1065-124

CONCEPT

Buitenvaart II Aanvulling op het MER

1 september 2005

GEMEENTE HOOGEVEEN

ADVANCED DECISION SYSTEMS
adecs oost

Concept

Buitenvaart II Aanvulling op het MER

concept 1 september 2005

Colofon

Titel	Buitenvaart II Aanvulling op het MER
Opdrachtgever	Gemeente Hoogeveen
Projectleider	Ir. J. H. de Zeeuw (Adecs Oost bv)
Auteur(s)	Drs. H. Brameijer, drs. R. Engbers en drs. M. van Gerwen (Adecs Oost bv)
Projectnummer	
Aantal pagina's	

Advanced Decision Systems Oost bv
Stationsplein 3a
8011 CW ZWOLLE
tel: 038 - 425 43 21
fax: 038 - 425 43 28
mail: mail@adecs-oost.nl

Zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van de opdrachtgever of Adecs Oost bv is het niet toegestaan deze uitgave of delen ervan te vermenigvuldigen of op enige wijze openbaar te maken.

Inhoud

Samenvatting **2**

1 Inleiding **3**
1.1 Stand van zaken 3
1.2 MER en strategische milieubeoordeling 3
1.3 Leeswijzer 4

2 Werkwijze **6**
2.1 Uitspraak van de Raad van State 6
2.2 Aanpak 6
2.3 Aanvullende onderzoeken 7
2.4 Procedure 8

3 Aanvulling locatiestudie **9**
3.1 Varianten aanvullend locatieonderzoek 9
3.2 Locatieafweging 9

Zuidwolder-weg **10**
3.3 Resultaat locatieafweging 11

4 Bestaande situatie en autonome ontwikkelingen **12**
4.1 Bestaande situatie 12
4.2 Autonome ontwikkelingen 14
4.2.1 Uitbreiding DOC 15
4.2.2 Ontwikkeling Turbine 15
4.2.3 Flora en fauna: Compensatiemaatregelen Poelkikker 16

5 Beschrijving van het initiatief **18**
5.1 Initiatief Buitenvaart II Twee kernen model 18
5.2 Fasering van het initiatief 19
5.3 Ontsluiting van het Terrein 20
5.4 Overige wijzigingen in het initiatief 21

6 Beschrijving milieugevolgen en maatregelen **22**
6.1 Wegverkeerslawaai 22
6.2 Industrielawaai 23
6.3 Externe veiligheid 23
6.4 Luchtkwaliteit 25
6.5 Flora en fauna 25
6.6 Natuur en Cultuurhistorie 28
6.7 Archeologie 29

7 Conclusies **30**

8 Leemten in kennis **32**

9 Aanzet voor de evaluatie **33**

Samenvatting

Op 28 april 2004 heeft de Raad van State het bestemmingsplanbesluit Buitenvaart II vernietigd. De initiatiefnemer (de gemeente Hoogeveen) heeft daarop na overleg met deskundigen op het gebied van ruimtelijke ordeningsprocedures, provincie en het secretariaat van de Commissie voor de milieueffectrapportage, besloten een aanvullend locatieonderzoek en een Aanvulling op het Milieueffectrapport van februari 2001 op te stellen. De Aanvulling op het MER komt tegemoet aan de kritiek punten van de Raad van State.
Vanwege de kritiek was op sommige punten aanvullend onderzoek noodzakelijk. Daarnaast zijn waar nodig gegevens geactualiseerd. Deze Aanvulling doet hiervan verslag.
De Raad van State oordeelde dat "*onvoldoende gemotiveerd is waarom de ontsluitingsproblematiek en de directe behoefte aan een bedrijventerrein moest leiden tot het standpunt dat de oksellocatie niet nader in een milieueffectrapportage behoefde te worden onderzocht*". De afdeling is verder van mening dat, gelet op de gebiedskenmerken, "*niet zonder meer blijkt dat de oksellocatie vrijwel evenveel waarden heeft als de locatie Buitenvaart II*".
In een Aanvulling Locatieonderzoek is beschreven welk aanvullend onderzoek is uitgevoerd. Dit betreft voornamelijk een Ecologisch onderzoek, waarin de gebiedskenmerken zijn bezien. Verder is er door stedenbouwkundig bureau Alle Hosper een analyse gemaakt van de mogelijkheden voor het vestigen van een bedrijventerrein op de Oksellocatie, inclusief de verkeersontsluitings-mogelijkheden.
Voor de locatieafweging zijn de volgende conclusies te trekken:

1. Op alle genoemde punten wordt Buitenvaart II in ieder geval even goed maar over het algemeen beter beoordeeld dan de overige varianten.
2. De aanwezigheid van de Das en de functie die de Oksellocatie voor een groot deel als foerageergebied heeft, maakt de Oksellocatie ongeschikt voor een bedrijventerrein. Een ontheffing is niet mogelijk, nu gebleken is dat er een bevredigend alternatief is (Buitenvaart II).
3. Het voorkomen van de strikt beschermde soorten in Buitenvaart II (Poelkikker) is geen belemmering voor het realiseren van een bedrijventerrein. Compensatie blijkt goed mogelijk. *Een ontheffing voor het noordelijk blok van Buitenvaart II is al verleend en voor* het zuidelijk deel te verwachten. Compensatie is inmiddels ook al in uitvoering.

Gezien bovenstaande gaat de voorkeur uit naar de locatie Buitenvaart II.

Vervolgens is geïnventariseerd welke (milieu)onderzoeken de afgelopen periode zijn uitgevoerd en zijn nog een beperkt aan tal andere onderzoeken verricht. Het eerste betreft met name onderzoek naar de flora en fauna in het gebied ter onderbouwing van een Ontheffingsaanvraag in het kader van de Flora en Faunawet. Het laatste betreft onder andere de consequenties van het BEVI en luchtkwaliteitonderzoek.
Samenvattend heeft het aanvullend MER-onderzoek geleid tot de volgende conclusies:

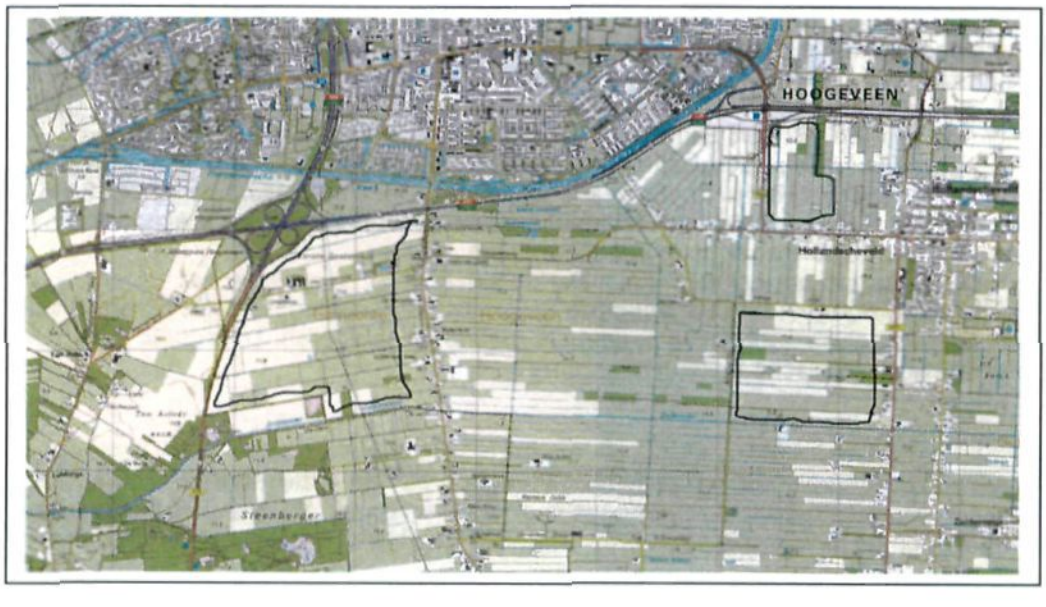
1 Bij de locatieafweging tussen Buitenvaart II en de varianten van de Oksellocatie gaat de voorkeur uit naar Buitenvaart II;
2 Nader onderzoek en toetsing van de milieugevolgen vanwege voortschrijdend inzicht en nieuwe regelgeving, leidt niet tot grotere negatieve milieugevolgen. Aanpassing van het initiatief voor wat betreft verlegging van de waterlopen, brengt een verbetering van het extern veiligheidsrisico ten opzichte van het initiatief uit 2001;
3 Compenserende maatregelen voor met name de Poelkikker zijn noodzakelijk. Deels zijn de maatregelen al uitgevoerd;
4 In het verdere traject voor het bestemmingsplan (waarvoor deze aanvulling is opgesteld) is aandacht nodig voor het gelijktijdig met het bestemmingsplan vaststellen van de geluidzone en bij de uitvoering/realisatie voor archeologische begeleiding.

1 Inleiding

1.1 Stand van zaken

Op 28 april 2004 heeft de Raad van State het bestemmingsplanbesluit Buitenvaart II vernietigd.
De initiatiefnemer (de gemeente Hoogeveen) heeft daarop na overleg met deskundigen op het gebied van ruimtelijke ordeningsprocedures, provincie en het secretariaat van de Commissie voor de milieueffectrapportage, besloten een aanvullend locatieonderzoek en een Aanvulling op het Milieueffectrapport van februari 2001 op te stellen. De Aanvulling op het MER komt tegemoet aan de kritiek punten van de Raad van State.
Vanwege de kritiek was op sommige punten aanvullend onderzoek noodzakelijk. Daarnaast zijn waar nodig gegevens geactualiseerd. Deze Aanvulling doet hiervan verslag.

De Raad van State oordeelde dat "*onvoldoende gemotiveerd is waarom de ontsluitingsproblematiek en de directe behoefte aan een bedrijventerrein moest leiden tot het standpunt dat de oksellocatie niet nader in een milieueffectrapportage behoefde te worden onderzocht*". De afdeling is verder van mening dat, gelet op de gebiedskenmerken, "*niet zonder meer blijkt dat de oksellocatie vrijwel evenveel waarden heeft als de locatie Buitenvaart II*".



Voorafgaand aan deze Aanvulling op het MER is een aanvullende locatiestudie uitgevoerd waarin alle drie aspecten (ontsluiting, ruimtebehoefte en gebiedskenmerken) aan de orde komen. (Aanvulling Locatiestudie Bedrijventerrein Hoogeveen, Adecs Oost bv, 2005).
De resultaten van deze aanvullende locatiestudie zijn in dit aanvullend MER samengevat.

1.2 MER en strategische milieubeoordeling

Vanaf 21 juli 2004 heeft de Europese richtlijn 2001/42 betreffende de strategische milieubeoordeling directe werking. De richtlijn is nog niet vertaald in nationale wetgeving. In de huidige situatie zijn er plannen die zowel onder de Europese richtlijn vallen, als onder de Nederlandse m.e.r.-plicht.

De richtlijn stelt dat voor bepaalde plannen en programma's die het kader vormen voor m.e.r.-plichtige besluiten, een strategische milieubeoordeling (SMB) uitgevoerd moet worden. In de richtlijn is een overgangsregeling opgenomen. Die houdt in dat de plicht voor een strategische milieubeoordeling niet geldt voor plannen waarvoor vóór 21 juli 2004 de *eerste formele stappen zijn gezet en het besluit genomen wordt binnen twee jaar na* inwerkingtreding van de richtlijn. Gezien het feit dat voor Buitenvaart de procedure opnieuw gestart wordt met een voorontwerp bestemmingsplan, zou de overgangsregeling niet van toepassing zijn.

