

Bijlage 3
Ontwikkelingsvisie Routelandschap

Ontwikkelingsvisie Routelandschap



buro wijn 
adviesbureau voor ruimtelijke ordening en stedenbouw

Visie ten behoeve van het bestemmingsplan Buitengebied 2006

Ontwikkelingsvisie Routelandschap

Code 05-43-07 / 22-02-06

TOELICHTING

<u>INHOUDSOPGAVE</u>	blz
1. INLEIDING	1
2. UITGANGSPUNTEN	4
3. ANALYSE RUIMTELIJK EN LANDSCHAPPELIJK KADER	5
3. 1. Landschappelijke situering	5
3. 2. Routes	7
3. 3. Zonering	13
4. INVENTARISATIE HUIDIGE SITUATIE EN BEHOEFTE	15
4. 1. Huidige situatie	15
4. 2. Behoeften en beperkingen	16
5. RANDVOORWAARDEN EN BELEMMERINGEN MILIEU	17
5. 1. Geluid	17
5. 2. Externe veiligheid	18
5. 3. Luchtkwaliteit	18
5. 4. Bedrijvigheid en milieuzonering	19
6. ONTWIKKELINGSVISIE	22
6. 1. Algemeen	22
6. 2. Dragere	22
6. 3. Zonering	28
7. VERTALING NAAR HET BESTEMMINGSPLAN BUITENGEBIED	30

1. INLEIDING

Aanleiding

Deze visie richt zich op het opstellen van een korte verkenning van de ontwikkelingsmogelijkheden voor het "routelandschap". In dit ingeklemde stukje landschap (tussen spoorlijn, snelweg, hoogspanningsleiding en (dorps-)uitbreidingen) zijn de oorspronkelijke kenmerken nauwelijks nog herkenbaar. De ontwikkelingsvisie vormt de onderlegger voor de planvorming in het kader van het bestemmingsplan Buitengebied van Midden-Drenthe. De benaming 'routelandschap' is afkomstig uit het Landschapsbeleidsplan Midden-Drenthe ¹⁾.

Het landschapsbeleidsplan geeft voor het plangebied van het 'routelandschap' het volgende aan: 'heroverweging van bestaande functies met afstemming op landschappelijke eenheden, schakeling naar de omgeving zorgvuldig vormgeven en ordening laten bepalen door het onderliggende landschap'. Het plangebied wordt aangeduid als een ontwikkelingszone voor nieuwe functies als landbouw, landgoederen, bos, wonen, groene bedrijventerreinen en recreatie.

Planbegrenzing

De planbegrenzing van het deelgebied "routelandschap" wordt gevormd door de N381, de A28, de spoorlijn en de gemeentegrens in het noorden. In dit deelgebied liggen aan de Beilerweg zowel de kern Eursing als de kern Hooghalen. Ook ten noorden van Hooghalen ligt verspreid aan de Beilerweg nog de nodige bebouwing. Het onderzoeksgebied betreft een groter gebied van het feitelijke plangebied. *Figuur 1* geeft het onderzoeksgebied en het plangebied van de Ontwikkelingsvisie Routelandschap weer.

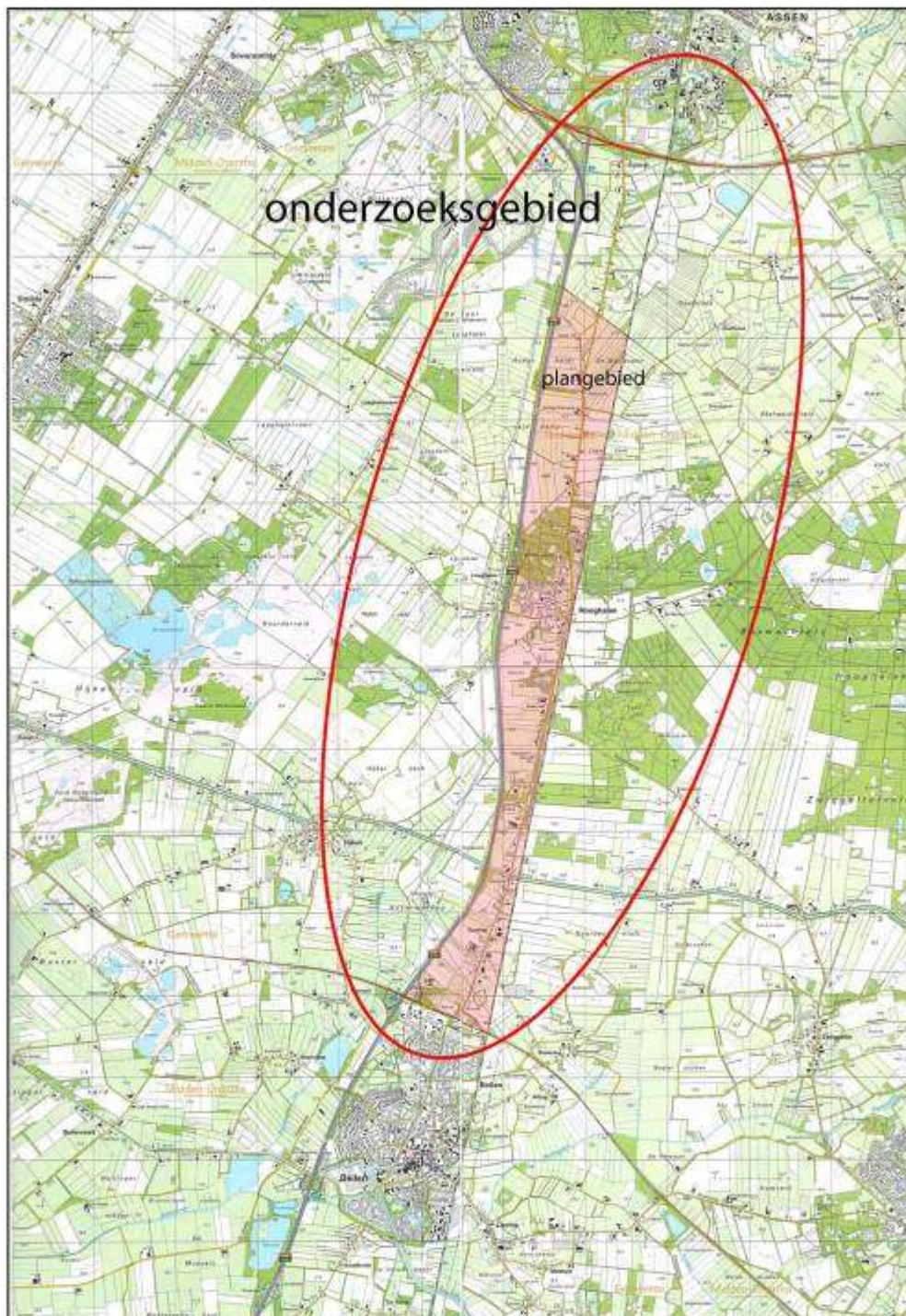
Doel

De ontwikkelingsvisie geeft de randvoorwaarden en kansen weer voor de toekomstige ontwikkeling van Ontwikkelingsvisie Routelandschap. Met de ontwikkelingsvisie wordt beoogd sturing te geven aan de ruimtelijke processen, zodat verdergaande 'verrommeling' van dit door infrastructuur omgeven gedeelte van het buitengebied (wat onder grote invloed staat van de verstedelijkingsdruk van zowel Beilen als Assen) wordt tegengegaan. In de visie is ingespeeld op het bieden van meer ontwikkelingsmogelijkheden voor bedrijvigheid en nieuwe recreatieve functies, op de bescherming van de huidige waardevolle karakteristiek van het gebied en op het inspelen op kansen voor versterking van de kwaliteit van het lint en van de verbindingen met omliggende landschappen.

¹⁾ Landschapsbeleidsplan Midden-Drenthe, Gemeente Midden-Drenthe, februari 2000.

Leeswijzer

De visie behandelt achtereenvolgens de samen met de gemeente vastgestelde uitgangspunten (hoofdstuk 2), een verkenning van het ruimtelijk en landschappelijk kader (hoofdstuk 3), een analyse inventarisatie van de huidige situatie en behoefte (hoofdstuk 4), een verkenning van de ruimtelijke randvoorwaarden en belemmeringen (hoofdstuk 5) en de ontwikkelingsvisie (hoofdstuk 6). In hoofdstuk 7 wordt ingegaan op de vertaling naar het bestemmingsplan Buitengebied.



