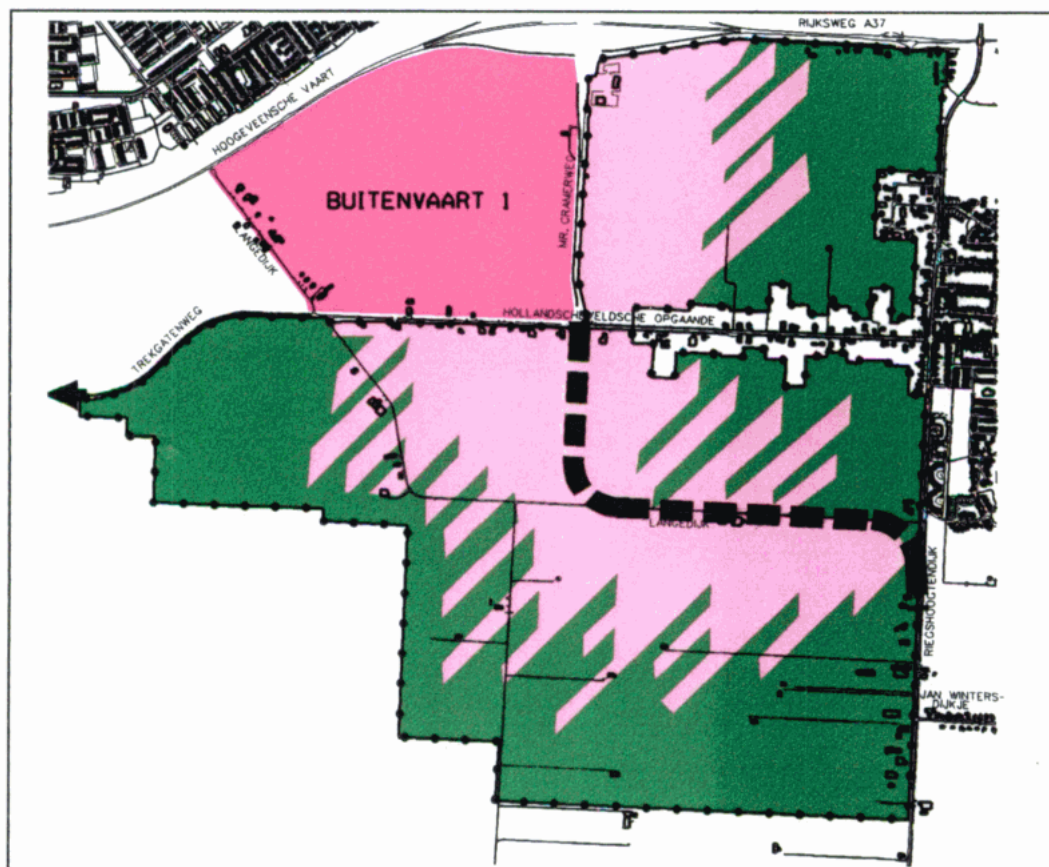


STARTNOTITIE MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE

BUITENVAART II HOOGEVEEN



19 november 1999

Adecs bv

in opdracht van:
Gemeente Hogeveen

Willemskade 14
8011 AD ZWOLLE
tel. 038 - 4254321
fax. 038 - 4254328



STARTNOTITIE MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE

Buitenvaart II

19-11-99

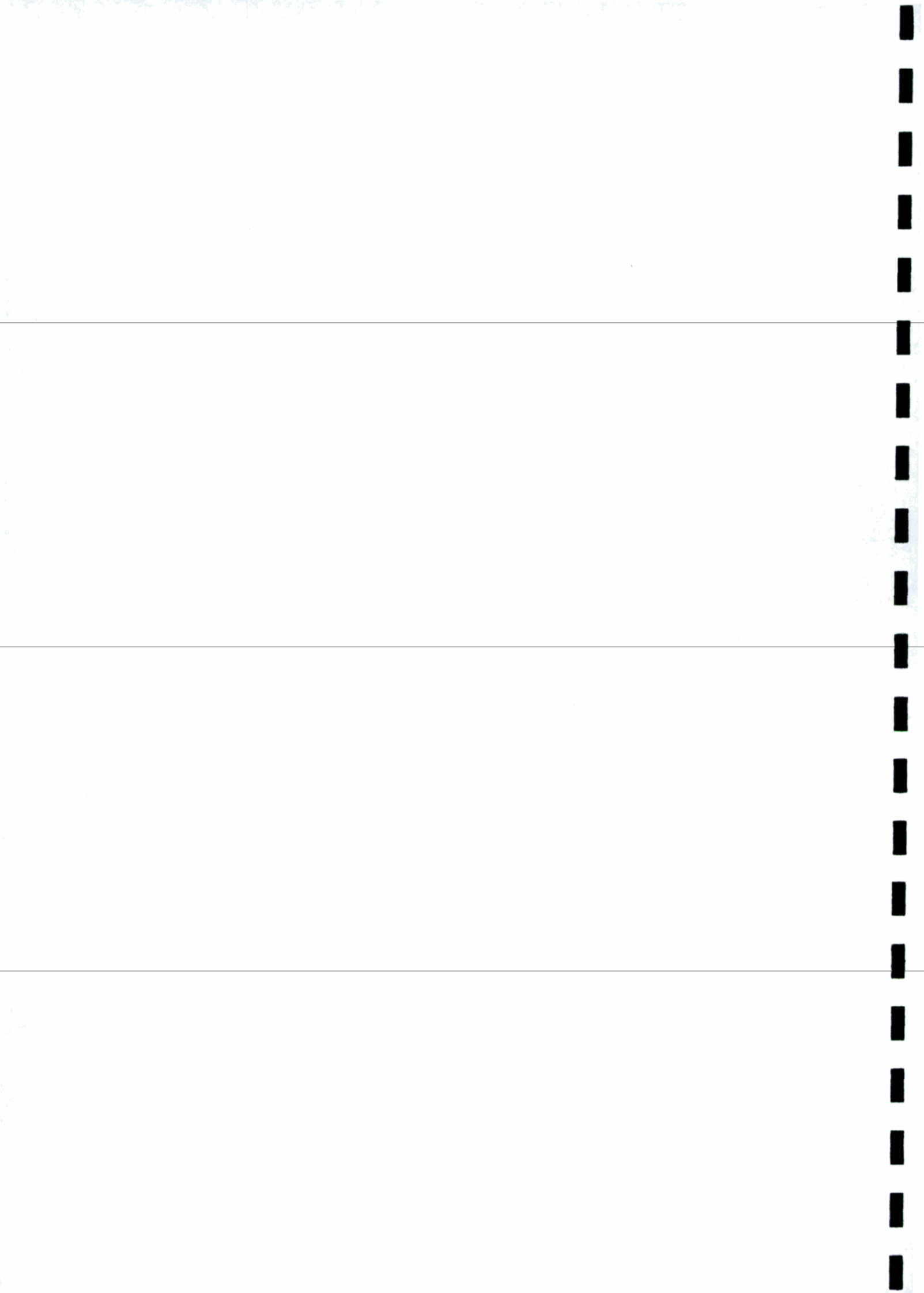
ir. J.H. de Zeeuw

Advanced Decision Systems
Adecs Oost bv
Willemskade 14
8011 AD Zwolle
Tel.: 038 - 425 43 21
Fax.: 038 - 425 43 28



INHOUDSOPGAVE**SAMENVATTING**

0	INHOUDSOPGAVE	
1	INLEIDING	3
2	ACHTERGRONDEN	4
	2.1 Algemeen	
	2.2 Behoeft	
	2.3 Locatiekeuze	
	2.4 Probleemstelling	
	2.5 Onzekerheden	
	2.6 M.e.r-plicht	
	2.7 Procedure	
	2.8 Ambities en doelstellingen	
	2.9 Betrokkenen	
	2.10 Inspraak	
3	BELEID, GENOMEN EN TE NEMEN BESLUITEN	17
	3.1 Algemeen	
	3.2 Beleid	
	3.3 Genomen besluiten	
	3.4 Te nemen besluiten	
4	HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING	20
	4.1 Plangebied en onderzoeksgebied	
	4.2 Beschrijving van het onderzoeksgebied	
5	VOORGENOMEN ACTIVITEIT	22
	5.1 Algemeen	
	5.2 Inrichting van het plangebied	
6	GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	24
	6.1 Algemeen	
	6.2 Milieu-invloeden en -gevoeligheden	
	6.3 Effecten per aspect	
	6.4 Woon-, werk- en leefmilieu	
	6.5 Duurzaamheid	
7	ONDERZOEKSMETHODIEK	28
	7.1 Algemeen	
	7.2 Vaststellen criteria en criteriawaarden	
	7.3 Generen modellen en afweging varianten	
8	LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE	29
9	EVALUATIE	30
10	PRESENTATIEVORM MER	31



SAMENVATTING

De gemeente Hoogeveen wil een nieuw bedrijventerrein inrichten voor ca. 70 à 120 hectare en daarvoor een bestemmingsplan opstellen. Als locatie voor dit terrein is gekozen voor uitbreiding van het huidige bedrijventerrein in ontwikkeling, Buitenvaart I, ten zuiden van de A37. Deze locatie is in het Provinciaal Omgevings Plan (POP) [1] en in de Regiovisie Zuid Drenthe/ Noord Overijssel [2] als zodanig aangewezen. De locatie wordt aangeduid als Buitenvaart II.

Het bedrijventerrein is noodzakelijk om ook in de toekomst aan de vraag naar bedrijventerreinen te kunnen blijven voldoen.

In het plangebied en in de gebieden direct grenzend aan het plangebied komen belangrijke waarden (uit oogpunt van landschap, groen en cultuurhistorie) voor. Daarnaast ligt het gebied aansluitend aan de bebouwde kom van Hollandscheveld. De aanleg van een bedrijventerrein betekent dus een ingreep in de autonome ontwikkeling van het gebied waarbij positieve en negatieve effecten zijn te onderscheiden.

Deze Startnotitie milieu-effectrapportage is de formele start van de m.e.r.-procedure. De m.e.r.-procedure wordt (in dit geval) doorlopen om de milieu-aspecten een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over een ruimtelijke ordeningsplan. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan het eerste ruimtelijke plan dat in de mogelijke aanleg voorziet, in dit geval het bestemmingsplan. Deze Startnotitie zal gedurende zes werkweken (wettelijke termijn is 4 weken) ter inzage liggen. Gedurende deze periode is het mogelijk een inspraakreactie in te dienen bij het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Hoogeveen. Daarnaast zullen diverse wettelijke adviseurs om advies voor de richtlijnen voor het op te stellen Milieu-EffectRapport worden gevraagd.

1 INLEIDING

De gemeente Hogeveen zal een bestemmingsplan opstellen voor een gebied ten zuidoosten van de kern Hogeveen van circa 250 hectare. Ongeveer 70 à 120 hectare (bruto) zal ingericht worden als bedrijventerrein en de rest van het plangebied zal worden bestemd voor verkeersontsluitingen en zogenaamde 'bufferzones' tussen het bedrijventerrein en de bebouwde kom van Hollandscheveld en tussen het bedrijventerrein en het open gebied eromheen.

Het gebied wordt Buitenvaart II genoemd. Het is begrensd door de rijksweg A37, de Riegshoogtendijk en de Langedijk, (waarbij een deel van het gebied ten zuiden van Langedijk ongeveer tot het Jan Winterdijkje eveneens tot het te bestuderen gebied behoort), Het Hollandscheveldse Opgaande en de Mr. Cramerweg en sluit aan op het bedrijventerrein Buitenvaart I. Het gebied is aangegeven in figuur 1.1.

