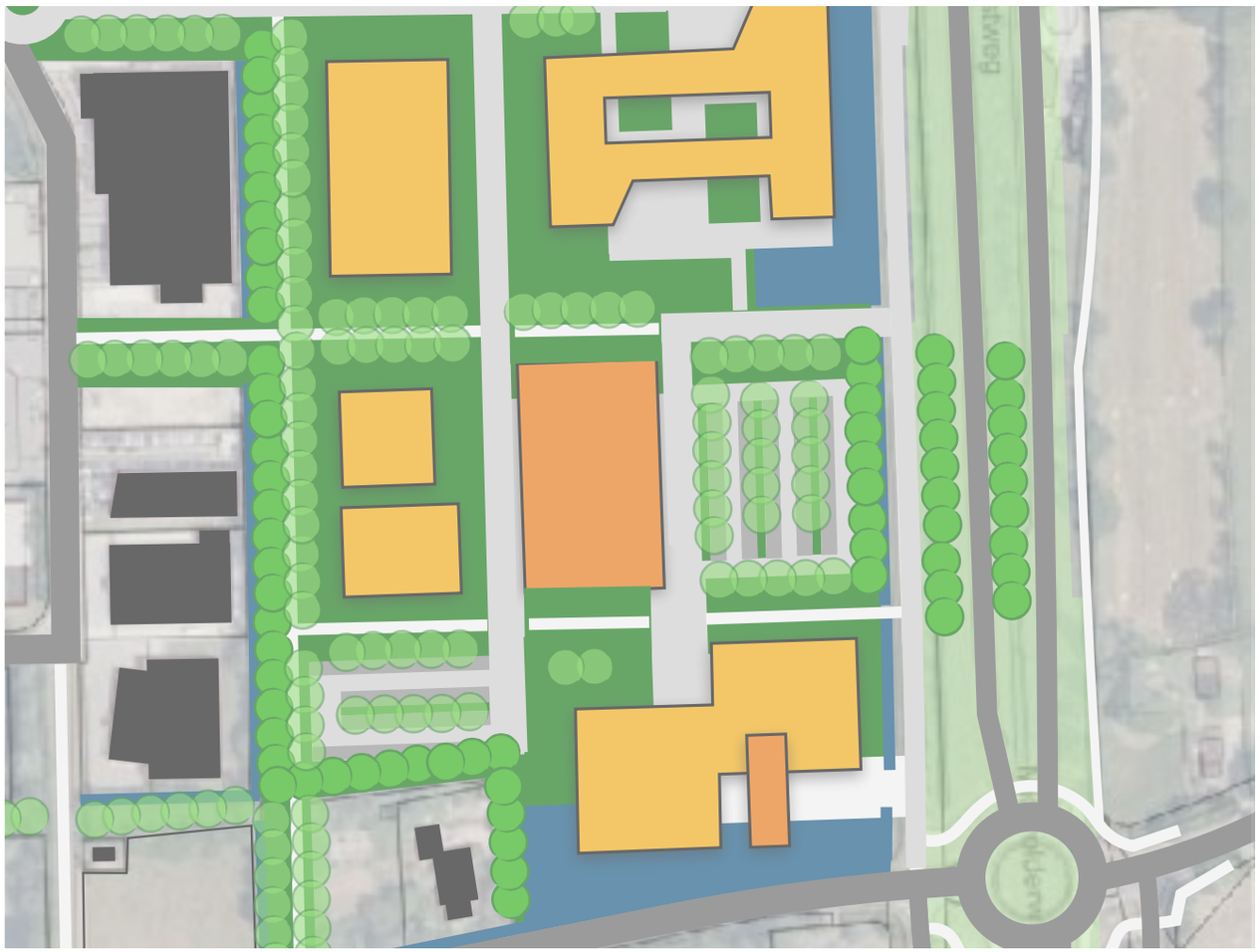
ontwikkelingsperspectief

Midwolde
locatie Hoofdstraat 101-1

Rho
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE







inleiding



opbouw document

inleiding
afbakening opgave
relatie met gemeentelijk beleid

beschrijving huidige situatie
planologische- en milieu aspecten
ideeën uit de samenleving

ontwikkelingsperspectief
variant / terugvaloptie
ontwikkelingsstrategie

In december 2020 is de gemeente eigenaar geworden van het perceel Hoofdstraat 101-1 in Midwolde. De gemeente heeft het perceel aangekocht, omdat zij kansen ziet voor een hoogwaardige ontwikkeling van het gebied. Het terrein ligt gunstig nabij de A7 en een transferium met uitstekend openbaar vervoer. De gemeente onderzoekt de mogelijkheden voor een kwalitatief hoogwaardige invulling van het terrein. Dit doet zij onder andere samen met haar inwoners. Ten behoeve van dit onderzoek wil de gemeente een totaalvisie voor invulling van dit perceel.

Het doel van deze visie is om te laten zien hoe functies een plek kunnen krijgen op de locatie. De visie moet inspirerend zijn en een goed beeld geven van het ontwikkelingsperspectief. Ook moet het de potentie laten zien van het terrein voor het gemeentehuis en mogelijk andere functies. In de visie moet ook worden aangegeven met welke beleidsmatige- en planologische randvoorwaarden én milieu- en omgevingsaspecten er, in het kader van de planologische procedure, rekening gehouden moet worden.

De ontwikkeling van het perceel staat niet op zichzelf. In dit hoofdstuk worden de relevante gemeentelijke beleidskaders geschetst en wordt gekeken in hoeverre hier rekening mee gehouden moet worden. Ook milieu- en omgevingsaspecten worden nader beschouwd en beoordeeld.

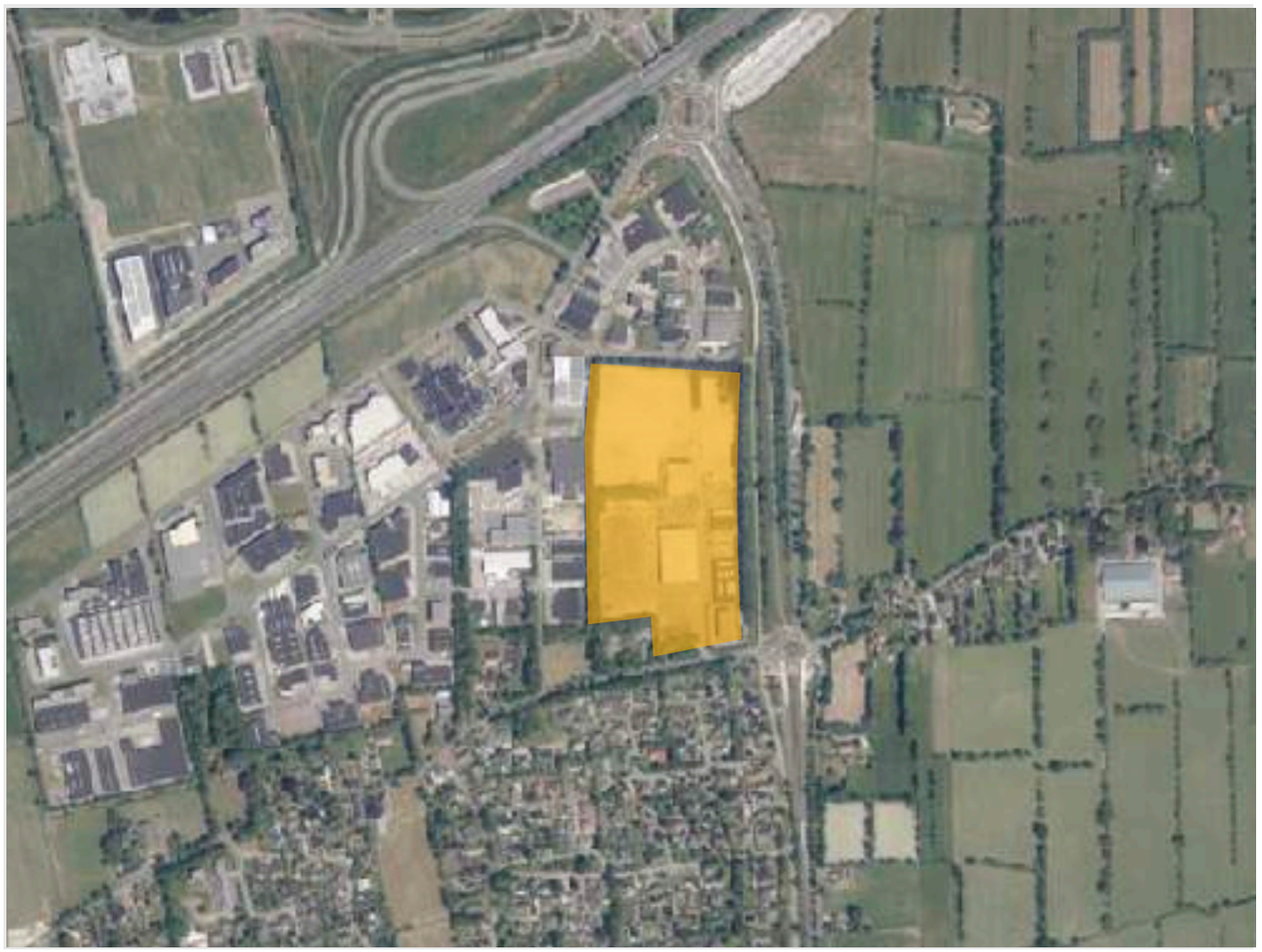


luchtfoto plangebied

afbakening opgave



gedeelte van het terrein



luchtfoto directe omgeving

locatie

Het perceel Hoofdstraat 101-1 te Midwolde kent een prachtige ligging aan de hoofdentree van Leek, nabij de A7 met uitstekende Openbaar Vervoer verbindingen met Groningen en Drachten. Het terrein van ruim zeven hectare ligt tussen de woonwijk Nienoordsrand en het bedrijvenpark Leeksterhout. De locatie ligt ongeveer ten hoogte van de afslag Leek en ten westen van de Oude Postweg als onderdeel van de N372.

De locatie was tot enkele jaren geleden in gebruik door een sloop- en bouwbedrijf, en voor een puinbrekerij, een asfaltmoleninstallatie, opslag van puin en bouwmateriaal en daarbij behorende bouwwerken en voorzieningen. Tegenwoordig is op een deel van het terrein voor een periode van drie jaar een andersoortig bedrijf gevestigd. De ontsluiting vindt in de huidige situatie plaats via de Hoofdstraat. Deze bevindt zich aan de zuidkant van het plangebied.

Aan de noord- en westzijde van het plangebied bevinden zich de overige bedrijven van het bedrijventerrein Leeksterhout. Aan de zuidzijde van het plangebied, aan de overzijde van de Hoofdstraat ligt een woonwijk. Tevens is nog ten noorden van de Hoofdstraat een woning gelegen. Ook ten oosten van het plangebied, aan de overzijde van de Oude Postweg staan vrijstaande woningen.

Om tot een kwalitatief hoogwaardige invulling te komen én om rust te verkrijgen in de omgeving die jarenlang overlast heeft gehad door het voormalig gebruik van het terrein, heeft de gemeente de locatie eind 2020 aangekocht. Daarmee voert de gemeente de regie op de herontwikkeling van het perceel en het proces dat daarbij hoort.

visie

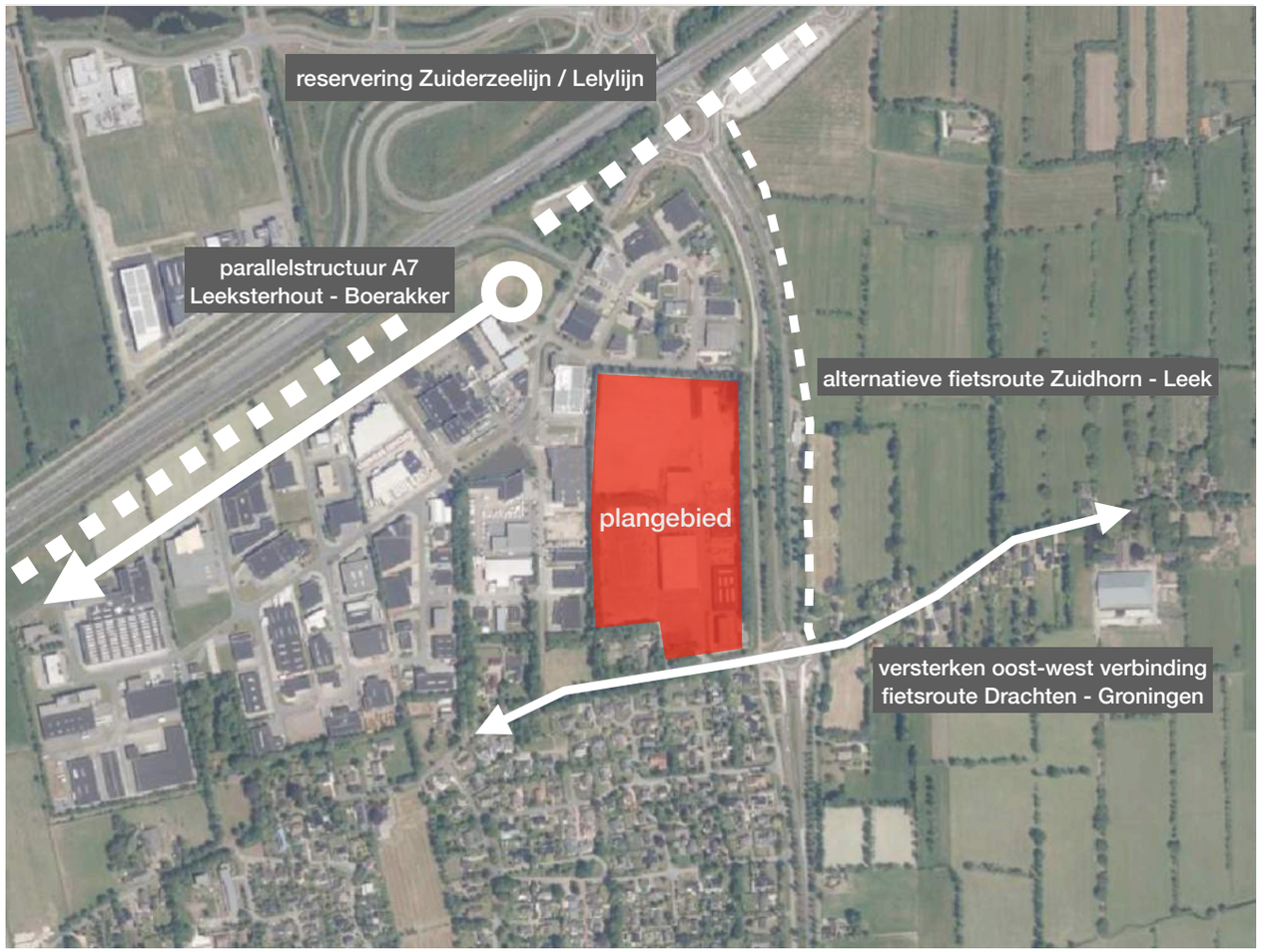
Om een goede vertaling te kunnen maken naar de visie op en invulling van het terrein zelf (inclusief de ontsluiting ervan), is het verstandig eerst uit te zoomen en een vergezicht met aanstaande relevante ontwikkelingen te schetsen. Dat vergezicht is nog niet in alle gevallen concreet te maken, maar het geeft wel richting aan de keuzes die voorliggen. Na het schetsen van dat toekomstbeeld, bakenen we vervolgens af om te komen tot een stedenbouwkundige visie op het perceel.

