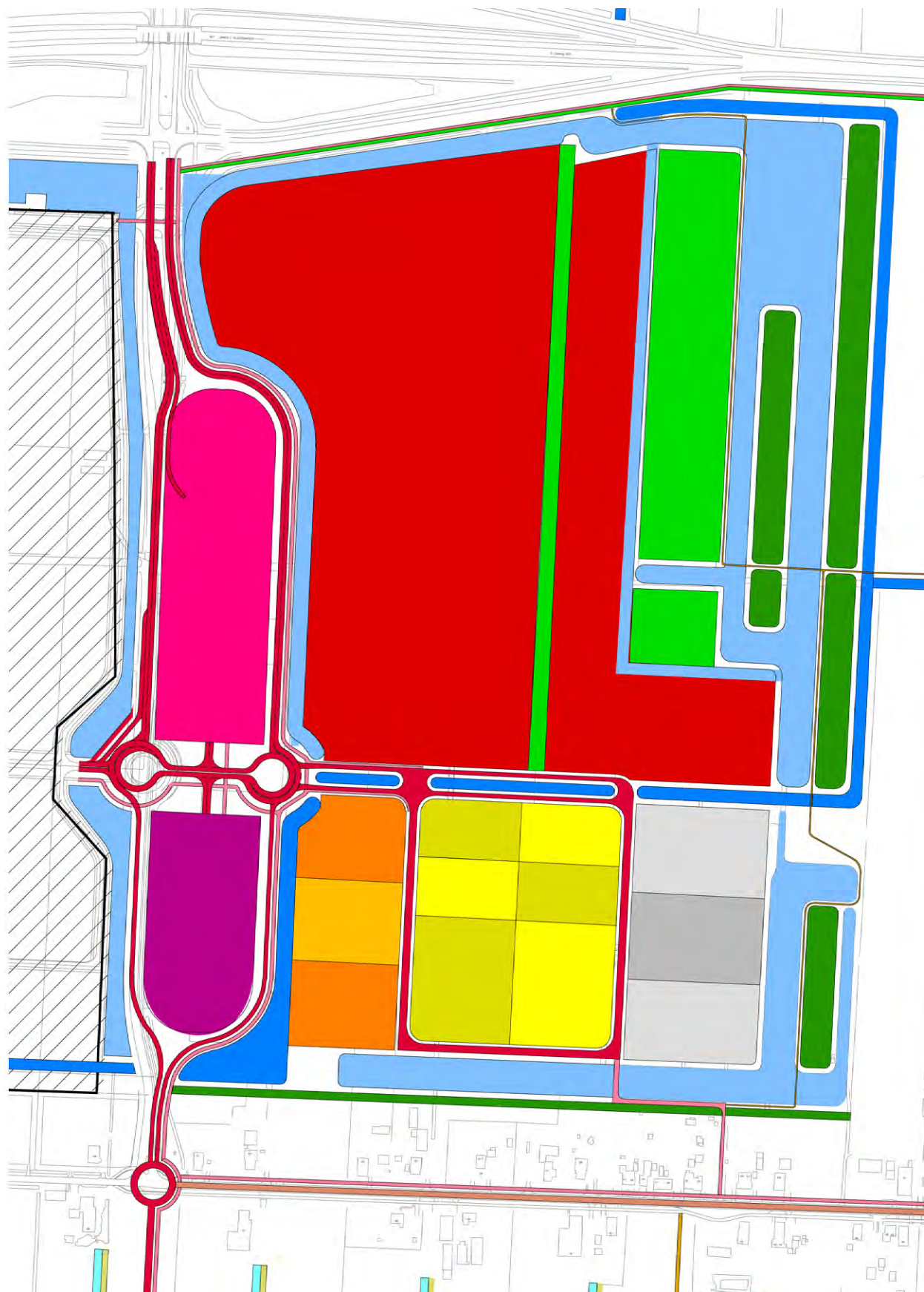
Nader onderzoek

In een later stadium heeft een nader onderzoek naar de gekozen oplossing door DHV in een dynamisch model plaatsgehad. De resultaten daarvan zijn in een aparte rapportage opgenomen. De conclusie van dit onderzoek luidt als volgt:

- het bij aanvang van de studie aangeboden ontwerp voor de wegenstructuur blijkt in 2010 tot file-vorming te leiden tijdens zowel de ochtend- als de avondspits. In eerste instantie vormen de voorgestelde rotondes op de aansluiting met de A37 de grootste bottleneck. De nieuwe verkeersstromen van en naar Buitenvaart I en II kunnen niet worden verwerkt en vragen om proportioneel meer capaciteit op de aansluiting met de A37.
- Een vergroting van de capaciteit van beide voorgestelde rotondes ter weerszijde van de A37 zal leiden tot een toename van de verkeersstroom richting de 'Turbine' met de in het ontwerp aanwezige kluifrotonde, dat de wachttijden in de spitsperioden enkele minuten kunnen bedragen.

Aan de hand van deze conclusies is onderzocht in hoeverre het ontstane probleem kan worden opgelost. Door de voorgestelde rotondes op de aansluitingen met de A37 te vervangen door kruispunten met verkeersregelinstallaties wordt een betere doorstroming gewaarborgd. De verkeersdruk op de Mr. Cramerweg zal daardoor niet zodanig hoog worden dat de kluifrotonde niet meer goed functioneert of dat gezocht moet worden naar een extra ontsluiting.

4.2 Planbeschrijving



plankaart Bedrijventerrein Buitenvaart II - noordelijk blok
omvang Buitenvaart I: voor exacte grenzen zie bestemmingsplan

4.2.3.3 Interne structuur van Buitenvaart II –noordelijk blok

stedenbouwkundig patroon

Het noordelijk blok van het bedrijventerrein Buitenvaart II sluit aan bij Buitenvaart I. Deze twee terreinen zullen samen en met de 'Turbine' het bedrijventerrein 'Buitenvaart' gaan vormen. De opzet van de verkaveling in het blok voegt zich naar het onderliggende, bestaande, landschap. Het langgerekte slagenpatroon is hier in dit deel zeker niet onaangetaast, maar biedt voldoende houvast voor de oriëntatie van de bedrijfskavels en inrichting van de randen van het blok. Mede door de ruimtelijk te onderscheiden lijnen van de eikenlaan en het parallel daaraan gelegen bosje die vanaf de Krakeelsedijk te bereiken zijn is de richting van het slagenpatroon nog waar te nemen in dit deel van het landschap. Behoud en verdere versterking van deze hoofdrichting in het landschap is onderdeel van het ontwerp voor het noordelijk blok. Doordat inmiddels het gehele noordelijk gedeelte is gereserveerd voor het zuivelpark van DOC Kaas en een gedeelte langs de Mr. Cramerweg reeds is bebouwd, is het ontwerp van het noordelijk blok enigszins aangepast.

ontsluiting binnen het blok

Halverwege het blok is de entree vanaf de 'Turbine' naar het noordelijk blok van Buitenvaart II. Een watergang scheidt de 'Turbine' van het blok. De hoofdontsluiting van dit blok bestaat uit twee rijbanen die gescheiden worden door een waterlossing. De hoofdontsluiting loopt door tot tegen de oostelijke randkavels van het blok. De twee rijbanen zijn 3,50 meter breed van asfalt verharding. De bermen zijn van gras met een smal voetpad als voetgangersroute. Verlichting staat in één lijn aan één kant van het profiel en de erfgrenzen worden in het openbaar gebied gevormd door een 1 meter brede haag langs de gehele erfgrens met een onderbreking ter plaatsen van de kavelentrees. De hoofdontsluiting is een uitzondering op de andere straten van het blok, die een 12,5 meter profiel kennen zonder laanbeplanting, maar met alle overige kenmerken. Door de verbijzonderingen dient de hoofdontsluiting als oriëntatie binnen het blok. Aan de zuidzijde van het blok wordt een fietspad aangelegd naar het Hollandscheveldse Opgaande toe, welke in noodgevallen gebruikt kan worden voor hulpdiensten.

randen naar de omgeving

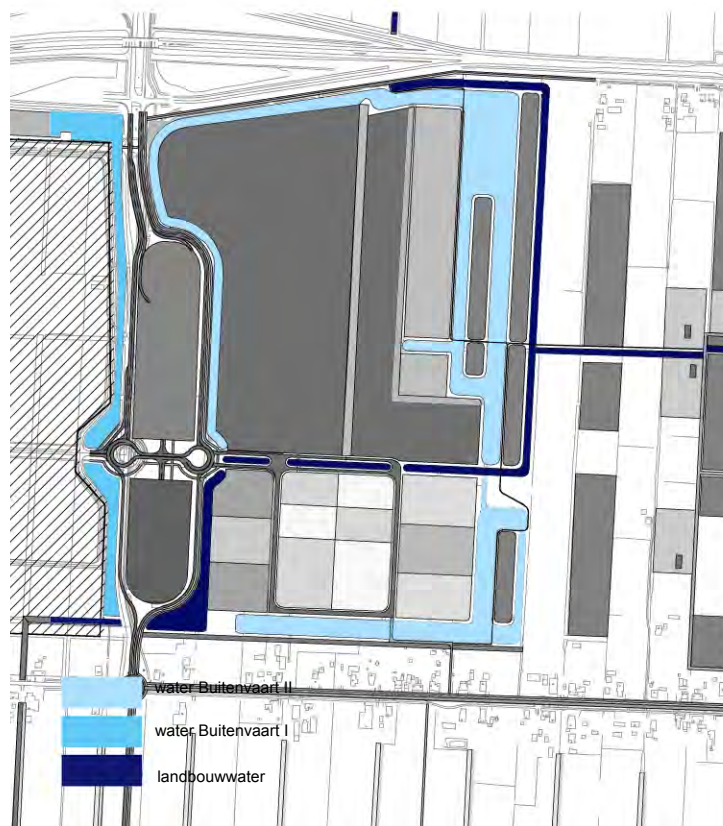
De noordelijke rand van het noordelijk blok wordt gemaakt door de bestaande Krakeelsedijk met zijn karakteristieke bomenrijen. Aan de noordkant tegen deze dijk aan ligt de oprit van de A37 richting Emmen en de 2 maal 2 rijstroken van de A37 zelf, op circa 5 meter boven maaiveld. Aan de zuidkant van de dijk ligt het terrein van het zuivelpark van DOC Kaas in de noordelijke helft van het noordelijk blok. De dijk en dit terrein komen los van elkaar te liggen door een watergang. Met de invulling van de noordelijke helft van het noordelijk blok met het eerdergenoemd bedrijf is de gehele noordelijke rand van het noordelijk blok ingevuld met één bedrijf. Zowel in het beeld van de bebouwing als in het terrein is het zo mogelijk één eenduidig en goed gecomposeerd beeld te maken aan deze rand. De westelijke rand wordt gevormd door de 'Turbine'. De 'Turbine' heeft de functie van serviceverlener voor het hele bedrijventerrein en een aantal snelwegfuncties en is daarmee een organisator voor de omliggende terreinen. Ook ruimtelijk gezien vervult het de rol van organisator. Door een geregisseerde vormgeving van de verschillende bebouwingsonderdelen in het 'Turbine'-terrein is het mogelijk de overgang in schaal tussen het grootschalig complex van het zuivelpark in Buitenvaart II en de kleinschalige ontwikkelingen in Buitenvaart I te maken. Aan de zuidzijde van het noordelijk blok ligt een 12,5 meter profiel aan de buitenkant van het blok. Door het gescheiden watersysteem ligt er ten zuiden van dit profiel een brede watergang die bij het bedrijventerrein hoort (retentiewater). Ten zuiden van de watergang loopt een houtwal bestaande uit eiken en onderbegroeiing, als afscheiding naar de achterkanten van de woonkavels van het Hollandscheveldse Opgaande. In de oostrand wordt de overgang gemaakt naar de landschappelijke, kleinschalige, kamer van de 'Krakeelse Wijken' door middel van een compositie van watergangen en bosstroken in de richting van het slagenpatroon en evenwijdig aan aangrenzend bestaand bosje aan de Krakeelsedijk.

kavels

De eisen bij de verschillende type uit te geven bedrijfskavels worden in 'hoofdstuk 4.3 Richtlijnen voor beeldkwaliteit' gegeven.



impressie noordelijk blok en hollandse wijken

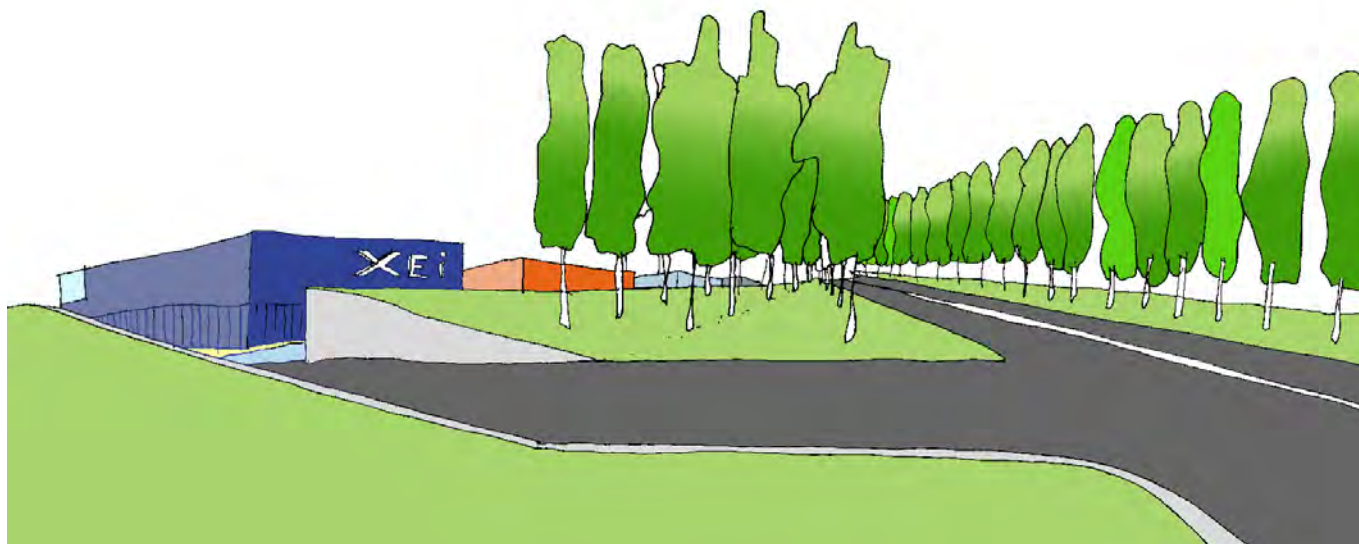


facetkaart waterstructuur Buitenvaart II - noordelijk blok
omvang Buitenvaart I: voor exacte grenzen zie bestemmingsplan

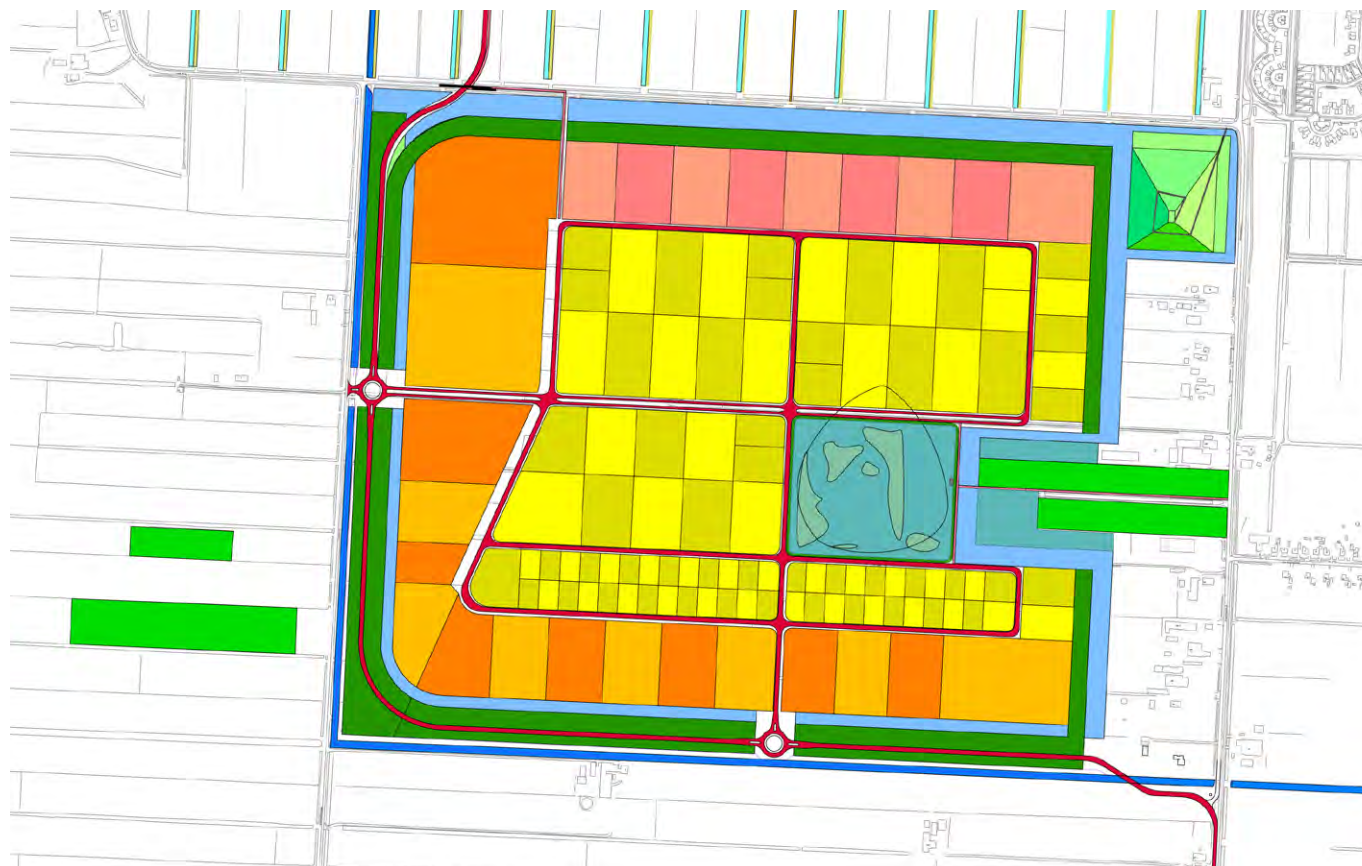
waterberging in het noordelijk blok

In het stedenbouwkundig ontwerp zijn aan de oostzijde van het noordelijk blok twee stroken met water en boskavels opgenomen (water en boskavels om en om en in noord-zuidrichting gesitueerd). De vrijkomende leem wordt indien mogelijk verwerkt in de Riegheuvel (4.2.2.4.).

De totale waterberging in het noordelijk blok is op basis van het voorgaande circa 5 ha en wordt voldaan aan het totaal benodigd wateroppervlak van circa 5 ha.



impressie blokrand



plankaart - uitsnede zuidelijk blok

4.2.3.4 Interne structuur van Buitenvaart II – zuidelijk blok

stedebouwkundig patroon

Het zuidelijk blok van Buitenvaart II is in beginsel een andere terrein dan Buitenvaart I en het noordelijk blok van Buitenvaart II. De keuze voor het tweekernen model hangt samen met het feit dat men onderkent dat een bedrijventerrein een eigen identiteit in het landschap heeft en dat niet perse ontleent aan het karakter en uiterlijk van de snelweg. Het zuidelijk blok zal dan ook het bedrijventerrein 'Riegmeer' gaan heten.

Het zuidelijk blok is een bedrijventerrein als een 'machine'; orthogonaal en rationeel verkaveld. In het interne stratenpatroon is alleen de meest westelijke straat, met zijn eigenwijze knik, een uitzondering. Deze uitzondering is voortgekomen uit de twee hoofdtransportleidingen die in de bestaande situatie dat tracé beschrijven, deze worden gevolgd door de westelijke straat.

Een tweede uitzondering in de verkaveling, hoewel ook orthogonaal van vorm, is de zogenaamde pingo-ruïne, een bodemkundig en archeologisch object, welke is ingepast in het bedrijventerrein.

de bomenrand is de identiteit van het bedrijventerrein

De autonomie, de eigen identiteit, van het zuidelijk blok wordt voor een groot deel gemaakt door de functionele indeling, maar in de verschijning zal straks de buitenrand de grootste rol spelen. Een continue bomenrand van ca. 70 meter breed legt het interne patroon van kavels en straten vast in het landschap. De bomenrand geeft het blok zijn gezicht, zijn maat en zijn beleving, zowel van buiten het blok -vanuit het omringende landschap-, als vanaf de hoofdontsluiting, de Mr. Cramerweg, die de automobilist naar het blok en vervolgens door de rand voert. Men rijdt straks door een wijdmazig grid van bomen tussen enerzijds de bedrijfsgebouwen en anderzijds het weidse landschap. Vanaf de weg is het directe maaiveld van de bedrijfskavels aan het zicht onttrokken door een grondlichaam van 2 meter hoog op de grens van de bomenrand en de kavels. Vanaf de Mr. Cramerweg is de watergang rond het bedrijventerrein niet in het zicht, omdat het achter het talud ligt, maar aan de zijde van de Langedijk en de Riegshoogtendijk is het water juist aan de buitenkant van de rand gesitueerd, zodat hiermee het blok losgemaakt wordt van het historisch profiel van de Langedijk en de achterzijde van de woonkavels langs de Riegshoogtendijk.

ontsluiting binnen het blok

Op twee plekken bieden rotondes op de Mr. Cramerweg de toegangen tot het zuidelijk blok. Vanaf de rotonde is er eerst een entreeweg. De weg ligt daar vrij in het gras met aan weerszijde bomen (zilveresdoorn). Naast de twee entreewegen wordt het zuidelijk blok tevens ontsloten door een fietsroute. De fietsroute loopt vanaf de kruising Mr. Cramerweg - Langedijk rechtstreeks het zuidelijk blok in. Vanuit het zuiden loopt de fietsverbinding met het zuidelijk blok via het fietspad langs de Riegshoogtendijk en door het bestaande tweelingbosje. De entreewegen komen uit op de hoofdontsluiting van het zuidelijk blok. Die wordt gevormd door de meest westelijke en de meest zuidelijke straat. Het noord-zuid gelegen deel heeft een profiel van 25 meter (i.v.m. de gastransportleidingen) en het west-oost gelegen deel tot aan de ontsluiting een profiel van 12 meter breed met aan één zijde van de straat een bomenrij (zilveresdoorn) in een grasberm. De oost-west gelegen weg dwars door het zuidelijk blok, heeft een profiel van 13 meter, met een 6 meter brede middenberm, vanwege de gastransportleiding die hier ligt.

De bovengenoemde straten zijn een uitzondering op alle andere straten in het blok, die een 10 meter profiel kennen zonder laanbeplanting. Door die uitzondering dient de hoofdontsluiting als oriëntatie binnen het blok.

De oost-west straten zijn de langste en belangrijkste straten. Ook bij een andere verkaveling dan de basisverkaveling in dit plan moeten de oost-west straten in het zuidelijk blok altijd continu en parallel zijn. Om leesbaarheid te geven in welke lange straat men zich bevindt zullen aan de lichtmasten uithangers worden bevestigd met bloknummers en/of bedrijfsnamen. Deze zullen in elke straat een andere kleur krijgen.

4.2 Planbeschrijving



impressie zuidelijk blok en hollandse wijken



impressie binnenstraat



impressie hoofdstraat

randen naar de omgeving

De rand van het blok levert vanuit het omringende landschap rondom hetzelfde beeld door de 'vitrage' van de bomenweide. Er zijn echter variaties. De west en zuidrand bieden ruimte aan de Mr. Cramerweg. De west en zuidrand zijn ook anders omdat de waterlossing langs de Albartsweg en de Zuidwolderwaterlossing daar de grens vormen. De oevers van de rand aan de zuidzijde zal ondiepe plasdras-bermen kennen om de ecologische waarde langs de hoofdwatgangen te versterken. Aan de oostrand ligt de bomenrand parallel aan de Riegshoogtendijk. De woningen en bedrijven die in de bestaande situatie aan de Riegshoogtendijk zijn gevestigd, zullen daar blijven. De watergang voor het bedrijventerreinwater vormt hier de grens tussen de bestaande percelen aan de Riegshoogtendijk en aan de overkant de bomenrij op het talud met daarachter de bedrijven. Er is één doorbraak in het blok en dat is het bestaande, cultuurhistorisch belangrijke 'tweeling bosje'. Een fietspad zal tussen beide bospercelen door worden gerealiseerd als toegang voor fietsers naar het zuidelijk blok komende vanaf de Riegshoogtendijk en als calamiteiten ontsluiting voor het zuidelijk blok. Er ontstaat vanuit het bedrijventerrein, maar ook komende vanuit het tweelingbos op de fiets een bijzonder beeld.

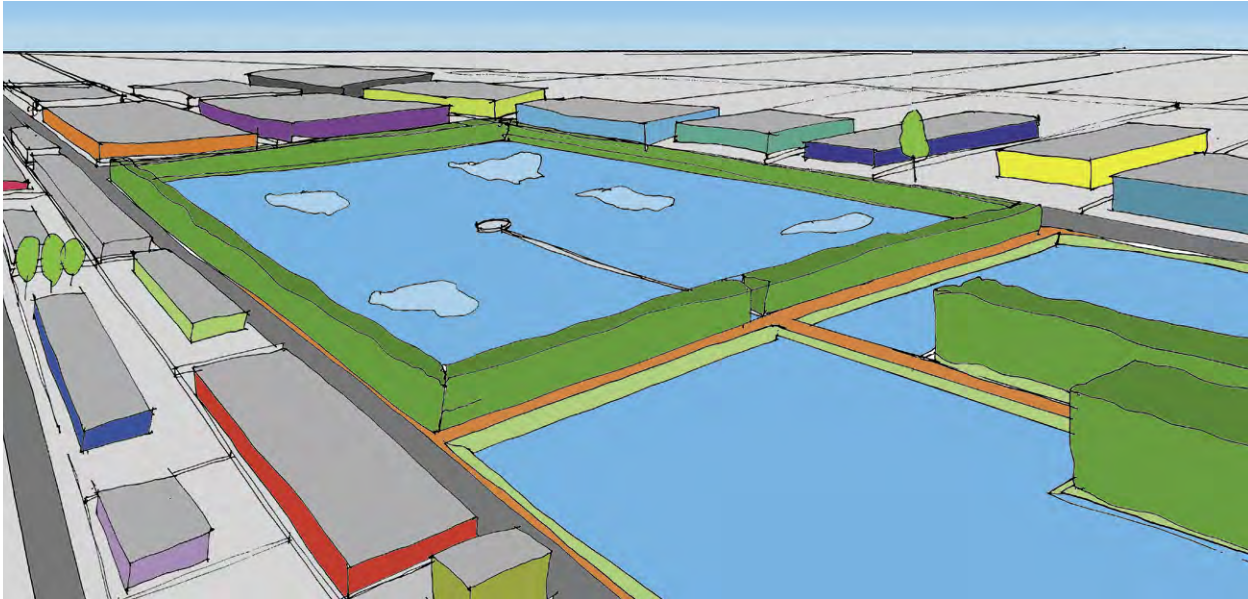
pingopark en tweelingbosje

Uit het bodemkundig en archeologisch onderzoek (ARC 8 januari 2001, ARC/BB/01/0101) is geconcludeerd dat een waardevol bodemkundig element is gelokaliseerd in het zuidelijk blok. Een bijna perfecte cirkelvormige natte laagte is erkend als pingo-ruïne. Dit is een fenomeen uit de laatste ijstijd. Vanuit een kwelbron in de onderlaag werd relatief warmwater naar het oppervlak gevoerd waar het bevroor in de laagte in het oppervlak. Door dit proces ontstond een ijslens, die aangroeide tot boven het landschap. Stof en zanddeeltjes overdekte de ijslens. Na het einde van de ijstijd smolt de lens en zakte het vuil en de grond boven op de lens naar beneden en vormden rondom de verdwenen lens een cirkelvormige ronde wal. Het centrum van de cirkel was laag en nat en trok dieren als drinkplaats. Jagers en verzamelaars vestigden zich vaak op dit soort wallen om op de dieren bij de drinkplaats te jagen. Deze vroege occupatie heeft sporen van menselijke bewoning achtergelaten die archeologisch waardevol kunnen zijn. Daarnaast heeft zich binnen de cirkel van de pingo-ruïne na de ijstijd laag op laag aan bodemkundige archief ongestoord kunnen stapelen, omdat deze plekken te laag, nat en drassig waren (en nog zijn) om goede landbouw op te kunnen plegen. De pingo-ruïne van Buitenvaart II is bovendien bijzonder vanwege zijn omvang van ca. 200 meter diameter. Het belang van deze plek, ook al gaat de waarde verscholen onder de bodem, wordt in het plan van Buitenvaart II gerespecteerd door de benodigde vochtige conditie voor behoud van het bodemkundig archief zeker te stellen, de bodem onaangeroerd te laten en tevens door de cultuurhistorische waarde van deze plek samen te bundelen met het aanliggende tweelingbosje aan de Riegshoogtendijk in het 'Pingopark'. Tensamen vormen zij een rechthoekig oppervlak dat vanaf de Riegshoogtendijk in het zuidelijk blok snijdt.

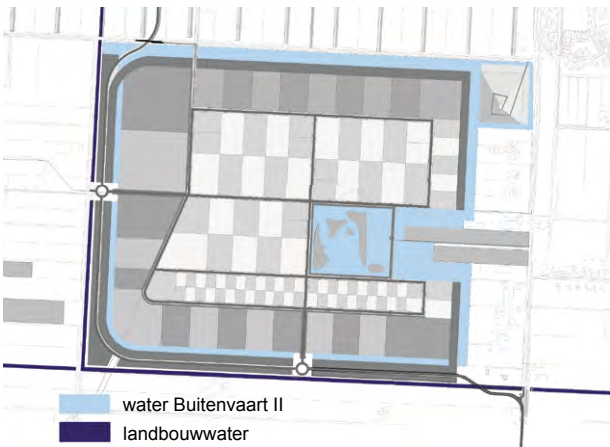
Het 'Pingopark' is te bereiken via de fietsroute door het tweelingbosje. De rechthoekige open plek wordt ingekaderd door het stratenpatroon van het bedrijventerrein en een kader van een dubbel rij elzen en een voetpad. Binnen dat kader ligt de lager gelegen kom, die door middel van een gemaaltje altijd natgehouden kan worden vanuit de watgangen rond het bedrijventerrein. Daarnaast kan de laagte tijdens hevige regenval als extra 'tussen' buffer dienen van het regenwater uit het omringende bedrijventerrein. De laagte wordt alleen natgehouden en het oppervlak wordt beheerd om opslag van te grote bomen en struiken tegen te gaan. Verder is de pingo binnen het elzenkader niet toegankelijk.

kavels

De eisen bij de verschillende type uit te geven bedrijfskavels worden in 'hoofdstuk 4.3 Richtlijnen voor beeldkwaliteit' gegeven. De omschrijving van de stedenbouwkundige patronen en de eisen aan de individuele kavels zijn wezenlijk onderdeel van het plan, ook als er een andere kavel indeling komt dan de basisverkaveling toont. De hoofdontsluiting ligt echt vast. De lange oost-west straten kunnen alleen in zijn geheel wel of niet uitgevoerd worden. Dit is belangrijk om de heldere interne structuur van het zuidelijk blok te kunnen handhaven.



impressie pingo-park
afb. bij 4.2.3.4



facetkaart waterstructuur Buitenvaart II - zuidelijk blok

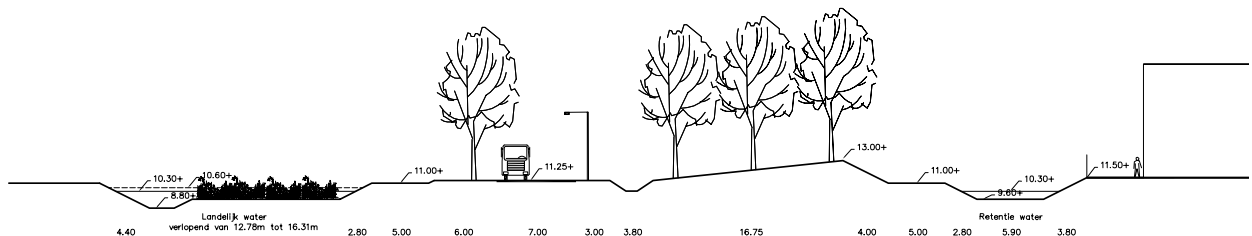
waterberging zuidelijk blok

Het benodigde wateroppervlak bedraagt voor het zuidelijk blok circa 11 ha. In de rand van het zuidelijk blok kan circa 9 ha wateroppervlak worden gerealiseerd. Circa 2 ha aanvullende waterberging zal moeten worden gerealiseerd binnen het pingoruïnegebied. Het totale oppervlak van dit gebied bedraagt circa 5 ha. De centrale depressie dient permanent onder water te staan. Het overig gedeelte van de pingoruïne mag periodiek onder water. De totale oppervlakte voor waterberging in het het pingoruïnegebied bedraagt minimaal circa 2,5 ha. De pingoruïne zal worden gevoed met schoon water (dakvlakwater). Voor het transport van het dakvlakwater zal gebruik worden gemaakt van gesloten leidingen. Het tijdelijk in de pingoruïne geborgen water zal ook weer moeten worden afgevoerd, voor zover dit water niet in de bodem wegzijgt en/of verdamp. Afvoer kan geschieden naar het oppervlaktewater direct aan de oostzijde van de pingoruïne. Als afvoerroute kan mogelijk gebruik worden gemaakt van een bestaande wijk die door de pingoruïne van west naar oost loopt. Ter plaatse van de overgang van het pingoruïnegebied naar het oppervlaktewater aan de oostzijde dient een overstort/stuw te worden geplaatst.

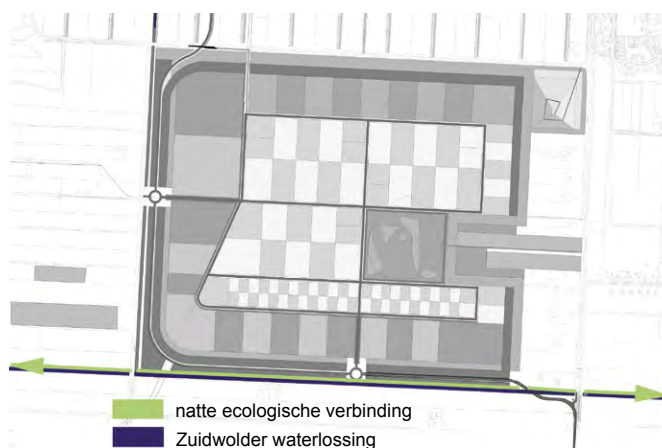
Blijkens het rapport 'Waterhuishouding Buitenvaart II' van Oranjewoud, d.d. 13 juni 2001 kan geconcludeerd worden dat door gebruik te maken van de pingoruïne, voldoende waterberging in het zuidelijk blok kan worden gerealiseerd (totaal circa 11 ha: 8,5 à 9,0 ha in de randzone, 2,0 à 2,5 ha in de pingoruïne; gemeten op de waterlijn).

Natte ecologische verbinding geïntegreerd in zuidelijk blok

De natte ecologische verbinding langs de Zuidwolderwaterlossing wordt ter hoogte van het zuidelijk blok opgenomen in de landschappelijke rand. De oevers van deze rand krijgen aan de zuidzijde ondiepe plasdras-bermen en de brug van de verlengde Mr. Cramerweg houdt de ecologische taluds langs het water vrij. Hierdoor wordt de ecologische verbindingzone gewaarborgd.



profiel bomenrand Riegmeer met ecologische plas-dras oever langs Zuidwolderwaterlossing



facetkaart ecologisch verbinding Buitenvaart II - zuidelijk blok

4.2 Planbeschrijving



Blad eik



Blad moeraseik



Blad linde



Eik



Zilveresdoorn



blad Zilveresdoorn



Moeraseik



Linde



Bomenrand

4.2.3.5 Onderbouwing beplantingskeuzes

Toelichting bodemgesteldheid

In het gebied rondom Hollandscheveld komen afzettingen uit het Pleistoceen en Holoceen aan het oppervlak. De pleistocene afzettingen die aan of nabij het oppervlak voorkomen, zijn merendeels gevormd tijdens de laatste drie ijstijden, het Elsterien, het Saalien en het Weichselien. Van grote invloed op de geologie van het gebied waren de vergletsjeringsfasen van het landijs in de loop van het Saalien. In de eerste drie fasen bedekte het landijs het hele gebied en deponeerde er een dikke laag lemig zand met grind en keien, de z.g.n. keileem. In de vierde fase rukt het landijs op tot ongeveer de huidige grens van Drenthe en Overijssel. Er ontstonden, o.a. bij Alteveer en Zuidwolde, enkele lage stuwwallen, die bijna overal bedekt zijn met keileem. Aan het eind van het Saalien werden smeltwaterdalen uitgeschuurd die aan de zuidzijde van het Drentse keileemplateau uitmondten in het dal van de Oer-Vecht. In de laatste periode van het Weichselien werd vrijwel overal in het gebied een pakket dekzand afgezet. Op vlakke delen van het gebied waar de afwatering door keileem stagneerde ontstonden in het Holoceen veengebieden waarvan de waterhuishouding steeds minder grondwaterafhankelijk werd. Uiteindelijk vormde zich in het gebied een uitgestrekt hoogveen dat vooral in de achttiende en negentiende eeuw op grote schaal werd afgegraven.

Het gebied bestaat overwegend uit een gedeeltelijk tot geheel afgeveende veenvlakte met lokaal een keileemlaag op 40-120 cm onder het maaiveld. Keileem ontbreekt of zit dieper in de ondergrond in enkele met veen opgevulde slenken en met zand bedekte hoogten. Aan het oppervlak voorkomende bodemtypen zijn zandgronden met podzolgronden. Verder komen in het gebied veengronden en moerige gronden voor. De grondwaterstand betreft overwegend grondwatertrap (GT) V. In de noord-zuid lopende venige slenk is GT II en III vastgesteld. Door de lokale aanwezigheid van keileem in de bodem komen plaatselijk natte situaties voor als regenwater niet goed kan inzigen.

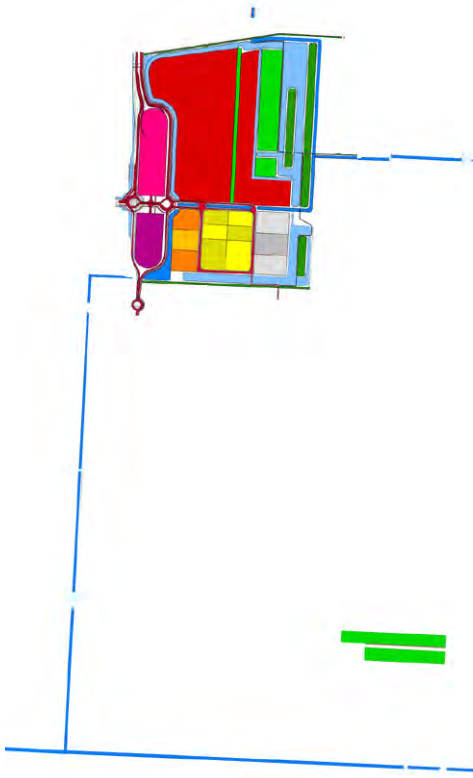
Toelichting soorten

In de soortenkeuze wordt een onderscheid gemaakt tussen het noordelijk blok en het zuidelijk blok.

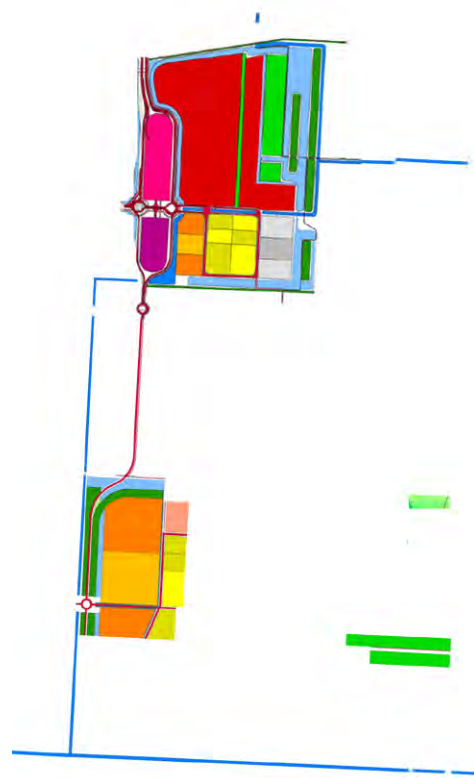
Het noordelijk blok wordt omkaderd door bestaande structuren zoals het Hollandscheveldse Opgaande, de Krakeelsedijk en het oostelijk gelegen eikenbosje. Met de beplanting van het noordelijk blok wordt dan ook aangesloten op de eikenbeplanting van de omgeving. De achtergrens met de percelen langs het Hollandscheveldse Opgaande zal in de vorm van een brede houtwal van eiken met onderbegroeiing worden gerealiseerd. Aan de oostkant zullen de bosstroken tevens uitgevoerd worden met een beplanting van eiken met onderbegroeiing. De hoofdstraat van het noordelijk blok zal een cultureel accent krijgen door het gebruik van moerasedijk als laanbeplanting.

Ook de hoofdstraat van het zuidelijk blok zal een cultureel accent krijgen door het gebruik van Zilveresdoorn als laanbeplanting. In tegenstelling tot het noordelijk blok heeft het zuidelijk blok een volledige brede beplantingsrand. Om de continuïteit van deze rand te accentueren is gekozen voor een afwijkende beplantingskeuze in het zuidelijk blok. Doel is om een bomenrand te maken die duurzaam is en het beeld voor de komende generaties zal bepalen. Gekozen is voor Koningslinden. Deze grote bomen met een regelmatige groeiwijze zullen een sterke en eenduidige rand vormen. De Koningslinden staan deels geplant op een flauw hellend grastalud. Dit talud zorgt ervoor dat hekken en andere visuele obstakels van het bedrijventerrein zoveel mogelijk uit het zicht worden gehouden. In de rand is qua beplantingsontwerp een tweedeling gemaakt. De rand waarin de Mr. Cramerweg is opgenomen zal een ruim plantverband krijgen. De rand naar de Langedijk en de rand grenzend aan de percelen van de Riegshoogtendijk zal een dichter plantverband krijgen.

4.2 Planbeschrijving



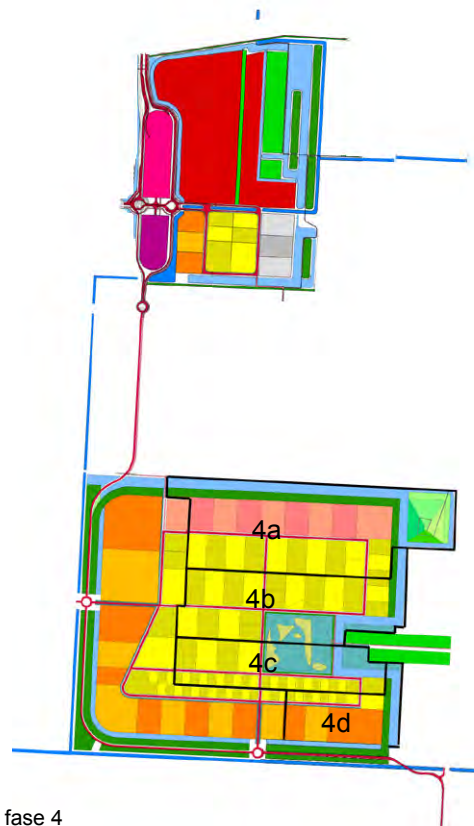
fase 1



fase 2



fase 3



fase 4

4.2.3.6 Faseringsmogelijkheden

Er is een fasering aangebracht in de aanleg van het bedrijventerrein. Deze valt in principe in de volgende stappen uiteen. De precieze fasering zal echter ook afhankelijk zijn van de verwervingsmogelijkheden. Het is dus mogelijk dat een enigszins andere fasering zal worden uitgevoerd.

fase 1a

De aanpassing van het bestaande stuk Mr. Cramerweg vanaf rotonde 'weg om de oost' tot en met Hollandscheveldse Opgaande. De verdubbeling van de Mr. Cramerweg tot de 'Turbine'.

fase 1b

- De gehele verkaveling van het noordelijk blok van Buitenvaart II,
- met de daarbij behorende (omlegging van) watergangen voor landbouwwater en afwatering van het bedrijventerrein, en de groenvoorzieningen rond het bedrijvenblok.

fase 2

- de verlenging van de Mr. Cramerweg door het gebied 'Hollandsche Wijken',
- de knip in de Langedijk (en de aanleg van de fietsbrug over de Mr. Cramerweg),
- de Mr. Cramerweg rond het zuidelijk blok bedrijven tot en met de eerste rotonde (verbinding met de Albartsweg en entree naar eerste deel van bedrijventerrein Buitenvaart II zuidelijk blok).
- De bomenrand met water en bomen, van noordelijke rand (waar Mr. Cramerweg de rand binnen gaat) tot en met de rotonde, en aan de noordelijke rand tot aan de kruising met de dubbele gasleiding.
- Hoofdontsluiting in het blok vanaf de entree naar het noorden.
- De bedrijfskavels aan weerszijde van dit deel van de hoofdontsluiting.