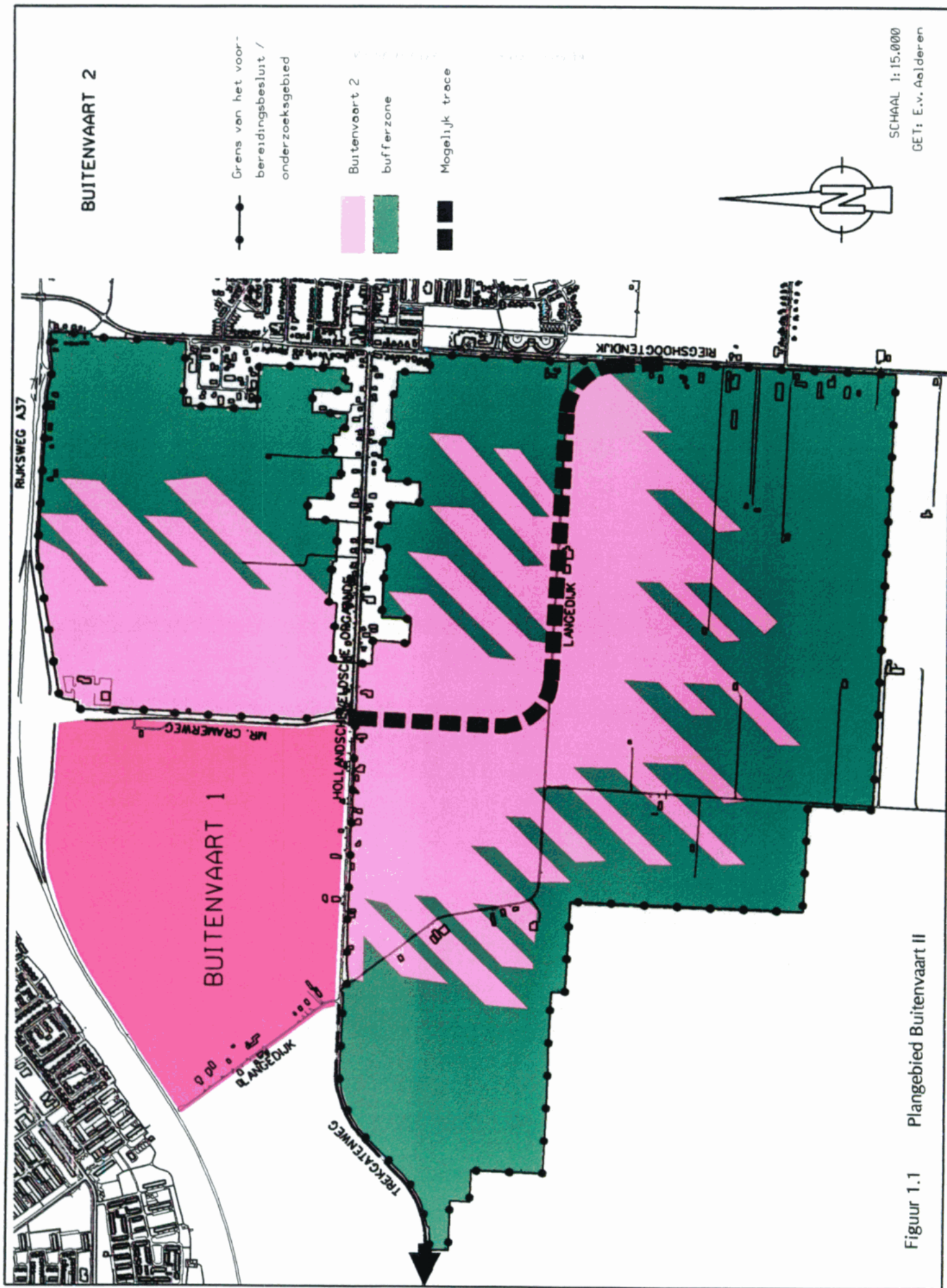
De gemeente Hogeveen heeft op basis van eerder onderzoek en op basis van uitspraken in het Provinciaal Omgevings Plan Drenthe (POP) [1] en de Regiovisie Zuid Drenthe/Noord Overijssel "Met het oog op 2030" [2], gekozen voor in eerste instantie de uitbreiding van het bedrijventerrein Buitenvaart I voor de invulling van de ruimtebehoefte voor bedrijventerreinen.

De behoefte aan meer bedrijventerreinen is onderbouwd in de notitie "Marktverkenning ruimtebehoefte bedrijven, kantoren en andere organisaties" [3]. Hieruit volgt dat er circa 110 hectare netto bedrijventerrein tot 2010 nodig is. Hier dient dan de zogenaamde 'ijzeren voorraad' nog bij te worden opgeteld. Als rekening wordt gehouden met ruimte voor openbaar gebied op het terrein, betekent dit dat tot 2010 ca. 260 hectare bruto nodig is. Met aftrek van de nog beschikbare hoeveelheid hectares, blijft een behoefte over van 175 hectare bruto bedrijventerrein (na Buitenvaart I). Daarvan zal zoveel als redelijk mogelijk is in Buitenvaart II moeten worden ondergebracht.

Doel van een milieu-effectrapportage procedure is het verkrijgen van inzicht in de te verwachten effecten van de inrichting van het gebied voor het milieu.

Het Milieu-EffectRapport is een wetenschappelijk onderbouwd document, dat er toe dient om milieu een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming rond het plangebied.

In hoofdstuk 2 zullen enige achtergronden van de plannen worden toegelicht. Hoofdstuk 3 gaat in op beleid, genomen en te nemen besluiten. De huidige situatie en de autonome ontwikkeling, alsmede de gevolgen voor het milieu zullen in hoofdstukken 4, 5 en 6 worden beschreven. In hoofdstuk 7 zal de onderzoeksmethodiek aan bod komen. Tenslotte zal in hoofdstukken 8, 9 en 10 worden ingegaan op leemten in kennis en informatie, evaluatie en de presentatievorm van het MER.



Figuur 1.1 Plangebied Buitenvaart II

2 ACHTERGRONDEN

2.1 Algemeen

De achtergronden van de plannen alsmede van deze Startnotitie tot realisatie van een nieuw bedrijventerrein Buitenvaart II worden in dit hoofdstuk kort behandeld.

Allereerst zal de behoefte aan een nieuw bedrijventerrein binnen de gemeente Hoogeveen kort worden beschreven in paragraaf 2.2, vervolgens komt de locatiekeuze (paragraaf 2.3.) aan bod, waaruit de probleemstelling (paragraaf 2.4.) is afgeleid. Bij de ontwikkeling van een bedrijventerrein kunnen een aantal onzekerheden worden onderscheiden, die worden beschreven in paragraaf 2.5.

In paragraaf 2.6 zal (de verplichting tot) het doorlopen van de milieu-effectrapportage worden beschreven gevolgd door de bijbehorende procedure (paragraaf 2.7). Tenslotte worden de ambities en doelstellingen, de betrokkenen en de inspraak behandeld in paragrafen 2.8 tot en met 2.10.

2.2 Behoefte

In het kader van de milieu-effectrapportage (m.e.r.) en het bestemmingsplan Buitenvaart II, is een onderbouwing noodzakelijk van de behoefte aan bedrijventerrein in Hoogeveen. In 1997 heeft de gemeente Hoogeveen opdracht gegeven aan Buck Consultants International een onderzoek te verrichten naar de behoefte aan bedrijventerreinen in de toekomst [4]. Dit rapport geeft aan dat bij prognoses met betrekking tot toekomstig benodigde ruimte voor bedrijven rekening moet worden gehouden met het opwaarderen van de N37 tot 4 baans autosnelweg, het feit dat Hoogeveen (weer) in aanmerking komt voor IPR-subsidies en er steeds meer sprake is van (grensoverschrijdende) regionale samenwerking. Verder is een analyse gemaakt van de gronduitgifte in Hoogeveen in de jaren 1987 tot 1996 met een correctie voor de bovengenoemde te verwachten veranderingen in marktpositie. Geconcludeerd werd op basis daarvan dat in de periode 1997 tot en met 2015 in de maximumvariant behoefte is aan nog een extra oppervlak van netto (= uitgeefbaar) 100 hectare bedrijventerrein, naast De Wieken en Buitenvaart I. In deze raming is rekening gehouden met een ijzeren voorraad van vier maal de jaarlijkse uitgifte. Voor de periode 2015 tot en met 2030 kan vooralsnog rekening worden gehouden met eveneens een uitbreidingsbehoefte van ongeveer 100 hectare netto. De berekende verdeling van de behoefte over de verschillende typen bedrijfsterreinen is als volgt:

Type terrein	Netto uitbreidingsbehoefte(ha.)
Industrieterrein	36
Logistiek terrein	55
Gemengd terrein	3
Hoogwaardig terrein	6
Totaal	100

In 1999 is het onderzoek van Buck Consultants International geactualiseerd door de afdeling Economische Zaken van de gemeente Hoogeveen. In de notitie "Marktverkenning ruimtebehoefte bedrijven, kantoren en andere organisaties" [3] van oktober 1999, is aangegeven dat tussen 1989 en 1998 85,5 hectare bedrijfsterrein werd verkocht, zijnde 8,5 ha. gemiddeld per jaar. Daaruit volgt dat als er rekening wordt gehouden met eenzelfde hoeveelheid ha. per jaar er ca. 110 ha. netto bedrijventerrein tot 2010 nodig is. Daarnaast moet nog rekening worden gehouden met de zogenaamde ijzeren voorraad. Rekening houdend met de benodigde openbare ruimte, betekent dit dat tot 2010 ca. 260 ha. bruto nodig is.

Aangezien het Logistiek Centrum Hoogeveen 'vol' is, er nog ca. 15 ha. bruto op bedrijventerrein De Wieken inclusief De Wieken Oost en de Molenwiek en 70 ha. bruto op Buitenvaart I beschikbaar is, is er een totale behoefte van nog 175 ha. bruto bedrijventerrein (na Buitenvaart I).

Aangezien de verwachting is dat De Wieken in 2001 'vol' is en Buitenvaart I in 2003 al voor de helft verkocht is, is het noodzakelijk dat rond die tijd een nieuw bedrijventerrein in ontwikkeling is genomen. Om dit te kunnen realiseren is nu reeds gestart met de voorbereidingen van dit project.

Overigens moet worden opgemerkt dat rondom dit het als bruto aangeduide gebied nog ruimte nodig is voor zogenaamde bufferzones (bruto/bruto oppervlakte).

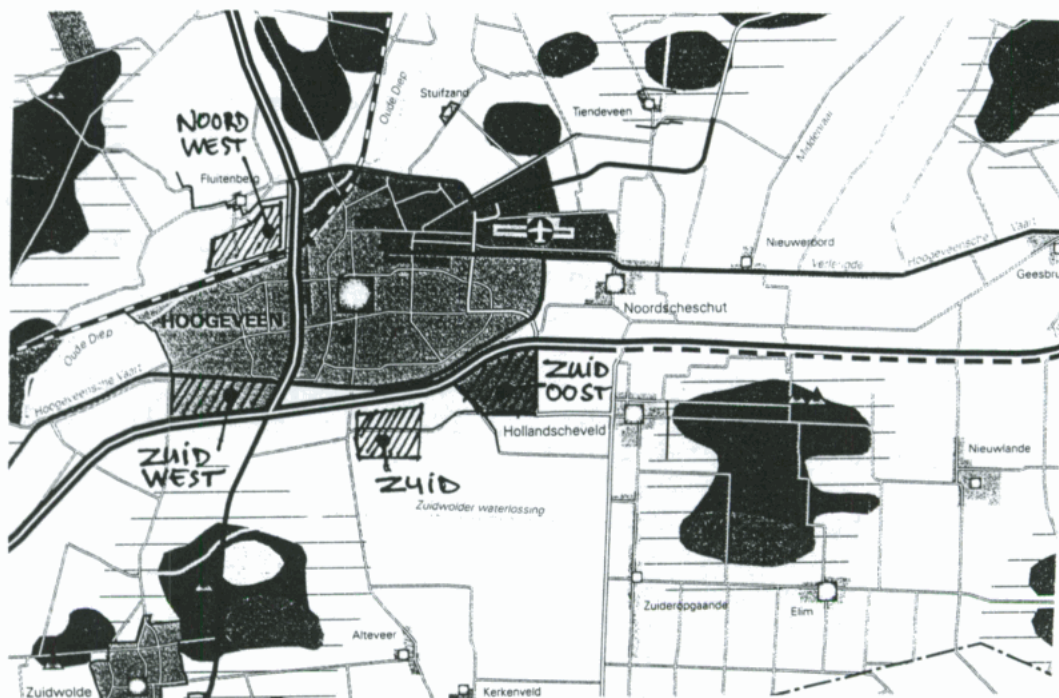
2.3 Locatiekeuze

In 1992 heeft de gemeente Hoogeveen zich bezonnen op de toekomstige ruimtebehoefte, met name voor woningbouw. In dat jaar verscheen de "Nota uitbreidingsgebieden van de gemeente Hoogeveen" [5]. Hierin werden 6 uitbreidingslocaties beschouwd en de conclusie getrokken dat er 4 reële mogelijkheden boden, maar dat ze nader onderzocht diende te worden.