Het bestemmingsplan voor bedrijventerrein Buitenvaart II is een m.e.r.-plichtig besluit. Of het bestemmingsplan ook een plan is waarvoor een strategische milieubeoordeling uitgevoerd moet worden, is afhankelijk van de vraag of het bestemmingsplan het kader vormt voor andere (toekomstige) m.e.r.-plichtige besluiten, zoals bijvoorbeeld milieuvergunningen voor bepaalde soorten inrichtingen. Het bestemmingsplan kan in theorie het kader zijn voor andere m.e.r.-plichtige activiteiten en zou daarmee onder de m.e.r.-plicht en de SMB-plicht vallen. Gezien de beoogde doelgroepen waarvoor het terrein wordt ontwikkeld valt het niet te verwachten dat dergelijke inrichtingen zich vestigen op Buitenvaart II
In de bedrijvenlijst is wel een aantal activiteiten opgenomen die in het besluit m.e.r. als m.e.r.-plichtig dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtig zijn opgenomen zoals bijvoorbeeld het vervaardigen van pulp, papier karton, metaaloppervlaktebehandeling, autoassemblage, bierbouwerijen. Voor een aantal activiteiten geldt dat in de VNG lijst die gebruikt is voor het opstellen van de bedrijvenlijst, geen drempels voor productieactiviteiten zijn opgenomen of *grenzen die afwijken van de grenzen uit het besluit m.e.r. Zo is bijvoorbeeld voor* autoassemblage de milieucategorie bepaald aan de hand van het bedrijfsoppervlak, terwijl in het besluit m.e.r. het maximaal aantal te produceren auto's is opgenomen.

Het ministerie van VROM heeft een handreiking opgesteld waarin inhoudelijke aandachtspunten voor de strategische milieubeoordeling zijn opgenomen. Voor Buitenvaart II is een inrichtingsMER (Milieueffectrapport) opgesteld. Deze aanvulling op het MER (in combinatie met het MER uit 2001) geeft invulling aan de inhoudelijke en procedurele vereisten die voor de strategische milieubeoordeling gelden.
De conclusie is daarom dat het MER (inclusief de aanvulling), voor zover het bestemmingsplan Buitenvaart II al onder de SMB-plicht zou vallen, het MER tevens invulling geeft aan de plicht een strategische milieubeoordeling uit te voeren. Daarom is geoordeeld dat geen aparte strategische milieubeoordeling nodig is.

1.3 Leeswijzer

De aanvulling wordt opgesteld om tegemoet te komen aan de kritiekpunten van de Raad van State en vormt een actualisatie van gegevens uit het inrichtingsMER van 2001. Actualisatie was nodig gezien de gewijzigde en voortschrijdende inzichten op sommige punten en nieuwe *regelgeving.*
Daarom gaat hoofdstuk 2 in op de vraag wat het probleem precies is. Met andere woorden wat zijn de kritiekpunten. Vervolgens is in dit hoofdstuk opgenomen hoe die problemen aangepakt zijn, welke zaken zijn gewijzigd of in een ander licht beoordeeld dienen te worden en welke procedure daarvoor gevolgd is of wordt.
Hoofdstuk 3 vat de resultaten van de aanvullende locatiestudie samen. Deze aanvullende studie bevestigt de eerder gemaakte keuze voor Buitenvaart II die nader gemotiveerd wordt. De aanvulling van het MER beperkt zich daarom ook tot de eerder gekozen locatie Buitenvaart II.

Hoofdstuk 4 gaat in op de autonome ontwikkelingen. Belangrijk wat dat betreft is dat inmiddels het eerste bedrijf zich in het noordelijk deel van Buitenvaart II gevestigd heeft.

In hoofdstuk 5 wordt het initiatief kort gepresenteerd. De begrenzing van Buitenvaart II staat in deze aanvulling niet ter discussie. Deze is voldoende gemotiveerd. In het

toetsingsadvies (21 december 2001) gaf de Commissie voor de milieueffectrapportage aan waardering te hebben voor de wijze waarop het voorkeursmodel tot stand is gekomen. Ook de kritiek van de Raad van State geeft geen aanleiding de begrenzing aan te passen. De punten waarop er wel wijzigingen in het initiatief zijn, zijn ook in hoofdstuk 5 opgenomen. In hoofdstuk 6 zijn de milieugevolgen beschreven.

Met de conclusies (hoofdstuk 7), beschrijving van leemten in kennis (hoofdstuk 8) en een aanzet voor een evaluatieprogramma (hoofdstuk 9) wordt de aanvulling voor het MER Buitenvaart II afgesloten.

2 Werkwijze

2.1 Uitspraak van de Raad van State

De kritiek van de Raad van State spits zich toe op de motivering van de locatieafweging tussen de locatie Buitenvaart II en de zogenaamde Oksellocatie.
Belangrijkste motivatie voor de keuze voor Buitenvaart II was de aanwezigheid van een betere ontsluiting. In de locatiestudie was bovendien geconcludeerd dat de Oksellocatie meer onderzoek vergde en aansluiting op het rijkswegennet pas op lange termijn mogelijk was, terwijl er nu direct behoefte was aan een bedrijventerrein.

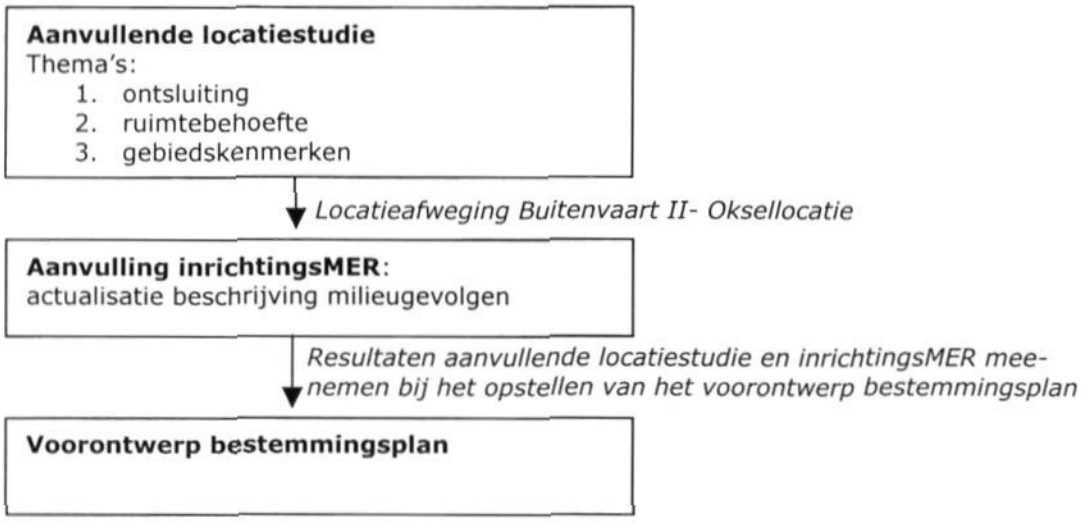
Naast de kritiek die de Raad van State had op de motivering van de locatiekeuze, was er kritiek op het feit dat de geluidzone industrielawaai niet op hetzelfde moment als het bestemmingsplan voor Buitenvaart was vastgesteld voor de omliggende bestemmingsplannen waarin deze zone was gelegen. Tijdens het herstel van de procedure voor het bestemmingsplan Buitenvaart II wordt dit rechtgezet. Voor het MER is op dit punt geen aanvullend onderzoek nodig.

Tot slot gaf de Raad van State mee dat op het moment dat het bestemmingsplan wederom betrekking zou hebben op gronden die onderdeel uitmaken van de ecologische hoofdstructuur, zij zou toetsen aan de basisbeschermingsregels van het Structuurschema Groene Ruimte. Inmiddels heeft de gemeente Hoogeveen de teksten van de Nota Ruimte zo geïnterpreteerd dat geconcludeerd kan worden dat de Ruime Jas gebieden (waar het zuidelijk blok van Buitenvaart II in ligt) niet behoren tot de EHS (Kamerbehandeling Nota Ruimte, maart 2005), dan wel daar hier het "nee, tenzij" principe niet geldt en dus de basisbeschermingsregels niet gelden. Bovendien heeft de provincie Drenthe in het kader van de Wet Ammoniak en Veehouderij de EHS begrensd, zodanig dat het Ruime Jas gebied tussen Alteveer en Hollandscheveld niet tot de EHS behoort. Op dit punt is daarom ook geen nader onderzoek nodig. Het gegeven dat het zuidelijk blok niet tot de EHS gerekend wordt, is meegenomen in de aanvullende locatiestudie.

2.2 Aanpak

In 2004/2005 is een aanvullende locatiestudie (Adecs oost bv, 2005) uitgevoerd. Hierin is een nadere afweging gemaakt tussen de Oksellocatie en Buitenvaart II. Deze studie gaat met name in op de kritiekpunten van de Raad van State:

1. Ontsluitingsmogelijkheden (en onmogelijkheden)
2. Onderbouwing van de noodzaak voor een bedrijventerrein
3. Gebiedskenmerken en ecologie



Figuur 1 Werkwijze aanvullend MER-onderzoek

In deze aanvulling wordt op basis van de resultaten van de aanvullende locatiestudie en gewijzigde inzichten sinds 2001, de beschrijving van de milieugevolgen geactualiseerd. In figuur 1 is de werkwijze schematisch aangegeven.

2.3 Aanvullende onderzoeken

Locatieafweging Buitenvaart II- Oksellocatie
Het stedenbouwkundig bureau Alle Hosper heeft een stedenbouwkundige/landschappelijke analyse van de Oksellocatie uitgevoerd (rapportage OXEL, variantenstudie, oktober 2004). In deze studie zijn de mogelijkheden voor het realiseren van een bedrijventerrein van ongeveer 100 hectare in de oksellocatie onderzocht. De ontsluitingsmogelijkheden zijn in de varianten meegenomen (zie hoofdstuk 3).

Ruimtebehoefte
ETIN adviseurs (rapport Behoefteraming bedrijventerrein Hoogeveen, nogmaals bezien december 2004) heeft de ruimtebehoefte geactualiseerd.
De conclusie van het onderzoek is dat er de komende jaren voldoende vraag naar bedrijventerreinen blijft ontstaan in Hoogeveen om Buitenvaart II (het noordelijk en zuidelijk blok) te kunnen ontwikkelen. Omdat hiermee de noodzaak voor Buitenvaart II nogmaals is aangetoond, gaat deze aanvulling voor het MER hier niet nader op in.

Gebiedskenmerken
EcoGroen Advies heeft onderzoek uitgevoerd naar de gebiedskenmerken en flora en fauna van het gebied tussen de N48 en Hollandsche Veld waar beide alternatieve locaties in liggen. Opnieuw is gekeken naar beperkingen die mogelijk voortvloeien uit de ligging nabij of in gebieden met een beschermende status (rapportage Locatiekeuzeonderzoek Buitenvaart II/ Oksellocatie, Ecologische gebiedsanalyse, november 2004, Ecogroen Advies).
De resultaten van dit onderzoek zijn verwerkt in het aanvullend locatieonderzoek en samengevat in hoofdstuk 3 van deze Aanvulling MER.

Actualisatie milieugevolgen
Vanwege voortschrijdend inzicht en jurisprudentie is op een aantal andere punten een actualisatie nodig voor een correcte beschrijving van de milieugevolgen. Voor deze aanvulling betreft het de volgende punten:

- De ontsluiting. Een punt van aandacht was en is de aansluiting van de verlengde Mr. Cramerweg op de Riegshoogtendijk. Deze ontsluiting is nu nader uitgewerkt, zodanig dat het verkeer vanaf de aansluiting op de A37 via de Verlengde Mr.Cramerweg met een boogstraal op de Riegshoogtendijk komt en vervolgens weer met een boogstraal op de Carstensdijk naar Elim wordt geleid. Dit betekent dat het verkeer uit het noorden en uit het zuiden voorrang moet verlenen op dit doorgaande verkeer. Verder is de snelheid hier 60 km/uur en is op de Riegshoogtendijk een inhaalverbod ingesteld. Dit alles in verband met de verkeersveiligheid.
- De eventuele extra ontsluiting van het zuidelijk blok (Riegmeer) naar het westen (N48) is nader onderzocht. Gebleken is dat uit verkeersberekeningen met het nieuwe verkeersmodel van de gemeente, de intensiteiten op de Riegshoogtendijk en de (Verlengde) Mr.Cramerweg zodanig zijn, dat geen congestie op de Mr.Cramerweg zal ontstaan. Mocht er in de verre toekomst, wanneer alle bedrijventerreinen volledig volgebouwd zijn, toch congestie optreden, dan is er voldoende ruimte om extra stroken aan te leggen om dit probleem op te lossen. Een verbinding naar de N48 wordt niet (meer) noodzakelijk geacht. Bovendien heeft de Structuurvisie van Hoogeveen geconcludeerd dat een dergelijke verbinding ook niet wenselijk is.
- Onderzoek naar luchtkwaliteit. Afgelopen jaar is er jurisprudentie ontstaan over hoe om te gaan met luchtkwaliteit. Een aantal plannen is door de Raad van State vernietigd *vanwege het niet voldoen aan de normen uit het Besluit Luchtkwaliteit. Dit is reden om* de luchtkwaliteit vanwege Buitenvaart II nu nader te onderzoeken. Er is een onderzoek uitgevoerd door Bureau Stroop.
- Externe veiligheid: afgelopen jaar is het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) van kracht geworden. Buitenvaart II moet daarom getoetst worden aan deze nieuwe regelgeving. Dit heeft met name gevolgen voor het LPG-station aan de Mr. Cramerweg. Daarnaast zijn de inzichten (niet de regelgeving!) voor wat betreft de veiligheidseisen van de gasleidingen gewijzigd. Hierover heeft uitvoerig overleg plaatsgevonden met de Gasunie en zijn hier en daar de profielen van wegen aangepast.
- Archeologie. Het verdrag van Malta wordt in 2005 in een wettelijke regeling vastgelegd. Voor Buitenvaart is bekeken of aan het verdrag voldaan wordt met het huidige plan.
- In de periode 2001-2004 zijn diverse onderzoeken naar flora en fauna uitgevoerd en is ontheffing in het kader van de flora en faunawet aangevraagd en voor het noordelijk blok verleend. De resultaten zijn in dit Aanvullende MER samengevat.