Het is echter ook mogelijk eerst langs de Langedijk in de richting van de Riegshoogtendijk te ontwikkelen, dus in de kavelrichting. Een en ander zal afhangen van de verwervingsmogelijkheden.

fase 3

- De doortrekking van de Mr. Cramerweg vanaf de eerste rotonde in het zuidelijk blok tot en met de Riegshoogtendijk.
- Uitvoering van de bomenrand en de watergangen rond dit deel van de Mr. Cramerweg.
- De tweede, zuidelijke, rotonde met de entree naar het tweede deel van het bedrijventerrein Buitenvaart II zuidelijk blok.
- De hoofdontsluiting in het zuidelijk blok vanaf de kruising met de westelijke entreeweg tot en met de kruising met de zuidelijke entreeweg.
- De bedrijfskavels aan weerszijde van de hoofdontsluiting.

Belangrijk is dat de bomenrand in deze fase wordt aangelegd. De bomenrand is de beeldbepalende factor.

fase 4

- Uitvoering van de noordelijke bomenrand (vanaf de kruising met de dubbele gasleiding).
- De uitvoering van de oostelijke bomenrand aan weerszijde van het tweelingsbos.
- De verbinding rond het tweelingsbos van het afwateringssysteem.
- De aanleg van de fiets/voetverbinding en calamiteitenroute door het tweelingsbos.
- De oost-west straten van het bedrijventerrein vanaf de hoofdontsluiting
- De tussenstraten (afhankelijk van het aantal kleine kavels dat wordt uitgegeven).
- Alle overige bedrijfskavels.

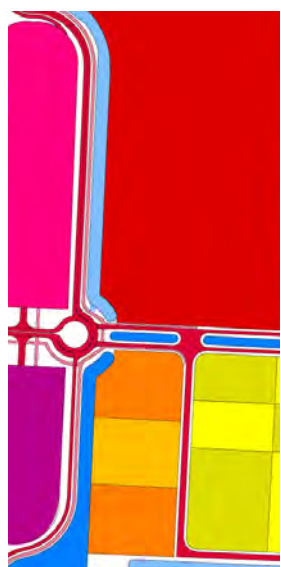
Fase 4 kan nog opgedeeld worden in meerdere tussenfasen (fase 4a,4b, 4c en 4d) door steeds één oost-west straat per keer uit voeren. Van noord naar zuid wordt het blok gecompleteerd. De noordelijke bomenrand en het bijbehorende watersysteem worden dan in fase 4a uitgevoerd, de oostelijke bomenrand (noordelijke helft) in fase 4b, de fietsverbinding door het tweelingsbos in fase 4c en de oostelijke bomenrand (zuidelijke helft) in fase 4d.

4 Beschrijving plangebied en planontwerp

4.3 Richtlijnen voor beeldkwaliteit



afbeelding bij 4.3.1.1



afbeelding bij 4.3.1.2

4.3 Richtlijnen voor beeldkwaliteit

4.3.1 Richtlijnen voor inrichting privé-domein Noordelijk blok

4.3.1.1 Kavel DOC zuivelfabriek: (rood in het stedenbouwkundig plan)

De bedrijfskavel die aan de noordrand van het noordelijk blok ligt is de kavel van de DOC zuivelfabriek. Doordat deze kavel aan de noordzijde grenst aan de snelweg A37 wordt de locatie aangemerkt als bijzondere zichtlocatie. De kavel wordt aan de noordzijde begrensd door een watergang met aan de overzijde het zand/fiets-pad met laanbeplanting van de Krakeelsedijk. De eisen die aan de inrichting van deze kavel gesteld worden zijn om deze reden hoger dan de inrichtingseisen die aan de overige kavels gesteld worden. Voor dat deel van de kavel waar deze grenst aan de 'Turbine' zullen met name de eisen omtrent de parallelle ligging van de bebouwing op de kavel en de aaneengeslotenheid en continuïteit van de gevel voor de beeldkwaliteit getoetst worden. De te stellen eisen hebben betrekking op:

1. stedenbouwkundige structuur van de bebouwing op de kavel,
2. beeldkwaliteit van de architectuur,
3. ruimtegebruik van de bebouwing ten opzichten van de gehele kavel,
4. terreininrichting van het onbebouwd deel van de kavel en
5. reclame-uiting.

In het Beeldkwaliteitplan Buitenvaart II wordt uitvoerig ingegaan op de eisen voor de kavels met betrekking tot deze punten.

In het bestemmingsplan is voorgeschreven dat:

- B&W nadere eisen kunnen stellen aan de situering van gebouwen, aansluitend bij de orthogonale basisverkaveling;
- In de zone langs de snelweg de hoogte van gebouwen minimaal 10 meter en maximaal 40 meter mag zijn en die van bouwwerken (geen gebouwen zijnde) 45 meter. In deze zone is 35% bebouwd oppervlak van de kavel als minimum gesteld;
- In de zone langs de mr. Cramerweg mag de hoogte van gebouwen minimaal 6 meter en maximaal 20 meter zijn en die van bouwwerken (geen gebouwen zijnde) 25 meter. In deze zone is 35% bebouwd oppervlak van de kavel als minimum gesteld;
- In de binnengebied van het bedrijventerrein mag de hoogte van gebouwen maximaal 20 meter zijn en die van bouwwerken (geen gebouwen zijnde) 25 meter. 70% bebouwd oppervlak van de kavel wordt nagestreefd en tegelijkertijd het maximum percentage bebouwd oppervlak van de kavel in het bestemmingsplan. Als minimum percentage wordt 25% gehanteerd;
- de daklijn horizontaal en goothoogte en nokhoogte gelijk zijn (plattendak);
- opslag binnen het bebouwd volume wordt gerealiseerd en niet op het terrein wordt gestald;
- de betreffende eisen en wensen in het beeldkwaliteitplan Buitenvaart II als toetsingskader van toepassing zijn.

Naast bovenstaande eisen zullen de vestigende bedrijven worden aangespoord om het parkeren op de kavels zo veel mogelijk op-, in en onder het bouwvolume te laten plaatsvinden, waarbij aangemoedigd wordt vrachtwagens en ander goederenvervoer aan de zij- en achterkant van de kavel te parkeren.

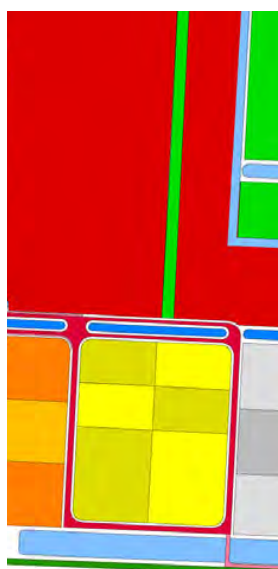
4.3.1.2 Zichtlocatiekavels Mr. Cramerweg ('Turbine'): (oranje in het stedenbouwkundig plan)

De bedrijfskavels die in het noordelijk deel van Buitenvaart II langs de Mr. Cramerweg zijn gesitueerd profiteren van het zicht vanaf de hoofdontsluiting van het totale gebied, de Mr. Cramerweg. De kavels krijgen aan de westzijde een begrenzing door een watergang, met aan de andere zijde van het water de Mr. Cramerweg. Aan de oostzijde van de kavel ligt de ontsluiting voor de bedrijven. De eisen die aan de kavels worden gesteld gaan met name over:

1. beeldkwaliteit van de bebouwingszijde aan de westzijde en zuidzijde van het Noordelijk blok;
2. kwaliteit van de terreininrichting aan de oostzijde van de kavel;
3. uiting van reclame naar de Mr. Cramerweg.

4 Beschrijving plangebied en planontwerp

4.3 Richtlijnen voor beeldkwaliteit



afbeelding bij 4.3.1.3

In het Beeldkwaliteitplan Buitenvaart II wordt uitvoerig ingegaan op de eisen voor de kavels met betrekking tot deze punten.

In het bestemmingsplan is voorgeschreven dat:

- B&W nadere eisen kunnen stellen aan de situering van gebouwen, aansluitend bij de orthogonale basisverkaveling;
- de hoogte van gebouwen minimaal 6 meter en maximaal 20 meter mag zijn en die van bouwwerken (geen gebouwen zijnde) maximaal 25 meter;
- de daklijn horizontaal en goothoogte en nokhoogte gelijk zijn (plattendak);
- 35% bebouwd oppervlak van de kavel is als minimum gesteld;
- opslag binnen het bebouwd volume wordt gerealiseerd en niet op het terrein wordt gestald;
- de betreffende eisen en wensen in het beeldkwaliteitplan Buitenvaart II als toetsingskader bij de inrichting van de bestemming van toepassing zijn.

Naast bovenstaande eisen zullen de vestigende bedrijven worden aangespoord om het parkeren op de kavels zo veel mogelijk op-, in en onder het bouwvolume te laten plaatsvinden, waarbij aangemoedigd wordt vrachtwagens en ander goederenvervoer aan de zij- en achterkant van de kavel te parkeren.

4.3.1.3 Binnenkavels: (geel in het stedenbouwkundig plan)

De bedrijfskavels die ten oosten en ten zuiden van de zichtlocatiekavels liggen kennen een beperkt aantal eisen. De orthogonale oriëntatie en de gelijke rooilijn van de gevel aan de straatzijde is voor alle kavels hetzelfde. Eisen aan de beeldkwaliteit van de architectuur en de terreininrichting worden in het beeldkwaliteitplan zeker wel gesteld, maar leveren geen 'uitzonderlijke' beperkingen op.

In het bestemmingsplan is voorgeschreven dat:

- B&W nadere eisen kunnen stellen aan de situering van gebouwen, aansluitend bij de orthogonale basisverkaveling;
- de hoogte van gebouwen maximaal 20 meter mag zijn en die van bouwwerken (geen gebouwen zijnde) 25 meter;
- de daklijn horizontaal en goothoogte en nokhoogte gelijk zijn (plattendak);
- 70% bebouwd oppervlak van de kavel wordt nagestreefd en tegelijkertijd het maximum percentage bebouwd oppervlak van de kavel in het bestemmingsplan. Als minimum percentage wordt 25% gehanteerd;
- opslag zoveel als mogelijk in het gebouw volume wordt gerealiseerd, wanneer dit niet mogelijk is moet openlucht opslag achter het bouwvolume worden gesitueerd, nooit hoger dan 6 meter;
- er een verwijzing is naar de betreffende eisen en wensen in het beeldkwaliteitplan Buitenvaart II;
- de hoofdgastransportleidingen, die het noordelijk blok voor Buitenvaart II kruisen, een extra restrictie opleveren van 5 meter aan weerszijde van de hoofdgastransportleiding waar geen bebouwing kan worden gerealiseerd (deze wordt in het bestemmingsplan afzonderlijk gemarkeerd).

Naast bovenstaande eisen zullen de vestigende bedrijven worden aangespoord om het parkeren op de kavels zo veel mogelijk op-, in en onder het bouwvolume te laten plaatsvinden, waarbij aangemoedigd wordt vrachtwagens en ander goederenvervoer aan de zij- en achterkant van de kavel te parkeren.

4 Beschrijving plangebied en planontwerp

4.3 Richtlijnen voor beeldkwaliteit



afbeelding bij 4.3.1.4

4.3.1.4 Buitenkavels: (grijs in het stedenbouwkundig plan)

De bedrijfskavels die aan de oostrand van het noordelijk blok van Buitenvaart II zijn gesitueerd vormen een uitzondering op de binnenkavels door hun ligging aan het gebied dat wordt gekenmerkt door de bestaande woonkavels van Krakeelse Dijk, Riegshoogtendijk (dorpskern Hollandscheveld) en Hollandscheveldse Opgaande. De extra eisen die aan deze bedrijfskavels worden gesteld hebben te maken met de dichtheid van bebouwing, de verschijningsvorm van de bouwvolumes en de terreininrichting. Een losser, groener beeld met hoogwaardige technologische uitstraling wordt op deze kavels verwacht/geëist. In het beeldkwaliteitplan Buitenvaart II wordt uitvoerig ingegaan op de eisen voor de kavels met betrekking tot deze punten.

In het bestemmingsplan is voorgeschreven dat:

- B&W nadere eisen kunnen stellen aan de situering van gebouwen, aansluitend bij de orthogonale basisverkaveling;
- de hoogte van gebouwen maximaal 10 meter mag zijn en die van bouwwerken (geen gebouwen zijnde) 10 meter;
- de daklijn horizontaal en goothoogte en nokhoogte gelijk zijn (plattendak);
- 40% bebouwd oppervlak van de kavel een maximum is;
- de bebouwing aan de straatzijde van de kavel moet worden gerealiseerd. Ook vrachtwagens en ander goederenvervoer moeten aan de straatzijde van de kavel worden geparkeerd. Stalling van koelwagens is op deze kavels in verband met geluidsoverlast niet toegestaan;
- opslag binnen het bebouwd volume wordt gerealiseerd en niet op het terrein wordt gestald;
- de betreffende eisen en wensen in het beeldkwaliteitplan Buitenvaart II als toetsingskader bij de inrichting van de bestemming van toepassing zijn;
- de hoofdgastransportleidingen, die het noordelijk blok voor Buitenvaart II kruisen, een extra restrictie opleveren van 5 meter aan weerszijde van de hoofdgastransportleiding waar geen bebouwing kan worden gerealiseerd (deze wordt in het bestemmingsplan afzonderlijk gemarkeerd).

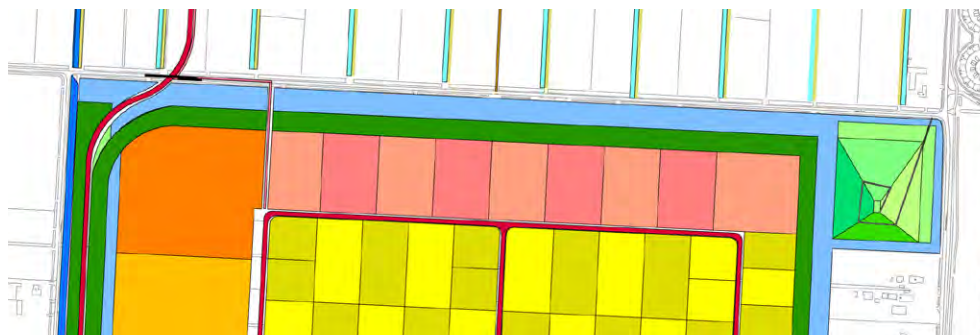
Naast bovenstaande eisen zullen de vestigende bedrijven worden aangespoord om het parkeren op de kavels zo veel mogelijk op-, in en onder het bouwvolume te laten plaatsvinden, waarbij aangemoedigd wordt vrachtwagens en ander goederenvervoer aan de zij- en achterkant van de kavel te parkeren.

4 Beschrijving plangebied en planontwerp

4.3 Richtlijnen voor beeldkwaliteit



afbeelding bij 4.3.2.1



afbeelding bij 4.3.2.2

4.3.2 Richtlijnen voor inrichting privé-domein Zuidelijk blok

4.3.2.1 Zichtlocatiekavels Mr. Cramerweg: (oranje in het stedenbouwkundig plan)

De bedrijfskavels die in het zuidelijk deel van Buitenvaart II langs de Mr. Cramerweg zijn gesitueerd profiteren van het zicht vanaf de hoofdontsluiting van het totale gebied, de Mr. Cramerweg. Het beeld van de gevels naar de weg toe wordt gekenmerkt door de gedachte aan billboards. Streven naar slechts één groot bouwvolume per kavel met een eenduidige vorm en één kleur. De reclame uiting mag groot afgebeeld worden, maar alleen op de gevel. Aan de binnenkant van het blok liggen de interne ontsluitingswegen. De eisen die aan de kavels worden gesteld gaan met name over:

1. beeldkwaliteit van het gebouwd volume
2. ruimtegebruik van de bebouwing ten opzichten van de gehele kavel,
3. kwaliteit van de terreininrichting aan de interne ontsluitingszijde van de kavel.
4. uiting van reclame naar de Mr. Cramerweg.

In het Beeldkwaliteitplan Buitenvaart II wordt uitvoerig ingegaan op de eisen voor de kavels met betrekking tot deze punten.

In het bestemmingsplan is voorgeschreven dat:

- B&W nadere eisen kunnen stellen aan de situering van gebouwen, aansluitend bij de ortogonale basisverkaveling; Dat wil zeggen evenwijdig aan de buitenzijde van de bomenrand rond het zuidelijk blok van Buitenvaart II behalve daar waar de kavels aan de westzijde door het afbuigen van de interne hoofdontsluiting dit patroon niet volgt. De rooilijn ligt daar parallel aan de interne hoofdontsluiting ook al is deze niet ortogonaal georiënteerd;
- de hoogte van gebouwen minimaal 6 meter en maximaal 15 meter mag zijn en die van bouwwerken (geen gebouwen zijnde) 25 meter;
- de daklijn horizontaal en goothoogte en nokhoogte gelijk zijn (plattendak);
- 35% bebouwd oppervlak van de kavel als minimum is gesteld;
- opslag binnen het bebouwd volume wordt gerealiseerd en niet op het terrein wordt gestald;
- de betreffende eisen en wensen in het beeldkwaliteitplan Buitenvaart II als toetsingskader bij de inrichting van de bestemming van toepassing zijn.

Naast bovenstaande eisen zullen de vestigende bedrijven worden aangespoord om het parkeren op de kavels zo veel mogelijk op-, in en onder het bouwvolume te laten plaatsvinden, waarbij aangemoedigd wordt vrachtwagens en ander goederenvervoer aan de zij- en achterkant van de kavel te parkeren.

4.3.2.2 Buitenrandkavels: (roze in het stedenbouwkundig plan)

De bedrijfskavels die langs de bomenrand van het zuidelijk blok van Buitenvaart II zijn gesitueerd, maar geen zicht hebben op de Mr. Cramerweg, hebben licht afwijkende eisen ten opzichten van de zichtlocaties aan de Mr. Cramerweg. De kavels moeten wel bebouwd zijn op dezelfde wijze als bij de zichtlocaties, gestreefd dient te worden naar slechts één groot bouwvolume per kavel met een eenduidige vorm en één kleur. Maar de eisen omtrent reclame uiting vervallen aangezien de functionaliteit daarvan hier ontbreekt, deze kavels zijn namelijk geen zichtlocatie. Aan de binnenkant van het blok liggen de interne ontsluitingswegen. De eisen die aan de kavels worden gesteld gaan met name over:

1. beeldkwaliteit van het gebouwd volume
2. ruimtegebruik van de bebouwing ten opzichten van de gehele kavel,
3. kwaliteit van de terreininrichting aan de interne ontsluitingszijde van de kavel.

In het Beeldkwaliteitplan Buitenvaart II wordt uitvoerig ingegaan op de eisen voor de kavels met betrekking tot deze punten.

4 Beschrijving plangebied en planontwerp

4.3 Richtlijnen voor beeldkwaliteit



afbeelding bij 4.3.2.3

In het bestemmingsplan is voorgeschreven dat:

- B&W nadere eisen kunnen stellen aan de situering van gebouwen, aansluitend bij de orthogonale basisverkaveling;
- de hoogte van gebouwen maximaal 15 meter mag zijn en die van bouwwerken (geen gebouwen zijnde) 25 meter;
- de daklijn horizontaal en goothoogte en nokhoogte gelijk zijn (plattendak);
- 35% bebouwd oppervlak van de kavel is als minimum gesteld;
- opslag binnen het bebouwd volume wordt gerealiseerd en niet op het terrein wordt gestald;
- de betreffende eisen en wensen in het beeldkwaliteitplan Buitenvaart II als toetsingskader bij de inrichting van de bestemming van toepassing zijn;
- de hoofdgastransportleidingen, die het zuidelijk blok voor Buitenvaart II kruizen, een extra restrictie opleveren van 5 meter aan weerszijde van de hoofdgastransportleidingen waar geen bebouwing kan worden gerealiseerd (deze wordt in het bestemmingsplan afzonderlijk gemarkeerd).

Naast bovenstaande eisen zullen de vestigende bedrijven worden aangespoord om het parkeren op de kavels zo veel mogelijk op-, in en onder het bouwvolume te laten plaatsvinden, waarbij aangemoedigd wordt vrachtwagens en ander goederenvervoer aan de zij- en achterkant van de kavel te parkeren.

4.3.2.3 Binnenkavels: (geel in het stedenbouwkundig plan)

De bedrijfskavels die ten oosten en ten zuiden van de zichtlocatiekavels liggen kennen een beperkt aantal eisen. De orthogonale oriëntatie en de gelijke rooilijn van de gevel aan de straatzijde is voor alle kavels hetzelfde. Eisen aan de beeldkwaliteit van de architectuur en de terreininrichting worden in het beeldkwaliteitplan zeker wel gesteld, maar leveren geen 'uitzonderlijke' beperkingen op.

In het bestemmingsplan is voorgeschreven dat:

- B&W nadere eisen kunnen stellen aan de situering van gebouwen, aansluitend bij de orthogonale basisverkaveling;
- de hoogte van gebouwen maximaal 15 meter mag zijn en die van bouwwerken (geen gebouwen zijnde) 25 meter;
- de daklijn horizontaal en goothoogte en nokhoogte gelijk zijn (plattendak);
- 60% bebouwd oppervlak van de kavel wordt nagestreefd en is tevens het maximum percentage bebouwd oppervlak van de kavel in het bestemmingsplan. Als minimum percentage wordt 25% gehanteerd;
- opslag zoveel als mogelijk in het gebouw volume wordt gerealiseerd, wanneer dit niet mogelijk is moet openlucht opslag achter het bouwvolume worden gesitueerd; nooit hoger dan 10 meter;
- de betreffende eisen en wensen in het beeldkwaliteitplan Buitenvaart II als toetsingskader bij de inrichting van de bestemming van toepassing zijn;
- de hoofdgastransportleidingen, die het zuidelijk blok voor Buitenvaart II kruizen, een extra restrictie opleveren van 5 meter aan weerszijde van de hoofdgastransportleidingen waar geen bebouwing kan worden gerealiseerd (deze wordt in het bestemmingsplan afzonderlijk gemarkeerd).

Naast bovenstaande eisen zullen de vestigende bedrijven worden aangespoord om het parkeren op de kavels zo veel mogelijk op-, in en onder het bouwvolume te laten plaatsvinden, waarbij aangemoedigd wordt vrachtwagens en ander goederenvervoer aan de zij- en achterkant van de kavel te parkeren.

4.3 Richtlijnen voor beeldkwaliteit

4.3.3 Beeldkwaliteitplan

4.3.3.1 De functie van een beeldkwaliteitplan

Een Beeldkwaliteitplan wordt gemaakt als inspiratiebron en handleiding voor de ontwikkelaar en architect van bedrijfskavels. Daarnaast is het belangrijk als toetsingskader bij het beoordelen van de bebouwings- en inrichtingsvoorstellen voor de kavels. Een Beeldkwaliteitplan handelt alleen over dat wat buiten het collectieve beheer valt. Dat is dus alle uitgeefbare grond, het privé-domein.

Alle niet-uitgeefbare grond is publiek-domein en blijft in beheer bij de gemeente of de organisatie van het parkmanagement. Wellicht dat de uitvoering van het onderhoud en het toezicht op beheer, onderhoud en vervanging worden uitbesteed door de plaatselijke overheid, maar de zeggenschap en verantwoordelijkheid over de 'beeldkwaliteit' van de openbare ruimte blijft uiteindelijk altijd bij de overheid.

Voor de private ruimte is het beeldkwaliteitplan het middel om enerzijds te inspireren bij derden die gaan bouwen en anderzijds biedt het voor en na het ontwerp houvast over de uitgangspunten en eisen die er aan de bebouwing en de terreininrichting van het eigen terrein worden gesteld. Een Beeldkwaliteitplan handelt per definitie over de samenhang van alle individuele kavels en niet over de individuele expressie. Uiting van individualisme krijgt men op een bedrijventerrein toch wel. Het gaat er om met al die individuele uitingen voldoende gemene deler te geven, zodat er één karakter voor een heel plangebied ontstaat.

4.3.3.2 Kaveltypen

De verschillende kaveltypen waarvoor een afzonderlijke beeldkwaliteit geformuleerd is in het Beeldkwaliteitplan Buitenvaart II zijn:

Kaveltypen noordelijk blok:

- N1. (rood): Kavel Zuivelpark
- N2. (oranje): zichtlocatie langs de Mr. Cramerweg ('Turbine')
- N3a. (grijs): buitenkavels (laag bebouwingspercentage max.40%)
- N3b. (grijs): buitenkavels (laag bebouwingspercentage max.40%) + gasleidingrestrictie
- N4. (geel): binnenkavels

Kaveltypen zuidelijk blok:

- Z1a. (oranje): zichtlocaties langs Mr. Cramerweg
- Z1b. (oranje): zichtlocaties langs Mr. Cramerweg + gasleidingrestrictie
- Z2. (roze): buitenkavels
- Z3. (geel): binnenkavels

4.3.3.3 Categorieën

De aspecten waarop de kavels beoordeeld worden zijn:

- Bebouwing
 - rooi- en daklijn (zie ook voorschriften bestemmingsplan)
 - oriëntatie van bouwvolume
 - oriëntatie van programma
 - kleur
 - gevelmateriaal
 - verlichting
 - reclame-uiting
- Terreininrichting
 - parkeren
 - opslag
 - erfafscheiding (kavel - kavel en kavel - straat/openbaar gebied)
 - verhardingsmaterialen

- verlichting
- reclame-uiting
- beplanting

Per kaveltipe worden alle categorieën behandeld. Van het kaveltipe wordt eerst op een overzichtskaart aangegeven waar dit type te vinden is binnen het plangebied, vervolgens wordt door middel van tekst en principeschetsen aangegeven wat de eisen aan de beeldkwaliteit zijn per bovengenoemde categorie.

De eisen uit het Beeldkwaliteitplan zijn helder en laten weinig bandbreedte aan interpretatie, zodat conflicten tussen toetsers en derden worden geminimaliseerd.

4.3.3.4 Status van het beeldkwaliteitplan

Met betrekking tot de juridische status van het beeldkwaliteitsplan wordt het volgende opgemerkt.

Het beeldkwaliteitsplan bevat stedenbouwkundige en architectonische elementen. De stedenbouwkundige elementen zijn voor zover die zich daarvoor lenen vastgelegd op de plankaart en in de voorschriften van het bestemmingsplan.

Op die wijze dienen ze als toetsingskader voor bouwplannen. Daarnaast is een koppeling gelegd met de flexibiliteitsbepalingen in het bestemmingsplan (vrijstellingsbepalingen; bepalingen inzake nadere eisen).

Het beeldkwaliteitsplan is bij de toepassing daarvan richtinggevend.

De architectonische elementen zijn een belangrijk criterium voor de welstandsbeoordeling. Hieraan kan een formele status worden gegeven door het beeldkwaliteitsplan aan te merken als beleid voor de visuele kwaliteit van de gebouwde omgeving zoals bedoeld in artikel 9.1 van de Bouwverordening.



plankaart verkaveling
omvang Buitenvaart I: voor exacte grenzen zie bestemmingsplan

4.3.4 Richtlijnen voor inrichting van openbare ruimte

4.3.4.1 Het verschil tussen een beeldkwaliteitplan en een voorlopig ontwerp openbare ruimte

Bij het maken van een Beeldkwaliteitplan is het niet nodig de openbare ruimte te behandelen. Beeldkwaliteitseisen worden geformuleerd voor de bebouwing op privé-terrein. Voor de openbare ruimte van Buitenvaart II moet een Inrichtingsontwerp (Programma van Eisen, Voorlopig Ontwerp, Definitief Ontwerp) worden gemaakt, waarna voorbereiding van de uitvoering (Bestek) en Uitvoering volgen. Bij het Bestek voor de inrichting van de openbare ruimte hoort een Beheerplan voor de lange termijn. De gemeente is opdrachtgever in al deze gevallen. De beeldkwaliteit van de openbare ruimte is geheel in eigen hand en het zou dus verspilde energie zijn om hier eerst de beeldkwaliteit in een beeldkwaliteitplan vast te leggen, waarna het werk nog eens moet worden overgedaan om tot een Inrichtingsontwerp te komen.

4.3.4.2 Ambities in uitwerking van de openbare ruimte

De openbare ruimte in het landschappelijk en stedenbouwkundig plan kent een aantal ambitieniveaus als het gaat om uitwerking van de openbare ruimte. Deze ambitieniveaus geven prioriteiten aan, zodat het duidelijker wordt wat essentiële onderdelen zijn, waarop niet in kwaliteit ingeleverd mag worden en die uitgedetailleerd moeten worden en onderdelen die minder uitgedetailleerd hoeven te worden en waar een eventuele bezuiniging het totale plan het minst aantast.

Op het hoogste ambitieniveau staan;

- de 'Turbine', profielen en inrichting van het binnengebied van de 'Turbine' (paragraaf 4.2.3.3);
- alle watergangen, groen- en bosstroken rond het noordelijk blok (paragraaf 4.2.3.4);
- de gehele bomenrand en watersysteem rond het zuidelijk blok (paragraaf 4.2.3.5);

Tweede ambitie in de openbare ruimte hebben;

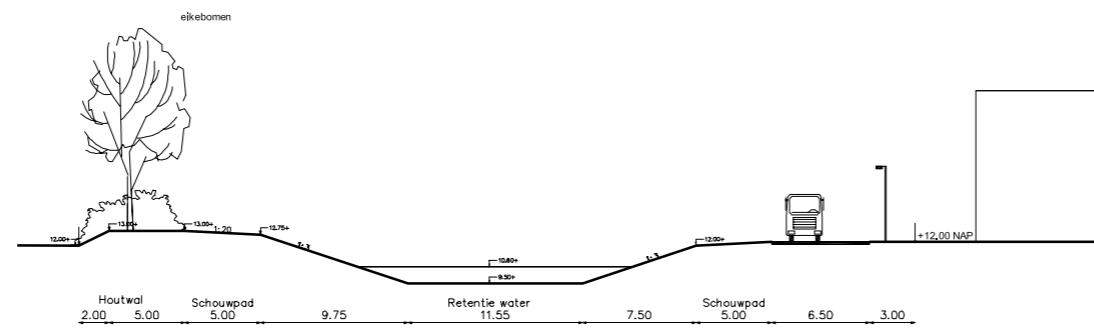
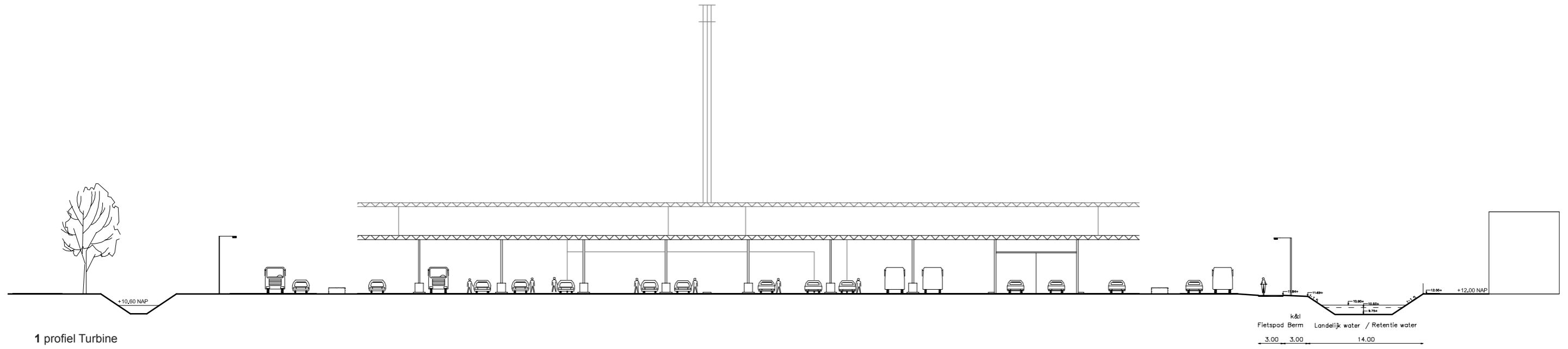
- de entreewegen van het noordelijk blok (paragraaf 4.2.3.4);
- de hoofdontsluitingen van het noordelijk blok (paragraaf 4.2.3.4);
- de entreewegen van het zuidelijk blok (paragraaf 4.2.3.4);
- de hoofdontsluitingen van het zuidelijk blok (paragraaf 4.2.3.5);

Derde ambitie in de openbare ruimte hebben;

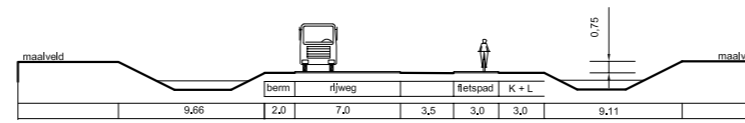
- Alle interne ontsluitingswegen binnen het noordelijk blok (paragraaf 4.2.3.3);
- Alle interne ontsluitingswegen binnen het zuidelijk blok (paragraaf 4.2.3.4);

De drie niveaus zijn de richtlijn voor de eerste stap bij de uitwerking van de openbare ruimte van het plan zoals het in het landschappelijk en stedenbouwkundig ontwerp is gepresenteerd.

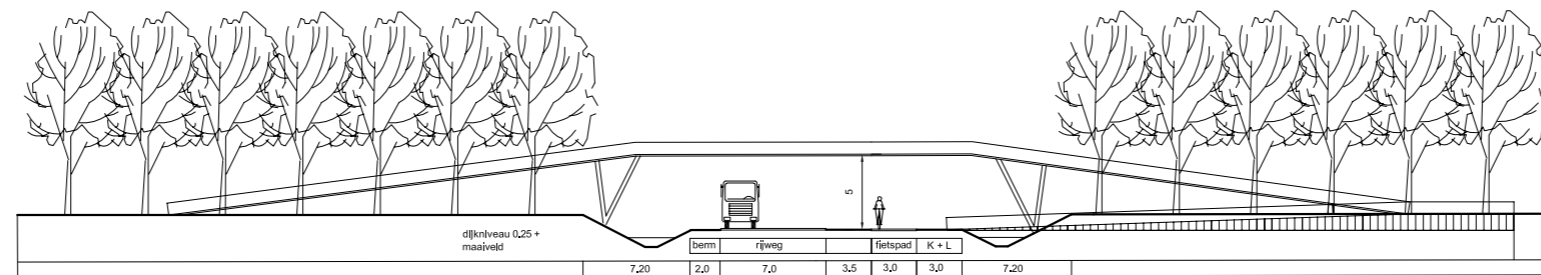




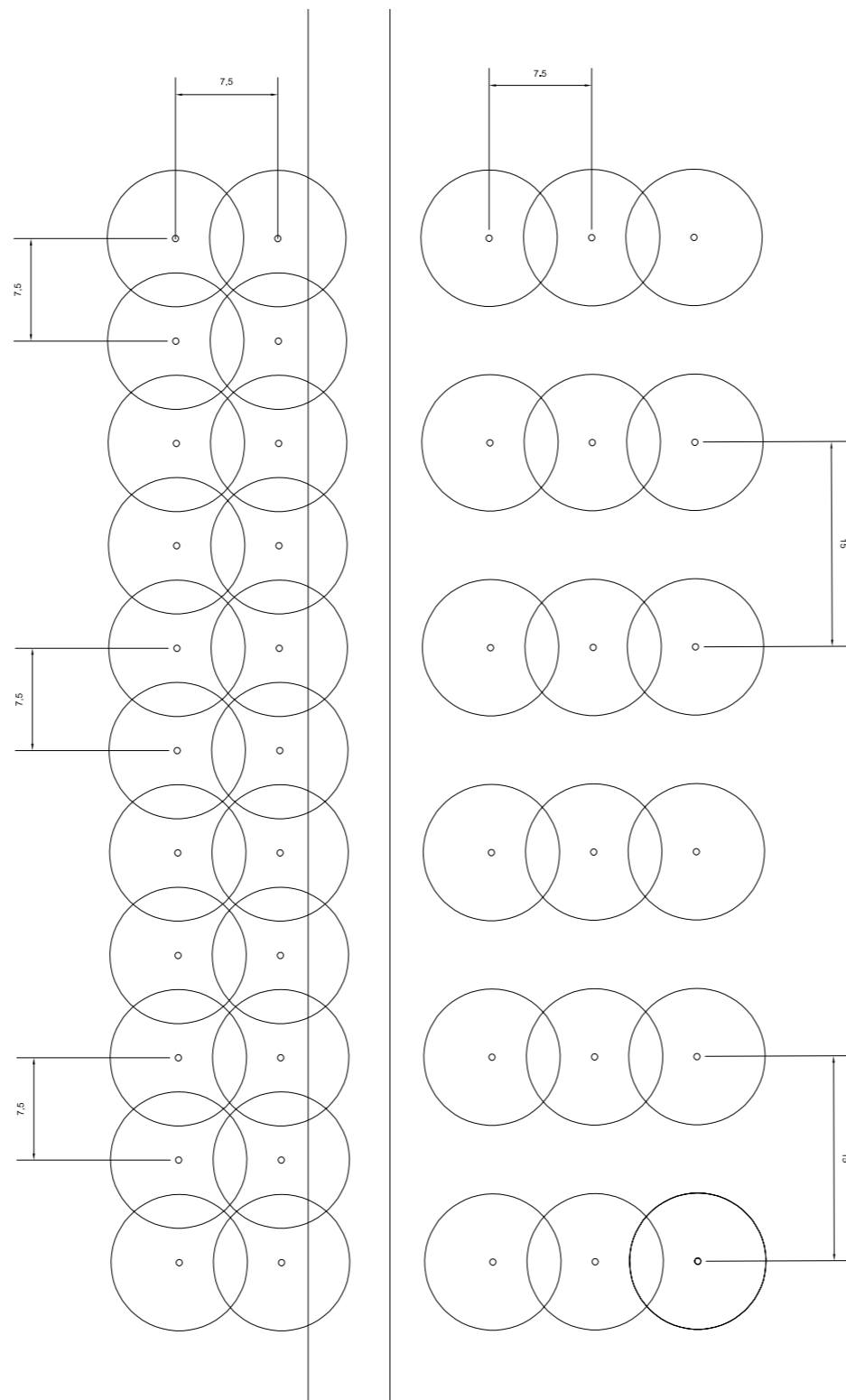
2 profiel Hollandseveldsche opgaande / Noordelijk blok



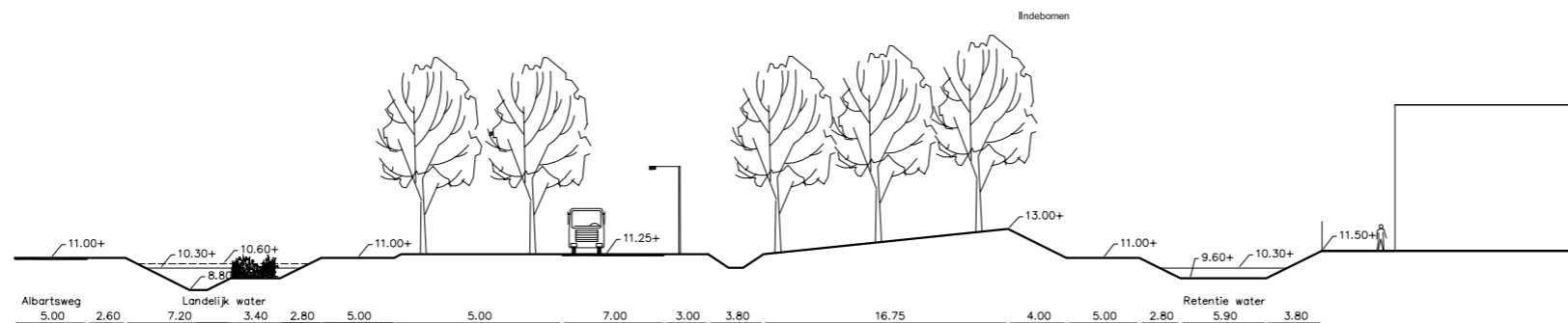
3 profiel verdiepte mr. cramerweg

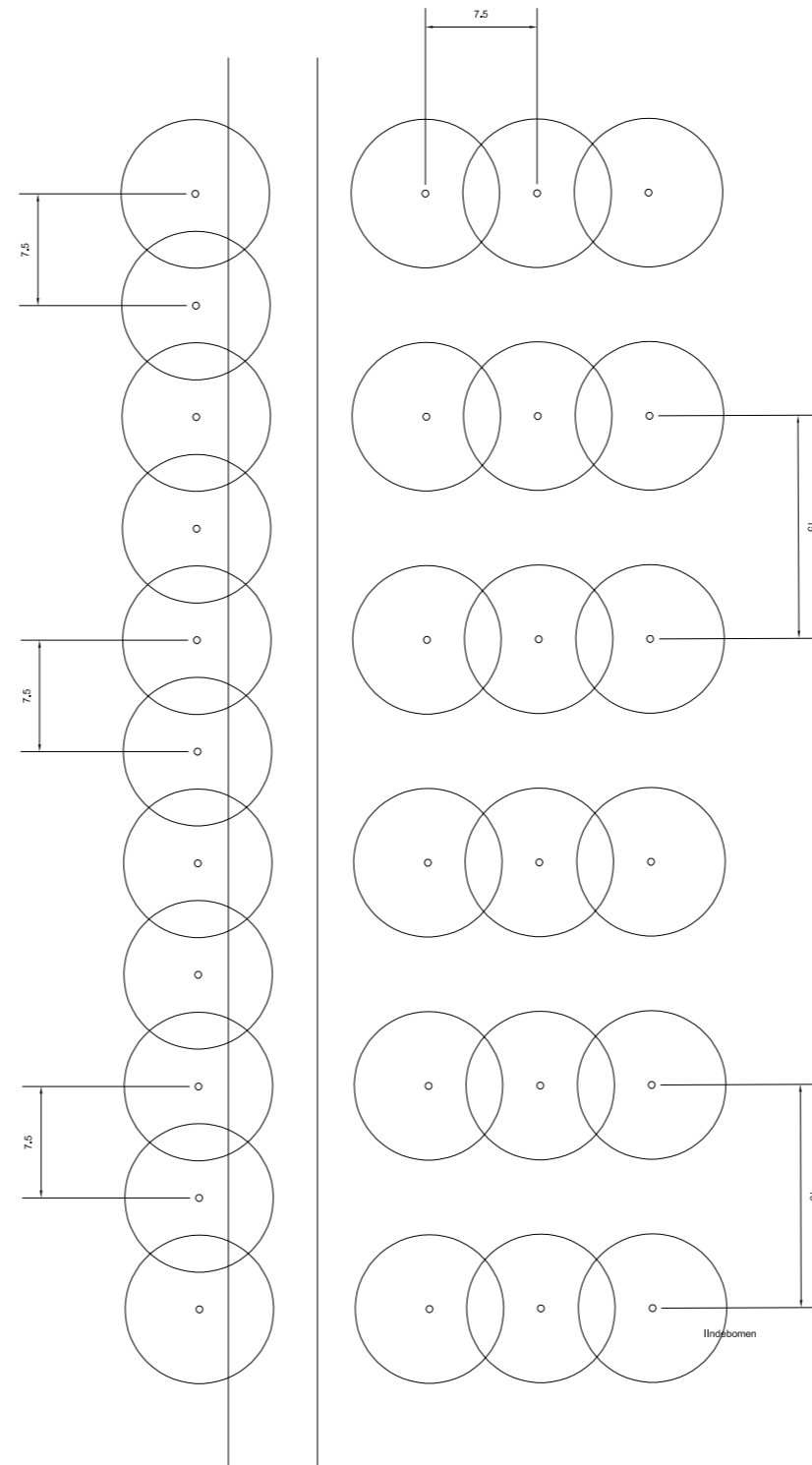


4 profiel verdiepte mr. cramerweg ter hoogte van de Lange dijk

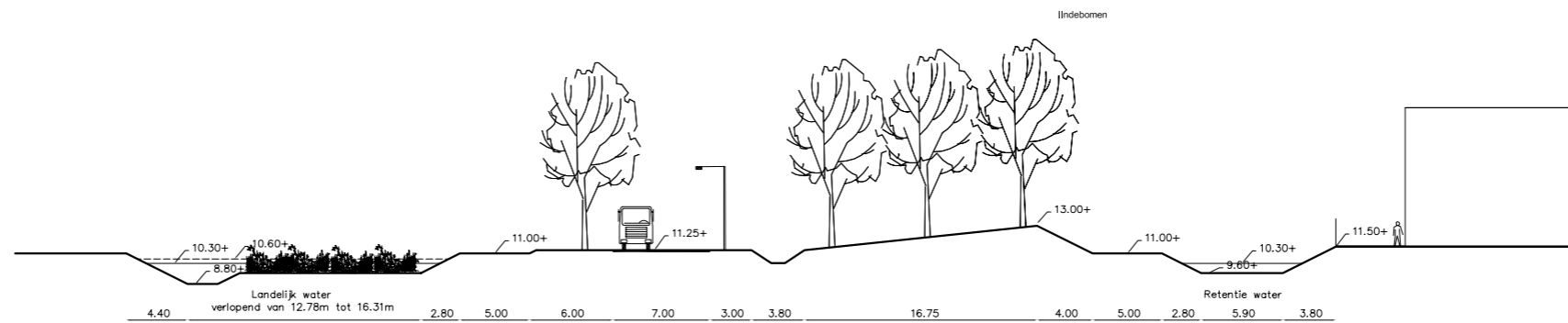


5 profiel bomenrand Riegmeer / Albartsweg

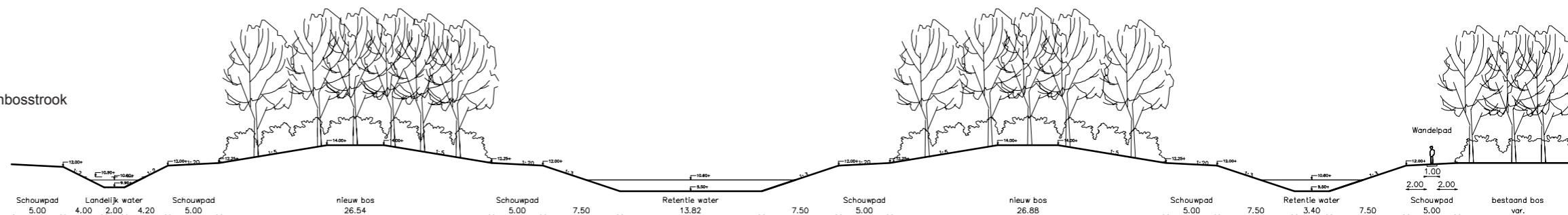




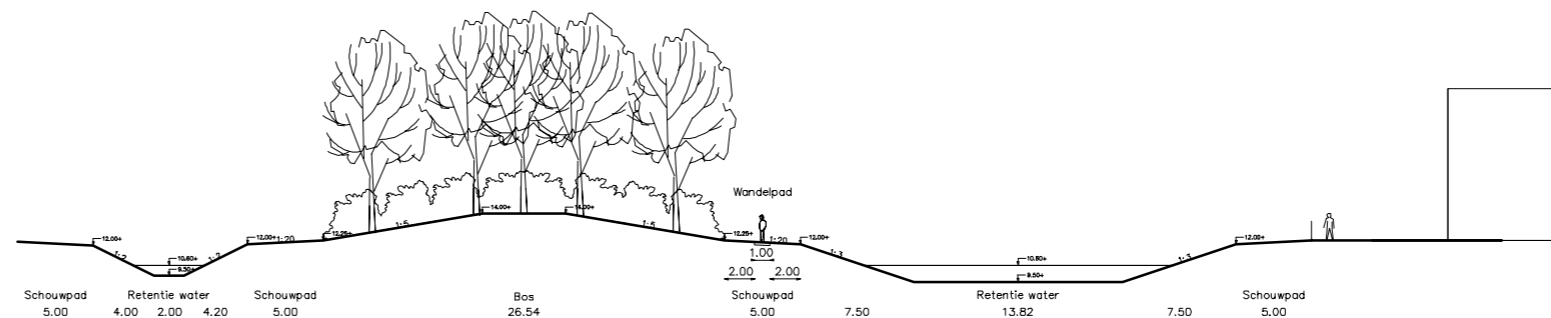
6 profiel bomenrand Riegmeer / Zuidwolderwaterlossing