relatie met overig beleid

strategische positionering

Westerkwartier ligt in het hart van Noord-Nederland en is één van de grotere gemeenten in Noord-Nederland. De hoofdverkeersassen A7, spoorlijn Groningen-Leeuwarden, op termijn de Lelylijn en het Van Starkenborghkanaal vormen een goede ontsluiting van het gebied.

In de strategische positionering is opgenomen dat het Westerkwartier zich wil ontwikkelen op de drie thema's Innovatie, Duurzaamheid en Wonen. De ambitie wordt benoemd om uit te groeien tot dé plek waar ondernemers, overheid, onderwijs, onderzoek en omgeving structureel samenwerken aan een betere wereld. In het Westerkwartier mag worden onderzocht, geleerd en getest. Daar waar de maatschappelijke relevantie van het basisonderwijs, het middelbaar (beroeps)onderwijs en het hoger onderwijs echt tot leven komt.



elementen uit de verkeersvisie

woonvisie

In de woonvisie van het Westerkwartier is als uitgangspunt opgenomen dat inbreiding/herstructurering voor uitbreiding gaat. Vanuit deze benadering verkent de gemeente de mogelijkheden tot transformatie van huidige bedrijventerreinen naar wonen.

Bij de herinrichting van het specifieke terrein in Midwolde sluit de gemeente een woonfunctie uit. Dit heeft te maken met de omgevingskenmerken als omliggende bedrijven en het geluid van de A7. Weliswaar gaat herstructurering voor uitbreiding, maar de gemeente heeft daarvoor vooral oudere bedrijventerreinen in beeld die middenin de woonbebouwing zijn gelegen, dichter bij voorzieningen. Bij transformatie van die gebieden ontstaat vervolgens behoefte aan plekken waar uit te plaatsen bedrijven heen kunnen. Het perceel aan de Hoofdstraat in Midwolde zou daar goed een functie in kunnen vervullen.

verkeersvisie

De gemeente Westerkwartier heeft de Verkeersvisie opgesteld om te voorzien in actueel en integraal verkeersbeleid. Het gaat hierbij om bereikbaarheid, [verkeers-]veiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid en aantrekkelijkheid.
De aansluiting bij Leek is in 2018 reeds gereconstrueerd. De rotondes zijn voorzien van extra bypasses waaronder een vrijliggende busbaan. Dit heeft zichtbaar effect, maar destijds is ook geprognotiseerd dat op de aansluiting in de nabije toekomst wederom congestie gaat ontstaan.
Het verkeer op de aansluitingen van het onderliggend wegennet op de A7 ter hoogte van Boerakker en Leek wikkelt op momenten niet goed af. De knelpunten hebben betrekking op leefbaarheid en verkeersveiligheid op het onderliggend wegennet, dit als gevolg van sluipverkeer dat op zoek gaat naar een alternatieve route. Een parallelstructuur langs de A7 kan bijdragen aan de oplossing. Dat moet nader worden onderzocht.

De verkeersvisie gaat ook in op de wens om bestaande fietsverbindingen te verbeteren. Deze stedenbouwkundige visie anticipeert op een alternatieve fietsroute aan de oostzijde van de Oude Postweg en op het verbeteren van de oversteekmogelijkheden op de kruising met de Hoofdstraat. Dat laatste valt samen met de ambitie om de oost-west relatie ter hoogte van de Hoofdstraat in landschappelijke zin te versterken.

huidige situatie / terrein en groen



muur grenzend aan achtertuin Hoofdstraat 101



zicht op de N372 ter hoogte van kantoorgebouw



begrenzing westzijde; talud met boomwal



basin

bomen met talud

bomenrij met struiken

keermuur afgeschermd door bomen

terrein afbakening

Het circa 7 hectare groot terrein is rondom afgeschermd met een groenstructuur. Vanuit het aangrenzende bedrijventerrein [west- en noordzijde] is het terrein onzichtbaar door een forse groenwal met bomen. Aan de zuidzijde vormt een muur van betonstapelblokken de grens met de woning aan de Hoofdstraat en het naastgelegen perceel. Aan de oostzijde wordt de grens gevormd door een dichte bomenrij met onderbegroeiing. Alleen in de uiterste zuidoost hoek is die onderbroken en is er enigszins zicht op het kantoor.

Het terrein is volledig verhard met uitzondering van twee groenstroken die het terrein opdelen. In de noordoosthoek is een bovengronds bassin aangelegd. Het talud van dit bassin is overgroeid met struiken waardoor het praktisch onzichtbaar is.

De enige toegang van het terrein ligt aan de Hoofdweg tussen het kantoorgebouw en de naastgelegen woning.

huidige situatie / gebouwen



kantoorgebouw



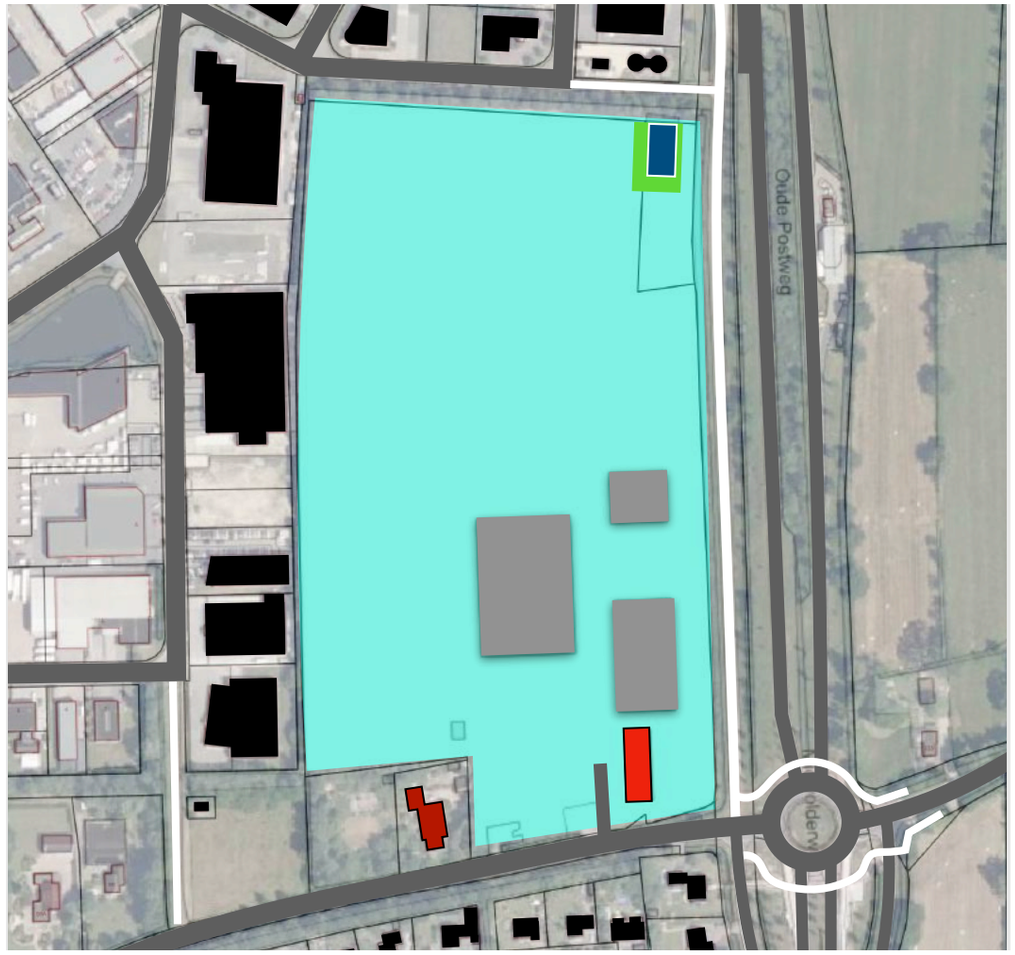
bedrijfshallen



woning Hoofdstraat 101

bouwwerken

Binnen het gebied zijn geen gebouwen die in de beeldkwaliteit een rol spelen. Het huidige kantoor en wellicht ook bedrijfshallen zijn mogelijk te transformeren tot een nieuw gebruik. Direct buiten het terrein is de woning Hoofdstraat 101 beeldbepalend. Bij de herontwikkeling moet tevens rekening gehouden dat deze straat een cultuur-historische waarde vertegenwoordigt.

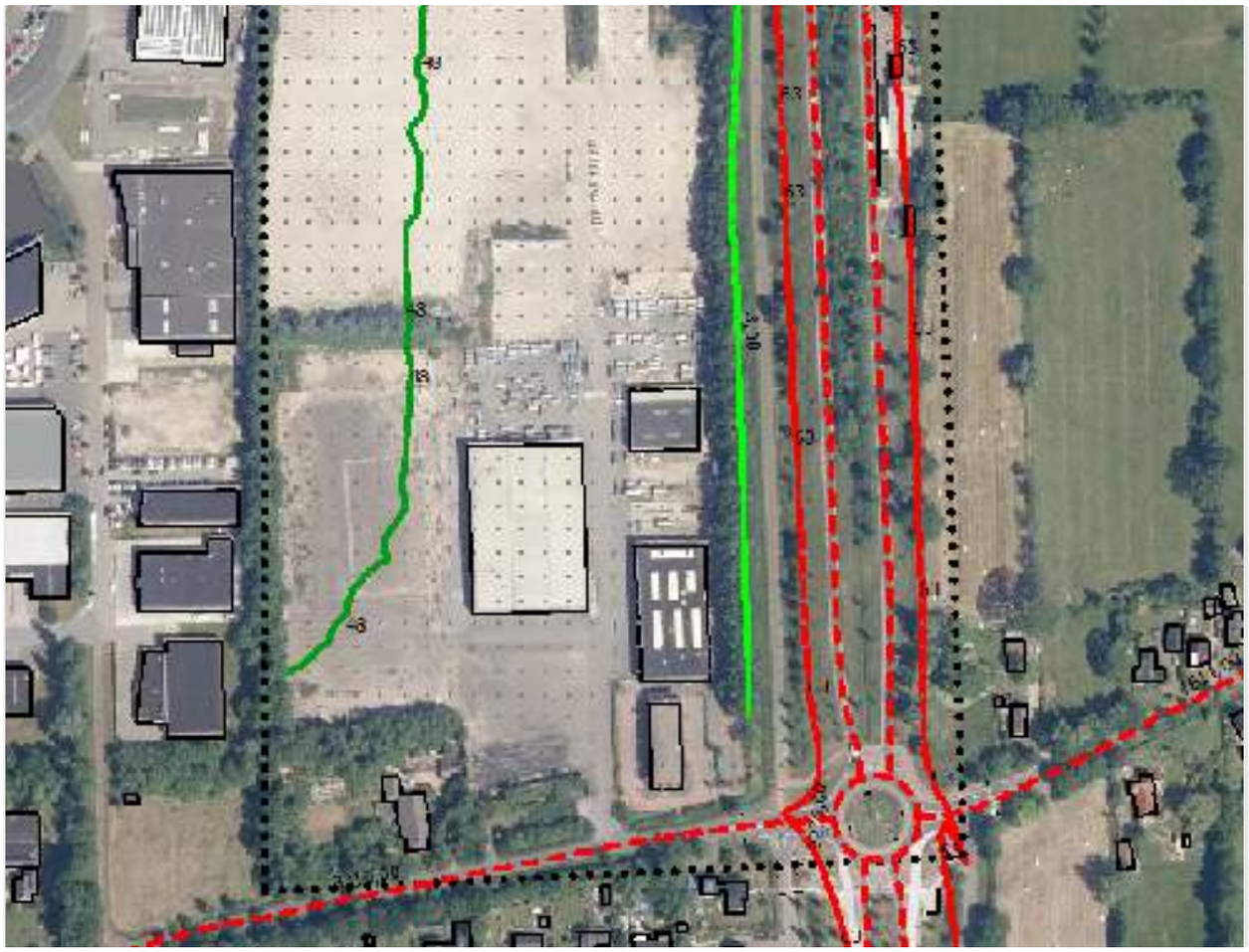


terrein met bebouwing

planologische- en milieuaspecten

Onderdeel van verkenning is het maken van een zorgvuldige analyse van de planologische- en omgevingskaders. De situering van de locatie op en nabij een bedrijventerrein met relatief zware milieucategorieën vraagt hier nadrukkelijk om. Het volledige onderzoek is als bijlage bij deze visie opgenomen. Hieronder worden de conclusies weergegeven.

