1065-84
(2e)

ADVANCED
DECISION
SYSTEMS
adecs bv

HOOGEVEEN BUITENVAART II

MILIEUEFFECTRAPPORT

Samenvatting

11 september 2001

in opdracht van:
Gemeente Hoogeveen

Phoenixstraat 49b, 2611 AL Delft, tel. (+31)15 – 215 42 42, fax (+31)15 - 215 42 55, e-mail: mail@adecs.nl

ADVANCED
DECISION
SYSTEMS
adecs bv

HOOGEVEEN BUITENVAART II
MILIEUEFFECTRAPPORT

Samenvatting

11 september 2001

J.M.A. Leemans
ir. S. Micheels
ir. J.H. de Zeeuw

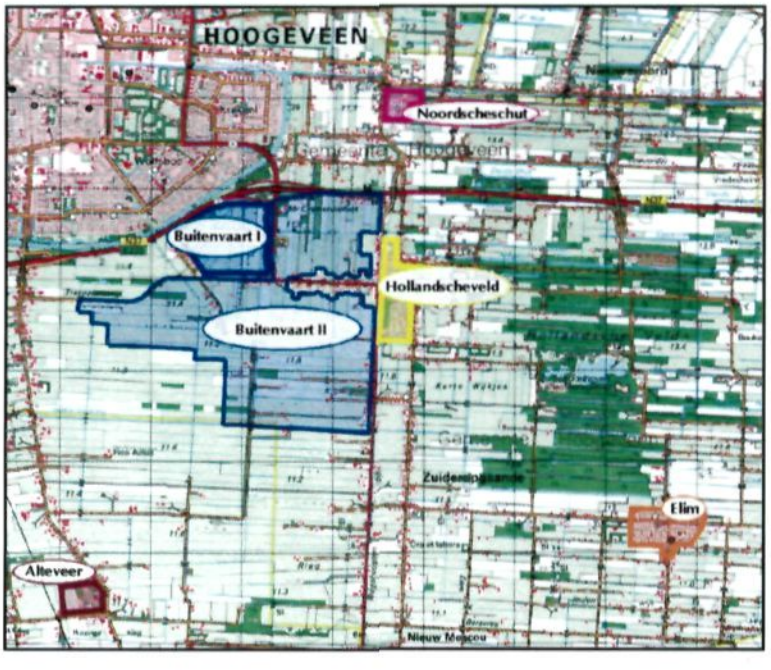
Phoenixstraat 49B, 2611 AL Delft, tel. (+31)15 – 215 42 42, fax (+31)15 – 215 42 55, e-mail: mail@adecs.nl

INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 1
2 WAAROM OP DE PLEK BUITENVAART II EEN BEDRIJVENTERREIN? 3
3 BESLUITVORMING EN BELEID 4
4 HUIDIGE SITUATIE EN MILIEUAMBITIES 5
5 AUTONOME ONTWIKKELING 8
6 ALTERNATIEVEN 9
7 VOORGENOMEN ACTIVITEITEN 13
8 GEVOLGEN VOOR HET MILIEU 17
8.1 De plaats van het bedrijventerrein binnen het plangebied 17
8.2 Omvang en inrichting van het plangebied 18
9 LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE 23
10 VERVOLG EN EVALUATIE VAN HET MER 24
BELANGRIJKSTE GERAADPLEEGDE LITERATUUR EN BRONNEN 25
VERKLARENDE WOORDENLIJST 27
LIJST VAN GEBRUIKTE AFKORTINGEN 33
COLOFON 35
BIJLAGE: PLANKAART ONTWERPBESTEMMINGSPLAN BUITENVAART II 37

1 INLEIDING

Voor u ligt de samenvatting van het milieueffectrapport (MER) voor het ontwerp bestemmingsplan Buitenvaart II, een plangebied in het zuidoostelijk deel van de gemeente Hoogeveen (zie figuur 1). Het plangebied wordt begrensd door rijksweg A37, de Riegshoogtendijk, de Zuidwolder Waterlossing en een strook landbouwgrond ten westen van de Albartsweg en de Lange Dijk, het deel van het Hollandscheveldse Opgaande tussen de Lange Dijk en de Mr. Cramerweg en tenslotte de Mr. Cramerweg tot aan de A37. Het plangebied sluit aan op het binnenkort bouwrijp te maken bedrijventerrein Buitenvaart I. In dit MER wordt voor het ontwerp voor het nieuwe bedrijventerrein de benaming Buitenvaart II gebruikt. Ondanks het feit dat de gemeente Hoogeveen inmiddels heeft besloten om het Noordelijk Blok van het ontwerp, samen met het bedrijventerrein dat in dit MER Buitenvaart I wordt genoemd, "Buitenvaart" te noemen, en als benaming voor het Zuidelijk Blok van het ontwerp inmiddels gekozen is voor de naam "Riegmeer".
Het hele zuidoostelijke deel van de gemeente Hoogeveen zal de komende jaren sterk veranderen. Omdat de gemeente deze veranderingen zo zorgvuldig mogelijk wil voorbereiden, is tegelijk met het ontwerp bestemmingsplan Buitenvaart II een milieueffectrapport opgesteld. Het doel van dit rapport is het duidelijk maken van de gevolgen van het ontwerpbestemmingsplan voor het milieu. Het MER Buitenvaart II zal na besluitvorming in het college van B&W (september 2001) ter inzage worden gelegd. Het definitieve MER zal samen met het bestemmingsplan door de gemeenteraad worden vastgesteld.



figuur 1: gebiedsaanduiding

Bij het maken van het bestemmingsplan voor Buitenvaart II heeft voorop gestaan dat zoveel mogelijk belangen van betrokken partijen vanaf het begin medebepalend zouden zijn voor het eindresultaat. Daarom is een aanpak gekozen waarbij de doelen van iedereen die bij het planproces betrokken is, sturend kunnen zijn voor het eindresultaat. In dit proces zijn alternatieven ontwikkeld voor de plaats

van het bedrijventerrein binnen het totale plangebied. Eén van deze alternatieven heeft de basis gevormd voor het uitgewerkte ontwerp bestemmingsplan.

Het plangebied Buitenvaart II is ongeveer 400 ha groot. Van het totale gebied zal ongeveer 160 ha ingericht worden als bruto bedrijventerrein (inclusief het aangrenzende groen en water). In het overige gebied zullen waar mogelijk de landschappelijke, cultuurhistorische en natuurwaarden gehandhaafd, hersteld of versterkt worden. Eén van de onderdelen van een milieueffectrapportage is dat de gemeente richtlijnen opstelt 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.

Dit rapport is een samenvatting van het MER. Het hele MER bestaat uit drie deelrapporten: deze samenvatting, het hoofdrapport en een bundeling van de bijlagen. Deze samenvatting volgt in grote lijnen de opzet van het hoofdrapport. Eerst wordt kort ingegaan op de noodzaak tot de realisatie van een bedrijventerrein en de plaats ervan (hoofdstuk 2). Daarna wordt ingegaan op de besluiten die vanwege het milieu of de ruimtelijke ordening voorwaarden stellen aan het plangebied (hoofdstuk 3). Daarna volgen de milieuambities. Deze worden direct gekoppeld aan een beschrijving op hoofdlijnen van de bestaande situatie (hoofdstuk 4).
In hoofdstuk 5 wordt het beeld geschetst hoe het plangebied Buitenvaart II er in de toekomst uit zal zien, als alleen wat nu gaande is zich verder zou ontwikkelen (de autonome ontwikkeling). Daarna wordt in hoofdstuk 6 ingegaan op de alternatieve ontwikkelingsmogelijkheden die tijdens het ontwerpproces zijn onderzocht en op de afweging die uiteindelijk geleid heeft tot het voorkeursalternatief. Dit voorkeursalternatief is de basis geweest voor de voorgenomen activiteiten in het ontwerp bestemmingsplan, die in hoofdstuk 7 worden samengevat. In hoofdstuk 8 worden de gevolgen van deze activiteiten beschreven.
Deze samenvatting eindigt met een beschrijving van de onzekerheden in het MER en de nog te onderzoeken onderwerpen (hoofdstuk 9), het vervolg op en de evaluatie van het MER (hoofdstuk 10), een lijst met de meest geraadpleegde literatuur, een verklarende woordenlijst en een lijst met afkortingen. De kaart van het ontwerp bestemmingsplan is als bijlage toegevoegd.

Uit het MER Buitenvaart II blijkt dat het goed mogelijk is een bedrijventerrein van circa 160 ha bruto te realiseren in het plangebied. Door de splitsing in een Noordelijk en een Zuidelijk Blok hoeft het cultuurhistorische milieu niet ingrijpend te worden aangetast en wordt aantasting van het karakteristieke open landschap zoveel mogelijk beperkt. Wel zullen ter plekke van het Zuidelijk Blok de nog aanwezige weidevogels verdwijnen.
De afstand tot de bestaande bebouwing is overal zó groot, dat in de tussengelegen gebieden voldoende ruimte overblijft om de, vanwege de leefbaarheid 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 A37 (met behulp van een "Turbine") en de verlenging van de Mr. Cramerweg langs het Zuidelijk Blok naar de Riegshoogtendijk zal vooral de leefbaarheid van de bewoners aan het Hollandscheveldse Opgaande en in het dorp Hollandscheveld verhogen. Door het "knippen" van de Trekgatenweg (nog in studie) kan deze situatie nog verder verbeterd worden.

2 WAAROM OP DE PLEK BUITENVAART II EEN BEDRIJVENTERREIN?

De belangrijkste redenen die geleid hebben tot planvorming voor het gebied Buitenvaart II zijn:

- de toekomstige behoefte aan bedrijventerrein in Hoogeveen;
- de verdubbeling van de N37 tot A37;
- de reeds in gang gezette ontwikkeling van Buitenvaart I;
- de infrastructurele problemen in Hollandscheveld.