Figuur 1. Onderzoeksg gebied en plangebied Ontwikkelingsvisie Routelandschap

2. UITGANGSPUNTEN

Het gebied tussen Beilen en Assen wordt sterk beïnvloed door de verschillende noord-zuid gerichte routes, de A28, de Asserweg/Beilerweg en de spoorlijn. Enerzijds vormen de routes een sterke belemmering voor de ontwikkeling van functies in het gebied door de bij de infrastructuur behorende geluidscontouren en de van de omgeving geïsoleerde ligging van het gebied. Voor woningbouw en voor uitbreiding van de agrarische sector zijn hierdoor de mogelijkheden in het gebied beperkt.

Anderzijds is het gebied (regionaal gezien) zeer goed ontsloten en ligt het gebied tussen twee grote kernen, Beilen en Assen. Hierdoor ligt op het gebied een behoorlijke verstedelijkingsdruk. Assen heeft plannen om aan de zuidzijde een bedrijventerrein te ontwikkelen. Gedacht wordt aan het creëren van een lint met wonen en werken in het verlengde van de Asserweg. Naast de functies in het 'routelandschap' is het gebied van belang voor de ervaring van de reiziger op de snelweg, op de provinciale weg en in de trein. Vanaf de snelweg wordt als het ware een eerste indruk van Drenthe gekregen.

Voor de ontwikkeling van het 'routelandschap' wordt daarom ingezet op:

- het bieden van kansen (planologisch gezien) aan nieuwe aan verstedelijking gerelateerde functies;
- een goede landschappelijke inpassing van nieuwe functies in het landschap;
- een goede situering van nieuwe functies ten opzichte van bestaande functies in het gebied;
- de bescherming van cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteit en de kwaliteit van het bestaande landschap waar mogelijk versterken;
- aandacht voor de ervaring van de omgeving vanaf de routes;
- verankering van het 'routelandschap' in de omgeving door het versterken van de corridorgebieden;
- afstemming met de ontwikkelingen in Assen-Zuid.

3. ANALYSE RUIMTELIJK EN LANDSCHAPPELIJK KADER

Het 'routelandschap' ligt tussen de A28 en de spoorlijn Zwolle-Groningen. Centraal in het gebied ligt de provinciale weg, deels met naastliggend fietspad en deels parallel aan de oude ontsluitingsweg. Ten westen van de A28 ligt de hoogspanningslijn. Bij de analyse van het ruimtelijk en landschappelijk kader, vormen drie structuren belangrijke dragers voor de visie:

- de landschappelijke situering;
- de noord-zuid gerichte routes in het gebied;
- een zonering die gebaseerd is op oost-west relaties.

3. 1. Landschappelijke situering

Het 'routelandschap' en haar directe omgeving bevat een diversiteit aan landschappen. Enerzijds de oudere landschappen van de esdorpen met de gebogen vormen en oude structuren. Anderzijds de jongere ontginningen met strakkere verkavelingen. De natuurgebieden bestaan uit zeer grote, weinig ingerichte gebieden. *Figuur 2* geeft het huidige landschap van de Ontwikkelingsvisie Routelandschap weer.

Essen

Ten noorden van Beilen en aan de zuidkant van Hooghalen liggen delen van het essenlandschap: de Hijker Esch, de Hooghaler Esch, en de Klateresch. Deze gebieden vormen nu open akkergebieden. Vroeger werden deze gebieden gekenmerkt door een patroon van kleinschalige, door beplanting afgescheiden akkertjes. Gebogen invalswegen met oude beplantingstructuren, een directe relatie tussen de dorpsbebouwing en de es en het aanwezige reliëf, zijn typerend voor deze gebieden.

Jonge veldontginningen

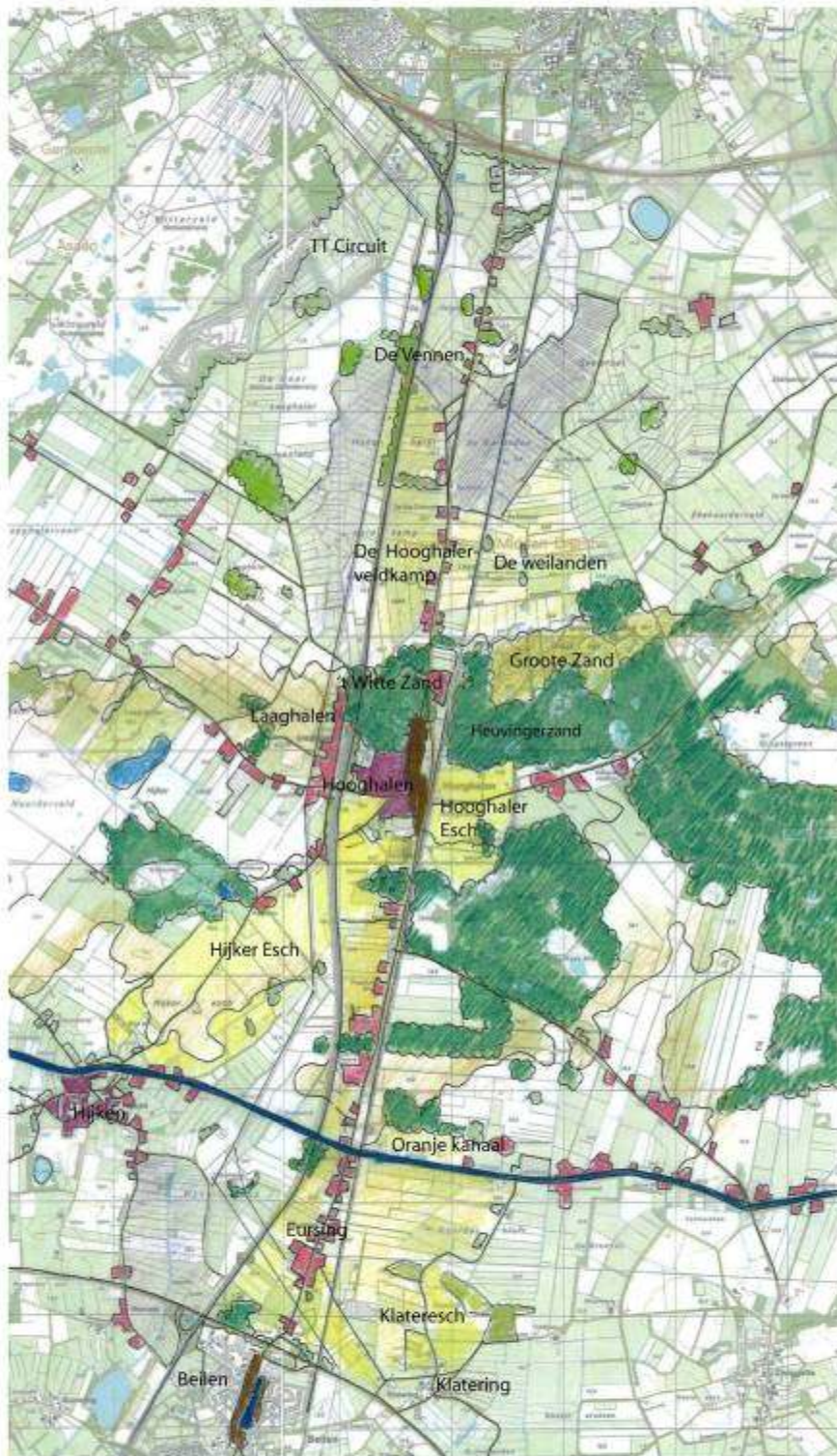
Het grootste deel van het 'routelandschap' bestaat uit jonge veldontginningen. Deze hogere zandgronden hebben een relatief rationele verkaveling met bosschage en enkele houtwallen als perceelsgrens. Hier zijn zowel akkers als graslanden aanwezig.

Beekdalen

De beekdalen grenzen aan de noordkant aan het 'routelandschap'. Deze gebieden zijn herkenbaar als weilanden met perceelgrenzen in de vorm van sloten. Het beekdal ten noordoosten van het plangebied wordt beheerd als natuur.

Natuurgebieden

Op het plateau liggen bos, heide en zandgebieden. Deze natuurgebieden liggen op een waterscheiding. Door de aanwezige schijngrondwaterspiegels zijn vennen aanwezig. Het grootste deel bestaat uit bosgebied.



Figuur 2. Huidig landschap 'routelandschap'

3. 2. Routes

Het tussen de A28 en de spoorlijn gelegen 'routelandschap' bestaat hoofdzakelijk uit een doorgaande lintstructuur met woningen, agrarische bedrijven en enige bedrijvigheid. Centraal in het 'routelandschap' ligt het dorp Hooghalen. De routes doorkruisen een hoger gelegen plateau waar zowel essen en esdorpen als veldontginningen en natuurgebieden met heide, bos en zand op liggen. Aan de noord- en zuidkant van het hoger gelegen plateau liggen de beekdalen. De belangrijkste routes in het plangebied van het 'routelandschap' zijn weergegeven in *figuur 3*.