2.4 Procedure

Omdat het initiatief zelf (bedrijventerrein met een omvang van ongeveer 100 hectare netto, circa 170 hectare bruto) niet ter discussie staat[1] is het initiatief niet gewijzigd. Na overleg heeft de Commissie voor de m.e.r. aangegeven dat de richtlijnen zoals vastgesteld op 30 maart 2000 van toepassing blijven, het MER gehandhaafd kan worden en deze geactualiseerd kan worden met een Aanvulling.

De aanvulling op het MER wordt opgesteld voor het bestemmingsplan.
Vanwege de gewijzigde regelgeving is gekozen voor een herstel van het bestemmingsplan met opnieuw een voorontwerp.

De aanvulling op het MER zal (met het MER uit 2001) tegelijkertijd met het (nieuwe) voorontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd worden. Dan ook wordt het MER ter toetsing aan de Commissie voor de m.e.r. voorgelegd. De gemeente neemt de resultaten van het toetsingsadvies mee in het ontwerp bestemmingsplan.

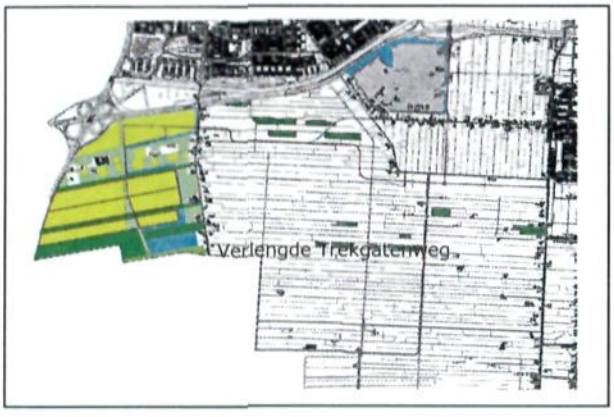
[1] ETIN Adviseurs concludeert dat de ruimtebehoefte van 2004 tot 2015 ongeveer 100 hectare is. De ruimtebehoefte van Buitenvaart II wordt daarmee bevestigd.

3 Aanvulling locatiestudie

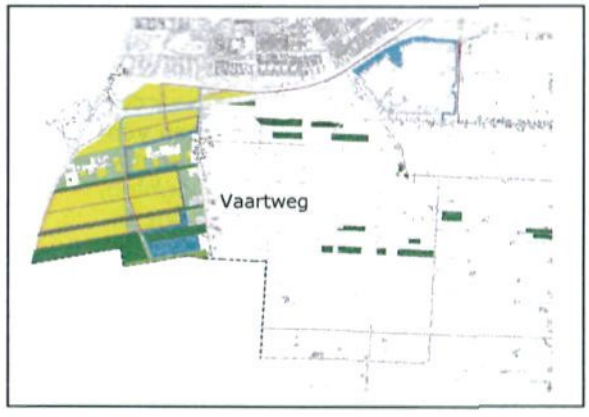
3.1 Varianten aanvullend locatieonderzoek

In de aanvullende locatiestudie is de oksellocatie (met drie verschillende ontsluitingsvarianten) afgezet tegen Buitenvaart II (voor de totstandkoming van de drie ontsluitingsvarianten zie de rapportage Aanvulling Locatiestudie bedrijventerrein Hoogeveen, 2005, Adecs Oost bv). De varianten voor de Oksellocatie zijn door bureau Alle Hosper uitgewerkt in de rapportage "Oxel" (2004).

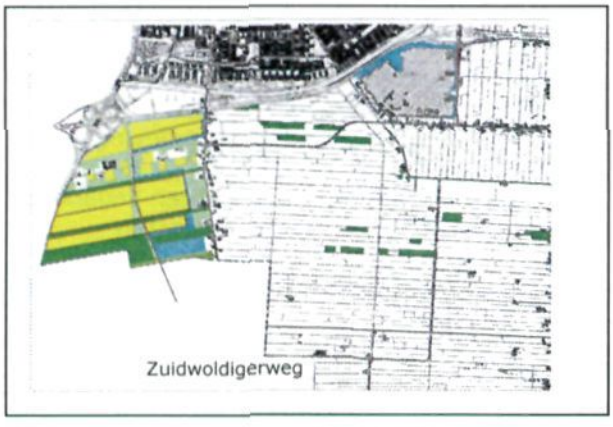
De varianten zijn in figuur 2 weergegeven.



Oksellocatie ontsloten via Verlengde Trekgatenweg



Oksellocatie ontsloten via de Vaartweg



Oksellocatie ontsloten via de Zuidwoldigerweg

Buitenvaart II

Figuur 2 Varianten Oksellocatie en Buitenvaart II (uit: aanvulling locatiestudie)

3.2 Locatieafweging

De afweging uit de aanvullende locatiestudie is in een overzicht samengevat (zie pagina 11). In het overzicht zijn belemmeringen die de locatie ongeschikt maken voor het realiseren van een bedrijventerrein met rood gemarkeerd. Met de kleur groen is aangegeven dat die variant op dat aspect de beste variant is. Tenslotte is met geel aangegeven dat de variant op dat aspect als slechtste scoort. De volledige afweging en toelichting is terug te vinden in het aanvullend locatieonderzoek (Adecs Oost bv, 2005).

Varianten	**Oksellocatie**			**Buitenvaart II**
Criteria	**Zuidwolder-weg**	**Verlengde Trekgatenweg**	**Vaartweg**	
Stedenbouw				
Ligging ten opzichte van het stedelijk *netwerk*	Locatie ligt dicht bij de stad, maar door de moeizame ontsluiting niet in het stedelijk netwerk			Aansluiting op stedelijk netwerk *is goed*
Ontsluitings-mogelijkheden	Eén ontsluiting is mogelijk, een tweede ontsluiting vergt veel infrastructuur en kunstwerken (tegen hoge kosten) en/of natuurcompensatie			Twee ontsluitingen mogelijk
Verkeerskundige aspecten				
	Verkeerskundig aanvaardbaar. Punten van aandacht: filevorming, weg ligt op grondgebied gemeente De Wolden. Afstand tot N48 is 7 km.	Verkeerskundig aanvaardbaar. Punt van aandacht: afwikkeling plaatselijk verkeer, bereikbaarheid bestaande percelen. Afstand tot A37 is 5 km.	Verkeerskundig onaanvaard-baar	Verkeerskundig aanvaardbaar. Afstand tot A37 is max. ca 3 km.
Gebiedsken-merken/ecologie				
Ecologische hoofdstructuur	Aantasting EHS, compensatie noodzakelijk	Geen aantasting EHS	Geen aantasting EHS	Geen aantas-ting EHS
Beschermde gebieden	Geen beschermde *gebieden in de* omgeving	Geen beschermde *gebieden in de* omgeving	Geen beschermde *gebieden in de* omgeving	Geen beschermde gebieden in de *omgeving*
Aard- en bodemkundige waarde	Mogelijk negatieve effecten	Geen negatieve effecten	Geen negatieve effecten	Geen negatieve effecten
Beschermde soorten	Strikt beschermde soort (Das) aanwezig. De aanwezigheid van een dassenburcht maakt het gebied voor 50 tot 75% onbruikbaar voor het realiseren van een bedrijventerrein			Strikt bescherm-de soorten aan-wezig (Poel-kikker). Onthef-fing voor het noordelijk blok is al verleend. Compensatie-maatregelen zijn al in uitvoering op basis van een door LNV goed-gekeurd com-pensatieplan.

Figuur 3 Afweging locatiekeuze samengevat (bron: aanvulling Locatiestudie (Adecs Oost bv, 2005)

In het aanvullend locatie onderzoek is op drie thema's een afweging gemaakt: stedenbouw, verkeerskundige aspecten en gebiedskenmerken/ecologie. Voor de drie thema 's gelden de volgende constateringen:

Stedenbouw
- De locatie Buitenvaart II sluit beter aan op de stad. Dit komt doordat deze locatie direct op de stedelijke wegenstructuur is aan te sluiten. Dit geldt niet voor de Oksellocatie
- Voor Buitenvaart II zijn twee ontsluitingen mogelijk. Bij de Oksellocatie is dat alleen mogelijk door van de drie mogelijkheden er twee te benutten. Gezien de bezwaren van de ontsluitingsmogelijkheden is dit moeilijk te realiseren (zie toelichting onder verkeerskundige aspecten). Een tweede ontsluiting is zeer gewenst met name in geval van calamiteiten en voor de bereikbaarheid van hulpdiensten.

Verkeerskundige aspecten
- Verkeerskundig is een ontsluiting van de Oksellocatie via de Vaartweg onaanvaardbaar. De overige twee ontsluitingen van de oksellocatie zijn weliswaar verkeerskundig aanvaardbaar, maar vergen meer infrastructuur (weglengte en kunstwerken) dan de ontsluiting van Buitenvaart II, en brengen daardoor ook hogere kosten met zich mee.

Gebiedskenmerken en ecologie
Ecologische hoofdstructuur
- Bij de variant waarbij de ontsluiting plaatsvindt via de Zuidwolderweg treedt schade op aan de EHS. Deze variant is daarom niet gewenst. Bij de overige varianten treedt geen schade op.

Beschermde gebieden
- Voor geen van de varianten treden negatieve effecten op beschermde gebieden op. In de nabijheid van de varianten bevinden zich immers geen gebieden met een beschermde status.

Aard- en bodemkundige waarden
- Bij de variant Zuidwoldigerweg is sprake van een negatief effect omdat zich in dit gebied aardkundige en bodemkundige waarden voordoen (POP II, 2004, provincie Drenthe).

Beschermde soorten
- In de Oksellocatie is een omvangrijke dassenburcht met bijburchten aangetroffen. Omdat de Das een strikt te beschermen soort (burcht en foerageergebied) is, is de Oksellocatie als ongeschikt aan te merken voor een bedrijventerrein. Een ontheffing is alleen mogelijk indien er sprake is van een essentieel openbaar belang, waarvoor geen andere bevredigende oplossingen denkbaar zijn.
- Ook in Buitenvaart II komen beschermde soorten voor (Poelkikker). Nu is echter al duidelijk dat een ontheffing in het kader van de flora en faunawet mogelijk is voor het zuidelijk deel. Voor het noordelijk deel is in februari 2004 al een ontheffing verleend. Het compensatieplan dat is opgesteld en goedgekeurd door LNV, is inmiddels in uitvoering.

3.3 Resultaat locatieafweging

Voor de locatieafweging zijn de volgende conclusies te trekken:
4. Op alle genoemde punten wordt Buitenvaart II in ieder geval even goed maar over het algemeen beter beoordeeld dan de overige varianten.
5. De aanwezigheid van de Das en de functie die de Oksellocatie voor een groot deel als foerageergebied heeft, maakt de Oksellocatie ongeschikt voor een bedrijventerrein. Een ontheffing is niet mogelijk, nu gebleken is dat er een bevredigend alternatief is (Buitenvaart II).
6. Het voorkomen van de strikt beschermde soorten in Buitenvaart II (Poelkikker) is geen belemmering voor het realiseren van een bedrijventerrein. Compensatie blijkt goed mogelijk. Een ontheffing voor het noordelijk blok van Buitenvaart II is al verleend en voor het zuidelijk deel te verwachten. Compensatie is inmiddels ook al in uitvoering.

