



ONTWIKKELPLAN NOORD III MEPPEL

1 mei 2023

RHO ADVISEURS



meppel.nl



RHO ADVISEURS

DATUM: 1 mei 2023

PROJECT: Ontwikkelplan Noord III Meppel

OPDRACHTGEVER: Gemeente Meppel

PROJECTNUMMER: 20211505

REFERTE: Guido van Loenen, Jos Leijten, Peter Steehouder

STATUS: CONCEPT

RHO ADVISEURS - Rotterdam

Weena 505 (Delftse Poort)

verdieping 36

3013 AL

Rotterdam

info@rho.nl

010 2018555



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	5	4	THEMATISCHE UITGANGSPUNTEN	24
	Context	5		1 Ruimte voor het Beekdal	25
	Juridische status	5		2 Afstand van en oriëntatie op snelweg en spoor	26
	Uitgangspunten	6		3 Beeldzones	27
	Leeswijzer	6		4 Flexibiliteit kavels	28
2	ANALYSE	7		5 Watercompensatie	29
	Historische analyse	7		6 Een gezond, leefbaar en prettig bedrijventerrein	30
	Cultuurhistorie	10		7 Stedenbouwkundig/landschappelijk accent	31
	Landschapstypen	11		8 Klimaatadaptatie	32
	Waterstructuur	12		9 Energie en duurzaamheid	33
	Maaiveldhoogte	13		10 Natuurinclusief bouwen	34
	Bebouwingsstructuur	14	5	RICHTLIJNEN BEBOUWING EN KAVEL	35
	Verkeersstructuur	15		Bouwhoogte	35
	Beleving vanuit de omgeving	16		Stedenbouwkundig/Landschappelijk accent	35
	Beleidsnotities	18		Rooilijn	35
	Uitgangspunten analyse	20		Randvoorwaarden en Richtlijnen	36
3	RUIMTELIJKE RAAMWERK	22		Inspiratiebeelden	41
	Ruimtelijk Raamwerk tekening	22	6	RICHTLIJNEN OPENBARE RUIMTE	42
	Subvarianten	23		Rand A32	42
				Rand Oude Vaart	42
				Spoorrand	42
				Interne assen	42
				Inspiratiebeelden openbare ruimte	43
				Fiets en wandelpaden	44
				Water en oevers	44
				Beplanting	44
				Ecologisch bermbeheer	44
				Profielen	45



1 INLEIDING

CONTEXT

Binnen Meppel is er behoefte aan moderne en goed gesitueerde bedrijventerreinen voor zowel lokale als (boven)regionale bedrijvigheid. Op de bestaande bedrijventerreinen is er momenteel weinig ruimte, terwijl er voldoende vraag is vanuit de markt.

In de Structuurvisie Meppel 2030 is voorzien in deze behoefte door het opnemen van het gebied Noord III als een toekomstig bedrijventerrein. Het vormt hiermee een uitbreiding van de bestaande bedrijventerreinen Noord I en II.

Momenteel is de gemeente Meppel samen met Rho Adviseurs bezig met de ontwikkeling van het bestemmingsplan voor het nieuwe bedrijventerrein in het noorden van Meppel. Door de gemeenteraad is besloten dat het nieuwe bestemmingsplan op korte termijn ontwikkelt moet worden en met het oog op de invoering van de Omgevingswet. Voor dat moment dient het ontwerpbestemmingsplan aangeboden te worden bij het college van B&W.

Ten behoeve van deze ontwikkeling dient ook een beeldkwaliteitsplan opgesteld te worden, waarbij het van belang is dat kwaliteits- en toekomstbestendigheidaspecten integraal onderdeel uitmaken van het plan.

Momenteel is het nog niet zeker hoe de ontsluitingsstructuur van het bedrijventerrein komt te liggen en welke bedrijven zich hier gaan vestigen. De bedoeling is om focus aan te brengen in het gewenste programma; bedrijven van 4ha, met veel werkgelegenheid. Vanwege het integrale karakter en de wens om binnen de flexibele ontwikkeling te kunnen sturen op kwaliteit heeft het beeldkwaliteitsplan het karakter van een ontwikkelplan.