De keuze voor het gebied Buitenvaart II als plaats voor een nieuw bedrijventerrein is op verschillende argumenten gebaseerd:

- de locatie Buitenvaart is c.q. wordt al enigszins verstoord door de aanleg van Buitenvaart I en de aanwezigheid van het steunpunt van Rijkswaterstaat en het benzinestation aan de Mr. Cramerweg;
- het gebied Buitenvaart II heeft een goede aansluiting op het bestaande stedelijke gebied;
- de mogelijkheden voor verkeersontsluiting zijn goed;
- voor het in ontwikkeling nemen van de "Oksellocatie"(het gebied in de oksel van het kruispunt N48 en A37 dat eventueel ook als bedrijvenlocatie bestemd gaat worden) is meer tijd en onderzoek nodig.

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, inclusief de verwachte toename als gevolg van algemene trends in het bedrijfsleven en het feit dat Hoogeveen voor bedrijven aantrekkelijker wordt door onder andere de opwaardering van de N37 tot A37. Op grond van verschillende onderzoeken is geconcludeerd dat tot 2015 als vervolg op Buitenvaart I naar 110 tot 130 ha bruto bedrijventerrein moet worden gezocht om goed in te kunnen spelen op deze ontwikkelingen. Daarbij wordt uitgegaan van een gematigd positieve behoefteontwikkeling in de komende vijftien jaar (eerste 10 jaar gemiddeld 8 ha tot 12 ha netto per jaar, laatste 5 jaar gemiddeld 6 ha per jaar). Tevens is aangegeven dat:

- het aanwezige direct uitgeefbare aanbod in de gemeente Hoogeveen van 15 ha niet voldoende is voor de komende twee jaar. Het spoedig beschikbaar komen van direct uitgeefbaar terrein van (een deel van) Buitenvaart I is dus nodig;
- de voorraad niet direct uitgeefbaar terrein (Etin gaat nog uit van 50 ha netto in Buitenvaart I, inmiddels is bekend dat dit 48 ha netto is) voor ongeveer vijf jaar voldoende groot is, als geen rekening wordt gehouden met een inlopen van het tekort uit de eerste twee jaren. Wordt daar wel mee rekening gehouden, dan komt Buitenvaart II snel in beeld;
- de ca 90 ha netto plancapaciteit van Buitenvaart II voldoende is tot het einde van de prognoseperiode (2015). Het totale aanbod in De Wieken, Buitenvaart I en Buitenvaart II bedraagt samen circa 155 ha netto;
- de flexibiliteitsclaim (reservecapaciteit) 20% bedraagt van de voor de prognoseperiode geraamde behoefte. Dit betekent 22 ha tot 26 ha netto. Buitenvaart II voorziet hierin.

3 BESLUITVORMING EN BELEID

Uit de besluiten die vanwege 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 komen.

4 HUIDIGE SITUATIE EN MILIEUAMBITIES

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 deze ambities in de loop van het proces uitgewerkt. De ambities zijn voor de aspecten milieu, cultuurhistorie, verkeer, leefbaarheid, recreatie en duurzaamheid in het MER opgenomen.

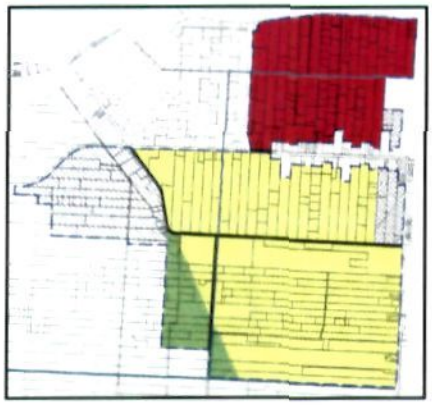
Voor het groene milieu wordt in de eerste plaats gestreefd naar het zoveel mogelijk bewaren en waar mogelijk versterken van de bestaande waardevolle landschappelijke en natuurlijke elementen. Deze bestaande waarden zijn in het MER in de hoofdstukken "Huidige situatie" en "Alternatieven" beschreven en inzichtelijk gemaakt.
Het belangrijkste ruimtelijke en visueel landschappelijke element is het open karakter van het landschap, doorsneden door lintbebouwing. In figuur 2 is met groen aangegeven welke delen van het gebied het meest open zijn, met geel de minder open en met rood de minst open delen. In figuur 3 zijn de gebieden aangegeven die om hun natuurlijke kwaliteiten gewaardeerd worden. Dit zijn vooral de, verspreid in het gebied voorkomende, houtopstanden (bosjes) en de zones aan weerszijden van de Lange Dijk. Ook hier: groen de meest waardevolle elementen, daarna geel en daarna rood.

figuur 2: waardering van openheid in het landschap [1]

figuur 3: waardering van de natuur [1]

In figuur 4 is het vogelgebied aangegeven: met groen het meest waardevolle gebied met ganzen, zwanen en steltlopers, met geel het gebied met weidevogels en met rood het gebied, dat voor vogels van weinig betekenis wordt geacht.

De huidige waterhuishoudkundige situatie en waterkwaliteit is voldoende. Gesteld wordt dat dit in de nieuwe situatie zo moet blijven.



figuur 4: vogelgebieden [1]

figuur 5: noodzakelijke bodemophoging [1]

De bodemkwaliteit in het plangebied is goed. Vanuit duurzaamheid geredeneerd moet gestreefd worden naar zo min mogelijk verplaatsing van grond. In figuur 5 is aangegeven in hoeverre delen van het gebied opgehoogd moeten worden bij de realisatie van een bedrijventerrein (in toenemende mate: rood, oranje, geel, groen).
Voor het grijze milieu geldt dat iedere vorm van overlast en gevaar (lucht, geluid, veiligheid, etc.) zo veel mogelijk beperkt moet blijven. In verband met eventuele overlast door het nieuwe bedrijventerrein wordt gesteld dat de afstand van de bestaande bebouwing tot het nieuwe terrein zo groot mogelijk moet zijn. In figuur 6 zijn daarom buffers van 100 meter (groen) en 300 meter (geel) langs de bestaande lintbebouwing weergegeven. De rode gebieden zijn gebieden, die verder dan 300 meter van de bestaande linten afliggen.

figuur 6: criteriumkaart afstand buffers en linten [1]

figuur 7: criteriumkaart cultuurhistorische waardering [1]

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. De externe veiligheid van het gebied wordt beïnvloed door de gasleidingen die door het gebied lopen en het LPG/benzinestation aan de Mr. Cramerweg.

De cultuurhistorisch en archeologisch waardevolle elementen in het gebied wil men zoveel mogelijk bewaren. Alle van belang geachte elementen (bijvoorbeeld gebouwen, wegen, linten, bosjes, veenontginningen) zijn in een inventarisatie beschreven. De houtopstanden en de lintbebouwing aan het westelijk deel van het Hollandscheveldse Opgaande worden zeer waardevol gevonden. In figuur 7 zijn deze met groen aangegeven. In het verlengde van het dubbelbos aan de Riegshoogtendijk liggen waardevolle restanten van een pingo. De gele gebieden zijn waardevol om hun karakteristieke verkavelingspatroon. De rode gebieden worden, vanuit cultuurhistorisch oogpunt van weinig belang geacht.

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. Eveneens geldt dat de bestaande bebouwing binnen het gebied en het karakter van de huidige lintbebouwing langs het Hollandscheveldse Opgaande, de Riegshoogtendijk en de Krakeelsedijk behouden moet blijven. Ook hiervoor kunnen de buffers uit figuur 6 dienst doen. Ook wordt er naar gestreefd zoveel mogelijk van de bestaande bebouwing te handhaven.

De inrichting van het nieuwe bedrijventerrein moet aan duurzaamheidseisen voldoen. 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 waterhuishoudkundig systeem wordt gestreefd naar een duurzaam beheer.

5 AUTONOME ONTWIKKELING

De autonome ontwikkeling beschrijft de situatie die ontstaat als de voorgenomen activiteit (het ontwikkelen van Buitenvaart II) niet plaatsvindt.

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. Als Buitenvaart II er niet komt, is de verwachting dat het lint verder zal worden volgebouwd en dat het aantal actieve agrarische bedrijven minder wordt. In Buitenvaart I zal bruto 70 ha bedrijventerrein worden ontwikkeld.

Verkeerstellingen 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 nieuwe kruising op de Riegshoogtendijk is één van die aanpassingen. Verder zal de bestaande Mr. Cramerweg verbreed moeten worden naar 2x2 rijbanen en zal de rotonde ten noorden van de A37 vervangen moeten worden door een kruising met verkeersregelinstallaties. Ook de op- en afritten ten zuiden van de A37 zullen 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.

In verband met 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 grens- en streefwaarden overschreden zullen worden.

Voor de geluidsbelasting door het wegverkeer is de verwachting, dat met het verlengen van de Mr. Cramerweg een groot gedeelte van de woningen erop 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 door de komst van bedrijven op Buitenvaart I zal door het aanbrengen van een zonering binnen de geldende normen blijven.

6 ALTERNATIEVEN

Om de plaats van het bedrijventerrein binnen het plangebied te kunnen bepalen is een besliskundig contourkeuzemodel gemaakt waarmee iedere mogelijke vorm en plaats (contour) van het bedrijventerrein op wenselijkheid beoordeeld kan worden. In hoofdstuk 7 van het MER zijn dit model en de resultaten ervan beschreven. Onder andere de figuren, waarmee in hoofdstuk 4 van deze samenvatting de waardering voor de huidige situatie van verschillende aspecten is aangegeven, zijn afkomstig uit dit model. Het gebruik van het model heeft geleid tot talloze alternatieven, waarvan steeds de gevolgen voor dertien verschillende criteria in scores tussen 0 en 100 zijn uitgedrukt. In de linker kolom van tabel 1 staan deze criteria aangegeven.