Uit de analyse blijkt dat ten aanzien van aspecten als archeologie, bodem, soortbescherming, gebiedsbescherming, externe veiligheid, luchtkwaliteit en water op voorhand geen beperkingen te verwachten zijn bij het stedenbouwkundig ontwerp of haalbaarheid van de ontwikkeling in algemene zin. Wel dienen uiteraard ten tijde van de planologische procedure de benodigde onderzoeken uitgevoerd te worden.



geluidscontouren N372

De aspecten cultuurhistorie, geluid, bedrijven & milieuzonering én verkeer hebben mogelijk wel invloed op de functionele en ruimtelijke invulling van het plangebied. Deze aspecten worden hierna per aspect toegelicht.

cultuurhistorie

Er zijn binnen het bedrijventerrein geen specifieke cultuurhistorische waarden aanwezig waar rekening mee gehouden dient te worden.
Wel staat aan Hoofdstraat 101 een beeldbepalende woning. Deze zal daarom moeten worden gerespecteerd.

geluid – verkeerslawaai

Voor geluidsgevoelige functies (o.a. woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen) geldt dat vanwege de ligging nabij wegen met een geluidszone, een akoestisch onderzoek verkeerslawaai noodzakelijk is.

Bedrijven, horeca, hotels, praktijklokalen, en kantoren waaronder een gemeentehuis, zijn geen geluidsgevoelige functies. Deze functies zijn niet beschermd op basis van de Wet geluidhinder. Deze kunnen derhalve binnen de geluidscontouren van wegen komen te staan, maar ook binnen de milieucontouren van omliggende bedrijven. Er dient hierbij nog wel rekening gehouden te worden met overige relevante milieuaspecten.

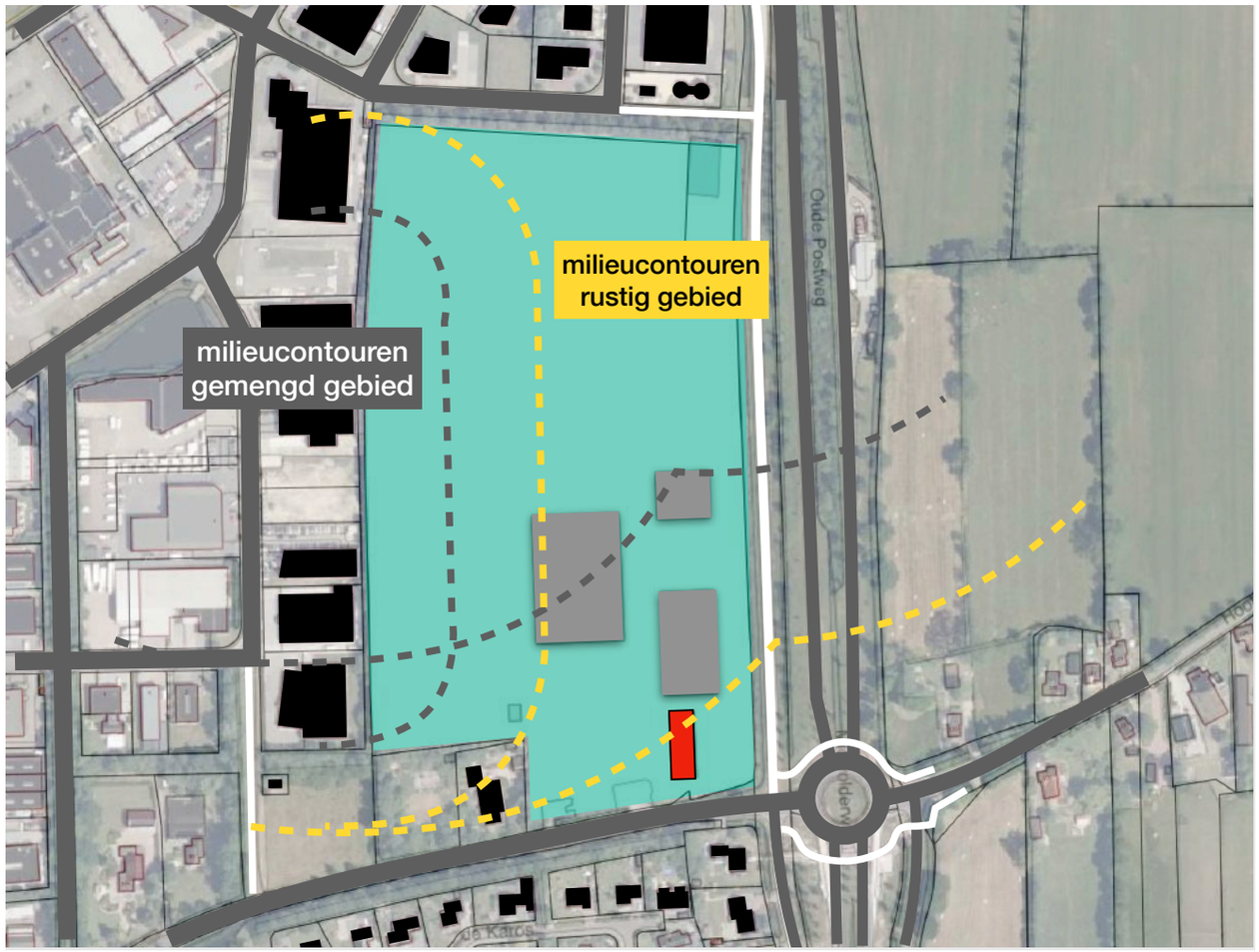
Een klein deel van de onderzoekslocatie ligt binnen de geluidszone van de A7 en een groot deel binnen de geluidszone van de N372. In de afbeelding zijn de contouren vanwege de N372 opgenomen. Hieruit kan geconcludeerd worden dat het grootste deel van het plangebied geschikt is voor geluidsgevoelige gebouwen. De gemeente dient hierbij een hogere waardeprocedure te doorlopen.

planologische- en milieuaspecten

bedrijven & milieuzonering

Milieu-gevoelige functies hebben geen externe milieuzonering, maar functies zoals wonen, onderwijs, kantoren en maatschappelijke functies betreffen zelf wel gevoelige functies. Daarmee zijn ze gevoelig voor omringende functies die mogelijk invloed kunnen hebben op deze functies in het plangebied. In de VNG-publicatie ‘Bedrijven en milieuzonering’ (editie 2009) zijn richt-afstanden opgenomen waar tussen gevoelige functies en bedrijven rekening gehouden moet worden.

Met het in dit document gepresenteerde ontwikkelperspectief en variant daarop, wordt voldaan aan de richtafstanden en worden bestaande bedrijven zowel in hun bedrijfsvoering als hun ontwikkelmogelijkheden niet belemmerd.



contouren milieu- zonering VNG

In de directe omgeving van het plangebied kunnen op basis van de geldende beheersverordening bedrijven uit milieucategorie 4.1 zich op het bedrijventerrein vestigen. Indien wordt voorzien in milieugevoelige functies is het niet gewenst dat bedrijven daarvan belemmeringen ondervinden, ook niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden. Op de kaart van het gemengde gebied is te zien dat in het zuidelijk deel van het plangebied gevoelige functies mogelijk zijn, zonder dat er belemmeringen ontstaan voor de bestaande bedrijven. Dit betreft alle gronden ten zuiden van de grijze stippellijnen.

Indien wordt voorzien in bedrijfsfuncties moet een zonering in acht worden genomen ten opzichte van de ten zuiden van de locatie gelegen woonwijk en de woning aan de Hoofdstraat 101. Daarbij moet voor de woonwijk worden uitgegaan van het omgevingstype ‘rustige woonwijk’. Voor de woning aan de Hoofdstraat 101 kan worden uitgegaan van het omgevingstype ‘gemengd gebied’. Ten opzichte van de bestaande bedrijven moet onderlinge hinder zoveel mogelijk worden voorkomen tijdens de invulling van het plangebied.

Indien het plangebied wordt ontwikkeld met daarop gevoelige functies en bedrijfsfuncties dient in dit kader ook rekening gehouden te worden met elkaars invloedsgebied. Een denkbaar scenario hierin is dat zwaardere bedrijvigheid aan de noordkant kan plaatsvinden, lichtere bedrijvigheid in het midden van het plangebied en een gevoelige functie aan de zuidkant van het plangebied. In elke ontwikkeling binnen het plangebied zal sprake zijn van een gemengd gebied, waardoor de richtafstanden ten alle tijden met een richtafstand verkleint kunnen worden.

Ook is het mogelijk om bijvoorbeeld een kantoor binnen de milieucontouren te realiseren. Een kantoor, zoals bijvoorbeeld een gemeentehuis, zijn geen geluidsgevoelige functies, maar zijn wel gevoelig voor geur, stof en gevaar. Ten opzichte van bedrijven dienen dan ook de richtafstanden voor deze drie aspecten te worden aangehouden, of er dient onderzoek uitgevoerd te worden dat alsnog kan worden voldaan aan een kleinere afstand. Dit onderzoek is afhankelijk van de aanwezige bedrijven op het bedrijventerrein Leeksterhout.

planologische- en milieuaspecten

verkeer

Een nieuwe invulling van het terrein zorgt voor verkeerstoename. In het verleden is een mobiliteitstoets uitgevoerd. Daarin werd onderzocht wat de effecten zijn voor de verkeersafwikkeling welke samenhangt met de herontwikkeling van het terrein.
De herontwikkeling kent twee scenario's: 'gemengd terrein' en 'hoogwaardig bedrijvenpark'. De verkeersgeneratie bedroeg in dit onderzoek maximaal 1.577 mvt/etmaal. Dit is de verkeersgeneratie van het plangebied per gemiddelde werkdag indien het wordt ingericht als hoogwaardig bedrijvenpark. Omgerekend zou dit een verkeersgeneratie van 188 pae/uur betreffen.



Bij de reeds uitgevoerde mobiliteitstoets is specifiek gekeken naar de verkeersafwikkeling op de drie omliggende rotondes. Hierbij zijn berekeningen uitgevoerd van de verkeersafwikkeling van het bedrijventerrein. Er zijn drie onderzoeksvarianten toegepast:

- ontsluiting via de Hoofdstraat zoals in de huidige situatie;
- ontsluiting via twee ontsluitingswegen, te weten de Hoofdstraat aan de zuidzijde en de Kapteynlaan aan de noordzijde;
- ontsluiting via de Kapteynlaan.

Uit dit onderzoek blijkt dat een ontsluiting via de Kapteynlaan aan de noordzijde van het plangebied op de drie omliggende rotondes voor de laagste toename in verkeersdruk zorgt.
Ook werd duidelijk dat in de huidige situatie in het plangebied sprake is van een structurele opstopping van de omliggende wegenstructuur.

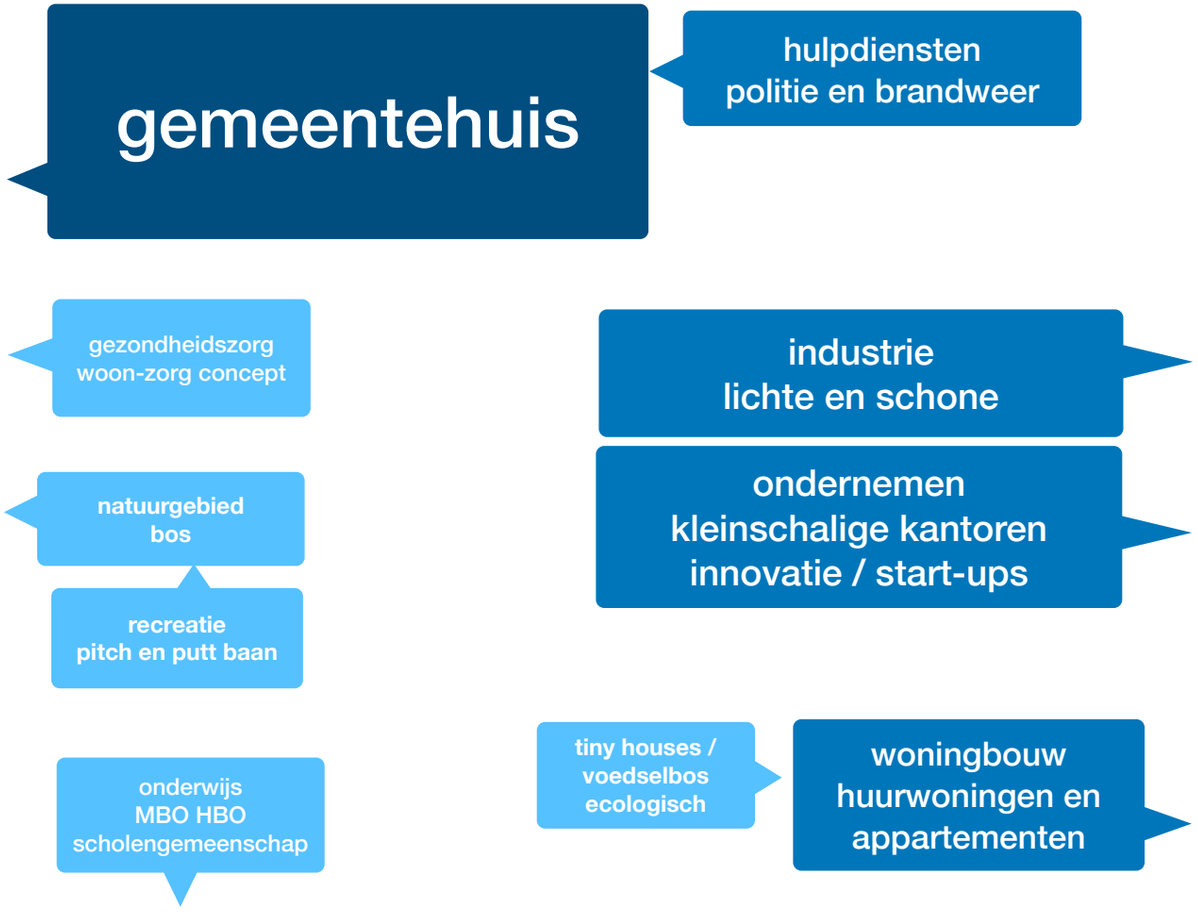
Tevens bleek dat de verkeersafwikkeling van 60 pae/uur zich niet goed op het omliggende wegenstructuur kon afwikkelen.
Dit betekent dat elke verkeerstoename leidt tot ineffectievere verkeersafwikkeling. Ter vergelijking: een publieks-aantrekkende functie, zoals een gemeentehuis zal leiden tot een verkeerstoename van 181 pae/uur.