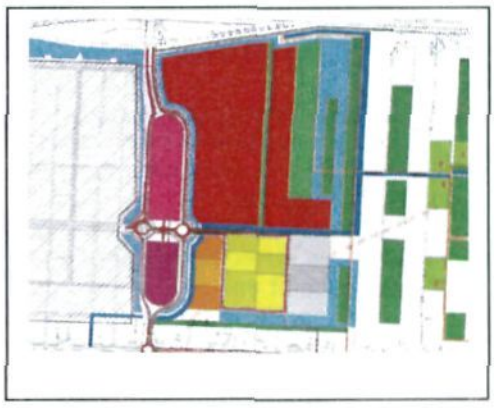
Gezien bovenstaande gaat de voorkeur uit naar de locatie Buitenvaart II.

4 Bestaande situatie en autonome ontwikkelingen

4.1 Bestaande situatie

Algemeen
Sinds het MER uit 2001 (zie hoofdstuk 5 in het MER 2001) hebben zich verschillende ontwikkelingen voorgedaan. Buitenvaart I is bijvoorbeeld bouwrijp gemaakt en de uitgifte van bedrijfskavels vindt inmiddels plaats.
Deze paragraaf gaat kort in op de ontwikkelingen die ná afronding van het MER uit 2001 hebben plaatsgevonden. Een complete beschrijving van de bestaande situatie is terug te vinden in hoofdstuk 5 van het MER uit 2001 (Adecs bv).

Bebouwing: DOC
DOC (Drents Overijsselse Combinatie) Kaas heeft zich op een gebied van circa 5 hectare in het noordelijk blok van Buitenvaart II gevestigd. In totaal is 18 ha voor DOC op Buitenvaart II gereserveerd.
De DOC wilde in Hoogeveen grootschalig uitbreiden. Op de oude locatie in het centrum van Hoogeveen was hiervoor geen plaats. Ook Buitenvaart I kon het bedrijf niet herbergen vanwege de milieuzonering van dit terrein, de woon-werklocaties en de grootte van het terrein (totaal 18 ha) dat DOC nodig had.
Op onderstaande figuur 4 is de aanbouw van de nieuwe kaasfabriek (eerste 5 ha) weergegeven. Een gedeelte van de fabriek is al in werking.



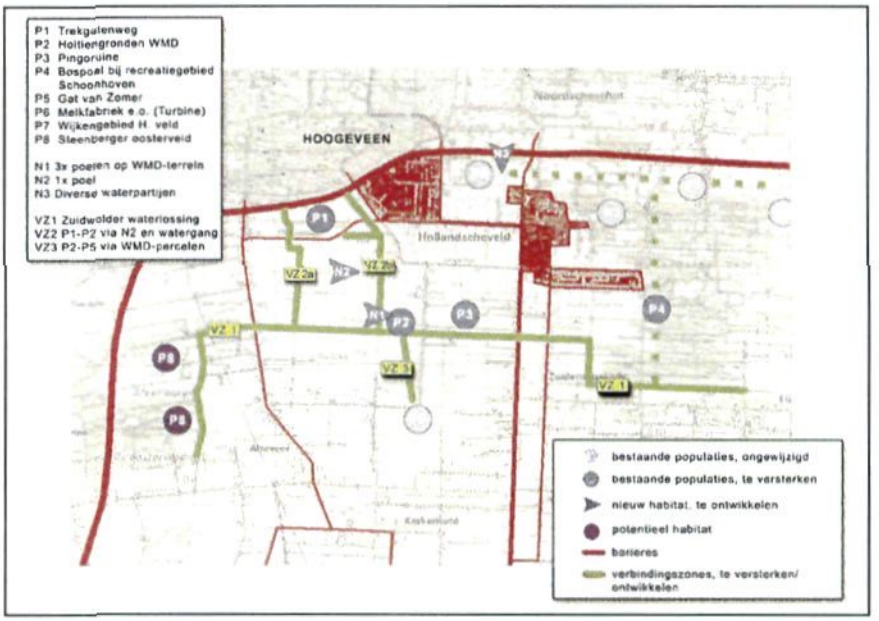
Figuur 4 DOC in aanbouw

Flora en fauna
Uit het MER uit 2001 bleek er voor verschillende soorten nog geen volledig beeld te zijn (o.a. paragraaf 5.6.2). De implementatie van de Europese richtlijn in de flora- en faunawet, heeft het noodzakelijk gemaakt nader onderzoek uit te voeren. Er is veel onderzoek uit gevoerd (zie ook hoofdstuk 6). Voor de Poelkikker (strikt beschermde soort) is tevens een compensatieplan opgesteld.
Ongeacht de ontwikkeling van Buitenvaart II, worden onverkort de maatregelen uit het compensatieplan Poelkikker doorgevoerd ten behoeve van het duurzaam voortbestaan van de Poelkikker en de modderkruiper in dit gebied.

De volgende maatregelen zijn inmiddels uitgevoerd:
- De onderhoudsmaatregelen op locatie P1 (Trekgatenweg)
- *De aanleg van 3 poelen (N1) op locatie P2 (WaterleidingMaatschappij Drenthe-terrein* Holtien)
- De onderhoudsmaatregelen op locatie P4 (bospoel Schoonhoven)

Een aantal nog uit te voeren maatregelen worden in de volgende paragraaf autonome ontwikkelingen beschreven.

Figuur 5 Poelkikker



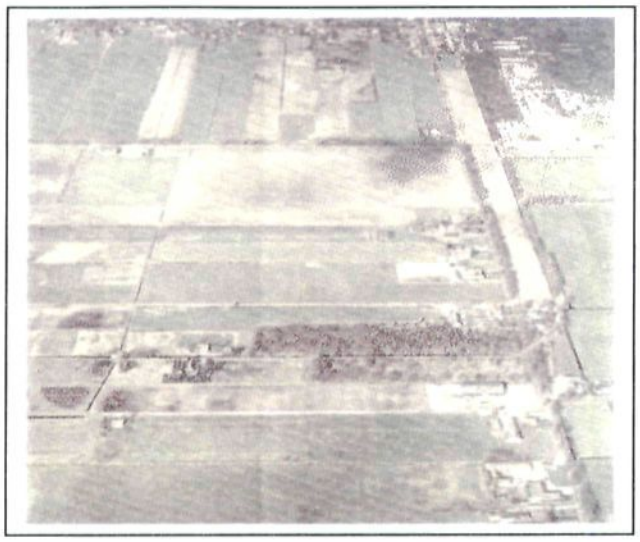
Voor Buitenvaart II noordelijk Blok is op 3 februari 2004 ontheffing van de Flora en Faunawet verkregen. Voor het zuidelijk blok heeft LNV reeds aangegeven dat ontheffing verleend kan worden. Alle compenserende maatregelen hebben betrekking op de Poelkikker. Uitgebreide informatie over de genomen maatregelen is terug te vinden in het Compensatieplan Poelkikker van EcoGroen, Advies september 2003 en de ontheffingsbeschikking, LNV agentschap Laser februari 2004.

Pingoruïne[2]

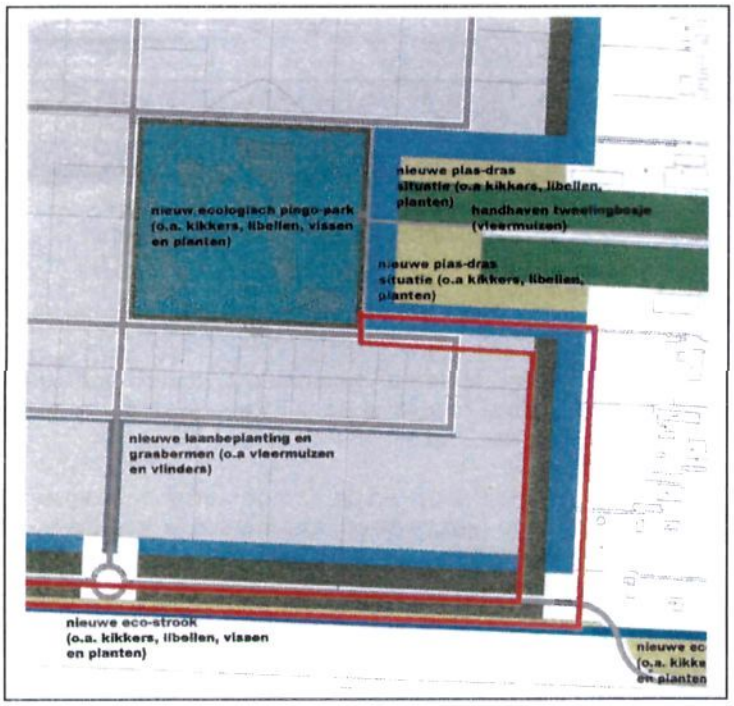
De Pingoruïne, die in het zuidelijk blok is ingepast, is van archeologische landschappelijke waarde en wordt bovendien bevolkt door een grote populatie Poelkikkers. Daardoor maakt het ook onderdeel uit van het Compensatieplan Poelkikker.

Twee woningen en hun areaal zijn aangekocht ten behoeve van de duurzame bescherming van de Pingoruïne. De gemeente wil deze blijvend beschermen, onafhankelijk van de ontwikkeling van Buitenvaart II. De resterende gronden t.b.v. de bescherming van de Pingoruïne zijn reeds grotendeels in gemeentelijk bezit.

[2] Een pingoruïne is een overblijfsel van een pingo uit de ijstijd. Een pingo is ontstaan doordat grondwater door de druk van omringend bevroren grond omhoog geduwd wordt. Het water bevriest dan en vormt een ijslens onder het maaiveld die zich door de ontstane druk omhoog verplaatst. Hierdoor ontstaat een heuvel met binnenin deze ijslens. Als het algehele klimaat opwarmt smelt deze ijslens waardoor de heuvel "inklapt" met als resultaat een laagte met rondom een hogere zogenaamde ringwal als gevolg van het afglijden van bodemmateriaal. De pingoruïne wordt in de loop van de tijd veelal opgevuld met water en/of veen.



Figuur 6a Luchtfoto van de pingoruïne. De donkere cirkel linksonder is de feitelijke pingoruïne, rechts ervan ligt het Tweelingbosje. Op de achtergrond is de lintbebouwing van Hollandscheveld zichtbaar.



Figuur 6b Inrichtingsplan pingoruïne

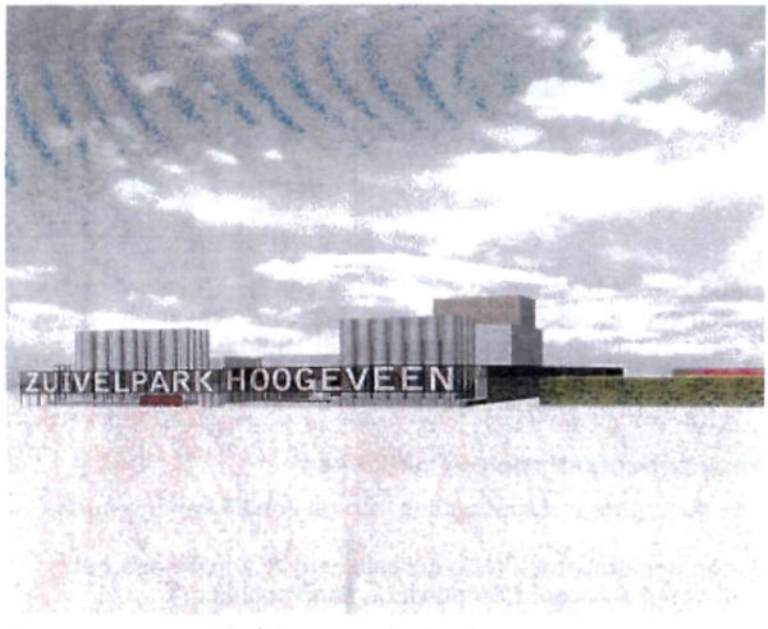
4.2 Autonome ontwikkelingen

Onder autonome ontwikkelingen vallen die ontwikkelingen waarover al een besluit is genomen of waarvan procedures en/of uitvoering al in gang is gezet. In onderstaande zijn de autonome ontwikkelingen aangegeven.