In het kader van de vraagstelling van de gemeente Hoogeveen de bouw van 1500 woningen mogelijk te maken, is vervolgens in 1993 een "Locatiestudie Hoogeveen" uitgevoerd door de Grontmij [6]. Dit was een vergelijkende studie naar de geschiktheid van de 4 uit de eerdere studie naar voren gekomen potentiële uitbreidingslocaties voor woonbebouwing. In deze uitgebreide studie is een vergelijking gemaakt van de geschiktheid van de locaties Noordwest (Fluitenberg), Zuidwest (Erflanden), Zuid (Trekatenweg) en Zuidoost (Buitenvaart), zie figuur 2.1.

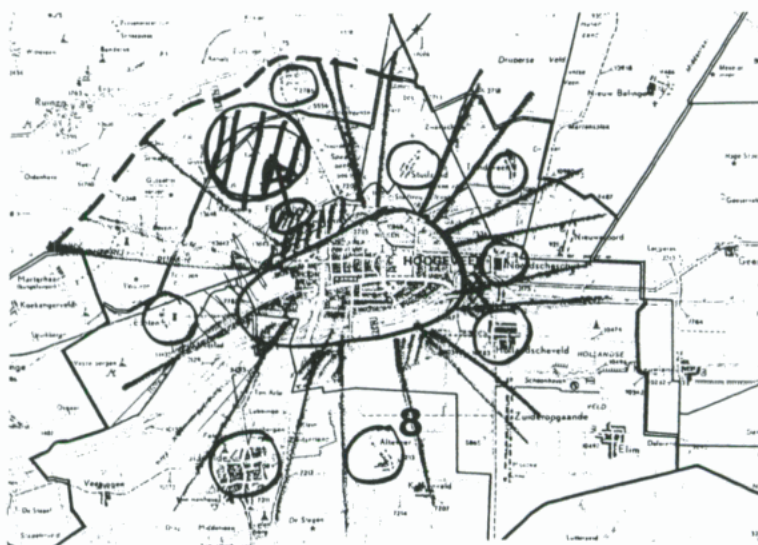
Aan de hand van een aantal criteria, uitgangspunten en randvoorwaarden is de conclusie getrokken dat de locatie Zuidwest het meest geschikt was als locatie voor woningbouw.

Verder was de conclusie dat de locatie Zuidoost minder geschikt was voor woningbouw. Op grond van deze studie heeft de gemeente besloten de locatie Zuidwest als woonlocatie Erflanden te gaan ontwikkelen.



Figuur 2.1 Locatiekeuze Locatiestudie Hoogeveen, 1993 [6]

In de loop van 1993 werd duidelijk dat ook de behoefte aan nieuw bedrijventerrein toenam. In september van dat jaar verscheen de notitie "Uitbreidingen in de schil van Hoogeveen" [7]. Hierin werd de mogelijke toekomstige ontwikkeling van Hoogeveen beschreven, voor zowel woningbouw als bedrijventerreinen. Tevens werd het vingerstad-model geïntroduceerd, wat inhoudt dat op sommige plaatsen geen stedelijke ontwikkeling werd gewenst, maar de relatie tussen de huidige stad en het open gebied gehandhaafd diende te worden en werd gesteld dat hier en daar bufferzones dienden te worden ingesteld. Zie figuur 2.2.



Figuur 2.2 Vingerstad model [7]

Geconcludeerd werd dat het gebied ten zuiden van de N37 langs de Mr. Cramerweg geschikt is als gebied voor bedrijventerrein ontwikkeling. Dit mede vanwege de goede ontsluiting via de Mr. Cramerweg en de N37.

In 1995 werd in het kader van de gemeentelijke herindeling de notitie "Het Kleurenpalet", opgesteld door Bureau Vollmer & Partners [8], uitgebracht. Hierin werd aangegeven dat Hoogeveen moet worden beschouwd als Streekcentrum. De bedrijvenontwikkeling werd ten oosten van Hoogeveen langs de N37 gesitueerd. Benadrukt werd dat door het verdubbelen van de N37 tot A37 Hoogeveen bijzonder geschikt wordt als vestigingsplaats voor transport en distributie. In de schets van het toekomstig Streekcentrum Hoogeveen, is nadrukkelijk in Buitenvaart bedrijvenontwikkeling gesitueerd.

In 1997 komt de notitie "Hoogeveen op het kruispunt naar de toekomst" [9] uit, opgesteld door de sectoren Bouwen en Wonen; Milieu, Openbare Werken en de Bestuursdienst van de gemeente Hoogeveen. In deze notitie wordt eveneens aangegeven dat het gebied ten oosten van de Mr. Cramerweg geschikt wordt geacht voor de uitbreiding van bedrijventerreinen. Daarbij wordt wel opgemerkt dat er voldoende afstand tot Hollandscheveld moet blijven. Verder wordt aangegeven dat het gebied tussen de Langedijk en het Alteveer open moet blijven. Argumenten daarvoor zijn dat een woningbouwlocatie te geïsoleerd van de bestaande stad zou komen te liggen en een bedrijventerrein daar geen directe aansluiting op de (inmiddels) A37 zou hebben. Verder wordt nog opgemerkt dat het een te grote aanslag op het landschap zou betekenen.

Wel wordt nog aangegeven dat voor het gebied tussen het Alteveer en de N48 wel mogelijkheden worden gezien voor een ontwikkeling als bedrijventerrein op termijn. De ontsluiting van dit gebied dient echter nog wel te worden geregeld.

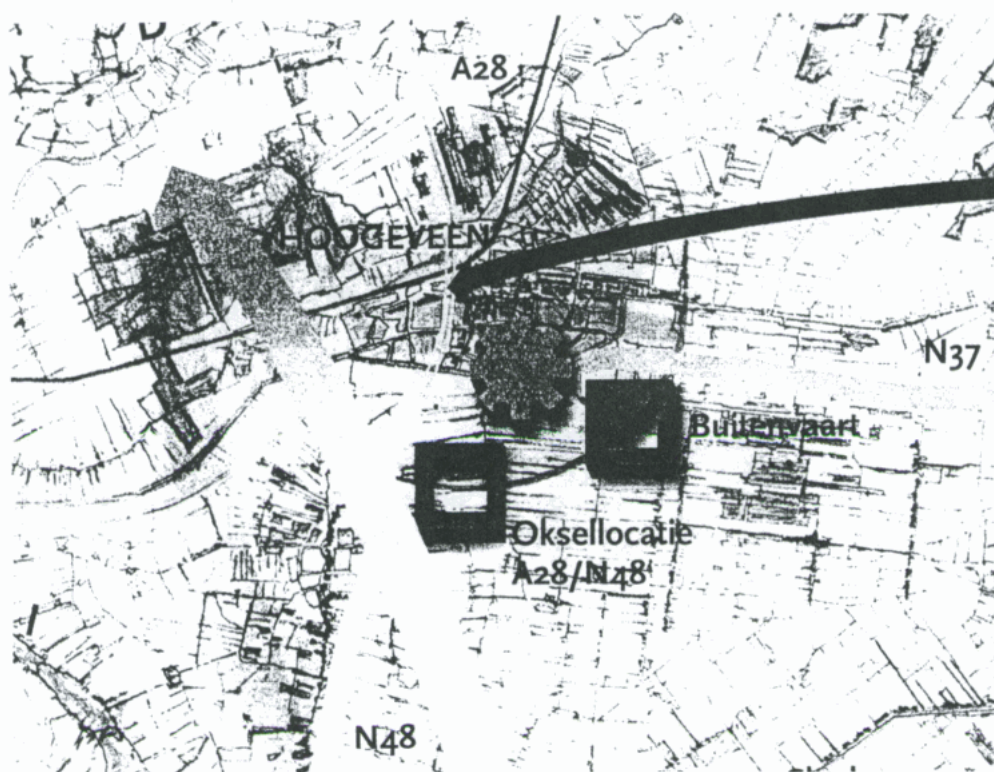
Tenslotte wordt in de notitie nog gesteld dat het gebied ten oosten van de Mr. Cramerweg en ten zuiden van het Hollandscheveldse Opgaande en ten zuiden van de Langedijk landschappelijk gezien niet van zeer grote waarde zijn, waardoor een ontwikkeling tot bedrijventerrein mogelijk is.

In augustus 1997 verschijnt het rapport "Bedrijventerreinvisie Hoogeveen" [4] van Buck Consultants International. In het hoofdstuk 'Ruimtelijke inpassing nieuwe bedrijventerreinen' van dit rapport, worden een aantal mogelijke locaties in kaart gebracht en beoordeeld aan de hand van de ruimtelijke kenmerken van de locatie en inrichtingseisen. Het betreft de locaties Station Noord, Buitenvaart-Zuidoost, Buitenvaart-Zuid, Nieuwlande en Knooppunt Hoogeveen (zuidoostkwadrant), zie figuur 2.3.

In de periode daarna kwam de discussie op gang met betrekking tot het Provinciaal Omgevings Plan Drenthe. In december 1998 wordt het Provinciaal Omgevings Plan (POP) van de provincie Drenthe vastgesteld. Dit plan geldt als een plan als bedoeld in artikel 4a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, artikel 7 van de Wet op de Waterhuishouding en artikel 4.9 van de Wet milieubeheer. Het plan schetst integraal de ontwikkelingen in Drenthe voor de komende jaren. Bij de beschrijving van de ontwikkelingen in Hoogeveen in het POP wordt aangegeven dat Hoogeveen een streekcentrum is en dat de regionale centrumpositie moet worden uitgebouwd met een geconcentreerde ontwikkeling van bedrijvigheid. In de discussies met de provincie is de potentiële locatie Nieuwlande afgevallen vanwege een te grote ingreep in het open landschap en onvoldoende onderbouwing voor de vraag naar grote kavels (> 10 ha.). In het POP is daarom aangegeven dat "De uitbreiding van bedrijventerreinen en overige stedelijke functies bij Hoogeveen (..) vooral in Buitenvaart gedacht" wordt. Verder wordt gesteld dat de prognose is dat Hoogeveen tot 2015 nog 100 ha. extra bedrijventerrein nodig heeft. Uit het hierboven gestelde blijkt dat deze prognose inmiddels enigszins naar boven is

De conclusie van dit onderzoek was dat de locaties Buitenvaart Zuid als eerste in aanmerking kwamen om als bedrijventerrein te worden ontwikkeld. Er werd zelfs aangegeven dat Buitenvaart ZO reeds in 2002 op de markt zou kunnen komen en Buitenvaart Z in 2004. Verder werd aangegeven dat de locatie Nieuwlande daarna zou kunnen worden ontwikkeld en in 2006 op de markt gebracht zou moeten worden en dat vervolgens de locatie Knooppunt Hoogeveen ontwikkeld zou kunnen worden, doch dat de tijdhorizon daarvan na 2015 viel. De locatie Station Noord diende nader onderzoek te worden.