Voor het nieuwe ontwerp dient daarom eerst onderzocht te worden op welke wijze de omliggende wegenstructuur de huidige structurele opstoppingen kan oplossen. Bij besluiten over de definitieve ontsluitingsstructuur dient rekening te worden gehouden met de verkeersvisie.

ideeën uit de samenleving



huidig terrein



De gemeente heeft voor de zomer 2021 een oproep gedaan aan de inwoners om te komen met ideeën voor het plangebied. Ruim 50 personen hebben hier gehoor aangegeven.

Opvallend vaak wordt een gemeentehuis genoemd als geschikte functie. Ook de combinatie met gemeentewerf en de verplaatsing van het politiebureau of brandweerkazerne wordt vaker aangegeven.

Er zijn concepten binnengekomen die vallen in de categorie ondernemen. Het herbestemmen van het kantoor en bedrijfshallen voor startende ondernemingen, ruimte voor innovatie in kleinschalige kantoren, en lichte en schone bedrijvigheid.
Ook werden er voorstellen gedaan voor onderwijs. Specifiek genoemd is een onderwijscentrum voor MBO/HBO [machinebouw / theater] en een scholengemeenschap voor voortgezet onderwijs.

Een aantal inzendingen gaat over de behoefte aan woningbouw. Met name appartementen voor de starter worden gemist. En tenslotte ziet een aantal inwoners het liefste een natuurgebied of een bos op deze plaats al dan niet gecombineerd met een recreatieve bestemming.

De gemeente is blij met de respons en ziet kansen om de genoemde functies deel te laten uitmaken van het ontwikkelingsperspectief.
Bij de herinrichting van het terrein sluit de gemeente een woonfunctie uit. Dit heeft te maken met de omliggende bedrijven en het geluid van de A7. Ook een volledige invulling met natuur of inrichting als recreatiegebied is niet in dit perspectief opgenomen. Wel onderschrijft de gemeente de kansen voor het versterken van de bestaande groenstructuur en het aanleggen van verbindingen met het omliggend gebied.

ontwikkelingsperspectief / functie



referentie Gemeentehuis



referentie kantoren met publieksfunctie

gemeentehuis

In het onderzoek naar een nieuwe locatie voor het gemeentehuis van de gemeente Westerkwartier vormt dit plangebied één van de opties. Een nieuw gebouw zal circa 7700 m2 vloeroppervlakte moeten bevatten en daarnaast voldoende parkeerplaatsen in de nabijheid. Een gemeentehuis wordt niet gezien als een geluidsgevoelige bestemming. Om deze reden kan een dergelijke vestiging vrijwel op het gehele plangebied worden gerealiseerd.

Vanuit bereikbaarheid en zichtbaarheid gelden andere afwegingen. Voor de zichtbaarheid heeft de ligging aan de Hoofdstraat of de Oude Postweg de voorkeur. Dat stelt echter eisen aan de infrastructuur. De huidige entree aan de Hoofdstraat heeft zijn beperkingen en een aansluiting op de Oude Postweg zorgt voor een toenemende belasting op de bestaande rotondes van de N372. De voorkeurspositie op het terrein en voorstel voor de bereikbaarheid maakt onderdeel van deze studie.

kantoren

Voor de vestiging van kantoren gelden dezelfde afwegingen als bij het gemeentehuis. In principe kan deze functie op het hele terrein worden gerealiseerd. Met name aan de oostzijde ligt een kans om het terrein als zichtlocatie te positioneren. Hier kunnen met name kantoren met een publieks- of representatieve functie het beeld langs de invalsweg bepalen. Ook hier vormt de ontsluiting het belangrijkste aandachtspunt.
Het bestaande kantoor op het zuidelijk deel van het terrein kent al een goede positie.
Het lijkt mogelijk om deze opnieuw als kantoor te gebruiken of te transformeren als onderdeel van een nieuwe functie.



referentie transformatie kantoorgebouw met atrium

ontwikkelingsperspectief / functie



referentie research & development



referentie leeromgeving [onderwijs & onderzoek]



referentie groene campus

campus

De grootte van het terrein maakt het mogelijk om meerdere functies te realiseren. De combinatie van kantoren, werkplaatsen, bedrijfshallen en onderwijsgebouwen in een groene omgeving is goed denkbaar. Hier zou de mix van onderzoek, ondernemen, ontwikkeling en onderwijs op een inspirerende plek een denkbare ontwikkeling zijn.

Een hoogwaardige invulling van dit gebied met attractieve gebouwen is gezien de ligging kansrijk. Een dergelijke ontwikkeling kan profiteren van de nabijheid van de A7, en als zichtlocatie aan de belangrijke invalsweg [N372]. Ook de relatie met het bestaande bedrijventerrein aan de westzijde en het landschap aan de oostzijde zou hiermee een impuls kunnen krijgen. Door in te zetten op een parkachtige kwaliteit met nieuwe verbindingen voor de fiets en voetganger kan dit gebied in betekenis toenemen.

ontwikkelingsperspectief / functie



referentie zichtlocatie



bestaande bomen aan de N372 ontnomen het zicht op de locatie



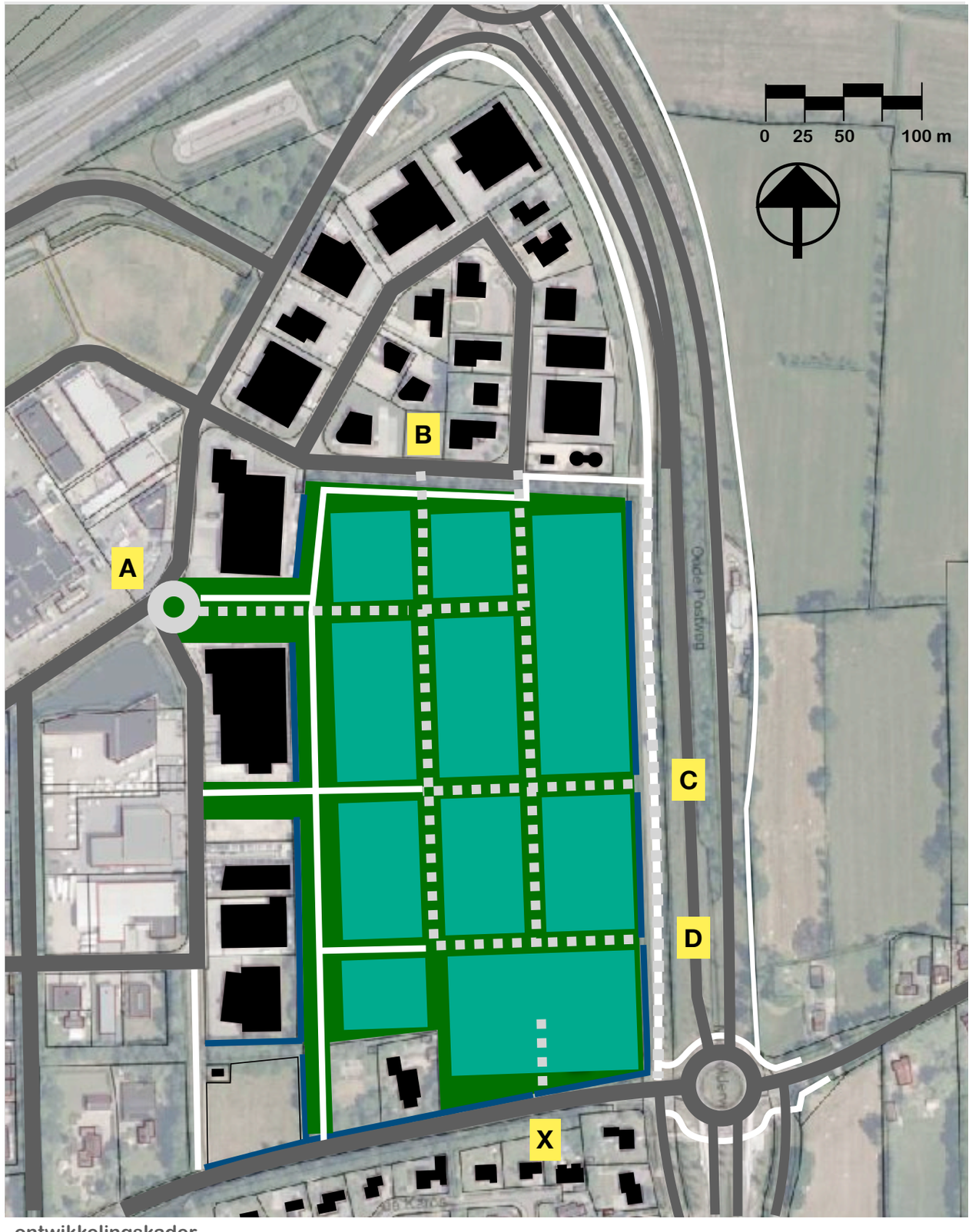
referentie zichtlocatie

zichtlocatie

De oostzijde van het plangebied grenst over de volledige lengte aan de N372 die hier ook als Oude Postweg bekend staat. Het zicht op het huidige terrein wordt echter door de bomen en onderbegroeiing weggenomen. Als de potentie van een zichtlocatie wordt omarmd zal deze boomsingel moeten worden onderbroken. Dat hoeft niet over de gehele lengte. Er kan ook besloten worden een gedeelte vrij te maken [vensters] zodat er gericht zicht op het terrein ontstaat. Dit geldt ook voor de opgaande beplanting en bomen die in de middenberm van de N372 staan.

De ontwikkeling van een hoogwaardig terrein met representatieve gebouwen, waaronder mogelijk een gemeentehuis, vraagt ook een directe bereikbaarheid vanuit deze zijde. Voor de fietser is dit eenvoudiger te realiseren dan voor de auto. Dit is echter een belangrijke voorwaarde om de potentie als zichtlocatie te benutten.