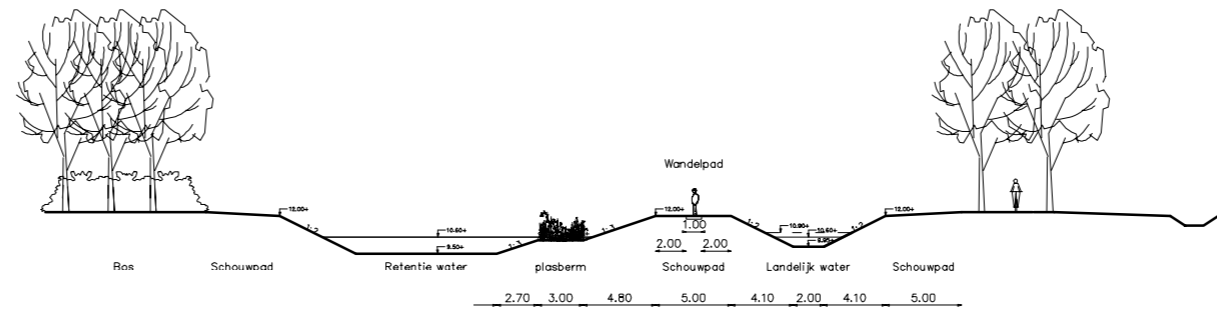
7 profiel bomenrand oostzijde noordelijk blok t.h.v. bestaand eikenbosstrook



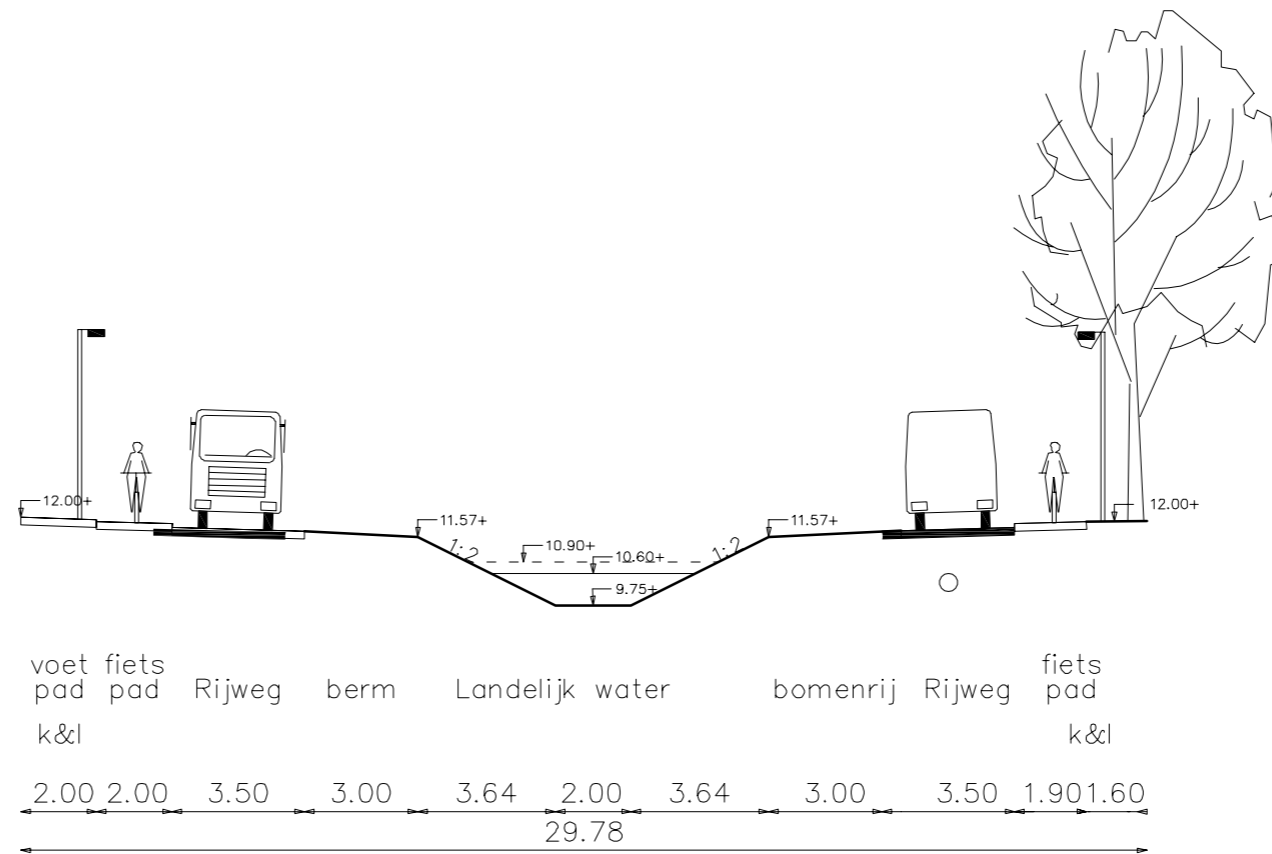
8 profiel bomenrand oostzijde noordelijk blok



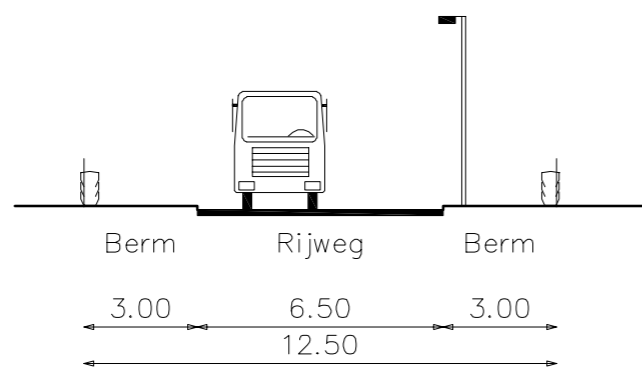
9 profiel westelijk deel Krakeelse Dijk



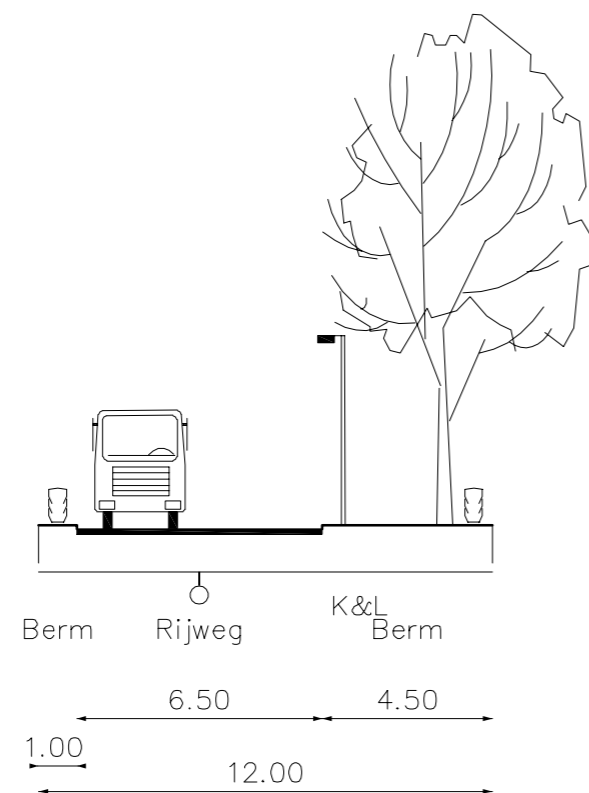
10 profiel toegangstraat noordelijk blok



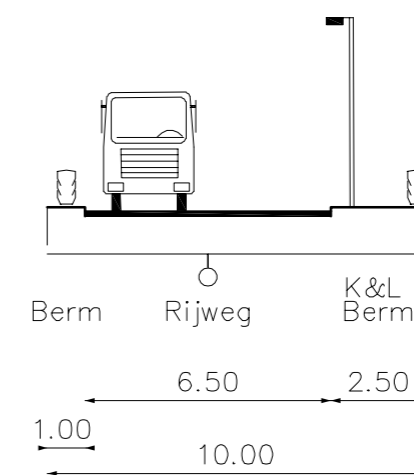
11 profiel binnenstraat noordelijk blok



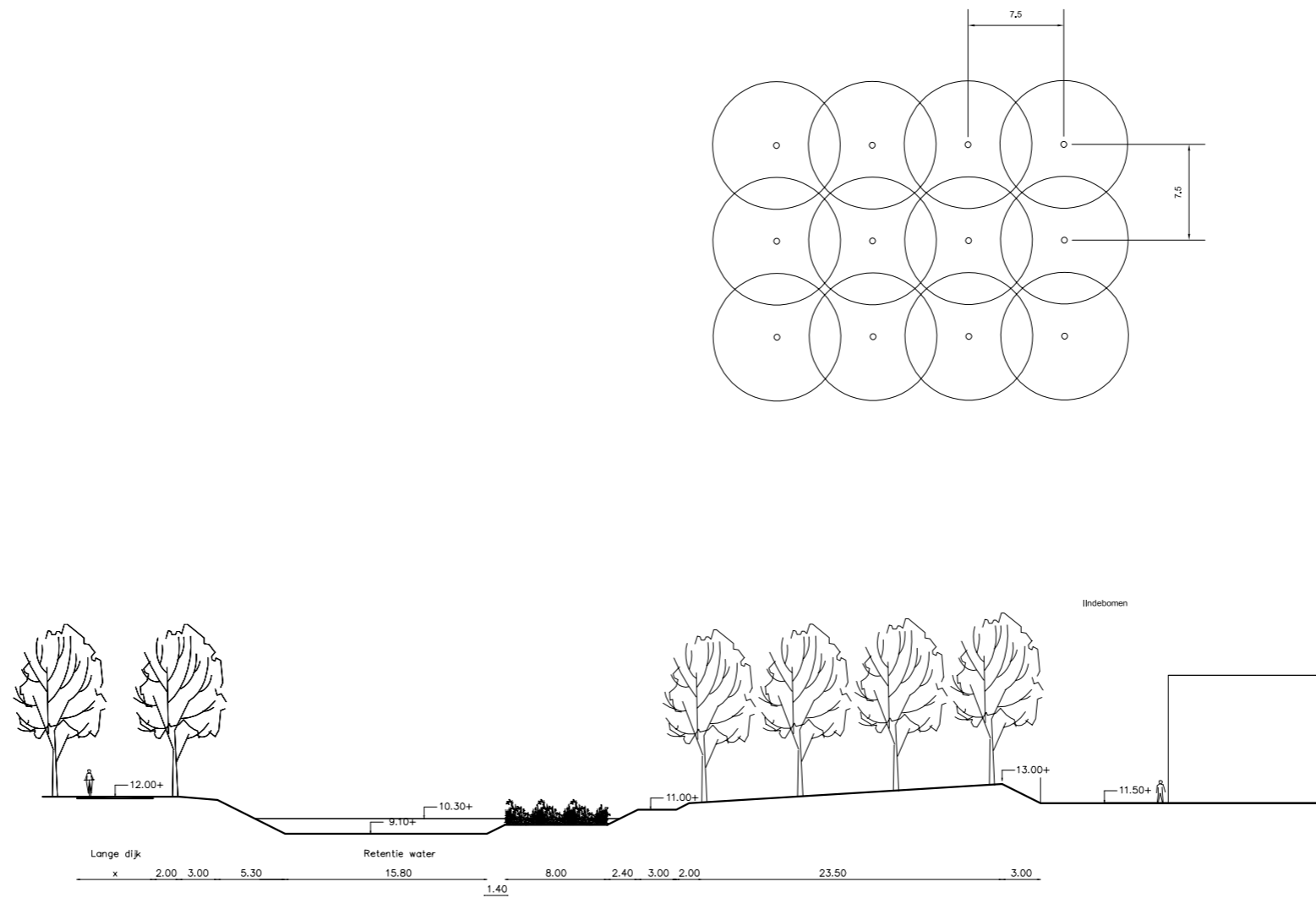
12A profiel binnenstraat Riegmeer

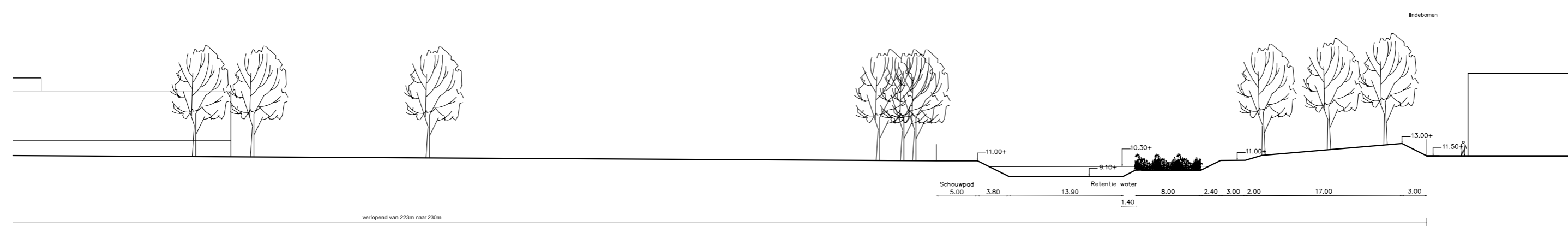
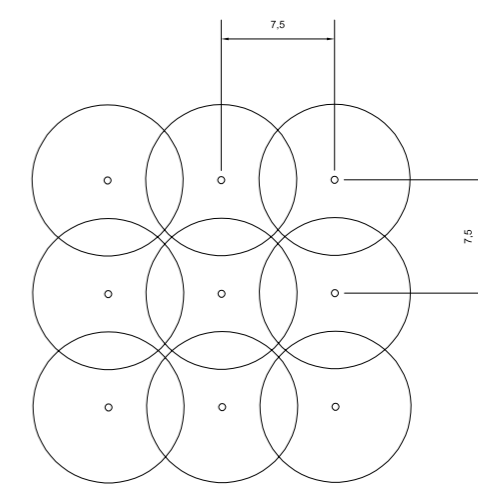


12B profiel binnenstraat Riegmeer



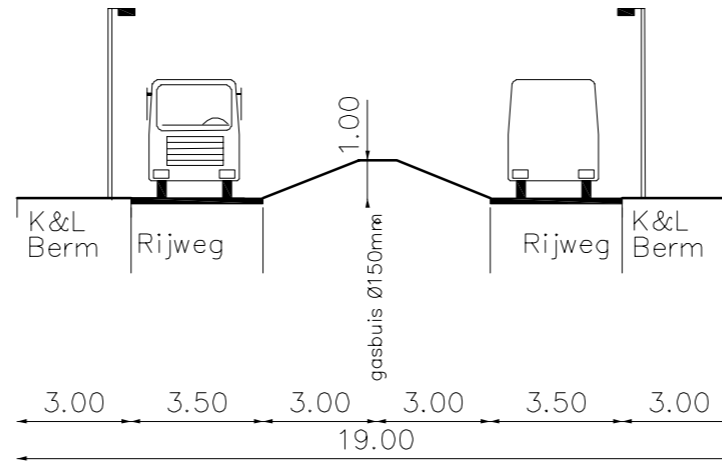
13 profiel bomenrand Riegmeer / Lange Dijk



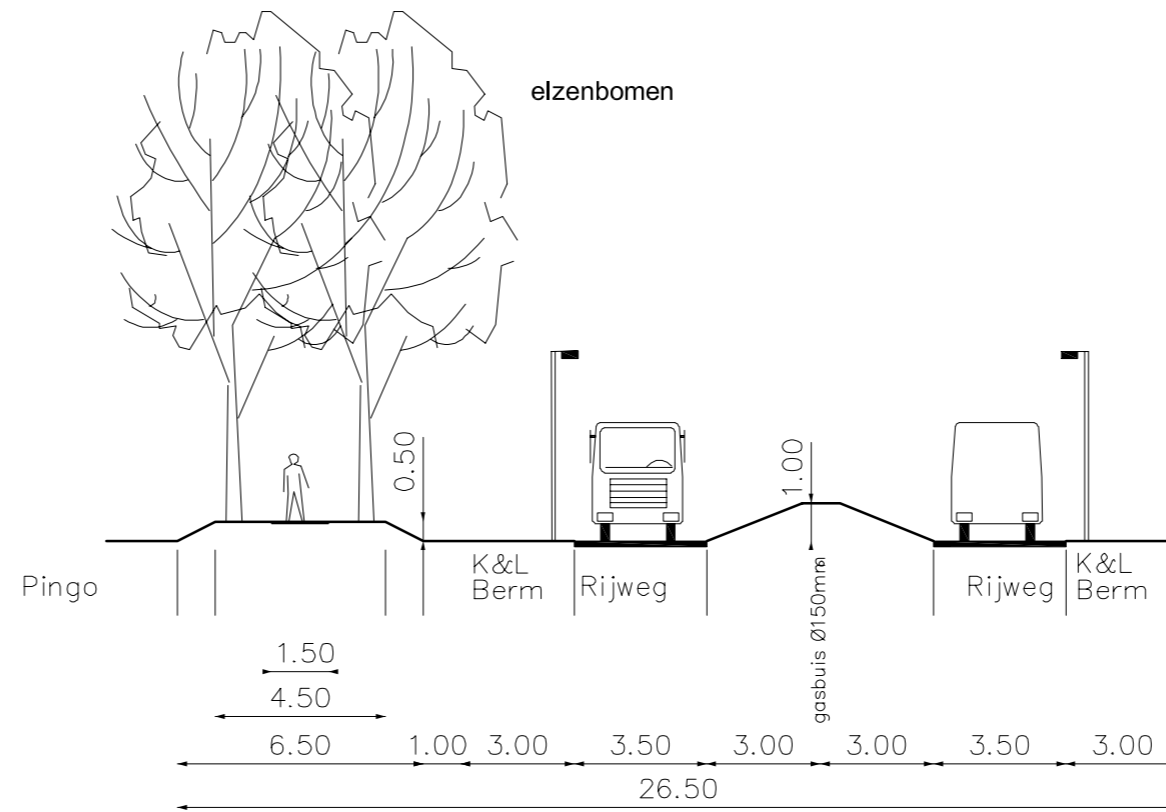


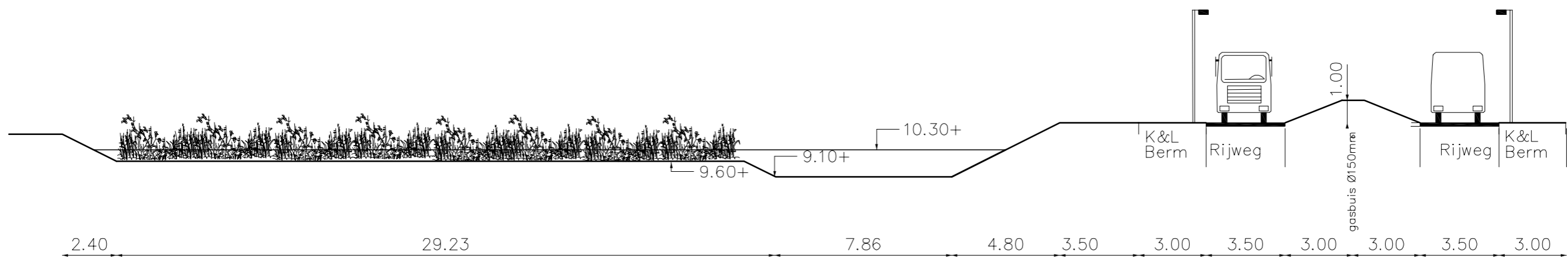
14 profiel bomenrand Riegmeer / Riegshoogtendijk

15 profiel oost-west toegangsstraat Riegmeer



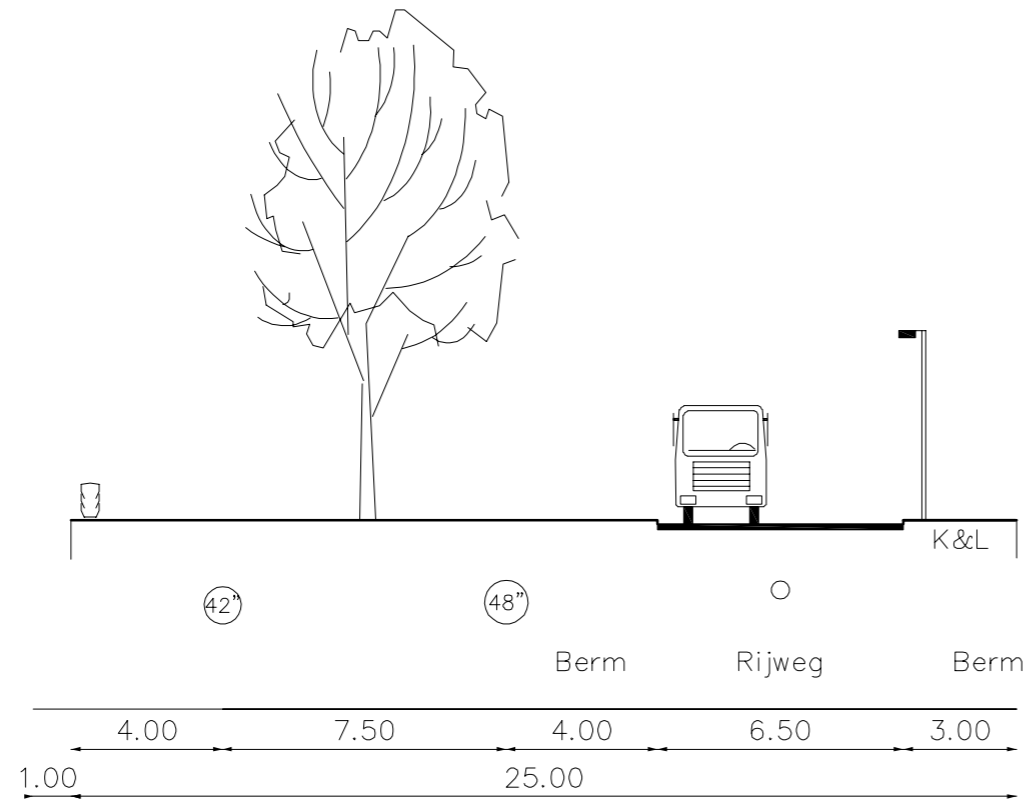
16 profiel oost -west toegangsstraat Riegmeer t.h.v. voetpad rond pingo



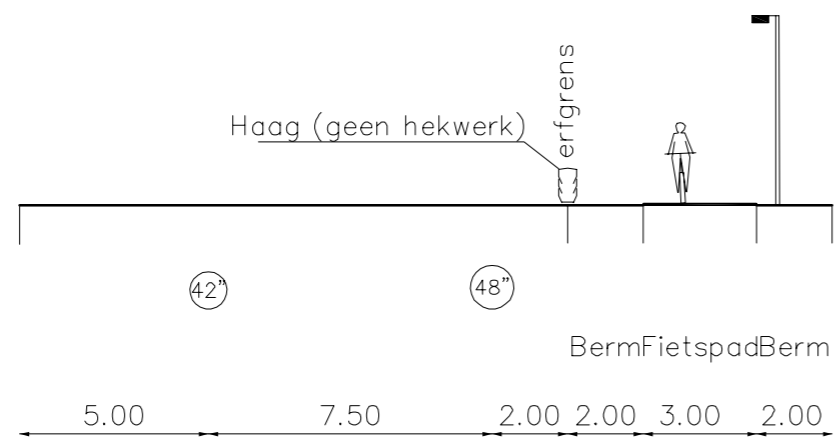


17 profiel oost -west toegangsstraat Riegmeer t.h.v. rietveld rond Tweelingbosje

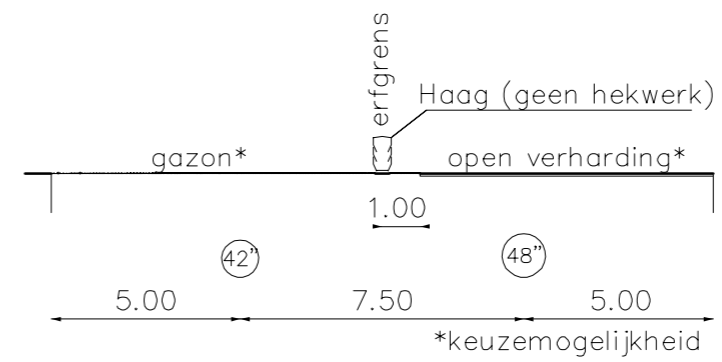
18 profiel 16m Hoofdstraat Zuidelijk blok



18 profiel hoofdstraat Riegmeer - gasleidingen



18A profiel hoofdstraat Riegmeer - gasleidingen t.p.v. fietspad



18B profiel hoofdstraat Riegmeer - gasleidingen t.p.v. particulier terrein

5 Milieu- en Wateraspecten

5.1 MER

5.1.1 Inleiding

Vanwege de ontwikkeling van het bedrijventerrein Buitenvaart II zal het hele zuidoostelijke deel van de gemeente Hoogeveen de komende jaren sterk veranderen. Omdat de gemeente deze veranderingen zo zorgvuldig mogelijk wilde voorbereiden is tegelijk met het (voorontwerp)bestemmingsplan Buitenvaart II een milieu-effectrapport (MER) gemaakt. Het doel van dit rapport is het duidelijk maken van de gevolgen van het bestemmingsplan voor het milieu. Ten behoeve van het opstellen van een MER stelt de gemeente richtlijnen op voor wat er in ieder geval in het MER onderzocht moet worden. In het geval van het MER Buitenvaart II werden als belangrijkste punten genoemd: de locatiekeuze voor Buitenvaart II, een onderbouwing van de behoefte aan bedrijventerrein, de fasering van aanleg en uitgifte en de ontwikkeling van de alternatieven. Deze onderwerpen hebben in het MER bijzondere aandacht gekregen.

Naar aanleiding van de herstelprocedure voor het bestemmingsplan Buitenvaart II is tevens een Aanvulling op het MER Buitenvaart II geschreven. Hierin is extra aandacht besteed aan de gebiedskenmerken en de ecologische aspecten van het gebied tussen de zogenaamde Oksellocatie en de locatie Buitenvaart, de ecologische aspecten van het gebied van de Oksellocatie, de verkeersontsluitings-aspecten, alsmede de onderbouwing van de locatiekeuze.

Uit het MER Buitenvaart II blijkt dat het goed mogelijk is een bedrijventerrein van circa 100 ha netto te realiseren in het plangebied. Door de splitsing in een Noordelijk en een Zuidelijk Blok hoeft het cultuurhistorische milieu en het karakteristieke open landschap niet ingrijpend te worden aangetast. Wel zullen ter plekke van het Zuidelijk Blok de weidevogels verdwijnen.

De afstand tot de bestaande bebouwing is overal zo groot, dat de in de tussengelegen gebieden voldoende ruimte overblijft om de, in het kader van de leefbaarheid en hinder gewenste buffers, te realiseren. De concentratie van de verkeersafwikkeling tussen de bedrijventerreinen Buitenvaart I, het Noordelijk Blok van Buitenvaart II en de op- en afrit van de A 37 (met behulp van de "Turbine") en de verlenging van de Mr. Cramerweg langs het Zuidelijk Blok naar de Riegshoogtendijk zal vooral de leefbaarheid van de bewoners langs het Hollandscheveldse Opgaande en in het dorp Hollandscheveld verhogen. Door het "knippen" van de Trekgratenweg (nader uit te werken) kan deze situatie nog verder verbeterd worden.

5.1.2 Locatiekeuze Buitenvaart II

Zoals elders in deze Toelichting al is aangegeven zijn de belangrijkste redenen die geleid hebben tot planvorming voor het gebied Buitenvaart II:

- de toekomstige behoefte aan bedrijventerrein in Hoogeveen,
- de verdubbeling van de N37 tot A 37,
- de reeds in gang gezette ontwikkeling van Buitenvaart I,
- de infrastructurele problemen in Hollandscheveld.

De behoefte aan meer bedrijventerreinen in Hoogeveen is gebaseerd op de wens van de gemeente minimaal het huidige uitgifteniveau in de toekomst te kunnen voortzetten, met aanvulling van de verwachte wijzigingen door veranderingen in de kwaliteit als vestigingsplaats van Hoogeveen (onder andere als gevolg van de opwaardering van de N37 tot A37) en algemene trends in het bedrijfsleven. Op grond van verschillende onderzoeken is geconcludeerd dat in deze planperiode als vervolg op Buitenvaart I naar circa 100 ha netto bedrijventerrein moet worden gezocht om goed in te kunnen spelen op de ontwikkelingen.

De keuze voor het gebied Buitenvaart II als plaats voor deze circa 100 ha netto bedrijventerrein is gebaseerd op grond van verschillende argumenten:

- het gebied van Buitenvaart II heeft een goede aansluiting op het bestaande stedelijke gebied;
- de mogelijkheden voor verkeersontsluiting zijn goed;
- de locatie Buitenvaart is al verstedelijkt door de aanleg van Buitenvaart I en de aanwezigheid van het steunpunt

5.1 MER

van Rijkswaterstaat en het benzinestation aan de Mr. Cramerweg;

- voor het in ontwikkeling nemen van de "Oksellocatie"(het gebied in de oksel van het kruispunt N 48 en A 37 dat eventueel ook als bedrijvenlocatie bestemd kan worden) is uit onderzoek gebleken, dat een ontsluiting moeilijk te realiseren is en dat een aanwezige dassenburcht een grote belemmering vormt.

5.1.3 Besluitvorming en beleid

Uit de besluiten die uit oogpunt van milieu of ruimtelijke ordening randvoorwaarden stellen aan de plannen voor Buitenvaart II kan geconcludeerd worden dat het realiseren van het bedrijventerrein binnen het bestaande beleidskader mogelijk is. De belangrijkste punten waarmee rekening moet worden gehouden zijn:

- realisatie van het bedrijventerrein moet zo min mogelijk hinder voor de omgeving opleveren;
- de toename van het verkeer door de komst van het bedrijventerrein moet zo klein mogelijk zijn;
- het landschap en de inpassing van het bedrijventerrein daarin en de aansluiting op het vogelgebied moeten veel aandacht krijgen;
- de relatie tussen de dorpskernen en de nieuwe ontwikkelingen moet goed en overwogen vormgegeven worden;
- er moet een openbaar vervoer verbinding gerealiseerd worden.

5.1.4 Huidige situatie en milieumambities

Bij de start van de planvorming voor het gebied Buitenvaart II is de huidige situatie in beeld gebracht en zijn de ambities en doelstellingen van alle betrokken partijen geïnventariseerd. Daarna zijn in de loop van het proces deze ambities verder uitgewerkt. De ambities zijn voor de aspecten milieu, cultuurhistorie, verkeer, leefbaarheid, recreatie en duurzaamheid in het MER opgenomen.

Voor het groene milieu wordt in de eerste plaats gestreefd naar het zoveel mogelijk bewaren en waar mogelijk versterken van de bestaande waardevolle landschappelijke elementen en natuurwaarden.

Het belangrijkste ruimtelijke en visueel landschappelijke element is het open karakter van het landschap, doorsneden door lintbebouwing. De gebieden die om hun natuurlijke kwaliteiten gewaardeerd worden zijn de, verspreid in het gebied voorkomende houtopstanden en de zone aan weerszijden van de Langedijk. Zie elders in deze Toelichting. De huidige waterhuishoudkundige situatie en waterkwaliteit is voldoende. Deze zal moeten worden gehandhaafd. De bodemkwaliteit in het plangebied is goed. Vanuit duurzaamheid geredeneerd moet gestreefd worden naar zo min mogelijk verplaatsen van grond.

Voor het grijze milieu geldt dat iedere vorm van overlast en gevaar (lucht, geluid, veiligheid, etc.) zo veel mogelijk beperkt moet blijven. In de huidige situatie is het doorgaande verkeer via de Mr. Cramerweg en het Hollandscheveldse Opgaande de grootste bron van problemen. Gestreefd wordt naar een verbetering van deze situatie.

Met betrekking tot externe veiligheid moet er aandacht zijn voor de hoofdtransportgasleidingen die door het gebied lopen en het LPG/benzinestation aan de Mr. Cramerweg.

De cultuurhistorisch waardevolle elementen in het gebied wil men zoveel mogelijk bewaren. Deze elementen zijn geïnventariseerd en van een waardering voorzien. Alle van belang geachte elementen (bijvoorbeeld gebouwen, wegen, linten, bosjes, veenontginningen) zijn in de inventarisatie beschreven. De houtopstanden en de lintbebouwing aan het westelijk deel van het Hollandscheveldse Opgaande worden zeer waardevol gevonden.

Voor de leefbaarheid van de bewoners in en om het gebied zijn drie onderwerpen van belang:

- het dorp Hollandscheveld mag niet aan Hoogeveen vastgroeien, wat betekent dat het nieuwe bedrijventerrein zo ver mogelijk van de kern van Hollandscheveld af moet komen te liggen;
- de bestaande bebouwing binnen het gebied en het karakter van de huidige lintbebouwing langs het Hollandscheveldse Opgaande, de Riegshoogtendijk en de Krakeelsedijk moet behouden blijven; dit kan door het reserveren van ruimte tussen het nieuwe bedrijventerrein en deze linten;
- de bestaande bebouwing dient zoveel mogelijk gehandhaafd te worden.

Voor de inrichting van het nieuwe bedrijventerrein wordt gestreefd naar duurzaamheid. Dat wil zeggen dat er zuinig met de ruimte moet worden omgegaan, dat energiebewust en met zo veel mogelijk duurzame grondstoffen moet worden gewerkt en dat de afvalstromen en het gebruik van grondstoffen wordt geminimaliseerd. Ook voor het beheer van het waterhuishoudkundig systeem wordt gestreefd naar een duurzame ontwikkeling.

5.1.5 Autonome ontwikkeling

De autonome ontwikkeling beschrijft de situatie die ontstaat als de voorgenomen activiteit, het ontwikkelen van Buitenvaart II, niet zal plaatsvinden.

Het gebied Buitenvaart II is van oorsprong een veenweidegebied. Nu is het voornamelijk in gebruik als agrarisch gebied met woonbebouwing langs de linten en verspreid liggende bosjes en wijken. Gezien de huidige ontwikkelingen is de verwachting dat de bebouwing van het lint zal worden voortgezet en dat het aantal actieve agrarische bedrijven zal afnemen. Deze ontwikkeling is in het kader van het Bestemmingsplan Buitenvaart I ten noorden van het Hollandscheveldse Opgaande planologisch vastgelegd. In Buitenvaart I zal bruto 70 ha bedrijventerrein worden ontwikkeld voor bedrijven in de categorieën I tot en met IV.

Verkeerstellingen en prognose berekeningen in het gebied laten zien, dat de huidige infrastructuur (Mr. Cramerweg en het Hollandscheveldse Opgaande) bij lange na niet toereikend is om in de toekomst het verkeer op te vangen. Zonder Buitenvaart I is dat al zo. Dit betekent dat de wegen hoe dan ook aangepast moeten worden aan het toenemende verkeer. Het verlengen van de Mr. Cramerweg naar het zuiden met een nieuw kruispunt op de Riegshoogtendijk is één van die aanpassingen. Dit was reeds in een bestemmingsplan van 1977 voorzien. Verder zal de bestaande Mr. Cramerweg verbreed moeten worden naar 2 x 2 rijbanen, net als de rotonde ten noorden van de A37. Ook de op- en afritten ten zuiden van de A37 zullen op den duur moeten worden aangepast. Door deze aanpassingen voor het autoverkeer zullen ook de fietspaden en vooral de kruisingen van fietspaden met de autowegen nader moeten worden bekeken.

Ten aanzien van de luchtkwaliteit is de verwachting dat deze niet slechter wordt door de komst van Buitenvaart I. Hoewel er meer verkeer komt en er dus meer luchtverontreiniging zal ontstaan, verwacht men niet dat de toegestane grenswaarden overschreden zullen worden.

Voor de geluidbelasting als gevolg van het wegverkeer is de verwachting, dat met het verlengen van de Mr. Cramerweg een groot gedeelte van de woningen er op vooruit zal gaan. Alleen de woningen in de omgeving van de kruispunten van de verlengde Mr. Cramerweg krijgen een hogere geluidsbelasting. De toename van geluid voor bestaande woningen als gevolg van de komst van bedrijven op Buitenvaart I zal door het aanbrengen van een akoestische zonering binnen de geldende normen blijven.

5.1.6 Voorgenomen activiteiten

Elders in deze Toelichting worden de voorgenomen activiteiten uitgebreid beschreven.

De belangrijkste ruimtelijke aspecten zijn:

- het bedrijventerrein Buitenvaart II wordt gesplitst in een Noordelijk Blok ten oosten van Buitenvaart I en tegen de A37 aan, en een Zuidelijk Blok ten zuiden van de Langedijk;
- de beide Blokken worden van elkaar gescheiden door het open gebied tussen het Hollandscheveldse Opgaande en de Langedijk;
- het Noordelijk Blok wordt aan de zuidkant gescheiden van het Hollandscheveldse Opgaande door een groenstrook bestaande uit bomenrijen. Aan de oostkant vormt het bestaande eikenbos de scheiding met het landelijk gebied;
- tussen het Hollandscheveldse Opgaande en de Langedijk wordt een "landschapskamer" vrijgehouden van bebouwing; hier wordt het bestaande wijkenpatroon hersteld;
- ten zuiden van de Langedijk komt het Zuidelijk Blok van het bedrijventerrein, los van het dorp Hollandscheveld; het Blok krijgt een sterk geometrische vorm en een duidelijke omkadering van bomenrijen in het gras op een talud en een watergang erlangs.

5.1 MER

De belangrijkste landschappelijke componenten zijn:

- het huidige karakter van het gebied onder de Krakeelsedijk en ten oosten van het Noordelijk Blok wordt versterkt door de aanplant van enkele nieuwe bospercelen mogelijk te maken en door sommige sloten te verbreden en meer natuurlijke oevers aan te brengen; verder is er ruimte voor paar nieuwe woonkavels;
- het uiterlijk en het gebruik van het Hollandscheveldse Opgaande wordt weer in overeenstemming gebracht met het oorspronkelijke "woonlint karakter" van een opgaande;
- het karakter van het gebied tussen het Hollandscheveldse Opgaande en de Langedijk (openheid binnen herkenbare begrenzingen van bomenrijen en sloten) wordt zoveel mogelijk versterkt;
- de Langedijk blijft in zijn huidige vorm gehandhaafd, zij het dat het karakter direct ten zuiden ervan zal veranderen;
- het Zuidelijke Blok wordt een aparte identiteit in het landschap.

De belangrijkste programmatische en inrichtingsaspecten zijn elders in deze Toelichting beschreven.

De volgende aspecten zijn vanuit de MER-optiek nog van belang:

water

- in het Noordelijke Blok wordt het water afgevoerd via de sloten om het gebied en in de waterpartij ten oosten van het lange bosje;
- in verband met de afvoer van water van de gebieden ten noorden van de Rijksweg A37 en ten zuiden van de Krakeelsedijk wordt een nieuwe hoofdwatergang gemaakt aan de oostzijde en in de middenberm van het Noordelijk Blok;
- het hemelwater wordt in het Zuidelijk Blok opgevangen door een, rond het Blok aan te brengen watergang, alsmede deels in de pingo-ruïne.
- het gebied tussen de Riegshoogtendijk en het Zuidelijk Blok watert af via een sloot langs de oostgrens van het zuidelijk blok.

wonen

- in het zuidelijk deel van het plangebied worden acht woningen gesloopt; alle overige woningen kunnen blijven staan;
- in het gebied ten zuiden van de Krakeelsedijk wordt ruimte gelaten voor de toevoeging op termijn van een beperkt aantal woningen.

groen en recreatie

- in het plan komt nieuw groen vooral in de vorm van buffers tussen de nieuwe bedrijventerreinen en de open omgeving; deze buffers zijn brede groenstroken van gras en bomenrijen, waar verkeersroutes en water doorheen lopen;
- het eikenbos aan de Krakeelsedijk en het tweelingbos aan de Riegshoogtendijk, inclusief het daaraan grenzend gebied van de pingo-ruïne blijven gehandhaafd;
- in het gebied ten zuiden van de Krakeelsedijk wordt ruimte gelaten voor landschapsbouw in de vorm van nieuwe bosjes en wandelpaden;
- het open gebied onder het Hollandscheveldse Opgaande behoudt haar groene karakter; ook hier is ruimte voor recreatie.