Criteria: thema's:	leefbaarh.	economie	milieu
1 Afstand tot Buitenvaart I (zo klein mogelijk)		x	
2 Afstand tot A 37 (zo klein mogelijk)		x	
3 Afstand tot Hollandscheveld (zo groot mogelijk)	x		
4 Cultuurhistorie/landschap/archeologie (zo veel mogelijk handhaven of versterken)			x
5 Verwerving (zo laag mogelijk)		x	
6 Zichtlocatie (zo veel mogelijk)		x	
7 Kans voor massa (zo veel mogelijk benutten)			
8 Buffer tot lintbebouwing (zo groot mogelijk)	x		x
9 Grondbalans (zo min mogelijk grondverplaatsing)		x	
10 Vogelgebied (zo veel mogelijk sparen)			x
11 Open karakter (zo veel mogelijk handhaven, versterken)	x		
12 Langzaamverkeer Langedijk (zoveel mogelijk garanderen)	x		
13 Natuurwaarde (zo veel mogelijk handhaven, versterken)			x

tabel 1: criteria gebundeld naar de thema's "leefbaarheid", "economie" en "milieu" [1]

Door bundeling van de criteria konden met het model alternatieven gegenereerd worden vanuit een bepaald thema. In tabel 1 wordt in de drie rechter kolommen aangegeven hoe de criteria rond de thema's leefbaarheid, economie en milieu gebundeld zijn. Een alternatief met hoge scores voor de criteria behorend bij bijvoorbeeld milieu, betekent dus een, vanuit milieu hoog gewaardeerd alternatief. Op die manier zijn onder andere het meest-milieuvriendelijke alternatief (alternatief "milieu") en het meest leefbare alternatief (alternatief "leefbaar") gegenereerd en per criterium van scores voorzien (zie figuur 8 , figuur 9 en tabel 2).

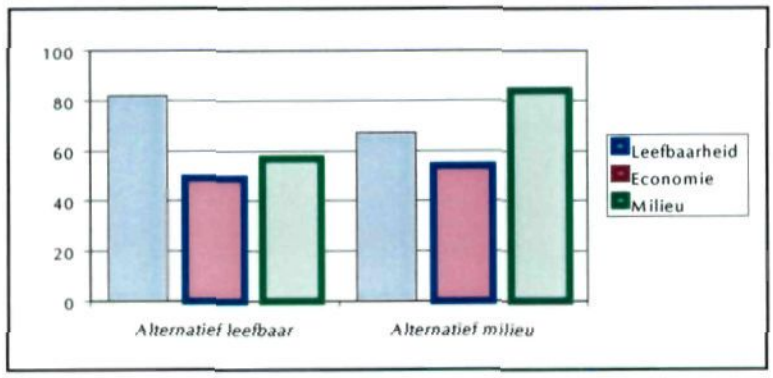
figuur 8: alternatief "milieu" [1]

figuur 9: alternatief "leefbaar" [1]

Criteria:	Alternatief Leefbaar	Alternatief Milieu
Afstand A37	29	59
Afstand Buitenvaart I	44	52
Afstand Hollandscheveld	92	43
Cultuurhistorie/Landschap/Archeologie	47	99
Verwerving	54	55
Zichtlocatie	57	43
Kans voor Massa	50	58
Buffer/Lintbebouwing	97	77
Grondbalans	35	63
Vogelgebieden	13	71
Open karakter	38	48
Langzaam verkeer Lange Dijk	100	100
Natuurwaarde	71	90
Totaal	**727**	**858**

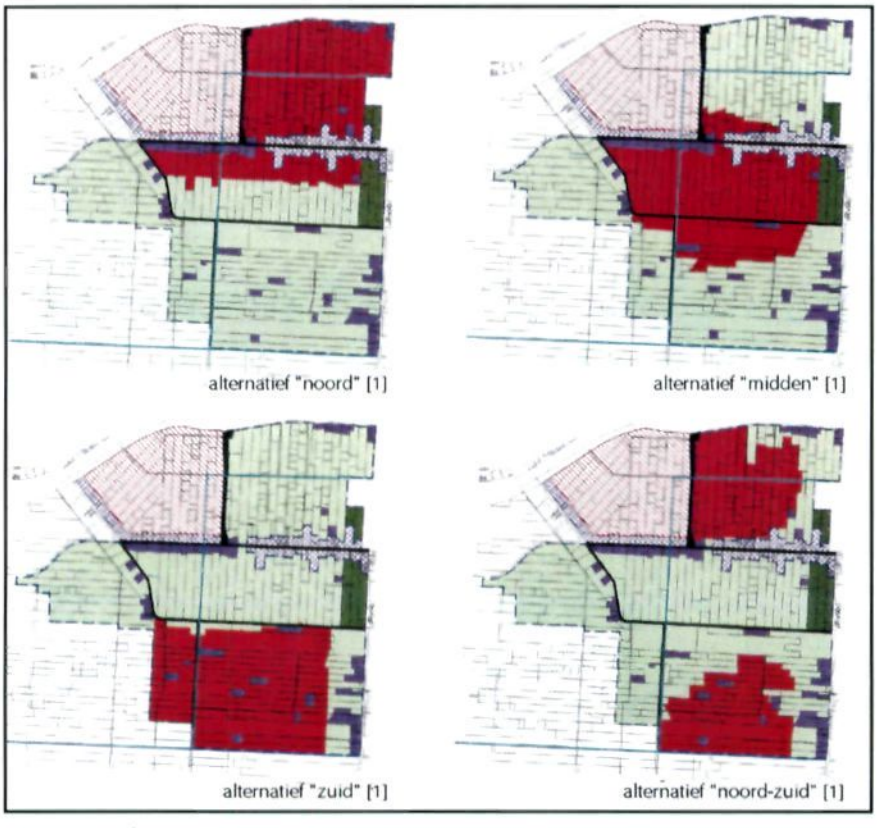
tabel 2: scores per criterium van het alternatief "leefbaar" en het alternatief "milieu" [1]

Gebundeld leveren de criteria het beeld van figuur 10.

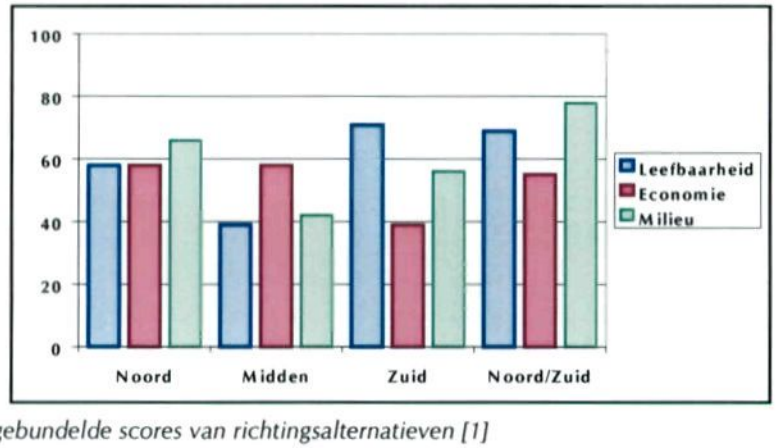


figuur 10: gebundelde scores alternatief "leefbaar" en alternatief "milieu" [1]

Naast deze thema-alternatieven zijn ook een groot aantal alternatieven bekeken waarbij vooraf een bepaalde oplossingrichting wordt aangegeven. In figuur 11 zijn de meest onderscheidende alternatieven weergegeven met in figuur 12 de gebundelde scores.



figuur 11: vier richtingsalternatieven [1]



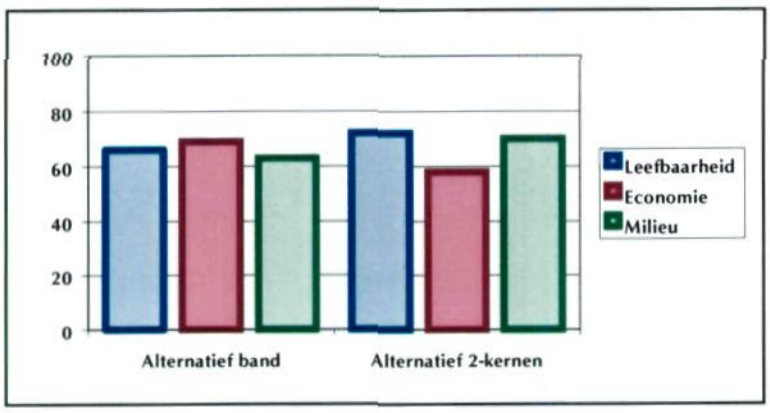
figuur 12: gebundelde scores van richtingsalternatieven [1]

De scores van al deze alternatieven hebben na overleg met de diverse belanghebbenden bij het project, geleid tot de keuze om twee richtingen verder uit te werken: "de aaneengesloten band van noord naar zuid" (zie figuur 13, uitwerking van het alternatief "leefbaar") en "twee aparte kernen" (zie figuur 14, in vervolg op de alternatieven "milieu" en "Noord-Zuid"). In figuur 15 worden de gebundelde scores van deze alternatieven weergegeven.