3.2.1. A28

De A28 is een belangrijke ontsluitingsstructuur tussen noord- en zuid-Nederland. De ervaring van het veranderende landschap langs de weg, is een belangrijke kwaliteit van de route. Deze kwaliteit is in de huidige situatie aanwezig. Bijna als een parkway vormt het landschap de enscenering van de route. Het imago van Drenthe als dunbevolkte en landschappelijk aantrekkelijke provincie, wordt ervaren vanaf de weg. In het 'routelandschap' tussen Assen en Beilen komt de route door afwisselend open en gesloten gebieden. De lintbebouwing langs de provinciale weg ligt op afwisselende afstand tot de weg en is slechts in beperkte mate van invloed op het beeld vanaf de snelweg. Ter hoogte van Hooghalen duikt de snelweg onder het maaiveld. Hierdoor is Hooghalen visueel niet afgeschermd van de omgeving.

3.2.2. Asserweg/Beilerweg met parallelweg/fietspad

De Asserweg/Beilerweg vormt de continuïteit als centrale drager in het gebied. Deze lintstructuur is verschillend van karakter. In de zonering binnen het gebied wordt hier verder op ingegaan. De afstand tussen het lint en de snelweg is groter dan tussen de spoorlijn en het lint.

Figuur 4 t/m 7 geeft de verschillende situaties van de Asserweg/Beilerweg met parallelweg en fietspad weer.

3.2.3. Spoorlijn

De spoorlijn Zwolle-Groningen vormt een begrenzing van het gebied. Aan de oostkant is het landschap van grote invloed op de route. Aan de westkant is het lint van grote invloed op de route.



Figuur 3. Routes 'routelandschap'



Figuur 4. Situatie van de Asserweg/Beilerweg tussen de N381 en het Oranjekanaal, fietspad en provinciale weg gecombineerd



Figuur 5. Situatie tussen Oranjekanaal en Hooghalen van de Asserweg-Beilerweg, parallelweg en provinciale weg naast elkaar met brede tussenberm



Figuur 6. Situatie bij Hooghalen, parallelweg door Hooghalen en provinciale weg langs Hooghalen



Figuur 7. Situatie ten noorden van Hooghalen, parallelweg gekoppeld aan provinciale weg met bescheiden tussenberm

3. 3. Zonering

Binnen het 'routelandschap' zijn in noord-zuid-richting verschillende zones te onderscheiden. Deze zonering hangt sterk samen met het onderliggende landschap. *Figuur 8* geeft de zonering van het 'routelandschap' weer.

Beilen en de N381

In het zuidelijk entreegebied ligt de aansluiting tussen de N381 en de A28. Het gebied vormt de entree voor Beilen. Door de openheid vormt het gebied een belangrijke onderbreking van de bebouwingsstructuur van het lint van Beilen.

Eursing

Ten noorden van het entreegebied ligt het lint van Eursing. Dit lint vormt tot het Oranjekanaal een afwisselend lint met woningen, groen en bedrijven. Aan de oostkant is een overweg over het spoor aanwezig naar Klatering.

Oranjekanaal

Het Oranjekanaal vormt een belangrijke onderbreking van het 'routelandschap'. Aan de noordkant van het kanaal ligt een spoorwegovergang. Aan de westkant zijn aan weerszijden van het kanaal wegen aanwezig die onder het viaduct van de A28 doorgaan. Gekoppeld aan het Oranjekanaal liggen een aantal recreatieve voorzieningen en relaties, zoals vakantiewoningenterreinen, De Rieters, Het Timmerholt, de binnenspeeltuin Oranjestad en recreatief aantrekkelijke dorpen als Orvelte en Zwiggelte.

Naast woningen en agrarische bedrijven zijn in het gebied ten noorden van het kanaal gelegen lint, andere vormen van bedrijvigheid aanwezig, zoals een 'snuffelschuur' en een transportbedrijf.

Hooghalen

In de buurt van Hooghalen krijgt het lint meer een recreatief karakter. Hooghalen ligt op het plateau met de bossen en natuurgebieden. Het naast de provinciale weg gelegen fietspad wordt hier gevormd door de oude ontsluitingsweg. De tussengelegen strook is opgevuld door bos.

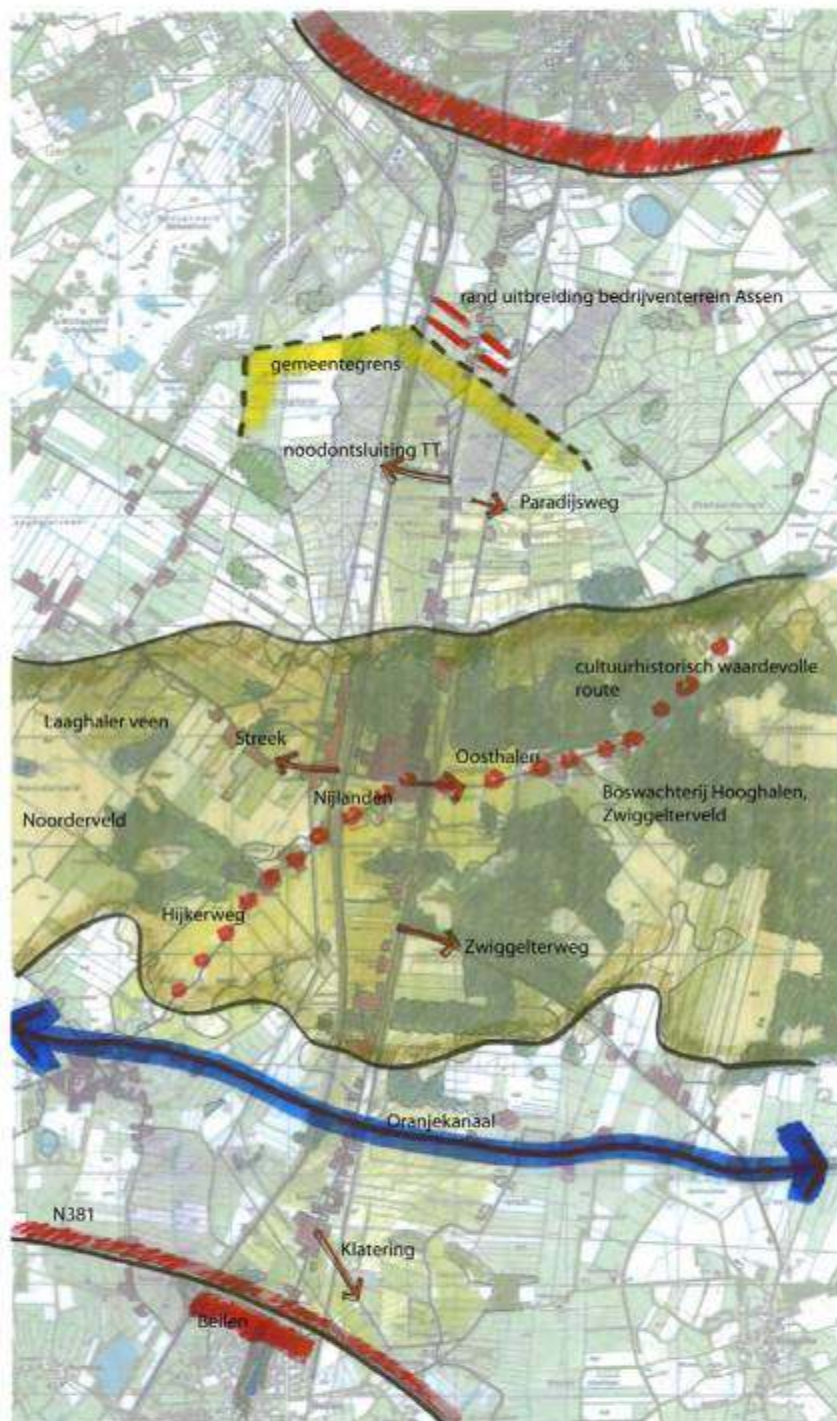
Noordkant routelandschap

Ten noorden van Hooghalen heeft het lint een open agrarisch karakter, met aan de noordkant een cluster met kwekerijen en een tuincentrum. Aan de westkant ligt een noodontsluiting over de A28 voor de TT. Aan de oostkant ligt een overweg aansluitend op de Geelbroekerweg.

Aan de noordkant splitsen de oude ontsluitingsweg en de provinciale weg. De oude ontsluitingsweg is afgesneden door de A28. Hier ligt een oude tolplaats. Aan de noordkant, bij de gemeentegrens, grenst het gebied in de huidige situatie aan het open landschap ten zuiden van Assen. In dit gebied zijn plannen voor een uitbreiding van Assen met bedrijventerrein, gecombineerd met wonen.