Tenslotte is in juni 1999 de Regiovisie Zuid Drenthe / Noord Overijssel "Met het oog op 2030" uitgebracht. Het is een ruimtelijk-economische visie, ontwikkeld door de provincies Drenthe en Overijssel, 15 gemeenten in Zuid Drenthe en Noord Overijssel, De Regio IJssel Vecht en de Stedenkring Zwolle-Emsland. De Regio stelt zichzelf de volgende doelstelling: "het zorgen voor volledige werkgelegenheid met gelijktijdig een duurzame versterking van de kwaliteit van de Regio als woon- en leefomgeving". Met betrekking tot Hogeveen wordt gesteld dat "Hogeveen profiteert van haar ligging op een west-oost en een noord-zuidas. Bij deze gemeente ligt de nadruk dan ook op wegtransport en op distributie activiteiten. Van belang zijn de foodsector, de elektrotechnische industrie en de transportmiddelen industrie en de zich ontwikkelende sector commerciële diensten". Verder wordt de stelling uit het POP herhaald dat "naar verwachting bij Hogeveen tot 2015 nog honderd hectare extra bedrijventerrein nodig is. Mogelijke opties hiervoor zijn de Zuidoostkwadrant van het knooppunt Hogeveen ("Oksellocatie A28/N48" in de figuur) en uitbreiding van Buitenvaart". Zie ook figuur 2.4.



Figuur 2.4 Overzicht locaties ten zuiden van Hogeveen uit de Regiovisie, 1999

Op grond van het bovenstaande heeft het gemeentebestuur van Hogeveen besloten de verdere ontwikkeling van bedrijventerreinen in eerste instantie te laten plaatsvinden in het zuidoosten van de gemeente, namelijk de uitbreiding van Buitenvaart (zowel Buitenvaart Zuidoost als Zuid) en ontwikkelingen daarna te zoeken in de Zuidoostkwadrant van het knooppunt Hogeveen. De argumentatie om voor deze volgorde van locaties te kiezen is hiervoor reeds aangegeven, waarbij de belangrijkste is dat Buitenvaart reeds is ontsloten via de A37 en de Mr.

Cramerweg, waarbij ook de verlenging van de Mr. Cramerweg tot in Buitenvaart Zuid reeds vele jaren was voorzien als ontlasting van het centrum van Hollandscheveld en planologisch al vastligt in een vigerend bestemmingsplan. Buitenvaart II kan dus snel worden ontwikkeld. Tijdens het opstellen van het MER en de verdere planvorming zal de omvang van het terrein nader worden bepaald. De hoeveelheid hectare die daarna nog nodig blijkt te zijn tot 2015 en daarna, zal in samenwerking met de gemeente De Wolden, welke zelf geen ruimte meer heeft voor (grootschalige) bedrijfsontwikkeling, in de locatie Zuidoostkwadrant knooppunt Hoogeveen worden ontwikkeld.

In het MER zal deze problematiek verder worden uitgewerkt.

2.4 Probleemstelling

Deels in het plangebied, maar zeker in de gebieden direct grenzend aan het plangebied, komen belangrijke waarden (uit het oogpunt van landschap, cultuurhistorie en groen) voor.

Door de ontwikkeling van Buitenvaart I, dat in 2000 bouwrijp gemaakt zal worden, en de verlenging van de Mr. Cramerweg ten behoeve van het ontlasten van de bebouwde kom van Hollandscheveld en een soepele doorstroming van met name het openbaar vervoer, is er sprake van een sterke autonome ontwikkeling van het gebied.

De aanleg van een forse uitbreiding van het bedrijventerrein betekent een ingreep en meegaan in de autonome ontwikkeling van het gebied waarbij positieve en negatieve effecten zijn te onderscheiden.

2.5 Onzekerheden

Bij de voorbereiding en beoogde realisatie van een bedrijventerrein moeten twee onzekerheden voor ogen worden gehouden:

- ten behoeve van de economie en werkgelegenheid is het noodzakelijk dat op ieder moment voldoende uitgeefbaar terrein beschikbaar is. Uitgeefbare terreinen moeten aansluiten op de eisen en wensen van de bedrijven (grootte, ligging, hindercategorie, et cetera);
- het ontwerpen en planologisch vastleggen, almede het realiseren van een bedrijventerrein kost relatief veel tijd.

De combinatie van bovenstaande aspecten leidt tot een situatie dat een bedrijventerrein als Buitenvaart II wordt ontwikkeld op basis van prognoses van de toekomstige behoefte aan bedrijventerrein.

De lange doorlooptijd van het project maakt dat de uitgangspunten en doelstellingen op basis waarvan het terrein wordt ontwikkeld tijdens het planproces moeten worden bijgesteld of verlaten. Het is dus zinvol om de voorbereidingstijd zo kort mogelijk te houden en tijdens de voorbereiding zoveel mogelijk vrijheidsgraden open te laten. Voordelen van een dergelijke aanpak zijn onder andere: de mogelijkheid om in te spelen op signalen vanuit de maatschappij en op de (markt)ontwikkelingen, almede de ideeën met betrekking tot de kwaliteit van het eindproduct ook daadwerkelijk kunnen realiseren.

Tabel 2.1 m.e.r.-plichtige besluiten

Besluit milieu-effectrapportage, 1994, zoals gewijzigd bij Besluit van 7 mei 1999 (Stbl 224, 1999)

Onderdeel C: Activiteiten en besluiten, ten aanzien waarvan het maken van een Milieu-EffectRapport verplicht is

	kolom 1	kolom 2	Kolom 3
11.2	De aanleg van een bedrijfsterrein	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een bedrijfsterrein met een oppervlakte van 150 hectare of meer	De vaststelling van het ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijke aanleg voorziet

Tabel 2.2 m.e.r.-beoordelingsplichtige besluiten

Besluit milieu-effectrapportage, 1994, zoals gewijzigd bij Besluit van 7 mei 1999 (Stbl 224, 1999)

Onderdeel D: Activiteiten en besluiten, ten aanzien waarvan de procedure als bedoeld in de artikelen 7.8a tot en met 7.8d van de wet van toepassing is (beoordelingsplicht).

	Kolom 1	Kolom 2	Kolom 3
11.3	De aanleg, wijziging of uitbreiding van een bedrijfsterrein	In gevallen waarin de activiteit betrekking heeft op een oppervlakte van 75 hectare of meer	De vaststelling van het ruimtelijk plan dat als eerste in de mogelijke aanleg, wijziging of uitbreiding voorziet

2.6 M.e.r.-plicht

Conform het Besluit milieu-effectrapportage [10] is een terrein van 70 à 120 hectare niet m.e.r.-plichtig (milieu-effectrapportage), zie tabel 2.1. Conform het besluit m.e.r. is echter een terrein van meer dan 75 hectare wel beoordelingsplichtig, zie tabel 2.2.

Op zich lijkt in dit geval dus geen sprake van een m.e.r.-plicht, maar van een beoordelingsplicht. Hierbij dient het bevoegd gezag te beoordelen of er termen aanwezig zijn, waarom toch een milieu-effectrapport zou moeten worden opgesteld. Dit kan aan de hand van de brochure "Afwegen en oordelen" van het Ministerie van VROM [11]. Eén van de criteria die daarbij moet worden gehanteerd is de plaats van de activiteit. Bezien zal moeten worden in hoeverre er sprake is van een bijzonder gebied of rijkdom of speciale kwaliteit van natuurlijke hulpbronnen in het gebied.

Een ander aspect dat in ogenschouw moet worden gehouden is dat indien er in de nabije toekomst sprake zal kunnen zijn van een "zone industrielawaai" Het gebied binnen de zone telt ook mee en kan al snel een omvang van 150 hectare worden bereikt.

Ook een naar boven bijstellen van de terreinbehoefte kan in dit stadium niet geheel worden uitgesloten.

Een bestemmingsplan waarin de aanleg van bedrijventerrein Buitenvaart II wordt voorzien zal op grond van bovenstaande overwegingen in principe door de gemeente Hoogeveen als een m.e.r.-plichtig besluit worden beschouwd.

Daarnaast acht de initiatiefnemer het van groot belang dat de bestaande milieuwaarden en potenties goed in de planvorming worden betrokken.

Het doorlopen van de m.e.r.-procedure biedt hiervoor een uitstekende waarborg.

2.7 Procedure

Ten aanzien van onderhavig bedrijventerrein is in principe en drielal planniveaus denkbaar, waarvoor een MER gemaakt kan worden, te weten:

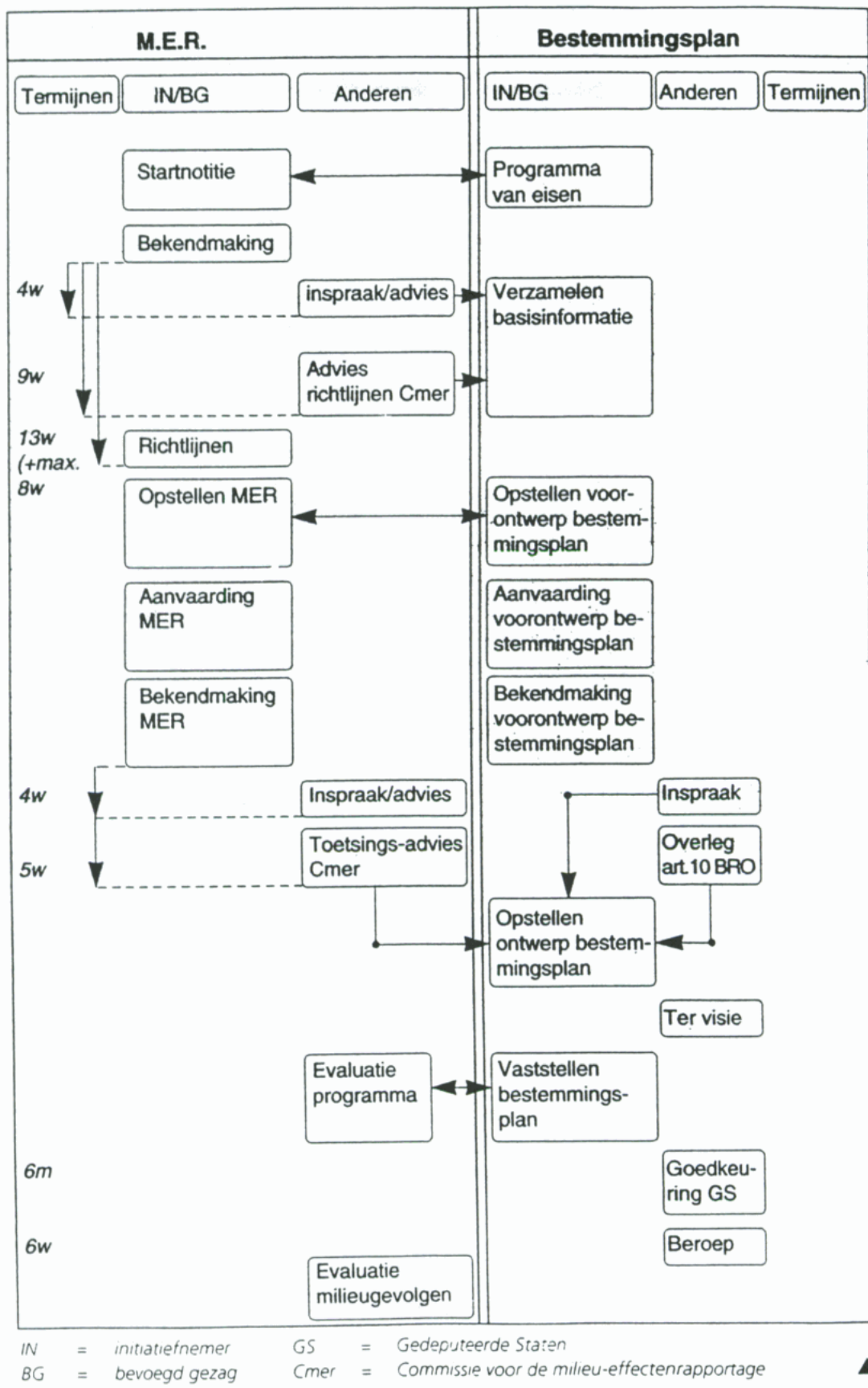
- het streekplan;
- het structuurplan;
- het bestemmingsplan.