4.2.1 Uitbreiding DOC

DOC is momenteel bezig met de realisatie van een nieuw zuivelpark op het noordelijke blok van Buitenvaart II. 5 Hectare is inmiddels bebouwd (zie ook paragraaf 4.1).

De bouwplannen worden gerealiseerd middels vrijstellingen ex artikel 19 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijk Ordening (op basis van een algemene verklaring van geen bezwaar). De vrijstellingsprocedures van de verschillende bouwplannen bevinden zich in verschillende stadia: van behandeling van bezwaren bij de bezwaarschriftencommissie tot behandeling van hoger beroep bij de Raad van State.
In de praktijk is de bebouwing, waarvoor bovengenoemde bouwaanvragen zijn ingediend, voor het overgrote deel al gerealiseerd en de fabriek is deels al in werking.

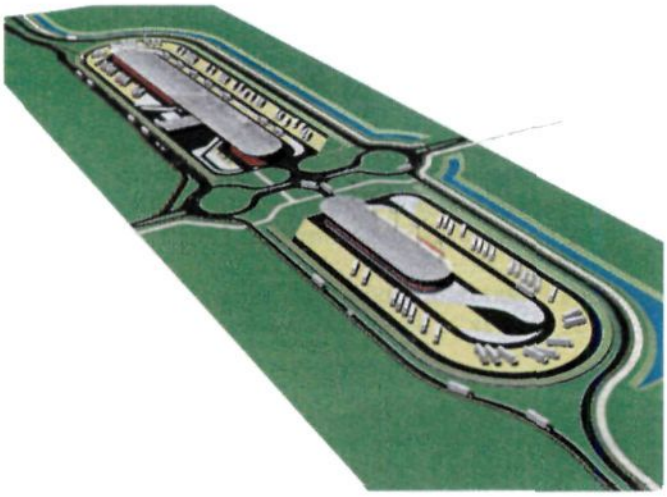


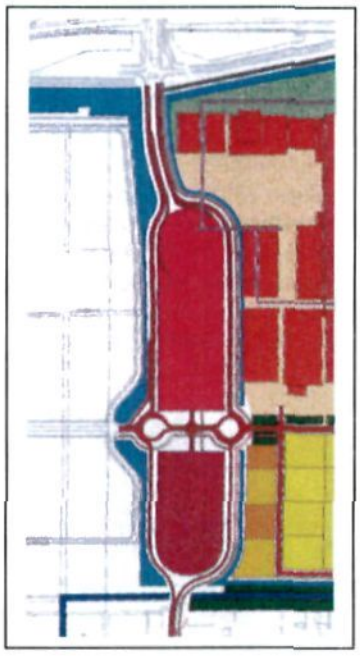
Figuur 7 Schets eindsituatie zuivelpark DOC

Het DOC zal op termijn uitgroeien naar ca. 18 hectare. Het deel dat nu gerealiseerd is vormt het centrale deel van het uiteindelijk totaal te realiseren zuivelpark.

4.2.2 Ontwikkeling Turbine

De "Turbine" is een gebied van ca 4 ha binnen de ontsluitingsinfrastructuur van de bedrijventerreinen. De entrees van Buitenvaart I en Buitenvaart II komen hierop. Binnen dit gebied komt een servicecentrum, waarin alle snelweggerelateerde en aan het bedrijventerrein gerelateerde dienstverlening kan worden gerealiseerd.



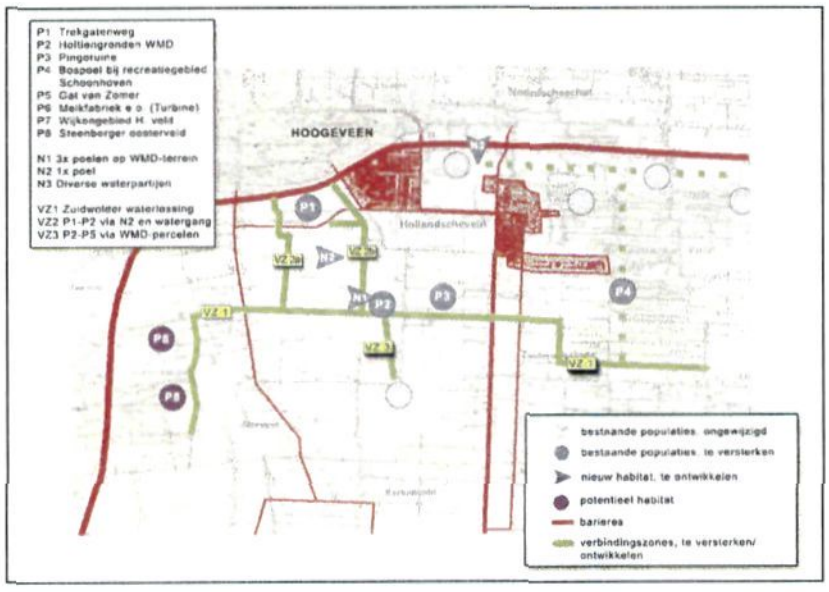


Figuur 8 Planschetsen Turbine

Vanwege de slechte marktsituatie zijn de plannen voor realisatie van de "Turbine" op de lange baan geschoven. Indien zich een ontwikkelaar aandient met concrete realisatieplannen, dan kan via een vrijstellingprocedure ex artikel 19 lid 2 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (op basis van de algemene verklaring van geen bezwaar) het bouwplan worden gerealiseerd.

4.2.3 Flora en fauna: Compensatiemaatregelen Poelkikker

Een aantal maatregelen voor de duurzame instandhouding van de Poelkikker zijn nu al uitgevoerd (zie paragraaf 4.1).
Voor 1 januari 2006 dient ook nog een stapsteen (N2) gerealiseerd te zijn binnen het *zoekgebied zoals aangegeven in figuur 9 (bron: Compensatieplan Poelkikker)*



Figuur 9 Uit te voeren compensatiemaatregelen

Het moment waarop de verbindingszones op locatie P1 (Trekgatenweg) zoals aangegeven in figuur 10 van het Compensatieplan gerealiseerd dienen te zijn (zie figuur 9), wordt afhankelijk gesteld van de maatregelen die in de ruilverkaveling Zuidwolde-Noord/Beneden-Egge worden uitgevoerd ter verbetering van de watergangen VZ2a en VZ2b. De verbindingszones dienen in ieder geval gerealiseerd te zijn op het moment dat de inrichting van de watergangen VZ2a en VZ2b gereed is.

Door het behoud van de pingoruïne, de poelen op het WMD-terrein en de verschillende verbindingszones, ontstaat een extra groot leefgebied voor Poelkikkers. Daarnaast is de geplande provinciale ecologische verbindingszone langs de Zuidwolder waterlossing van belang. Deze wordt verder vorm gegeven bij de aanleg van het zuidelijk blok.

5 Beschrijving van het initiatief

Aan de hoofdlijnen en achterliggende ambities en maatschappelijk belang van het initiatief is sinds 2001 niets gewijzigd. Het college van Burgemeester en Wethouders heeft daarom bij besluit van 1 juni 2004 aangegeven de procedure voor het plan Buitenvaart II te willen herstellen. Met deze aanvulling van het MER, de aanvulling op de locatiekeuze studie (Aanvullend locatieonderzoek, Adecs Oost bv, 2005) en een nader analyse van de behoefteraming (Behoefteraming Bedrijventerrein Hoogeveen, nogmaals bezien, ETIN Adviseurs, december 2004) wordt tegemoet gekomen aan de wens van een betere motivering en onderbouwing van het initiatief.

Als gevolg van voortschrijdend inzicht bij de Gasunie, jurisprudentie op het gebied van luchtkwaliteit en veranderende regelgeving voor externe veiligheid (Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen), zijn enkele detailaanpassingen ter verbetering van het initiatief doorgevoerd. Deze verbeteringen passen binnen de context van de ambities die in het MER uit 2001 zijn gesteld. De detailaanpassingen worden in dit hoofdstuk toegelicht (paragraaf 5.2 en 5.3).

5.1 Initiatief Buitenvaart II Twee kernen model

Buitenvaart II is een bedrijventerrein van ongeveer 100 hectare netto, bedoeld voor bedrijven uit de milieucategorieën 1 tot en met 4. Het initiatief is in grote lijnen ongewijzigd ten opzichte van het initiatief waarvoor het MER in 2001 is opgesteld. In deze paragraaf is het initiatief kort toegelicht.

Het bedrijventerrein bestaat uit twee kernen. Het terrein is opgedeeld in Buitenvaart II Noordelijk blok (ongeveer 27 hectare netto) en Buitenvaart II Zuidelijk Blok (ongeveer 70 ha netto) ook wel Riegmeer genoemd.
Het noordelijk blok 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. In het noordelijk blok is inmiddels het zuivelpark DOC gepland en deels gerealiseerd. De Turbine maakt ook deel uit van dit noordelijk blok. Dit is een servicegebied, waar vooral snelweg gerelateerde functies zullen worden gesitueerd en waar om deze reden de *ontsluitingsinfrastructuur is gelegen.*
Het zuidelijk blok heeft een eigen identiteit en is ruimtelijk onafhankelijk. Het zuidelijk deel is door middel van de verlengde Mr. Cramerweg rechtstreeks met de snelweg A37 verbonden.

Beide blokken zijn van elkaar gescheiden door een open gebied tussen het Hollandscheveldse Opgaande en de Lange Dijk. Dit open gebied heeft een grotendeels agrarische invulling en fungeert als een buffer om de openheid van het landschap te behouden, en is gespaard vanwege de grote cultuurhistorische waarde. De afstand tussen beide blokken is circa 500 meter.

In figuur 10 is de kaart afgebeeld van het ontwerp van Buitenvaart II waarop het voorontwerp Bestemmingsplan is gebaseerd.

Figuur 10 Het initiatief Buitenvaart II

Uitvoerige beschrijving van de ruimtelijke aspecten, landschappelijke componenten, programmatische en inrichtingsaspecten zijn opgenomen in het MER 2001 en hoofdstuk 4 van het voorontwerp bestemmingsplan.

Gezien het feit dat er in het plan nauwelijks wijzigingen zijn doorgevoerd, kunnen we concluderen dat het plan nog steeds voldoet aan de geformuleerde ambities voor milieu, cultuurhistorie, verkeer, leefbaarheid, recreatie, en duurzaamheid zoals inzichtelijk gemaakt en beschreven in het MER en overgenomen in het voorontwerp bestemmingsplan (hoofdstuk 4, MER Hoogeveen Buitenvaart II, Adecs bv, 2001).

5.2 Fasering van het initiatief

De fasering van de aanleg van het bedrijventerrein Buitenvaart II inclusief het zuidelijk blok Riegmeer, is afhankelijk van de marktontwikkelingen. Er wordt vanuit gegaan dat pas als Buitenvaart I geheel is uitgegeven, het zuidelijk deel van het noordelijk blok zal worden bouwrijp gemaakt en uitgegeven. Dit zal overigens door een projectontwikkelaar gebeuren. In die fase zal de gemeente starten met het bouwrijpmaken van een gedeelte van Riegmeer. Dit zal gebeuren enerzijds afhankelijk van de vraag, anderzijds afhankelijk van de

verwerving en het moment waarop de Verlengde Mr. Cramerweg kan worden doorgetrokken tot aan de Riegshoogtendijk.

5.3 Ontsluiting van het Terrein

Het bedrijventerrein is aan meerdere zijden ontsloten. De belangrijkste routes zijn aan de noordzijde via de A37 en aan de zuidzijde via de Riegshoogtendijk (richting Elim). Hoofdontsluiting vormt de Mr. Cramerweg.