De N333

De N333 aan de noordkant vormt zowel een belangrijke aansluiting op de ontsluitingsstructuur als een rand van Assen.



Figuur 8. Zoning 'routelandschap'

4. INVENTARISATIE HUIDIGE SITUATIE EN BEHOEFTE

4. 1. Huidige situatie

In het gebied komt een diversiteit aan functies voor. De volgende opsomming geeft een indicatie van de in de huidige situatie in het gebied voorkomende functies.

Entreegebied

Huidige functies in het entreegebied zijn:

- carpoolplek;
- oude woning;
- begraafplaats;
- open gebied met hoogspanningsleidingen;
- ijsbaan.

Lint bij Eursing

Functies in het lint bij Eursing zijn:

- woningen;
- bedrijfswoningen;
- agrarische bedrijven;
- tuincentrum;
- loonbedrijf en handelonderneming in landbouwmachines;
- stalling;
- diverse lichte bedrijvigheid;
- café.

Gebied Hooghalen

Te onderscheiden functies in het gebied bij Hooghalen zijn:

- oude lintbebouwing kern;
- camping, zomerhuisjesterrein;
- restaurant;
- voormalige asielzoekerscentrum;
- kwekerijen;
- uitbreiding;
- recreatieve voorzieningen;
- bosgebieden;
- begraafplaats.

Gebied ten noorden van Hooghalen

Functies in het gebied ten noorden van Hooghalen zijn:

- woningen;
- bedrijfswoningen;
- agrarische bedrijven;
- kwekerijen;
- tuincentrum;
- de ontwikkelingen van Assen-Zuid (de ontwikkeling van bedrijventerrein alsmede het creëren van een lint met wonen en werken in het verlengde van de Asserweg).

4. 2. Behoeften en beperkingen

In het gebied spelen de volgende bij de gemeente bekende behoeften en beperkingen:

Behoeften

- een aantal in het lint voorkomende functies hebben behoefte aan uitbreiding en verandering;
- bestaande recreatieve functies in het gebied hebben behoefte aan uitbreidingsmogelijkheden en wellicht een nieuwe locatie;
- voor het voormalig asielzoekerscentrum bij Hooghalen moet een nieuwe functie gezocht worden;
- het gemeentelijk opslagterrein moet inbestemd worden;
- in het gebied is vraag naar de ontwikkeling van dienstverlenende functies in een landschappelijke setting. Voorbeeld hiervan is een landgoed met kantoorfuncties;
- in het gebied zouden lichte vormen van bedrijvigheid, categorie 1, 2 en (bij uitzonering) categorie 3a ontwikkeld kunnen worden.

Beperkingen

- de ontwikkeling van bestaande agrarische bedrijven blijft gehandhaafd, er zijn echter beperkte uitbreidingsmogelijkheden van grondgebonden agrarische bedrijven vanwege de beperkte ruimte in het gebied;
- detailhandel als zelfstandige activiteit wordt in het gebied niet toegestaan. Wel is ondergeschikte detailhandel bij kleinschalige bedrijvigheid en tuincentra toegestaan.

5. RANDVOORWAARDEN EN BELEMMERINGEN MILIEU

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste ruimtelijke belemmeringen in beeld gebracht. Het gaat om belemmeringen ten aanzien van geluid, externe veiligheid en lucht. Ook wordt beknopt ingegaan op bedrijvigheid en milieuzoening. De benodigde onderzoeken ten aanzien van met name geluid en luchtkwaliteit zullen in het kader van het op te stellen bestemmingsplan Buitengebied worden uitgevoerd ²⁾. De hieronder aangehaalde afstanden met betrekking tot geluid in relatie tot bebouwings(on)mogelijkheden (uit Akoestisch onderzoek voormalig AZC terrein aan de Asserweg 2 te Hooghalen) kunnen als representatief worden beschouwd voor de situatie ter hoogte van het voormalig AZC. Voor het overige routelandschap kan dit onderzoek als indicatief worden beschouwd. Bij de ontwikkeling van een geluidgevoelige functie moet nader onderzoek aantonen of voldaan wordt aan de Wet geluidhinder. *Figuur 9* geeft de geluidscontouren in het plangebied weer.

5. 1. Geluid

Asserweg

- de Asserweg kent een zonebreedte van 250 meter. Binnen deze breedte dient, de geluidsemisatie te worden onderzocht;
- bebouwing is absoluut niet mogelijk binnen 39 meter (afstand tot het hart van de weg tot contour met een waarde van 55 dB(A). Bebouwing is in principe niet mogelijk binnen 85 meter (afstand tot hart van weg tot contour met een waarde van 50 dB(A).

A28 Assen-Beilen

- de A28 kent een zonebreedte van 400 meter. Binnen deze breedte dient, bij de ontwikkeling van geluidgevoelige functies, de geluidsemisatie te worden onderzocht ³⁾.

Spoorlijn Assen-Beilen

- de spoorlijn Assen-Beilen kent een zonebreedte van 500 meter. Binnen deze breedte dient, bij de ontwikkeling van geluidgevoelige functies, de geluidsemisatie te worden onderzocht;
- bebouwing is absoluut niet mogelijk binnen 62 meter (afstand tot hart van weg tot contour met een waarde van 70 dB(A). Bebouwing is in principe niet mogelijk binnen 381 meter (afstand tot hart van weg tot contour met een waarde van 57 dB(A).

²⁾ In het akoestisch onderzoek zullen voorkeursgrenswaarde en ontheffingswaarde worden berekend. Voor alle adressen in het gebied tussen de ontheffingswaarde en de voorkeursgrenswaarde wordt de maximale ontheffing aangevraagd bij de provincie.

³⁾ Met de komende wijziging van de Wet geluidhinder verandert het principe van vaste afstanden voor zones langs wegen niet, wel wordt straks uit de as van de weg gemeten in plaats van de rand van de weg. Dat betekent dat de zone iets minder breed wordt.

5. 2. Externe veiligheid

A28 Assen-Beilen

Voor het plaatsgebonden risico is maatgevend de 10^{-6} -contour. Het plaatsgebonden risico op het onderhavige weggedeelte is kleiner. Het groepsrisico is op het onderhavige weggedeelte niet van toepassing. De A28 levert qua externe veiligheid geen belemmeringen op (Bron: Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen, 24 maart 2003).

Spoorlijn Assen-Beilen (Zwolle-Groningen)

Het vervoer van gevaarlijke stoffen brengt risico's met zich mee. Om deze risico's te beheersen zijn risiconormen vastgesteld. Maatgevend voor het individueel risico (IR) is de 10^{-6} -contour.

Het onderhavige tracégedeelte is gelegen aan het baanvak Onnen-Meppel. De 10^{-6} -contour is gelegen binnen 10 meter van de spooras. Op zo'n korte afstand van het spoor komt geen bebouwing voor. Voor dit baanvak hoeft daarom geen rekening te worden gehouden met een oppervlak waarbinnen geen kwetsbare bestemmingen zijn toegestaan. Ook wordt voor dit baanvak de oriënterende waarde voor het groepsrisico (GR) niet overschreden. Uit oogpunt van externe veiligheid levert het spoor dus geen belemmeringen op⁴).

5. 3. Luchtkwaliteit

Op grond van het Besluit Luchtkwaliteit 2005 (BLk) dienen gemeenten bij de uitoefening van bevoegdheden die gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit grenswaarden in acht te nemen voor verontreinigende stoffen als zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes (PM10), lood, koolmonoxide en benzeen. In het BLk worden de grenswaarden van de verschillende stoffen concreet genoemd. Deze zijn deels ook aan tijdstippen gebonden. Behalve grenswaarden zijn in het BLk zogeheten plandrempels en alarmdrempels opgenomen. Een plandrempeel geeft een kwaliteitsniveau van de buitenlucht aan, waarboven het maken van plannen ter verbetering van de luchtkwaliteit verplicht is. De plandrempels worden per jaar strenger tot de grenswaarden in 2010 bereikt zijn. Voor zwaveldioxide en stikstofdioxide kent het BLk alarmdrempels. Een alarmdrempeel duidt een kwaliteitsniveau van de buitenlucht aan, waarbij een kortstondige overschrijding risico's voor de gezondheid van de mens inhoudt. Waar het om gaat is enerzijds de vraag of er door de voorgestane ontwikkelingen een dusdanige verslechtering van de luchtkwaliteit optreedt dat daardoor de grenswaarden voor de luchtverontreiniging worden overschreden (emissie).