In dit geval wordt de milieu-effectrapportage gekoppeld aan het bestemmingsplan en wel om de volgende redenen:

- De (verdere) ontwikkeling van het bedrijventerrein Buitenvaart is in het POP [1] voorzien, echter aan het POP is geen MER gekoppeld.
- De noodzaak de uitbreiding van het bedrijventerrein Buitenvaart snel te realiseren.
- De termijn van een Voorbereidingsbesluit is één jaar, hetgeen betekent dat voor december 2000 een ontwerp-bestemmingsplan ter inzage moet worden gelegd. Gezien de resterende tijd tot december 2000 moet, in verband met de doorlooptijd van de procedure, direct een bestemmingsplan worden opgesteld.
- Het bestemmingsplan is daarmee dus het eerste ruimtelijk plan dat in de mogelijke aanleg van het bedrijventerrein voorziet.
- Voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein is verwerving van gronden noodzakelijk. Het is van belang dat volstrekt duidelijk is welke plannen de gemeente met de te verwerven gronden heeft. Een bestemmingsplan legt deze bedoelingen vast.

De resultaten van de m.e.r.-procedure worden bij het ontwerp voor het ruimtelijke plan betrokken. De MER zal dus als sturend instrument bij de integrale planvorming worden ingezet. De wijze waarop de milieu-effectrapportage is gekoppeld aan het op te stellen bestemmingsplan is in figuur 2.5 weergegeven.

In paragraaf 2.8 is aangegeven hoe de milieu-effecten zullen worden betrokken in de planvorming.



Figuur 2.5 Koppeling MER - Bestemmingsplan

2.8 Ambities en doelstellingen

Het streven is de gevolgen van het milieu objectief in kaart te brengen en bij de planvorming te betrekken.

Naast de verplichting tot doorlopen van de m.e.r.-procedure wordt door de initiatiefnemer belang gehecht aan het zorgvuldig afwegen van milieu-aspecten in de planvorming.

De ambities en doelstellingen op bestemmingsplanniveau hebben betrekking op de punten:

1. bestaande groenwaarden zo veel mogelijk ontzien en in de overgangsgebieden zo mogelijk potenties scheppen;
2. cultuurhistorische elementen zo mogelijk handhaven;
3. waardevolle landschapsstructuren zo mogelijk bewaren of versterken;
4. beschermen van het landelijk gebied tegen autonome ontwikkelingen;
5. ontwikkeling van waardevolle 'bufferzones' tussen bedrijventerrein en bebouwde kom Hollandscheveld en tussen bedrijventerrein en open gebieden ten westen en ten zuiden;
6. verkeersontsluiting via de snelweg en de (verlengde) Mr. Cramerweg in verband met beperking verkeersbelasting;
7. optimale langzaam verkeers-ontsluiting en mogelijkheden openbaar vervoer;
8. mogelijkheden duurzaamheidsmaatregelen onderzoeken;
9. creëren van zichtlocaties langs de A37 en de Mr. Cramerweg.

Ad. 4. Tot de autonome ontwikkelingen in het gebied behoren de verlenging van de Mr. Cramerweg tot de Langedijk en daarna parallel aan de Langdijk tot de Riegshoogtendijk en de ontwikkeling van Buitenvaart I.

De ambities met betrekking tot de inrichting van een bedrijventerrein richten zich deels op het milieuhygiënisch beheersbaar maken van het terrein met betrekking tot de milieugevoelige leefomgeving en deels op milieubeheeraspecten, waarbij het accent ligt op een ketenbeheerbenadering en duurzaamheid. Dit richt zich op het beperken van de milieuhinder naar de omgeving door het niet toelaten van de zwaarste categorie bedrijven en het stellen van voorwaarden in de milieubeheervergunningen, maar ook op een verantwoorde productie van de bedrijven zelf met als gevolg minder milieubelasting en beperking van het energieverbruik. Uitgangspunt daarbij is dat zowel bij de milieuhygiënische als bij de milieubeheerbenadering voor milieu en economie sprake is van een te bereiken win-win situatie. De gemeentelijke organisatie rond de bedrijfsvestigingen dient daarop zo mogelijk in te spelen, bijvoorbeeld met betrekking tot de milieudienstverlening bij elk individueel bedrijf voordat een bedrijf haar investeringsplannen definitief heeft afgerond en het maken van afspraken over duurzaamheidsmaatregelen.

Het is gewenst dat de principes van een milieu-effectrapportage zich blijven herhalen gedurende de uitwerking van de plannen.

Bij de inrichting van het terrein moeten op snelle wijze de milieu-opties in beeld kunnen worden gebracht. Op een nog lager schaalniveau moeten de individuele bedrijfsprocessen kunnen worden nagegaan om een maximaal milieu-resultaat te kunnen bereiken.

Tenslotte zal ook een beheerplan voor het bedrijventerrein moeten worden uitgewerkt, zodat de te handhaven en ontwikkelen landschappelijke, cultuurhistorische en milieukundige kenmerken en waarden in stand blijven.

2.9 Betrokkenen

Namens de gemeente zal het college van Burgemeester en Wethouders (vertegenwoordigd door de wethouder Ruimtelijke Ordening en Milieu) als Initiatiefnemer (IN) optreden en de raad (vertegenwoordigd door de burgemeester) als Bevoegd Gezag (BG). Het adres is:

Burgemeester & Wethouders van de gemeente Hogeveen
Raadhuisplein 1
Postbus 20000
7900 PA Hogeveen

Wettelijke adviseurs dienen volgens de Wet Milieubeheer te worden betrokken bij de procedure.

Naast de Commissie voor de milieu-effectrapportage zijn dat de Inspectie ruimtelijke ordening, de Inspectie milieuhygiëne, de Directie LNV en de Provinciale Planologische Commissie.

Tenslotte kan iedereen door middel van de inspraakprocedures zijn/ haar mening, wensen en standpunten ter kennis brengen van het bevoegd gezag.

Voorts zijn er instellingen, die kennis van het gebied in huis hebben en lokale belangen vertegenwoordigen.

Gedacht wordt aan de Provincie Drenthe, het Waterschap Meppelerdiep, Zuiveringsschap Drenthe, N.V. Waterleidingmaatschappij Drenthe, de RENDO, Rijkswaterstaat directie Noord, de Vereniging Hollandscheveld (Plaatselijk Belang), de Miliefederatie Drenthe, het IVN afdeling Hogeveen en de NLTO.

Deze instellingen worden bij het opstellen van het MER betrokken.

Een kleine werkgroep zal namens de initiatiefnemer het MER voorbereiden, en tegelijkertijd zorg dragen voor een zo goed mogelijke integratie in het bestemmingsplan.

2.10 **Inspraak**

Algemeen

In deze Startnotitie wordt een verantwoording en specificatie gegeven van bovengenoemd voornemen ofwel initiatief, zodat op grond daarvan een aanvang kan worden gemaakt met de m.e.r.-procedure. De totale m.e.r.-procedure inclusief de termijnen zijn in hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer vastgelegd.

De Startnotitie biedt informatie voor het bevoegd gezag, de bevolking, de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Commissie voor de m.e.r.) en de wettelijke adviseurs.

Op basis van de Startnotitie stelt het bevoegd gezag de richtlijnen vast. De richtlijnen worden vastgesteld nadat advies is verkregen van de Commissie voor de m.e.r., waarin tevens de adviezen van de wettelijke adviseurs zijn opgenomen en rekening is gehouden met de inspraakreacties op de startnotitie.

De richtlijnen vormen tezamen met de Startnotitie vertrekpunt voor het opstellen van het Milieu-EffectRapport voor Buitenvaart II. Het Milieu-EffectRapport zal door het bevoegd gezag ook weer worden getoetst aan de richtlijnen.

Inspraakreactie

Op deze Startnotitie is inspraak mogelijk. De inspraakreacties zullen worden betrokken bij het opstellen van de richtlijnen voor het Milieu-EffectRapport.

De startnotitie ligt gedurende 6 werkweken (van 13 december 1999 tot en met 31 december 1999 en van 3 januari 2000 tot en met 21 januari 2000) ter inzage in het gemeentehuis Hoogeveen (de wettelijke termijn is 4 weken).

In deze periode kunnen reacties worden ingediend bij:

Gemeente Hoogeveen
T.a.v. College van Burgemeester en wethouders
Postbus 20000
7900 PA Hoogeveen

Reacties op de startnotitie dienen uiterlijk 21 januari 2000 te zijn verzonden aan het college van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Hoogeveen.

Gedurende de periode van inspraak wordt door de initiatiefnemer een informatiebijeenkomst georganiseerd.

3 BELEID, GENOMEN EN TE NEMEN BESLUITEN

3.1 Algemeen

Reeds bestaande plannen en opvattingen vormen een belangrijke inhoudelijke informatiebron voor het Milieu-EffectRapport en zullen ook als zodanig gebruikt worden. De voorgenomen activiteiten zal in het MER getoetst worden aan het rijks-, provinciaal- en regionaal- en gemeentelijk beleid. In paragraaf 3.2. zijn beleidsstukken genoemd op drie verschillende niveaus (rijk-, provincie-/ regio- en gemeenteniveau).

In het MER zal onderscheid gemaakt worden tussen plannen die formeel gesanctioneerd zijn en als zodanig uitgangspunten vormen voor de ontwikkeling van het bedrijventerrein, plannen die in procedure zijn en van belang zijn om rekening mee te houden en politieke visies en meningen omtrent het gebied in kwestie.

In paragrafen 3.3 en 3.4 zijn genomen en te nemen besluiten genoemd.

3.2 Beleid

3.2.1 Rijksbeleid

Op het niveau van rijksbeleid zijn onder meer de volgende stukken van belang.

- Nota Ruimte van Nederland (Startnotitie Ruimtelijke Ordening 1999)
- Nota Milieu en Economie
- Structuurschema verkeer en vervoer II.
- Nationaal Milieubeleidsplan 3
- Natuurbeleidsplan.
- Structuurschema groene ruimte.
- VINEX.
- VINAC.
- Nota Belvédère.
- Nationaal Pakket Duurzame Stedebouw

3.2.2 Provinciaal en regionaal beleid

In het in 1998 vastgestelde Provinciaal Omgevings Plan (geldend als streekplan) van de provincie Drenthe [1] is de locatie Buitenvaart reeds aangewezen als locatie voor de uitbreiding van bedrijvigheid in Hogeveen.