De verkeerskundige ontsluiting zoals in het MER en (voorontwerp) bestemmingsplan zijn opgenomen blijven gehandhaafd, te weten:

- Het bedrijventerrein wordt ontsloten door de Mr. Cramerweg naar de A37.
- 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 bestaande traject vanaf de noordelijke op- en afrit van de A37 tot en met de ingang van Buitenvaart I wordt verbreed tot 2 x 2 rijstroken.
- Door de verdubbeling en het te verwachten verkeersaanbod, wordt de rotonde aan de noordzijde van de A37 vervangen door een kruispunt met een verkeersregelinstallatie.
- Ook het kruispunt met de aan de zuidzijde gelegen op- en afrit wordt uitgebreid en beveiligd met een verkeersregelinstallatie.
- Vanaf de kruising met het Hollandscheveldse Opgaande langs het Zuidelijk Blok naar de kruising met de Riegshoogtendijk wordt de verlengde Mr. Cramerweg een 2x 1 baansweg.
- Het Noordelijk Blok is bereikbaar via de kluifrotonde in de Turbine. Het Zuidelijk blok is bereikbaar via twee rotondes, een halverwege de Mr. Cramerweg aan de westzijde van het Blok en een halverwege de zuidzijde.
- De Mr. Cramerweg eindigt met een vlakke brug over de Zuidwolder Waterlossing en komt met een boog aan op de Riegshoogtendijk en loopt vervolgens verder met een bocht naar de Carstensdijk richting Elim.
- De toekomst van de Trekgatenweg is nog in studie. Een probleem is het verkeer dat via de Trekgatenweg vanaf Alteveer een verbinding zoekt met de Mr. Cramerweg om vervolgens via de kern van Hoogeveen de snelweg te bereiken. Op termijn wordt een knip voorgesteld op deze kruising om het doorgaand verkeer te weren. Dit wordt in overleg met bewoners nader bepaald.
- Er komt een fietsroute van het centrum van Hoogeveen naar de bedrijventerreinen, de dorpen ten zuidoosten van Hoogeveen en naar de bossen rondom de recreatieplan Schoonhoven ten oosten van het dorp Hollandscheveld. Hiervoor wordt een fietsbrug gemaakt over de Hoogeveensche Vaart en de A37. De Lange Dijk is onderdeel van deze route en zal naast fietsers, alleen nog voor bestemmingsverkeer toegankelijk zijn.
- Op de Krakeelsedijk wordt een fietspad aangelegd. In het gebied onder de Krakeelse Dijk en tussen het Hollandscheveldse Opgaande en onder de Lange Dijk komen verspreid een zestal woningen en wandelroutes.
- In de noordoost oksel van de Kruising Mr. Cramerweg / A37 komt een overstappunt voor bussen en een carpoolplaats.

Uit recente gemeentelijke verkeerskundige berekeningen blijkt (Toelichting verkeersafwikkeling Buitenvaart II Turbine/kluifrotonde tussen Buitenvaart I en Buitenvaart II, gemeentelijk rapport , 3 juni 2004) dat ontsluiting van Buitenvaart I, de DOC, de Turbine en in de toekomst Buitenvaart II goed in te passen is, zeker nadat de rotonde bij de Weg om de Oost/Mr. Cramerweg wordt omgebouwd tot een kruispunt met verkeersregelinginstallatie. Op basis van nieuwe verkeerskundige studie blijkt de toename van de verkeersintensiteiten mee te vallen (Toelichting verkeersafwikkeling Buitenvaart II Turbine/kluifrotonde tussen Buitenvaart I en Buitenvaart II, gemeentelijk rapport , 3 juni 2004). Uit deze nieuwe

berekeningen blijkt dat de verwachte intensiteiten over 10 jaar zodanig zijn dat met de voorgestelde aanpassingen van de infrastructuur volstaan kan worden.
Een derde aansluiting (waarvan eerder gedacht werd dat die gezien de capaciteiten noodzakelijk zou zijn), bijvoorbeeld naar de N48 toe, blijkt op basis van dat verkeersonderzoek (Verkeer op Riegshoogtendijk, gemeente Hoogeveen, 3 februari 2004) niet noodzakelijk. Dit wordt bevestigd door berekeningen van juli 2005 (Buitenvaart, intensiteiten juli 2005). In de door de Raad vastgestelde Structuurvisie Hoogeveen Ruim Gezien 2015 - 2030, Kuiper Compagnons, december 2004) is aangegeven dat een efficiënt ruimtegebruik, hoogwaardige bebouwing en een goed ontsluiting op de A37 gewaarborgd is, waardoor een verbinding tussen het Zuidelijk Blok (Riegmeer) en de N48 verkeerstechnisch overbodig is. Deze verbinding is bovendien landschappelijk ongewenst.

Door de aanleg van de Turbine in het Noordelijk blok, tussen Buitenvaart II en Buitenvaart I wordt de verkeersafwikkeling ook voor Buitenvaart I verbeterd. De Turbine is de verdeelsleutel van de hoofdstroom van het verkeer in dit gebied. Om een doorsteek mogelijk te maken tussen Buitenvaart I en II wordt in het midden van de Turbine een zogenaamde kluifrotonde toegepast.
De ontwikkeling van de Turbine met daaromheen de kluifrotonde, en de verbreding van de Mr. Cramerweg is de opvang van de groeiende intensiteiten goed mogelijk.

De Riegshoogtendijk is vooruitlopend op de ontwikkelingen tot een 60 km weg omgevormd en met belijning en drempels aangepast.
De exacte inrichting van de verbinding met de Riegshoogtendijk moet nog bepaald worden. Vooralsnog wordt uitgegaan van een doorgaande verbinding van de verlengde Mr. Cramerweg, over een gedeelte van de Riegshoogtendijk naar de Carstensdijk toe. Daarbij dient het verkeer op de Riegshoogtendijk vanaf het noorden en vanaf het zuiden voorrang te verlenen. In een later stadium kan worden bezien of andere oplossingen (bijvoorbeeld een parallelweg) mogelijk en noodzakelijk zijn.

5.4 Overige wijzigingen in het initiatief

De Gasunie heeft de destijds goedkeuring gegeven aan de oplossing waarbij de waterlossingen over de gasleidingen werden geleid. Onder invloed van de gebeurtenissen in België in 2004 is echter de interpretatie van veilige oplossingen gewijzigd. De Gasunie heeft aangegeven de destijds goedgekeurde oplossingen nu onaanvaardbaar te vinden. Dit heeft geleid tot de volgende oplossing en aanpassing in het plan:
De lossing voor het landbouwwater in het noordelijk blok wordt niet meer ten zuiden van dit blok naast het retentie-water geleid, maar in de middenberm van de centrale ontsluitingsweg van het noordelijk blok. Dit omdat daarmee twee kruisingen met de twee hoofdtransportgasleidingen worden vermeden. Het retentiewater wordt ter plaatse van de gasleidingen onderbroken.
De aanpassingen leiden niet tot veranderingen in de waterhouding en omvang van de retentie. Er is alleen sprake van het verleggen van de waterlossingen.
In het zuidelijk blok (Riegmeer) zijn een aantal wegprofielen aangepast, waardoor de gasleidingen veiliger komen te liggen (minder gevoelig voor per ongeluk opgraven). Verder worden er zowel voor het noordelijk als het zuidelijk blok profielen aangegeven op de uitgeefbare kavels waar de gasleidingen doorheen lopen, om vooraf duidelijkheid te verschaffen aan bedrijven die zich willen vestigen, welke activiteiten waar uitgeoefend mogen worden.

6 Beschrijving milieugevolgen en maatregelen

Omdat het hier een aanvulling op het MER betreft, zijn in deze paragraaf alleen milieugevolgen beschreven voor zover er na de afronding van het MER in 2001 aanvullend onderzoek is verricht, er een wijziging in het plan is opgetreden of er nieuwe inzichten zijn wat betreft de gegevens of de regelgeving.
Informatie over de overige milieuaspecten zijn in het MER Hoogeveen Buitenvaart II (Adecs bv, februari 2001) opgenomen.

6.1 Wegverkeerslawaai

Wijzigingen ten opzichte van het MER uit 2001
In het bestemmingsplan is een verlenging van de Mr. Cramerweg opgenomen. Deze nieuw aan te leggen weg zal onderdeel gaan uitmaken van de hoofdwegenstructuur van de gemeente. Deze weg is noodzakelijk voor de ontsluiting van Buitenvaart II, maar ook om de toenemende verkeersdruk op te vangen en het doorgaande verkeer zoveel mogelijk om het dorp Hollandscheveld te leiden.

Figuur 11 Wegenstructuur (inclusief de verlengde Mr. Cramerweg)

Een punt van aandacht is de aansluiting van de Mr. Cramerweg op de Riegshoogtendijk. De aansluiting zal zo vorm worden gegeven dat de hoofdstroom van het verkeer naar de A37 is gericht, en naar het zuiden de hoofdstroom zich richt op de Carstensdijk richting Elim.

De wijze waarop Buitenvaart verder is ontsloten is niet gewijzigd.

Milieugevolgen
Door de aanleg van het bedrijventerrein en de voorgestelde verkeersontsluiting zal voor 25 woningen de geluidsbelasting toenemen (zie MER Buitenvaart II, 11 september 2001). Voor deze woningen is door de provincie op ontheffing verleend.

Zoals hierboven al aangegeven zijn er slechts minimale aanpassingen in de infrastructuur. Bovendien betreft dit geen nieuwe infrastructuur of verbreding of verlegging van wegen, maar betreft het inrichtingsmaatregelen om de doorstroming te verbeteren.
Deze maatregelen leiden niet tot een (nog) hogere geluidbelasting op woningen dan wel extra woningen die een te hoge geluidbelasting ondervinden. Er zijn geen extra ontheffingen voor hogere waarden nodig.

6.2 Industrielawaai

De inrichting van het terrein blijft ten opzichte van het plan uit 2001 ongewijzigd. Deze is vertaald in een akoestische verkaveling en is opgenomen in het bestemmingsplan. Dit betekent ook dat er geen wijzigingen in de ligging van de geluidzone optreden. DOC is in de akoestische verkaveling ingepast.
Voor 19 woningen is een hogere waarde aangevraagd en verleend.
Gezien de uitspraak van de Raad van State vindt vaststelling van het bestemmingsplan industrielawaai Buitenvaart II nu gelijktijdig plaats met de vaststelling van het bestemmingsplan Buitenvaart II.

6.3 Externe veiligheid

Wijzigingen ten opzichte van het MER uit 2001
Ten opzichte van het MER uit 2001 zijn er twee zaken gewijzigd:

1. Het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (BEVI) is in werking getreden;
2. De inzichten voor de uitvoering van werkzaamheden in de nabijheid van hoofdtransportgasleidingen zijn gewijzigd.

BEVI
Hantering van het BEVI garandeert dat kwetsbare bestemmingen (zoals bijvoorbeeld woonbebouwing en kantoren met een bruto vloeroppervlak vanaf 1500 m2) en beperkt kwetsbare bestemmingen (bijvoorbeeld verspreid liggende woningen, bedrijfsbebouwing) beschermd blijven en het plaatsgebonden risico op de kwetsbare functies vanwege een nieuw te realiseren bestemming (in dit geval Buitenvaart II) niet hoger is dan 10^{-6}. Voor kwetsbare bestemmingen wordt deze waarde als grenswaarde gehanteerd (hiervan mag niet afgeweken worden), voor beperkt kwetsbare bestemmingen wordt deze als richtwaarde gehanteerd (gemotiveerd afwijken is mogelijk).
Kwetsbare bestemmingen zijn de woningen aan het Hollandscheveldse Opgaande en de Krakeelsedijk.

Gezien het feit dat het hier gaat om een bedrijventerrein en geen intensieve functies in de omgeving gepland zijn, is voor dit plan het groepsrisico niet relevant.

In de richtlijn bij het besluit zijn minimaal aan te houden afstanden voor inrichtingen die een extern veiligheidsrisico met zich meebrengen en LPG-stations aan gegeven. Voor LPG-stations met een doorzet tot 1500 m3 respectievelijk 1000 m3 per jaar geldt een een minimale afstand van het vulpunt van 110 respectievelijk 45 meter, en een afstand van 15 meter van de afleverzuil tot kwetsbare en beperkt kwetsbare bestemmingen.

Handhaving van het BEVI vindt plaats via het ruimtelijk plan en via de milieuvergunning. Eén van de mogelijkheden voor doorwerking van het BEVI in het ruimtelijk plan is een interne zonering. Voor Buitenvaart II wordt los van de milieuvergunning de doorwerking geregeld via de bedrijvenlijst in het voorontwerp Bestemmingplan in combinatie met de voorschriften.

Hoofdtransportgasleidingen
Door het plangebied loopt een hoofdtransportleiding en een regionale leiding. In het plan was met de ligging van de gasleidingen rekening gehouden. Met de Gasunie was overeengekomen watergangen en retentievoorzieningen boven de gasleidingen gerealiseerd konden worden.