⁴) Geraadpleegde bronnen:

- Prognose van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor (ProRail, december 2005);
- Risicoatlas spoor (Directoraat-generaal Goederenvervoer, april 2004).

Daarbij gaat met name aandacht uit naar fijn stof en stikstofdioxide (NO₂)⁵). Anderzijds moet er worden voorkomen dat er gevoelige functies (zoals woningen) mogelijk worden gemaakt in een gebied waar de luchtkwaliteit zich reeds boven de grenswaarde bevindt (immissie).

Voor wat betreft de luchtkwaliteit in en om Midden-Drenthe is op dit moment alleen in vrij globale zin iets bekend. Het algemene luchtkwaliteitsbeeld zoals dat op basis van landelijke metingen⁶) kan worden geconstrueerd, wijst niet op knelpunten. Immissie is derhalve niet aan de orde. De emissie voor met name fijn stof en NO₂ liggen ver beneden de grenswaarden. Voor wat betreft de in en rond het plangebied optredende emissie, kan opgemerkt worden dat de voorgestane ontwikkelingen geen zodanige nieuwe luchtverontreiniging toe zullen voegen dat daardoor grenswaarden zouden kunnen worden overschreden. Voor wat betreft de emissie zal, ook gezien de achtergrondwaarde zoals bekend via de hiervoor genoemde landelijke metingen, het plan derhalve geen aanleiding geven tot wezenlijke veranderingen.

Vooralsnog wordt er daarom van uitgegaan dat 'luchtkwaliteit' derhalve geen belemmering vormt. Afhankelijk van de wijze waarop één en ander in het bestemmingsplan wordt 'vertaald' (zie ook hoofdstuk 7) zal één en ander zo nodig met behulp van een eenvoudig rekenmodel (CAR II) worden onderbouwd. Met het rekenmodel CAR II kunnen door invoering van verkeersgegevens specifiekere uitspraken worden gedaan over de luchtkwaliteit.

5. 4. Bedrijvigheid en milieuzonering

In verband met mogelijke beperkingen voor onder meer woningbouw, is de categorisering van de bedrijvigheid volgens de VNG-bedrijvenlijst⁷) relevant. In de bedrijvenlijst worden afstanden aangegeven tussen milieubelastende bedrijvigheid en milieugevoelige functies. Milieugevoelige functies zijn o.a. wonen, verblijfsrecreatie en natuur.

⁵) De grenswaarden voor zwevende deeltjes (PM 10) worden in een groot deel van Nederland overschreden. Voor stikstofdioxide vindt overschrijding van de grenswaarden plaats in een aantal binnenstedelijke situaties en langs een aantal grote wegen. De grenswaarden voor de andere relevante stoffen worden volgens de laatste rapportages (zie uitspraak bestemmingsplan Stationseiland te Amsterdam: ABRS 9-2-2005, nr. 200400323/1, LJN: AS5492) in Nederland niet overschreden. Er hoeft dus enkel nog te worden gekeken naar de zwevende deeltjes en stikstofdioxide.

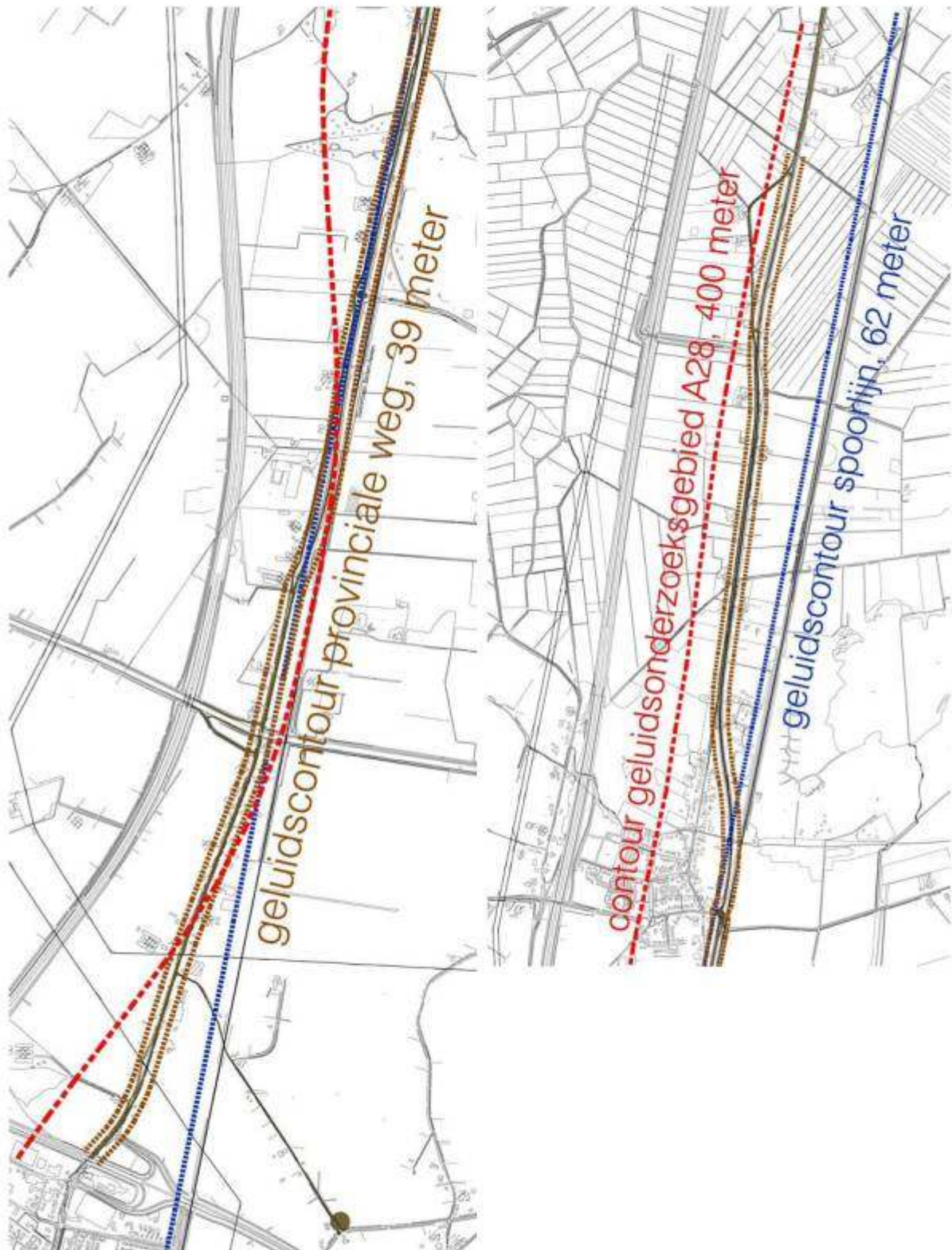
⁶) Zie RIVM-rapportage 500037004/2004, 'jaaroverzicht luchtkwaliteit 2002'.

⁷) De VNG-bedrijvenlijst, welke is gebaseerd op de "Basiszoneringlijst" van de VNG (VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering' 2001). In deze VNG-lijst is (per bedrijfstype of -inrichting) informatie gegeven over de mogelijke milieubelasting van een bedrijfstype of -inrichting. Er worden in de VNG-lijst 6 milieucategorieën onderscheiden, oplopend van 1 tot en met 6: onder categorie 1 vallen bedrijven die toelaatbaar worden geacht tussen woonbebouwing en onder categorie 6 (als andere uiterste) zijn bedrijven opgenomen die op aanzienlijke afstand (1000-1500 meter) vanaf woonbebouwing gerealiseerd moeten worden.

De categorieën en hun aan te houden afstanden zijn:

- categorie 1-bedrijven; grootste afstand 0 of 10 meter;
- categorie 2-bedrijven; grootste afstand 30 meter;
- categorie 3-(a en b)-bedrijven; grootste afstand 50 respectievelijk 100 meter.

Aan te houden afstanden zijn te beschouwen als 'richtlijnen' en zijn niet hard. Er kan gemotiveerd van af worden geweken. Genoemde afstanden zijn niet van toepassing ten aanzien van bedrijfswoningen. Bedrijven in de categorieën 1 en 2 zijn van dien aard en invloed dat zij inpasbaar zijn in een woonomgeving.