5.1.7 Gevolgen voor het milieu

Het voorontwerp bestemmingsplan Buitenvaart II is gebaseerd op keuzes gemaakt op basis van een besliskundig contourkeuze model (zie elders in deze Toelichting). De ambities voor cultuurhistorie, landschap, natuur, en leefbaarheid komen in het gekozen alternatief, het 2-kernen model, het best tot uiting.

Cultuurhistorie en archeologie

De cultuurhistorische waarden kunnen op de meeste plaatsen gehandhaafd blijven, waaronder het waardevolle slagenlandschap tussen het Hollandscheveldse Opgaande en de Langedijk. Slechts twee van de waardevol geachte bosjes verdwijnen (het kleine bosje in het noordelijk deel, en het bosje ten oosten van de Albartsweg), maar daar staat tegenover dat ruimte wordt gecreëerd voor een aantal nieuwe bosjes. De aanwezige pingoruïne wordt gehandhaafd en zal worden ingepast in het bedrijventerrein. De financiële haalbaarheid van het plan heeft er wel toe geleid dat elders, namelijk tegen de Langedijk aan, extra uitgeefbaar terrein gevonden moest worden.

Natuur

Ook de natuurwaarden blijven grotendeels behouden. In verband met de bosjes geldt hetzelfde als bij de cultuurhistorische waarden. Wel moet worden geconstateerd dat een deel van het vogelgebied ten zuiden van de Langedijk verloren gaat door de komst van het Zuidelijke Blok van Buitenvaart II. Daar staat tegenover dat het gebied tussen het Hollandscheveldse Opgaande en de Langedijk en het gebied ten westen van de Albartsweg, volledig gespaard blijven. Ook wordt de pingoruïne op een zodanige manier ingepast dat een natuurlijke habitat voor de Poelkikker ontstaat.

Afstand tot bestaande bebouwing

De bedrijventerreinen zijn zo gesitueerd, dat vrijwel overal buffers liggen tussen de bedrijventerrein en bestaande (lint)bebouwing. De zuidzijde van het Noordelijk Blok komt nog het dichtste bij de bestaande woonkavels (aan het Hollandscheveldse Opgaande). Toch is ook hier een zone met een watergang, een grondlichaam met bomen en onderbegroeiing en een schouwpad voorzien.

Als gevolg van de gekozen verkeersstructuur zal de geluidhinder voor een aantal woningen toenemen. Het gaat hier om 7 bestaande woningen langs de Albartsweg, Riegshoogtendijk en het Hollandscheveldse Opgaande die meer geluidhinder ondervinden. Voor deze woningen is een procedure hogere grenswaarde geluidhinder gevolgd.

Afstand tot Hollandscheveld, open karakter

In verband met de leefbaarheid en hinder is steeds benadrukt dat de afstand van het bedrijventerrein tot het dorp Hollandscheveld zo groot mogelijk zou moeten zijn. Met de situering van de twee deelgebieden in het noordoosten respectievelijk het zuiden van het zoekgebied wordt zo veel mogelijk aan dit criterium voldaan. Het open karakter van het oorspronkelijke gebied lijkt vooral in het zuiden, ten dele verloren te gaan. Maar de verwachting is dat de openheid om het Blok heen juist nog versterkt zal worden door de geometrische vorm van het Blok.

Fietsroute tussen Hoogeveen en Hollandscheveld

De wens tot een (recreatieve) route voor langzaam verkeer tussen Hollandscheveld en Hoogeveen wordt volledig gehonoreerd in de vorm van een bestemmingswijziging van de Langedijk en de komst van twee fietsbruggen (één over de A37 en Hoogeveense vaart en één over het kruispunt met de verlengde Mr. Cramerweg. Het karakter van de Langedijk blijft grotendeels gehandhaafd. De fietsroute zal ook een functie hebben voor het woon-werk verkeer tussen Hoogeveen en de twee bedrijventerreinen Buitenvaart en Riegmeer.

De waterhuishoudkundige infrastructuur

De wijze waarop het water in de verschillende onderdelen van het plan geregeld wordt voldoet aan de eisen zoals die geformuleerd zijn in het landelijk beleid. In het Noordelijk Blok bieden de watergang om het Blok en de waterpartij ten oosten van het lange bosje voldoende bergingscapaciteit voor het regenwater dat via de verharding in het Blok opgevangen moet worden. Er komt een nieuwe hoofdwatgang voor de noordelijk en oostelijk van dit Blok gelegen gronden. De watergangen voor landbouwwater en voor het water van het bedrijventerrein worden gescheiden. Bewoners van de woningen aan de Krakeelsedijk zullen, voor wat betreft de afvoer van water, geen hinder ondervinden van het nieuwe bedrijventerrein doordat ze hoger liggen en doordat de stromingsrichting aldaar zuidwaarts is.

5.1 MER

De voorgestelde watergang rond het Zuidelijk Blok geeft voldoende bergingscapaciteit om de afwatering van het verharde oppervlak binnen het Blok op te vangen. Verder worden de pingo-ruïne en het grasveld rondom het 'tweeling bosje' gebruikt voor de opvang van water.

Het nieuwe bedrijventerrein heeft geen invloed op het drinkwaterwinningsgebied Holtien door de diepe ligging van de winningslagen.

Verkeer

Met de nieuwe infrastructurele voorzieningen zijn de verwachte verkeersstromen af te wikkelen. Bij de afstemming van capaciteit en behoefte aan is wel uitgegaan van een onderbreking in de Trekpatenweg, vanwege mogelijk sluipverkeer en voorkoming van geluidsoverlast op het Hollandscheveldse Opgaande.

De reden voor de ontwikkeling van de "Turbine" is de inpassing van het benzinstation in het plan. Bijkomend voordeel is, dat er ook allerlei service-verlenende functies geconcentreerd kunnen worden en dat de huidige Mr. Cramerweg niet verplaatst hoeft te worden. Door de toevoeging van de "kluifrotonde" voor een directe verbinding tussen Buitenvaart I en II wordt de doorstroming van de 'Turbine' op een verkeersveilige manier verbeterd. De geplande langzaamverkeersroute van het recreatiegebied bij Schoonhoven via de Langedijk en een brug over de A37 en de Hoogeveense Vaart is een grote verbetering. De route zal ook gebruikt kunnen worden voor woon-werk verkeer tussen Hoogeveen en de bedrijventerreinen. De openbaar vervoer verbindingen naar en van het bedrijventerrein moeten nog verder worden uitgewerkt. De noord-oost oksel van de kruising Mr. Cramerweg / A37 is de meest geschikte plaats is voor de vestiging van een overstappunt voor openbaar vervoer. Daar zal ook de carpool-plaats gevestigd worden en voorzieningen voor stallen van fietsen worden gecreëerd.

Geluid

Door de aanleg van de verlengde Mr. Cramerweg weg en het knippen van de Trekpatenweg zal bij 218 woningen aan het Hollandscheveldse Opgaande en de Riegshoogtendijk een forse afname van de geluidsbelasting plaatsvinden. Voor 7 woningen in het gebied zal, als dit plan is uitgevoerd, de geluidbelasting toe zijn genomen. Omdat de geluidbelasting van deze woningen boven de voorkeursgrenswaarde ligt, is hiervoor een ontheffing aangevraagd. Om te voorkomen dat men tijdens het in gebruik nemen van de bedrijventerreinen verrassingen komt te staan is er vooraf bepaald hoeveel geluid er op het bedrijventerrein geproduceerd mag worden. Door deze "akoestische verkaveling" zijn de geluidcontouren van het terrein op voorhand bekend. Tevens is berekend dat bij 18 woningen de voorkeursgrenswaarde zal worden overschreden. Voor deze woningen is ook ontheffing gevraagd. Indien noodzakelijk zullen voor de betreffende woningen maatregelen aan de gevel worden getroffen.

Luchtkwaliteit

De berekende verkeersprognoses zijn gebruikt om het gevolg daarvan te bepalen voor de luchtkwaliteit in het plangebied. Uit het resultaat bleek dat de normen van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 niet werden overschreden. De beperking van luchtmissies door de bedrijven zal worden geregeld via de milieuvergunningen.

Externe veiligheid

Ook in het nieuwe plan zijn de gastransportleidingen en het benzinstation met LPG-tank het belangrijkste voor de veiligheid in het gebied. De risico's hiervan zijn echter gereguleerd en zijn zeer beperkt. De veiligheid op het bedrijventerrein en vanwege de bedrijven zelf, zal worden gereguleerd met de milieuvergunningen.

Milieuzonering

Met de geluid- en milieuzonering wordt er voor gezorgd de totale invloed op het milieu en in het bijzonder de invloed op gevoelige delen van het milieu zo klein mogelijk te houden. Er kan echter niet worden voorkomen dat op een aantal plaatsen meer hinder zal zijn dan nu. Het gaat dan vooral om geluidhinder door het verkeer en door bedrijven. Daar staat echter tegenover dat door de nieuwe wegen tientallen woningen minder last zullen hebben van het geluid.

Duurzaamheid

De manier waarop in het contourkeuzemodel en in het voorontwerp bestemmingsplan met de huidige waarden en mogelijkheden van het gebied is omgegaan, geven een eerste invulling aan het begrip duurzaamheid. De ligging van de twee bedrijventerreinen zorgt daarnaast voor zo min mogelijk grondverplaatsing voor bouwrijp maken: de terreinen liggen voor het merendeel op gebieden waar geen of nauwelijks ophoging nodig is. Het streven naar zuinig en intensief ruimtegebruik komt op verschillende punten tot uitdrukking. De hoeveelheid ruimte die de wegen in het nieuwe plan innemen is beperkt omdat de twee bedrijventerreinen gebruik kunnen maken van de bestaande op- en afritten van de A37 en van de huidige Mr. Cramerweg. Door keuze voor een "Turbine" tussen Buitenvaart I en II hoeft het huidige benzinstation niet verplaatst te worden en kan de noodzakelijke verbreding van de Mr. Cramerweg toch plaatsvinden.

Voor wat betreft de inrichting van het bedrijventerrein is gestreefd naar een zo hoog mogelijk percentage uitgeefbaar terrein (beide Blokken ca 65 %). Op de kavels zelf zal het efficiënt omgaan met de ruimte actief worden bevorderd. Voor zover het in het bestemmingsplan is op te nemen, zijn er voorwaarden opgenomen voor de hoeveelheid te bebouwen oppervlak per kavel. Deze zijn nader uitgewerkt in een Beeldkwaliteitsplan en een Duurzaamheidsplan. Ook de toepassing van milieuzones kan bijdragen tot duurzame invulling van het bedrijventerrein.

In het plan wordt gestreefd naar minimalisering van het gebruik van water, energie en grondstoffen. In de volgende fase zal de gemeente hieraan, in samenwerking met de nutsbedrijven een praktische invulling geven door de keuze van de energie-infrastructuur.

Ter stimulering van het gebruik van het openbaar vervoer en langzaam verkeer zijn in het voorontwerp bestemmingsplan diverse maatregelen opgenomen. Gestreefd wordt naar de realisatie van een P&R-voorziening/ transferium direct aan de op- en afritten naar de A37, direct ten noorden van Buitenvaart II.

Flora en fauna en de ecologische verbindingen

Naar aanleiding van de ontdekking van een populatie van de kleine groene kikker (Poelkikker) in Buitenvaart I, is uitgebreid onderzoek verricht naar het voorkomen van beschermde soorten in het gebied. In eerste instantie heeft Alterra een inventarisatie verricht en in tweede instantie is door EcoGroen Advies in overleg met LNV Noord een nader onderzoek naar de Poelkikker uitgevoerd en een compensatieplan voor de Poelkikker opgesteld. Op basis van deze onderzoeken is door LNV Noord/Laser een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet verleend voor het noordelijk blok. Tevens heeft LNV Noord aangegeven dat het verkrijgen van een ontheffing voor het zuidelijk blok (Riegmeer) op basis van de verstrekte informatie in de rede ligt. Een deel van de maatregelen uit het Compensatieplan is reeds uitgevoerd. Een en ander is beschreven in de aanvulling op het MER.

De natte ecologische verbindingen, zoals in het POP aangegeven, zijn in het plan op een iets gewijzigde manier overgenomen. De ecologische verbindingzone langs de Zuidwolderwaterlossing zal in stand blijven door de inrichting van de randzone (zie profiel 6 op pagina 79) en doordat de brug van de verlengde Mr. Cramerweg de taluds langs het water vrij houdt. Eind 2005 is er een onderzoek uitgevoerd naar de externe werking van het zuidelijk blok op de omgeving. De conclusie daarvan is dat er alleen invloed is op de grutto. Omdat in het Ruime Jas gebied het 'nee, tenzij' principe niet geldt, behoeft niet te worden gecompenseerd.

Het woon- en leefmilieu

Allereerst blijkt dat met de ligging van de twee Blokken de zelfstandigheid van het dorp Hollandscheveld gewaarborgd wordt: het dorp blijft als één van de losse kernen rondom Hoogeveen bestaan. De bewoners in het dorp zelf zullen niet veel merken van de aanwezigheid van de bedrijventerreinen. Die invloed is alleen groot als ze het dorp in of uit gaan richting Hoogeveen of naar het zuiden. De bewoners van de woningen langs de Riegshoogtendijk ten zuiden van de dorpskern, de woningen langs de Albartsweg en de woningen ten zuiden van het Noordelijk Blok aan het Hollandscheveldse Opgaande worden wel voortdurend geconfronteerd met de nieuwe terreinen: deze bewoners hebben geen open uitzicht meer vanuit hun tuin, maar kijken op een van de groen/water randen die om de Blokken heen lopen.

De verandering in de verkeerssituatie is aanzienlijk. Het heeft grote invloed op het leefmilieu van alle bewoners in en rondom het plangebied. Door het verlengen van de Mr. Cramerweg, het afsluiten van de Langedijk voor doorgaand verkeer en het onderbreken van de Trekpatenweg is er minder verkeer op het Hollandscheveldse Opgaande. Daardoor zal ook het kruispunt van Hollandscheveldse Opgaande en Riegshoogtendijk in het dorp Hollandscheveld

5.1 MER

(Het Hoekje) veel minder druk worden, waardoor het leefmilieu aanzienlijk zal verbeteren.

Met het inrichtingsplan voor de 'Krakeelse Wijken' wordt ook de leefbaarheid van dit gebied vergroot. Het is er onder andere op gericht het gebied meer te betrekken bij het dorp Hollandscheveld.

De gevaarlijk aansluiting van de Krakeelsedijk op de Riegshoogtendijk is aangepast. De gemeente Hoogeveen heeft de snelheid op de Riegshoogtendijk buiten de bebouwde kom verlaagd tot 60 km/u en een inhaalverbod ingesteld. Ook zal de aansluiting van de Verlengde Mr. Cramerweg op de Riegshoogtendijk zorgvuldig worden geconstrueerd in verband met de verkeersveiligheid.

Het "woonlint-karakter" van het Hollandscheveldse Opgaande zal worden benadrukt door het versmallen van het profiel met bomen en een doorlopende haag in dezelfde lijn als de bomen. Voor de fietser en voetganger komen langs de weg uitgebreide voorzieningen.

Ook het plan voor het gebied tussen het Hollandscheveldse Opgaande en de Langedijk ('Hollandsche Wijken') is gericht zijn op vergroting van de leefbaarheid van de bewoners. Gedacht wordt aan een openbaar verbindingspad langs een van de sloten waardoor de mogelijkheid voor voetgangers ontstaat om een rondje te lopen vanaf de dorpskern.

Door de Langedijk alleen nog maar te laten gebruiken door bestemmingsverkeer en fietsers, een fietsbrug over de Mr. Cramerweg en over de A37 en de Hoogeveense Vaart aan te leggen wordt de leefbaarheid van het gebied ook vergroot.

5.1.8 Leemte in kennis en informatie

Voor het zuidelijk blok zal nog een archeologische bureaustudie worden verricht aan de hand van de Actuele Hoogtekaart van Nederland (AHN). De resultaten daarvan zullen in het bestemmingsplan worden verwerkt. Verder is in een klein gedeelte van het gebied nog geen bodemonderzoek uitgevoerd.

5.1.9 Evaluatie achteraf

In de Wet milieubeheer is de verplichting opgenomen een evaluatie onderzoek uit te voeren als de plannen zijn uitgevoerd. In dat evaluatie onderzoek dienen de milieugevolgen van de voorgenomen activiteiten te worden onderzocht. Aandachtspunten voor een monitoringprogramma ten behoeve van deze evaluatie zijn onder andere de verkeersbelasting in het algemeen en op het Hollandscheveldse Opgaande in het bijzonder, het tot stand komen van compensatiemaatregelen voor de Poelkikker en de ecologische verbindingszone, de geluidbelasting op de woningen, het tot stand komen van duurzaamheidsmaatregelen, en dergelijke.

5.1.10 Toetsing

Het concept MER is ter toetsing voorgelegd aan de Commissie voor de m.e.r.. De Commissie geeft in haar brief d.d. 12 april 2001 (kenmerk 1065-78/HI/fw) aan dat "De Commissie [...] veel waardering [heeft] voor de gekozen onderzoeksopzet en presentatie van de resultaten." Met betrekking tot het gekozen voorkeursalternatief merkt de Commissie het volgende op: "Dit voorkeursalternatief kan naar de mening van de Commissie aangemerkt worden als meest milieuvriendelijk alternatief, omdat hierin een integrale afweging op alle milieuaspecten plaatsvindt."

De gemeenteraad heeft in zijn vergadering van 27 september 2001 het MER aanvaard. Op 25 oktober 2001 is de Commissie voor de MER in de gelegenheid gesteld om een definitief toetsingsadvies uit te brengen. Op 21 december 2001 heeft de Commissie voor de MER haar definitief toestingsadvies over het MER bedrijventerrein Buitenvaart II uitgebracht. De commissie is van oordeel dat de essentiële informatie in het MER aanwezig is om het milieu volwaardig mee te kunnen nemen bij de besluitvorming over het bestemmingsplan Buitenvaart II.

5.1.11 Aanvulling

Vanwege de herstelprocedure voor het bestemmingsplan naar aanleiding van de uitspraak van de ABRS d.d. 28 april 2004, is in overleg met de Commissie voor de MER, een aanvulling op het MER opgesteld. De Aanvulling MER is op 19 oktober 2005 aanvaard door de gemeenteraad. Bij de ontwerpfase van de bestemmingsplan-procedure heeft de Commissie voor de MER de Aanvulling (voor)getoetst. De conclusie van de voortoetsing is dat de Commissie van oordeel is dat het MER en de Aanvulling voldoende informatie bevat om het milieubelang bij de besluitvorming te laten meewegen.

5.2 Geluid

5.2.1 Wegverkeerslawaaï

Binnen het bestemmingsplan "Buitenvaart II" wordt de realisatie van de nieuw aan te leggen "verlengde Mr. Cramerweg" mogelijk gemaakt. Deze weg zal, conform het "Verkeersplan van de gemeente Hoogeveen", onderdeel gaan uitmaken van de hoofdwegenstructuur van de gemeente. De weg wordt gesitueerd ten zuiden van het Hollandscheveldse Opgaande en zal ter hoogte van de Zuidwolderwaterlossing aansluiten op de Riegshoogtendijk. De "verlengde Mr. Cramerweg" is noodzakelijk enerzijds ter ontsluiting van het aan te leggen bedrijventerrein Buitenvaart II en anderzijds om de toenemende verkeersdruk op te vangen en het doorgaande verkeer zoveel mogelijk om het dorp Hollandscheveld te leiden.

Op basis van verkeersprognoses uit de verkeersmilieukaart van de gemeente Hoogeveen en het rapport "Verkeersproductie in 2010 – Bedrijventerrein Buitenvaart" van 6 februari 2000, beiden opgesteld door DHV Milieu en Infrastructuur BV te Amersfoort en relevante verkeersprognoses zijn akoestische berekeningen uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaaï 2002, als bedoeld in art. 102, lid 1 en 2 van de Wet geluidhinder.

Het genoemde reken- en meetvoorschrift biedt de mogelijkheid rekening te houden met het stiller worden van het verkeer. Door aanscherping van typekeuringen van motorvoertuigen en banden en met het innovatieprogramma geluid van de overheid, wordt hiernaar gestreefd. Het anticiperen op het stiller worden van het verkeer wordt doorgerekend door het toepassen van een aftrek van ten hoogste 5 dB op de berekende geluidbelasting vanwege een weg waar de rijsnelheid lager is dan 70 km/h (artikel 6 RMW 2002). Wanneer de rijsnelheid 70 km/h of hoger is, mag een aftrek van ten hoogste 2 dB worden toegepast. Deze aftrek mag alleen worden toegepast bij een stedenbouwkundige toetsing en niet bij de beoordeling van het binnenniveau van geluidgevoelige vertrekken.

Het rapport Ho\GB-AW\2001-02, d.d. 1 oktober 2001, heeft als uitgangspunt een toetsing van het geluidniveau in 2010. Op basis van de bijstelling van het bestemmingsplan is door Stroop raadgevende ingenieurs bv een aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd, nummer 042173-00 van 22-08-2005, waarbij is gekeken naar de geluidniveau's in 2015. In het onderzoek is uitgegaan van het gegeven dat de maximaal toegestane snelheid op de Riegshoogtendijk en de verlengde Mr. Cramerweg in het kader van duurzaam veilig uiterlijk in 2015 is teruggebracht tot 60 km/uur. Voor een gedeelte van de kom van Hollandscheveld is in een aanpassing van de maximaal toegestane snelheid tot 30 km/uur voorzien.

In onderstaande tabel staan de verkeersgegevens weergegeven:

Weg	Jaar	Etmaal-intensiteit	Maatg. periode	% uur intensiteit	% mvt cat 1-2	% mvt cat 3	% mvt cat 4	snelheid km/uur
Mr. Cramerweg noord	2000	9.521	dag	6,4	92,1	4,1	3,8	80
			nacht	1,1	80,0	10,4	9,5	80
	2015	21.460	dag	6,4	85,3	7,6	7,1	50
			nacht	1,1	85,3	7,6	7,1	50
Mr. Cramerweg zuid	2000	9.521	dag	6,4	92,1	4,1	3,8	80
			nacht	1,1	80,0	10,4	9,5	80
	2015	17.457	dag	6,4	88,1	6,2	5,7	50
			nacht	1,1	88,1	6,2	5,7	50
Verlengde Mr. Cramerweg noord	2000	0	dag	6,4	0	0	0	-/-
			nacht	1,1	0	0	0	-/-
	2015	10.888	dag	6,4	84,3	8,2	7,5	50/60
			nacht	1,1	84,3	8,2	7,5	50/60
Verlengde Mr. Cramerweg zuid	2000	0	dag	6,4	0	0	0	-/-
			nacht	1,1	0	0	0	-/-
	2015	8.374	dag	6,4	87,8	6,3	5,9	60
			nacht	1,1	87,8	6,3	5,9	60
Hollandscheveldse Opgaande (west)	2000	3.369	dag	6,4	92,1	4,2	3,7	50
			nacht	1,1	78,9	10,5	10,5	50
	2015	490	dag	6,4	92,9	3,7	3,4	50
			nacht	1,1	92,9	3,7	3,4	50

5.2 Geluid

Hollandscheveldse Opgaande (oost)	2000	11.305	dag	6,4	94,6	4,3	4,0	50
			nacht	1,1	80,0	10,4	9,6	50
	2015	6.248	dag	6,4	95,2	2,5	2,3	30/50
			nacht	1,1	95,2	2,5	2,3	30/50
Riegshoogtendijk boven waterlossing	2000	7.110	dag	6,4	92,1	4,2	3,7	50/70
			nacht	1,1	80,8	10,3	9,0	50/70
	2015	2.175	dag	6,4	93,4	3,4	3,2	30/50/60
			nacht	1,1	93,4	3,4	3,2	30/50/60
Riegshoogtendijk onder waterlossing	2000	7.110	dag	6,4	92,1	4,2	3,7	60
			nacht	1,1	80,8	10,3	9,0	60
	2015	9.015	dag	6,4	91,0	4,7	4,3	60
			nacht	1,1	91,0	4,7	4,3	60

Tabel1: Verkeersgegevens in 2000 en 2015 (verlengde) Mr. Cramerweg, Hollandscheveldse Opgaande en Riegshoogtendijk

Uit de resultaten van de, op grond van de Wet geluidhinder voor wegverkeerslawaai, uitgevoerde akoestische onderzoeken (zie rapport "Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai Buitenvaart II", nummer Ho\GB-AW\2001-02 van 01-10-2001 en de aanvulling nummer 042173-00 van 22-08-2005) blijkt dat door de aanleg van de verlengde Mr. Cramerweg en het knippen van de Trekpatenweg in totaal bij 218 woningen gelegen aan het Hollandscheveldse Opgaande en de Riegshoogtendijk ten opzichte van de situatie in 2000 een forse afname van de geluidbelasting zal plaatsvinden. Deze afname varieert van 3 tot 14 dB.

A. Aanleg van een nieuwe weg

Het bestemmingsplan Buitenvaart II maakt de aanleg van de "verlengde Mr. Cramerweg" mogelijk. Binnen de zone van deze nieuwe weg ligt een aantal woningen. De zonebreedte bedraagt 200 meter voor het stedelijk gebied rondom het Hollandscheveldse Opgaande en 250 meter voor het buitenstedelijk gebied.

Uit het akoestisch onderzoek Ho\GB-AW\2001-02 bleek in eerste instantie dat door de aanleg van de "verlengde Mr. Cramerweg" bij 4 woningen de geluidbelasting boven de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) komt. Voor deze hogere geluidbelasting is een hogere geluidgrenswaarde aangevraagd bij Gedeputeerde Staten van Drenthe en verkregen (besluitnummer MB/A1/2001011961, d.d. 05-02-2002). Dit besluit is onherroepelijk geworden met de uitspraak van de Raad van State, nummer 200204823/1 van 03-09-2003.

In het aanvullende onderzoek 042173-00 is rekening gehouden met aangepaste rijsnelheden. Binnen de planperiode zal in een gedeelte van de bebouwde kom van Hollandscheveld bijvoorbeeld een 30 km/h-zone worden ingevoerd. Op basis van deze gegevens blijkt dat voor de woningen Riegshoogtendijk 130 en 136 geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) meer optreedt. De overschrijding van de voorkeursgrenswaarde voor de woningen Albartsweg 4 en 7 ligt respectievelijk 4 en 6 dB lager dan de eerder berekende geluidbelasting in 2010. Hiermee wordt ruim binnen de marge gebleven die is vastgelegd middels de verkregen hogere geluidgrenswaarden.

Adres	geluidbelasting in 2000 in dB(A)	geluidbelasting in 2010 in dB(A)	geluidbelasting in 2015 in dB(A)
Albartsweg 4	<50	57	53
Albartsweg 7	<50	60	54
Riegshoogtendijk 130 (zijgevel)	52	54	49
Riegshoogtendijk 130 (achtergevel)	<50	54	50
Riegshoogtendijk 136	<50	51	45

Tabel 2: Geluidsbelasting huidig en in 2010 en 2015 als gevolg van woningen liggend binnen de zones van de verlengde Mr. Cramerweg. Geluidsbelasting is inclusief aftrek ex artikel 6 RMW 2002.

De woningen Albartsweg 4 en 7 zullen akoestisch onderzocht moeten worden. Indien noodzakelijk zullen geluidsisolerende maatregelen moeten worden aangebracht om een binnengeluidniveau van 35 dB(A) te waarborgen in verblijfsruimten. De kosten van eventuele maatregelen zijn voor de gemeente Hogeveen als de wegaanlegger.

Door het aanleggen van de 'verlengde' Mr. Cramerweg en het knippen van de Trekpatenweg zullen 218 woningen gelegen aan het Hollandscheveldse Opgaande en de Riegshoogtendijk een lagere geluidbelasting ondervinden. Deze woningen liggen niet binnen de zone langs de weg, maar ten behoeve van het beoordelen van de invloed van verkeersmaatregelen is hiernaar wel onderzoek gedaan.

De nu verwachte verlaging van het geluidniveau in 2015 ten opzichte van de situatie in 2000 varieert van 3 tot 14 dB en bedraagt gemiddeld 8,5 dB. De verlagingen wijken iets af van de eerder berekende verlagingen in 2010. Bij die berekening kwam de verlaging gemiddeld op 6,7 dB(A) met een variatie van 4 tot 17 dB(A). Ook neemt het aantal woningen waar nog een overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaatsvindt fors af van 218 woningen in 2000 tot 124 in 2015. De mate waarin overschrijding van de voorkeursgrenswaarde plaatsvindt vermindert daarnaast met ongeveer de helft. Oorzaak van deze afwijkingen zijn de aangepaste rijsnelheden, routing en intensiteiten. Daarnaast zijn alle gegevens verwerkt met de nauwkeuriger standaard rekenmethode SRM II. Het eerdere model was nog gebaseerd op SRM I. Ook de digitale modellering geeft op perceelsniveau een accurater beeld van de te verwachten geluidbelasting. In tabel 3 staan deze woningen vermeld.

Adres	Huisnr.	Aantal woningen	geluidbelasting 2000 in dB(A)	geluidbelasting 2010 in dB(A)	geluidbelasting 2015 in dB(A)	verschil 2015 t.o.v. 2000
Hollandsche veldse Opgaande	1 t/m 19	17	59	42	49	-10
	19a	1	59	42	56	-3
	21 t/m 81	22	64	60	59	-5
	83	1	56	52	42	-14
	85 t/m 99	8	64	60	58	-6
	101, 103, 107	2	64	60	56	-8
	2 t/m 20	11	59	42	49	-10
	24 t/m 78	23	64	60	59	-5
Het Hoekje	80, 80a, 82	3	64	60	56	-8
	1	1	62	58	55	-7
Riegshoogtendijk	2	1	64	58	53	-11
	41a t/m 57	9	64	58	53	-11
	59 - 5,6,12,13,14,15, 16,17,18,23,24,30,31, 32,33,34,35,36,41,42	20	60	55	51	-9
	59 - 4,7,22,25,40,43	6	58	53	48	-10
	59 - 1,2,3,8,9,10,11, 19,20,21,26,27,28,29, 37,38,39,44,45,46,47	21	57	52	46	-11
	61 - 1,11,21	3	60	55	52	-8
	61 - 2,3,12,13,22,23	6	58	53	47	-11
	61 - 4,5,14,15,24,25	6	57	52	45	-12
	61 - 6,16,26	3	56	51	42	-14
	Prins Claushof	1,3,19,21,23,25,41,43	8	56	51	48
5,17,27,39		4	57	52	49	-8
7,15,29,37		4	59	54	52	-7
9,11,13,31,33,35		6	60	55	53	-7
Riegshoogtendijk Jan	75	1	64	56	56	-8
Wintersdijkje Riegshoogtendijk	1	1	59	52	51	-8
	77	1	58	51	52	-6
	64a	1	64	58	57	-7
	66 t/m 80	8	64	58	54	-10
	82 t/m 88	4	63	57	53	-10
	90	1	58	52	50	-8
	92	1	59	51	50	-9
	96,100	2	57	49	48	-9
	98	1	58	50	49	-9
	104,110a	2	59	51	51	-8
	110,120,124	3	61	54	54	-7
	124a,126	2	56	49	49	-7
	128,130	2	55	47	48	-7
	Totaal		218			

Tabel 3: Afname geluidsbelasting aan de gevels van woningen t.g.v. de aanleg van de verlengde Mr. Cramerweg (geluidsbelasting is inclusief aftrek ex artikel 6 RMW 2002)

5.2 Geluid

Per saldo ontstaat voor de hiervoor genoemde woningen door het aanleggen van de ‘verlengde’ Mr. Cramerweg een forse vermindering van de geluidbelasting als gevolg van wegverkeer. Hierdoor neemt het aantal woningen waarbij de voorkeursgrenswaarde wordt overschreden fors af. Dit aantal daalt met 44%. Tevens neemt bij de woningen waar de voorkeursgrenswaarde nog wél wordt overschreden de mate waarin overschrijding plaatsvindt fors af. De gemiddelde overschrijding daalt met 5 dB(A). De aanleg van de verlengde Mr. Cramerweg is derhalve een essentieel hulpmiddel voor het verbeteren van het (leef)milieu.

Dit is hieronder weergegeven:

<i>statistische samenvatting</i>	2000	2010	2015
aantal woningen > 50 dB(A)	218	181	124
gemiddelde overschrijding voorkeursgrenswaarde in dB	10,4	5,9	5,4
gemiddelde afname overschrijding grenswaarde in dB	-/-	4,5	5,0

Tabel 4: Statistisch overzicht afname overschrijding voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A)

B. Bestaande woningen binnen de invloedssfeer van te reconstrueren wegen

Er is sprake van een reconstructie van een weg in de zin van de wet geluidhinder, indien wijzigingen op of aan een aanwezige weg, een geluidstoename tot gevolg heeft van 2 dB of meer. Eveneens is sprake van reconstructie indien de geluidsbelasting 2 dB of meer toeneemt op andere wegen of niet te reconstrueren gedeelten van een weg vanwege een fysieke reconstructie elders.

Nieuwe situaties

Er is sprake van een nieuwe situatie indien de geluidbelasting op de gevel op 1 maart 1986, 55 dB(A) of minder heeft bedragen. Indien er ten gevolge van de reconstructie een toename van de geluidbelasting optreedt van 2 dB of meer én deze waarde hoger is dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A), kan de provincie Drenthe, op verzoek een verhoging van de geluidsbelasting toestaan. Ingevolge artikel 100a, lid 1 van de Wet geluidhinder bedraagt de maximale ontheffingswaarde voor het buitenstedelijk gebied 60 dB(A) en voor het stedelijk gebied 65 dB(A). De toename van de geluidsbelasting mag echter niet meer bedragen dan 5 dB, tenzij:

1. ten gevolge van de reconstructie de geluidbelasting van de gevel van tenminste een gelijk aantal woningen elders met een ten minste gelijke waarde zal verminderen, en
2. de wegbeheerder heeft verklaard dat hij financiële middelen ter beschikking stelt, uiterlijk voor de afloop van de reconstructie, te behoeve van akoestisch onderzoek en de eventueel te treffen geluidwerende maatregelen aan de gevels van de betreffende woningen.

Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat voor twee woningen de geluidsbelasting toeneemt als gevolg van de aanleg van het bedrijventerrein Buitenvaart II en de aanleg van de “verlengde Mr. Cramerweg” (zie tabel 5) en waarbij de geluidsbelasting vóór de reconstructie kleiner of gelijk was aan 55 dB(A).

Adres	geluidsbelasting in 1986 in dB(A)	geluidsbelasting in 2000 in dB(A)	geluidsbelasting in 2010 in dB(A)	geluidsbelasting in 2015 in dB(A)
Hollandscheveldse Opgaande 19a	55	58	61	56
Hollandseveldse Opgaande 22	54	57	60	54

Tabel 5: Geluidbelasting als bedoeld in artikel 100a, lid 1 Wgh
(geluidbelasting is inclusief aftrek ex artikel 6 RMW 2002)

De conclusie van de herberekening is dat voor geen van beide woningen een geluidstoename van 2 dB of meer aan de orde is ten opzichte van de situatie in 1986. Voor beide woningen geldt daarnaast een verbetering van 2 á 3 dB ten opzichte van de situatie in 2000.

De reeds vastgestelde hogere geluidgrenswaarden voor deze woningen kunnen worden gehandhaafd.

Bestaande situaties

Er is sprake van een bestaande situatie indien de geluidsbelasting op de gevel, op 1 maart 1986, meer dan 55 dB(A) heeft bedragen. Bestaande situaties dienen, ingevolge artikel 88, lid 1 van de Wet geluidhinder, als saneringssituaties te worden aangemerkt. Ingevolge artikel 89 Wgh dienen deze saneringssituaties te worden aangemeld bij het ministerie van VROM. In 1998 heeft de gemeente Hoogeveen bij VROM de zogenoemde A, B en rail-lijsten ingediend ter vaststelling. Bij besluit van 17 januari 2002, kenmerk LMV 2002001891 heeft de minister van VROM, op basis van de resultaten van het opgestelde saneringsprogramma (rapport HO/GB-AW/2001-01, d.d. 1 november 2001) als saneringswaarde de geluidsbelasting in 1986 vastgesteld. Deze geluidbelasting bedraagt 58 dB(A).

Indien er ten gevolge van de reconstructie een toename van de geluidbelasting optreedt van 2 dB of meer, kan de provincie Drenthe, op verzoek een verhoging van de geluidsbelasting toestaan. Ingevolge artikel 100a, lid 2 van de Wet geluidhinder bedraagt de maximale ontheffingswaarde 70 dB(A). De toename van de geluidsbelasting mag echter niet meer bedragen dan 5 dB, tenzij:

1. ten gevolge van de reconstructie de geluidbelasting van de gevel van tenminste een gelijk aantal woningen elders met een ten minste gelijke waarde zal verminderen, en
2. de wegbeheerder heeft verklaard dat hij financiële middelen ter beschikking stelt, uiterlijk voor de afloop van de reconstructie, te behoeve van akoestisch onderzoek en de eventueel te treffen geluidwerende maatregelen aan de gevels van de betreffende woningen.

Uit akoestisch onderzoek is gebleken dat voor één bestaande woning de geluidsbelasting toeneemt ten gevolge van de aanleg van het bedrijventerrein "Buitenvaart II" en de aanleg van de "verlengde Mr. Cramerweg". Zie tabel 6.

Adres	geluidsbelasting in 1986 in dB(A)	geluidsbelasting in 2000 in dB(A)	geluidsbelasting in 2010 in dB(A)	geluidsbelasting in 2015 in dB(A)
Hollandscheveldse Opgaande 21	58	60	63	59

Tabel 6: Geluidbelasting als bedoeld in art. 101a, lid 2 Wgh (geluidbelasting is inclusief aftrek ex artikel 6 RMW 2002)

De conclusie van de herberekening is dat voor de woning geen geluidstoename van 2 dB(A) of meer aan de orde is ten opzichte van de situatie in 1986. Voor de woning geldt daarnaast een verbetering van 1 dB(A) ten opzichte van de situatie in 2000.

De reeds vastgestelde hogere geluidgrenswaarden voor deze woning kan worden gehandhaafd.

5.2 Geluid

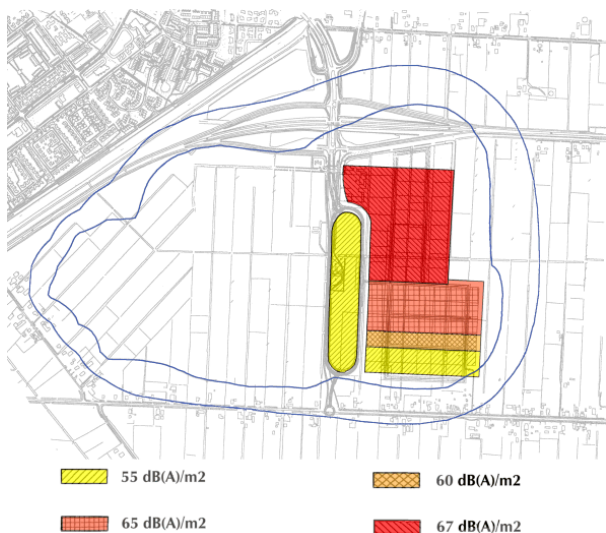
5.2.2 Industrielawaai

In de omgeving van het plangebied is enige woonbebouwing verspreid, dan wel in de vorm van lintbebouwing aanwezig. Het betreft woningen aan de Krakeelsedijk, het Hollandscheveldse Opgaande, de Albartsweg en de Riegshoogtendijk. Verder ligt het dorp Hollandscheveld in de nabijheid van het plangebied.

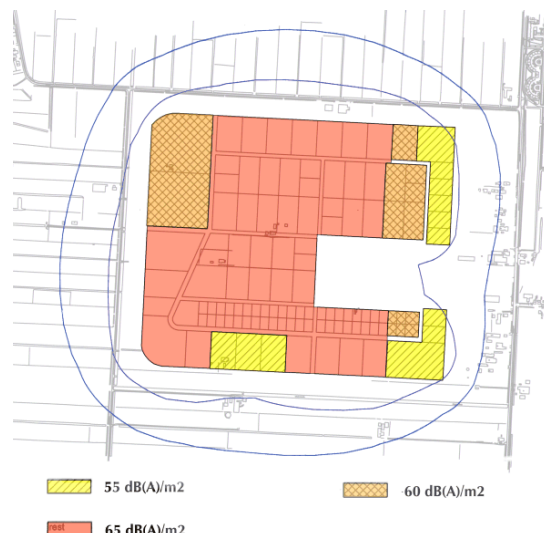
Het is nog niet zeker welke bedrijven zich op het bedrijventerrein zullen gaan vestigen. Het kunnen zowel grote als kleine bedrijven zijn. Bedrijven die veel, minder of weinig geluid produceren. Zonder een zonering toe te passen ter beperking van geluidhinder naar de omgeving is het mogelijk dat grote bronnen van overlast zich dicht bij reeds bestaande woningbouw gaan vestigen. Daarnaast waarborgt een akoestische zonering een adequate vergunningverlening in het kader van de Wet Milieubeheer. Met een zonering ter beperking van geluidhinder wordt tevens de mogelijkheid geboden om op het bedrijventerrein inrichtingen te vestigen die vallen onder artikel 41 van de Wet geluidhinder juncto artikel 2.4. van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer. Op grond van artikel 41 Wet geluidhinder dient rond een dergelijk bedrijventerrein een zone te worden vastgesteld waarbuiten de geluidsbelasting vanwege het bedrijventerrein de waarde van 50 dB(A) niet te boven mag gaan. Om de geluidszone ook daadwerkelijk te kunnen handhaven zal aan actief zonebeheer worden gedaan, waarbij een geluidsboekhouding zal worden bijgehouden.

Buitenvaart II bestaat uit zogenaamd 2-kernen. Aangezien het noordelijk blok tegen het in ontwikkeling zijnde bedrijventerrein Buitenvaart I wordt aangelegd, is besloten, ondanks het feit dat de vestiging van bedrijven die vallen onder artikel 41 van de Wet geluidhinder juncto artikel 2.4. van het Inrichtingen- en vergunningenbesluit milieubeheer op Buitenvaart I zijn uitgesloten, het bedrijventerrein Buitenvaart I gelijktijdig in de akoestische zonering mee te nemen op basis van de in dat bestemmingsplan opgenomen milieuzonering.

Het bureau Stroop Raadgevende Ingenieurs heeft het noordelijk en het zuidelijk blok akoestisch verkaveld. Hierbij is in eerste instantie voor elke kavel 65 dB(A)/m² gehanteerd. Dit resulteert in een geluidscontour waarbij een groot aantal woningen een geluidsbelasting zouden gaan ondervinden van meer dan 50 respectievelijk 55 dB(A). Op basis hiervan is de akoestische verkaveling gereduceerd waarbij als uitgangspunt is genomen dat de cumulatieve geluidsbelasting op de geluidsgevoelige objecten zoveel mogelijk terug is gebracht tot 50 dB(A). Dit heeft geresulteerd in onderstaande akoestische verkaveling c.q. geluidszones. (zie afb. 5.2.2)



afb bij 5.2.2 akoestische verkaveling noordelijk blok



afb bij 5.2.2 akoestische verkaveling zuidelijk blok

Uit bovenstaande blijkt dat de voorkeursgrenswaarde van 50 d(BA) bij de volgende woningen wordt overschreden.

Woning	Geluidsbelasting
Hollandscheveldse Opgaande 21	51 dB(A)
Hollandscheveldse Opgaande 23	52 dB(A)
Hollandscheveldse Opgaande 25	52 dB(A)
Hollandscheveldse Opgaande 27	52 dB(A)
Hollandscheveldse Opgaande 29	52 dB(A)
Hollandscheveldse Opgaande 29a	52 dB(A)
Hollandscheveldse Opgaande 31	52 dB(A)
Hollandscheveldse Opgaande 35	52 dB(A)
Hollandscheveldse Opgaande 41	51 dB(A)
Hollandscheveldse Opgaande 43	51 dB(A)
Hollandscheveldse Opgaande 45	51 dB(A)
Hollandscheveldse Opgaande 47	51 dB(A)
Hollandscheveldse Opgaande 49	51 dB(A)
Hollandscheveldse Opgaande 51	51 dB(A)
Albartsweg 4	54 dB(A)
Albartsweg 6	51 dB(A)
Albartsweg 7	55 dB(A)
Riegshoogtendijk 136	52 dB(A)

Tabel 1. woningen met een geluidsbelasting > 50 dB(A) industrielawaai op 5.0 meter hoogte

Op grond van artikel 47 Wet geluidhinder juncto artikel 3, lid 2, sub b en c van het besluit grenswaarden binnen zones rond industrieterreinen kan bij de provincie Drenthe een ontheffing worden aangevraagd voor een hogere geluidsbelasting. De maximale ontheffing bedraagt voor bestaande woningen 60 dB(A).