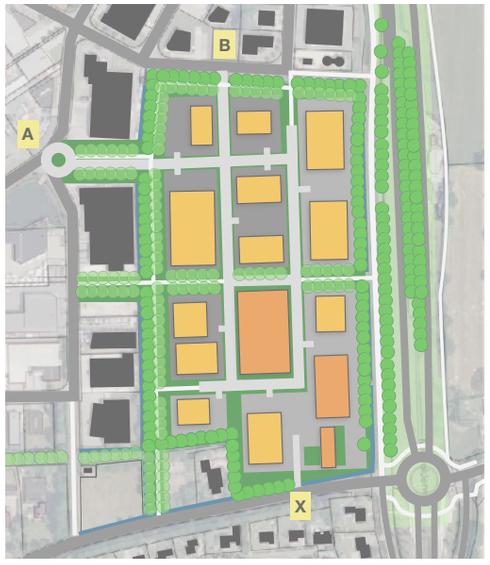
ontwikkelingskader / ontsluiting



ontwikkelingskader



ontwikkelingsperspectief



variant

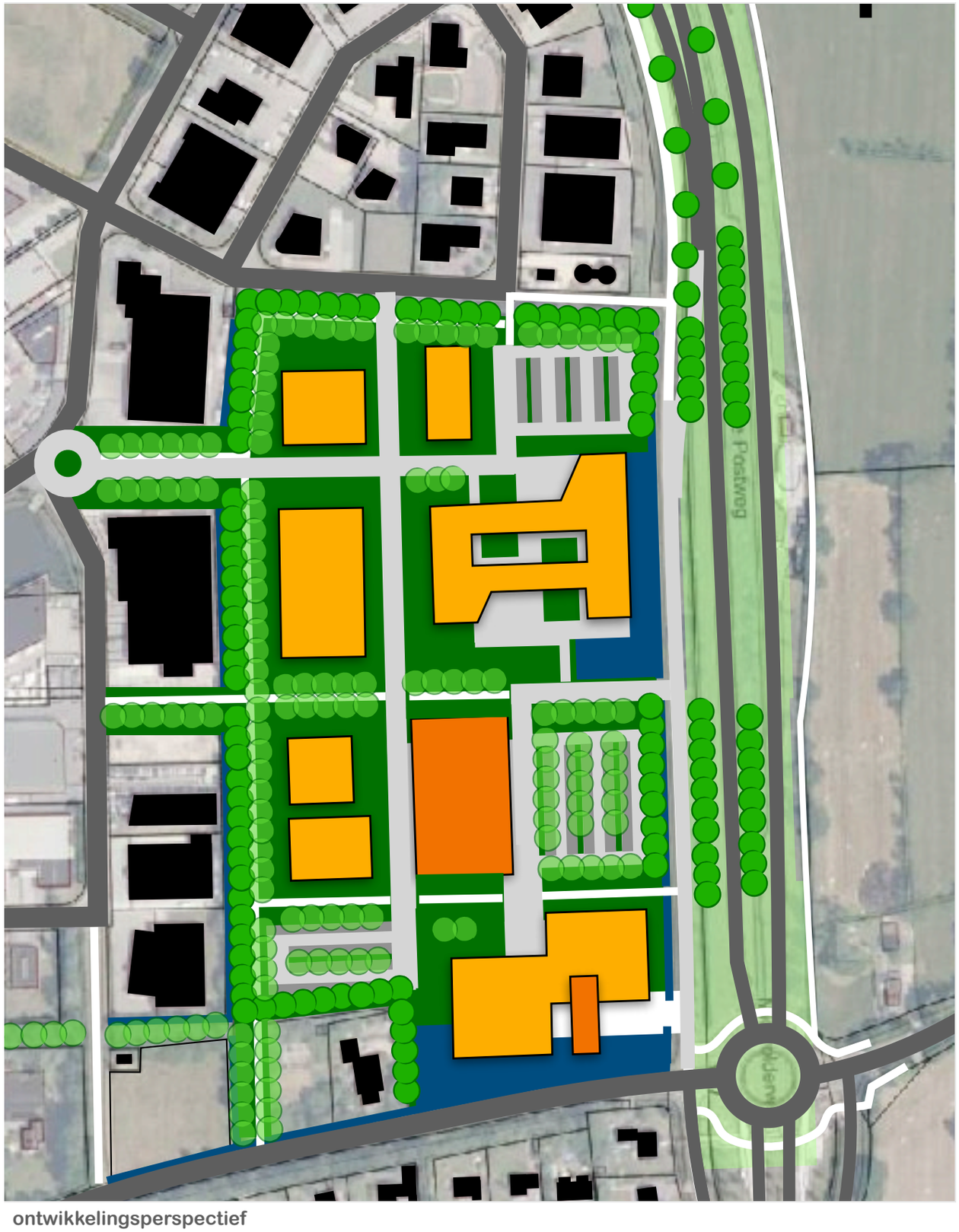
ontwikkelingsperspectief en variant

De ambitie van een campusterrein met publieksfuncties is verwerkt in het ontwikkelingsperspectief. Mocht blijken dat deze functies niet haalbaar zijn is er een variant ontwikkelt die uitgaat van een meer traditioneel bedrijventerrein.

De hoofdopzet is echter zo gekozen dat beide ontwikkelingen hetzelfde kader kent. Hiervoor is het terrein opgedeeld in ontwikkelingsvelden. Deze velden zijn circa 45 meter diep en zijn geschikt voor de diverse functies waaronder kantoren, bedrijfshallen of een gemeentehuis.
De velden zijn koppelbaar en vormen een neutraal grid. Het grid anticipeert op de gewenste verbindingen met de omgeving. Ook binnen het grid kan met eenvoudige maatregelen het doorgaande verkeer worden geweerd. De voorgestelde fiets- en voetpaden-structuur verbindt het bestaande bedrijventerrein en versterkt de relatie met de Hoofdstraat. Het toegevoegde fietspad aan de oostzijde van de N372 maakt onderdeel van het fietsnetwerk richting Zuidhorn.

Het ontwikkelingskader biedt het vertrekpunt voor zowel het ontwikkelingsperspectief als de variant. Het onderscheid richt zich met name op de manier waarop het terrein zich manifesteert en daarmee ontsloten wordt voor het autoverkeer.

ontwikkelingsperspectief



ontwikkelingsperspectief



referentie Gemeentehuis

campus met publieksgerichte functies

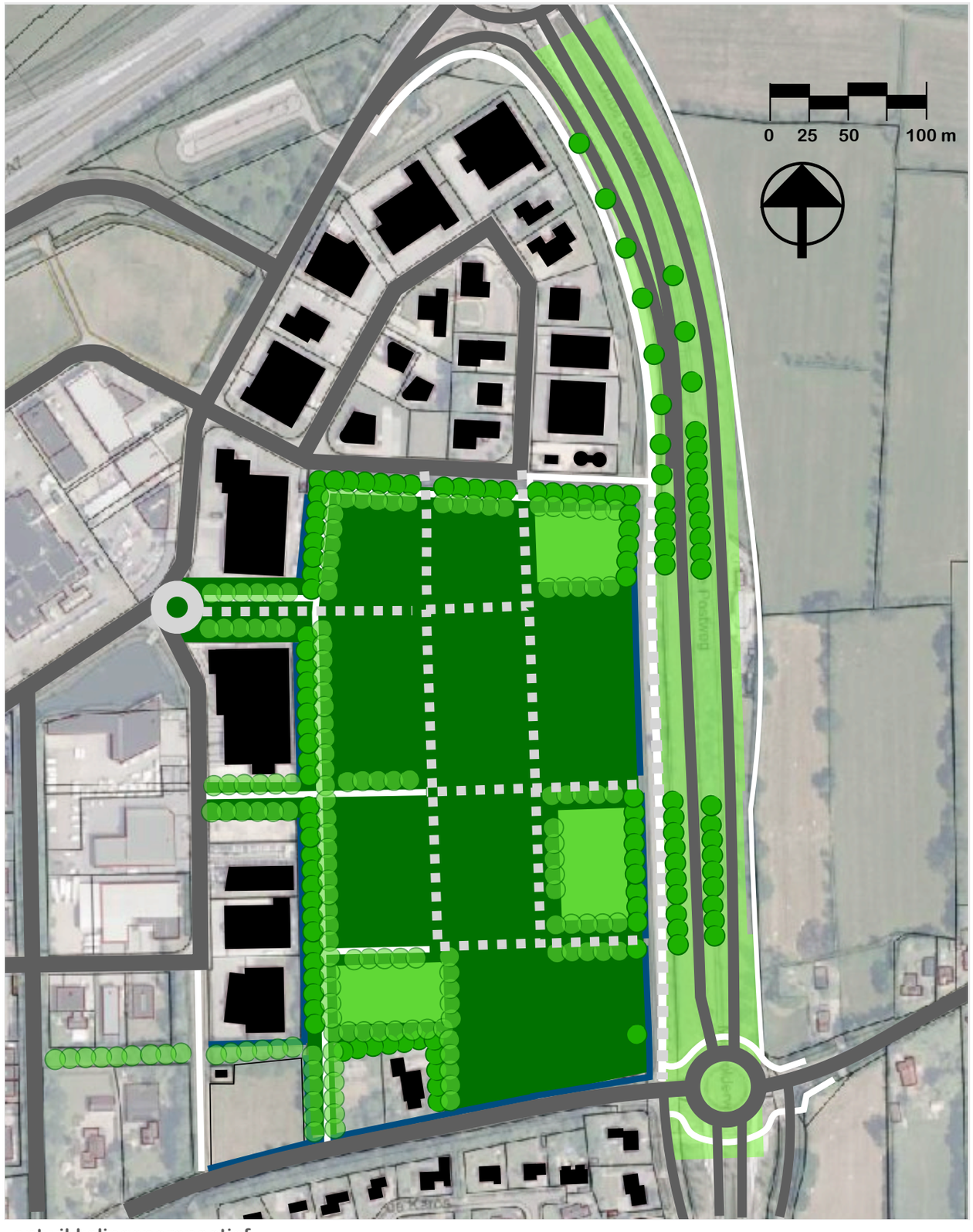
Het ontwikkelingsperspectief gaat uit van de transformatie van de huidige bedrijfslocatie tot een hoogwaardige zichtlocatie waarbij ook attractieve en publieksfuncties een plek krijgen. Hier is ruimte voor een diversiteit aan functies die zich onderscheidt van een traditioneel bedrijventerrein.

In dit perspectief past de ambitie om een aantrekkelijke leeromgeving te realiseren. Onderwijs, onderzoek en ontwikkeling gekoppeld aan ondernemingen. Op het zuidelijk deel van het terrein is een geluidsgevoelige functie als onderwijs denkbaar.

Wat noordelijk gelegen maar tevens in het zicht van de Oude Postweg kan het gemeentehuis Westerkwartier een plek krijgen. Beide locaties zijn met water geaccentueerd en vormen vanaf de doorgaande verbinding een aantrekkelijk beeld. De combinatie van publieksgerichte kantoren met werkplaatsen, bedrijfshallen en onderwijsgebouwen in een groene omgeving vormen de ingrediënten van dit perspectief.

Voor de directe bereikbaarheid van beide functies voorziet de parallelweg van de Oude Postweg. Die biedt toegang tot het centraal gelegen parkeerterrein aan de oostzijde van het gebied.
De westelijk gelegen ontwikkelingsvelden worden direct ontsloten via het naastgelegen bedrijventerrein. De huidige ontsluiting aan de Hoofdstraat kan hiermee komen te vervallen.

perspectief / ruimtelijke kwaliteit en groen



ontwikkelingsperspectief



variant met water

alternatief met water

verbreding van de bestaande sloot op de plek waar het terrein zichtbaar is [gemaakt] vanaf de N372 en de Hoofdstraat.

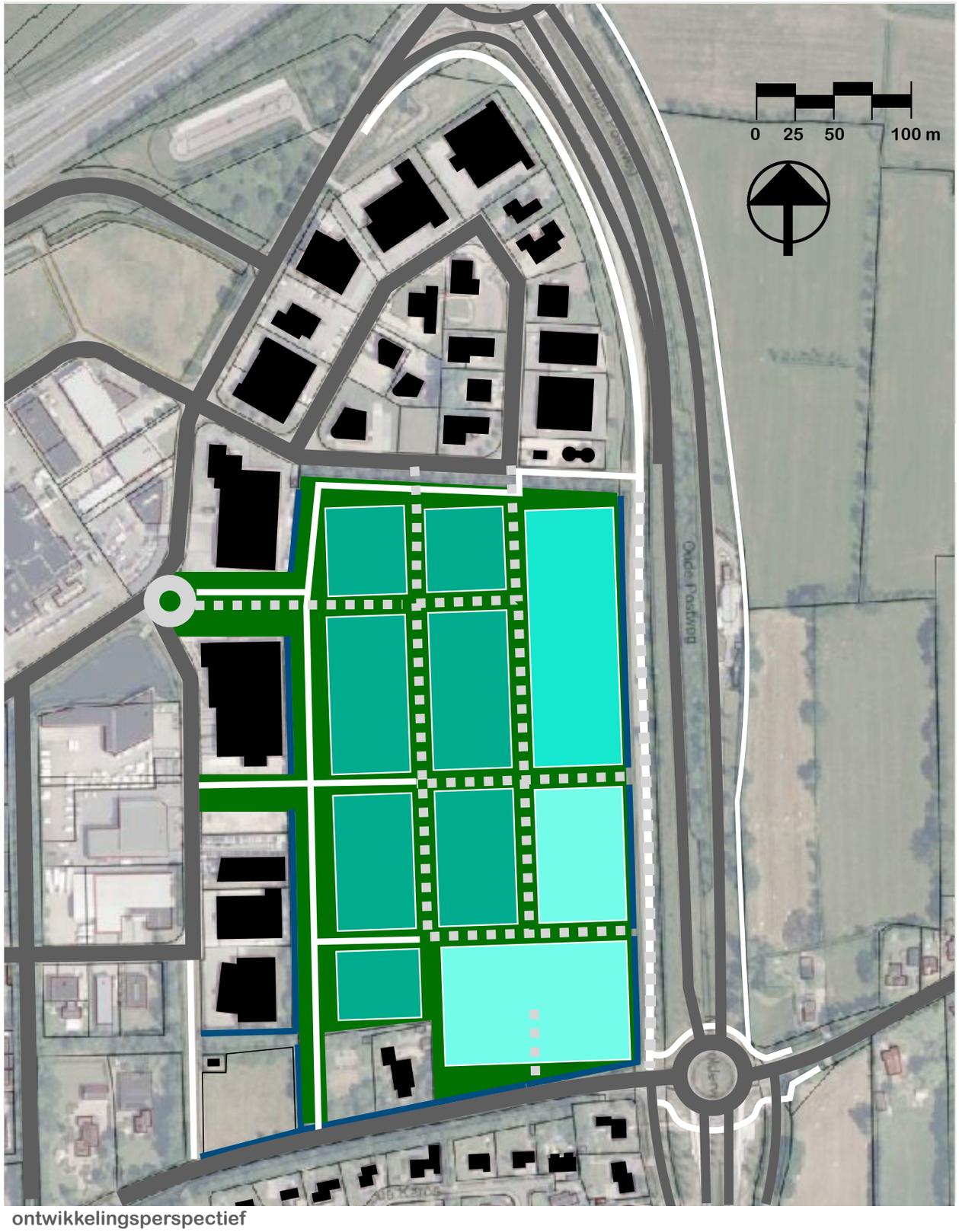
In het perspectief staat de zichtbaarheid van de locatie vanaf de Oude Postweg centraal. Daarvoor moet een deel van de huidige bomen en het opgaande groen wijken. Het contrast wat hierdoor ontstaat is ook bruikbaar om op het terrein door te voeren; bomen voor de afscherming van de parkeerplaatsen en een meer open structuur bij de ontwikkeling van de bouwvelden.