Figuur 12 Ligging gasleidingen

Vanwege een recent ongeluk in België met een gasleiding, stelt de Gasunie zich nu op het standpunt dat dit geen goede oplossing is. In overleg met de Gasunie is gezocht naar een oplossing.
Dit heeft geleid tot een oplossing waarbij er in het noordelijke blok helemaal geen kruisingen meer zijn met de watergangen. Ook in het zuidelijk blok zijn enkele aanpassingen in de profielen in de wegen aangebracht in verband met de ligging van de gasleidingen.

Milieugevolgen
Het plan gaat uit van een interne zonering waarbij de zwaarste categorie (categorie 4) het verst van woningen is gesitueerd. Met deze zonering wordt tegemoet gekomen aan de afstandseisen die in de regeling bij het BEVI zijn opgenomen. Via de milieuvergunningverlening wordt verder bewaakt dat de grens- en richtwaarden uit het BEVI niet overschreden worden.

Langs de hoofdtransportleidingen wordt (conform de circulaire zonering langs hoge druk aardgasleidingen, VROM, 1984) een bebouwingsvrije afstand van minimaal 5 meter aangehouden. In het noordelijk blok zijn verder de waterlossingen en het retentiewater zodanig vormgegeven dat er geen kruisingen met de gastransportleidingen meer nodig zijn. Dit verkleint het risico op beschadiging van de leidingen aanzienlijk. Voor het overige wordt de genoemde circulaire gevolgd en zullen in de grondcontracten expliciet voorschriften worden opgenomen hoe om te gaan met werkzaamheden in de nabijheid van de leidingen en zal zakelijk recht worden gevestigd op die gronden waar de Gasunie toegang moet kunnen hebben voor inspecties.
In het zuidelijk blok (Riegmeer) worden de profielen van de hoofdontsluitingsweg zodanig aangepast dat het aantal kruisingen met wegen en water minimaal is. Bij de kruisingen worden speciale constructies aangebracht. Verder is de bebouwingsvrije zone op een groot aantal plekken aanzienlijk meer dan de wettelijk vereiste 5 meter. Ten aanzien van de leiding die west - oost door het gebied loopt, is in overleg met de Gasunie een zodanig tracé ontwikkeld dat deze leiding in de middenberm van de weg komt te liggen en op de leiding een extra dekking aangebracht. De bebouwingsvrije afstand is hier 13,5 meter.

6.4 Luchtkwaliteit

Wijzigingen ten opzichte van het MER uit 2001
Ingevolge het Besluit luchtkwaliteit hebben de bestuursorganen in Nederland (Rijk, provincies en gemeenten) de taak om de grenswaarden, plan- en alarmdrempels in acht te nemen. De voorschriften in het Besluit luchtkwaliteit hebben betrekking op het in kaart brengen van de actuele luchtverontreinigingssituatie en waar nodig vormgeven en uitvoeren van plannen ter verbetering van de situatie. Om toekomstige nieuwe situaties met grenswaarde-overschrijding te vermijden, wordt van overheden verwacht dat zij ook bij de besluitvorming inzake nieuwe ontwikkelingen de grenswaarden en realisatietermijnen in acht nemen. In het Besluit luchtkwaliteit is dit gespecificeerd als 'bestuursorganen dienen bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen voor de luchtkwaliteit ten aanzien van bepaalde luchtverontreinigende stoffen kunnen hebben, de betreffende grenswaarden in acht te nemen'. Daarmee wordt aangegeven dat het bij de toepassing van het Besluit luchtkwaliteit om dié bevoegdheden gaat, waarbij de luchtkwaliteit ten aanzien van de betreffende stoffen daadwerkelijk beïnvloed kan worden. Het gaat om taken of bevoegdheden waarmee invloed van enige betekenis uitgeoefend kan worden op de luchtkwaliteit. Het gaat hierbij onder andere om de bevoegdheden op basis van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, waaronder het opstellen of herzien van bestemmingsplannen.

De grenswaarden genoemd in het Besluit, gelden overal in Nederland uitgezonderd de werkplek. Elke situatie in Nederland dient uiterlijk in 2010 aan de grenswaarden te voldoen. Daar waar niet voldaan kan worden aan de grenswaarden zijn maatregelen noodzakelijk en is geen ontwikkeling van woningbouw of andere gevoelige bestemmingen mogelijk, tot het moment dat wel aan de normen wordt voldaan. Een en ander is nader toegelicht in een brief van Staatssecretaris Van Geel van VROM, gericht aan alle Colleges van Burgemeester en Wethouders naar aanleiding van recente uitspraken van de Raad van State. In deze brief is aangegeven dat dit met name voor de grenswaarden voor NO_2 geldt. Het voldoen aan de grenswaarden van PM_{10} acht de staatssecretaris primair een taak voor de rijksoverheid, omdat de concentraties voor groot deel worden veroorzaakt door de emissies in het buitenland. Wel wijst de staatssecretaris erop dat er lokaal verhoogde concentraties kunnen voorkomen waar de gemeenten mogelijk wel invloed op kunnen uitoefenen. Hij acht het echter niet wenselijk dat strikte interpretatie van de verplichting om te voldoen aan de grenswaarde van PM_{10} leidt tot het maatschappelijk niet aanvaardbare gevolg dat geen enkel plan of ontwikkeling nog doorgang kan vinden.

Gezien de jurisprudentie die tot stand is gekomen het afgelopen jaar, heeft de gemeente besloten aanvullend onderzoek naar de luchtkwaliteit uit te voeren. Dit onderzoek heeft met name betrekking op emissies vanwege verkeer omdat dit de belangrijkste bron is.

Milieugevolgen
Uit onderzoek van Bureau Stroop (rapport "Buitenvaart II, toetsing aan Besluit Luchtkwaliteit 2005", nummer 042173-01, 6 september 2005) is gebleken dat binnen het gebied Buitenvaart volledig wordt voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit 2005.

6.5 Flora en fauna

Wijzigingen ten opzichte van het MER uit 2001
Soortbescherming van veel van nature in het wild voorkomende dieren- en plantensoorten is in Nederland gebiedsdekkend geregeld via de Flora en Faunawet. De Flora en Faunawet is op 14 juli 1998 gepubliceerd in het Staatsblad 402 en per 1 april 2002 in werking getreden. Dit betekent dat de Flora- en faunawet nog niet van kracht was op het moment dat het MER in 2001 werd afgerond en het bestemmingsplan Buitenvaart II werd vastgesteld (28 februari 2002).

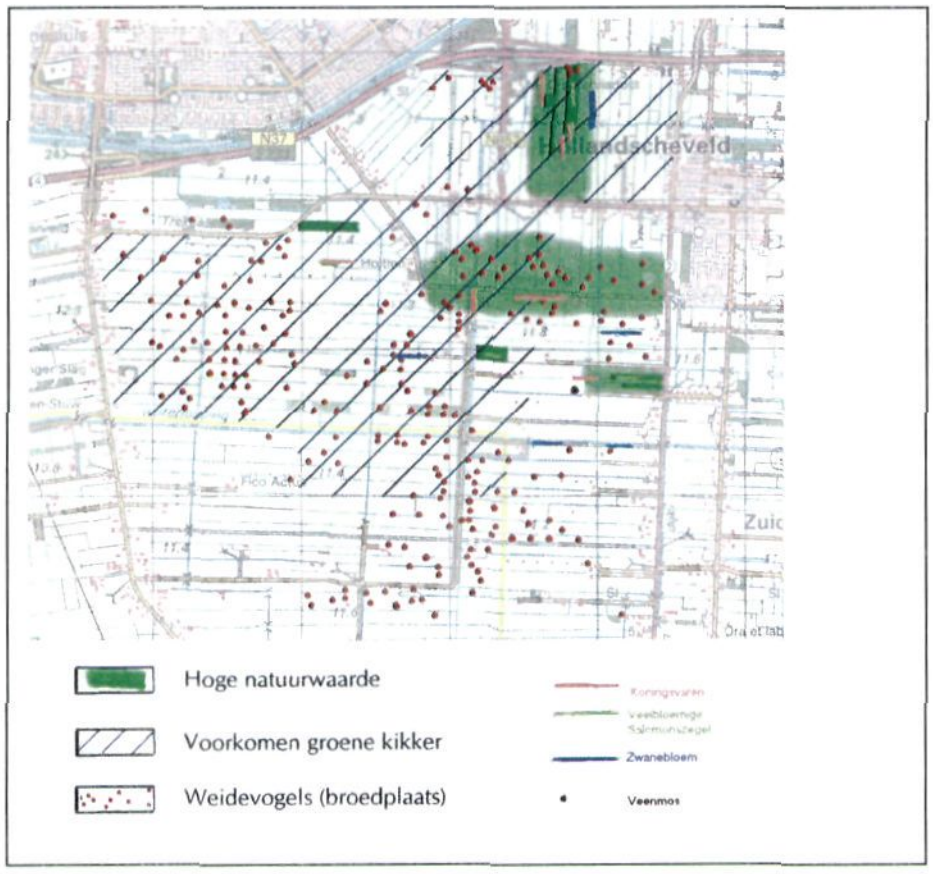
De Flora en Faunawet kent een groot aantal verbodsbepalingen die samenhangen met ruimtelijke ingrepen, plannen en projecten. De verbodsbepalingen betreffende planten op hun groeiplaats zijn opgenomen in art. 8 van de Flora en Faunawet. De verbodsbepalingen

betreffende dieren in hun natuurlijke omgeving zijn vermeld in artikel 9 tot en met 12. De wet biedt in artikel 75 de mogelijkheid om ontheffing aan te vragen van overtreding van de verboden uit artikel 8 en verder.

Een andere wijziging in het plan is de veranderde ligging van de waterlopen. Deze moesten immers verplaatst worden vanwege de ligging van de gasleiding.

Nader onderzoek
Na de afronding van het MER in 2001 zijn vanwege de inwerkingtreding van de Flora- en faunawet aanvullende onderzoeken uitgevoerd (Uitwerking natuurcompensatie bedrijventerrein Buitenvaart II, Gemeente Hoogeveen, januari 2003, Samenvatting ontheffingsaanvraag Noordelijk Blok Buitenvaart II gemeente Hoogeveen, bijlage bij brief d.d. 4 dec. 2003, kenmerk 03-21.507-MOW/HP, Compensatieplan Poelkikker EcoGroen Advies, eindrapportage 4 september 2003).

In onderstaande figuur zijn de soorten waarvoor een ontheffing in het kader van de Flora- en faunawet noodzakelijk is, weergegeven.



Figuur 13 Beschermde soorten in Buitenvaart II

De gemeente Hoogeveen heeft maatregelen die er op zijn gericht schade aan planten en dieren zoveel mogelijk te voorkomen uitgewerkt in het rapport " Uitwerking natuurcompensatie bedrijventerrein Buitenvaart II te Hoogeveen" (gemeente Hoogeveen, januari 2003) en toegespitst op de Poelkikker (een strikt beschermde soort in het kader van de flora- en faunawet) in het " Compensatieplan Poelkikker" (EcoGroen Advies, eindrapportage d.d. 4 september 2003), waarin de informatie uit de Alterra-rapporten 599 en 765 is verwerkt. Verder geeft de gemeente Hoogeveen in haar "Samenvatting ontheffingsaanvraag Noordelijk Blok Buitenvaart II" in het kort nog eens aan welke maatregelen zij ter mitigatie en compensatie zal uitvoeren.

Aanvraag voor een ontheffing
Voor de ontwikkeling van Buitenvaart II zijn twee ontheffingsaanvragen (voor het noordelijk blok en voor het zuidelijk blok) ingediend op grond van de Flora en Faunawet.

De ontheffing is aangevraagd voor de verbodsbepalingen genoemd in artikel 8 tot en met 13 voor zover dit betreft het uitsteken, vernielen, beschadigen ontwortelen of op enigerlei andere wijze van de groeiplaats verwijderen; het vervoeren en onder zich hebben van de Koningsvaren en de Zwanebloem. Ook is ontheffing verleend van de verbodsbepalingen genoemd in de artikelen 9, 10, 11, 12, en 13 voor zover dit betreft het (onopzettelijk) doden, verwonden, vangen, bemachtigen of met het oog daarop opsporen; het opzettelijk verontrusten; het beschadigden, vernielen, uithalen, wegnemen of verstoren van nesten, holen of andere voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen; het zoeken, rapen en verplaatsen van eieren; het vervoeren en onder zich hebben van de Aardmuis, Bosmuis, Bunzing, Dwergmuis, Mol, Rosse woelmuis, Veldmuis, Bruine kikker, Gewone pad, Groene kikker, Kleine watersalamander, Poelkikker en de Grote modderkruiper.