De hiervoor geldende criteria zijn:

De woningen ter plaatse noodzakelijk zijn om redenen van grond- of bedrijfsgebondenheid; of

De ligging van de geluidsbronnen op het betrokken bedrijventerrein zodanig is dat de geluidsbelasting vanwege dit industrieterreinen van ten minste een gevel van elk van de woningen lager is dan of gelijk is aan 50. Bij besluit van 8 januari 2002, kenmerk 2/MB/A9/2002000505 heeft het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Drenthe, op basis van de resultaten van het uitgevoerde akoestische onderzoek (akoestisch rapport industrielawaai bestemmingsplan Buitenvaart II te Hogeveen, nummer HO/GB-AW/2001-03, d.d. 1 september 2001), de aangevraagde hogere grenswaarden industrielawaai verleend.

Bij het toestaan van een hogere waarde geldt de algemene eis voor het binnenniveau van 35 dB(A) welke niet overschreden mag worden. Voor de woningen die een geluidsbelasting ondervinden van hoger dan 53 dB(A) dienen hoogstwaarschijnlijk gevelmaatregelen te worden getroffen, waarbij de kosten volledig voor rekening van de gemeente Hogeveen zijn. Het betreft hier de woningen Albartsweg 4 en 7. Hiervoor dient ter zake nader akoestisch onderzoek plaats te vinden. Aangezien voor deze woningen al een nader onderzoek in het kader van het aspect wegverkeerslawaai moet worden uitgevoerd zal in dit onderzoek het aspect industrielawaai en cumulatie van industrielawaai en wegverkeerslawaai worden meegenomen.

Bij de herziening van dit bestemmingsplan is geen nieuwe geluidverkaveling opgesteld voor de verdeling van de geluidruimte binnen de zone industrielawaai. De reeds vastgelegde geluidzone blijft derhalve uitgangspunt voor dit plan. Het onderliggende zonebeheersplan blijft ongewijzigd. Wat betreft industrielawaai treden er dus geen veranderingen op qua geluidbelasting op woningen in en direct om het plangebied. Voor de berekende overschrijdingen

5.2 Geluid

van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) – de woningen die op dit moment binnen de zone liggen – zijn hogere grenswaarden afgegeven door GS in hun besluit nummer MB/A9/2002000505 van 08-01-2002. Met de uitspraak van de Raad van State nummer 200204791/1 van 03-12-2003 zijn deze hogere grenswaarden onherroepelijk geworden.

5.2.3 Cumulatie wegverkeer- en industrielawaai

In het kader van de Wet geluidhinder dient rekening te worden gehouden met eventuele cumulatieve effecten. In concreto betekent dit dat het cumulatieve effect van wegverkeerslawaai en industrielawaai moet worden beoordeeld. Deze beoordeling houdt in dat het aspect industrielawaai qua belevingswaarde moet worden omgerekend naar wegverkeerslawaai, zodat de geluidsbelasting van beide aspecten bij elkaar kan worden opgeteld. De berekeningen zijn uitgevoerd overeenkomstig artikel 157, lid 3 van de Wet geluidhinder, met behulp van het rekenprogramma van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. In tabel 1 staan de resultaten hiervan weergegeven.

Adres	verkeerslawaai in dB(A)	industrielawaai in dB(A)	belevingswaarde industrielawaai ex. art. 157, lid 3 Wgh in dB(A)	Cumulatief in dB(A)
Albartsweg 4	53	54	57	58
Albartsweg 7	54	55	58	59
Riegshoogtendijk 136	45	52	55	55

Tabel 1: Cumulatie geluidsbelasting wegverkeerslawaai en industrielawaai

In alle overige gevallen (de woningen gelegen aan het Hollandscheveldse Opgaande) vindt de geluidsbelasting van het wegverkeerslawaai plaats aan de voorgevel en de geluidsbelasting van het industrielawaai plaats aan de achtergevel. Gezien de optredende geluidsbelastingen is het cumulatieve effect in dit soort situaties te verwaarlozen.

Conclusie:

Het cumulatieve effect van wegverkeerslawaai en industrielawaai blijft onder de door de provincie Drenthe gehanteerde toetsingswaarde van 65 dB(A).

5.3 Milieuzonering

5.3.1 Doelstelling

Met de interne zonering van het bedrijventerrein worden twee zaken beoogd:

- Het voorkomen van onevenredige milieuhinder op daarvoor gevoelige (woon)functies.
- Het waarborgen van het representatief karakter van het bedrijventerrein.

Om deze doeleinden te bereiken dient in het plangebied een ruimtelijke scheiding te worden aangebracht, gebaseerd op milieuhygiënische en ruimtelijke uitgangspunten.

5.3.2 Toegelaten bedrijven

Hieronder wordt allereerst samengevat voor welke soorten van bedrijfsactiviteiten het plangebied geen ruimte biedt in verband met het representatieve karakter, de leefbaarheid en het bereikbaarheidsprofiel:

- Bedrijfswoningen
- Detailhandelsbedrijven, met uitzondering van detailhandel in auto's, motorfietsen, boten, caravans en landbouwwerktuigen
- Kantoren
- (Auto)sloopbedrijven
- Leisure-activiteiten

In de omgeving van het plangebied is enige woonbebouwing verspreid dan wel in de vorm van lintbebouwing aanwezig. Het betreft bebouwing langs de Krakeelsedijk, het Hollandscheveldse Opgaande, de Langedijk, de Albartsweg en de Riegshoogtendijk. Verder ligt het dorp Hollandscheveld in de nabijheid van het plangebied.

Door deze vermenging van invloedssferen van bedrijven en woningen kunnen zich op termijn conflicterende situaties voordoen. Een duurzame ontwikkeling van het bedrijventerrein kan zonder maatregelen vooraf niet worden gegarandeerd. Nog niet zeker is welke bedrijven zich voor vestiging op het bedrijventerrein zullen melden. Het kunnen zowel grote als kleine bedrijven zijn, bedrijven die veel, minder of helemaal geen overlast veroorzaken. Zonder inrichtingseisen is het mogelijk dat grote bronnen van overlast zich te dicht bij de reeds bestaande woonbebouwing vestigen.

Alle bekende vormen van overlast zoals overlast van geluid, stank, gevaar en stof kunnen op en rond het bedrijventerrein gaan spelen.

5.3.3 Maatregelen

Om conflicterende situaties te voorkomen en een goede basis voor vergunningverlening te scheppen moeten een aantal maatregelen worden genomen. Deze moeten een ruimtelijke scheiding aanbrengen tussen de bronnen van overlast en de objecten, die voor overlast gevoelig zijn.

Het gaat daarbij met name om de volgende onderwerpen:

- a. De situering van bedrijven ten opzichte van de woonbebouwing aan het Hollandscheveldse Opgaande, de Albartsweg, de Krakeelsedijk en de Riegshoogtendijk (ten aanzien van het aspect industrielawaai).
- b. De situering van bedrijven ten opzichte van de woonbebouwing aan het Hollandscheveldse Opgaande, de Albartsweg, de Krakeelsedijk en de Riegshoogtendijk (ten aanzien van de aspecten stof, gevaar en geur).

Rekening houdend met deze omstandigheden is gekozen voor een in- en externe milieuzonering van het bedrijventerrein. Deze is gebaseerd op de aanbevelingen van de publicatie "Bedrijven en Milieuzonering" (Vereniging van Nederlandse Gemeenten, 1999). Op welke wijze dit is gebeurd is hieronder weergegeven.

5.3 Milieuzonering

Ad a. De situering van grote bedrijven ten opzichte van de woonbebouwing ten aanzien van het aspect industrielawaai.

Zoals uit paragraaf 5.3. is gebleken is ten aanzien van het aspect industrielawaai een zonering toegepast ter beperking van geluidhinder naar de omgeving. Als randvoorwaarde is hierbij uitgegaan van het feit dat de gevelbelasting als gevolg van industrielawaai bij voorkeur de cumulatieve waarde van 50 dB(A) etmaalwaarde niet mag overschrijden. Daar waar de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) grote belemmeringen vormt voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein wordt maximaal 55 dB(A) etmaalwaarde toegestaan als cumulatieve geluidsbelasting ter plaatse van woningen van derden.

Uit bovenstaande blijkt dat het aspect industrielawaai separaat is beoordeeld en voldoende waarborgen biedt voor een adequate vergunningverlening. Op deze wijze wordt geluidsoverlast ten aanzien van het aspect industrielawaai goed ondervangen.

Ad b. De situering van grote bedrijven ten opzichte van de woonbebouwing ten aanzien van de aspecten stof, gevaar en geur.

Naast het aspect geluid wordt in de publicatie "Bedrijven en Milieuzonering" ook aandacht geschonken aan de aspecten stof, gevaar en geur. Ten aanzien van deze aspecten wordt in de publicatie per bedrijfstype afstanden aangegeven die in de meeste gevallen kunnen worden aangehouden tussen een bedrijf en woningen om hinder en schade aan mensen binnen aanvaardbare normen te houden. Maatgevend is de grootste afstand. Van de grootste afstand wordt de zogenaamde categorie afgeleid. De categorieën lopen uiteen van 1 tot en met 6 en zijn als volgt ingedeeld.

- Categorie 1: grootste afstand 0 tot 10 meter;
- Categorie 2: grootste afstand 30 meter;
- Categorie 3: grootste afstand 50 of 100 meter;
- Categorie 4: grootste afstand 200 of 300 meter;
- Categorie 5: grootste afstand 500, 700 of 1000 meter;
- Categorie 6: grootste afstand 1.500 meter.

Bij de ontwikkeling van Buitenvaart II is als uitgangspunt gehanteerd dat vestiging van bedrijven vallende onder de categorieën 5 of 6 zijn uitgesloten. Het betreft hier bedrijfsactiviteiten waarvoor een maximale afstand geldt van 500 meter of meer.

Aangezien aan het aspect geluid reeds separaat aandacht is geschonken is dit aspect hier buiten beschouwing gebleven. Dit betekent dat de categorie-indeling alleen betrekking heeft op de aspecten geur, stof en gevaar. De staat van bedrijfsactiviteiten is hier op aangepast.

5.3.4 Realisering milieuzonering

In grote lijnen wordt de ruimtelijke scheiding tussen de verschillende categorieën bedrijfsactiviteiten aangebracht door het plangebied in 3 delen te verdelen. Op deze deelgebieden zijn de volgende bedrijfsactiviteiten toegestaan:

- Gebied I: In dit gedeelte zijn bedrijfsactiviteiten toegestaan die in de staat van bedrijfsactiviteiten zijn ingedeeld in de categorieën 1 tot en met 3. De feitelijke afstand tot woonbebouwing bedraagt minimaal 100 meter.
- Gebied II: In dit gedeelte zijn bedrijfsactiviteiten toegestaan die in de staat van bedrijfsactiviteiten zijn ingedeeld in de categorieën 1 tot en met 4. Voor wat betreft categorie 4 zijn alleen bedrijfsactiviteiten toegestaan waarvoor in de staat van bedrijfsactiviteiten een afstandsindicatie van 200 meter staat aangegeven. De feitelijke afstand tot woonbebouwing bedraagt minimaal 200 meter.
- Gebied III: In dit gedeelte zijn bedrijfsactiviteiten toegestaan die in de staat van bedrijfsactiviteiten zijn ingedeeld in de categorieën 1 tot en met 4. De feitelijke afstand tot woonbebouwing bedraagt minimaal 300 meter.

Het gebied met de bestemming Facilitaire Doeleinden, de zogenaamde 'Turbine' is alleen akoestisch gezoneerd. Dit gebied is in de overige milieuzonering niet meegenomen. De hieraan ten grondslag liggende reden is gelegen in het feit dat dit gebied is bestemd voor snelweggerelateerde functies en collectieve functies voor het bedrijventerrein zoals: verkeersvoorzieningen, voorzieningen voor het langparkeren van vrachtauto's, carpoolplaats, transferium, brandstofverkooppunt, motel, wegrestaurants, parkeerplaats, kantoren en dienstverlening ten behoeve van parkmanagement, facilitypoint en steunpunt/zoutloods Rijkswaterstaat, geen van alle functies met een relevante milieubelasting.

Gekozen is voor een positieve bedrijvenlijst. De bedrijven die zijn toegelaten zijn in beginsel alle in de lijst opgenomen. De belangrijkste overweging hiervoor is dat aan gegadigden in beginsel direct uitsluitel kan worden gegeven of vestiging op het terrein wel of niet mogelijk is.

Op voorhand is niet zeker welke bedrijven zich voor vestiging op het terrein zullen aanmelden. Ook is het mogelijk dat zich nieuwe bedrijfstakken ontwikkelen die niet in de Staat van bedrijfsactiviteiten staan. Voorts kan de ontwikkeling van de techniek (bijvoorbeeld nieuwe productieprocessen of effectievere maatregelen aan de bron) ertoe leiden dat bedrijven, die in een bepaalde categorie zijn ingedeeld, toch minder overlast veroorzaken dan thans wordt aangenomen. Voor die gevallen is een bepaling opgenomen dat burgemeester en wethouders vrijstelling kunnen verlenen van het plan. Burgemeester en wethouders zijn bevoegd de lijst van bedrijfsactiviteiten te wijzigen als de ontwikkeling van de techniek, die maakt dat een bepaalde bedrijfstak minder overlast zal veroorzaken, hiertoe aanleiding geeft.

Conclusie.

Geconcludeerd kan worden dat door de vestiging van het bedrijventerrein de milieukwaliteit van de omgeving zal afnemen. Er wordt immers in de vorm van een bedrijventerrein milieubelasting aan het gebied toegevoegd. Met behulp van de geluid- en milieuzonering is echter getracht om de totale belasting en met name de belasting op gevoelige bestemmingen zo klein mogelijk te houden. Er kan echter niet worden voorkomen dat een beperkt aantal gevoelige bestemmingen meer hinder zullen ondervinden dan in de bestaande situatie. Het betreft hier met name bestemmingen die liggen binnen de geluidszones industrielawaai en binnen de geluidsinvoedsfeer van de aan te leggen "verlengde Mr. Cramerweg". Daar tegenover staat dat door de aanleg van de verlengde Mr. Cramerweg tientallen woningen een lagere geluidsbelasting zullen ondervinden.

5.4 Bodem

Ten behoeve van het bouwrijpmaken van het bedrijventerrein zal het nodige grondverzet moeten worden uitgevoerd. Enerzijds zal plaatselijk moeten worden opgehoogd, anderzijds zal grond moeten worden vergraven tot water.

Ook worden de nu nog in het terrein aanwezige sloten/wijken gedempt. Verder zullen ter plaatse van de wegen cunetten moeten worden gegraven. De aanwezige humeuze/venige bovengrond zal voor het verkrijgen van een goede fundering voor de wegverharding moeten worden verwijderd en vervangen door zand. Ook ter plaatse van de bedrijfskavels kan, op plaatsen waar verharding moet worden aangebracht, verwijdering van (een gedeelte van) de humeuze/venige bovengrond noodzakelijk zijn. Een en ander is mede afhankelijk van de actuele en toekomstige maaiveldshoogten en de eisen die gesteld moeten worden aan de draagkracht van de toekomstige bodem in verband met verkeersbelasting, en dergelijke. Ter plaatse van de toekomstige gebouwen kan, afhankelijk van de funderingsconstructie en de vloerconstructie van de gebouwen en eventuele kelders onder de gebouwen, de humeuze/venige bovengrond naar verwachting in het algemeen worden gehandhaafd. Tijdens de aanleg van het bedrijventerrein wordt gestreefd naar het hanteren van een gesloten grondbalans.

Het bij de ontgravingen vrijkomend bodemmateriaal (zand, lemig zand, keileem) zal zoveel mogelijk binnen het plangebied worden verwerkt (met name ter plaatse van op te hogen terreingedeelten, in te dempen sloten, ter plaatse van cunetten van wegen). Niet uitgesloten wordt echter dat met name keileem en sterk leemhoudend zand ongeschikt zijn en derhalve moeten worden afgevoerd. Deze grond zal worden opgeslagen in een (tijdelijk) leemdepot en (eventueel) in later stadium afhankelijk van de milieuhygiënische kwaliteit (eventueel via tussenkomst van een grondbank) elders worden hergebruikt als bodem en/of worden toegepast in een werk.

De laagst gelegen terreingedeelten dienen te worden opgehoogd, variërend van minimaal circa 10 cm tot maximaal circa 50 cm. Ten gevolge van deze ophogingen kunnen plaatselijk enige zettingen in de bodem optreden.

Deze zettingen zullen zich met name voordoen in de venige/moerige grondlagen, voor zover deze bij het bouwrijp maken niet worden verwijderd. Gezien de relatief geringe dikten van deze lagen (in het algemeen niet meer dan 20-40 cm) en omdat deze lagen in het algemeen boven de van nature laagste grondwaterstanden zijn gelegen, zullen de zettingen minimaal zijn (orde van grootte: 5-10 cm).

Indien zich bij aanleg van het bedrijventerrein onverhoopt calamiteiten mochten voordoen met als gevolg bodemverontreiniging, dan zullen conform artikel 13 van de Wet Bodembescherming direct adequate maatregelen worden getroffen teneinde de bodem te saneren of de aantasting en de directe gevolgen daarvan te beperken en zoveel mogelijk ongedaan te maken.

Het plangebied Buitenvaart II is grotendeels verkennend onderzocht conform NVN 5740 (bijlage).

In een aantal percelen worden licht verhoogde gehalten aan zware metalen, PAK's en minerale olie aangetoond.

Het grondwater van de onderzochte percelen bevat licht verhoogde gehalten aan enkele zware metalen en plaatselijk een matig verhoogd gehalte aan koper. Voorts bevat het grondwater zeer plaatselijk een licht verhoogd gehalte aan vluchtige aromaten en gechloroerde koolwaterstoffen. De aangetoonde matige kopergehalten zijn mogelijk het gevolg van bodem(chemische) processen of van het jarenlang uitrijden van (varkens-)mest en/of compost.

Binnen het plangebied liggen een aantal gedempte wijken. In het dempingsmateriaal zijn geen bodemvreemde materialen aangetoond. In enkele gedempte wijken bevat het dempingsmateriaal een licht verhoogd gehalte aan minerale olie.

In de open watergangen (wijken/sloten) worden lichte tot matige verontreinigingen gemeten. Het slib uit deze watergangen is aan te merken als klasse 1,2 en 3 slib.

Conclusie

De aangetoonde verhogingen in de grond en het grondwater vormen geen risico's voor de volksgezondheid en het milieu en vormen geen belemmering voor het realiseren van het bedrijventerrein Buitenvaart II.

Ten aanzien van het slib in de open watergangen gelden geen gebruiksperringen als het materiaal in de huidige staat blijft liggen. Wanneer het slib uit de watergangen wordt verwijderd, kan het klasse 1 en 2 slib conform het Besluit

vrijstellingen stortverbod buiten inrichtingen worden verwerkt. Klasse 3 slib daarentegen is niet her te gebruiken en zal worden afgevoerd naar een gecontroleerde stortplaats.

Eventuele vrijkomende grond bij het bouwrijp maken en toekomstige bouwactiviteiten zal overeenkomstig het Bouwstoffenbesluit worden verwerkt.

De percelen binnen Buitenvaart II waarvan de milieuhygiënische kwaliteit nog niet is vastgesteld worden conform NEN 5740 onderzocht. Gezien de historie van deze percelen (agrarisch gebied) en het ontbreken van verdachte (bron)locaties, wordt verwacht dat de milieuhygiënische kwaliteit van deze percelen vergelijkbaar is met de reeds onderzochte percelen binnen het plangebied.

5.5 Wateraspecten

5.5.1 Ruimtelijk ontwerp en inrichting

Het ruimtelijk ontwerp voor het toekomstig bedrijventerrein Buitenvaart II gaat uit van twee afzonderlijke blokken. Het voor tijdelijke berging (regenwaterafvoer van verhard en bebouwd oppervlak) benodigd oppervlak aan open water is voor beide blokken aan de rand / in de randzone van het toekomstig bedrijventerrein geprojecteerd. Dit om ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken en zo veel mogelijk uitgeefbaar terrein over te houden. Op basis van berekeningen (Notitie Waterhuishouding Buitenvaart II van 13 juli 2001, Oranjewoud, nr 17589-53930) is voor het zuidelijk blok een oppervlak open water (gemeten op de waterlijn) nodig van circa 11 ha en voor het noordelijk blok een oppervlak van circa 6 ha. Bij de berekeningen is er vanuit gegaan dat het overgroot gedeelte van het bedrijventerrein is bebouwd en/of verhard (circa 80%).

5.5.2 Waterhuishoudkundige situatie

De bestaande waterhuishoudkundige situatie ter plaatse van het toekomstige bedrijventerrein en omgeving is beschreven in het rapport 'Analyse Waterhuishouding' (Oranjewoud, 16 juni 2000, nr. 17589-53930). Tevens is in dat rapport op hoofdlijnen aangegeven hoe de toekomstige waterhuishoudkundige infrastructuur zou moeten worden ingericht. Hierbij is ook weer uitgegaan van opdeling van het bedrijventerrein in twee blokken:

Noordelijk blok

Hier wordt circa 6 ha. open water gerealiseerd. Dit water is in hoofdzaak aan de noordoostzijde van het blok geprojecteerd. Het regenwater van het verhard oppervlak en van bebouwd oppervlak wordt via een ondergronds buizenstelsel naar het open water afgevoerd. Afhankelijk van de neerslag hoeveelheden en de naar het oppervlaktewater buiten de bedrijventerreinen af te voeren toelaatbare hoeveelheden water, kunnen de oppervlaktewaterpeilen op het bedrijventerrein periodiek enigszins hoger zijn. Binnen het blok aanwezige bestaande hoofdwatergangen (en sloten/greppels) komen te vervallen. De waterafvoer van de gronden buiten het bedrijventerrein zal worden geregeld door middel van nieuw te graven hoofdwatergangen. Op deze wijze blijven de twee verschillende waterstromen (bedrijventerrein en landbouw) gescheiden. De wateraanvoer naar de landbouwgronden blijft mogelijk volgens de huidige situatie, een inlaatpunt aan de verlengde Hoogeveensche vaart nabij de schutsluis in Noordscheschut. Voor eventuele inlaat van water voor het bedrijventerrein kan gebruik worden gemaakt van de bestaande inlaat aan de Hoogeveensche vaart ter hoogte van Buitenvaart I.

Zuidelijk blok

Hier wordt circa 11 ha open water rondom het toekomstige bedrijventerrein gerealiseerd. Circa 9 ha wordt in de watergang rondom de rand van het blok gerealiseerd. Circa 2 ha wordt op de locatie van de pingoruïne gerealiseerd. Dit terrein ligt hoger dan de watergang en heeft een overstort naar de watergang. Aangezien bij droogweer de pingoruïne droog kan vallen is er een gemaaltje tussen watergang en pingoruïne ter plaatse van de overstort gepland, zodat aan de eis van een continu vochtig terrein kan worden voldaan. Voor de afvoer van regenwater van bebouwd en verhard oppervlak geldt hier dezelfde situatie als voor het noordelijk blok: afvoer via een ondergronds buizenstelsel naar het open water in de randzone van het bedrijventerrein. Afvoer van een wateroverschot uit het oppervlaktewater rondom het bedrijventerrein kan dan worden gerealiseerd door middel van een gemaal. Voor het oppervlaktewater van het zuidelijk blok geldt dezelfde situatie als voor het noordelijk blok: het water van het bedrijventerrein en het water van de landbouwgronden zijn in principe gescheiden.

Uit uitgevoerde waterbalansberekeningen is gebleken dat onder gemiddelde hydrologische omstandigheden nauwelijks 'buitenwater' hoeft te worden ingelaten om het peil van het oppervlaktewater rondom het bedrijventerrein in stand te houden. Vooralsnog wordt er vanuit gegaan dat ter plaatse van wegen en verhard oppervlak aanvullende detailontwatering (drainage) nodig is om in natte perioden voldoende lage grondwaterstanden te kunnen realiseren. Via een samengesteld drainagesysteem zal het drainagewater naar het oppervlaktewater worden afgevoerd.

Het zuidelijk blok van het toekomstige bedrijventerrein grenst aan het niet-kwetsbare waterwingebied Holtien. Rondom het waterwingebied is een verbodszone voor diepe boringen ingesteld waarin deels het zuidelijk blok van het toekomstige bedrijventerrein valt. Binnen deze zone is het verboden de aanwezige kleilagen te doorboren.

In het kader van het toekomstig bedrijventerrein wordt in totaal circa 17 ha open water gerealiseerd. Dit water heeft primair de functie van (tijdelijke) waterberging. Het regenwater vallend op bebouwd en/of verhard oppervlak wordt naar dit water afgevoerd, waar het zolang mogelijk vastgehouden wordt om vervolgens geleidelijk aan geloosd te worden op het bestaand oppervlaktewater in de omgeving. Door deze geleidelijke afvoer wordt het bestaand oppervlaktewatersysteem niet meer belast dan in de huidige situatie. Het regenwater afkomstig van het bedrijventerrein wordt verondersteld van zodanige kwaliteit te zijn dat dit geen nadelige effecten heeft op de kwaliteit van het oppervlaktewater. In situaties waarin het regenwater op verhard oppervlak door bedrijfsactiviteiten, verkeer e.d. zodanig wordt beïnvloed dat dit water de kwaliteit van het oppervlaktewater (en de waterbodem) in wezenlijke mate aantast, dan zal dit water eerst worden 'behandeld'/voorgezuiverd en/of afgevoerd naar de rioolwaterzuivering. Het afvalwater van het bedrijventerrein zal via een gesloten ondergronds leidingstelsel (d.w.a.-stelsel) worden afgevoerd naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie van het waterschap.

5.6 Luchtkwaliteit

Op 5 augustus 2005 is het Besluit luchtkwaliteit 2005 van kracht geworden. Dit besluit heeft een terugwerkende kracht tot 1 mei 2005. Het Besluit luchtkwaliteit bevat regels ter implementatie van de richtlijn 1999/30/EG van de Raad van de Europese Unie van 22 april 1999. Het betreft grenswaarden voor het gehalte aan zwaveldioxide, lood, koolmonoxide, benzeen, stikstofdioxide en zwevende deeltjes in de lucht. Het doel van het Besluit luchtkwaliteit is het beschermen van mens én milieu tegen negatieve effecten van luchtverontreiniging. Bij het voorbereiden van bestemmingsplannen, moet het Besluit luchtkwaliteit in acht worden genomen.

De kwaliteitseisen ter bescherming van de gezondheid voor mens en milieu, gelden ingevolge de EG-richtlijn voor de buitenlucht voor het gehele grondgebied van Nederland, met uitzondering van de werkplek. Op de werkplek wordt getoetst aan een ander kader: de Arbo-wet.

Volgens het Besluit luchtkwaliteit betekent dit het volgende:

- bij het vaststellen van de luchtkwaliteit langs wegen gaat het om de situatie op het trottoir en niet om de weg zelf. Deelnemers aan gemotoriseerd verkeer worden niet beschermd;
- extra aandacht moet er zijn voor plekken waar de luchtverontreiniging naar redelijke verwachting het hoogst is, bijvoorbeeld op plekken met:
 - o een hoge verkeersintensiteit;
 - o een hoog aandeel van vrachtwagens aan het verkeer;
 - o parkeergelegenheden (parkeerkelders);
 - o bebouwing die dicht op de weg staat.

Verkeer

Vertaald naar de situatie ter plaatse van het bedrijventerrein Buitenvaart II, zal naar redelijke verwachting, gezien de verkeersintensiteiten, de luchtverontreiniging langs de A37 ter plaatse van de kruising met de Mr. Cramerweg en langs de verlengde Mr. Cramerweg het hoogst zijn.

Behalve deze wegen is eveneens gekeken naar de gevolgen van het plan op de luchtkwaliteit in de kom van Hollandscheveld. Hiertoe zijn berekeningen gemaakt voor de luchtkwaliteit langs de Riegshoogtendijk en het Hollandscheveldse Opgaande.

De berekeningen van de verwachte luchtkwaliteit in 2015 zijn gebaseerd op dezelfde verkeersgegevens als zijn gebruikt voor de akoestische rapportage. Van het onderzoek door Stroop r.i. is verslag gedaan in rapport 042173-01 van 26 september 2005.

Bedrijven

Naast het verkeer spelen ook andere (punt)bronnen een rol bij de emissie van luchtverontreinigende stoffen. Op het noordelijke blok van Buitenvaart II is de nieuwe zuivelfabriek van D.O.C. Kaas B.A. gevestigd. Het productieproces heeft – binnen het kader van deze beoordeling – een uitstoot van NO_x en stof tot gevolg. Binnen het raamwerk van de milieuvergunning en besluiten waarin algemene regels worden gesteld zoals het Besluit emissie eisen stookinstallaties B (BEES B), worden emissie-eisen gesteld. In het kader van de ruimtelijke besluitvorming wordt beoordeeld in hoeverre de uitstoot van D.O.C. invloed heeft op de algehele luchtkwaliteit.

Uit berekeningen is gebleken dat er in een straal van 50 á 100 meter rondom de puntbronnen een toename van stikstofdioxide is van circa 1 µg/m³. Dat betekent dat de NO_x-emissies van D.O.C. Kaas B.A. geen substantiële invloed hebben aan de luchtkwaliteit in het plangebied.

Op basis van beschikbare gegevens uit de milieuvergunning is het volgende overzicht opgesteld voor de emissie van NO_x

Emissie	Debiet (m ³ /h)	afvoerhoogte (m)	Emissie (kg/h)	vracht (ton)
WKK-1	17.325	+ 12	8.66	71.01
stoomketel	4.269	+ 16	0.20	1.52
warmwaterketel 1	11.880	+ 16	0.56	4.25
luchtverhitter poedertoren	6.765	+ 16	0.33	2.42
Totaal:				79.20

Daarnaast vinden er emissies van stof plaats, namelijk restdeeltjes van melk- of weipoeder in de drooglucht uit de droogtoren voor het drogen van melk en wei. De drooginstallaties zijn voorzien van een geïntegreerde lucht/poederscheidingsinstallatie waardoor de uitstoot van poederstof beperkt wordt tot maximaal 10 mg/Nm³ drooglucht.

In onderstaande tabel een overzicht van de stofemissie. Ook hier geldt dat de emissie van D.O.C. Kaas B.A. geen substantiële invloed heeft op de luchtkwaliteit.

omschrijving	waarde	eenheden
Max. stofemissie	10.0	mg/Nm ³
Max. stofemissie	11.6	ton/jaar

Resultaten

Uit het onderzoek is gebleken dat de luchtkwaliteit ter plaatse van het nieuwe bedrijventerrein Buitenvaart II voor het jaar 2010 voldoet aan de luchtkwaliteitseisen, zoals die zijn opgenomen in het Besluit luchtkwaliteit 2005.

Aangezien getoetst is met de verkeersgegevens voor het jaar 2015, wordt ook in 2015 aan de gestelde luchtkwaliteitseisen voldaan.

Bij een verdere invulling van het bedrijventerrein zal bij vergunningverlening telkens worden gezien in hoeverre de toelating van een bedrijf invloed heeft op de algehele luchtkwaliteit.

5.7 Natuur, cultuurhistorie en archeologie

5.7.1 Natuur

Er wordt gestreefd naar het zoveel mogelijk bewaren en waar mogelijk versterken van de bestaande waardevolle landschappelijke elementen en natuurwaarden.

Slechts twee van de waardevol geachte bosjes verdwijnen (kleine bosje in het noordelijk deel, en het bosje ten oosten van de Albartsweg), maar daar staat tegenover dat ruimte wordt gemaakt voor een aantal nieuwe bosjes.

Een deel van het weidevogelgebied ten zuiden van de Langedijk gaat verloren door de komst van het Zuidelijke Blok van Buitenvaart II. Daar staat tegenover dat het gebied tussen het Hollandscheveldse Opgaande en de Langedijk en het gebied ten westen van de Albartsweg volledig gespaard blijven. De verstedelijkingsgrens, zoals deze nog was aangegeven in het POP I, wordt volledig gerespecteerd. Het verdwijnen van een deel van het weidevogelgebied heeft overigens geen invloed op de goede instandhouding van daar aangetroffen flora- en fauna.

Naar aanleiding van de ontdekking van een populatie van de kleine groene kikker (Poelkikker) in Buitenvaart I, is uitgebreid onderzoek verricht naar het voorkomen van beschermde soorten in het gebied. In eerste instantie heeft Alterra een onderzoek verricht en in tweede instantie is door EcoGroen Advies in overleg met LNV Noord een nader onderzoek naar Poelkikker uitgevoerd en is een compensatieplan voor Poelkikker opgesteld. Op basis van deze onderzoeken is door LNV Noord/Laser een ontheffing van de Flora- en faunawet verleend voor het noordelijke blok van Buitenvaart II.

Tevens heeft LNV Noord aangegeven dat het verkrijgen van een ontheffing voor het zuidelijke blok (Riegmeer) op basis van de verstrekte informatie in de rede ligt. Een deel van de maatregelen uit het Compensatieplan is reeds uitgevoerd. Een en ander is beschreven in de aanvulling op het MER.

De natte ecologische verbindingen, zoals in het POP aangegeven, zijn in het plan op een iets gewijzigde manier overgenomen. De ecologische verbindingzone langs de Zuidwolderwaterlossing zal in stand blijven door de inrichting van een randzone en doordat de brug van de verlengde Mr. Cramerweg de taluds langs het water vrij houdt.

Door Ecogroen Advies te Zwolle is een onderzoek ingesteld om vast te stellen welke eventuele negatieve effecten de realisatie van het bedrijvenpark Buitenvaart II-Riegmeer (zuidelijk blok) heeft op de EHS. De EHS bestaat ter plaatse uit een ruime-jasgebied voor weidevogels en een nog te realiseren ecologische verbindingzone (nr. 23, Nieuwlande).

Ten behoeve van de effectbeoordeling is gebruik gemaakt van verspreidingsgegevens uit de literatuur, beschikbare gebiedskennis en ecologische principes. Hoewel de verspreidingsgegevens gedateerd zijn en de huidige aantallen broedvogels lager zullen zijn, geven ze wel een goed beeld van de locaties waar de hoogste dichtheden te verwachten zijn.

Het onderzoek voor het ruime-jasgebied heeft zich gericht op tien soorten kritische weidevogels, soorten die allen opgenomen zijn op de Rode lijst. Algemeen voorkomende weidevogelsoorten die geen hoge eisen aan hun milieu stellen zijn in dit onderzoek niet meegenomen omdat zij ook buiten reservaatgebieden in hoge dichtheden voorkomen.

Er zijn drie significante verstoringsbronnen onderscheiden die een negatief effect kunnen hebben op de weidevogelstand. Het betreft 'massa', 'geluid', en 'beweging'. Van deze verstoringsparameters blijkt 'massa' de meest verreikende invloed te hebben op het broedsucces van weidevogels. Vuistregel is dat weidevogels een open ruimte van 300 meter rondom de nestlocatie nodig hebben. Zodoende is het effect van deze parameter getoetst aan de broedvogelstand op de locatie Riegmeer en in de nabije omgeving (circa 500 meter).

Voor wat betreft de relatie tussen het bedrijvenpark en de nog te ontwikkelen verbindingzone langs de Zuidwoldiger waterlossing, is in beeld gebracht welke natuurwaarden er door de provincie beoogd worden, welke natuurwaarden als gevolg van de realisatie van Riegmeer ontwikkeld worden en welke verstorende effecten het bedrijvenpark op de ecologische verbindingzone kan hebben.

Als gevolg van de geplande ruimtelijke ingrepen zal de locatie Riegmeer en een straal van circa 300 meter daar omheen minder- tot ongeschikt worden als broedgebied voor kritische weidevogelsoorten. Uitgaande van deze verstoringsafstand en de gebruikte verspreidingsgegevens zullen maximaal 8 broedparen Grutto, 1 broedpaar Tureluur en 2 broedparen Veldleeuwerik en 3 broedparen Graspieper en Gele kwikstaart verdwijnen.

Omdat de verspreidingsgegevens gedateerd zijn en de weidevogelstand al decennia een neerwaartse trend vertoont is

5.7 Natuur, cultuurhistorie en archeologie

het realistischer aan te nemen dat de werkelijke aantallen lager liggen. Dit geldt met name voor Grutto. Graspieper en Gele kwikstaart zijn daarnaast minder verstoringsgevoelig dan bijvoorbeeld Grutto en Tureluur zodat een verstoringzone van 300 meter aan de ruime kant is.

Grutto blijkt de meest voorkomende, kritische weidevogelsoort te zijn in het ruime-jasgebied, met totaal 39 broedparen in de periode '78 – '93. De soort is in twee grote clusters in het gebied aanwezig, ten westen en ten zuiden van Riegmeer. Realisatie van Riegmeer zal een maximale afname van 20% van de broedgevallen tot gevolg hebben. Over het algemeen wordt een afname van meer dan 5% van een populatie gezien als een significant negatief effect. Daarom kan geconcludeerd worden dat bij realisatie van Riegmeer er sprake is van externe werking.

Deze externe werking is alleen van toepassing op Grutto's. De overige kritische weidevogelsoorten zullen geen significant negatieve effecten ondervinden omdat maximaal enkele broedparen beïnvloed worden. Compensatie van verlies aan broedareaal van weidevogels lijkt niet aan de orde te zijn omdat volgens het ministerie van LNV het 'nee-tenzij-regime' niet van toepassing is op ruime-jasgebieden. Het compensatiebeginsel is dan eveneens niet meer van toepassing omdat dit een integraal onderdeel van het 'nee-tenzij-regime' is.

Realisatie van Riegmeer zal naar verwachting geen significant negatieve effecten hebben op het functioneren van de ecologische verbindingzone 23 'Nieuwlande' die aan de zuidzijde van Riegmeer zal ontwikkeld worden. De doelsoorten voor deze verbindingzone zijn weinig tot niet verstoringsgevoelig. Omdat met de realisatie van Riegmeer veel ruimte is gemaakt voor de ontwikkeling van nieuwe natuur en de versterking van bestaande natuur, kan zelfs geconcludeerd worden dat het bedrijvenpark een belangrijke toegevoegde bijdrage zal leveren aan het functioneren van de ecologische verbindingzone.

Binnen de aangegeven verstoringzone bevinden zich geen gebieden die vallen onder de werking van de Natuurbeschermingswet.

5.7.2 Cultuurhistorie

De cultuurhistorische elementen in het gebied worden zoveel mogelijk bewaard. Deze elementen zijn gewaardeerd en van een waardering voorzien. Alle van belang geachte elementen zijn in de inventarisatie beschreven. De houtopstanden en de lintbebouwing aan het westelijk deel van het Hollandscheveldse Opgaande worden zeer waardevol gevonden.

De cultuurhistorische waarden kunnen op de meeste plaatsen gehandhaafd worden, waaronder het waardevolle slagenlandschap tussen het Hollandscheveldse Opgaande en de Langedijk. De aanwezige pingoruïne wordt gehandhaafd en is ingepast in het bedrijventerrein.

5.7.3 Archeologie

In 2000 is door ARC een inventariserend archeologisch onderzoek uitgevoerd. De conclusie van dat onderzoek is dat voor het gehele gebied Buitenvaart II gezegd kan worden dat als er graafwerkzaamheden gaan plaatsvinden er grote kans bestaat dat er archeologische sporen en/of artefacten aangetroffen en/of vernietigd zullen worden. Het onderzoek heeft niet kunnen aantonen dat er daadwerkelijk vindplaatsen aanwezig zijn. Wel is aangetoond dat het aanwezige sediment voor het overgrote deel onverstoord is en dat gezien de algehele geomorfologie en ligging van het gebied de kans op het aantreffen van archeologica bij graafwerkzaamheden groot is. Zowel in het onverstoorde dekzand als in de keileem is het aantreffen van sporen en artefacten uit de periode van het Laat-Paleolithicum tot aan sub-recente bewoning mogelijk.

Teneinde hierin meer duidelijkheid te verkrijgen is besloten een aanvullend onderzoek te laten uitvoeren. Op basis daarvan is het de bedoeling meer inzicht te krijgen over mogelijke vindplaatsen. Op deze manier kan beter worden vastgesteld waar het niet nodig zal zijn bij graafwerkzaamheden een archeologische begeleiding te regelen. Dit onderzoek is nog in uitvoering.

5.8 Veiligheid

Externe veiligheid gaat over het beheersen van de risico's die ontstaan voor de omgeving bij het gebruik, de opslag en het vervoer van gevaarlijke stoffen als vuurwerk, lpg en munitie over weg, water, spoor en door buisleidingen. Ook de risico's die zijn verbonden aan het gebruik van luchthavens vallen onder externe veiligheid.

Productie, vervoer en opslag van gevaarlijke stoffen leveren risico's op voor mens en milieu, zeker in dichtbevolkt land als Nederland. Die veiligheidsrisico's zijn nooit helemaal weg te nemen. Nederland helemaal veilig maken, is niet te betalen en praktisch niet haalbaar. Daarom maakt de overheid steeds een afweging tussen veiligheid, haalbaarheid en kosten. Daarbij wil de overheid er alles aan doen om de risico's zoveel mogelijk te beperken. Productie en bijvoorbeeld vervoer van gevaarlijke stoffen leggen ook beperkingen op aan de directe omgeving en dus de ruimtelijke ontwikkeling. Zo zijn tussen bijvoorbeeld munitiedepots en woningen veiligheidsafstanden nodig. Aan de andere kant wil de overheid de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk benutten. Het ruimtelijk beleid en het externe veiligheidsbeleid moeten dus goed worden afgestemd. Bij de vestiging van bedrijven zal daarom worden getoetst aan het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Hierbij wordt gekeken naar het plaatsgebonden risico en naar het groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico is de kans dat een persoon die permanent op een plaats aanwezig is, overlijdt als gevolg van een ongeluk. Dit risico wordt uitgedrukt in overlijdenskans per jaar. Een plaatsgebonden risico van 10^{-6} betekent dat omwonenden van bijvoorbeeld een lpg-tankstation of een chloorfabriek een kans van 1 op een miljoen hebben om als gevolg van een ramp te overlijden.

Groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevinden, dodelijk door een ongeval worden getroffen. Het groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers.

Het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) legt veiligheidsnormen op aan overheden die besluiten nemen over bedrijven die een risico vormen voor personen buiten het bedrijfsterrein. Het gaat daarbij om bijvoorbeeld chemische fabrieken, lpg-tankstations en spoorwegemplacementen waar goederentreinen met gevaarlijke stoffen rangeren. Deze bedrijven verrichten soms risicovolle activiteiten dichtbij huizen, ziekenhuizen, scholen (zogenaamde kwetsbare objecten) of in de buurt van winkels, horeca-gelegenheden en sporthallen (beperkt kwetsbare objecten). Daardoor ontstaan risico's voor mensen die in de buurt ervan wonen of werken. Het besluit wil die risico's beperken. Het besluit verplicht gemeenten en provincies wettelijk vanaf de inwerkingtreding van het besluit bij het verlenen van milieuvergunningen en het maken van bestemmingsplannen met externe veiligheid rekening te houden. Dit betekent bijvoorbeeld dat woningen op een bepaalde afstand moeten staan van een bedrijf dat werkt met gevaarlijke stoffen.

Op dit moment zijn in het plangebied twee bedrijven aanwezig met installatie die onder de werking van het Bevi vallen. Het betreft Spang (LPG-installatie) en D.O.C. Kaas B.A. (ammoniakinstallatie)

Ten behoeve van het servicestation van Spang is een risicoanalyse gemaakt voor het vulpunt van de LPG-opslagtank. Dit is bij dit bedrijf het maatgevende onderdeel van deze installatie. Het plaatsgebonden risico (PR) geeft een afstand van 110 meter voor de 10^{-6} -contour. Binnen deze zone mogen geen (beperkt) kwetsbare objecten worden gerealiseerd. De contour voor het groepsrisico (GR) ligt op 150 meter. Dit houdt in dat in het gebied tussen deze contour en de 10^{-6} -PR-contour een verantwoordingsplicht geldt voor het vestigen van (beperkt) kwetsbare objecten. Op dit moment is er geen sprake van het overschrijden van het aantal personen dat op basis van het groepsrisico binnen de aandachtszone aanwezig mag zijn.