Door de bestaande afscherming van het terrein aan de west en noordzijde te versterken met een bomenrij ontstaat een robuuste groenstructuur die ook aantrekkelijk is voor fietser en voetganger. De keermuur die aan de zuidzijde de percelen aan de Hoofdstraat afschermt, kan op een vergelijkbare manier uit het zicht worden genomen.

Het overige groen wordt ingezet om een parkachtig karakter te bereiken. Binnen de velden en langs de wegen zal voldoende ruimte moeten zijn om deze ambitie te ondersteunen. Ook kan het groen op een positieve manier bijdragen aan de duurzaamheid, op de aspecten klimaatadaptie en biodiversiteit.

Passend in dit perspectief is het toevoegen van water aan de oost en zuidzijde van het gebied. Niet alleen kan dit het gewenste beeld van een zichtlocatie versterken, maar ook een rol spelen in de eerdere genoemde duurzaamheid.

perspectief / relatie tot milieuaspecten



ontwikkelingsperspectief

bedrijfscategorie 1, 2

zichtlocatie
niet milieugevoelige functies

bedrijfscategorie 1, 2
kantoren / gemeentehuis

zichtlocatie
milieugevoelige functies

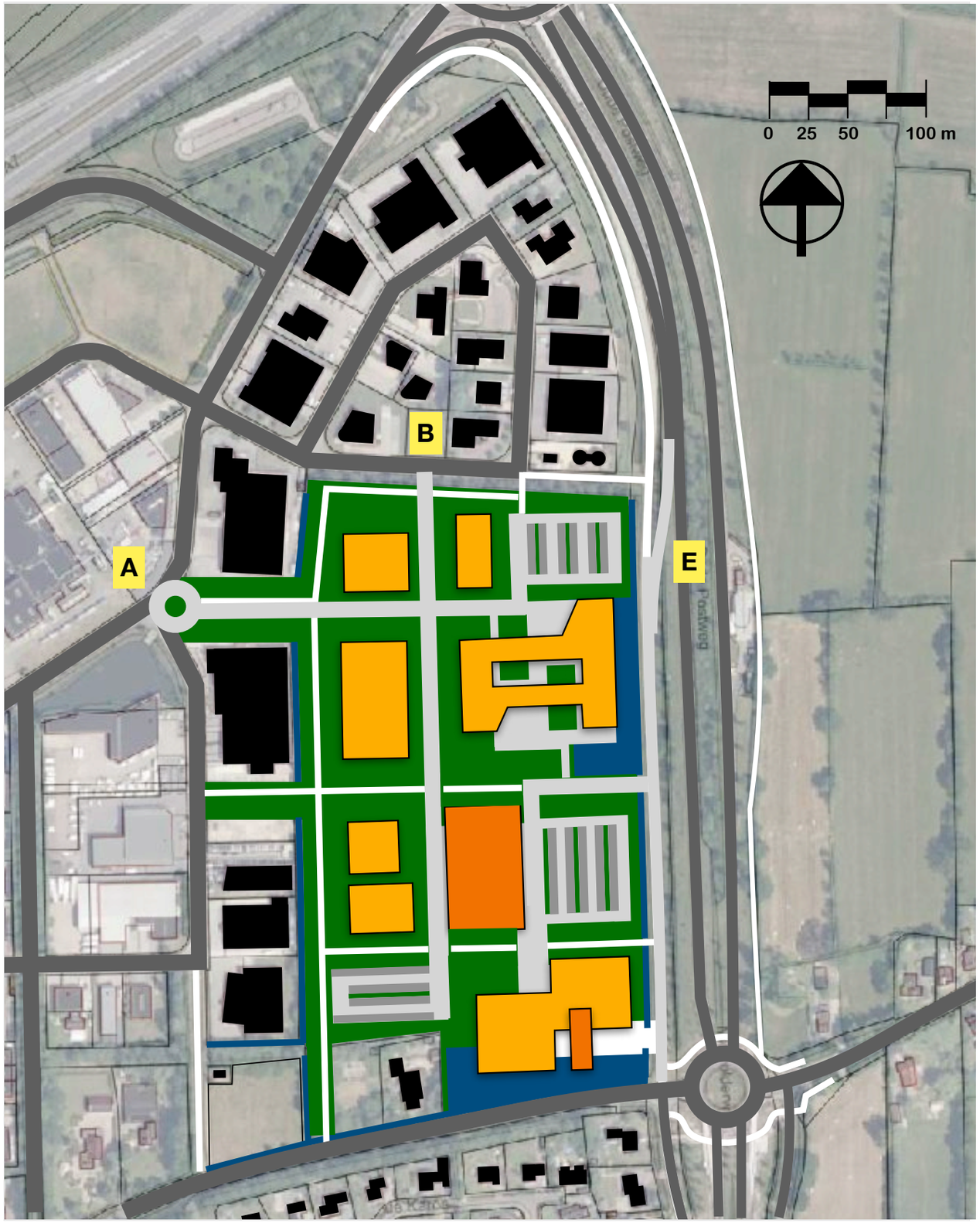
bedrijfscategorie 1, 2
onderwijs
kantoren / gemeentehuis

denkbare functies

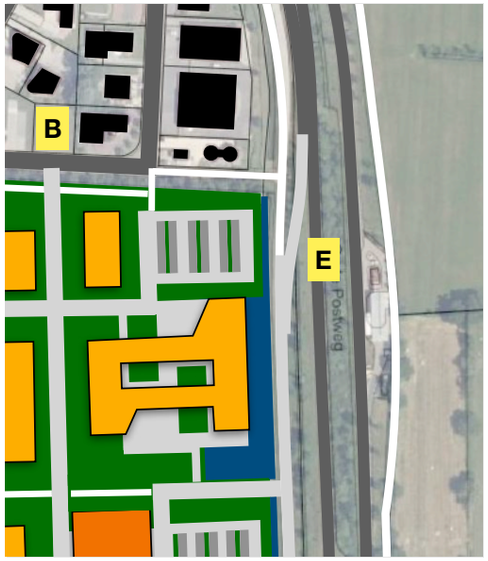
In het ontwikkelingsperspectief anticiperen we met de milieuregelgeving op een zogenaamd gemengd gebied. Daarbij is het mogelijk om de invloed van het aangrenzende bedrijventerrein beperkt te houden. In deze opzet kunnen de ontwikkelingsvelden worden onderverdeeld naar verschillende categorieën. Binnen het hele terrein is een bedrijfscategorie 1 en 2 mogelijk.

In de velden aan de N372 / Hoofdstraat wordt onderscheid gemaakt naar de milieugevoeligheid van de te realiseren functies. Dat is met name relevant als aan een ontwikkeling met onderwijsfuncties wordt gedacht. Deze kan alleen een plek krijgen in de velden aan de Hoofdstraat en in het zuiden van de Oude Postweg.

perspectief / ontsluiting en parkeren



ontwikkelingsperspectief



alternatief ontsluiting N372

alternatief

als alternatief op de ontsluiting via de parallel weg [D], is een ontsluiting voorzien in 1-richting vanaf de Oude Postweg [E]. Het terrein verlaat je via het zuidelijk deel van de parallel weg.

Dit biedt de mogelijkheid, komende vanaf de noordelijke invalsroute, rechtstreeks toegang te realiseren voor de functies die zich aan deze kant manifesteren.

bereikbaarheid

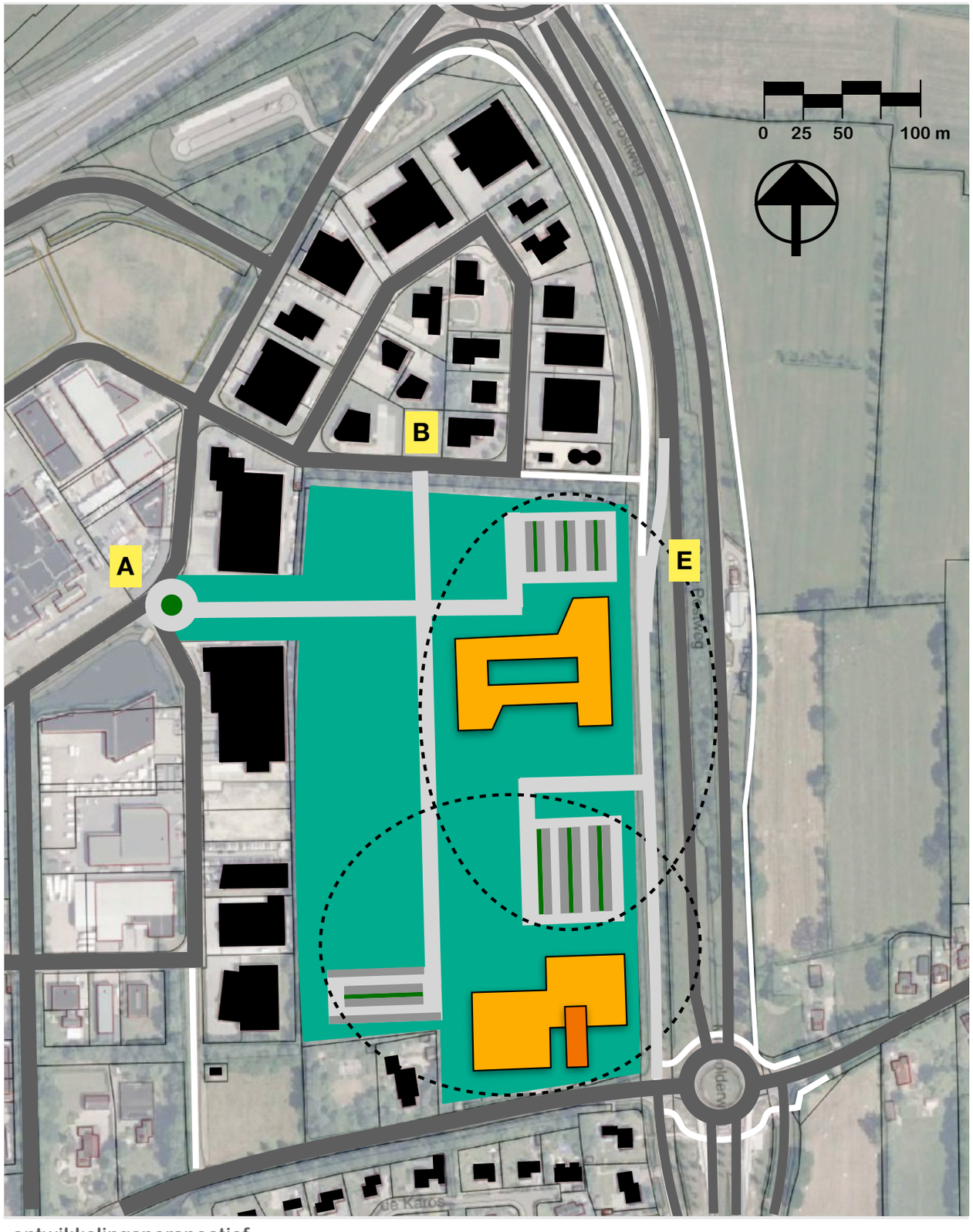
De ontwikkelingen in dit perspectief vragen om een bereikbaarheid vanaf de oostzijde [D]. Het is een noodzaak om de belasting op het omliggende netwerk niet te groot te laten zijn. De eerste verkeersonderzoeken geven aan dat het huidig netwerk aan de oostzijde weinig ruimte biedt.

Een ontsluiting via een parallelweg [huidig fietspad] van de Oude Postweg biedt mogelijk een oplossing. De huidige ontsluiting aan de Hoofdstraat komt hiermee te vervallen. Als alternatief is de ontsluiting rechtstreeks van de Oude Postweg getekend. Die is met name aantrekkelijk als rechtstreekse verbinding vanuit het noorden. Het terrein is te verlaten via het zuidelijk deel van de parallel route. Nader verkeersonderzoek is nodig om deze varianten te beoordelen.

De ontsluiting vanuit de westzijde takt aan op de Kapteynlaan. De verwachting is dat deze aansluiting het gros van het autoverkeer moet ondervangen. Een definitieve keuze voor locatie A of B is nog niet te maken. De beschikbaarheid van gronden is daar één van de factoren in.

De wegen binnen het plangebied zijn bedoeld voor auto, fietser en voetganger. De witte lijnen zijn verbindingen die exclusief zijn voor de fiets en voetganger. Zij versterken het netwerk en de bereikbaarheid van het gebied.

perspectief / ontsluiting en parkeren



ontwikkelingsperspectief



referentie parkeerplaatsen in het groen

autobereikbaarheid

Voor een gemeentehuis zijn veel parkeerplaatsen nodig, zowel voor de medewerkers als de bezoekers. Berekeningen gaan uit van circa 266 plekken. Dat staat gelijk aan een ruimtebeslag van 5320 m2.

De kaart hiernaast illustreert het principe waarbij de parkeerplaatsen bereikbaar zijn via een gescheiden circuit.
De parkeerplaatsen in het centrale deel van de ontwikkeling zijn bereikbaar via de oostzijde en de overige via het bestaande bedrijventerrein aan de westzijde.