Beleidsstukken welke op provinciaal en regionaal niveau van belang zijn, betreffen onder meer:

- Provinciaal Omgevings Plan Drenthe, 1998;
- Regiovisie Zuid Drenthe / Noord Overijssel, 1999
- Provinciaal verkeers- en vervoersplan, provincie Drenthe, 1996

- Nota Landschap, provincie Drenthe, 1998 ;
- Voorontwerpplan Ruilverkaveling met administratief karakter Zuidwolde-Noord en Beneden Egge, 1999
- Gebiedsvisie Natuur, Bos en Landschap, Hollandscheveld, Ministerie LNV, provincie Drenthe, provincie Overijssel, 1996
- Provinciaal Natuurbeleidsplan, provincie Drenthe, 1992

3.2.3 Gemeentelijk beleid

De behoefte aan een uitbreiding van de hoeveelheid bedrijventerrein is reeds in hoofdstuk 2.2 behandeld.

Op gemeentelijk niveau zijn onder andere de volgende nota's van belang:

- Startnotitie Milieu-effectrapportage Buitenvaart II, 1999;
- Marktverkenning ruimtebehoefte bedrijven, kantoren en andere organisaties, 1999 [3];
- Landschapsbeleidsplan gemeente Hoogeveen, 1991 [12];
- Bestemmingsplan Buitenvaart I, 1996 [13];
- Bestemmingsplan Buitengebied, 1977;
- Bestemmingsplannen Buitengebied Zuid, gemeente Hoogeveen, (concept)1999 [14];
- Verkeersmilieukaart (concept 1999)
- Energiebeleidsplan, 1995

3.3 Genomen besluiten

Op 26 mei 1998 heeft het college van B&W de notitie "Projectopzet Buitenvaart II" vastgesteld. Met het vaststellen van deze notitie is de 'of'-vraag beantwoord en kan worden overgegaan tot de planvoorbereiding (het 'hoe'). Op 9 november 1999 hebben Burgemeester & Wethouders van Hoogeveen besloten op een groot aantal kavels in het gebied waar Buitenvaart II moet worden ontwikkeld, het voorkeursrecht gemeenten te vestigen.

Op 23 november 1999 heeft het college van B&W onder meer het volgende besloten:

- vaststelling van de Startnotitie voor de milieu-effectrapportage;
- ter inzage legging van de Startnotitie voor de milieu-effectrapportage;
- een voorstel tot vaststelling van een Voorbereidingsbesluit in het gebied van Buitenvaart II aan de gemeenteraad voor te leggen.

Vervolgens heeft de gemeenteraad op 25 november 1999 een voorbereidingkrediet voor de ontwikkeling van Buitenvaart II goedgekeurd.

3.4 Te nemen besluiten

Het Milieu-EffectRapport wordt gekoppeld aan de procedure tot het vaststellen van het bestemmingsplan voor het plangebied.

Het ontwerp-bestemmingsplan dient, vanwege de termijn van het voorbereidingsbesluit, voor 24 december 2000 ter inzage te zijn gelegd.

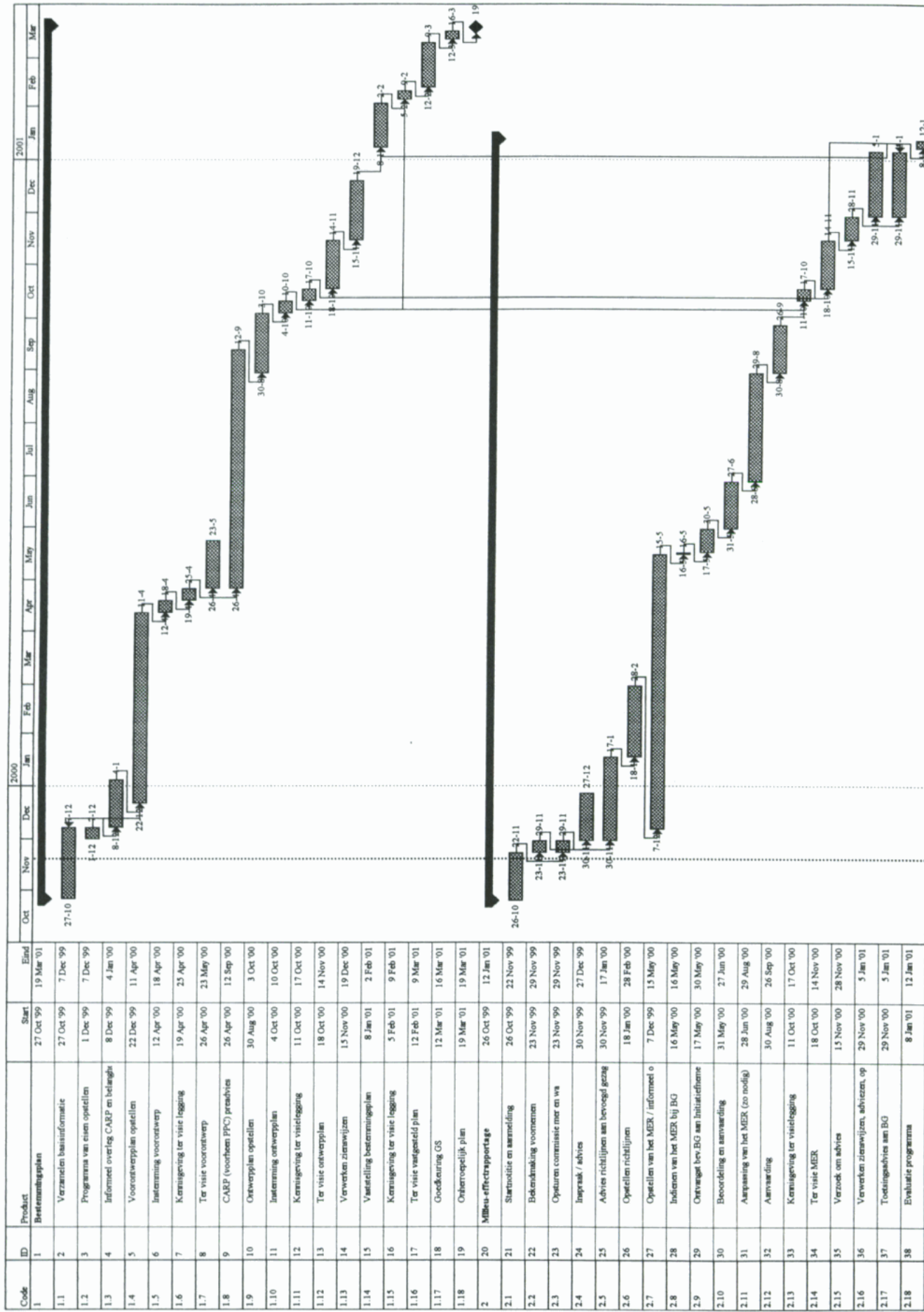
Om als uitgangspunt voor het op te stellen bestemmingsplan te dienen zal de m.e.r.-procedure en het opstellen van het Milieu-EffectRapport zo spoedig mogelijk starten.

De aanvaarding van het MER door het bevoegd gezag is gepland in september/oktober 2000. Het MER zal gelijktijdig met het ontwerp-bestemmingsplan ter inzage worden gelegd.

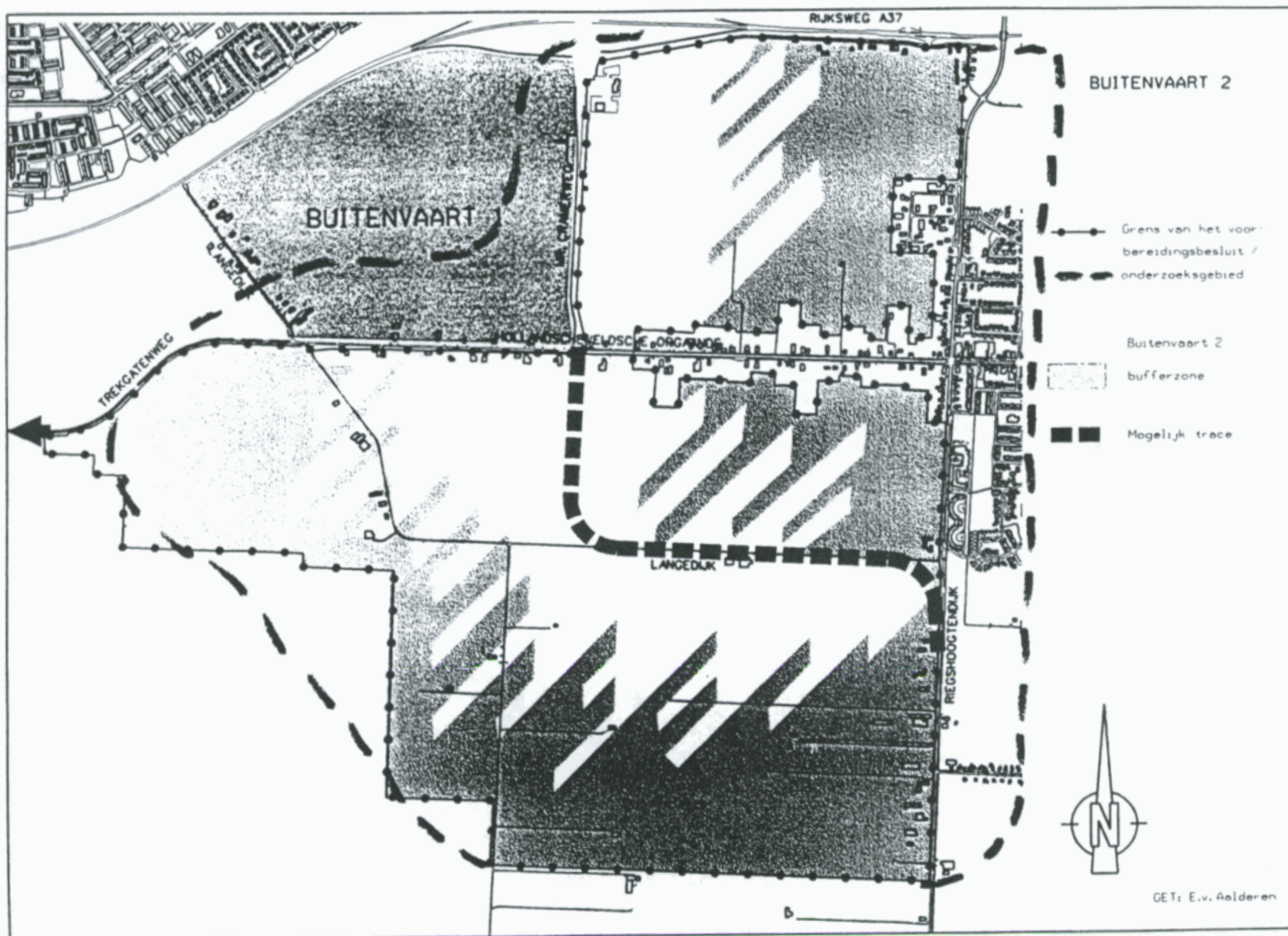
In figuur 3.1 is de planning van de genoemde ruimtelijke procedures weergegeven.



HOOGVEEVEN BUITENVAART II PLANNING BESTEMMINGSPPLAN en MER Thu 18-11-99



Figuur 3.1 Planning



Figuur 4.1 Plan- en onderzoeksgebied Buitenvaart II

4 HUIDIGE SITUATIE EN AUTONOME ONTWIKKELING

4.1 Plangebied en onderzoeksgebied

Onder plangebied wordt verstaan het gebied waarop het bestemmingsplan van toepassing wordt.

In het besluit van B&W van 9 november 1999 is het gemeentelijk voorkeursrecht gevestigd op locatie 'Buitenvaart II'. Dit besluit zal door de gemeenteraad op 23 december 1999 worden bekrachtigd. Tevens is een voorbereidingsbesluit voor het gebied genomen (B&W-besluit 23 november 1999, raadsbesluit verwacht op 23 december 1999), vooruitlopend op de totstandkoming van een bestemmingsplan. Op de in figuur 4.1 afgebeelde kaart wordt het plangebied aangegeven.