Voor het Noordelijk Blok heeft LNV ontheffing verleend in februari 2004. Voor het Zuidelijk blok is de ontheffingsvraag aangehouden in verband met de discussie over de ligging van de EHS. Zodra definitief duidelijk is geworden dat de basisbeschermingsregels voor de EHS niet van toepassing zijn op het zuidelijk blok, kan de procedure voor deze ontheffingsaanvraag weer gestart worden.

Milieugevolgen
LNV heeft per brief van 29 februari 2004 laten weten dat indien de pingoruïne als belangrijkste gebied voor de Poelkikker in het zuidelijk blok behouden blijft, en de aanbevelingen uit het compensatieplan voor deze locatie volledig worden doorgevoerd, waaronder ook het realiseren van een verbindingszone tussen de pingoruïne en het nieuwe kerngebied op WaterleidingMaatschappij Drenthe terrein Holtien, er in samenhang met de maatregelen met betrekking tot het noordelijk blok geen verslechtering ten opzichte van de oorspronkelijke situatie optreedt. Daarmee ligt verlening van een ontheffing voor het zuidelijk blok (eveneens) in de rede.

Compenserende maatregelen
Zoogdieren/amfibieën
De zoogdierensoorten en de meeste amfibieën waarvoor ontheffing is aangevraagd komen algemeen voor en de gunstige staat van instandhouding van de soorten is niet in gevaar. Wanneer de aanvrager bij de werkzaamheden handelt overeenkomstig de aanbevelingen/voorstellen uit de eerder vermelde rapportages, wordt geen afbreuk gedaan aan de gunstige staat van instandhouding van de betrokken soorten. Hetzelfde geldt voor kritische soorten als de Grote modderkruiper en de Poelkikker.

Poelkikker
Compenserende maatregelen voor de Poelkikker waren noodzakelijk omdat het oorspronkelijke kerngebied van de Poelkikker verloren is gegaan bij de aanleg van Buitenvaart I. De thans overgebleven rest en deelpopulaties in de omgeving van Buitenvaart I en II (noordelijk blok) zijn te klein om langdurig afzonderlijk te kunnen voortbestaan. Een

goed compensatieplan is dus een vereiste om het duurzaam voortbestaan van de Poelkikker ter plaatse te kunnen garanderen.

Realisering van het Compensatieplan Poelkikker zal naar verwachting leiden tot een nieuw kerngebied voor de Poelkikker en goede uitwisselingsmogelijkheden tussen de afzonderlijke deelpopulaties. De gunstige staat van instandhouding van de Poelkikker is daarmee duurzaam gewaarborgd.

De maatregelen die getroffen worden ten behoeve van de Poelkikker (Rana Lessonae) hebben een gunstig effect op andere aangetroffen amfibieën. Middelste groene kikker, Bruine kikker, Gewone pad en Kleine watersalamander liften mee in het compensatieplan Poelkikker. Voor de Grote modderkruiper (Misgurnus fossilis) worden dezelfde beschermende maatregelen getroffen als voor de Poelkikker. Eerst als de nieuwe watergangen gereed zijn worden de oude watergangen ontwaterd en gedempt. Hieraan voorafgaand worden Modderkruipers, samen met de eventuele overige dieren, gevangen en elders uitgezet. De nieuwe waterpartijen bieden een goed leefgebied aan de Grote modderkruiper.

Voor de gunstige staat van instandhouding van de Poelkikker is het van belang dat enkele onderdelen uit het compensatieplan snel worden uitgevoerd. Dat geldt in ieder geval voor de inrichting van een nieuw kerngebied op gronden van Waterleidingmaatschappij Drenthe, omdat de algemene ervaring is dat een nieuw voortplantingsbiotoop pas circa 3 jaar na de aanleg bevolkt wordt door Poelkikkers (zie compensatieplan, blz 13.). Ook nog enkele ander maatregelen dienen bij voorrang te geschieden, dus voordat met de feitelijke inrichting van het bedrijventerrein wordt begonnen. Hiermee wordt bereikt dat er over het geheel bezien geen verslechteringen voor de Poelkikker optreden ten opzichte van de huidige situatie en dat versneld aan verbeteringen wordt gewerkt die nodig zijn om de soort in het gebied te houden.
Het totaalpakket aan compenserende maatregelen is opgenomen in is beschreven in het Compensatieplan poelkikker (EcoGroen Advies).

De gemeente Hoogeveen maakt het compensatieplan Poelkikker bekend aan de Commissie van de ruilverkaveling Zuidwolde Noord/Beneden-Egge en het waterschap Reest en Wieden en spant zich ervoor in dat deze aanbevelingen met betrekking tot de inrichting en beheer van watergangen overnemen.
De gemeente Hoogeveen heeft inmiddels een beheersovereenkomst voor de instandhouding van het nieuwe kerngebied Poelkikkers op het terrein Holtien afgesloten met de Waterleiding Maatschappij Drenthe.
Eindconclusie voor wat betreft flora en fauna is dat de gunstige staat van instandhouding van de volgens de flora- en faunawet beschermde soorten, met het treffen van compenserende maatregelen, niet in gevaar komt.

6.6 Natuur en Cultuurhistorie

De wijzigingen in de plankaart, als gevolg van de gasleiding problematiek leiden niet tot een gewijzigde situatie op het gebied van natuur en cultuurhistorie. De conclusies uit het MER 2001 blijven onverkort gehandhaafd. Zoals in de MER studie is aangegeven, blijkt dat 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. Voor het bosje in het Noordelijk deel wordt voldoende compensatie bos aangelegd binnen de voorgenomen aanleg van het bedrijventerrein.
In februari 2005 is de nieuwe verordening voor boscompensatie door de Raad vastgesteld. Hierin wordt uitgegaan van de oppervlakte van het te compenseren bos met een toeslag in vierkante meters voor de leeftijd van het bos. De compensatie dient ook gelijktijdig plaats te vinden met de kap van het bos.

Dit heeft voor de compensatie van het bosje ten oosten van de Albartsweg gevolgen. Nadere aanvullende informatie over de ouderdom van dit bosperceel is in de notitie EcoGroen Advies van 15 februari 2005 vastgelegd. EcoGroen Advies concludeert dat het bosperceel tussen de 105 en 138 jaar oud is, op basis van cartografische bronnen en ecologische terreinkenmerken. Vanwege het voorkomen van gemengde loofhoutsoorten en een rijke bodemflora wordt het bos als ecologisch waardevol beoordeeld.

Op basis van de verordening en de bovenstaande informatie van EcoGroen Advies moet 26000 vierkante meter bos ter compensatie van dit bos worden aangelegd. Compensatiebos zal daarbij niet gevonden kunnen worden binnen het voorgenomen bedrijventerrein.

Indien op termijn (zie ook fasering) dit bos wordt gekapt dan zal gelijktijdig compensatiebos worden aangelegd in de omgeving van Buitenvaart nabij de ecologische zone.

6.7 Archeologie

Wijzigingen ten opzichte van het MER uit 2001
In het verdrag van Malta is aangegeven hoe bij ruimtelijke ingrepen omgegaan moet worden met archeologie. Naar verwachting wordt het verdrag van Malta in 2005 vertaald in een wettelijke regeling.
Kern van het verdrag is dat bij ruimtelijke plannen en ingrepen tijdig archeologisch onderzoek uitgevoerd moet worden. Indien archeologische vondsten gedaan worden, moeten deze veilig gesteld worden in de bodem of door opgraving.

Gevolgen voor Buitenvaart
Inventariserend onderzoek uit 2000 (ARC) heeft aangetoond dat er, buiten de pingoruïne om, binnen het plangebied geen speciale plekken zijn aan te wijzen waar zich mogelijk resten bevinden. Wel is geconstateerd dat bij toekomstige werkzaamheden archeologisch begeleiding noodzakelijk is. Dit was daarom in het MER uit 2000 al als maatregel opgenomen.

De pingoruïne is veiliggesteld door inpassing in het bestemmingsplan en aankoop van twee woningen en een stuk landbouwgrond bij een van de woningen in de nabijheid daarvan. Voor Buitenvaart II zijn er daarom vanwege het verdrag van Malta geen aanvullende maatregelen nodig.

7 Conclusies

Resultaat van het aanvullend locatieonderzoek was dat de Oksellocatie niet geschikt is voor een bedrijventerrein, met name vanwege de aanwezigheid van een dassenburcht en de lastigere ontsluitingsmogelijkheden.

De gemeente Hoogeveen interpreteert de Nota Ruimte zodanig dat Ruime Jas gebieden niet tot de EHS behoren en dat de basisbeschermingsregels voor de EHS niet van toepassing zijn op het zuidelijk blok van Buitenvaart II.
Eindconclusie van de locatieafweging tussen de varianten van de Oksellocatie en Buitenvaart II is daarom ook dat het geplande terrein de beste locatie is, en dat er geen belemmeringen meer aanwezig zijn voor het realiseren van Buitenvaart II.

In deze aanvulling op het MER zijn de milieugevolgen vanwege gewijzigde inzichten en regelgeving beschouwd. De conclusies daarvan zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Thema	Milieugevolgen	Maatregelen/ aandachtspunten
Wegverkeerslawaai	Geen extra ontheffingen voor een hogere waarde nodig	Geen
Industrielawaai	Geen extra ontheffingen voor een hogere waarde nodig	Geluidzone in omringende bestemmingsplannen gelijktijdig met het bestemmingsplan vaststellen (bestemmingsplan geluidzone industrielawaai Buitenvaart II)
Externe veiligheid	Plan voldoet aan eisen uit het BEVI Verplaatsing van de waterlossingen leidt tot een betere afstemming tussen de hoofdtransportleidingen en de waterlossingen waardoor in prIncipe het extern veiligheidsrisico afneemt.	Interne milieuzonering (is al opgenomen in het bestemmingsplan) Adequate milieuvergunningverlening Aanpassen kruisingen waterlossingen/ gasleidingen
Luchtkwaliteit	Plan voldoet aan eisen Besluit luchtkwaliteit 2005	Geen
Flora en fauna	Geen aantasting van de EHS Gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten is niet in gevaar.	Compenserende maatregelen voor de Poelkikker
Archeologie	Geen gevolgen	Archeologische begeleiding bij uitvoering

Samenvattend heeft het aanvullend MER-onderzoek geleid tot de volgende conclusies:
1 Bij de locatieafweging tussen Buitenvaart II en de varianten van de Oksellocatie gaat de voorkeur uit naar Buitenvaart II;
2 Nader onderzoek en toetsing van de milieugevolgen vanwege voortschrijdend inzicht en nieuwe regelgeving, leidt niet tot grotere negatieve milieugevolgen. Aanpassing van het initiatief voor wat betreft verlegging van de waterlopen, brengt een verbetering van het extern veiligheidsrisico ten opzichte van het initiatief uit 2001;
3 Compenserende maatregelen voor met name de Poelkikker zijn noodzakelijk. Hiervoor is een compensatieplan opgesteld. Een gedeelte van deze maatregelen is reeds uitgevoerd;

4 In het verdere traject voor het bestemmingsplan (waarvoor deze aanvulling is opgesteld) is aandacht nodig voor het gelijktijdig met het bestemmingsplan vaststellen van de geluidzone, en bij de uitvoering/realisatie archeologische begeleiding.

8 Leemten in kennis

De afgelopen perioden zijn op verschillende terreinen aanvullende onderzoeken uitgevoerd. De leemten in kennis zijn hiermee opgevuld.
Op alle fronten is er voldoende informatie beschikbaar om te komen tot een degelijk onderbouwd en gemotiveerd bestemmingsplan voor Buitenvaart II.

9 Aanzet voor de evaluatie

In de Wet Milieubeheer is de verplichting opgenomen een evaluatieonderzoek uit te voeren al de plannen zijn uitgevoerd. In dat evaluatieonderzoek dienen de milieugevolgen van de voorgenomen activiteit te worden onderzocht. Aandachtspunten voor een monitoringprogramma ten behoeve van deze evaluatie zijn onder andere: de verkeersbelasting in het gebied in het algemeen en op het Hollandscheveldse Opgaande in het bijzonder, het tot stand komen van de ecologische verbindingszone, de geluidbelasting op de woningen, het tot stand komen van duurzaamheidmaatregelen en de uitvoering van het compensatieplan Poelkikker.