Uiteindelijk is het 2-Kernen-alternatief tot voorkeursalternatief gekozen omdat dit alternatief beter scoort op milieu en leefbaarheid, en omdat dit alternatief de beste mogelijkheden bleek te bieden voor landschappelijke en stedelijke ontwikkeling. Het ontwerp bestemmingsplan Buitenvaart II is dan ook op dit voorkeursalternatief gebaseerd.

figuur 13: alternatief "band" [1]

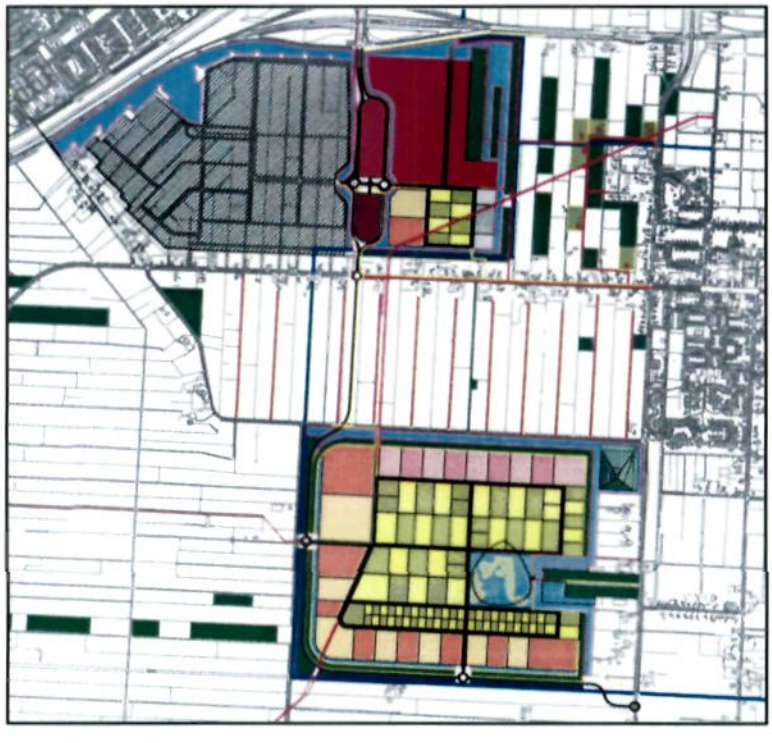
figuur 14: alternatief "2-kernen" [1]



figuur 15: gebundelde scores van alternatief "band" en alternatief "2-kernen" [1]

7 VOORGENOMEN ACTIVITEITEN

De "voorgenomen activiteit" is het ontwikkelen van het gebied Buitenvaart II, met daarin twee blokken bedrijventerrein, met daartussen bufferzones met een grotendeels agrarische invulling. Deze voorgenomen activiteit is omschreven in het ontwerp bestemmingsplan [13]. In figuur 16 is de kaart afgebeeld van het ontwerp voor Buitenvaart II waarop het ontwerpbestemmingsplan is gebaseerd. De bestemmingsplankaart is achterin dit rapport als bijlage opgenomen. De beschrijving van de voorgenomen activiteit is onder te verdelen in activiteiten die te maken hebben met de ruimtelijke aspecten, landschappelijke componenten, programmatische en inrichtingsaspecten, beheersmatige aspecten en de fasering. Hieronder worden de activiteiten per onderdeel puntsgewijs aangegeven.



figuur 16: ontwerp voor Buitenvaart II [12]

Ruimtelijke aspecten

- Het bedrijventerrein Buitenvaart II wordt gesplitst in een Noordelijk Blok ten oosten van Buitenvaart I tegen de A37 aan, en een Zuidelijk Blok ten zuiden van de Lange Dijk. De beide Blokken worden van elkaar gescheiden door het open gebied tussen het Hollandscheveldse Opgaande en de Lange Dijk. Inmiddels is besloten om de terreinen Buitenvaart I (grijs gearceerd in figuur 16) en het Noordelijk Blok van Buitenvaart II gezamenlijk aan te duiden als bedrijventerrein "Buitenvaart" en het Zuidelijk Blok van Buitenvaart II als bedrijventerrein "Riegmeer".
- Het Noordelijk Blok wordt aan de zuidkant gescheiden van het Hollandscheveldse Opgaande door een strook met water en een bomenrij. Aan de oostkant vormen het bestaande eikenbos, een (deels brede) sloot en een nieuw aan te planten bosje langs de volledige oostelijke rand de scheiding met het landelijk gebied ten zuiden van de Krakeelsedijk.

- Tussen het Hollandscheveldse Opgaande en de Lange Dijk wordt het gebied vrijgehouden van bebouwing. Hier wordt het bestaande wijkenpatroon hersteld.
- Ten zuiden van de Lange Dijk 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 en een sloot.
- Evenwijdig aan de Riegshoogtendijk wordt de omkadering doorbroken door het te handhaven dubbelbos, dat uitkomt op de pingoruïne. De pingoruïne blijft gehandhaafd en wordt als bijzonder element in het Zuidelijk Blok opgenomen.

Landschappelijke componenten

- Het huidige karakter van het gebied onder de Krakeelsedijk en ten oosten van het Noordelijk Blok wordt op termijn versterkt door de aanplant van enkele nieuwe bospercelen mogelijk te maken en door sommige sloten te verbreden en meer natuurlijke oevers aan te brengen. Als de bospercelen flink begroeid zijn, is er ruimte voor een 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 Hollandscheveldse Opgaande en Lange Dijk (openheid binnen herkenbare begrenzingen van bomenrijen en sloten) wordt zoveel mogelijk versterkt.
- De Lange Dijk blijft in zijn huidige vorm gehandhaafd.
- Het Zuidelijke Blok wordt een aparte identiteit in het landschap.
- In de kruising van de Lange Dijk en de Riegshoogtendijk komt een heuvel, gemaakt van het grootste gedeelte van het vrijkomende leem uit het plangebied. De heuvel wordt maximaal 20 meter hoog, krijgt de vorm van een piramide en krijgt aan de kant van de Lange Dijk een flauwe helling.

Programmatische en inrichtingsaspecten

Werken

- Het Noordelijk Blok van Buitenvaart II wordt bruto circa 47 ha groot. Hiervan wordt circa 26 ha als bedrijventerrein uitgegeven.
- *Tussen Buitenvaart I en Buitenvaart II komt een "Turbine": een lange, uitgerekte rotonde.* Hier vandaan zijn de toegangen naar de beide bedrijventerreinen bereikbaar. In het midden van de "Turbine" ligt het LPG/benzinestation met servicegebouwen. 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 verkaveling van het Noordelijk Blok is gebaseerd op het oorspronkelijke slagenpatroon. De *verkaveling is zo, dat er relatief kleine kavels (tussen de 2000 en 4000 m²) kunnen worden* uitgegeven. Het is echter ook mogelijk grotere delen ineens uit te geven. Inmiddels is bekend dat kaasfabriek DOC in één keer 18 ha zal afnemen.
- Het Zuidelijk Blok wordt bruto circa 116 ha groot, waarvan circa 70 ha wordt uitgegeven. De verkaveling is geometrisch met een strak stratenpatroon.
- De rand om het Zuidelijk Blok wordt ingericht als een doorlopende bomenrand van een aantal bomen breed, waarbinnen de verlengde Mr. Cramerweg en de hoofdwatergang zijn opgenomen. De rand wordt alleen ter plaatse van het cultuurhistorisch belangrijke dubbel bos doorbroken.

- Om de milieubelasting van de woningen in de omgeving van de bedrijven te beperken zijn in beide bedrijventerreinen milieuzones aangebracht.

Infrastructuur

- Het bedrijventerrein wordt ontsloten door de Mr. Cramerweg. Het bestaande deel van de weg wordt verbreed tot een 2x2-baansweg. Vanaf de kruising met het Hollandscheveldse Opgaande langs het Zuidelijke Blok naar de kruising met de Riegshoogtendijk wordt de verlengde Mr. Cramerweg een 2x1baansweg.
- De verlengde Mr. Cramerweg komt tussen het Hollandscheveldse Opgaande en de Lange Dijk 0,75 meter lager te liggen dan het omringende gebied.
- Het Noordelijk Blok is bereikbaar via de "kluifrotonde" in de "Turbine". Het Zuidelijk Blok is bereikbaar via twee rotondes: één halverwege de Mr. Cramerweg aan de westzijde van het Blok en één halverwege de zuidzijde.
- De Mr. Cramerweg eindigt met een vlakke brug over de Zuidwolder Waterlossing en een rotonde op de Riegshoogtendijk.
- De toekomst van de Trekgatenweg is nog in studie. De mogelijkheid wordt onderzocht om de Trekgatenweg (deels) te knippen ter hoogte van de aansluiting op het Hollandscheveldse Opgaande, waardoor het westelijke deel van het Opgaande ontlast wordt van (sluip)verkeer.
- Er komt een doorgaande fietsroute van het centrum van Hoogeveen naar de bedrijventerreinen en naar de bossen rondom de recreatieplas 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 Krakeelsedijk en tussen het Hollandscheveldse Opgaande onder de Lange Dijk komen wandelroutes.
- Het ligt in de bedoeling direct ten noorden van de A37 een P&R-punt met carpoolplaats te vestigen. Hier komen ook de haltes van verschillende buslijnen. Tussen dit vervoersknooppunt en de bedrijventerreinen moet een kleinschalig vervoerssysteem komen.