Daarnaast is in artikel 5 (Fd) in de bouwvoorschriften opgenomen dat altijd de veiligheidsafstanden op grond van het Bevi moet worden aangehouden. Hiermee wordt bereikt dat ook bij een verplaatsing van het aanwezige LPG-vulpunt of de vestiging van andere risico-bedrijven een afdoende veiligheidstoets plaatsvindt. Ook in de bouwvoorschriften van artikel 4 (Bd) is een dergelijk voorschrift opgenomen. Een toetsing aan de eisen van het Bevi is daarmee afdoende geregeld.

5.9 Overige belemmeringen

5.9.1 Transportleidingen

Door het plangebied lopen een aantal hoofdtransportleidingen gas en een ruwwaterleiding.

Ter bescherming van deze leidingen zijn zones opgenomen waarbinnen niet gebouwd mag worden, anders dan ten behoeve van het leidingtransport.

Tevens zijn beperkingen opgelegd aan werken, voor zover geen bouwwerken zijnde, en diverse werkzaamheden.

Voor wat betreft de aan te houden veiligheidsafstanden bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen is de richtlijn van het ministerie van VROM 'Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen' (kenmerk DGMH/B nr. 0104004 van 16 november 1984) van toepassing. De bedrijvigheid die zich op het te ontwikkelen bedrijventerrein kan vestigen, valt binnen gebiedsklasse 1 en 2 van deze VROM-richtlijn.

5.9.2 Waterwingebied

In het Provinciaal Omgevingsplan Drenthe (POP) is rondom het waterwingebied Holtien een verbodszone diepe boringen ingesteld. Ter bescherming van de grondwaterkwaliteit is het binnen deze zone verboden boringen dieper dan 50 meter te verrichten. Overige regels en verbodsbepalingen ten aanzien van de bescherming van de grondwaterkwaliteit behoeven niet in het bestemmingsplan te worden opgenomen aangezien via de Provinciale Milieu Verordening (PMV) het verrichten van bepaalde handelingen reeds aan beperkingen is onderworpen.

Daarnaast zullen voor bedrijven die zich gaan vestigen binnen de verbodszone voor diepe boringen, afhankelijk van de bedrijfsactiviteit, nadere voorschriften in de milieuvergunning worden opgenomen ter bescherming van de bodem en het grondwater.

5.9.3 Vliegveld Hoogeveen

Rondom het vliegveld Hoogeveen geldt in een zone van 2500 m een bouwhoogtebeperking van 45 m.

Deze hoogtebeperking ter bescherming van het vliegverkeer is in de voorschriften verwerkt en dient mede als toetsingskader voor bouwaanvragen.

5.10 Vervoer

Inleiding

Bij het ontwerp van het bedrijventerrein Buitenvaart II is reeds zo veel mogelijk rekening gehouden met een goede ontsluiting op de A37 via de Mr. Cramerweg. Daarnaast heeft het knooppunt A37-Mr. Cramerweg aan de zuidoost-zijde van Hoogeveen goede mogelijkheden voor het koppelen van openbaar vervoerstromen, autoverkeer en fietsverkeer.

Openbaar vervoer

Het creëren van een grootschalig bedrijventerrein ten zuiden van de A37 vraagt ook voorzieningen met betrekking tot openbaar vervoer. In het Streefbeeld Openbaar Vervoer 2000 - 2004 van de provincie Drenthe is aangegeven dat de provincie streeft naar een overstapplaats/vervoerknooppunt aan de oostzijde van Hoogeveen.

Aangegeven wordt: "De streeklijnen 127 (Emmen) en 80 (Twente) zijn belangrijke schakels in (boven)regionale vervoersstromen. Met name deze streeklijnen moeten goed aansluiten op de intercitytreinen. Rijkswaterstaat, provincie en gemeente onderzochten daarom de potentie van een secundair knooppunt Hoogeveen-Oost mede in het licht van het realiseren van de A37 en de planvorming Buitenvaart I en II. Op de kruising Mr. Cramerweg/A37 passeren zoals aangegeven twee belangrijke buslijnen, namelijk de buslijnen naar Emmen (127) en Twente (80). De reguliere streeklijnen naar Emmen (27) en Coevorden (33) kunnen hier dan ook op aantakken. Daardoor is het bedrijventerrein op zichzelf goed ontsloten met openbaar vervoer.

Carpool-voorziening

Ook is er sprake van een autonome ontwikkeling met betrekking tot het verkeer op de A37. Uit de Beleidseffectrapportage Noord Nederland blijkt dat op deze relatie sprake is van (sterke) groei van het autoverkeer. Het provinciale carpool- en openbaar vervoerbeleid houdt met deze groei rekening en verwacht een toename van het aantal carpoolers op deze relatie en streeft mede hierom op middellange termijn naar een Interliner tussen Emmen en Hoogeveen. De huidige carpoolplaats aan de Mr. Cramerweg wordt veel gebruikt. Met de komst van veel bedrijven op Buitenvaart (circa 3000 a 4000 arbeidsplaatsen) liggen er mogelijkheden een en ander uit te breiden en te combineren met openbaar vervoer voorzieningen.

P&R-voorziening c.q. transferium

De kruising tussen de Mr. Cramerweg en de A37 heeft dus grote potenties als overstapplaats tussen auto en openbaar vervoer. Bovendien is in de Regiovisie Zuid Drenthe-Noord Overijssel aangegeven dat ergens in de buurt van dit kruispunt een transferium zou kunnen worden gevestigd, met name bedoeld voor de recreatie-sector (gebied Schoonhoven, ten oosten van Hollandscheveld).

Er kan dus een openbaarvervoer knooppunt worden ontwikkeld, gekoppeld aan een carpoolplaats en langzaamverkeers-routes (Hoogeveen in, naar het bedrijventerrein, naar het recreatiegebied Schoonhoven). Verder is er wellicht een kleinschalig vervoerssysteem over het bedrijventerrein mogelijk (in de vorm van (onbemande) shuttle busjes of met (bemande) oproep-busjes). Op deze wijze wordt efficiënt de bediening van het centrum over de ruit versterkt en een goede verbinding gemaakt met het bedrijventerrein Buitenvaart.

Het knooppunt kan eventueel tevens dienen als startpunt voor bezoekers van het bedrijventerrein. Het is in de ontwikkeling van het bedrijventerrein noodzakelijk een informatiepunt met kaart en dergelijke bij het begin van het terrein te plaatsen. Het is mogelijk dit informatiepunt te koppelen aan de hierboven genoemde voorzieningen.

Ontwerp knooppunt

Het streven van de gemeente Hoogeveen is een P&R-voorziening/transferium te ontwikkelen, waar een aantal van de bovengenoemde zaken zijn gekoppeld. Dit is voor het realiseren van het bestemmingsplan Buitenvaart II van groot belang. Een goede openbaar vervoer voorziening met carpool mogelijkheden en fietsverbindingen is in het belang van de bedrijven die zich hier vestigen.

Uit een uitgevoerd onderzoek door Holland Railconsult en Transtec is overigens gebleken "dat op dit knooppunt aan een aantal voorwaarden voor een geslaagd transferium niet of maar ten dele wordt voldaan". Er wordt dan geconcludeerd: "Dit betekent dat wordt aanbevolen in ieder geval te starten met een goede halteermogelijkheid

voor de bussen, op een zodanige manier dat de bus hier beter van wordt (minder hinder van de rotonde).” De voorzieningen die worden voorgesteld zijn dan het maken van een goede overstapmogelijkheid voor de Interliner naar Emmen op de andere streekbussen, zodanig dat ook de overstapmogelijkheden van deze bussen onderling wordt verbeterd. Daarnaast wordt voorgesteld een parkeerplaats voor in eerste instantie 50 auto's aan te leggen, alsmede fietskluizen en een overdekte (liefst verwarmde) wachtruimte met goede informatievoorziening. Dit overstap punt zou moeten worden aangelegd in de noord-west oksel van het kruispunt A37 / Mr. Cramerweg. [Info uit: 'P+R Hoogeveen-oost, een studie naar de haalbaarheid en mogelijke inrichting van het knooppunt Hoogeveen-oost', Holland Railconsult/Transtec, 5 juni 2001].

Doordat de plannen voor het aanpassen van de kruispunten Mr. Cramerweg/A37 zijn gewijzigd, wordt er vanuit gegaan dat genoemde carpoolplaats met verbinding naar de bus-opstapplaatsen gevestigd wordt in de noord-oost oksel van het kruispunt A37/Mr. Cramerweg. Hiervoor heeft de gemeente al een globaal plan ontwikkeld.

6 Duurzaamheid

Duurzaamheid algemeen

De gemeente Hoogeveen heeft zich uitgesproken voor een verantwoorde, beheerste groei. De groei van Hoogeveen moet in ieder geval rekening houden met de kwaliteit van de bestaande stad en dorpen. Het kiezen voor kwaliteit komt op meerdere fronten naar voren bij het tot stand komen van Buitenvaart II.

Duurzaamheid geeft nog een extra dimensie aan het kiezen voor kwaliteit. Het is niet alleen de bedoeling om nu kwaliteit neer te zetten, maar deze kwaliteit ook te behouden in de toekomst. Daarvoor is het noodzakelijk dat de verschillende partijen in het gebied coöperatief samenwerken.

De begrippen duurzaamheid en duurzame ontwikkeling zijn in 1987 door de Commissie Brundtland geïntroduceerd: “duurzame ontwikkeling is een ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generatie zonder daarmee voor toekomstige generaties de mogelijkheid in gevaar te brengen om ook in hun behoeften te voorzien”. Duurzaamheid komt tot stand door een goede afweging van economische, maatschappelijke, ruimte- en milieubelangen.

Inhoud en proces

Bij de ontwikkeling van een duurzaam bedrijventerrein staan twee vragen centraal: “hoe ziet een duurzaam bedrijventerrein eruit?” en “hoe en met wie kan een dergelijke terrein gerealiseerd worden”. De ene vraag betreft de inhoud, de andere het proces.

De inhoudelijke uitwerking is noodzakelijk om een goed beeld te krijgen van de mogelijkheden voor een duurzame ontwikkeling. Bij het realiseren van een duurzaam bedrijventerrein gaat het vooral om:

1. Een optimale inpassing in de (natuurlijke) omgeving
2. Een optimale (regionale en locale) economische ontwikkeling
3. Het minimaliseren van het gebruik van (niet vernieuwbare) natuurlijke hulpbronnen (fossiele brandstoffen, water, grond- en afvalstoffen)
4. Het minimaliseren van de effecten van activiteiten op het milieu (emissies en lozingen, geluidsproductie en veiligheid).

De procesmatige uitwerking is nodig om deze mogelijkheden ook daadwerkelijk gerealiseerd te krijgen.

Het gaat hierbij vooral om het integreren van duurzame ontwikkeling in de verschillende procesdocumenten en het betrekken van de verschillende actoren bij het tot stand komen van het inhoudelijke deel. Door samenwerking tussen partijen kan bijvoorbeeld synergie en parkmanagement tot stand komen.

Duurzaamheidsplan Buitenvaart II

Een duurzame ontwikkeling van Buitenvaart II is alleen mogelijk, wanneer zowel inhoud als proces voldoende aandacht krijgen. Om dit te bereiken heeft de gemeente het Duurzaamheidsplan Buitenvaart II gemaakt. Dit plan is een bijlage van het bestemmingsplan.

Doel van het Duurzaamheidsplan is een bijdrage te leveren aan de realisatie van Buitenvaart II, waarbij de kwaliteit die nu wordt neergezet in de toekomst gehandhaafd wordt en waarbij deze kwaliteit gecombineerd wordt met een minimale milieubelasting en een optimale ruimtelijke inpassing.

Omdat de gemeente een duurzaam Buitenvaart II niet alleen kan realiseren wil de gemeente graag in een vroegtijdig stadium zoveel mogelijk belanghebbenden en andere partijen betrekken bij de ontwikkeling en het beheer van het terrein met de intentie zoveel mogelijk zaken gezamenlijk op te pakken.

De planvorming heeft in het teken gestaan van deze ontwikkeling. Het twee-kernenmodel is ontwikkeld in samenspraak met belanghebbenden en betrokkenen. Het is de bedoeling om deze lijn door te trekken naar de inrichting en het beheer van het terrein.

Hierin zijn vooral de zich vestigende bedrijven van cruciaal belang. De gemeente wil daarom instrumenten inzetten

om te komen tot win-winsituaties voor alle betrokken partijen.

In het Duurzaamheidsplan is per thema aangegeven, welke maatregelen de gemeente Hoogeveen gaat realiseren, waarbij onderscheid is gemaakt in vier ambitieniveaus:

- Referentieniveau: minimum niveau dat noodzakelijk is vanuit wet- en regelgeving en gangbaar in de meeste gemeenten
- Standaard Hoogeveenniveau, dit is het niveau dat niet standaard wordt toegepast in andere gemeenten, maar dat in Hoogeveen al standaard in projecten wordt toegepast
- Plusniveau: het niveau waarbij de maatregelen zich in de praktijk al wel bewezen hebben, maar in Hoogeveen nog niet worden toegepast
- Innovatief niveau: dit zijn maatregelen, waarmee in Hoogeveen, maar ook elders een trendbreuk wordt bewerkstelligd.

Voor de maatregelen genoemd onder "Standaard Hoogeveen" geldt, dat deze al gangbaar zijn in Hoogeveen en worden meegenomen in de reguliere werkzaamheden.

In het Duurzaamheidsplan staan de maatregelen genoemd die de gemeente Hoogeveen in Buitenvaart II wil nemen. Een aantal van deze maatregelen is nader uitgewerkt in dit Bestemmingsplan of in het Beeldkwaliteitsplan. Voorts gaat het Duurzaamheidsplan in op de instrumenten die de gemeente in gaat zetten en de projecten die opgestart gaan worden ten behoeve van de realisatie van maatregelen.

Voor deze toelichting is het van belang dat de zaken die voor het bestemmingsplan relevant zijn aan de orde komen. Het gaat nu met name om mogelijke ruimtereserveringen voor de verschillende thema's. In voorgaande hoofdstukken komen de thema's economie, water, natuur en ecologie, verkeer, ruimtegebruik en flexibiliteit reeds aan de orde. Enkele accenten hierbij op het gebied van duurzaamheid worden hierna kort genoemd.

Op het gebied van synergie en toekomstig beheer gaat het met name om afspraken die door de gemeente met bedrijven en door bedrijven onderling gemaakt gaan worden.

Van belang is dat in het bestemmingsplan de mogelijkheid voor het maken van centrale en/of collectieve voorzieningen aanwezig is. Hierin is voorzien door ruimte te maken voor 'de Turbine'.

Water

Voor Buitenvaart II is een onderzoek verricht over de mogelijkheden in het gebied. Eén van deze mogelijkheden is het afkoppelen van de regenwaterafvoer van de riolering. Dit water blijft zo lang mogelijk in het gebied, waardoor verdroging wordt tegen gegaan.

In Buitenvaart II zal ca. tien procent van het gebied bestaan uit oppervlaktewater, waarmee in ieder geval voldaan wordt aan het landelijk beleid op het gebied van meer ruimte voor water (zie ook hoofdstuk Milieu, paragraaf 5.5 wateraspecten).

Ruimtegebruik en flexibiliteit

De 'Turbine' heeft meerdere functies en is zowel snelweg als bedrijfsterrein gerelateerd. Er zal een aantal centrale voorzieningen worden gevestigd ten behoeve van het functioneren van het bedrijventerrein als geheel (benzinstation, wasstraat, parkeren vrachtwagens, restaurant, e.d.). De invulling van dit gebied zal daarnaast voor een deel gerelateerd zijn aan duurzaamheidsmaatregelen (parkmanagementkantoor, facilitypoint).

Compact bouwen krijgt ook de nodige aandacht. Dubbel ruimtegebruik wordt gestimuleerd door een minimale bebouwingscoëfficiënt en minimale en maximale bouwhoogtes in te voeren. Hierdoor zal op creatieve wijze gezocht moeten worden naar parkeeroplossingen in, onder of zelfs op gebouwen.

Door het mogelijk te maken om ook in de zijdelingse perceelsgrens te bouwen wordt het aaneenbouwen met de burens mogelijk. Ook bedrijfsverzamelgebouwen behoren binnen de gebruiks- en bebouwingsvoorschriften tot de mogelijkheden.

Om een duurzame terreininrichting te bevorderen zijn beperkingen opgelegd aan het gebruik van de voorterreinen. Opslag en parkeren zijn aan de wegzijde niet toegestaan. Flexibel bouwen is met name van belang voor hergebruik en voor uitbreidingsmogelijkheden. Dit kan voorkomen, dat bedrijven teveel grond kopen, terwijl er toch rekening kan worden gehouden met toekomstige uitbreidingen. Een en ander is ook weergegeven in het Beeldkwaliteitplan voor Buitenvaart II.

Energie

Voor energie geldt, dat uitgegaan wordt van de strategie om:

1. de vraag te verminderen
2. zoveel mogelijk in de vraag te voorzien middels duurzame energie
3. zo efficiënt mogelijk te voorzien in de resterende energievraag.

De bedrijven die zich gaan vestigen op Buitenvaart II zullen behoefte hebben aan warmte, koude, elektriciteit en (industrie)water. Anderzijds is het mogelijk dat zij een overschot hebben aan warmte, koude, industrie of afvalwater. Voor uitwisseling van dergelijke stromen is het noodzakelijk om de profielen van de wegen zodanig te dimensioneren, dat er ruimte aanwezig is voor extra infrastructuur. Ook is ruimte nodig voor (duurzame) energiegebouwen en eventuele voorzieningen voor bodemopslag van koude en warmte. Hiervoor zal ruimte worden gereserveerd binnen de bestemming bedrijfsdoeleinden, om te voorkomen dat dit soort voorzieningen achteraf binnen groenstroken of op verkeersdoeleinden moeten worden geplaatst.

Parkmanagement

Van belang is om niet alleen de beeldkwaliteit nu vast te leggen, maar vooral ook de bewaking van deze kwaliteit op termijn. Het invoeren van parkmanagement kan daar een rol bij spelen. Parkmanagement kan daarnaast gemeenschappelijke voorzieningen en faciliteiten, gemeenschappelijke inkoop van energie, vervoersmanagement, grond- en afvalstoffenmanagement en dergelijke bevorderen. De gemeente zal een stimulerende rol hebben bij het introduceren van dit instrument.

Verkeer en vervoer

Ten aanzien van verkeer en vervoer is bij de ontwikkeling van het plan reeds zo veel mogelijk rekening gehouden met een goede ontsluiting naar de A37 en een goede doorstroming en bereikbaarheid van de verschillende delen van het bedrijventerrein en de centrale voorzieningstrook (de 'Turbine'). Daarnaast wordt door de gemeente geopteerd voor een P&R-voorziening (ook wel transferium genoemd), waar mogelijkheden worden gecreëerd voor halteplaatsen voor openbaar vervoer, carpoolvoorziening, overstapvoorzieningen, e.d. (zie verder onder Hoofdontsluiting c.q. Vervoer in hoofdstuk 4 en 5).

7 Juridische vormgeving

Uit de voorgaande hoofdstukken blijkt dat met het bedrijventerrein Buitenvaart II grote ambities nagestreefd worden. Om deze reden is bij de planvorming specifiek rekening gehouden met de volgende aspecten:

- Leefbaarheid
- Ontwikkeling van een duurzaam en representatief bedrijventerrein
- Inpassing van het bedrijventerrein in het in en buiten het plangebied aanwezige landschap
- Zorg voor waterkwaliteit
- Bereikbaarheid
- Milieu

Deze ambities worden waar mogelijk vertaald in de bij dit plan horende voorschriften.

Bij de opzet van de voorschriften is gekozen voor een algemene beschrijving in hoofdlijnen, waarin beschreven wordt op welke wijze de in de plantoelichting geformuleerde doelstellingen gerealiseerd kunnen worden. Daarnaast wordt aangegeven op welke wijze vrijstellingsbevoegdheden, nadere eisen, wijzigingsbevoegdheden en aanlegvergunningen getoetst worden.

In het plan zijn de volgende bestemmingen opgenomen:

Bedrijfsdoeleinden (Bd)

Binnen de bestemming bedrijfsdoeleinden wordt aangegeven op welke wijze vorm wordt gegeven aan de verschillende zichtlocaties, welke bebouwing is toegestaan en welke bedrijvigheid wordt toegelaten op welke delen van het bedrijventerrein. Het terrein kent een zonering voor toe te laten bedrijvigheid, waardoor aangrenzende milieugevoelige objecten worden ontzien.

Facilitaire doeleinden (Fd)

Deze specifieke bestemming voor snelweggerelateerde en aan het bedrijventerrein gerelateerde dienstverlening is als aparte bestemming opgenomen omdat op deze wijze het specifieke karakter van de 'Turbine' binnen het plan adequaat geregeld kan worden. Door een wijzigingsbevoegdheid op te nemen, is het op termijn mogelijk de bestemming te wijzigen in bedrijfsdoeleinden. Dit is echter uitsluitend mogelijk nadat aangetoond is dat de binnen de bestemming voorziene bedrijvigheid niet gerealiseerd kan worden.

Verzorgend bedrijf (Bv)

Deze bestemming is specifiek opgenomen voor een bedrijf aan de Riegshoogtendijk, waar zich een groothandel in automaterialen en een aannemersbedrijf bevinden, waar tevens automaterialen worden opgeslagen. Geregeld is dat uitsluitend binnen een bouwvlak bebouwing ten behoeve van de bedrijfsvoering mogelijk is.

Agrarisch gebied A, kleinschalig agrarisch gebied (Aga)

Deze bestemming geldt voor het deelgebied Krakeelse Wijken. Binnen de bestemming wordt het agrarisch gebruik geregeld en is de realisatie van bospercelen, passend in het landschap opgenomen. Binnen de bestemming is de realisatie van paden mogelijk, zodat dit gebied ook als uitloopgebied kan functioneren. Daarnaast is de realisatie van maximaal 6 woningen in dit gebied mogelijk middels een wijzigingsbevoegdheid. Deze woningen dienen binnen de op de plankaart aangegeven bouwvlak te worden geplaatst. Er is een aanlegvergunningstelsel opgenomen ter voorkoming van productiebos en ter regulering van de soorten die aangeplant worden.

Agrarisch gebied B, open agrarisch gebied (Agb)

Voor het deelgebied Hollandse Wijken is een bestemming opgenomen die het specifieke open karakter van dit deel waarborgt. Specifiek is de aanduiding te verruimen waterloop opgenomen. Binnen de bestemming is nieuwe bebouwing uitgesloten en wordt via een aanlegvergunningstelsel het open karakter gewaarborgd.

Agrarisch bedrijf (Ab) en Kwekerij (K)

Binnen het plangebied bevinden zich diverse grondgebonden agrarische bedrijven. Deze bedrijven zijn specifiek bestemd en krijgen de mogelijkheid agrarische bedrijfsgebouwen op te richten binnen specifieke locaties. Voor een binnen het plangebied aanwezige kwekerij is het mogelijk gemaakt deze activiteiten voort te zetten, voor de rest van de agrarische bedrijven is geen kwekerij toegestaan.

Wonen (W)

Langs de verschillende linten zijn woningen aanwezig die in het plan opgenomen zijn. Voor deze woningen is een regeling opgenomen die aansluit op de regeling voor woningen in het buitengebied. Alle woningen zijn voorzien van een bouwvlak waarbinnen het hoofdgebouw gerealiseerd dient te worden.

Groenvoorzieningen (G)

De bestemming groenvoorzieningen is opgenomen voor de randbeplanting binnen langs het bedrijventerrein voor zover dit niet reeds bestaand bos is. Binnen deze bestemming is specifiek water opgenomen als belangrijk onderdeel van de bestemming. Het water binnen de bestemming groenvoorziening heeft een bergende functie en levert daarmee een belangrijke bijdrage in het watersysteem van het bedrijventerrein. Om het assortiment aan soorten te kunnen beperken is aanplant uitsluitend mogelijk middels een aanlegvergunning

Water (Wa)

Voor zover sprake is van grotere wateroppervlakten is dit specifiek als water bestemd. Naast water binnen andere bestemmingen nemen ook de grotere waterpartijen een belangrijke plaats in bij de berging van water uit het gebied.

Bos (B)

Deze bestemming geldt voor reeds bestaande en nieuwe boselementen in het plangebied die specifieke bescherming nodig hebben.

Verkeersdoeleinden (V)

Verkeersdoeleinden zijn gegeven aan hoofdontsluiting van het bedrijventerrein en aan de hoofdontsluiting binnen het noordelijk en zuidelijk deel van het terrein. Op deze wijze wordt de ontsluiting van het terrein gewaarborgd en is tevens de ligging daarvan bepaald.

Uit te werken verkeersdoeleinden (Uv)

Op twee locaties is nog geen helderheid over de verkeersoplossing die ter plekke zal worden gekozen. Om realisatie mogelijk te maken is een uit te werken bestemming opgenomen, zodat na de keuze voor de oplossing een verdere planologische invulling gegeven kan worden.

Groenvoorzieningen en leemopslag (Gl)

Tijdens de aanleg van Buitenvaart II zal naar verwachting een grote hoeveelheid leem vrijkomen. Deze vrijgekomen leem zal waarschijnlijk in het plangebied worden opgeslagen. Daartoe is ten noordwesten van het zuidelijk blok een locatie aangewezen. Een deel van de leem zal ter plekke definitief worden benut voor de landschappelijke inrichting van de gronden ter plaatse met de bestemming 'Groenvoorzieningen'. Het overige leem zal worden opgeslagen binnen de bestemming 'Groenvoorzieningen en leemopslag'. Tevens is het de bedoeling deze gronden een zeker recreatief karakter te geven door het gebied te voorzien van een uitzichtpunt.

Indien de komende jaren een bestemming wordt gevonden voor de opgeslagen leem, dan kunnen Burgemeester en Wethouders door middel van het uitoefenen van hun wijzigingsbevoegdheid maximaal drie woningen (doen) realiseren in het gebied

Pingo-ruïne (P)

In het zuidelijk blok is een nauwelijks aangetaste natte laagte erkend als pingo-ruïne. Deze ruïne is een fenomeen uit de laatste ijstijd. Vaak worden bij dergelijke ruïnes sporen van prehistorische bewoning aangetroffen. Daarnaast is het centrum van de pingo-ruïne vaak te drassig om landbouw op te plegen, waardoor de bodemopbouw nagenoeg volledig ongestoord is gebleven sinds de laatste ijstijd. Deze gronden zijn uit het oogpunt van archeologie van zeer grote waarde. Om deze reden is het van groot belang dat er in dit gebied geen activiteiten plaatsvinden die de ruïne en de onderliggende aardlagen aan tasten. Om deze reden zijn deze gronden als Pingo-ruïne bestemd en is in een verbodsbepaling opgenomen voor het verrichten van handelingen die de archeologische waarde van de ruïne kunnen aantasten. Voor een bouwwerk ten behoeve van een waterhuishoudkundige functie is een vrijstellingsbevoegdheid opgenomen.

Aanduidingen

Binnen het bestemmingsplan is rekening gehouden met de aanwezige (hoofd)gastransportleidingen, een ruwwaterleiding, de zonering van het vliegveld en de zonering als gevolg van een nabijgelegen grondwaterbeschermingsgebied. De leidingen zijn als aanduiding op de plankaart opgenomen.

8 Uitvoerbaarheid

8.1 Economische uitvoerbaarheid

De gemeente Hoogeveen wenst zoveel mogelijk een actief grondbeleid te voeren. Niet alleen om de ruimtelijke regie en de uitgifterol te kunnen vervullen, maar ook om de financieel-economische haalbaarheid te waarborgen. Via actief grondbeleid wordt de gemeente in staat gesteld om alle kosten van wijkgebonden en bovenwijkse voorzieningen te kunnen verhalen via de verkoop van bouwrijpe grond. De bedrijven die zich willen vestigen hebben baat bij een regie-rol van de gemeente: indien men grond rechtstreeks van de gemeente koopt is men vrij in het kiezen van de aannemer. Bij een particuliere exploitatie van bouwgrond ontstaat al snel de situatie van gedwongen winkelnering. Voor Buitenvaart II streeft de gemeente naar het zoveel mogelijk realiseren van dit doel. Vanwege een reeds aanwezige grondpositie van een ontwikkelaar zal een klein gedeelte in het noordelijk blok van het bedrijventerrein via zelfontwikkeling van een projectontwikkelaar op de markt worden gebracht.

Voor het totale plangebied van Buitenvaart II is eerst een haalbaarheidsstudie verricht, en vervolgens een grondexploitatie opgesteld (Grondexploitatie voor het bestemmingsplan Buitenvaart II, Adecs bv, 28 januari 2002). Hierin zijn behalve voor het bedrijventerreingedeelte (noordelijk blok, zuidelijk blok, 'Turbine') en de hoofdontsluiting (Mr.Cramerweg en fietsroutes) ook de tussengelegen gebieden (bufferzones 'Krakeelse Wijken' en 'Hollandsche Wijken') meegenomen. Inmiddels is deze grondexploitatie een aantal malen herzien en aangepast aan de meest recente situatie.

Het plan Buitenvaart II is een plan van hoge kwaliteit. Er is sprake van een duurzaam bedrijventerrein dat zodanig in zijn omgeving is ingepast, dat zowel de leefbaarheid van de omgeving als de aanwezige natuurwaarden zoveel mogelijk worden gespaard.

Dit heeft consequenties voor de kostenstructuur.

Er is sprake van relatief hoge verwervingskosten, mede doordat een gedeelte van de gronden in handen zijn van projectontwikkelaars, en van hoge kosten tengevolge van noodzakelijke nieuwe infrastructuur, een aanzienlijke hoeveelheid oppervlaktewater vanwege de eisen uit het Waterbeleid 21e eeuw en de inpassing van bestaande elementen, zoals de pingo-ruïne.

Aan de opbrengstenkant kan dit niet zonder meer worden opgevangen: er wordt in de exploitatie uitgegaan van marktconforme prijzen, passend bij het bedrijvenprofiel waarvoor Buitenvaart II bedoeld is, echter rekening houdend met uitgifteprijs in de omliggende gemeenten.

Binnen de exploitatie is geld gereserveerd voor de reconstructie van de kruispunten tussen de Mr.Cramerweg en de op- en afritten van de A37. De reconstructie van genoemde kruispunten is nodig voor het goed functioneren van Buitenvaart II en Riegmeer, vanwege het verkeer dat wordt aangetrokken door de bedrijven en dat via de A37 aansluit op het landelijke wegennet.

Voor het buffergebied 'Krakeelse Wijken' is in de exploitatie voor Buitenvaart II een deelexploitatie opgezet. Hierin is het uitgangspunt 'rood voor groen' gehanteerd. In het bestemmingsplan is de mogelijkheid voor maximaal 6 woningen opgenomen, echter gekoppeld aan de aanleg van ca. 0,8 ha. bos per woonkavel. Hierdoor is deze deelexploitatie vrijwel kostenneutraal. Bovendien wordt op deze wijze een bepaalde gewenste inrichting van dit gebied (zie paragraaf 4.2.2.1) mogelijk gemaakt.

Voor het tussengebied 'Hollandsche Wijken' wordt het huidige agrarische gebruik toegelaten, met een ontwikkeling naar meer ecologie/natuur en een beperkte recreatieve functie. De gemeente zal in dit gebied niet actief zijn, maar deze ontwikkeling stimuleren in overleg met de huidige eigenaren. Om hieraan ook daadwerkelijk invulling te kunnen geven is een beperkt bedrag gereserveerd. Eventuele verdere ontwikkeling in de gewenste richting zal ingevuld moeten worden door een beroep te doen op de diverse subsidiemogelijkheden die er bestaan, zowel ten behoeve van de aankoop van gronden als ten behoeve van de realisatie. Gedacht kan hierbij worden aan subsidies op grond van het natuurbeleid van de rijksoverheid.

Er is naar gestreefd het bedrijventerrein exploitatietechnisch neutraal te laten zijn. Dit is gerealiseerd, echter met een bijdrage van de provincie vanuit de Kompas voor het Noorden-gelden en een eigen gemeentelijke bijdrage.

Er zijn met de provincie Drenthe overleggen gevoerd over de mogelijkheden van een bijdrage uit de Kompas voor het Noorden-gelden voor investeringen voor Buitenvaart II. De mogelijkheden hiervoor lijken zeer reëel, met name voor de investeringen in de infrastructuur en het duurzame karakter van Buitenvaart II. Er is een aanvraag voor subsidie ingediend bij de provincie.

Mocht deze bijdrage om de een of andere reden toch niet worden verstrekt, dan zal in het grondbedrijf van de gemeente Hoogeveen een reservering worden vastgelegd ten behoeve van Buitenvaart II, waarmee in dat geval het tekort op de exploitatie kan worden afgedekt.

Bij de vaststelling van het bestemmingsplan is er dus sprake van een economisch uitvoerbaar plan.

8.2 Versnelde ontwikkeling

Bij het bestemmingsplan Buitenvaart II is naast de plankaart een tweede kaart gevoegd, waarop is aangegeven welke gronden gelegen in het nieuwe bedrijventerrein, de gemeente versneld in eigendom wil verkrijgen, vanwege een gewenste snelle ontwikkeling van het bedrijventerrein. De gemeente zal zo snel mogelijk proberen deze gronden via minnelijke verwerving in handen te krijgen, doch wanneer dit onverhoopt op moeilijkheden stuit, wil de gemeente ze conform artikel 13 WRO versneld kunnen onteigenen.

Hieronder is een onderbouwing voor de noodzaak van een versnelde onteigeningsprocedure en aanleg van Buitenvaart II aangegeven. Daarbij is gebruik gemaakt van de gegevens uit de "Marktverkenning ruimtebehoefte bedrijven en kantoren" van december 1999 van de afdeling Economische Zaken en van een de door ETIN adviseurs uitgevoerde second opinion "Behoefteraming bedrijventerreinen Hoogeveen nader bekeken", alsmede een herziening daarvan: "Behoefteraming bedrijventerrein Hoogeveen, opnieuw bezien" (ETIN, december 2004). Verder is gebruik gemaakt van de meest recente gegevens van de afdeling Economische Zaken met betrekking tot de reële vraag naar kavels in Buitenvaart I.

De jaarlijkse uitgifte en de voorraad

In de "Marktverkenning behoefteraming" wordt uitgegaan van een jaarlijkse uitgifte van 8,5 ha netto uitgifbaar terrein. Dit cijfer is gebaseerd op de historische uitgifte in de afgelopen 10 jaar. Omdat er steeds meer bedrijvigheid komt en steeds meer bedrijven aangewezen zijn op vestiging op een bedrijventerrein, wordt een extra vraag verwacht van ca. 1 ha per jaar. Voor de opvang van bedrijven in het kader van het Provinciaal Omgevings Plan (regionale opvang) verwachten de gemeente door toestroom uit de kleinere Drentse plaatsen een extra vraag van 1,5 ha per jaar. Dit betekent een jaarlijkse behoefte van 11 ha. De ETIN-rapporten geven aan dat de gemeente Hoogeveen zich met de keuze voor een raming van de ruimtebehoefte voor bedrijven op basis van de historische uitgifte en ijzeren voorraad in goed gezelschap bevindt. Ruim 60% van de regio's ramen hun behoefte op deze wijze.

De stand van zaken zomer 2005

Wanneer de verschillende bedrijventerreinen in Hoogeveen onder de loep worden genomen kunnen we het volgende constateren.

Op het 'Logistiek Centrum Hoogeveen' zijn geen kavels meer beschikbaar.

Op bedrijventerrein 'De Wieken', in casu bestemmingsplan Noord B-Oost, zijn nog een beperkt aantal kleinere kavels beschikbaar. Het COA-terrein (voormalig terrein assielzoekers centrum) is voornamelijk niet uitgifbaar wegens strijdigheid met de Flora- en Faunawet.

Het bestemmingsplan Buitenvaart I vigeert vanaf 30 januari 1997. Het betreft een gedifferentieerd bedrijventerrein voor de milieucategorieën I t/m IV. Ook zijn er 32 kavels geschikt voor de combinatie werken en wonen. In totaal heeft Buitenvaart I een netto uitgifbaar oppervlak van 48 ha. Het bouwrijpmaken van bedrijventerrein Buitenvaart I is in 2001 gestart - circa 2,5 jaar later dan oorspronkelijk gepland - en er zijn

reeds vele gesprekken geweest met bedrijven die zich daar willen vestigen. Op dit moment zijn vrijwel alle woon-werkkavels en circa een derde van de bedrijfskavels uitgegeven. Eveneens voor ongeveer een derde zijn kavels in optie genomen.

Beschikbaarheid

In de marktonderzoeken wordt aangegeven dat om snel in te kunnen inspelen op verzoeken van bedrijven zich te mogen vestigen, het noodzakelijk is een zogenaamde ijzeren voorraad te hebben. Deze voorraad wordt bepaald door 3 tot 5 maal de jaarlijkse uitgifte te nemen. De gemeente Hoogeveen gaat uit van ca. 44 ha (= 4-maal de jaarlijkse uitgifte). Uit bovenstaande berekening blijkt er anno 2005 circa 20 à 30 ha direct beschikbaar te zijn.

Grote bedrijven op Buitenvaart I

Bij de vraag naar grote kavels doen zich nog extra belemmeringen voor. Bedrijventerreinen, en dat geldt ook voor Buitenvaart I, zijn opgedeeld in gebieden met verschillende milieucategorieën en zijn veelal van tevoren verkaveld. Theoretisch kan er bijvoorbeeld nog 10 ha netto uitgeefbaar terrein beschikbaar zijn, terwijl door combinatie van beschikbare (verspreide) kavels en milieucategorieën zelfs geen aaneengesloten gebied van enkele hectares groot is te vinden. Zo kon het zuivelpark van DOC niet gefaciliteerd worden op Buitenvaart I en is daarom in het noordelijk blok van Buitenvaart II terecht gekomen. Met de verdere ontwikkeling van Buitenvaart II inclusief Riegmeer wordt voldoende ruimte, ook voor grote kavels, voor de komende jaren gerealiseerd.

Versnelde ontwikkeling

Gezien het ontbreken van voldoende ijzeren voorraad en het feit dat de gemeente grote waarde hecht aan de vestiging van stuwende bedrijven die zich mogelijk de komende tijd melden, o.a. in verband met voldoende werkgelegenheid in de onderkant van het loonbouw, is snelle ontwikkeling nodig. Op grond daarvan zet de gemeente alles op alles om, nu de marktsituatie zich aan het herstellen is, het bedrijventerrein Buitenvaart II snel gereed te hebben voor vestiging van bedrijven. Vandaar dat de gemeente die gebieden in het plan voor het bedrijventerrein Buitenvaart II die het eerst voor ontwikkeling in aanmerking komen en die ruimte bieden zoals de ontwikkeling van het noordelijk blok en de Turbine snel wil ontwikkelen en de daarvoor bestemde gronden snel wil verwerven c.q. indien nodig onteigenen.

9 Handhaving

Het bestemmingsplan wil een sturend instrument zijn voor de ruimtelijke en functionele inrichting van het gebied Buitenvaart II. Aan de hand van de in het bestemmingsplan opgenomen voorschriften worden voorgenomen activiteiten (bouwactiviteiten en gebruik van gronden en gebouwen) getoetst. Middels het stelsel van vergunningverlening worden de voorschriften toegepast. Als blijkt dat zonder vergunning of in afwijking van de voorschriften activiteiten plaatsvinden, is handhaving in enge zin aan de orde, gericht op het ongedaan maken van een overtreding. Handhaving is belangrijk om de sturing die het bestemmingsplan beoogt tot haar recht te laten komen.

Bij de voorbereiding van het onderhavige plan heeft een inventarisatie van het plangebied plaatsgevonden. Hierbij is gekeken naar het grondgebruik, de verschillende functies en de bebouwing. Maar ook is gekeken naar bodemopbouw, de waterhuishouding, de cultuurhistorische waarden, de natuurwaarden en flora en fauna en de archeologische waarden. Verder is er door middel van het betrekking van een bewonersgroep bij de ontwikkeling en de inspraakmogelijkheden eenieder in de gelegenheid gesteld de plankaart te controleren op onjuistheden. Hiermee is een zo correct mogelijke plankaart de procedure ingegaan.

Recent is door de gemeente Hoogeveen de Kadernota Handhaving in Hoogeveen (2005 –2006) vastgesteld. Deze nota is de start van programmatisch handhaven in de gemeente Hoogeveen. Programmatisch handhaven is een structurele en integrale aanpak van de handhaving, waarbij de uitvoering onder andere is gebaseerd op een handhavingprogramma. Daarbij wordt door het bestuur de prioriteiten bepaald en worden handhavingactiviteiten zoveel mogelijk op elkaar afgestemd. In deze aanpak worden beleid en uitvoering opgevolgd door evaluatie en bijsturing. Programmatisch handhaven is daarmee een cyclisch, democratisch, integraal en transparant proces. Voor nadere details omtrent het gemeentelijke handhavingsbeleid wordt verwezen naar het rapport 'Handhaven in Hoogeveen, kadernota integrale handhaving 2005 –2006'.

Een belangrijk aspect met betrekking tot handhaving is ook de tijd en inzet van de betrokken ambtenaren. Aan de controle van het onderhavige plan wordt binnen de interne organisatie inhoud gegeven door een aantal ambtenaren die zich continu met handhaving bezighouden. Daarmee vormen zij een belangrijke schakel in het realiseren van de doelstellingen van het plan.

10 Nota inzake inspraak en vooroverleg voorontwerpbestemmingsplan Buitenvaart II

Inleiding

Voor het gebied ten westen en ten zuidwesten van Hollandscheveld is een bestemmingsplan in voorbereiding. Het plan heeft tot doel een bedrijventerrein aan de oostkant van de Mr.Cramerweg en een bedrijventerrein ten zuiden van de Langedijk te realiseren. In totaal gaat het om circa 100 hectare (netto) aan bedrijventerrein.

Tot nu toe gevolgde procedure - Inspraak

In de Hoogeveensche Courant van 14 september 2005 heeft de aankondiging van het voorontwerp bestemmingsplan "Bedrijventerrein Buitenvaart II" gestaan alsmede de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen ten behoeve van de inspraak. Het plan heeft vanaf 15 september 2005 gedurende 4 weken voor een ieder ter inzage gelegen bij de centrale publieksbalie in het Compagnieshuis van de gemeente Hoogeveen.

Tevens is het voorontwerpbestemmingsplan in het kader van het artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro)-overleg toegezonden aan een aantal overlegpartners.

Zienswijzen ten behoeve van de inspraak

Tijdens de inzagetermijn zijn er 3 schriftelijke zienswijzen ten behoeve van de inspraak binnengekomen.

Tevens heeft er 19 september 2005 een informatie- en inspraakbijeenkomst plaatsgevonden, waarin men zijn of haar mening nog mondeling naar voren kon brengen. Een verslag van deze bijeenkomst is als bijlage (bijlage I) bij deze nota gevoegd. De vragen die tijdens de inspraakavond naar voren kwamen, zijn op die avond dan wel in het verslag beantwoord.

Op de ingediende zienswijzen wordt hierna puntsgewijs ingegaan. Eerst wordt kort samengevat wat de zienswijze inhoudt, waarna de zienswijze van commentaar cq een reactie wordt voorzien.

R. Wanders, Riegshoogtendijk 190, 7913 TD Hollandscheveld

1. *Bezwaar wordt gemaakt tegen aanleg van Riegmeer in een stuk landelijk gebied en er wordt op de oksellocatie gewezen als alternatief voor een nieuw bedrijventerrein.*

Naar aanleiding van dit eerste punt kan het volgende worden opgemerkt.

Ten behoeve van de nieuwe procedure voor Buitenvaart II is een aanvulling op de locatiestudie opgesteld. In die notitie "Aanvulling locatiestudie bedrijventerreinen Hoogeveen, d.d. 25 mei 2005" is één en ander beschreven over de verschillende onderzoeken die zijn gedaan ten behoeve van de nadere motivatie van de locatiekeuze (ruimtelijke aspecten, verkeersontsluitingsaspecten en ecologie). Het resultaat van de nadere onderzoeken was dat de oksellocatie moeilijk te ontsluiten is en dat er een dassenburcht aanwezig is. Uit deze onderzoeken kon daarmee de conclusie worden getrokken dat het vestigen van een grootschalig bedrijventerrein in de oksellocatie niet mogelijk is en dus de keuze voor de locatie Buitenvaart, noordelijke en zuidelijk blok, de juiste is en is geweest.