Figuur 9. Geluidscintouren

6. ONTWIKKELINGSVISIE

6. 1. Algemeen

In de visie is ingespeeld op het bieden van meer ontwikkelingsmogelijkheden voor bedrijvigheid en nieuwe recreatieve functies. Uitgangspunten voor de ontwikkeling van het 'routelandschap' zijn:

- het bieden van kansen (planologisch gezien) aan nieuwe aan verstedelijking gerelateerde functies;
- een goede landschappelijke inpassing van nieuwe functies in het landschap;
- een goede situering van nieuwe functies ten opzichte van bestaande functies in het gebied;
- de bescherming van cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteit en de kwaliteit van het bestaande landschap waar mogelijk versterken;
- aandacht voor de ervaring van de omgeving vanaf de routes;
- verankering van het 'routelandschap' in de omgeving door het versterken van de corridorgebieden;
- afstemming met de ontwikkelingen in Assen-Zuid.

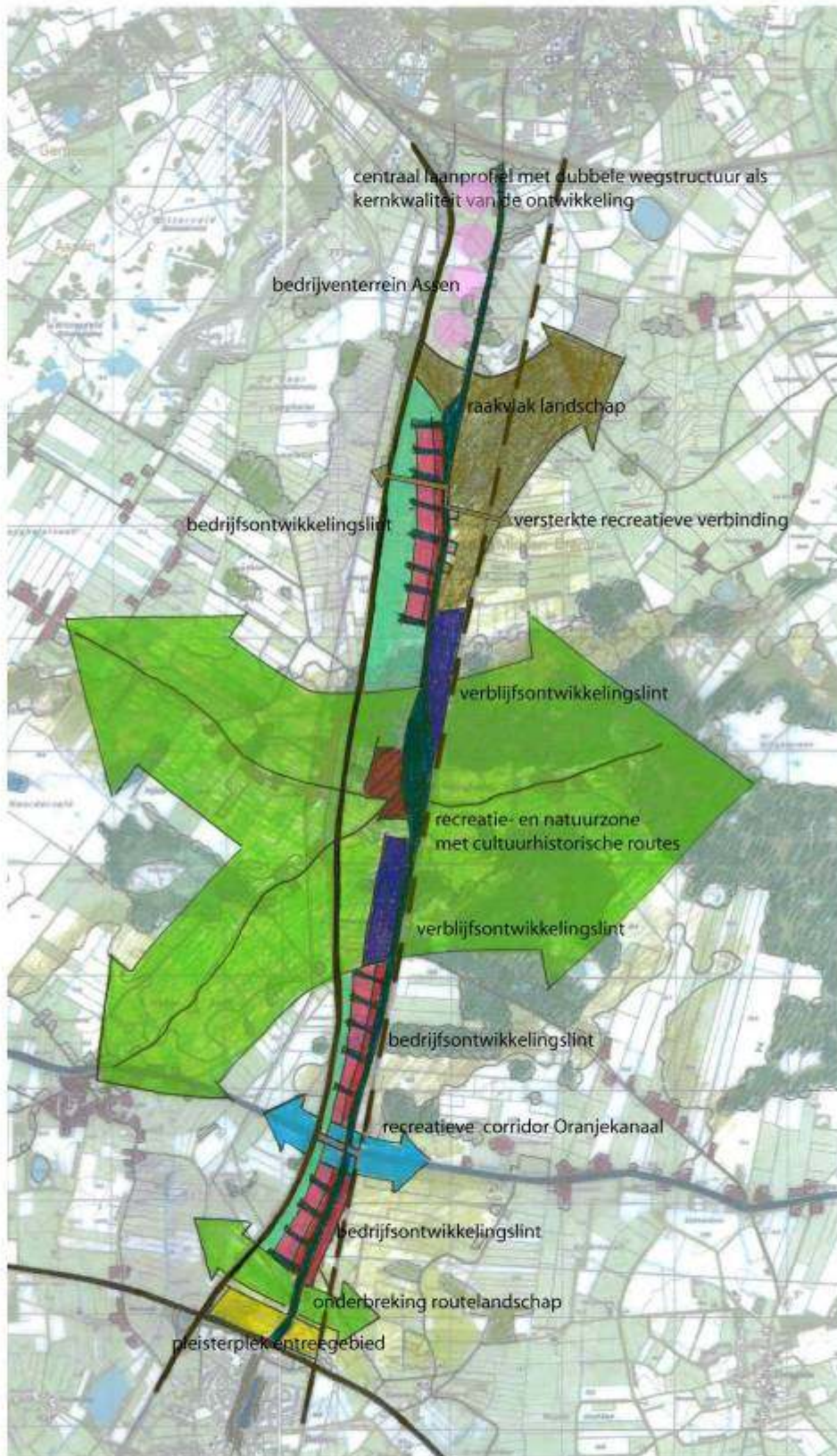
De visie vormt een kader waarbinnen de ontwikkelingen vorm zouden kunnen krijgen. Daarvoor wordt op de bescherming van de huidige waardevolle karakteristiek van het gebied en op het inspelen op kansen voor versterking van de kwaliteit van het lint en van de verbindingen met omliggende landschappen ingezet. Voor de ontwikkeling van het 'routelandschap' vormen enerzijds de routes en ontwikkelingsassen de belangrijke kwaliteitsdragers voor het gebied. Anderzijds vormen de oost-west gerichte relaties met de omgeving belangrijke aanknopingspunten voor het behoud van de kwaliteit van het gebied én de ontsluiting van het gebied. Bestaande functies blijven gehandhaafd en krijgen de benodigde uitbreidingsruimte.

Figuur 10 geeft de ontwikkelingsvisie voor het 'routelandschap' weer.

6. 2. Draggers

De ontwikkelingsvisie gaat uit van een aantal kwaliteitsdragers in het gebied. Dit zijn:

- Het centraal laanprofiel
Over de gehele lengte van het routelandschap vormt de Asserweg/Beilerweg de centrale ontsluiting in het gebied. Het laanprofiel van deze weg zorgt voor een basiskwaliteit van de zone, dat identiteit en samenhang aan het landschap geeft.
- Het bedrijfsontwikkelingslint
Delen van het lint waar ruimte wordt gecreëerd voor bedrijvigheid. Hierbij worden aanbevelingen gedaan die betrekking hebben op de inpassing van deze nieuwe functies in het landschap.



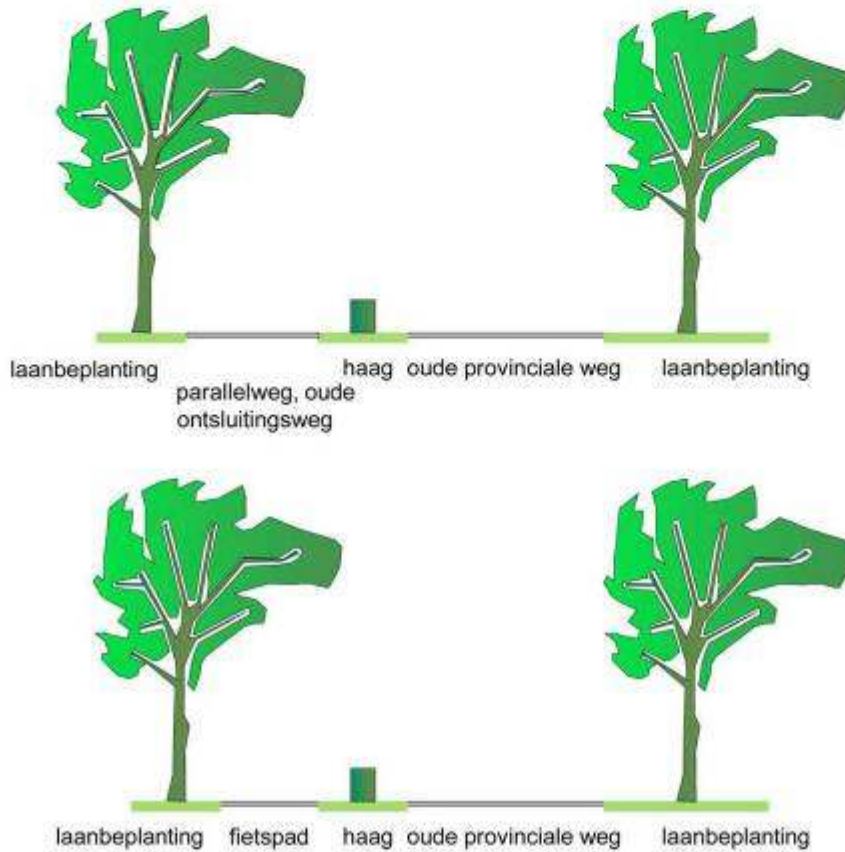
Figuur 10. Ontwikkelingsvisie 'routelandschap'

- Het verblijfsontwikkelingslint
Delen van het lint waar ruimte wordt gecreëerd voor functies die gericht zijn op het recreëren en verblijven in een aantrekkelijke landschappelijke omgeving.
- De bufferzone langs het spoor
Deze strook zorgt enerzijds voor de inpassing van nieuwe functies aan de kant van het spoor, anderzijds zorgt de strook voor een aantrekkelijk beeld vanaf het spoor.
- De open zone langs de A28
Deze strook zorgt voor het behoud van openheid langs de snelweg en zorgt voor voldoende afstand van nieuwe functies tot de snelweg.