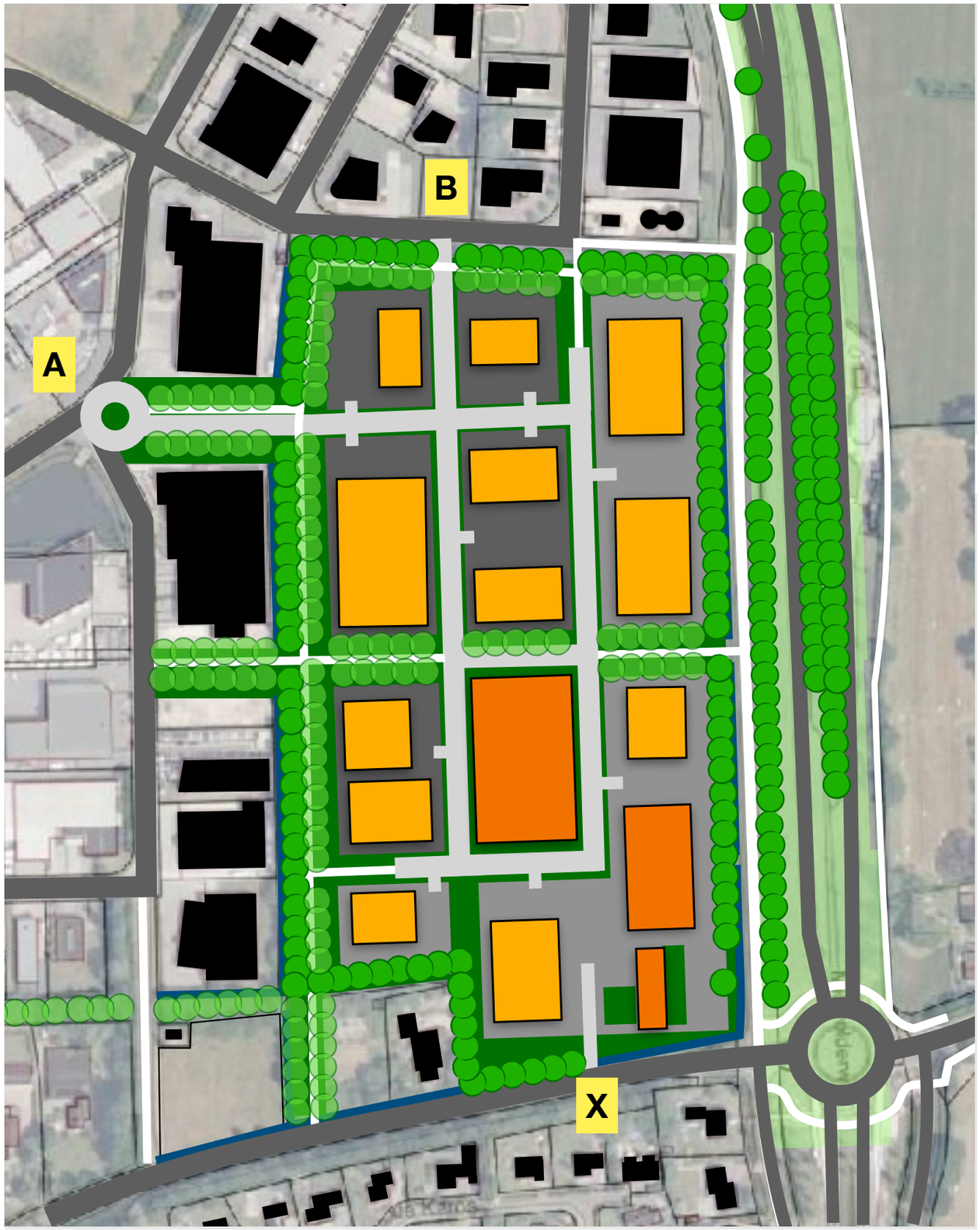
Dit principe kan worden gehanteerd om onderscheid te maken in bijvoorbeeld bezoekers en werknemers en voorkomt ongewenste verkeersbewegingen tussen beide aansluitingen.

gemeentehuis
7600 m2
266 pp
= 5320 m2

5320 m2

parkeerbehoefte op schaal van naastgelegen afbeelding

variant / terugvaloptie



variant



referentie representatief kantoorgebouw

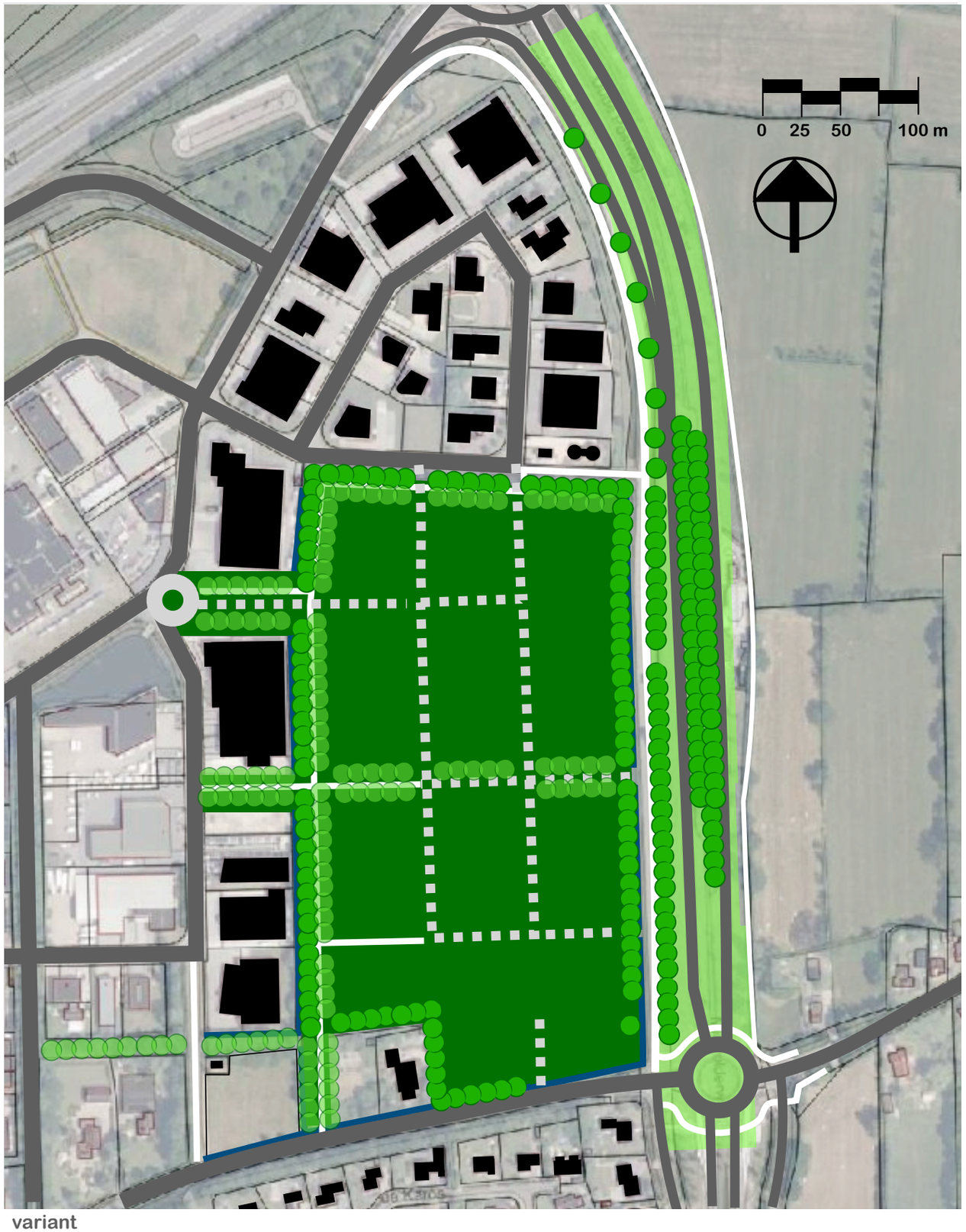
een bedrijventerrein in een groene setting

De variant staat dichter bij het traditionele concept van een bedrijventerrein. De locatie sluit wat betreft functies aan op de naastgelegen locatie. Er is volop ruimte voor de vestiging van bedrijven, met in het zuidelijk deel een nieuwe invulling voor het bestaande kantoor. Een thematische invulling is best denkbaar maar het accent ligt op bedrijven, met bijbehorende bedrijfshallen, kantoren en werkplaatsen.

Het terrein is gericht op een nieuwe ontsluiting in het verlengde van de Kapteynlaan [A-B]. De relatie met de Oude Postweg wordt niet gemaakt. De bestaande afscherming met bomen blijft intact en wordt zo mogelijk versterkt. Alleen op de huidige plek waar de invalsweg de Hoofdstraat kruist, kan het kantoorgebouw zichtbaar blijven.

De bestaande ontsluiting aan de Hoofdstraat [X] wordt gezien als een optie voor het bezoekend autoverkeer gericht op de zuidelijke ontwikkeling van het terrein. Door deze los te koppelen van de overige infrastructuur op het terrein wordt sluipverkeer voorkomen en maakt dat deze route ongeschikt is voor [vracht-]verkeer wat zijn bestemming heeft op het terrein.

variant / ruimtelijke kwaliteit en groen



variant



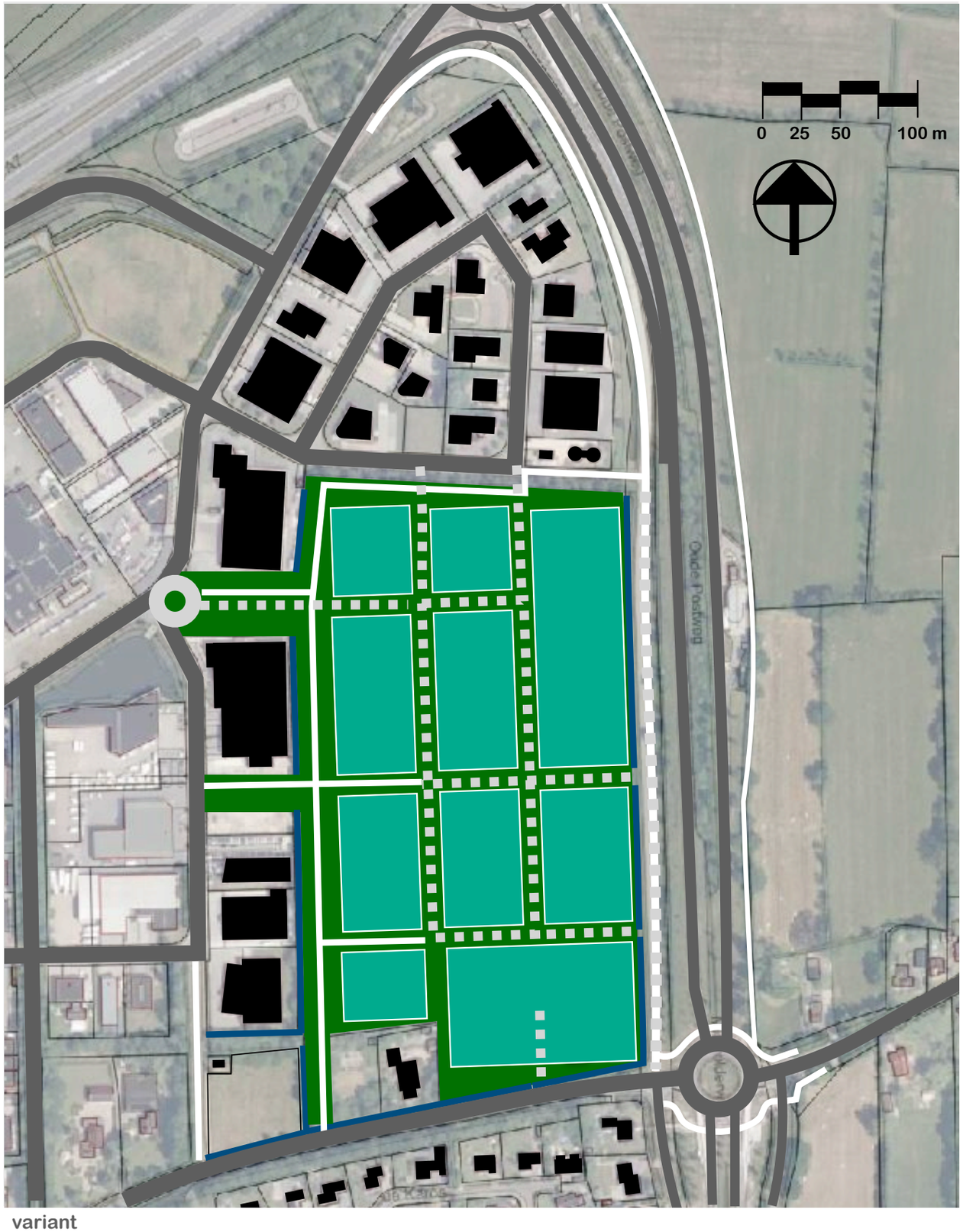
huidige westelijke grens van het terrein

Het plangebied kan zich in deze variant aan de invalsweg profileren als een modern bedrijventerrein in het groen. De bestaande bomen begeleiden de Oude Postweg maar met het verwijderen van de onderbegroeiing kan het zicht op het terrein worden gerealiseerd.