2. *Bezwaar tegen de aansluiting van de doorgetrokken Mr. Cramerweg op de Riegshoogtendijk. Dit in verband met de verkeerstoename op de Riegshoogtendijk en de daarmee verband houdende verkeersveiligheid alsmede de strijdigheid met het provinciaal beleid.*

Inzake dit tweede punt merken we het volgende op.

De Riegshoogtendijk is een erftoegangsweg en is een paar jaar geleden gereconstrueerd tot een 60 km-weg met fysieke snelheidsremmers op de kruispunten en een inhaalverbod voor de gehele weg. Met deze maatregelen is de veiligheid op de Riegshoogtendijk in de afgelopen twee jaar aanzienlijk toegenomen, zo blijkt ook uit de ongevalstatistieken.

Naast bestemmingsverkeer rijdt er op de weg ook een behoorlijke hoeveelheid doorgaand verkeer (doorgaand ten opzichte van de directe omgeving). Dat heeft alles te maken met het ontbreken van een goede alternatieve route voor dit verkeer, maar dit doet geen geweld aan de functie van de weg. De inrichting van de weg is niet afgestemd op

doorgaand verkeer, maar dat dit verkeer daar rijdt is niet verboden en ook niet te voorkomen.

De aansluiting van de verlengde Mr.Cramerweg op de Riegshoogtendijk heeft twee doelstellingen. Enerzijds is het een omleidende route voor het verkeer naar het achterland van Hollandscheveld, ter ontlasting van 'Het Hoekje'. Het doorgaand verkeer ten opzichte van Hollandscheveld hoeft niet meer dwars door het dorp te rijden. De verkeersveiligheid in het dorp wordt daarmee verbeterd. Anderzijds vormt hij een tweede ontsluiting van het zuidelijk blok (Riegmeer) van Buitenvaart II.

De aansluiting wordt zo vorm gegeven dat er sprake is van een doorgaande route naar Elim (via de Carstendijk) en dat het andere verkeer daarop voorrang moet verlenen (zie pag. 42 en 43 van de toelichting).

Over de oplossing is uitvoerig overleg gevoerd met de provincie en met vertegenwoordigers van ANWB, 3VO en met de heer Wanders zelf. Gezien de regionale problematiek (het verkeer tussen de N34 en de N48 zoekt zich een weg binnendoor), werd de constructie als beschreven met betrekking tot de aansluiting naar de A37, als de beste oplossing gezien.

Uiteraard blijft een route naar Slagharen mogelijk, maar door middel van de genoemde kruispuntoplossingen denken wij die hinder tot een minimum te beperken.

Conclusie:

De zienswijze geeft geen aanleiding tot aanpassing van het voorontwerpbestemmingsplan.

Achternveld Advies BV, Weidelaan 5, 2451 XG Leimuiden

1. *Aangegeven wordt dat de inzagetermijn van 4 weken te kort is. Op grond van de inspraakverordening en afdeling 3.4. van de Algemene wet bestuursrecht(Awb) had dit 6 weken moeten zijn.*

Hierover kan het volgende worden opgemerkt.

De gemeente Hoogeveen heeft in haar inspraakverordening afdeling 3.4 Awb van toepassing verklaard, met dien verstande dat er voor de inzagetermijn een afwijkende termijn van 4 weken is opgenomen in artikel 4 van de inspraakverordening.

Ondanks de inwerkingtreding van de Wet uniforme openbare voorbereidingsprocedure is onze inspraakverordening nog ongewijzigd van kracht.

Bij de Wet uniforme openbare voorbereidingsprocedure is namelijk bepaald dat artikel 150 van de Gemeentewet, dat gaat over de inspraakverordening, ook wordt gewijzigd. Echter de inwerkingtreding is bepaald een jaar na 1 juli 2005. Op basis van het huidige artikel 150 Gemeentewet is de gemeente niet verplicht om afdeling 3.4 van de Awb van toepassing te verklaren.

Overigens zal ook op grond van het nieuwe artikel 150 Gemeentewet afwijking van de procedure als genoemd in afdeling 3.4 van de Awb bij verordening mogelijk zijn.

2. Algemene beoordeling

Aangegeven wordt dat er sprake is van strijd met een goede ruimtelijke ordening, omdat er geen sprake is van een integrale benadering waarin de belangen tegen elkaar worden afgewogen.

De gemeente Hoogeveen heeft in een zeer zorgvuldig proces gekozen voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein Buitenvaart II. In dit proces zijn alle belangen nadrukkelijk afgewogen. In het proces is een grote bewonersgroep betrokken geweest en is veel overleg gevoerd met partijen als provincie, Waterschap, Gasunie, e.d.. De uitspraak van de Raad van State in april 2004, had slechts betrekking op de motivatie van de locatiekeuze en op de interpretatie van de Wet geluidhinder voor wat betreft het moment van vastleggen van geluidzones. De Milieueffectrapportage (MER) dat bij het bestemmingsplan was gevoegd had de goedkeuring van de Commissie voor de m.e.r. (positief toetsingsadvies). Er was geen enkele reden waarom de gemeente niet het plan opnieuw in procedure kon brengen.

De locatiekeuze tussen Oksellocatie en Buitenvaart II is opnieuw onderzocht en daaruit is de conclusie getrokken

dat deze keuze opnieuw met voldoende motivatie kon worden gedaan. Het vastleggen van de geluidscontouren is geregeld via het bestemmingsplan Geluidszone industrielawaai Buitenvaart II.

3. Zoekgebied

Het zoekgebied voor de MER wordt te klein bevonden, dit moet minimaal de regio Hoogeveen beslaan. Ook dient een zogenaamd 0-alternatief te worden afgewogen.

In de MER Buitenvaart II van september 2001 is uitvoerig het proces van de locatiekeuze besproken. Er zijn diverse locaties in beeld gebracht en uiteindelijk is op basis van uitspraken in het Provinciaal Omgevingsplan I (POP I) (1998) een finale locatieafweging gemaakt tussen de oksellootatie en Buitenvaart II. Vervolgens is binnen de locatie Buitenvaart II in een zoekgebied van ruim 400 ha. de precieze locatie voor Buitenvaart II (het twee-kernen model) bepaald.

Een nulalternatief kon door de gemeente op basis van de (advies)richtlijnen van de Commissie voor de m.e.r. als niet realistisch worden beschouwd en is dus uiteindelijk niet meegenomen in het proces. Het MER heeft een positief toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. gekregen. In de Aanvulling MER is de keuze voor Buitenvaart II nogmaals nader onderbouwd.

4. Zuidelijk blok

Er worden vraagtekens geplaatst bij de gemeentelijke interpretatie van de Nota Ruimte, zijnde dat "ruime jas" gebieden waarin het zuidelijke blok ligt niet behoren tot de EHS, dan wel dat het "nee tenzij"principe hier niet geldt. Tevens dient in de omgeving van een EHS rekening te worden gehouden met de EHS.

Bij brief van 13 september 2005, kenmerk DRZ.2005/1175, van minister Veerman van het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit aan onze gemeente (als bijlage bij deze inspraaknota gevoegd) heeft hij onder andere het volgende aangegeven: "Het 'nee, tenzij regime' is niet van toepassing op de als EHS begrensde beheersgebieden en "ruime jas"-gebieden waarvoor beheersovereenkomsten zijn afgesloten. Dit betekent dat in die gebieden primair het planologisch regime van het bestemmingsplan geldt. Op het moment dat de gemeente een andere functie aan zo'n gebied wil geven, bijvoorbeeld bedrijventerrein zoals in het beschreven geval van Buitenvaart II, zal het bestemmingsplan moeten worden gewijzigd en zullen de beheersovereenkomsten moeten zijn afgelopen, al dan niet door tussentijdse beëindiging. Op dat moment behoort zo'n gebied natuurlijk niet meer tot de EHS". De gemeente wordt dus gesteund in haar interpretatie van de Nota Ruimte in deze.

5. De aanvullende onderzoeken

* *Het aanvullend rapport luchtkwaliteit is beperkt tot het noordelijk en zuidelijk blok, terwijl het plangebied groter is.*

Anders dan wordt verondersteld, geeft de rapportage over de verwachte luchtkwaliteit wel degelijk een beeld voor het gehele plangebied. Uitgangspunt is dat het bevoegd gezag bij haar besluitvorming rekening houdt met de gevolgen van dat besluit voor de luchtkwaliteit. De indruk dat niet het gehele plangebied is beoordeeld is wellicht ontstaan door de foto op pagina 5 van het rapport (nummer 052362-01 van 26-09-2005) waarop de beide blokken zijn aangegeven waar zich nieuwe bedrijven kunnen vestigen.

Uit de invoergegevens – onder meer weergegeven voor het verkeer op pagina 14 van het rapport – blijkt dat wel degelijk het gehele gebied is beoordeeld. Zo is bijvoorbeeld de invloed van de A37 op de luchtkwaliteit beoordeeld tot op de plaats van de lintbebouwing. Bij alle wegen is gekeken naar de luchtkwaliteit onmiddellijk naast de ingevoerde doorgaande wegen. Het blijkt dat voor geen van de stoffen waaraan in het Besluit luchtkwaliteit 2005 kwaliteitseisen zijn gesteld, de gestelde normen worden overschreden. Daarnaast is een uitvoerige analyse gemaakt van de stofuitstoot door D.O.C. Kaas. Hieruit blijkt dat dit bedrijf vrijwel geen invloed heeft op de luchtkwaliteit.

Aangezien de toets voor 2010 is uitgevoerd met de verkeersgegevens voor 2015, zal ook op dat moment (2015) geen overschrijding van de luchtkwaliteitseisen aan de orde zijn.

Nieuwvestiging van bedrijven die invloed kunnen hebben op de luchtkwaliteit, zal pas kunnen plaatsvinden indien – naast andere aspecten – blijkt dat er geen luchtkwaliteitseisen zullen worden overschreden.

In de plantoelichting wordt hieraan een paragraaf gewijd.

* *De onderzoeken naar de okselvariant zijn in hoge mate economisch georiënteerd en gaan voor wat betreft de ecologie te veel uit van het gebied zelf.*

De gemeente kan zich niet vinden in de benadering als zou zij de Okselvariant “economisch georiënteerd” hebben onderzocht. Er is een stedenbouwkundige uitwerking voor een aantal (ontsluitings)varianten van de Oksellocatie gemaakt, er is gestudeerd op de verkeersontsluitingsmogelijkheden en er is een uitgebreide ecologische studie gedaan naar het gebied van de Oksellocatie, maar nadrukkelijk ook naar het gebied tussen de Oksellocatie en Buitenvaart aan de ene kant en het gebied tussen de Oksellocatie en een zuidelijk gelegen aansluiting op de N48 aan de andere kant. Verder is met Rijkswaterstaat afgestemd welke ontsluitingsmogelijkheden op de rijkswegen er voor de Oksellocatie waren.

* *Een aanvullende rapportage omtrent groepsrisico ontbreekt en is wel verplicht op grond van het Besluit externe veiligheid inrichtingen.*

Op basis van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) dient de interactie tussen inrichtingen met veiligheidsrisico's en (beperkt) kwetsbare objecten te worden getoetst. Voor een bedrijventerrein als Buitenvaart II, waar nog vrijwel geen inrichtingen zijn gevestigd, is het opstellen van een risicorapportage voor het gehele terrein niet mogelijk. Wel is onderzocht welke toetsingscriteria reeds aanwezig zijn.

Ten behoeve van het servicestation van Spang is een risicoanalyse gemaakt voor het vulpunt van de LPG-opslagtank. Het plaatsgebonden risico (PR) geeft een afstand van 110 meter voor de 10^{-6} -contour. Binnen deze zone mogen geen (beperkt) kwetsbare objecten worden gerealiseerd. De contour voor het groepsrisico (GR) ligt op 150 meter. Dit houdt in dat in het gebied tussen deze contour en de 10^{-6} -PR-contour een verantwoordingsplicht geldt voor het vestigen van (beperkt) kwetsbare objecten. Op dit moment is er geen sprake van het overschrijden van het aantal personen dat op basis van het groepsrisico binnen de aandachtszone aanwezig mag zijn.

Daarnaast is in artikel 5 (Fd) in de bouwvoorschriften opgenomen dat altijd de veiligheidsafstanden op grond van het Bevi moet worden aangehouden. Hiermee wordt bereikt dat ook bij een verplaatsing van het aanwezige LPG-vulpunt of de vestiging van andere risico-bedrijven een afdoende veiligheidstoets plaatsvindt. Ook in de bouwvoorschriften van artikel 4 (Bd) is een dergelijk voorschrift opgenomen. Een toetsing aan de eisen van het Bevi is daarmee afdoende geregeld.

In de plantoelichting wordt hierop ingegaan.

* *Er zijn nieuwe geluidsrapportages nodig.*

Voor het bijstellen van het bestemmingsplan Buitenvaart II is een aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd. Hierbij zijn aspecten als gewijzigde snelheden, wegdektypen en verkeersintensiteiten meegenomen. Evenals bij de eerdere onderzoeken blijkt een positieve invloed van het plan op de (verkeers)geluidbelasting op de meeste woningen in en om het plangebied. De situatie per 2015 is zelfs nog gunstiger dan eerder voor 2010 werd berekend. Zowel het aantal woningen met een geluidbelasting hoger dan 50 dB(A) op de gevel, als de overschrijding van deze waarde komen lager uit. Als gevolg hiervan hoeven geen nieuwe hogere geluidsgrenswaarden te worden aangevraagd. De nieuw berekende geluidbelastingen vallen binnen de eerder verleende hogere geluidsgrenswaarde. De aangepaste geluidsrapportages worden verwerkt in de plantoelichting.

* *Wat betreft de economische uitvoerbaarheid was een aanvullend onderzoek cq een actualisatie op zijn plaats geweest.*

Voor het bedrijventerrein Buitenvaart II is een grondexploitatie opgesteld. Deze is inmiddels reeds diverse keren bijgesteld, vanwege de (markt)ontwikkelingen. De resultaten ervan zijn verwerkt in de gemeentelijke begroting. Uit de actualisatie van de exploitatie blijkt dat het plan uitvoerbaar is.

6. Ontsluitingsweg

Afgevraagd wordt waarom de aansluiting op de Riegshoogtendijk nu weer op de plankkaart staat, terwijl Gedeputeerde Staten in de vorige procedure hier goedkeuring aan hebben onthouden. Het gaat om een rondweg en niet om een ontsluitingsweg van het bedrijventerrein, zoals in de plantoelichting staat.

De aansluiting van de verlengde Mr.Cramerweg op de Riegshoogtendijk heeft twee doelstellingen. Enerzijds is het een omleidende route voor het verkeer naar het achterland van Hollandscheveld, ter ontlasting van 'Het Hoekje'. Anderzijds vormt hij een tweede ontsluiting van het zuidelijk blok (Riegmeer) van Buitenvaart II.

Ten opzichte van het vorige plan wordt er een andere invulling van de aansluiting beoogd. De aansluiting wordt zo vorm gegeven dat er sprake is van een doorgaande route naar Elim (via de Carstendijk) en dat het andere verkeer daarop voorrang moet verlenen. Over de oplossing is uitvoerig overleg gevoerd met de provincie en met vertegenwoordigers van ANWB, 3VO en een aanwonende. Gezien de regionale problematiek (het verkeer tussen de N34 en de N48 zoekt zich een weg binnendoor), werd de constructie als beschreven met betrekking tot de aansluiting naar de A37 als de beste oplossing gezien.

Tevens wordt hierbij verwezen naar de reactie op punt 2. van de zienswijze van de heer Wanders.

7. Geluidszonering

* *De geluidzone is niet als zodanig aangegeven; een zone is een gebied en geen lijn. Verder is de grens van de 50 dB(A)-contour met een onderbroken lijn aangegeven, hetgeen in strijd is met de rechtszekerheid.*

Stroop Raadgevende Ingenieurs te Leek heeft overeenkomstig het bepaalde in artikel 43 Wet geluidhinder een akoestisch onderzoek ingesteld (rapport 001262, d.d. 9 augustus 2001 en verwerkt in het akoestisch rapport industrielawaai (Ho/GB-AW/2001-03, d.d. 1 september 2001)). Hierbij is Buitenvaart II akoestisch verkaveld per m². Dit heeft geresulteerd in de op de plankkaart aangegeven contour 50 dB(A) geluidzone (industrielawaai). Deze 50 dB(A) geluidscoutour is de begrenzing van de geluidzone als bedoeld in artikel 41 Wet geluidhinder. Op de plankkaart is met name vanwege de veelheid aan contouren/lijnen gekozen voor een onderbroken lijn. Op deze wijze wordt bij het kopiëren in zwart-wit een onderscheid aangebracht in de verschillende gehanteerde contouren.

* *De hogere grenswaarden procedures moeten opnieuw worden gevoerd in het kader van de vaststelling van de zones.*

Korthedshalve wordt hier verwezen naar de reactie onder punt 5 inzake nieuwe geluidsrapportages.

8. MER

Gelet op de integrale benadering is het onjuist dat volstaan is met een aanvullend rapport voor de MER. Tevens is op een verkeerde wijze omgegaan met de strategische milieubeoordeling (SMB). Met de MER is aan 2 elementen van de SMB niet voldaan, te weten de alternatieven toets en de monitoring.

In overleg met de Commissie voor de m.e.r. is besloten in de Aanvulling MER aan te geven welke relatie er is met de Strategische Milieu Beoordeling (SMB). Het MER en de Aanvulling MER zorgen er voor dat ook voldaan wordt aan de eisen van de SMB. De alternatieven toets is in feite opgenomen in hoofdstuk 2, paragraaf 2.3 van de MER en in de Aanvulling Locatiestudie. Aan de eis met betrekking tot monitoring wordt voldaan door hoofdstuk 11 uit de MER en hoofdstuk 9 van de Aanvulling MER.

9. Plankaart

* *Op de plankkaart binnen het plangebied is de ondergrond weggevalen.*

Dit is een juiste constatering en zal op de plankaart worden aangepast.

* *Bij de toegezonden stukken zijn niet de plankaarten met daarop de profielen en de in het kader van artikel 13 WRO aangewezen gronden aangetroffen.*

Deze kaarten waren niet opgevraagd en zijn dus niet expliciet toegezonden. De kaarten hebben echter wel allemaal ter inzage gelegen, dus kon er wel kennis van worden genomen.

10. Verwerkelijking in de naaste toekomst

Aangenomen wordt dat de kaart overeenkomt met de kaart uit het plan waaraan goedkeuring is onthouden. Betrokken cliënten hebben bezwaar tegen de aanduiding op de plankaart die versnelde onteigening mogelijk beoogt te maken.

Daarnaast bestaat er bezwaar tegen de combinatie voorkeursrecht en onteigening, omdat dit minnelijke onderhandelingen illusoir maakt.

Daarnaast lenen een aantal bestemmingen in het plan zich voor zelfrealisatie. Hierbij wordt met name gedoeld op de strook ten noorden van de lintbebouwing langs de Hollandscheveldse Opgaande, met achtereenvolgens de bestemmingen "Groen", "Water", "Bedrijven" en "Bos".

Er wordt vanuit gegaan dat de kaart overeenkomt met de kaart van het plan waaraan goedkeuring is onthouden. Dit is niet juist, want in het door de Raad van State niet goedgekeurde bestemmingsplan waren geen gronden aangewezen die voor versnelde onteigening in aanmerking kwamen.

Bij het ontwerpplan destijds wel, hetgeen zowel gronden in het noordelijk als zuidelijk blok omvatte. In het nu voorliggende voorontwerpbestemmingsplan zijn alleen gronden in het noordelijk blok aangewezen voor verwezenlijking in de nabije toekomst

Dat minnelijke onderhandeling illusoir is, zolang het voorkeursrecht van kracht is, is niet juist. De wetgever reikt gemeenten een aantal instrumenten aan ter verwerving van gronden.

De Wet voorkeursrecht en de Onteigeningswet zijn twee daarvan. Beide instrumenten kunnen los van elkaar worden ingezet, maar ook gezamenlijk en dus aanvullend. Het één sluit het ander niet uit. Door het voorkeursrecht kunnen eigenaren, indien zij willen verkopen, alleen verkopen aan de gemeente. Onderhandelingen vinden plaats in goed overleg en op basis van marktconforme prijzen. Indien de gemeente er niet in slaagt de gronden middels deze weg te verkrijgen, kan zij besluiten de onteigening op te starten.

Zelfrealisatie van de strook ten noorden van de lintbebouwing Hollandscheveldse Opgaande, met de bestemmingen groen, water, bos en bedrijven is gezien de grootte van de verspreide ligging van de gronden niet mogelijk. Deze strook is bedoeld om een goede afscheiding tussen het bedrijventerrein en de omgeving te maken, voor zowel het geluid als het aanzicht. Het is daarom van groot belang dat deze op de juiste wijze wordt ingericht. Deze strook, die ten zuiden en ten oosten van dit gedeelte van het bedrijventerrein zal komen, bestaat uit zowel watergangen als groenstroken.

De watergangen zullen uit praktische en technische overwegingen ineens moeten worden aangelegd. Dit om een goed aaneensluitend en goed doorlopend watergangenstelsel te verkrijgen. Hetzelfde geldt in feite voor het groen dat moet worden gerealiseerd. Ook dit moet een goed aaneensluitend geheel worden, om het juiste en gewenste effect te krijgen. Ineens aanleggen ligt ook hier praktisch en vaktechnisch voor de hand.

Voor zover het de gronden betreft waarop een bedrijvenbestemming is gelegd, zijn wij van mening dat de aangewezen gronden zodanig klein en verspreid gelegen zijn, dat daarop geen afzonderlijke kavels te realiseren zijn.

11. **H. Reinders, Hollandscheveldse Opgaande 6A, 7913 VD Hollandscheveld**

* *De bestemming kwekerij komt in de voorschriften niet voor.*

Hierbij kunnen wij kort verwijzen naar artikel 10 “Kwekerij” van de planvoorschriften, waarin de bestemming kwekerij is geregeld.

- * *Voor het deel van de kwekerij dat is komen te vallen binnen de bestemming “Agrarisch gebied B, open agrarisch gebied (Agb)” is het oprichten van bouwwerken geheel uitgesloten. Dit terwijl in de rest van deze bestemming bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zijn toegestaan tot een hoogte van 2 meter.*

Dit is een juiste opmerking en de voorschriften zullen in die zin worden aangepast dat artikel 8 lid 2 sub d “op de gronden welke op de plankaart zijn aangeduid met “kwekerij toegestaan” zijn geen bouwwerken toegestaan” er uit wordt gehaald.

- * *Op het niet toestaan van tunnelkassen is ten onrechte geen uitzondering gemaakt voor het gebied van de Kwekerij.*

Bedrijfsbebouwing, inclusief (tunnel)kassen is alleen toegestaan binnen het daarvoor opgenomen bouwvlak van de bestemming Kwekerij. Buiten dit bouwvlak is het oprichten van (tunnel)kassen dus niet toegestaan. De planologische regels die voor de heer Reinders op dit moment gelden hebben dezelfde strekking als bovengenoemde regels. Met behulp van een artikel 11 WRO-procedure heeft hij nl. destijds een agrarisch bouwblok toegewezen gekregen, die overeenkomt met het bouwvlak dat in het onderliggende bestemmingsplan voor hem is opgenomen. Binnen het bouwvlak mag bedrijfsbebouwing (inclusief (tunnel)kassen) worden opgericht. Op het overige gedeelte van zijn perceel, dat in het huidige plan Landelijk Gebied de bestemming “agrarisch gebied zonder bebouwing” heeft, is het kweken van zijn producten toegestaan. Het bouwen van (tunnel)kassen is hier echter nu ook niet toegestaan.

- * *De definitie van kwekerij is (veel) te eng.*

Voor wat betreft de begripsbepaling van kwekerij zullen we aansluiten bij het beleid van het vastgestelde bestemmingsplan Buitengebied-Zuid.

De begripsbepaling van “kwekerij” in de voorschriften zullen we aanpassen.

*Met het oog op de levensvatbaarheid van zijn bedrijf en de verwachte ontwikkeling van zijn bedrijfstak in de toekomst zou de heer Reinders graag de mogelijkheid van (detail)handel in kwekerijproducten en hieraan complementaire (volumineuze) goederen en producten opgenomen zien in de planvoorschriften.

Om aan te sluiten bij de in 1994 aan de heer Reinders verleende wijziging alsmede bij het beleid van bestemmingsplan Buitengebied-Zuid zal de begripsbepaling van “kwekerij” worden aangepast, in die zin dat er detailhandel en groothandel wordt toegestaan in ter plaatse geproduceerde kwekerijproducten.

12. H. Kroesen-Jansen, Hollandscheveldse Opgaande 24, 7913 VD, Hollandscheveld

Verzoekt om naast de bestaande woning een vrijstaande of 2 aaneengebouwde woning(en) op te mogen richten, dan wel te komen tot een andere meer bijzondere woonvorm.

Kortheidshalve kan hierbij worden verwezen naar paragraaf 4.2.2.3, blz. 30 van de toelichting van het bestemmingsplan waarop het deelgebied de “Hollandsche Wijken” wordt ingegaan.

In de 6e alinea met het bovenschrijft geen nieuwe woonkavels wordt gemotiveerd aangegeven waarom aan de zuidzijde van dit deel van het Hollandscheveldse Opgaande geen nieuwe woonkavels gepland zijn.

13. F. Stam, Hollandscheveldse Opgaande 61, 7913 VB, Hollandscheveld

* *Aangegeven wordt dat er voor de ontsluitingsweg langs zijn perceel eenvoudige alternatieven zijn te realiseren. Bovendien dient vast te liggen dat het gebruik niet anders mag zijn dan voor fietspad of calamiteitenweg.*

De weg ten westen van woning nr. 59 aan het Hollandscheveldse Opgaande is nu in gebruik ten behoeve van de ontsluiting van achtergelegen landerijen welke achter het Hollandscheveldse Opgaande liggen. Door de komst van het bedrijventerrein zal de functie van deze weg veranderen. De bestemming wordt verkeersdoeleinden, de functie wordt enerzijds fietspad, anderzijds calamiteitenweg. Het fietspad is bedoeld voor werknemers van de bedrijven in het noordelijk blok die in Hollandscheveld of ten oosten of zuiden daarvan wonen. Er zal sprake zijn van beperkt fietsverkeer dat zich voornamelijk door de week in de spits zal voordoen. Verder krijgt de weg de functie van uitweg tijdens calamiteiten. Dit betekent concreet dat in het fietspad een voorziening zal worden getroffen (verwijderbare paal), waardoor officiële diensten (ambulance, politie en brandweer) in geval van calamiteiten hiervan gebruik kunnen maken. Uitsluitend in het geval dat de hoofdontsluitingsweg vanuit het noordelijk blok naar de Mr. Cramerweg geheel geblokkeerd is, kan deze weg ook worden gebruikt om het overige verkeer tijdelijk uit het gebied te laten. Dit zal zich slechts zeer incidenteel voordoen.

Tevens is de strook die hiervoor is aangegeven op de plankaart dermate smal dat alleen daaruit al de conclusie kan worden getrokken, dat dit pad niet bedoeld is voor normaal autoverkeer en ook niet als zodanig kan worden ingericht. Ook uit de toelichting van het bestemmingsplan kan worden afgelezen wat de functie van de ontsluitingsweg is (blz. 29, paragraaf 4.2.2.2.).

* *De heer Stam wil graag een bedrijfsbestemming toegesneden op autohandel en reparatie.*

Het perceel valt niet binnen de plangrens van onderliggend bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan Bedrijventerrein Buitenvaart II kan dan ook de bestemming voor het gevraagde perceel niet regelen.

**14. B. Karsies, Albartsweg 4, 7913 VL, Hollandscheveld
L. Guichelaar, Albartsweg 7, 7913 VL, Hollandscheveld
A.J. Scholing, Riegshoogtendijk 110A, 7913 TB, Hollandscheveld
J. Scholing, Riegshoogtendijk 110, 7913 TB, Hollandscheveld**

Belanghebbenden vrezen om beperkt te worden in hun bedrijfsvoering door de mogelijke realisering van stankgevoelige functies op het bedrijventerrein. Gewezen wordt op dat met name binnen de toegestane bedrijven thans ruimtes mogelijk zijn, waar veel mensen gedurende langere tijd zullen kunnen verblijven. Dit soort functies kunnen worden uitgeselecteerd. Ook wordt in dit verband verwezen naar enkele uitspraken van de Raad van State.

Op Buitenvaart II mogen geen stankgevoelige objecten in het kader van de richtlijn "Veehouderij en Stankhinder", zoals (bedrijfs)woningen worden gevestigd. Daarnaast mogen zich op het bedrijventerrein ook geen kantoren vestigen. Dit betekent dat het bedrijventerrein voor de bedrijfsvoeringen geen belemmeringen met zich meebrengt. De op het bedrijventerrein te vestigen bedrijven behoeven in het kader van de milieuwetgeving niet te worden beschermd.

Ook wordt verwezen naar enkele uitspraken van de Raad van State. De uitspraak inzake Hardenberg-Haardijk biedt geen overeenkomst aangezien de daarbij aangehaalde soorten bedrijven gerelateerd aan (dier)geneeskunde in dit plan niet zijn toegestaan binnen de bestemming Bd. Nu bedrijfswoningen en kantoren zijn aangewezen als strijdig gebruik met de bestemming Bd is ook de aangehaalde uitspraak inzake Bernheze-Retzel niet aan de orde.

Overigens zijn op de plankaart beschermingszones opgenomen op basis van de richtlijn Bedrijven en milieuzonering (Groene Boekje). Hiermee wordt beoogd het woongenot voor de woningen Albartsweg 4 en 7 en Riegshoogtendijk 138 te beschermen.

15. F.J. Scholing, Riegshoogtendijk 130,7913 TB Hollandscheveld

De met voorliggende bestemmingsplan door te voeren planologische beleidswijziging voor de gronden van de heer Scholing staat haaks op de eerder verleende toestemming tot het inrichten van een hoveniersbedrijf annex boomkwekerij.

Door het college van Gedeputeerde Staten van de provincie Drenthe is op 1 juni 1999 een verklaring van geen bezwaar afgegeven ten behoeve van een artikel 19 WRO-procedure voor het bouwen van een woning met bedrijfsruimte ten behoeve van een kwekerij voor de heer F.J. Scholing. De betreffende bedrijfswoning is genummerd Riegshoogtendijk 130.

De woning met bedrijfsruimte is inmiddels gereed.

In het hernieuwde verzoek van de heer Scholing van 16-04-1999 dat ten grondslag ligt aan de uiteindelijke medewerking van gemeente en provincie, geeft hij aan een kwekerij te willen starten op een gedeelte grond, groot 3,0 ha, gelegen op de percelen kadastraal bekend gemeente Hogeveen, sectie N nummers 4026 en 3928. Middels de artikel 19 WRO-procedure is, vooruitlopend op een toekomstige herziening, voor het perceel N 3928 vrijstelling verleend voor een agrarisch bouwblok waarop de bedrijfswoning en de bedrijfsgebouwen kunnen worden opgericht. Op de rest van bovengenoemde percelen moet dan de 3,0 ha grond voor het planten van heesters en coniferen worden gezocht.

Een deel van het agrarisch bouwblok van de heer Scholing (ca. 1400 m²) aan de westkant valt binnen de verkeersbestemming van Buitenvaart II. Het agrarisch bouwblok is bestemd voor gebouwen etc. en niet voor de grondgebonden teelt. Dit leidt tot het volgende beeld.

Van de 3,0 ha benodigde grond voor de grondgebonden teelt, blijft ca. 0,8 ha buiten het ontwerpbestemmingsplan Buitenvaart II. Dat betekent dat ruim twee derde van de benodigde grond binnen het bestemmingsplan valt.

Dat één en ander gevolgen heeft voor de toekomstige bedrijfsvoering lijkt duidelijk.

Aan de andere kant zijn de doorgetrokken Mr. Cramerweg en de andere bestemmingen die in dit gedeelte van het bestemmingsplan zijn geprojecteerd (water, groen en bedrijfsdoeleinden) essentieel voor het plan. Het plan kan daarom niet aangepast worden.

Bij de grondonderhandelingen zal worden bekeken in hoeverre vervangende grond aan F.J. Scholing kan worden aangeboden. Deze mogelijkheden zullen ook in het kader van het ruilverkavelingsproject-Zuidwolde-Noord verder kunnen worden bekeken.

16. Fieten's Fourage- en Oliehandel, Riegshoogtendijk 124, 7913 TB Hollandscheveld

* *De aansluiting van de verlengde Mr. Cramerweg op de Riegshoogtendijk zal gevolgen hebben voor de omzet van het tankstation. Hiervoor wordt geen alternatief aangedragen en evenmin wordt aangegeven hoe Fieten schadeloos gesteld zal worden.*

De keuze voor de aanleg van het zuidelijk blok van Buitenvaart II heeft tot gevolg dat de verlengde Mr. Cramerweg wordt doorgetrokken tot de Zuidwoldiger Waterlossing en ter plaatse zal aansluiten op de Riegshoogtendijk. Dit betekent inderdaad dat het doorgaande verkeer het bedrijf van inspreker niet meer zal passeren.

Op dit moment en binnen de huidige plangrens is geen alternatief aanwezig. In hoeverre sprake is van vermogensschade c.q. planschade is nu niet aan te geven. Ingevolge artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening heeft inspreker de mogelijkheid om na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek om planschade bij de gemeenteraad in te dienen.

* *Geconstateerd wordt dat geen poging is gedaan om het (bedrijfs)terrein functioneel in te passen in het bestemmingsplan Buitenvaart II.*

Het perceel valt niet binnen de plangrens van onderliggend bestemmingsplan. Het (bedrijfs)terrein kan dan ook niet functioneel worden ingepast in dit bestemmingsplan Bedrijventerrein Buitenvaart II.

17. J. Lip, Langedijk 1, 7913 VG Hollandscheveld

- * *Opgemerkt wordt dat er geen noodzaak is voor de verkeersverbinding over de Hoogeveenschevaart en de A37 naar de Langedijk.*

Naar aanleiding hiervan kan worden opgemerkt dat deze fietsverkeersverbinding belangrijk is in het kader van duurzaamheid, in die zin dat het bedoeld is voor het woon-werkverkeer van en naar Buitenvaart I en Buitenvaart II. Tevens wordt dit, zeker ten opzichte van alternatieve routes als de Mr. Cramerweg en de Trekpatenweg, een veilige fietsverkeersverbinding naar en van Hoogeveen voor de schoolgaande kinderen. Daarnaast zal deze fietsverbinding dienen als onderdeel van een recreatieve route via de Langedijk en de Riegshoogtendijk naar onder andere het gebied Schoonhoven.

- * *Dat dit een viaduct voor langzaam verkeer is, is in de voorschriften nergens terug te vinden. Op basis van de bestemming verkeer mag er ook een verbinding voor autoverkeer gerealiseerd worden.*

Uit de toelichting van het bestemmingsplan kan worden afgelezen wat de functie van de bestemming verkeersdoeleinden ter plaatse van de overbrugging over de Hoogeveenschevaart en de A37 is (blz. 35, paragraaf 4.2.2.5.). Er is hier nadrukkelijk sprake van een fietsverbinding en geen autoverbinding. Hiervoor is noch aan de noordkant noch aan de zuidkant ruimte en de route sluit niet aan op doorgaande autoroutes. Er is bovendien geen behoefte aan een autoverbinding op deze plaats.

Tevens blijkt uit artikel 15 lid 2 sub b "Verkeersdoeleinden (V)" van de planvoorschriften dat er een fietsverbinding met de bebouwde kom van Hoogeveen bedoeld is ter plaatse van de noord-oost hoek van het plangebied en welke aansluit op de Langedijk.

- * *Deze bestemmingswijziging zal aantasting van privacy met zich meebrengen alsmede een toename van de sociale onveiligheid.
Tevens zal het uitzicht van de woning teniet gaan door het lange talud dat noodzakelijk is.*

Er zal geen sprake zijn van ernstige hinder en overlast omdat er slechts sprake is van fietsverkeer. Gezien de ligging van de woning van appellant ten opzichte van de weg en straks van de fietsbrug is geen sprake van aantasting van de privacy. Toename van de sociale onveiligheid is eveneens niet te verwachten van een doorgaande fietsroute. De fietsbrug zal niet op een talud (aarden baan) worden aangelegd maar zal naar alle waarschijnlijkheid een open stalen of aluminium constructie worden. Er zal sprake zijn van een zig-zag- of spiraalconstructie om het hoogteverschil te overbruggen. Daarvoor is dan ook de ruimte nodig op de gronden aan de overzijde van het perceel van appellant. In de bestaande situatie ligt de woning van appellant al aan de rijksweg. Aan de achterzijde van zijn woning ligt een begroeid talud, waarachter het bedrijventerrein Buitenvaart I is gelegen. In de toekomstige situatie zal geen viaduct of talud op de weg langs de voorzijde van zijn woning komen. Er is slechts sprake van een brug over de rijksweg en het kanaal. Naar alle waarschijnlijkheid zal deze constructie niet voor de woning van appellant eindigen en kan hij normaal via de Langedijk zijn perceel bereiken.

- * *Ten onrechte is op zijn gronden aan de overzijde van de Langedijk een verkeersbestemming gelegd. Een dermate brede strook is niet nodig voor de uitvoering.*

De fietsbrug zal zoals onder het voorgaande punt ook reeds vermeld, niet op een talud (aarden baan) worden aangelegd maar zal naar alle waarschijnlijkheid een open stalen of aluminium constructie worden. Er zal sprake zijn van een zig-zag- of spiraalconstructie om het hoogteverschil te overbruggen. Daarvoor is dan ook de ruimte nodig op de gronden aan de overzijde van het perceel van appellant.

- * *Tevens zal de heer Lip door de realisering van een dergelijk viaduct volledig worden ingeklemd tussen de rijksweg, de taluds van het bedrijventerrein en het geprojecteerde viaduct. Dit wordt een onaanvaardbare situatie en kan niet door toekenning van planschadevergoeding in voldoende mate worden gecompenseerd.*

In de bestaande situatie ligt de woning van appellant al aan de rijksweg. Aan de achterzijde van zijn woning ligt een begroeid talud, waarachter het bedrijventerrein Buitenvaart I is gelegen. In de toekomstige situatie zal geen viaduct of talud op de weg langs de voorzijde van zijn woning komen. Er is slechts sprake van een brug over de rijksweg en het kanaal. Naar alle waarschijnlijkheid zal deze constructie niet voor de woning van appellant eindigen en kan hij normaal via de Langedijk zijn perceel bereiken.

18. H. Benjamins, Riegshoogtendijk 96, 7913 TB Hollandscheveld

Realisering van het voorliggende plan komt neer op het verlies van het overgrote deel van de huiskavel van de heer Benjamins. Vervangende grond biedt geen soelaas. Wil het bedrijf ter plekke kunnen blijven functioneren dan moet er aansluitend aan het bouwperceel voldoende weiland aanwezig zijn. Deze situatie kan door louter toekenning van planschadevergoeding niet in voldoende mate worden gecompenseerd.

Bij de grondonderhandelingen zal worden bekeken in hoeverre vervangende grond aan de heer Benjamins kan worden aangeboden. Deze mogelijkheden zullen ook in het kader van het ruilverkavelingsproject-Zuidwolde-Noord kunnen worden bekeken. Op basis van de huidige milieuregelgeving kan de heer Benjamins zijn bedrijf verder blijven uitoefenen. De huiskavel van de heer Benjamins valt buiten het bestemmingsplan Bedrijventerrein Buitenvaart II en valt binnen het intussen vastgestelde bestemmingsplan Buitengebied-Zuid..

19. Fa. Van der Vinne, Riegshoogtendijk 118, 7913 TB Hollandscheveld

- * *Fa. Van der Vinne vreest te worden beperkt in haar uitbreidingsmogelijkheden aan de achterzijde, terwijl de bestemming water die nu aan de desbetreffende gronden is gegeven, zonder problemen kan worden gewijzigd.*

Op 17 april 1990 heeft het college vrijstelling ex artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening annex bouwvergunning verleend voor de bouw van een bedrijfsgebouw ten behoeve van een landbouwmechanisatiebedrijf op het perceel Riegshoogtendijk 118. Ten behoeve van deze vrijstelling is een zogenaamd legalisatievoorstel geschreven en getekend. Dit houdt in dat het college ten tijde van de afgifte van deze vrijstelling en bouwvergunning heeft aangegeven op welke wijze het bouwplan bij de eerstkomende herziening van het bestemmingsplan Landelijk Gebied zal worden opgenomen.

Het bedrijfsperceel heeft op de legalisatietekening, gerekend vanaf de Riegshoogtendijk, een diepte van ± 100 m¹. Het bedrijfsperceel, zoals dit op de nieuwe plankaart van Buitengebied-Zuid met de doelbestemming Bedrijven categorie B1 is opgenomen, heeft een diepte van ± 165 m¹. Hiermee is het bedrijfsperceel gelegd tot op de plangrens met het in ontwikkeling zijnde bestemmingsplan Bedrijventerrein Buitenvaart II. Hieraan ligt daarnaast het landschappelijke motief ten grondslag dat het bedrijf niet in de breedte uitbreidt. Er heeft dus afstemming plaatsgevonden tussen het bestemmingsplan Bedrijventerrein Buitenvaart II en het bestemmingplan Buitengebied Zuid.

Het bedrijfsperceel is groter geworden ten opzichte van het legalisatievoorstel uit 1990. Aan het verzoek deze nog groter te maken, kan op basis van de hiervoor aangegeven argumentatie niet worden tegemoetgekomen.

* *De aansluiting van de verlengde Mr. Cramerweg op de Riegshoogtendijk brengt een verandering met zich mee met betrekking tot doorgaand verkeer, hetgeen verregaande gevolgen zal hebben voor de omzet.*

De Riegshoogtendijk blijft zoals in de huidige toestand, in beide richtingen berijdbaar. Ook wordt de Riegshoogtendijk niet afgesloten. De bereikbaarheid van het landbouwmechanisatiebedrijf blijft daarmee ongewijzigd.

Dit gedeelte van de Riegshoogtendijk krijgt na realisering van de Mr Cramerweg wel minder verkeer te verwerken. Wij gaan er echter vanuit dat het bedrijf is gericht op het omliggende agrarische gebied en niet afhankelijk is van passanten. Als inspreker toch denkt planschade te hebben dan kan op grond van artikel 49 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een verzoek om planschade worden ingediend bij de gemeenteraad.

20. Functiewijziging naar bos Krakeelse Wijken

Met de wijzigingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 7 lid 8 kunnen de indieners van de zienswijze zich niet verenigen.

Wij gaan er van uit dat artikel 7 lid 4 wordt bedoeld, aangezien artikel 7 lid 8 niet bestaat.

Het gebied de "Krakeelse Wijken" is in het plan Buitenvaart II ingevuld als landschappelijk gebied tussen bedrijventerrein Buitenvaart II, het noordelijk blok, en het bedrijventerrein Hollandscheveld en het dorp Hollandscheveld. De wijzigingsbevoegd ten behoeve van wonen is alleen van toepassing voor maximaal 6 woningen in een specifiek aangegeven gebied. Daarbij zal de bouw van een woning automatisch meer bos moeten opleveren, zodat een transformatie van agrarisch gebruik naar woonfunctie altijd een versteviging van het groene (buffer)karakter van het gebied moet opleveren. De bufferfunctie van het landschap van de "Krakeelse Wijken" kan voor de langere termijn alleen gegarandeerd worden wanneer daar een complete, duurzame en sterke invulling aan de buffer wordt gegeven. Het gebied zal er dan uitzien als een groen en kleinschalig leefgebied voor de mensen van de Krakeelsedijk, Hollandscheveldse Opgaande en het gebiedje zelf. En zal tevens een buffer zijn tussen het bedrijventerrein Hollandscheveld en Buitenvaart.

In artikel 7 lid 4 t/m 7 van de planvoorschriften, waarin de wijzigingsbevoegdheid voor de "Krakeelse Wijken" is geregeld, zijn verschillende criteria ten behoeve van die wijzigingsbevoegdheid opgenomen. Met inachtneming van de beschrijving in hoofdlijnen kan de bestemming namelijk gewijzigd worden in de bestemming Bos (B) als bedoeld in artikel 13 van de planvoorschriften en/of in de bestemming "Wonen (W)" als bedoeld in artikel 11 van de planvoorschriften.

Conclusie:

Zoals uit voorgaande reacties op de zienswijze blijkt, zal het bestemmingsplan op een aantal onderdelen worden aangepast.