Centraal laanprofiel

De belangrijkste kwaliteitsdrager voor de ontwikkeling van het 'routelandschap' is de Asserweg/Beilerweg met dubbele wegstructuur. Een versterking van de structuur als drager, is noodzakelijk om de kwaliteit van het gebied te behouden en te versterken. Voorgesteld wordt om het profiel vorm te geven door laanbeplanting aan te brengen langs tracédelen waar dat nu nog niet het geval is en het fietspad/de parallelweg over de gehele lengte te scheiden van de provinciale weg door middel van ten minste een haag. De haag draagt bij aan een duidelijker profilering van het wegtracé en voegt een extra dimensie toe aan deze belangrijke kwaliteitsdrager van het routelandschap als geheel.

De volgende *figuur 11* geeft een impressie van het centrale laanprofiel. Door de scheiding door middel van de haag, wordt de belevingswaarde van het fietspad en het gevoel van verkeersveiligheid vergroot.



Figuur 11. Centraal laanprofiel

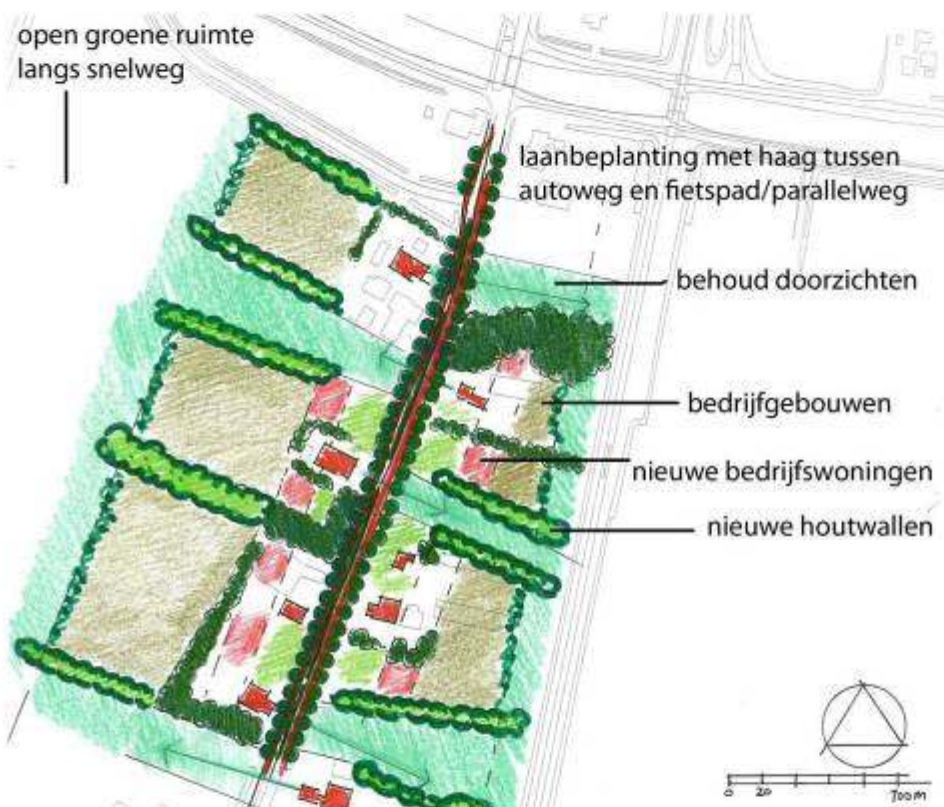
Bedrijfsontwikkelingslint

In het noorden en zuiden van het plangebied wordt de ontwikkeling van zogenaamde 'bedrijfsontwikkelingslinten' voorgesteld. In deze linten krijgen bestaande en nieuwe bedrijfsgebouwen alsmede bestaande en nieuwe (bedrijfs)woningen een plek. Bij nieuwvestiging van bedrijven in deze bedrijfslinten wordt gedacht aan lichte vormen van bedrijvigheid (categorie 1- en 2- bedrijven, en mogelijk categorie 3a waar dit milieuhygiënisch inpasbaar is). De (bedrijfs)woningen en bedrijfsgebouwen worden ingebed in een ferm landschappelijk casco, bestaande uit houtwallen en kleine boschages die haaks op de Asser/Beilerweg staan. Tussen dit landschappelijk casco blijft doorzicht naar het achterliggende landschap mogelijk.

In de bedrijfsontwikkelingslinten worden mogelijkheden gecreëerd voor de ontwikkeling van nieuwe bedrijvigheid en nieuwe bedrijfswoningen. Deze ontwikkeling van nieuwe bedrijvigheid wordt gerealiseerd binnen een aantal randvoorwaarden die de kwaliteit waarborgen. Zo worden de nieuwe bedrijfsgebouwen aan de achterzijde van de bestaande bebouwing gesitueerd. Nieuwe bedrijfswoningen worden teruggerooid ten opzichte van bestaande bebouwing. Dit vanwege de geluidscontouren van de weg.

Het huidige bebouwingsbeeld van het lint wordt hierdoor slechts in beperkte mate verstoord en tevens is de overlast van bedrijvigheid op bestaande woningen beperkt. De nieuwe bedrijven worden door middel van houtwallen ingepast. Zichtlijnen vanaf de woningen worden behouden door de ruimten aan de overzijde van bestaande woningen open te houden.

Figuur 12 geeft de mogelijke indeling van het bedrijfsontwikkelingslint weer.



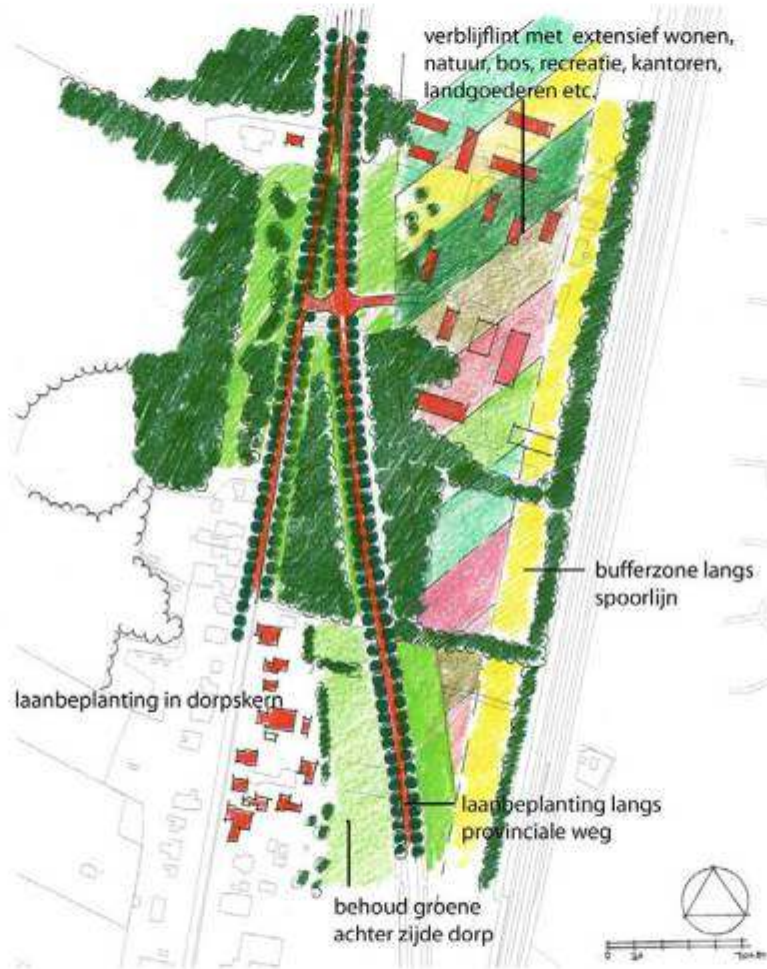
Figuur 12. Mogelijke indeling bedrijfsontwikkelingslint

Verblijfsontwikkelingslint

De onderdelen van het lint net ten zuiden en ten noorden van de kern Hooghalen, zijn aangeduid als 'verblijfsontwikkelingslint'. Hier ligt het accent op het groene en landschappelijke karakter, dat mede bepaald wordt door de (aanwezige) laanbeplanting in de dorpskern en de (nieuw te realiseren) laanbeplanting langs de provinciale weg. Het dorp Hooghalen behoudt zijn 'groene achterzijde' (overgangen naar omringend landschap). In het verblijfslint is ruimte voor extensieve vormen van wonen (waaronder landgoedwonen), natuur, bos, recreatie en kantoren en/of dienstverlening in een landschappelijke setting. Kenmerkend voor het verblijfsontwikkelingslint is de lage dichtheid van de bebouwing en overige functies.