De omvang van het totale plangebied is circa 350 hectare. Daarin zal een bedrijventerrein van globaal tussen 70 en de 120 hectare worden aangelegd. Verder zal globaal tussen de 100 en 200 hectare worden ingericht als bufferzone tussen het bedrijventerrein en de bebouwde kom van Hollandscheveld en tussen het bedrijventerrein en het open gebied ten zuiden en ten westen van het gebied. Een kleiner deel van het gebied wordt gebruikt voor verkeersdoeleinden. Verder is het waarschijnlijk dat de rest van het gebied niet zal worden ontwikkeld en zijn oorspronkelijk bestemming zal behouden. De precieze verdeling is uiteraard ook afhankelijk van de financiële haalbaarheid van de plannen.

Het onderzoeksgebied is enigszins groter van omvang, omdat daarbij ook de grensoverschrijdende invloeden gezien moeten worden.

Een duidelijke begrenzing van dit gebied is niet aan te geven, omdat van tevoren niet vaststaat, hoever de diverse invloeden zullen reiken. Het gebied binnen de stippellijn van figuur 4.1 mag worden opgevat als 'onderzoeksgebied', dat tijdens het onderzoek misschien bijgesteld moet worden.

4.2 Beschrijving van het onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied is een veenweidegebied dat deels vrij grootschalig is en open (met name ten zuiden van het Hollandscheveldse Opgaande). Naast de agrarische functie heeft het gebied natuurwaarden als weidevogelgebied. Deze waarden hangen samen met de wijkenstructuur en de waterhuishouding (hoge waterstanden). Door de intensivering van de landbouw (onder andere ontwatering, dempen van wijken, wateraanvoer) zijn deze natuurwaarden achteruitgegaan. Verder komen er in het onderzoeksgebied enkele bosjes voor, waarvan enkele waardevol zijn.

Naar de waarden in het onderzoeksgebied vanuit met name landschap en cultuurhistorie wordt nog onderzoek verricht, waarvan de resultaten in het Milieu-EffectRapport zullen worden verwerkt. Tevens zal onderzoek worden gedaan naar bodem, water en milieuhygiënische aspecten en de verkeersstructuur.

4.2.1 Huidig gebruik

Het gebied wordt op dit moment op verschillende manieren gebruikt:

1. agrarische bedrijven (voornamelijk veeteelt);
2. wonen;
3. enkele bedrijven;
4. infrastructuur (wegen en leidingen).

Reeds enige jaren ontstaat op verschillende plaatsen bedrijvigheid bij woningen en voormalige boerenbedrijven. De verwachting is dat dit bij autonome ontwikkeling verder toe zal nemen.

De snelweg N37 is deels en wordt op dit moment opgewaardeerd tot volwaardige 4-baans rijksweg (A37) richting Emmen en Duitsland. De ontsluiting van het gebied vindt plaats via de Mr. Cramerweg, waarvan reeds lange tijd een verlenging op stapel staat. De Mr. Cramerweg wordt dan naar het zuiden doorgetrokken tot de Langedijk en vervolgens parallel aan de Langedijk tot de Riegshoogtendijk. Dit om de bebouwde kom van Hollandscheveld te ontlasten, met name het kruispunt 'Het Hoekje'.

4.2.2 Autonome ontwikkeling

Uiteraard is de belangrijkste autonome ontwikkeling in het gebied de ontwikkeling van het bedrijventerrein Buitenvaart I, ten westen van de Mr. Cramerweg. De afgelopen decennia is de bedrijvigheid rondom de woonfunctie toegenomen en deze ontwikkeling is in het kader van het Bestemmingsplan Buitenvaart I te noorden van het Hollandscheveldse Opgaande ook planologisch vastgelegd. Ook is een speciaal op Hollandscheveldse ondernemers gericht bedrijventerreintje ontwikkeld langs de Riegshoogtendijk. Hier zijn woningen met bedrijfshallen gebouwd.

De vier functies agrarisch gebruik, wonen, werken en infrastructuur komen door elkaar voor in het plangebied.

De autonome ontwikkeling van de infrastructuur in het gebied Buitenvaart bepaalt voor een groot deel de toekomstige ontwikkelingen, kwaliteiten en inrichting.

Dit geldt met name voor de al genoemde doortrekking van de Mr. Cramerweg, die daarmee een betere doorstroming van het verkeer naar het zuiden realiseert, via de Riegshoogtendijk naar Slagharen en Hardenberg en de relatie met het Duurzaam Veilig-project van de provincie. Verder is de Trekpatenweg nu reeds een veel gebruikte route van Alteveer en omstreken naar de A37 en van Hollandscheveld naar het centrum van Hogeveen. Deze laatste route wordt ook door fietsers gebruikt, doch is hier niet op ingericht.

Het zogenaamde nulalternatief, de autonome ontwikkeling van het gebied zonder de aanleg van bedrijventerrein Buitenvaart II zal in de MER vanzelfsprekend worden uitgewerkt.

5 VOORGENOMEN ACTIVITEIT

5.1 Algemeen

Het bedrijventerrein Buitenvaart II moet gezien worden als een vervolgstap op de ontwikkeling van Buitenvaart I. Buitenvaart I wordt begin 2000 bouwrijp gemaakt. De voorbereidingen voor de verkoop van kavels is reeds gestart. Dit is nodig omdat Hogeveen vrijwel geen uitgeefbaar bedrijventerrein meer beschikbaar heeft. De verwachting is dat reeds in 2003 zeker de helft van Buitenvaart I is ingevuld. Op dat moment is de ijzeren voorraad reeds onverantwoord klein. Vandaar dat snel met de ontwikkeling van Buitenvaart II dient te worden begonnen. De bedoeling is dat de eerste grond in Buitenvaart II in de herfst van 2002 bouwrijp gemaakt kan worden. De omvang van het initiatief Buitenvaart II is nog niet geheel duidelijk. In principe heeft Hogeveen tot 2015 zeker 100 hectare netto nodig, dit is ca. 175 hectare bruto. Indien het mogelijk zou zijn dit geheel in Buitenvaart II te ontwikkelen zou Hogeveen tot circa 2010 geen nieuw bedrijventerrein meer nodig hebben. Echter, het lijkt op voorhand niet mogelijk zoveel hectares te ontwikkelen zonder hinder voor de omgeving en aantasting van het landschap. Daarom wordt als voorgenomen activiteit vooralsnog de aanleg van een bedrijventerrein met een omvang van tussen de 70 en 120 hectare bruto aangehouden. In de planontwikkeling en het ontwerp van de inrichting van het gebied zal vervolgens worden gezien of en hoe dit kan worden ingepast in de omgeving. In het Milieu-EffectRapport zullen enkele alternatieven qua omvang en inpassing worden uitgewerkt. Ook de relatie met de planning van de ontwikkeling van de locatie Zuidoostkwadrant van het knooppunt Hogeveen zal worden beschreven.

Het bedrijventerrein, van circa 70 à 120 hectare, is slechts een deel van het circa 250 hectare grote plangebied. Voor de bepaling van de exacte omvang en grenzen van het bedrijventerrein binnen het plangebied dient enerzijds nadrukkelijk rekening te worden gehouden met landschappelijke, cultuurhistorische en natuurlijke waarden van het omliggende gebied, met name het weidevogelgebied tussen de Langedijk, de Albartsweg en Alteveer. Anderzijds spelen voor de begrenzing de mogelijkheden tot afscherming van de bestaande bebouwde kom van Hollandscheveld (inclusief de woningen langs het Hollandscheveldse Opgaande) een rol. De inpassing van de infrastructuur door het plangebied (deels een autonome ontwikkeling) en bijvoorbeeld de inpassing van de ruilverkaveling ter plaatse zal ook in de planvorming (moeten) worden betrokken.

5.2 Inrichting van het plangebied

Het totale plangebied heeft een omvang van circa 250 hectare. Ongeveer 70 à 120 hectare (bruto) hiervan zal worden ingericht als bedrijventerrein. De aanleg van infrastructuur en de ruimte die voor de zogenaamde bufferzones moet worden

gereserveerd zullen ook een aanzienlijk deel van het plangebied betreffen, terwijl het resterende gebied deels ongewijzigd zal blijven.

Op het bedrijventerrein zullen bedrijven in milieucategorieën 1 tot en met 4, conform de V.N.G.-brochure bedrijven en milieuzonering (1992), worden gehuisvest. Hierbij wordt door de gemeente Hoogeveen een aan de lokale situatie aangepaste categorie-indeling gehanteerd. In principe wordt uitgegaan van een gemengd bedrijventerrein. Indien mogelijk kan ruimte worden gereserveerd voor grootschalige bedrijven in de transport en logistieke sector. Aangezien het hier gaat om bedrijven die soms meer dan 10 hectare nodig hebben, zal het van de totale omvang en indeling van Buitenvaart II afhangen of deze bedrijven kunnen worden geacommodeerd. Verder zal langs de randen of in de bufferzones ook nog enige ruimte moeten worden gecreëerd voor bedrijven met bedrijfswoningen.

6 GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

6.1 Algemeen

De inrichting van een deel van het plangebied als bedrijventerrein en de autonome ontwikkeling hebben gevolgen voor het huidige milieu. De milieu-effectrapportage zal antwoord moeten geven op de vraag hoe hier het beste mee om te gaan. In het gebied komen waardevolle en minder waardevolle elementen voor. In paragraaf 6.2 zullen in algemene zin milieu-invloeden en –gevoeligheden worden beschreven. In paragraaf 6.3 zal kort worden ingegaan op de gevolgen voor het milieu per aspect.

6.2 Milieu-invloeden en –gevoeligheden

Milieu-invloeden van de voorgenomen activiteit hebben betrekking op het feitelijke ruimtebeslag en op de afstandsafhankelijke invloeden.

Bij het feitelijke ruimtebeslag van het bedrijventerrein wordt in principe gekeken naar de gebiedsfuncties, zoals in dit geval de landbouw, wonen, werken, verkeer, groenwaarden, bodem- en grondwater.

In het MER gaat het om gevoelige functies/ eigenschappen als:

- geomorfologie, hydrologie en aardkundige waarden;
- natuur (flora en fauna);
- cultuurhistorie;
- landschappelijk waardevolle elementen.

De afstandsafhankelijke invloeden omvatten geluid, geur, stof, lokale luchtverontreiniging, externe veiligheid en visuele invloed op het landschap.

Daarbij gaat het om functies/ eigenschappen als:

- wonen;
- bestaande bedrijvigheid;
- natuur (m.n. de fauna);
- openheid landschap, zichtlijnen en landschappelijke patronen.

Aparte aandacht krijgen de invloeden als gevolg van verkeersaantrekkende werking (m.n. vrachtverkeer).

In het MER wordt op het verdwijnen van de agrarisch-economische waarden en wonen niet ingegaan, omdat deze op zich belangrijke zaken in het ruimtelijk-functioneel afwegingsproces aan de orde komen.

In het kader van Duurzaamheid wordt gekeken naar die aspecten die in het kader van het bestemmingsplan van belang zijn. Dit zijn:

- waterbeheer en waterhuishouding;
- wijze van ophogen van het terrein;
- wijze van integratie van omgevingsfactoren in het ontwerp;
- energie voorzieningen;
- (openbaar) vervoer.

De gedetailleerde informatie in het MER is van belang voor het maken van een bestemmingsplan. Het bestemmingsplan zal vervolgens de basis zijn voor de uitwerkingsplannen per deelgebied. Deze procedures en activiteiten zullen zoveel als mogelijk parallel worden geschakeld om tijdswinst te boeken.

6.3 Effecten per aspect

Bodem, grond- en oppervlaktewater

Het merendeel van het gebied is opgebouwd uit een dunne veenlaag, rustend op een circa 2.00 meter dikke zandlaag.