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 oost- en zuidzijde van het Noordelijk Blok.
- Het huidige systeem van ontwatering via op gelijke afstand van elkaar liggende sloten in het gebied tussen het Hollandscheveldse Opgaande en de Lange Dijk blijft gehandhaafd en wordt, waar nodig, iets versterkt door verbreding van sommige sloten.
- Het regenwater wordt in het Zuidelijk Blok opgevangen door de sloot om het blok heen, de plasberm bij het dubbelbos, het water om de "Riegheuvel" en in de pingoruïne. Omdat de pingoruïne gevuld moet worden met schoon dakvlakwater, wordt naast een verbeterd gescheiden stelsel een extra afvoerleiding aangelegd voor het water van de dakvlakken.
- Het gebied tussen de Riegshoogtendijk en het Zuidelijk Blok watert af via een, in de noord- en oostrand van het Zuidelijk Blok aan te leggen (schouw) sloot.

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 toevoegen van een beperkt aantal woningen in de toekomst.

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 dubbelbos aan de Riegshoogtendijk blijven gehandhaafd. Naast het eikenbos aan de Krakeelse dijk komt een nieuw bosje over de volledige lengte van het Noordelijk Blok.
- 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.
- Ten zuidwesten van de kruising tussen de Lange Dijk en de Riegshoogtendijk komt een groene heuvel met uitkijkpunt waarin een groot deel van het vrijgekomen leem (door de aanleg van watergangen en wegen) wordt opgeslagen. Deze piramidevormige heuvel ("Riegheuvel") wordt maximaal 20 meter hoog en krijgt een recreatieve bestemming.

Beheersmatige aspecten, duurzaamheid

- In het ontwerp bestemmingsplan worden eisen gesteld aan de architectuur, de uitvoering en het gebruik van de verschillende bedrijfskavels.
- Voor de rest van het gebied bevat het bestemmingsplan eveneens voorschriften over de inrichting.
- De gemeente zal een actieve rol spelen als supervisor bij de ontwikkeling van de individuele kavels en het openbaar gebied.
- In een bij het bestemmingsplan behorend Duurzaamheidsplan [3] zijn de voorgenomen activiteiten op dit gebied beschreven. Deze hebben vooral betrekking op intensief ruimtegebruik, extra fietsverbindingen van en naar het bedrijventerrein, parkmanagement en vervoersmanagement, onderzoek naar mogelijkheden van alternatieve energietoepassingen en het gebruik van regenwater als bluswater.
- Het rioleringsstelsel wordt uitgevoerd als een 3 buizenstelsel: één voor afvalwater, één voor regenwater van verharde oppervlakten en één voor (schoon) dakvlak- en drainagewater. Dankzij het gekozen rioleringsstelsel wordt de kikkerpopulatie in het plangebied niet bedreigd.

Fasering

- In het ontwerp bestemmingsplan is een fasering van de uit te voeren activiteiten opgenomen. De uitvoering van het plan is verdeeld over 4 fasen en wordt geschat op circa 11 jaar (2002 t/m 2013).

8 GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

8.1 De plaats van het bedrijventerrein binnen het plangebied

figuur 17: ontwerp voor Buitenvaart II

figuur 18: alternatief 2-kernen [1]

In hoofdstuk 6 is al aangegeven dat voor het bepalen van de plaats van het bedrijventerrein binnen het totale plangebied een besliskundig contourkeuzemodel is gebruikt, waarmee alternatieven gemaakt en beoordeeld kunnen worden. Met dit model is in een aantal ronden gekomen tot het voorkeursalternatief (het 2-kernen-model), zoals in figuur 18 is weergegeven en in figuur 15 in scores is uitgedrukt. Eén van de belangrijkste argumenten die geleid hebben tot de keuze van dit voorkeursalternatief was, dat in dit alternatief de ambities voor cultuurhistorie, landschap, natuur en leefbaarheid het best tot uiting komen.
De vorm en plaats van het bedrijventerrein zoals dat nu in het ontwerp bestemmingsplan is opgenomen (figuur 17), komt in hoge mate overeen met dit 2-kernen-model. De gevolgen van dit plan voor de verschillende ambities met betrekking tot de plaats van het bedrijventerrein worden hieronder kort aangegeven.

Cultuurhistorie en archeologie
De cultuurhistorische waarden kunnen op de meeste plaatsen gehandhaafd blijven, waaronder het waardevolle slagenlandschap tussen het Hollandscheveldse Opgaande en de Lange Dijk. Twee van de waardevol geachte bosjes verdwijnen (het kleine bosje in het noordelijk deel, en het bosje ten oosten van de Albartsweg). Daar staat tegenover dat ruimte wordt gecreëerd voor een aantal nieuwe bosjes. De pingoruïne blijft volledig gehandhaafd en krijgt een bijzondere plek binnen het bedrijventerrein. De archeologische waarde van de pingo komt daarmee sterker tot uiting dan tot nu toe het geval is.

Natuurwaarden
De natuurwaarden blijven grotendeels behouden. In verband met de bosjes geldt hetzelfde als bij de cultuurhistorische waarden. De bomenrij langs de Lange Dijk blijft gehandhaafd, maar de bufferzone tussen de Lange Dijk en het Zuidelijk Blok is, ten opzichte van het 2-kernen-model, verkleind tot een randgebied met een sloot, een plasdrasoever en vier bomenrijen. Deze buffer is wel voldoende groot gebleven om de natuurwaarde van de bomenrij van de Lange Dijk te behouden.

Geconstateerd moet worden dat het vogelgebied ten zuiden van de Lange Dijk volledig verloren gaat door de komst van het Zuidelijk Blok van Buitenvaart II. Daar staat tegenover dat het gebied tussen *het Hollandscheveldse Opgaande en de Lange Dijk en het gebied ten westen van de Albartsweg,* volledig gespaard blijven.
De verstedelijkingsgrens, zoals aangegeven in het POP, wordt volledig gerespecteerd.

Afstand tot bestaande bebouwing
De bedrijventerreinen zijn zo gesitueerd, dat vrijwel overal buffers liggen tussen de bedrijventerreinen en bestaande (lint)bebouwing. De zuidzijde van het Noordelijk Blok komt het dichtste bij bestaande woningen (aan het Hollandscheveldse Opgaande). Hier komt tussen de woningen en het bedrijventerrein een strook met twee sloten en een bomenrij. In vergelijk met Buitenvaart I, (waar de grens wordt gevormd door een smalle houtwal met hier en daar een boom) een bredere en visueel duidelijker afscheiding.

Afstand tot Hollandscheveld, open karakter
Vanwege de leefbaarheid is steeds benadrukt dat de afstand van het bedrijventerrein tot het dorp Hollandscheveld zo groot mogelijk zou moeten zijn. Omdat de twee deelgebieden in het noordoosten en het zuiden van het plangebied liggen, 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. De verwachting van de ontwerpers dat de openheid om het blok heen juist versterkt zal worden door haar geometrische vorm zal moeten blijken. Ook het effect van het verdiept aanleggen van de verlengde Mr. Cramerweg tussen het Hollandscheveldse Opgaande en de Lange Dijk (0,75 meter onder het maaiveld) zal moeten blijken; de visuele hinder van de weg zal in ieder geval minder zijn dan bij aanleg op maaiveldniveau.
De invloed van de "Riegheuvel" op het open karakter van het plangebied zal afhangen van de uiteindelijk omvang die de heuvel krijgt.

Fietsroute tussen Hoogeveen en Hollandscheveld
De wens tot een (recreatieve) route voor langzaam verkeer tussen Hollandscheveld en Hoogeveen wordt gehonoreerd in de vorm van een bestemmingswijziging van de Lange Dijk en de komst van twee fietsbruggen (één over de A37 en Hoogeveense vaart en één over de verlengde Mr. Cramerweg).

8.2 Omvang en inrichting van het plangebied

De omvang van de bedrijventerreinen
De bedrijventerreinen hebben samen een bruto omvang van circa 160 ha Dit is meer dan het oorspronkelijke uitgangspunt (120 ha). Dat de omvang groter is geworden wordt hoofdzakelijk veroorzaakt doordat de groene bufferzones en het water in het bruto oppervlak zijn meegenomen.

De waterhuishoudkundige infrastructuur
De waterhuishouding in het plan voldoet aan de eisen die in het nationaal beleid geformuleerd zijn.
In het Noordelijk Blok bieden de sloot om het Blok en de waterpartij ten noorden van het blok en ten oosten van het lange bosje voldoende ruimte om het regenwater uit het Blok op te vangen.

De huidige sloot voor de afwatering van het gebied ten noorden en oosten van dit Blok verdwijnt. Hiervoor in de plaats komt aan de oost- en zuidkant van het Blok een nieuwe brede sloot voor landbouwwater, waarop een kleinere sloot vanaf het noorden aansluit. Aangegeven is, dat overleg zal worden gevoerd met de Gasunie over de vraag of er speciale maatregelen getroffen moeten worden op de twee punten waar deze nieuwe hoofdwatergang de transportleidingen van de Gasunie kruist.
Bewoners van de woningen aan de Krakeelsedijk zullen in verband met de waterafvoer geen last hebben van het nieuwe bedrijventerrein: de woningen liggen hoger dan het bedrijventerrein en de stromingsrichting is zuidwaarts.

De waterberging in het Zuidelijke Blok is voldoende dankzij de mogelijkheid om de pingo als waterberging te gebruiken.
De verstoring van de waterhuishouding van de (woon)percelen aan de Riegshoogtendijk wordt opgevangen door de sloot ten oosten van het Zuidelijk Blok.

In het bestemmingsplan staan voorwaarden opgenomen ter bescherming van het waterwingebied Holtien.