Op enige afstand van het spoor kunnen geluidwallen ontwikkeld worden, al naar gelang er geluidgevoelige functies in het gebied komen. Deze kunnen opgenomen worden in de aanleg van een parkachtige inrichting.

Figuur 13 geeft de mogelijke indeling van het verblijfsontwikkelingslint weer.



Figuur 13. Mogelijke indeling verblijfsontwikkelingslint

Bufferzone langs spoorlijn

Langs het spoor is een bufferzone van 62 meter aangehouden. In deze bufferzone bevindt zich bestaande bebouwing. Het landschappelijk casco bestaande uit de haaks op de weg staande houtwallen, loopt wel door tot aan het spoor. Op deze wijze is het landschappelijk casco ook vanuit het spoor beleefbaar. Op enige afstand van het 'spoor' zouden 'geluidswallen' ingepast kunnen worden, zodat ze in het landschap een geluidswerende functie kunnen krijgen.

Open ruimte langs A28

In de ontwikkelingsvisie wordt als drager van de nieuwe ontwikkelingen gekozen voor de Asserweg/Beilerweg. Ontwikkelingen worden daarom niet gesitueerd langs de A28 of georiënteerd op de A28. Langs de A28 is een zone van circa 150 meter vrijgehouden. Op deze wijze blijft in het gedeelte van Drenthe het imago van 'dunbevolkte en landschappelijk aantrekkelijke provincie' gewaarborgd. In deze ruimte zou ruimte voor waterberging gecreëerd kunnen worden die noodzakelijk is bij een toename van verhard oppervlak in het gebied.

6. 3. Zonering

In de ontwikkelingsvisie is sprake van een heldere zonering van zuid naar noord. Achtereenvolgens is sprake van:

- pleisterplek/entreegebied;
- onderbreking stedelijk gebied, Klateresch;
- recreatieve corridor Oranjekanaal;
- recreatie- en natuurzone met cultuurhistorische routes en het dorp Hooghalen;
- 'raakvlak landschap', onderbreking stedelijk gebied, noordelijk beekdal.

Pleisterplek, entreegebied

Het gebied net ten noorden van de N381 is aangeduid als 'pleisterplek/entreegebied'. In dit gebied wordt gedacht aan een restaurant annex vergaderruimte, in combinatie met de al aanwezige carpoolplaats. Een markant vormgegeven gebouw is hier op z'n plaats. Vormgeving en situering van deze elementen benadrukken de plek als entree naar Beilen.

Onderbreking routelandschap

Het open gebied tussen Eursing en Beilen wordt opengehouden. Hierdoor blijft een onderbreking van verstedelijkt gebied behouden, zodat er ook aan de rand van Beilen zicht op het open landschap aanwezig blijft.

Recreatieve corridor Oranjekanaal

Ten noorden van het lint Eursing wordt het plangebied van het 'routelandschap' doorsneden door het Oranjekanaal. De kruising van lint en kanaal leent zich goed voor de ontwikkeling van een 'recreatieve corridor'. Daarbij kan gedacht worden aan de situering van een horecavoorziening in combinatie met een aanleg-/afmeerplaats voor kano's. De 'overstap' van water naar landroutes kan hier vormgegeven worden door de aansluiting op (bestaande) fiets- en wandelroutes te optimaliseren. Ook een recreatief steunpunt in de vorm van vissteiger, picknick-tafel, o.i.d. is hier denkbaar.

Recreatie- en natuurzone met cultuurhistorische routes en het dorp Hooghalen

Het dorp Hooghalen en directe omgeving is aangeduid als een 'recreatie- en natuurzone met recreatieve routes'.

In dit gebied ligt het accent op de relatie met de omgeving buiten het routelandschap: vanuit het plangebied wordt aansluiting gezocht met bos- en natuurgebieden ten oosten en westen van het plangebied, door het net van wandel- en fietspaden te versterken.

Hierbij kan ook gedacht worden aan het ontwikkelen van cultuurhistorisch routes naar de omgeving. De open ruimten langs de invalswegen aan de randen van Hooghalen, o.a. de open es van Hooghalen, zouden behouden moeten worden. Nieuwe functies of uitbreiding van functies zouden plaats moeten vinden in het verblijfsontwikkelingslint. Voorbeeld hiervan zou kunnen zijn de verplaatsing van de manege. De bestaande voetgangers- en fietsbrug kan opgewaardeerd worden. De brug, met uitzichtpunt over de snelweg, zou een onderdeel kunnen vormen van het herstel van een oude cultuurhistorische route en een recreatief element aan het gebied toevoegen.

Raakvlak landschap

Het noordelijk gedeelte van het plangebied is aangeduid als 'raakvlak landschap'. In dit gedeelte wordt de oorspronkelijke relatie met het omringde landschap zoveel mogelijk versterkt. Dit gebeurt door de openheid te versterken en hogere waterstanden toe te laten. Bij de ontwikkeling van het bedrijventerrein ten zuiden van Assen en verdere verdichting van het 'routelandschap' zou deze zone een onderbreking van het verstedelijkt gebied vormen. In de Structuurvisie stadsrandzone Assen Lange termijnvisie is de gemeentegrens met Assen en Midden-Drenthe aangegeven als groene grens. Vanwege de directe aansluiting op het beekdal aan de oostkant, is een waterrijke invulling aan te raden. Door de toename van het verhard oppervlakte door de aanleg van bedrijfsterrein is een toename van de waterberging wenselijk, deze zone zou hierin een rol kunnen spelen.

De noodontsluiting van de TT en de Paradijsweg kunnen verder ontwikkeld worden als oost-west gerichte recreatieve route tussen twee waardevolle landschappen.

7. VERTALING NAAR HET BESTEMMINGSPLAN BUITEN- GEBIED

Het op te stellen bestemmingsplan Buitengebied maakt ontwikkelingen, zoals voorgesteld in de Ontwikkelingsvisie Routelandschap, niet bij voorbaat mogelijk. Voor het 'routelandschap' zullen in het bestemmingsplan Buitengebied dezelfde ontwikkelingsmogelijkheden worden opgenomen als voor het overige deel van het buitengebied. De visie zal ook niet bij recht in het bestemmingsplan worden vertaald. Daarvoor zijn de voorgestelde ontwikkelingsmogelijkheden te globaal van aard. Voor het plangebied van het routelandschap zal daarom een aanvullende regeling moeten worden opgenomen. De volgende opties zijn mogelijk:

- via een wijzigingsbepaling kan worden geregeld dat een wijziging naar een voorgestelde functie in het 'routelandschap' mogelijk is. De wijzigingsbepaling wordt gelegd op het plangebied van het 'routelandschap'. De ontwikkelingsvisie is daarbij als toetsingskader echter te globaal. Voor een wijzigingsbevoegdheid zullen objectief bepaalde criteria moeten worden geformuleerd (bijvoorbeeld met betrekking tot toekomstige functie, toegestane bouwhoogte etc.) Ook zullen in het kader van de uitvoerbaarheid de benodigde onderzoeken moeten worden uitgevoerd (toetsing Flora- en Faunawet, archeologie, watertoets etc.). Een wijzigingsbepaling verdient daarom niet de voorkeur.
- voor het plangebied van het 'routelandschap' wordt een afzonderlijk bestemmingsplan opgesteld. Het moment waarop is mede afhankelijk van de snelheid, waarmee het gebied zich de komende tijd gaat ontwikkelen. De benodigde onderzoeken vinden plaats in het kader van dit afzonderlijk op te stellen plan. De kosten van de benodigde onderzoeken komen ten laste van de gemeente, tenzij sprake is van één initiatiefnemer.
- de visie kan als basis voor artikel 19-procedures (vrijstellingen) dienen. Past een voorstel tot ontwikkeling in de visie dan verleent de gemeente haar medewerking. De benodigde onderzoeken worden uitgevoerd op het moment dat van de vrijstellingsbevoegdheid gebruik gemaakt wordt (uitgestelde toets). De kosten, verbonden aan dergelijke onderzoeken, komen ten laste van de initiatiefnemer. De visie als basis voor artikel 19 procedures verdient de voorkeur.

In het kader van het bestemmingsplan Buitengebied zal in overleg met de gemeente een keus gemaakt worden uit bovenstaande opties.

===