In het plangebied komen mogelijk enkele lokale verontreinigde plaatsen voor. Indien op deze plaatsen bedrijventerrein wordt gerealiseerd, dan is dit eventueel aanleiding voor versnelde sanering.

Het gebied maakt deel uit van de afwateringseenheid "Hollandscheveld", gelegen in het waterschap Meppelerdiep. De ontwatering vindt plaats door middel van een aantal waterlopen en helemaal in het zuiden van het gebied de Zuid Woldiger Waterlossing.

Geluid, luchtverontreiniging en externe veiligheid

De gevolgen van het bedrijventerrein met betrekking tot daarvan afkomstige geluidsbelastingen, luchtverontreiniging en onveiligheid, veroorzaakt door bedrijven en verkeer, worden in hoofdzaak bepaald door vroegtijdig te maken keuzen aangaande:

- van vestiging uit te sluiten bedrijven;
- toe te laten bedrijfstypen;
- geschikte bedrijfslocaties;
- clustering van gelijksoortige bedrijfstypen;
- bronmaatregelen bij bedrijven;
- oriëntatie milieubronnen;
- inrichting van het bedrijfsterrein en bedrijfsgebouwen;
- handhaafbare vergunningsvoorschriften;
- planuitvoering ;
- controles en toezicht.

In het algemeen geldt dat de milieugevolgen groter zijn naarmate milieukeuzen in een later stadium van de besluitvorming over en omtrent bedrijfsvestigingen respectievelijk bedrijfsprocessen worden gemaakt.

Groen

De ontwikkeling van een bedrijventerrein op een bepaalde plaats zal gevolgen hebben voor het bestaande groen op die plaats. Daarentegen kan afhankelijk van de inrichting weer nieuw (stedelijk)groen ontstaan. De graslanden in het gebied worden gerekend tot de voedselrijke grasweiden met in de vrij sterke wisselingen tussen nat/droog en voedselarm/rijk. In het gebied komen niet-rode lijst soorten voor in open gebied. Het gaat daarbij vooral om weidevogels. Verder komen enkele waardevolle bosjes in het gebied voor.

Landschap

Daar waar bedrijventerrein wordt gerealiseerd zal het bestaande landschap veranderen. Indien dit bijdraagt aan de kwaliteit van het plan dient te worden gestreefd naar blijvende herkenbaarheid van het oorspronkelijke landschap.

Cultuurhistorie

De cultuurhistorie van het gebied wordt nog nader onderzocht, maar komt voornamelijk tot uiting in een landschapsstructuur in het plangebied.

Inrichting als bedrijventerrein van een deel van het gebied hoeft niet per definitie het verdwijnen van de cultuurhistorische kenmerken in het gebied te betekenen.

Mobiliteit

De beperking van de mobiliteit moeten vooral worden gezocht in het aanbod van alternatieven en de oriëntatie van de bedrijvenlocatie op de stad.

Door het creëren van een bedrijventerrein met goede verbindingen naar de stad is een uitgangssituatie geschapen voor beperking van de mobiliteit.

Er is een goede ontsluiting op de rijksweg aanwezig. Verder dient gekeken te worden naar enkele andere belangrijke verbindingroutes met het achterland.

Het bedrijventerrein moet worden opgenomen in een netwerk van sociaal veilige langzaam verkeerroutes en het gebied zal zo mogelijk moeten worden ontsloten met openbaar vervoer.

6.4 Woon-, werk- en leefmilieu

Op de plaats in het plangebied waar het bedrijventerrein zal worden gerealiseerd, zal de grootste verandering in het woon-, werk- en leefmilieu optreden.

Bij autonome ontwikkeling (verlenging Mr. Cramerweg, ontwikkeling Buitenvaart I) zal de kwaliteit echter zeker teruglopen.

Bij ontwikkeling van een bedrijventerrein met als buffer een goede overgangszone naar het buitengebied zal de kwaliteit van het totale plangebied en het aanliggende buitengebied niet verslechteren ten opzichte van een autonome ontwikkeling.

6.5 Duurzaamheid

Bij de ontwikkeling van een deel van de locatie tot bedrijventerrein is op veel punten milieuwinst te bereiken ten opzichte van een standaardontwikkeling. Nader onderzoek tijdens op opstellen van het Milieu-EffectRapport en tijdens de verdere planontwikkeling moet uitwijzen met welke speerpunten de meeste winst valt te behalen. Daartoe zal ook een Plan van Aanpak voor Duurzaamheid worden opgesteld.

In deze fase van de planontwikkeling valt onder andere te denken aan:

1. compact bouwen;
2. grondbalans;
3. water(huishoudkundig) systeem;
4. infrastructuur;
5. mogelijkheden scheppen openbaar vervoer/ langzaam verkeer;
6. energie-voorziening

In een latere fase van de planvorming komen materiaalgebruik, flexibel en duurzaam bouwen, doorlichten van bedrijven, mogelijke aanleg van een grijswatersnet, realisatie centrale voorzieningen, et cetera, aan de orde.

7 ONDERZOEKSMETHODIEK

7.1 Algemeen

Het onderzoek bestaat in principe uit een aantal fasen: inventarisatie, vaststellen criteria, vaststellen waarden, genereren modellen, afweging van de varianten, verantwoording van het onderzoek en de keuzen in een Milieu-EffectRapport (MER). De inventarisatie van de beschikbare gegevens vindt op dit moment plaats en de aanvullende onderzoeken zijn in gang gezet. Een volgende stap is de formele start van de m.e.r.-procedure en het opstellen van het MER.

7.2 Vaststellen criteria en criteriawaarden

De sturende factoren zullen worden geïdentificeerd en in een computermodel worden opgenomen. Per element (meestal een bestaande kavel) zullen voor ieder criterium - zo mogelijk objectief bepaalde - waarden worden ingevoerd.

Met behulp van de computer kunnen, afhankelijk van de (numerieke) input en de weging van de criteria onderling, een oneindig aantal varianten worden gegenereerd (en direct grafisch worden weergegeven). De keuzen voor de criteria en criteriawaarden zullen steeds moeten worden verantwoord.

7.3 Genereren modellen en afweging varianten

Door de criteria ten opzichte van elkaar te wegen, kan het aantal modellen worden beperkt. In ieder geval zullen de modellen de volgende alternatieven moeten omvatten:

- het zogenaamde nulalternatief; dit is het alternatief waarbij bezien wordt om welke milieu-effecten en -gevoeligheden het gaat als het bedrijventerrein niet aangelegd wordt (bij autonome ontwikkelingen);
- de alternatieven die vanuit de initiatiefnemerszijde van belang worden geacht, waarbij in het MER aangegeven wordt wat de belangrijkste milieu-effecten zijn;
- het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA); dit is het alternatief, dat vanuit milieu-optiek gezien het gunstigst is met daarbij de aantekening dat ook dit alternatief vanuit de initiatiefnemerszijde als haalbaar moet worden geacht;
- het voorkeursalternatief, dat is een synthese van het MMA en de initiatiefnemersalternatieven.

De meest milieuvriendelijke indeling wordt verkregen door aan te geven welke plekken zich vanuit milieuoogpunt het meest lenen voor een bepaalde functie. De waardering van de criteria onderling zal zo goed mogelijk worden vastgesteld en dient in ieder geval steeds te worden verantwoord in de rapportage.

Het gehele onderzoek zal moeten worden verantwoord in een MER en voor iedere belanghebbende toetsbaar zijn. Naar aanleiding van reacties gedurende de m.e.r.-procedure kan bijstelling van het MER noodzakelijk zijn. Na vaststellen van het MER dient de evaluatie plaats te vinden.



8 LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE

Het Milieu-EffectRapport dient van een zodanig niveau te zijn dat op basis ervan op verantwoorde wijze besluitvorming kan plaatsvinden; zowel het initiatief als het milieu zijn daarmee gediend.

Bij het aangeven van leemten in kennis worden derhalve twee criteria gehanteerd:

- de relevantie van de informatie om tot een besluit omtrent het bestemmingsplan te komen (niet minder en niet meer);
- de mate van beschikbaarheid van gegevens.

In het MER wordt een overzicht gegeven van leemten in kennis en informatie. Indien voor de besluitvorming essentiële gegevens ontbreken zal aanvullend onderzoek plaatsvinden.



9 EVALUATIE

Na vaststellen van het Milieu-EffectRapport door het bevoegd gezag (de gemeenteraad van Hoogeveen) zal de evaluatiefase ingaan.

Het MER dient een gedegen basis te zijn in het proces van voortgaand initiëren, sturen en monitoren van diverse milieumaatregelen in de planvoorbereiding en planrealisatie.

Het bestemmingsplan is het eerste plan dat in de aanleg van het bedrijventerrein voorziet en dat is weer de basis voor de uitwerking van de plannen per deelgebied.

In de verschillende stadia zijn verschillende kansen en bedreigingen voor het milieu aan de orde waarop vroegtijdig ingespeeld dient te worden.

Het is gewenst dat de principes van een milieu-effectrapportage zich blijven herhalen gedurende de uitwerking van de plannen.

Bij de inrichting van het terrein moeten ook op snelle wijze de milieu-opties in beeld kunnen worden gebracht. Op een nog lager schaalniveau moeten de individuele bedrijfsprocessen kunnen worden nagegaan om een maximaal milieu-resultaat te kunnen bereiken.

Tenslotte zal ook een beheerplan voor het bedrijventerrein moeten worden uitgewerkt, zodat de te handhaven en ontwikkelen landschappelijke, cultuurhistorische en milieukundige kenmerken en waarden in stand blijven.



10 PRESENTATIEVORM MER

Het MER omvat:

- een hoofdrapport met kaarten en/of tekeningen waarop de alternatieven en bijbehorende milieu-effecten staan aangegeven;
- een samenvatting, waarin met name de bestuurlijke en maatschappelijk relevante aspecten van het MER beschreven worden.

Het MER wordt voorzien van bijlagen, rapporten met technische achtergrondinformatie en een literatuur- en begrippenlijst.



Referentielijst

- 1 Provincie Drenthe, 16 december 1998, Provinciaal Omgevings Plan provincie Drenthe.
- 2 Bestuurlijk Overleg Regiovisie Zuid-Drenthe/Noord-Overijssel, mei 1999, Regiovisie Zuid-Drenthe / Noord-Overijssel "Met het oog op 2030".
- 3 Gemeente Hoogeveen, afdeling Economische Zaken, oktober 1999, Marktverkenning ruimtebehoefte bedrijven, kantoren en andere organisaties.
- 4 Buck Consultants International, augustus 1997, Bedrijventerreinenvisie Hoogeveen.
- 5 Gemeente Hoogeveen, 1992, Nota Uitbreidingsgebieden van de gemeente Hoogeveen.
- 6 Grontmij, april 1993, Locatiestudie Hoogeveen.
- 7 Gemeente Hoogeveen, 15 september 1993, Uitbreidingen in de schil van Hoogeveen.
- 8 Bureau Vollmer & Partners, maart 1995, Het Kleurenpalet van de nieuwe gemeente 8.
- 9 Gemeente Hoogeveen, juni 1997, Hoogeveen op het kruispunt naar de toekomst.
- 10 Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1999, Besluit milieu-effectrapportage 1994, zoals gewijzigd bij besluit van 7 mei 1999.
- 11 Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 1999, "Afwegen en oordelen, Handreiking voor de m.e.r.-beoordelingsplicht".
- 12 Gemeente Hoogeveen, september 1991, Landschapsbeleidsplan (verkorte uitgave).
- 13 Grontmij/gemeente Hoogeveen, december 1996, Bestemmingsplan Bedrijventerrein Buitenvaart gemeente Hoogeveen..
- 14 Bügel Hajema/gemeente Hoogeveen, 1999, Bestemmingsplan Buitengebied Zuid (concept).