ANWB, Postbus 93200, 2509 BA Den Haag

1. *Afgevraagd wordt of de noodzaak voldoende is aangetoond.*

De noodzaak van de aanleg van het gehele bedrijventerrein Buitenvaart II is onlangs nogmaals onderzocht, zie het rapport "Behoefteteraming bedrijventerreinen Hoogeveen, nogmaals bezien" d.d. december 2004, van bureau ETIN Adviseurs. Dit rapport bevestigt de uitkomsten van het onderzoeksrapport dat ten behoeve van de vorige procedure is opgesteld door het bureau Etin. Hieruit komt naar voren dat de gemeente Hoogeveen voor een periode van 10 jaar tussen de 85 en 110 ha. netto uitgeefbaar terrein nodig heeft.

2. *De ANWB heeft bezwaar tegen de aanleg van Riegmeer, dit gaat namelijk ten koste van een stuk landelijk gebied. Bovendien is dit gebied van belang als uitloopgebied voor de bewoners, die volgens de structuurvisie in de toekomst ten oosten van de Riegshoogtendijk komen te wonen. Tevens wordt gewezen op de oksellocatie als alternatief.*

De locatie van het zuidelijk blok is gekozen op basis van een uitvoerige studie (Besliskundig Contourkeuzemodel Buitenvaart II, juni 2000). Dit gebied is op dit moment agrarisch gebied en niet toegankelijk en functioneert op geen enkele wijze als uitloopgebied voor bewoners. In de toekomst als het bedrijventerrein wordt ontwikkeld, ontstaat er echter een ingericht groen gebied op de plaats waar zich de pingo-ruïne bevindt en wordt een uitkijkeuvel aangelegd. Daarmee wordt het gebied juist wel aantrekkelijk als uitloopgebied.

De oksellocatie is niet geschikt gebleken als alternatief voor Buitenvaart II. Dit is onlangs nog bevestigd bij nader onderzoek. Zie tevens de reactie op punt 1. van de zienswijze van de heer Wanders.

3. *De ANWB heeft bezwaar tegen de aansluiting van de doorgetrokken Mr. Cramerweg op de Riegshoogtendijk. Dit brengt een verkeerstoename op de Riegshoogtendijk met zich mee. Dit is ongewenst in verband met de verkeersveiligheid en in strijd met het provinciaal beleid.*

Voor de reactie op deze zienswijze verwijzen wij korthedshalve naar onze reactie op punt 2 van de zienswijze van de heer Wanders.

Conclusie:

Deze zienswijze geeft geen aanleiding tot het aanpassen van het voorontwerpbestemmingsplan.

Vooroverleg artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro)

Artikel 10 van het Bro schrijft voor dat burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg plegen met verschillende instanties cq besturen.

Op de ingediende reacties in het kader van het vooroverleg wordt hierna puntsgewijs ingegaan. Eerst wordt de inhoud van de reactie kort weergegeven, waarna de reactie wordt voorzien van commentaar dan wel een reactie.

Gasunie, Postbus 162, 7400 AD Deventer

De 4 inch leiding N-520-23 (ten zuiden van de A37) is niet op de plankaart aangegeven. Verzoek is om deze op te nemen als ook op plankaart II.

De 4 inch gasleiding, waar de Gasunie op doelt, betreft een aantakking richting het bedrijventerrein vanaf de gasleiding die parallel loopt aan de A37, welke reeds op de plankaart is opgenomen. Bovengenoemde leiding staat echter nog niet op de kaart, maar zal worden opgenomen.

Voor deze gasleiding geldt een aan te houden bebouwingsafstand van 4 meter ter weerszijden van de leiding, hetgeen in de voorschriften wordt geregeld.

Conclusie:

Naar aanleiding van bovenstaande zullen de plankaarten I en II van bestemmingsplan Bedrijventerrein Buitenvaart II worden aangepast, door middel van opname van de aanduiding van de gasleiding.

Waterschap Reest en Wieden, Postbus 120, 7940 AC Meppel

Het waterschap komt tot het advies dat de procedure in het kader van de watertoets is gevoerd conform de Handreiking Watertoets II. Waterschap Reest en Wieden geeft een positief wateradvies. Dit advies geldt onder de voorwaarde dat rekening wordt gehouden met onderstaande opmerkingen:

1. *De watergangen die in beheer en onderhoud zijn bij het waterschap dienen een onderhoudsvrije zone te bevatten van 5 meter ter weerszijden van de watergang. Enkele watergangen grenzen aan particulier terrein. Die dienen daarmee ook rekening te houden met de obstakelvrije zone.*

Naar aanleiding van dit punt inzake het aanhouden van een onderhoudsvrije zone, zullen een aantal profielen worden aangepast.

Profiel 13 zal zodanig worden aangepast dat er sprake zal zijn van de volgende invulling: schouwpad 3,00 meter en de boom 2,00 meter uit het schouwpad zodat de obstakelvrij zone 5,00 m bedraagt.

Langs de Langedijk wordt de insteek op 5,00 m uit de bestaande bomen langs de Langedijk.

Profiel 14 wordt ook op de volgende manier aangepast:

schouwpad 3,00 m en de boom 2,00 m uit schouwpad zodat de obstakelvrij zone 5,00 m bedraagt.

Voor zover de watergangen grenzen aan particulier terrein, zal, indien de gemeente verkopende partij is en indien noodzakelijk in de verkoopovereenkomst een bepaling worden opgenomen ten behoeve van een aan te houden obstakelvrije zone.

2. *Het Waterschap verzoekt om in de voorschriften, betreffende artikel 11 WRO-wijzigingsplannen, op te nemen dat het waterschap wordt betrokken bij de wijziging van het bestemmingsplan, omdat in die gebieden de waterhuishouding een belangrijke rol speelt.*

Het waterschap verzoekt dat in de voorschriften wordt opgenomen dat zij bij de wijziging van het bestemmingsplan, ex artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO), worden betrokken.

Echter in het kader van artikel 11 WRO wijzigingsplannen is er geen wettelijke plicht opgenomen om in het kader van

artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) wederom overleg te voeren met de verschillende instanties. Dit dient te zijn gebeurd in het kader van de voorbereiding van het moederplan. In het kader van onderliggende bestemmingsplan Bedrijventerrein Buitenvaart II is daarom ook overleg (artikel 10 Bro-overleg) gevoerd met verschillende instanties, waaronder het Waterschap. Formeel hoeft dit bij een wijzigingsplan, dat voortvloeit uit het moederplan, niet nog een keer te worden gedaan.

Hieraan kan wel worden toegevoegd dat in dergelijke wijzigingsplannen, zoals de woningen/bos in de Krakeelse Wijken, een waterparagraaf zal worden opgenomen, in welk kader op dat moment dan overleg wordt gevoerd met het Waterschap.

Tevens kan hieraan worden toegevoegd dat in de overeenkomst die is afgesloten tussen onder andere de Unie van Waterschappen, VNG, IPO en VROM is vastgelegd dat bij iedere bestuurlijke besluitvorming die invloed kan hebben op de waterkwaliteit of –kwantiteit een watertoets plaatsvindt voordat een plan ter beoordeling wordt voorgelegd aan overige adviseurs. Op die basis is het dus ook niet nodig om bij de wijzigingsbevoegdheden expliciet in het plan op te nemen dat overleg plaatsvindt. Door middel van vorengenoemde overeenkomst is de betrokkenheid van het Waterschap gewaarborgd.

3. *Binnen de aanlegvergunningzone vinden werkzaamheden van het waterschap plaats, in die zin dat er enkele duikers moeten worden geplaatst t.b.v. de verbindingen van watergangen. Mocht dit strijdig zijn met de planvoorschriften van artikel 19 "Aanlegvergunning", dan dient een vrijstelling te worden opgenomen.*

Naar aanleiding van punt 3. kan het volgende worden opgemerkt.

Artikel 19 "Aanlegvergunning" handelt over werken, voor zover geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden. Een duiker is een bouwwerk en valt daarmee niet onder de bepalingen van artikel 19 van de planvoorschriften.

Conclusie:

Naar aanleiding van bovenstaande zullen enkele aanpassingen ten aanzien van de profielen in het plan worden verwerkt.

VROM-Inspectie, regio noord, Postbus 30020, 9700 RM Groningen

1. *Verzocht wordt om in het hoofdstuk Luchtkwaliteit in de toelichting aan te geven of uit het Besluit luchtkwaliteit 2005 mogelijke beperkingen voor het bestemmingsplan voortvloeien.*

Naar aanleiding van de opmerking inzake de luchtkwaliteit kan worden opgemerkt dat in de Toelichting van het bestemmingsplan aan dit aspect nadere aandacht zal worden besteed. Naar aanleiding van een onderzoek is overigens vastgesteld dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de uitvoering van het plan.

2. *Verzocht wordt om in de plantoelichting een hoofdstuk Externe Veiligheid toe te voegen en daarbij in te gaan op de situatie van het LPG-station en de mogelijke toekomstige ontwikkeling daarvan.*

Ook naar aanleiding van de tweede opmerking van de Inspectie inzake externe veiligheid zal de plantoelichting worden aangepast, in die zin dat er een hoofdstuk Externe Veiligheid zal worden opgenomen. De veiligheid bij en als gevolg van zowel de huidige situering als een eventuele toekomstige verplaatsing van het vulpunt van de LPG-opslagtank zijn afdoende geregeld in de bestemmingsvoorschriften.

Conclusie:

Naar aanleiding van de reactie van de Inspectie zal de toelichting van het bestemmingsplan op onderdelen worden aangepast.

Rijksdienst voor de Monumentenzorg, Postbus 1001, 3700 BA Zeist

Het plan geeft de Rijksdienst voor de Monumentenzorg vanuit het oogpunt van cultuurhistorie geen aanleiding tot het maken van opmerkingen. Waardering wordt uitgesproken over de aandacht die in het plan wordt besteed aan de ruimtelijke kwaliteitsaspecten.

Provincie Drenthe (Commissie Afstemming Ruimtelijke Plannen)

In het algemeen wordt aangegeven dat er op een zorgvuldige wijze invulling is gegeven aan de overwegingen van de Raad van State. Toch zijn er een aantal onderdelen die nog om een nadere onderbouwing of verduidelijking vragen.

1. *Ten aanzien van de locatiekeuze wordt opgemerkt dat de invulling van zowel het noordelijk als het zuidelijk blok met regionale bedrijvigheid niet ter discussie staat. Niettemin zal de locatiekeuze inhoudelijk afdoende moeten worden gemotiveerd. Het aanvullend MER laat zien dat Buitenvaart II even goed, maar over het algemeen beter, wordt beoordeeld dan andere mogelijke locaties. Uit het aanvullend onderzoek maakt de commissie op dat de keuze voor Buitenvaart minder belemmeringen in zich heeft om tot uitvoer te komen dan de Oksellocatie. Wel merkt de commissie op dat uit het aanvullend locatieonderzoek naar voren komt dat in met name het zuidelijke blok sprake is van waardevolle gebiedskenmerken. De conclusies van het Alterra-rapport vindt de commissie discutabel. De commissie verzoekt dan ook dit onderdeel nader te onderbouwen.*

In 2000 heeft de gemeente Hoogeveen in overleg met de provincie naar aanleiding van een afspraak die in het POP I (1998) was opgenomen, een locatiestudie uitgevoerd, waarbij de zogenaamde Oksellocatie en de locatie Buitenvaart werden vergeleken (rapport Locatiestudie bedrijventerrein Hoogeveen, mei 2000).

De conclusie van dat onderzoek was dat de locatie Buitenvaart de beste keuze voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein was. Deze conclusie is door de provincie schriftelijk onderschreven: "Wij zijn met u van mening dat op basis van het rapport geconcludeerd kan worden dat Buitenvaart de meest geschikte locatie is voor de uitbreiding van bedrijventerreinen bij Hoogeveen." (brief van GS van Drenthe d.d. 8 november 2000, kenmerk 42/6.9/2000010352).

Vervolgens is het plan Buitenvaart II ontwikkeld en een MER opgesteld. Ter onderbouwing daarvan zijn diverse onderzoeken uitgevoerd, onder andere van Milcra met betrekking tot natuuraspecten. De conclusie van dat rapport was dat in het zuidelijk blok het dubbelbos het belangrijkste landschaps element was. Verder werd gesteld dat de kwaliteit van het biotische milieu al jarenlang achteruit gaat door verdroging, overbemesting en voor de natuur slecht beheer van sloten, wijken en landschapskenmerken (zie MER Buitenvaart II).

In een later stadium zijn er nog onderzoeken gedaan door Alterra en Ecogroen Advies. Daaruit is naar voren gekomen dat voor het aantasten van het leefgebied van de poelkikker gecompenseerd diende te worden. Hiervoor is het Compensatieplan Poelkikker opgesteld en deels al uitgevoerd. Op basis daarvan heeft LNV aangegeven dat een ontheffing op grond van de Flora- en faunawet kon worden afgegeven.

Het meest waardevolle gebied in het zuidelijk blok, het dubbelbos en de pingo-ruïne zijn in het plan opgenomen c.q. ingepast.

In april 2004 vernietigde de Raad van State het goedkeuringsbesluit van de provincie met betrekking tot het bestemmingsplan Buitenvaart II onder andere op de onvoldoende motivatie van de keuze voor Buitenvaart. Daarop heeft de gemeente onder andere een ecologische gebiedsanalyse laten opstellen (Locatieonderzoek Buitenvaart II – Oksellocatie, een gebiedsanalyse, EcoGroen Advies, 18 augustus 2005). De conclusies van dat onderzoek zijn opgenomen in de Aanvulling Locatiestudie Bedrijventerrein Hoogeveen en in de Aanvulling MER Buitenvaart II (2005).

Deze nadere onderzoeken leiden tot dezelfde conclusie, namelijk dat bij een goede afweging de locatie Buitenvaart II de voorkeur verdient.

De provincie heeft in POP II (2004) het gebied van het zuidelijk blok van Buitenvaart II aangewezen als gebied voor een regionaal bedrijventerrein.

Tenslotte is nog een onderzoek uitgevoerd naar de externe werking van het zuidelijk blok, waarbij met name de weidevogels aandacht verdienen. Dit rapport (Effectstudie Buitenvaart II – EHS, EcoGroen Advies, 4 november 2005) is als bijlage bij het ontwerpbestemmingsplan gevoegd.

Alle uitgevoerde onderzoeken wijzen uit dat er weliswaar natuurwaarden /waardevolle gebiedskenmerken in het zuidelijk blok aanwezig zijn, maar dat de meest waardevolle elementen het dubbelbosje en de pingo-ruïne zijn, welke in het plan zijn ingepast, en dat in een afweging tussen de zogenaamde Oksellocatie en de locatie Buitenvaart, de laatste de voorkeur verdient. De provincie onderschrijft in haar CARP-advies onder het punt Ecologische hoofdstructuur, dat deze afweging, met in acht neming van bovenstaande nadere onderbouwing, afdoende is gebeurd.

2. *Met betrekking tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) wordt opgemerkt dat de commissie van mening is dat Buitenvaart II niet in de EHS is gelegen. Bij de afweging om tot invulling van het bestemmingsplan te komen geldt primair het planologisch regiem van het bestemmingsplan. Bij functiewijziging zullen de bestaande waarden van het gebied moeten worden afgewogen. De commissie vindt dat dit, met inachtneming van een aantal opmerkingen zoals elders in hun advies geformuleerd, afdoende is gebeurd.*

De opmerking vergt geen reactie.

3. *Ten aanzien van de aansluiting van de verlengde Mr. Cramerweg op de Riegshoogtendijk constateert de commissie dat de provincie met de gemeente in gesprek is over de uitwerking van de ontsluiting. De voorgestelde wijze van ontsluiten behoort in principe tot de mogelijkheden. Wel heeft de commissie nog een aantal voorwaarden om tot een definitieve instemming te komen. De hoofdstroom van het verkeer moet richting de A37 zijn gericht, de aansluiting Riegshoogtendijk-Carstensdijk dient zodanig vorm te worden gegeven dat de doorgaande verkeersstroom richting Elim gaat en tot slot dient te worden nagegaan wat de mogelijkheden zijn om doorgaand verkeer in het zuidelijke gedeelte van de Riegshoogtendijk zoveel mogelijk te voorkomen. Tevens dienen de effecten van de geplande doorgetrokken Mr. Cramerweg op het agrarische gebied nadrukkelijk in beeld te worden gebracht.*

In de plantoelichting wordt nadere aandacht besteed aan de richting van de verkeersstromen (zie blz. 42 en 43 van de plantoelichting).

In het rapport "Effectenstudie Buitenvaart II-EHS, Beoordeling van de externe werking van Buitenvaart II-Riegmeer (zuidelijk blok) op het ruime-jasgebied, d.d. 4 november 2005" is de externe werking van de weg meegenomen. De conclusie uit dit rapport is dat de invloed van de weg op het omliggende gebied beperkt is.

4. *Inzicht in de mogelijke effecten die de doorgetrokken weg kan hebben op de ecologische verbindingzone (Zuidwoldiger Waterlossing) wordt gemist. De ecologische verbindingzone (EVZ) dient planologisch te worden geregeld in het zuidelijk deel van het plangebied. In die zin dat geen onnodige belemmeringen worden opgeworpen wanneer tot uitvoer van de EVZ wordt gekomen. Gedacht wordt bijvoorbeeld aan een nadere aanduiding op de plankaart en vermelding van de EVZ in de doeleindenomschrijving van de relevante voorschriften.*

In het rapport "Effectenstudie Buitenvaart II-EHS, Beoordeling van de externe werking van Buitenvaart II-Riegmeer (zuidelijk blok) op het ruime-jasgebied, d.d. 4 november 2005" wordt het volgende geconcludeerd ten aanzien van de verwachte effecten op het functioneren van de EVZ.

Realisatie van Riegmeer zal naar verwachting geen significant negatieve effecten hebben op het functioneren van de ecologische verbindingzone die aan de zuidzijde van Riegmeer ontwikkeld zal worden. De doelsoorten voor deze verbindingzone zijn weinig tot niet verstoringsgevoelig. Omdat met de realisatie van Riegmeer veel ruimte

is gemaakt voor de ontwikkeling van nieuwe natuur en de versterking van bestaande natuur, kan zelfs worden geconcludeerd dat het bedrijvenpark een belangrijke toegevoegde bijdrage zal leveren aan het functioneren van de ecologische verbindingzone.

Voor de duidelijkheid zal in de toelichting een kaartje worden opgenomen waarop de ecologische verbindingzone zal worden aangegeven, (pag. 57).

Uit de doeleindenomschrijving van de bestemming "Water (Wa)" blijkt al waar voor de gronden bestemd zijn, zoals onder andere waterlopen, taluds, oeverbeplanting en groenvoorziening. Daarnaast is op de plankaart inzake de profielen een profiel opgenomen, waaruit de invulling van de ecologische verbindingzone blijkt (profiel 6). In die zin zullen er ten tijde van de uitvoer van de EVZ geen onnodige belemmeringen zijn.

5. *Geconstateerd wordt dat met betrekking tot de watertoets op een vroegtijdig moment het waterschap bij de planvorming betrokken dient te worden. Het uiteindelijke advies van het waterschap moet in het plan worden opgenomen. Op dit moment ontbreekt het advies nog.*
Ten aanzien van waterkwaliteit wordt in de toelichting aangegeven dat bij de situatie waarin het regenwater door o.a. bedrijfsactiviteiten zodanig wordt beïnvloed dat dit de kwaliteit van het oppervlaktewater negatief beïnvloedt, het water eerst wordt behandeld/voorgezuiverd. De commissie vindt het van belang dat hier op een zo vroeg mogelijk moment in overleg met het waterschap duidelijkheid over komt. Met name als voor zuivering extra ruimte nodig is.

Over de wateraspecten van het plan Buitenvaart is vele malen en uitvoerig overleg gevoerd met het Waterschap. Ook de wijzigingen die nu in het plan zijn doorgevoerd zijn besproken, ook met het Waterschap en de Gasunie gezamenlijk.

Het waterschap komt in zijn reactie van 7 oktober 2005 tot de volgende conclusie: "De procedure in het kader van de watertoets is gevoerd conform de Handreiking Watertoets II. Het waterschap Reest en Wieden geeft een positief wateradvies."

Naar aanleiding van opmerkingen van het Waterschap zijn alsnog enkele profielen enigszins aangepast.

Bij uitvoeringszaken zal indien gewenst overleg met het Waterschap plaatsvinden.

De in het plan opgenomen mogelijkheid voor een waterzuivering is gelegen in het gebied van het zuivelpark van DOC Kaas en is uitsluitend bedoeld voor zuivering van afvalwater van het zuivelpark.

6. *In het kader van de archeologie wordt opgemerkt dat in hoofdstuk 5 van de plantoelichting wordt aangegeven dat nog nader karterend onderzoek dient plaats te vinden.*
De commissie vindt het wenselijk dat dit onderzoek, dat zich zal moeten richten op het opsporen van mogelijke vindplaatsen, plaatsvindt voor de vaststelling van het bestemmingsplan. Bij mogelijk aanwezige vindplaatsen kan dan een afweging worden gemaakt tussen behoud in situ (inpassing) of opgraven.
De commissie is van mening dat het plangebied voor ontwikkelingen kan worden vrijgegeven wanneer geen archeologische indicatoren worden aangetroffen. Voorgesteld wordt het onderzoek te beperken tot het zuidelijk blok van het bedrijventerrein.
In een aparte notitie over het onderdeel archeologie, dat is opgesteld door het Drents plateau en als bijlage bij het provinciaal advies is gevoegd, worden nog aanvullende opmerkingen gemaakt. Samenvattend wordt in die bijlage opgemerkt dat de wijze waarop de pingoruïne is ingepast complimenten verdient.
Tevens wordt aangegeven dat voor het zuidelijk deel van het plangebied nader archeologisch onderzoek nodig is voor vaststelling van het plan. Als laatste wordt opgemerkt dat de overige verwachtingswaarden via een (gestapelde) aanlegvergunning planologisch beschermd kunnen worden, waardoor het moment van archeologisch vooronderzoek wordt verplaatst naar het moment van daadwerkelijke ontwikkelingen (vergunningaanvraag).

Op verzoek van de provinciale archeologische adviseur heeft de gemeente Hoogeveen besloten voor het zuidelijke blok alsnog een nader onderzoek op basis van de actuele hoogtenkaart van Nederland te laten verrichten. Dit onderzoek wordt nu opgestart. Zo mogelijk zullen de resultaten daarvan nog in het ontwerpplan worden opgenomen.

Ten aanzien van het beschermen van de overige verwachtingswaarden via een aanlegvergunning merken wij het volgende op.

Naar aanleiding van deze reactie zal artikel 19 "Aanlegvergunning" van de planvoorschriften worden aangepast voor wat betreft het toevoegen van een lid ten behoeve van het voorafgaand advies inwinnen bij de provinciaal archeoloog alsmede dat nadere voorschriften kunnen worden verbonden aan de vergunning. Tevens zullen de doeleindenomschrijvingen van de artikelen 7 "Agrarisch gebied A, kleinschalig agrarisch gebied (Aga)", 8 "Agrarisch gebied B, open agrarisch gebied (Ab)", 12 "Groenvoorzieningen (G)" en 13 "Bos (B)" worden aangepast, in die zin dat eventueel aanwezige archeologische waarden veilig worden gesteld.

Daarnaast zal artikel 18 "Pingo-ruïne (P)" worden aangepast in die zin dat in lid 7 niet wordt verwezen naar de Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek voor het inwinnen van een advies, maar naar de Provinciaal archeoloog.

7. *De commissie constateert dat de gemeente in de toelichting van het bestemmingsplan Geluidzone industrielawaai Buitenvaart II, ter onderbouwing verwijst naar het akoestisch onderzoek van 1 september 2001. Als gevolg van de gedeeltelijke invulling van het bedrijventerrein vindt de commissie dat het rapport aangepast dient te worden aan de huidige werkelijkheid. De commissie wijst er op dat het terrein destijds akoestisch is verkaveld. Inmiddels is daar gedeeltelijk invulling aan gegeven (vestiging DOC). De commissie vindt het noodzakelijk dat inzichtelijk wordt gemaakt of de invulling ook klopt met de destijds gehanteerde uitgangspunten.*
- Verder heeft de commissie geconstateerd dat de wijziging van de bestemming 'Groenvoorzieningen en leemopslag' (Wz2) gedeeltelijk binnen de 50- en 55 dB(A)-contour is gelegen. De commissie wijst de gemeente er op dat de benodigde hogere grenswaarde, om gebruik te kunnen maken van deze wijzigingsbevoegdheid, moet zijn afgegeven voor de vaststelling van het bestemmingsplan Buitenvaart II. Tot slot merkt de commissie op dat de genoemde aftrek van 3 dB(A), zoals vermeld in de plantoelichting, niet juist is. Dit moet zijn 2 dB(A).*
- Verder is het noodzakelijk dat geluidsonderzoeken voor het wegverkeerslawaaï eveneens worden geactualiseerd. Eerdere berekeningen gaan uit van prognoses tot 2010. Nu zal een vooruitberekening gedaan moeten worden tot en met 2016, aangezien het bestemmingsplan vermoedelijk in 2006 zal worden vastgesteld. De commissie vindt het noodzakelijk dat dit onderdeel wordt aangepast.*

Bij de vestiging van de kaasfabriek van DOC is aan de hand van een akoestisch onderzoek getoetst of het bedrijf aan de akoestische verkaveling voldeed. Bij het verlenen van de milieuvergunning zijn maatregelen die aan de fabriek werden getroffen meebeoordeeld en zijn de maximaal toegestane geluidniveau's vastgelegd. Daarmee werd voldaan aan de in het bestemmingsplan vastgelegde geluidscontour.

Toetsing of de inrichting voldoet aan deze geluidniveau's dient te geschieden door het bevoegd gezag, in casu de provincie en is een kwestie van handhaving. Aan de verdeling van de geluidruimte is niets veranderd. Er bestaat derhalve geen gevaar dat er voor de overige, zich nog te vestigen, inrichtingen geen geluidruimte meer beschikbaar is. De vastgelegde geluidscontour wordt derhalve gewaarborgd.

Ten aanzien van de opmerking over via een wijzigingsbevoegdheid te bouwen woningen in het gebied met de bestemming 'Groenvoorzieningen en leemopslag', wordt opgemerkt dat in het plan is aangegeven dat deze eventuele woningen buiten de 50 dB(A)-contour vanwege Buitenvaart II en de Riegshoogtendijk zullen worden gebouwd. Daarmee is een procedure hogere grenswaarden niet nodig.

Van een 55 dB(A)-contour is hier overigens geen sprake.

Ten aanzien van wegverkeerslawaaï is in september 2005 nader akoestisch onderzoek verricht. In de Toelichting van het ontwerpplan worden de resultaten daarvan opgenomen.

8. *De commissie mist een inhoudelijke toetsing aan het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI). Zo dienen bij de opstelling van het bestemmingsplan de gevolgen van het plaatsgebonden- en het groepsrisico in beeld te worden gebracht. In dat verband is met name van belang de aanwezigheid van het benzinestation met LPG aan de mr. Cramerweg. De zoneringen rond de afleverzuil, het ondergronds reservoir en het LPG-vulpunt zullen in het plan moeten worden vastgelegd. Ter bepaling van de zonering zal dan ook de doorzet per jaar vermeld moeten worden.*
- Ook vanuit de DOC geldt een zonering in verband met de ammoniakkoelinstallatie. Deze risicocontouren zullen eveneens in beeld moeten worden gebracht. De commissie verzoekt u het plan aan de hand van het BEVI aan te passen.*
- Bij het onderdeel POP van dit advies heeft de commissie gewezen op de ligging van een hoofdbuisleiding. De ligging van deze leiding is op de plankaart duidelijk aangegeven. De commissie kan daarmee instemmen. De commissie kan echter onvoldoende beoordelen waarop de gemeente de vereisten afstandsnorm van 5 meter baseert. De druk en diameter van de leiding worden namelijk niet aangegeven. De commissie verzoekt de gemeente de van toepassing zijnde toetsingsafstanden te benoemen en wanneer daar vanaf wordt geweken dit nader te beargumenteren.*

Voor de aanwezige LPG-installatie bij het tankstation en de ammoniak-installatie bij DOC zijn uitwerkingen gemaakt in het kader van het Besluit externe veiligheid inrichtingen. In de plantoelichting wordt een aparte paragraaf opgenomen waarin hierop verder wordt ingegaan. De conclusie is dat er geen belemmeringen ontstaan door beide installaties. Tevens is door het stellen van (bouw)voorschriften ook voldoende gegarandeerd dat in de toekomst geen strijdige situaties zullen ontstaan.

Over de in het gebied aanwezige hoofdgastransportleidingen is uitvoerig overleg gevoerd met de Gasunie en het RIVM. Uitgegaan is van de Richtlijn van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer 'Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen' d.d. 26 november 1984, maar in overleg met de Gasunie zijn diverse aanpassingen gedaan die de veiligheid bevorderen. Van de in de Richtlijn 1984 genoemde toetsingsafstanden wordt niet afgeweken.

Van noord naar zuid lopen twee leidingen van 42" en 48" met beide een druk van 66 bar. In het zuidelijk blok loopt een leiding van west naar oost door het gebied. Dit is een leiding van 6" met een druk van 40 bar.

9. *De commissie heeft geconstateerd dat aan de noordzijde van het noordelijk blok van Buitenvaart II, op de plankaart een nadere aanduiding 'waterzuivering toegestaan' is opgenomen. De commissie attendeert er op dat bij de realisatie van een waterzuivering rekening gehouden dient te worden met een geurcontour. De commissie verzoekt dit planonderdeel nader te onderbouwen en de geurcontouren vast te leggen in het bestemmingsplan. Overigens heeft de commissie geconstateerd dat de genoemde aanduiding buiten het bouwvlak is gesitueerd. Dit kan mogelijk gevolgen hebben voor de uiteindelijke realisatie. In de voorschriften is de betekenis van de genoemde aanduiding niet genoemd. De commissie verzoekt eveneens de voorschriften aan te vullen met een regeling ten behoeve van de waterzuivering.*

De in het plan in de kavel voor het zuivelpark aangegeven mogelijkheid voor een waterzuivering is uitsluitend bedoeld voor een zuivering voor de kaasfabriek van DOC. Deze waterzuivering maakt dus deel uit van de inrichting van het zuivelpark en wordt als hiervoor een bouwaanvraag zou worden ingediend, beoordeeld in het kader van de milieuvergunning van DOC. Het bedrijventerrein is gezoned conform het Groene boekje van de VNG. De inrichting van DOC valt binnen deze zonering. Eventuele maatregelen met betrekking tot eventuele geuroverlast dienen binnen de milieuvergunning te worden geregeld. Bevoegd gezag is de provincie.

Daarnaast kan worden opgemerkt dat in artikel 4 lid 9 sub c reeds een vrijstelling is opgenomen ten behoeve van de realisatie van de waterzuivering buiten het bouwvlak.

10. *De commissie verzoekt de gemeente de conclusie van het onderzoek naar de luchtkwaliteit op te nemen in de plantoelichting. Inhoudelijk kan de commissie instemmen met de conclusies.*

De conclusies van het luchtkwaliteitonderzoek worden verwerkt in het ontwerpplan.

11. *De commissie heeft waardering voor de wijze waarop de gemeente is omgegaan met de beeldkwaliteit. Wel merkt de commissie op dat de status van het beeldkwaliteitsplan niet duidelijk is. Zo staat op pagina 73 vermeld dat aan het beeldkwaliteitsplan een formele status gegeven kan worden. De commissie vindt het van belang dat dit ook daadwerkelijk gebeurt om de bewaking van de ruimtelijke en visuele kwaliteit veilig te stellen.*

Het Beeldkwaliteitsplan is in 2002 tezamen met het bestemmingsplan vastgesteld door de gemeenteraad en aangemerkt als beleid voor de visuele kwaliteit van de gebouwde omgeving zoals bedoeld in artikel 9.1 van de Bouwverordening. Dit zal bij de vaststelling van het huidige plan wederom plaatsvinden.

Tevens wordt in de Welstandsnota verwezen naar het Beeldkwaliteitsplan van Buitenvaart II.

12. *Aan het onderdeel van de wijzigingsbevoegdheid ten behoeve van wonen en bos met bouwvlak hebben Gedeputeerde Staten in september 2002 goedkeuring onthouden. Reden hiervoor was dat de mogelijkheden voor woningbouw niet verenigbaar waren met het uitgangspunt van het aanhouden van een bebouwingsvrije zone tussen Hoogeveen en Hollandscheveld. Op dit planonderdeel heeft zich geen wijziging van beleid voorgedaan, danwel dat anderszins sprake is van gewijzigde omstandigheden om tot een eventueel positief advies over te gaan. De commissie adviseert de wijzigingsbevoegdheid er af te halen. De huidige bestemming, agrarisch met mogelijkheden voor bosaanleg, biedt naar de mening van de commissie voldoende waarborgen om de voorgestane bebouwingsvrije zone te handhaven.*

Het gebied de "Krakeelse Wijken" is in het plan Buitenvaart II ingevuld als landschappelijk gebied (landschapskamer) tussen bedrijventerrein Buitenvaart II, het noordelijk blok, en het bedrijventerrein Hollandscheveld en het dorp Hollandscheveld. De wijzigingsbevoegd ten behoeve van wonen is alleen van toepassing voor maximaal 6 woningen in een specifiek aangegeven gebied. Daarbij zal de bouw van een woning automatisch meer bos moeten opleveren, zodat een transformatie van agrarisch gebruik naar woonfunctie altijd een versteviging van het groene (buffer)karakter van het gebied moet opleveren. De bufferfunctie van het landschap van de "Krakeelse Wijken" kan voor de langere termijn alleen gegarandeerd worden wanneer daar een complete, duurzame en sterke invulling aan de buffer wordt gegeven. Het gebied zal er dan uitzien als een groen en kleinschalig leefgebied voor de mensen van de Krakeelsedijk, Hollandscheveldse Opgaande en het gebiedje zelf. En zal tevens een buffer zijn tussen het bedrijventerrein Hollandscheveld en Buitenvaart.

13. *De commissie kan niet instemmen met artikel 11 lid 7 sub b inzake de extra m² voor aan- en bijgebouwen als sprake is van nevenactiviteit. Een oppervlakte van 250 m² wordt in de regel toereikend geacht om ook nevenactiviteiten uit te voeren.*

Dit is een juiste constatering. De bepaling van artikel 11 lid 7 sub b zal er uit worden gehaald.

14. *De commissie verzoekt de gemeente de plantoelichting van Buitenvaart II goed af te stemmen op de milieueffectrapportage en de eventuele aanpassingen die hieruit nog voortvloeien.*

De Toelichting van het bestemmingsplan is afgestemd op de uitkomsten van de Milieueffectrapportage (MER) en de Aanvulling op het MER.

15. *Uit de toelichting van het plan blijkt dat inspraak nog moet plaatsvinden. Om die reden maakt de commissie een voorbehoud ten aanzien van de maatschappelijke aanvaardbaarheid van het plan.*

Deze opmerking vergt geen reactie.

Conclusie:

Naar aanleiding van de reactie van de provincie Drenthe zullen de toelichting en de voorschriften van het bestemmingsplan op onderdelen worden aangepast.

Overige opmerkingen ten aanzien van het voorontwerpbestemmingsplan

Naar aanleiding van nader intern overleg wordt voorgesteld het plan nog op onderdelen aan te passen.

Dit betreft in grote lijnen de volgende aanpassingen van de voorschriften:

1. artikel 27 "Overgangsbepalingen" op kleine onderdelen aanpassen aan laatste inzichten;
2. artikel 8 lid 3 sub f het volgende toevoegen: "... , voor zover de gronden niet zijn aangeduid met "Kwekerij toegestaan".

Daarnaast zal de arcering van "Uit te werken verkeersdoeleinden (Vu)" van de plankaart worden gehaald ter plaatse van de toekomstige fietsbrug over de Hoogeveenschevaart en de A37. Dit krijgt daarmee, in aansluiting op de bestemming van de Langedijk, de bestemming "Verkeersdoeleinden (V)". Dit zal tevens in de voorschriften en de toelichting worden verwerkt.

Voor het overige zullen een aantal redactionele aanpassingen in de voorschriften en de toelichting van het bestemmingsplan worden verwerkt.

Voorstellen tot wijzigingen in het voorontwerpbestemmingsplan

Naar aanleiding van de inspraak en het vooroverleg worden de volgende aanpassingen voorgesteld om in het voorontwerpbestemmingsplan te worden verwerkt:

1. naar aanleiding van de zienswijze van Achterveld Advies BV de plankaart aanpassen voor wat betreft het "toevoegen" van de ondergrond van het plangebied;
2. naar aanleiding van de zienswijze van Achterveld Advies BV de voorschriften aanpassen in die zin dat artikel 8 lid 2 sub d "op de gronden welke op de plankaart zijn aangeduid met "kwekerij toegestaan" zijn geen bouwwerken toegestaan" er uit wordt gehaald;
3. naar aanleiding van de zienswijze van Achterveld Advies BV de voorschriften aanpassen in die zin dat de begripsbepaling van "kwekerij" wordt aangepast;
4. naar aanleiding van de overlegreactie van de Gasunie de plankaarten van het bestemmingsplan aanpassen, in die zin dat een kleine transportleiding wordt opgenomen;
5. naar aanleiding van de overlegreactie van het Waterschap Reest en Wiede een aantal profielen in de plantoelichting aanpassen;
6. naar aanleiding van de overlegreactie van de VROM-Inspectie de toelichting aanpassen voor wat betreft de aspecten luchtkwaliteit en externe veiligheid;
7. naar aanleiding van de overlegreactie van de provincie Drenthe artikel 19 van de planvoorschriften aanpassen voor wat betreft het toevoegen van een lid ten behoeve van het voorafgaand advies inwinnen bij de provinciaal archeoloog alsmede dat nadere voorschriften kunnen worden verbonden aan de vergunning;
8. naar aanleiding van de overlegreactie van de provincie artikel 18 van de planvoorschriften aanpassen in die zin dat advies dient te worden ingewonnen bij de provinciaal archeoloog in plaats van de Rijksdienst voor oudheidkundig bodemonderzoek;
9. naar aanleiding van de overlegreactie van de provincie de doeleindenomschrijvingen van de artikelen 7 "Agrarisch gebied A, kleinschalig agrarisch gebied (Aga)", 8 "Agrarisch gebied B, open agrarisch gebied (Ab)", 12 "Groenvoorzieningen (G)" en 13 "Bos (B)" aanpassen, in die zin dat eventueel aanwezige archeologische waarden veilig worden gesteld;

10. naar aanleiding van de reactie van de provincie Drenthe de plantoelichting op onderdelen, als luchtkwaliteit, externe veiligheid, geluid, archeologie en de ecologische verbindingszone, aanpassen;
11. naar aanleiding van intern overleg bovenstaande voorgestelde aanpassingen door te voeren.

Vervolgprocedure

Na het aanpassen van het voorontwerpbestemmingsplan, zal dit aangepaste plan (ontwerpbestemmingsplan) ter inzage worden gelegd gedurende een periode van 6 weken. Gedurende deze inzagetermijn kan een ieder mondeling of schriftelijk een zienswijze kenbaar maken. De bekendmaking hiervan zal plaatsvinden in de Hooigeveensche Courant alsmede in de Staatscourant.

Het vervolg bestaat, kort samengevat, uit de volgende stappen in de procedure:

- vaststelling (al dan niet gewijzigd) door de gemeenteraad;
- mogelijkheid tot het indienen van bedenkingen bij Gedeputeerde Staten van Drenthe;
- besluit omtrent goedkeuring door Gedeputeerde Staten van Drenthe;
- beroepsmogelijkheid bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Hooigeveen, 9 november 2005

Bijlagenlijst bestemmingsplan Buitenvaart II

- “Cultuurhistorisch-landschappelijk onderzoek Buitenvaart II”, Bureau voor tuin- en landschapsarchitectuur ir. Jacqueline Muffels BNT; april 2000;
- “Locatiestudie Bedrijventerrein Hoogeveen”, Bureau Adecs, mei 2000;
- “Besliskundig contourkeuzemodel Buitenvaart II”; Adecs bv, juni 2000;
- “Landschappelijke en stedenbouwkundige kansen bij het besliskundig contourkeuzemodel”, Bureau Alle Hosper landschapsarchitectuur en stedenbouw, Haarlem, juni 2000;
- “Behoefteraming bedrijventerrein Hoogeveen nader bekeken”; ETIN Adviseurs, Tilburg, juli 2000;
- “Second-opinion Turbine-variant, Buitenvaart”; Grontmij Advies & Techniek, 21 december 2000;
- “Archeologische Gebiedsverkenning plangebied Buitenvaart II Hoogeveen; ARC, 2000, (inclusief aanvullend onderzoek Pingo-Ruïne, ARC, 2001);
- “Studie naar de haalbaarheid en mogelijke inrichting van het knooppunt Hoogeveen-Oost”; Holland Railconsult, 5 juni 2001, kenmerk V&V/2001-295/CV;
- “Notitie waterberging zuidelijk blok Buitenvaart II te Hoogeveen”; Oranjewoud, 8 juni 2001;
- “Notitie waterberging noordelijk blok Buitenvaart II te Hoogeveen”; Oranjewoud, 22 juni 2001;
- “Aanvulling op notitie waterberging zuidelijk blok en waterberging noordelijk blok”; Oranjewoud, 11 juli 2001;
- “Notitie inzake de hoeveelheden vrijkomende leem op het bedrijventerrein Buitenvaart II te Hoogeveen”, Oranjewoud, 13 juli 2001;
- “Akoestisch Onderzoek Industrielawaai”; Stroop Raadgevende Ingenieurs, 9 augustus 2001, nummer 001262;
- Akoestisch rapport industrielawaai bestemmingsplan Buitenvaart II te Hoogeveen, nr. HO/GB-AW/2001-03, 1 september 2001;
- “Hoogeveen Buitenvaart II Milieueffectrapport” (Hoofdrapport, Bijlagenrapport, Samenvatting), Adecs bv, 11 september 2001;
- “Verkeerssimulatiestudie verkeersafwikkeling Buitenvaart”; DHV milieu en infrastructuur, LV-SE-2001-1591, 14 september 2001;
- Compensatieplan poelkikker, Ecogroen Advies, 4 september 2003;
- Natuur in Buitenvaart, Alterra, rapport 599, 2002;

- Brief Rijkswaterstaat Directie Noord, d.d. 3 augustus 2004, kenmerk DNN 2004/409;
- “Verkeersontsluiting Oksellocatie”, gemeente Hoogeveen, afdeling verkeer, 24 september 2004;
- “OXEL, Variantenstudie”, Bureau Alle Hosper landschapsarchitectuur en stedenbouw, Haarlem, 5 oktober 2004;
- “Behoefferaming bedrijventerreinen Hoogeveen, nogmaals bezien”, bureau ETIN, Tilburg, december 2004;
- Toetsingsadvies over de aanvulling op het milieu-effectrapport, Commissie voor de Milieu-effectrapportage, 31 januari 2005, rapportnummer 1065-191;
- “Aanvulling Locatiestudie bedrijventerreinen Hoogeveen”, Adecs Oost bv, 25 mei 2005;
- “Locatiekeuze onderzoek Buitenvaart – Oksellocatie, Ecologische gebiedsanalyse”, bureau EcoGroen Advies, eindconcept 18 augustus 2005;
- Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï Buitenvaart II, Stroop Raadgevende Ingenieurs, kenmerk 042173-00 d.d. 22-8-2005;
- Duurzaamheidsplan Bedrijventerrein Buitenvaart II te Hoogeveen; Adecs Oost bv, 1 september 2005;
- BKP, Document voor beeldkwaliteit van bedrijventerrein Buitenvaart II te Hoogeveen, Bureau Alle Hosper landschapsarchitectuur en stedenbouw, Haarlem, 1 september 2005;
- Toetsen bestemmingsplan Buitenvaart II aan het Besluit Luchtkwaliteit, Stroop Raadgevende Ingenieurs, rapport nr. 04273-01, 26 september 2005;
- “Effectstudie Buitenvaart II - EHS, Beoordeling van de externe werking van Buitenvaart II - Riegmeer (zuidelijk blok) op het ruime-jas gebied”, Ecogroen Advies, 4 november 2005;
- “Aanvulling op het MER Buitenvaart II”, Adecs Oost bv, 6 januari 2006
- Gecomprimeerde exploitatie Buitenvaart II, Adecs Oost bv en gemeente Hoogeveen, 18 januari 2006.