Verkeer
Met de nieuwe infrastructurele voorzieningen zijn de verwachte verkeersstromen af te wikkelen. Bij de afstemming van capaciteit en behoefte is uitgegaan van een onderbreking in de Trekgatenweg. Deze onderbreking is nodig om sluipverkeer naar Hoogeveen tegen te gaan en de daarmee samenhangende geluidsoverlast op het Hollandscheveldse Opgaande te beperken.
De kans is groot dat de verkeersdruk vanaf 2010 op de Mr. Cramerweg zo groot wordt, dat een extra ontsluiting richting de N48 noodzakelijk is. Te zijner tijd zal hier in groter verband onderzoek naar worden gedaan.
De reden voor de ontwikkeling van de "Turbine" is de inpassing van het LPG/benzinestation in het plan. Bijkomend voordeel is dat binnen de "Turbine" ook allerlei serviceverlenende functies geconcentreerd kunnen worden en dat de huidige Mr. Cramerweg niet verplaatst hoeft te worden. Door toevoeging van de "kluifrotonde" voor een directe verbinding tussen Buitenvaart I en II wordt de doorstroming van de "Turbine" verkeersveilig.
De geplande langzaamverkeersroute van het recreatiegebied bij Schoonhoven via de Lange Dijk en een brug over de A37 en de Hoogeveense Vaart is een grote verbetering.
Verwacht mag worden dat het voorgestelde openbaarvervoerssysteem bij zal dragen aan het verminderen van de verkeersdruk.

Geluid
Door de aanleg van de verlengde Mr. Cramerweg en het knippen van de Trekgatenweg zal bij 218 woningen aan het Hollandscheveldse Opgaande en de Riegshoogtendijk een forse afname van de geluidsbelasting plaatsvinden. Voor 7 woningen zal de geluidsbelasting toenemen. Omdat de geluidsbelasting van deze woningen boven de toegestane waarde ligt, zal voor deze woningen een ontheffing moeten worden aangevraagd.

Om te voorkomen dat men tijdens het in gebruik nemen van de bedrijventerreinen voor verrassingen komt te staan, is vooraf vastgesteld hoeveel industriegeluid op het bedrijventerrein geproduceerd mag worden. Door deze "akoestische verkaveling" zijn de geluidscontouren op voorhand bekend.

Berekend is, dat een aantal woningen beperkt geluidshinder zullen ondervinden van het terrein. Voor deze woningen zal ook ontheffing moeten worden gevraagd. Indien noodzakelijk zullen voor betreffende woningen maatregelen aan de gevel worden getroffen.

Luchtkwaliteit
De luchtkwaliteit in het plangebied zal door de toename van het verkeer de in de wet vastgelegde normen niet overschrijden. De luchtvervuiling door de bedrijven zal worden beperkt met milieuvergunningen.

Externe veiligheid
Ook in het nieuwe plan wordt de externe veiligheid beïnvloed door de gastransportleidingen en het benzinestation met LPG-tank. Het LPG/benzinestation voldoet aan de wettelijke veiligheidsnormen. De veiligheid op het bedrijventerrein zal worden gereguleerd met milieuvergunningen.

Milieuzonering
Door de vestiging van het bedrijventerrein zal de milieukwaliteit van de omgeving afnemen. Er wordt immers in de vorm van een bedrijventerrein milieubelasting aan het gebied toegevoegd. Met behulp van de geluid- en milieuzonering is echter geprobeerd om de totale belasting en met name de belasting op gevoelige bestemmingen zo klein mogelijk te houden. Het is van groot belang dat de akoestische verkaveling en de bedrijfscategorisering het vestigingsbeleid zullen bepalen.

Duurzaamheid
De manier waarop in het contourkeuzemodel en in het voorontwerp bestemmingsplan met de huidige waarden en mogelijkheden van het gebied is omgegaan, geeft een eerste invulling aan het begrip duurzaamheid.
De ligging van de twee bedrijventerreinen zorgt daarnaast voor zo min mogelijk grondverplaatsing voor bouwrijpmaken: de terreinen liggen voor het merendeel op gebieden waar nauwelijks of geen 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 afrit van de A37 en van de huidige Mr. Cramerweg. Door keuze voor een "Turbine" tussen Buitenvaart I en II hoeft het huidige LPG/benzinestation niet verplaatst te worden en kan de noodzakelijke verbreding van de Mr. Cramerweg toch plaatsvinden. Het vrijkomende leem als gevolg van de aanleg van sloten en wegen, wordt opgeslagen in de "Riegheuvel" en kan, zolang de aanleg van Buitenvaart II plaatsvindt, als depot gezien worden voor grondbehoefte buiten het plangebied.

Voor wat betreft de inrichting van het bedrijventerrein is gestreefd naar een zo hoog mogelijk percentage uitgeefbaar terrein (beide Blokken circa 65 %). Op de kavels zelf zal het efficiënt omgaan met de ruimte worden gestimuleerd. Voor zover in het bestemmingsplan mogelijk, zijn voorwaarden opgenomen voor de hoeveelheid te bebouwen oppervlak per kavel. Deze eisen zijn verder uitgewerkt in het Beeldkwaliteitsplan [6] en het Duurzaamheidsplan [3]. Ook de toepassing van milieuzones en het initiatief van de gemeente tot verwezenlijking van parkmanagement en vervoersmanagement, kunnen bijdragen tot een duurzaam gebruik 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.

De ecologische verbindingen
De natte ecologische verbinding, zoals in het POP aangegeven, is in het plan op een iets andere manier overgenomen. De ecologische verbindingszone langs de Zuidwolder Waterlossing zal in stand blijven doordat de brug van de verlengde Mr. Cramerweg de taluds langs het water vrijhoudt.

Het woon- en leefmilieu
Met de komst van de twee Blokken van Buitenvaart II wordt de zelfstandigheid van het dorp Hollandscheveld gewaarborgd: 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 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 achtertuin. Zij kijken op één van de groen/water randen die om de Blokken heen lopen.

De verandering in de verkeerssituatie is aanzienlijk. Het plan 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 Lange Dijk voor doorgaand verkeer en het onderbreken van de Trekgatenweg is er minder verkeer op het Hollandscheveldse Opgaande. Daardoor zal ook het kruispunt van Hollandscheveldse Opgaande en Riegshoogtendijk in het dorp Hollandscheveld veel minder druk worden, waardoor het leefmilieu sterk zal verbeteren.

Met het inrichtingsplan voor de Krakeelse Wijken wordt ook de leefbaarheid van dit gebied vergroot. Het plan heeft onder andere tot doel het gebied meer te betrekken bij het dorp Hollandscheveld. Daarom worden er enkele onverharde paden naar het dorp door het gebied gelegd. De gevaarlijke aansluiting van de Krakeelsedijk op de Riegshoogtendijk wordt verplaatst naar een overzichtelijker plek. Er zal worden geprobeerd de snelheid op de Riegshoogtendijk buiten de bebouwde kom te verlagen tot 60 km per uur.

Het "woonlint-karakter" van het Hollandscheveldse Opgaande zal worden benadrukt door het vervangen van de huidige asfaltweg door een smallere klinkerweg met bomen en een doorlopende haag in dezelfde lijn als de bomen. Voor de fietser en voetganger komen langs de weg aparte paden.

Ook het plan voor het gebied tussen het Hollandscheveldse Opgaande en de Lange Dijk (Hollandsche Wijken) is gericht op vergroting van de leefbaarheid van de bewoners. Er komt een openbaar verbindingspad langs één van de sloten waardoor de mogelijkheid voor voetgangers

ontstaat om een rondje te lopen vanaf de dorpskern door de Hollandsche Wijken, de Krakeelse Wijken en weer terug.

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

Fasering
De fasering is in vier fasen verdeeld. Als de behoefte aan bedrijventerrein minder zal zijn dan verwacht, is het de vraag of het Zuidelijk Blok in zijn geheel gerealiseerd zal worden. Om het Zuidelijk Blok in verkleinde uitvoering toch zijn identiteit te laten houden, zal ook dan een geometrische vorm omsloten door bomen gerealiseerd moeten worden. Een wijziging in de fasering van het Zuidelijk Blok mag de aanleg van de verlengde Mr. Cramerweg niet vertragen.
De vormgeving van de "Riegheuvel" zal extra aandacht nodig hebben als het Zuidelijk Blok niet helemaal wordt aangelegd.

9 LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE

De milieugevolgen van het ontwerp bestemmingsplan konden duidelijk en snel in beeld gebracht worden, doordat voor het maken van het plan al veel onderzoek was gedaan naar de milieukwaliteit van het gebied en doordat de resultaten van deze onderzoeken veel invloed hebben gehad op het uiteindelijke plan. Voor zover dat nu te overzien is, zijn vrijwel alle milieugevolgen van het bestemmingsplan in dit MER in beeld gebracht. Er zal echter nog voor verschillende onderwerpen aanvullend onderzoek moeten worden gedaan.

Voor het nog niet onderzochte gedeelte van het plangebied vindt aanvullend bodemonderzoek plaats.

De onderbreking in de Trekgatenweg, waarvan in dit MER wordt uitgegaan, moet nog worden vormgegeven.

Te zijner tijd zal in breder verband onderzoek worden gedaan naar een aansluiting van de Mr. Cramerweg op de N48.

Met de Gasunie zal nader worden bekeken of maatregelen getroffen moeten worden ter plaatse van de twee punten waar de nieuwe hoofdwatergang in het noorden de transportleiding van de Gasunie kruist.

10 VERVOLG EN EVALUATIE VAN HET MER

In de Wet Milieubeheer is de verplichting opgenomen een evaluatieonderzoek uit te voeren als de plannen zijn uitgevoerd. In dat evaluatieonderzoek 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 gebied in het algemeen en op het Hollandscheveldse Opgaande in het bijzonder, het tot stand komen van de ecologische verbindingszone, de geluidsbelasting op de woningen en het tot stand komen van duurzaamheidsmaatregelen.