Langs de Hoofdstraat blijft het karakter van het doorgaande lint belangrijk. De bestaande bomen vormen een natuurlijke afscherming en zorgen dat de bebouwing op het terrein zich niet opdringt aan het lint.

Op het terrein zelf liggen er kansen om de bestaande boomwal met begroeiing op te nemen in een langgerekt park. Aangevuld met bomen kan dit een betekenisvolle plek worden voor de werknemers en omwonenden. Het kan een eerste aanzet vormen voor meerdere routes binnen het plangebied met een groen karakter.

variant / relatie tot milieuaspecten



variant

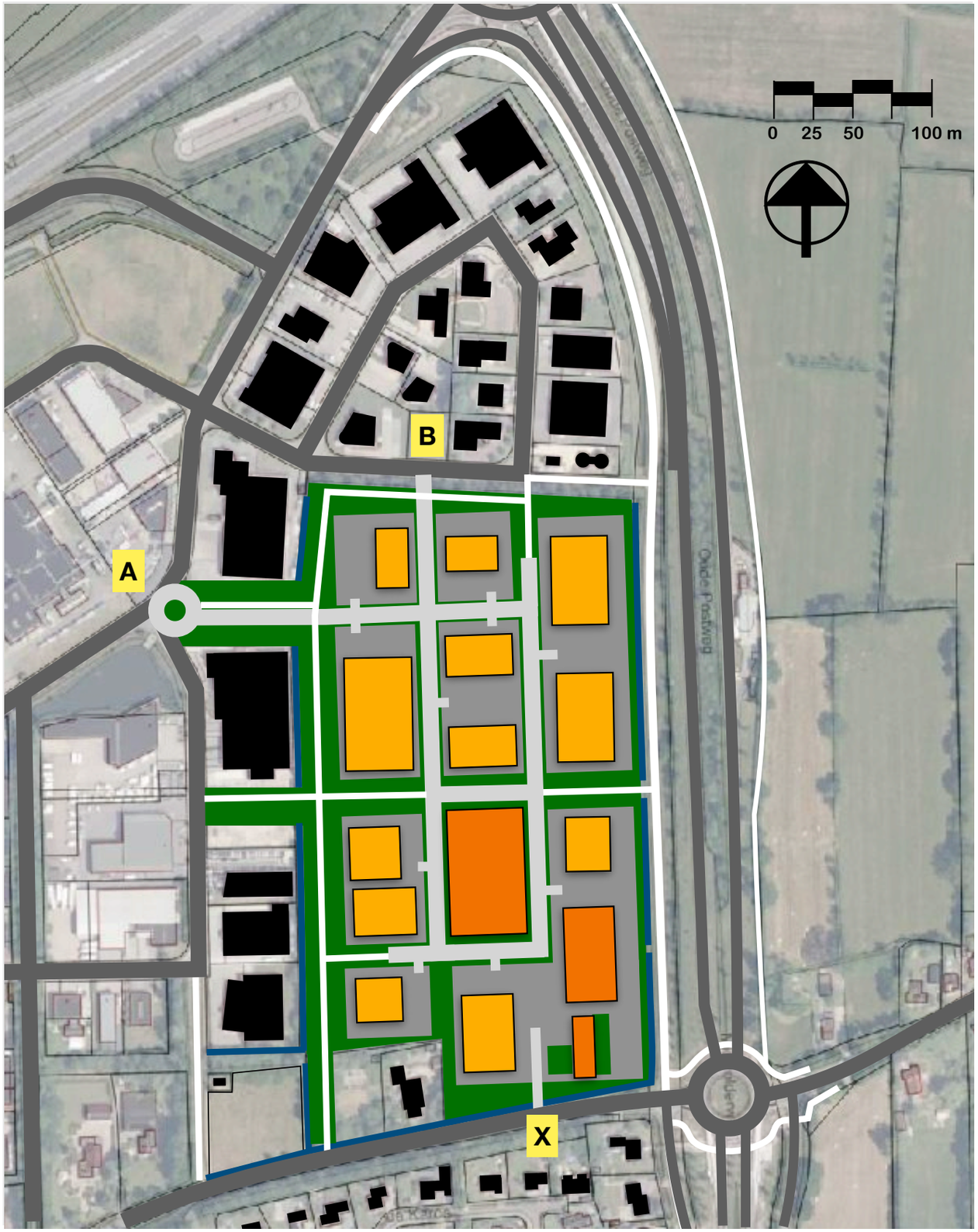
bedrijfscategorie 1, 2

uitbreiding traditioneel bedrijventerrein

De ontwikkelingsvelden vallen in de categorie 1 en 2 voor bedrijven.
De milieuregelgeving gaat uit van een ‘rustig gebied’. Daarvoor geldt een richtafstand van 30 meter tussen milieugevoelige functies en het zuidelijk gelegen woongebied.

Deze variant voorziet niet in specifieke geluidsgevoelige functies als onderwijs en wonen. Het anticipeert ook niet op een ontwikkeling van publieksgerichte functies vanwege de aantrekkende werking voor het verkeer. Dit sluit een ontwikkeling van kantoren echter niet uit.
Het bestaande kantoor kan een nieuwe functie krijgen of worden verbouwd tot een representatief nieuw gebouw. Dit mag daarentegen niet leiden tot een substantieel toename van het autoverkeer op de Hoofdstraat.

variant / ontsluiting en parkeren



variant

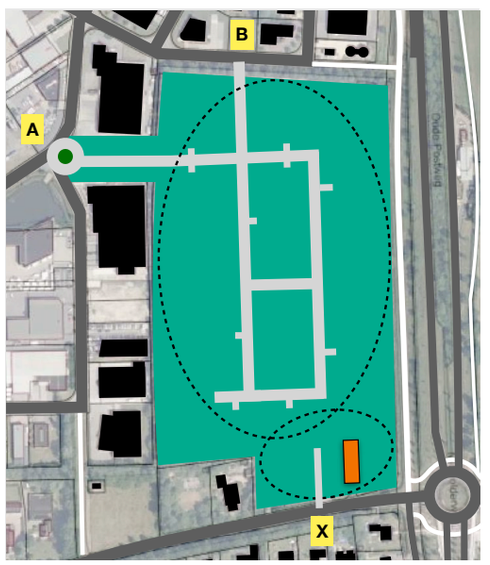
De ontwikkeling van het terrein hangt direct samen met de bereikbaarheid vanaf de Kapteynlaan. In de variant zijn twee verbindingen voorgesteld [A en B]. Wellicht dat beide noodzakelijk zijn voor de bereikbaarheid, gezien de kwetsbaarheid van één ontsluiting in geval van calamiteiten. Het grid is volledig toegankelijk voor zowel auto als vrachtauto en zorgt ervoor dat alle ontwikkelingsvelden bereikbaar zijn.

De ontsluiting aan de Hoofdstraat [X] is uitsluitend bedoeld voor de zuidelijke ontwikkeling. De verbinding is niet aangesloten op de interne wegenstructuur. Op deze manier wordt voorkomen dat het verkeer van deze route gebruik kan maken als doorgaande verbinding. Toegang tot het terrein met vrachtverkeer via de Hoofdstraat is niet mogelijk.

De fietsroute zijn op de tekening aangegeven als witte lijnen. Dit netwerk is ook te gebruiken voor de voetganger. De routes zorgen voor de verbinding met de directe omgeving en op het terrein zelf vallen ze samen met de groenstructuur.

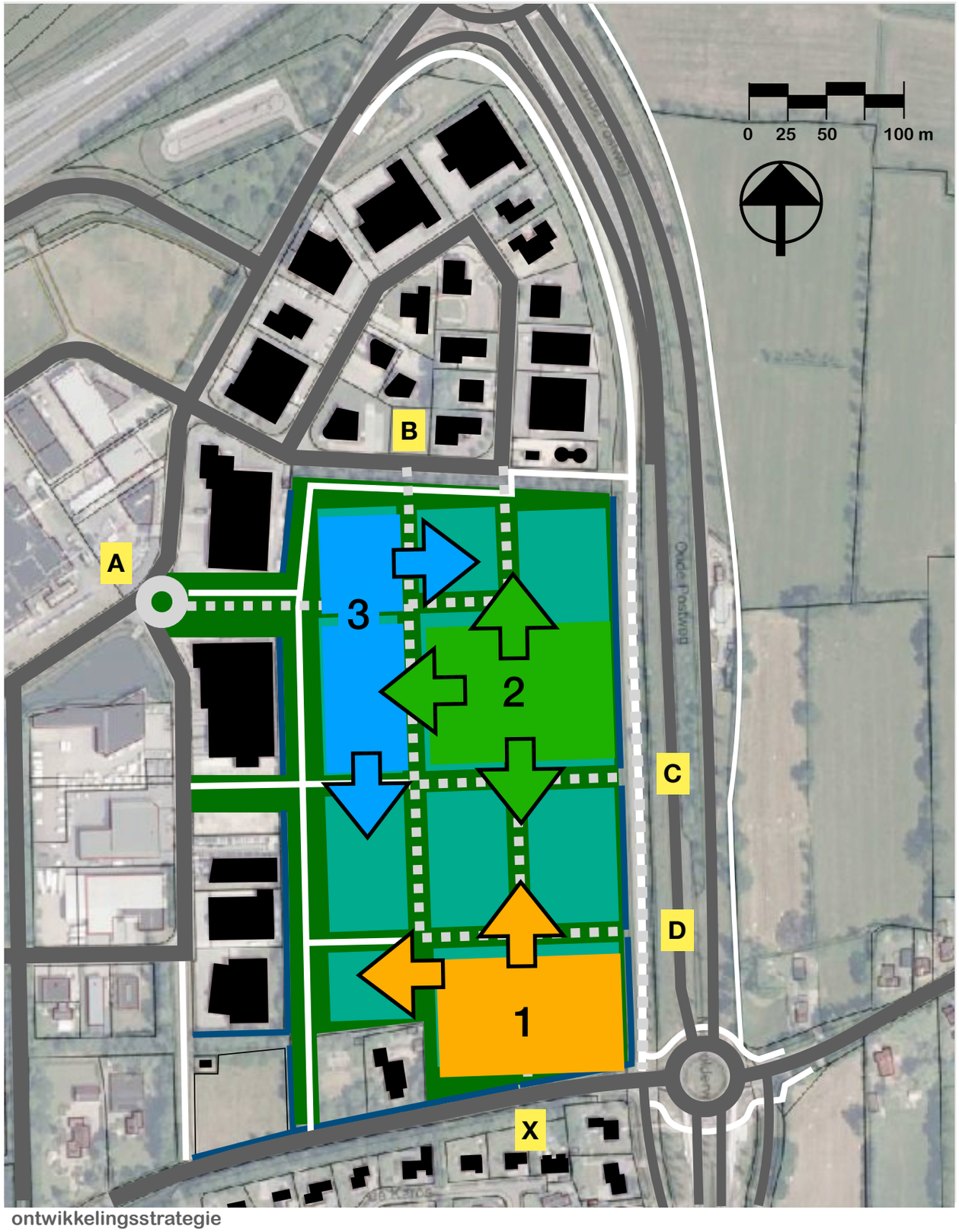
parkeren

Deze variant voorziet in het parkeren op eigen terrein. Dat wil zeggen, binnen de ontwikkelingsvelden en bereikbaar via het voorgestelde grid. De parkeerplaatsen die bij de zuidelijk gelegen ontwikkeling worden gerealiseerd kunnen, onder voorwaarden ontsloten worden via de Hoofdstraat. Beperkingen gelden met name voor het aantal, om de verkeersdruk op de Hoofdstraat niet te groot te maken.



parkeren

ontwikkelingsstrategie



ontwikkelingsstrategie

De ontwikkeling van een dergelijke omvang kan niet anders dan gefaseerd worden uitgevoerd. Een en ander is daarbij sterk bepaald door de ambitie en bijbehorende functies en de mogelijkheid om deze bereikbaar te maken. Dat maakt dat er verschillende strategieën zijn die nader afgewogen moeten worden:

1. de start vanuit de zuidzijde ontwikkelingsvelden met een ontsluiting aan de Hoofdstraat [X] of parallelweg van de Oude Postweg [D].
2. start van de ontwikkeling vanuit de noordelijke zichtlocatie Oude Postweg. Als randvoorwaarde een ontsluiting ter hoogte van [C] en daarnaast een ontsluiting op de Kapteynlaan [A of B].
3. de start van de noord-westelijk gelegen ontwikkelingsvelden met aansluiting op het huidig bedrijventerrein. De ontsluiting via [A] of [B] is daarbij voorwaarde voor de bereikbaarheid.

De strategie is niet los te zien van de overige maatregelen die in de verkeersvisie genoemd worden. De huidige infrastructuur kent een zeer beperkte ruimte voor de toename van autoverkeer. Voorkomen moet worden dat er verkeersoverlast ontstaat op de Hoofdstaat tijdens de bouw of nadien. De impact van een parallelroute langs de A7 of totaal andere inrichting van de Oude Postweg zelf maakt geen onderdeel van deze studie.

Het is nog te vroeg om de voorkeur te bepalen van de varianten voor de ontsluiting. Hiervoor dienen eerst de bestaande knelpunten van de omliggend wegenstructuur en de daaropvolgende verkeersoplossende maatregelen in kaart gebracht te worden.

Vervolgens kan met de toekomstige invulling van het plangebied en de daarmee gekoppelde verkeersaantrekkende werking rekening gehouden worden met een passende ontsluiting.

Zonder aanpassingen en verbeteringen van de omliggende wegenstructuur is het niet mogelijk om de toekomstige functies in het plangebied goed te kunnen afwikkelen.