BELANGRIJKSTE GERAADPLEEGDE LITERATUUR EN BRONNEN

	Auteur		Titel	Plaats van uitgifte
[1]	Adecs bv	2000	*Hoogeveen Buitenvaart II, besliskundig contour-keuzemodel*	Delft
[2]	Adecs bv	2000	*Startnotitie Milieu-Effectrapportage Buitenvaart II*	Zwolle
[3]	Adecs bv	2001	*Duurzaamheidsplan Bedrij-venterrein Buitenvaart II*	Zwolle
[4]	ARC, drs. B. Bijl	2000	*Aanvullend archeologische inventarisatie te Hoogeveen, Plangebied Buitenvaart II*	Groningen
[5]	Bureau Alle Hosper	2000	*Bedrijventerrein Buitenvaart II en de tussengebieden; landschappelijk en stedenbouwkundig ontwerp voor de Hollandsche Velden*	Haarlem
[6]	Bureau Alle Hosper	2001	*Beeldkwaliteitsplan Bedrijventerrein Buitenvaart II*	Haarlem
[7]	Bureau voor Tuin- en Landschapsarchitectuur Ir. Jacqueline Muffels BNT	2000	*Cultuurhistorisch-landschappelijk onderzoek Buitenvaart II*	Meppel
[8]	Commissie voor de milieueffectrapportage	2000	*Advies voor richtlijnen voor het milieueffectrapport Bedrijventerrein Buitenvaart II*	Utrecht
[9]	DHV Milieu en Infrastructuur BV	2000	*Bedrijventerrein Buitenvaart II. Berekeningsresultaten verkeersproductie in 2010*	Amersfoort
[10]	Drenthe, Provincie	1998	*Provinciaal omgevingsplan gemeenten (+bijlagen)*	Assen
[11]	Drenthe, Provincie Overijssel, Provincie	1999	*Met het oog op 2003. Regiovisie Zuid-Drenthe/Noord-Overijssel*	Assen
[12]	Etin adviseurs BV	2000	*Behoefteraming bedrijventerrein Hoogeveen nader bekeken*	Tilburg
[13]	Grontmij advies en techniek	2001	*Ontwerp Bestemmingsplan Buitenvaart II*	Haren
[14]	Hoogeveen, Gemeente Afd. EZ	1999	*Marktverkenning ruimtebehoefte bedrijven en kantoren*	Hoogeveen
[15]	Hoogeveen, Gemeente	2000	*Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaai Buitenvaart II*	Hoogeveen
[16]	Hoogeveen, Gemeente	2000	*Resultaten verkeersintensiteitsberekeningen Buitenvaart II (definitieve versie)*	Hoogeveen
[17]	Hoogeveen, Gemeente	2001	*Saneringsprogramma wegverkeerslawaai Buitenvaart II*	Hoogeveen
[18]	KEMA	2000	*Duurzame energievoorziening voor het bedrijventerrein Buitenvaart II in Hoogeveen*	Arnhem
[19]	LNV, Directie Noord/Provincie Drenthe	2000	*Gebiedsvisie Natuur, Bos en Landschap, Reest-2 Zuidwolde-Holandscheveld (concept)*	Assen
[20]	Milcura Overheidsadvisering bv	2000	*MER Bedrijventerrein Buitenvaart II Natuurwaarden Gemeente Hoogeveen*	Zwolle
[21]	Oranjewoud bv, Ingenieursbureau	2001	*MER Buitenvaart II te Hoogeveen. Betreft: Bodem en Water*	Deventer

VERKLARENDE WOORDENLIJST

Abiotisch	Niet levend (natuur).
Activiteit	Geheel van handelingen, ingrepen en dergelijke bedoeld ter realisatie van bepaalde doelstellingen of ter oplossing van bepaalde problemen. Een activiteit kan zowel datgene zijn, wat de initiatiefnemer zich voorstelt te gaan doen (voorgenomen activiteit = het voornemen) als een alternatief daarvoor, dat eveneens bedoeld is ter realisatie van deze doelstelling of ter oplossing van deze problemen.
Akoestische verkaveling	gebiedsindeling op basis van geluidsbronnen
Ambitie	Geheel van doelen en wensen ten aanzien van het plan.
Autonome ontwikkeling	Veranderingen, die zich in het milieu zullen voltrekken als de voorgenomen activiteiten niet worden gerealiseerd
Besliskundig model	Model waarmee op basis van gegevens over de huidige situatie en toe te voegen criteria en prioriteiten een gewenste situatie gesimuleerd kan worden.
Bestemmingsplan	Plan (ontwerp) over de bestemming van een terrein met de daarmee verbandhoudende voorschriften.
Bevoegd gezag	Overheidsorgaan dat bevoegd is een besluit te nemen over de voorgenomen activiteit van de initiatiefnemer.
Biotisch	Levend (natuur).
Boekweitbrandcultuur	Een teelwijze waarin het veen eerst middels sleuven wordt ontwaterd en na droging enige centimeters wordt ingebrand om een veraste bovenlaag te krijgen waarin de boekweit kan worden ingezaaid.
Bosareaal	Oppervlakte aan bos.
Bruto bedrijventerrein	Totale oppervlakte van het bedrijventerrein inclusief openbare ruimte.
Bufferzones	Zone die twee gebieden met een verschillend karakter van elkaar scheidt.
Commissie voor de m.e.r.	Commissie van onafhankelijke deskundigen die het bevoegd gezag adviseert over de gewenste inhoud van het milieueffectrapport en in een latere fase over de kwaliteit van het milieueffectrapport.
Coulissenlandschap	Door loodrecht op de wegen geplante bomenrijen of begroeiing (schermen, coulissen) wordt het landschap in stroken verdeeld
Cumulatieve effecten	Gezamenlijk effect van verschillende vormen van verontreiniging of aantasting van het milieu door één of meer activiteiten, waarbij de gevolgen van elke vorm afzonderlijk niet ernstig hoeven te zijn, maar van de verschillende vormen tezamen wel.

Dobbe	Een laagte in het maaiveld ontstaan door een laagte in de ondergrond, meestal gedeeltelijk opgevuld met veen, deels open water. Soms zijn het zogenaamde pingoruïnes, omgeven door een zandige ringwal (zie ook pingo ruïne).
D.w.a.-stelsel	Rioolstelsel voor afvoer van huishoudwater (droog weer afvoer).
Ecologie	Leer van de betrekkingen tussen dieren en planten en hun omgeving of tussen dieren en planten onderling.
Ecologische verbindingszone	Een verbinding tussen ecosystemen.
Ecosysteem	Geheel van planten en dierengemeenschappen in een territorium, beschouwd in hun wisselwerking met de milieufactoren.
Ecotoop	Type landschap dat zich onderscheid door plantengroei, overstromingsduur en stroomsnelheid van het water.
Emissie	Uitstoot.
Evaluatie	Het onderzoeken of in een concreet geval de daadwerkelijk optredende gevolgen bij aanleg en gebruik van een activiteit binnen de grenzen blijven van de gevolgen die mede op basis van het milieueffectrapport ten tijde van het besluit werden verwacht en van de voorwaarden die deel uitmaken van het mede op basis van het milieueffectrapport genomen besluit.
Geluidscontour	Zone waarin een gelijke geluidsbelasting heerst.
Geomorfologisch/ Geomorfologie	Verklarende beschrijving van de vorm van het aardoppervlak in relatie tot de wijze waarop deze is ontstaan.
Grenswaarde	De maximaal toegestane waarde.
Greppel	Smalle en ondiepe uitgraving voor de afvoer van overtollig water.
Grijze milieu	Niet levende omgevingskenmerken.
Groene milieu	Levende omgevingskenmerken.
Grondwater-beschermingsgebied	Gebied waarvoor beperkingen gelden doordat er drinkwater wordt gewonnen.
Gruppen	Zie greppel.
Humus	Vruchtbare organische laag in de bodem, ontstaan door verrotting en vermolming van planten
IJzeren voorraad	De voorraad die beschikbaar moet zijn om bij normale marktverhoudingen voldoende keuzemogelijkheden aan bedrijven te bieden.
Initiatiefnemer	Een natuurlijk persoon, dan wel een privaat- of publiekrechtelijk rechtspersoon (een particulier, bedrijf, instelling of overheidsorgaan) die een bepaalde activiteit wil (doen) ondernemen en daarover een besluit vraagt.

IPR premie	Subsidieregeling voor investeringsprojecten.
Kluifrotonde	Twee gekoppelde rotondes.
Korrelgrootte	Abstracte weergave van de verdeling van massa in het plangebied.
Kwel	Opkomend grondwater.
m.e.r.	Milieueffectrapportage; een hulpmiddel bij de besluitvorming, dat bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een milieueffectrapport en het evalueren achteraf van de gevolgen voor het milieu voor de uitvoering van een mede op basis van dat milieueffectrapport genomen besluit, een en ander met inachtneming van de voorgeschreven procedurele uitgangspunten.
m.e.r.-plicht	De verplichting tot het opstellen van een milieueffectrapport voor een bepaald besluit over een bepaalde activiteit.
m.e.r.-procedure	Geheel van wettelijk voorgeschreven stappen voor het totstandkomen en gebruiken van een milieueffectrapport.
Meerstallen	Een plas of meer in het veengebied.
Meest milieu-vriendelijk alternatief	Korte omschrijving voor het alternatief, dat wordt beschreven in artikel 7.10, lid 3 van de Wet Milieubeheer: "het alternatief, waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast". Aangezien het hier gaat om een alternatief, gelden dezelfde beperkingen die zijn omschreven voor andere alternatieven: dat betekent, dat het niet louter een referentie is (de ideale oplossing voor het milieu), maar behoort tot de alternatieven, die redelijkerwijs bij de besluitvorming een rol spelen.
MER	Een MER is een openbaar document waarin van een voorgenomen activiteit en van redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven de te verwachten gevolgen voor het milieu in hun onderlinge samenhang op systematische en zo objectief mogelijke wijze worden beschreven.
Milieucategorie	Typering van een bedrijf op grond van vastgestelde milieukenmerken.
Milieuvergunning	Een besluit waarop hoofdstuk 3.5 van de Algemene wet bestuursrecht en afdeling 13.2 van de Wet Milieubeheer van toepassing is.
Milieuzonering	Gebiedsindeling op basis van toegestane milieucategorieën.
Moerig	Droog venig.
Netto bedrijventerrein	Het totale gebied exclusief de openbare ruimte
Opgaanden	Aan- en afvoerwegen van het ontginningsgebied.
PAK	Poly aromatische koolwaterstoffen.
Parkmanagement	Organisatie, gericht op het beheer van het bedrijventerrein.

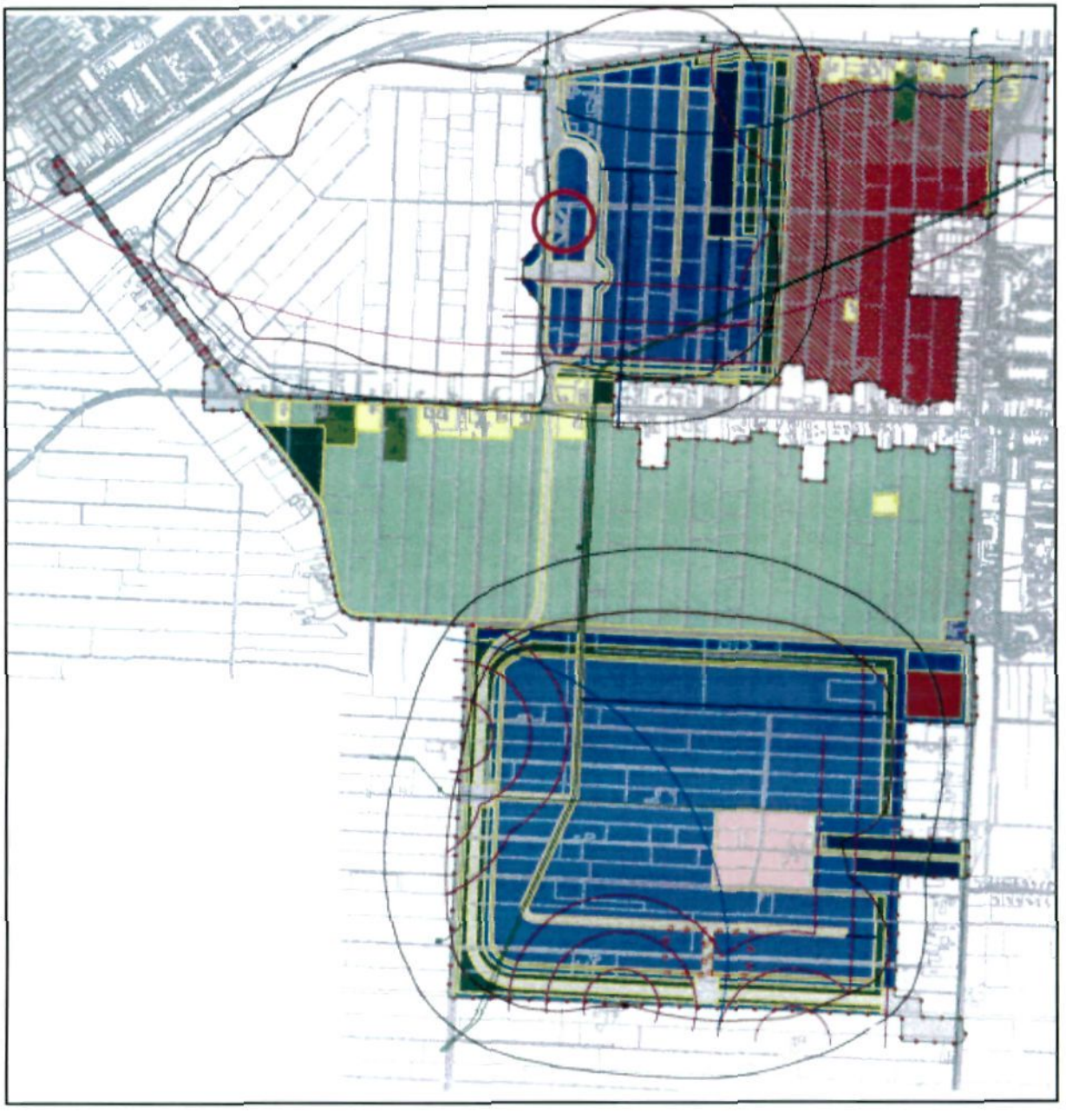
Personenauto-equivalent	Rekeneenheid voor verkeersintensiteitsberekeningen.
Pingoruïne	Een pingoruïne is een overblijfsel van een pingo uit de ijstijd. Een pingo is ontstaan doordat grondwater door de druk van omringend bevroren grond omhoog geduwd wordt. Het water bevriest dan en vormt een ijslens onder 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.
Plangebied	Het gebied, waarbinnen de voorgenomen activiteiten worden gerealiseerd.
Plas-dras-oever	Een oever met een flauwe helling die beschermd wordt door een beschoeiing. Deze beschoeiing staat minimaal 0,50 meter uit de kant. Het ondiepe water achter de beschoeiing biedt mogelijkheden voor spontane ontwikkeling van oevervegetatie (zoals riet e.d.).
Podzolgrond	Zandgrond met een inspoelingslaag van humus/ijzer.
POP	Provinciaal Omgevings Plan Drenthe.
Rabatten	Combinatie van ophogingen met bomen en sloten, waarbij de uitgegraven grond van de sloot heeft gediend voor het ophogen.
Richtlijnen	De door het bevoegd gezag na het vooroverleg te bepalen wenselijke inhoud van het op te stellen milieueffectrapport.
Richtwaarde	Waarde die gemotiveerd overschreden mag worden.
Rode lijst	Lijst van met uitsterven bedreigde en kwetsbare diersoorten.
R.w.a.-stelsel	Rioolstelsel voor afvoer van hemelwater (regenwaterafvoer).
Specie	Baggerslib.
Toetsing	Beoordeling van het opgestelde milieueffectrapport op onder meer de juistheid en volledigheid en toegespitst op de besluitvorming over de activiteit waarvoor het milieueffectrapport is opgesteld.
"Turbine"	*Een lange opgerekte rotonde.*
Verkeersmilieukaart	Wegenkaart, waarin de geluid- en luchtkwaliteit langs hoofdwegen is aangegeven.
Vervening	Het afgraven van veengrond.
Vervoersmanagement	Organisatie gericht op kleinschalig openbaar vervoer tussen het bedrijventerrein en het hoofdvervoersknooppunt.

Vingerstad-model	Model van een stadsvorm waarbij zich van uit een centrum, wijken als vingers in verschillende richtingen uitstrekken.
Visueel landschap-pelijke aspecten	Ruimten en begrenzingen, relaties, structuren en patronen, massa's en elementen.
Voorgenomen activiteit	De activiteit die in het MER onderzocht wordt (hier: het voorontwerp bestemmingsplan).
Voorkeursrecht	Het recht van de gemeente om in een aangewezen gebied als eerste in aanmerking te komen voor aankoop van gronden.
Wijk(-en)	Sloot.
Woonlint	Verbindingsweg in open gebied, met aan weerszijden één rij woningen.

LIJST VAN GEBRUIKTE AFKORTINGEN

A27	Rijksweg A27
art.	artikel
B&W	Burgemeesters & Wethouders
BG	Bevoegd Gezag (bij m.e.r.)
BNT	Bond van Nederlandse Tuinarchitecten
ca.	circa
CO	Koolmonoxide
dB(A)	decibel gecorrigeerd met A-curve
EZ	Economische Zaken
GHG	Gemiddeld Hoogste Grondwaterstand
GLG	Gemiddeld Laagste Grondwaterstand
Gt	Grondwatertrappen
ha	hectare
IN	Initiatiefnemer
IPR	Investerings premie regeling
km/u	kilometer per uur
LNV	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij
LPG	Liquified Petroleum Gas
m.e.r.	milieueffectrapportage
MER	Milieueffectrapport
mv (-mv)	maaiveld (onder maaiveld)
NAP	Normaal Amsterdams Peil
NO_2	Stikstofdioxide
NO_x	Stikstofverbinding.....
OW	Onteigeningswet
pae	personenauto-equivalent
PAK	Poly aromatische koolwaterstoffen
POP	Provinciaal Omgevings Plan
RAK	Ruilverkaveling met Administratief Karakter
RO	Ruimtelijke Ordening
RWS	Rijkswaterstaat
Stiboka	Stichting Bodem Kaarten
V&W	Ministerie van Verkeer en Waterstaat
VROM	Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer
WGh	Wet geluidhinder
WMD	Waterleiding Maatschappij Drenthe
Wvo	Wet verontreiniging oppervlaktewateren

COLOFON

Auteurs:	J.M.A. Leemans
	ir. S. Micheels
	ir. J.H. de Zeeuw
Opdrachtgever:	Gemeente Hoogeveen, sector BoWo
	Mevr. H. Verheijen
Namens Initiatiefnemer:	Gemeente Hoogeveen, sector M.O.W.
	A.W.J. van Wijngaarden
Namens Bevoegd Gezag:	Gemeente Hoogeveen, sector ABJZ
	Mr. J.P. Wind

BIJLAGE: PLANKAART ONTWERPBESTEMMINGSPLAN BUITENVAART II