JURIDISCHE STATUS

De beeldkwaliteitsaspecten zoals opgenomen in het ontwikkelplan zullen de beoogde ruimtelijke kwaliteit en uitstraling waarborgen bij de verdere architectonische uitwerking en de inrichting van de openbare ruimte. Het kwaliteitsdocument is opgesteld om:

- een aantrekkelijk bedrijfsmilieu tot stand te brengen;
- de ontwikkelende partijen te inspireren en vooraf informatie te geven over de welstandscriteria;
- de welstandscommissie een passend kader te bieden waarbinnen de toetsing van bouwplannen plaats vindt.

Het ontwikkelplan is bedoeld als inspirerend kader. Incidenteel kan gemotiveerd worden afgeweken, mits er sprake is van een overtuigende kwaliteit en met gevoel voor de omgeving.

Bij de bebouwing wordt in dergelijke incidentele gevallen expliciet aan de welstandscommissie voorgelegd of een uitzonderingssituatie vanwege de kwaliteit van het bouwplan gerechtvaardigd is. Bij de openbare ruimte wordt bij de technische uitwerking (bestek voorbereiding) de mogelijkheid opengelaten om de inrichting van het gebied aan te passen naar de inrichtingseisen voor beheer en onderhoud van de openbare ruimte. Het ontwikkelplan zal onderdeel uitmaken van het gemeentelijke welstandsbeleid en ook als zodanig worden vastgesteld. De planologisch relevante aspecten uit het ontwikkelplan zijn opgenomen in het bestemmingsplan.



UITGANGSPUNTEN

In de Structuurvisie is Noord III benoemd als mogelijk toekomstig 'droog' bedrijventerrein gelegen direct aan de A32. Het plangebied heeft een maximaal uitgeefbaar terrein van 20 hectare netto.

Vanwege de positie aan de A32 is Noord III een goede zichtlocatie en is de ambitie dan ook om een kwalitatieve ruimtelijke structuur (samenhang gebouwen en omgeving) te realiseren die van meerwaarde is voor de locatie en Meppel op een representatieve manier in beeld brengt.

In de voorbereiding van het bestemmingsplan zijn er enkele uitgangspunten geformuleerd voor de ontwikkeling van Noord III. Onderstaande aspecten vormen dan ook de basis voor de uitwerking van het ontwikkelplan:

- bedrijven t/m milieucategorie 3.2 (met eventueel uitschieten naar 4.1 die gelijkwaardig is);
- in het noorden wellicht een tankstation;
- gasleidingen (NAM) en de hoogspanningsleiding (Tennet) zijn bestaande barrières;
- goede ontsluiting naar A32;
- ligging aan Drentse hoofdvaart/waterkering.

LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 wordt een analyse van het plangebied beschreven en verbeeld. Het ruimtelijke raamwerk van het Noord III komt in hoofdstuk 3 aan de orde. In hoofdstuk 4 worden er op basis van 10 thema's uitgangspunten geformuleerd. Op deze manier worden de ambities per ruimtelijk thema inzichtelijk gemaakt voor de bebouwing en percelen. In hoofdstuk 5 en 6 wordt er ten slotte in gegaan op de richtlijnen voor bebouwing, kavel en openbare ruimte.

2 ANALYSE

HISTORISCHE ANALYSE

Meppel is ontstaan op een punt waar verschillende waterwegen vanuit noord-Nederland samenkwamen. De oude kern van Meppel ligt op hoger gelegen dekzand en is daarmee een logische vestigingskeuze. De vroege kern kan beschouwd worden als esachtige nederzetting, vergelijkbaar met de hoeven die elders in de gemeente zijn ontstaan in de 15e eeuw.

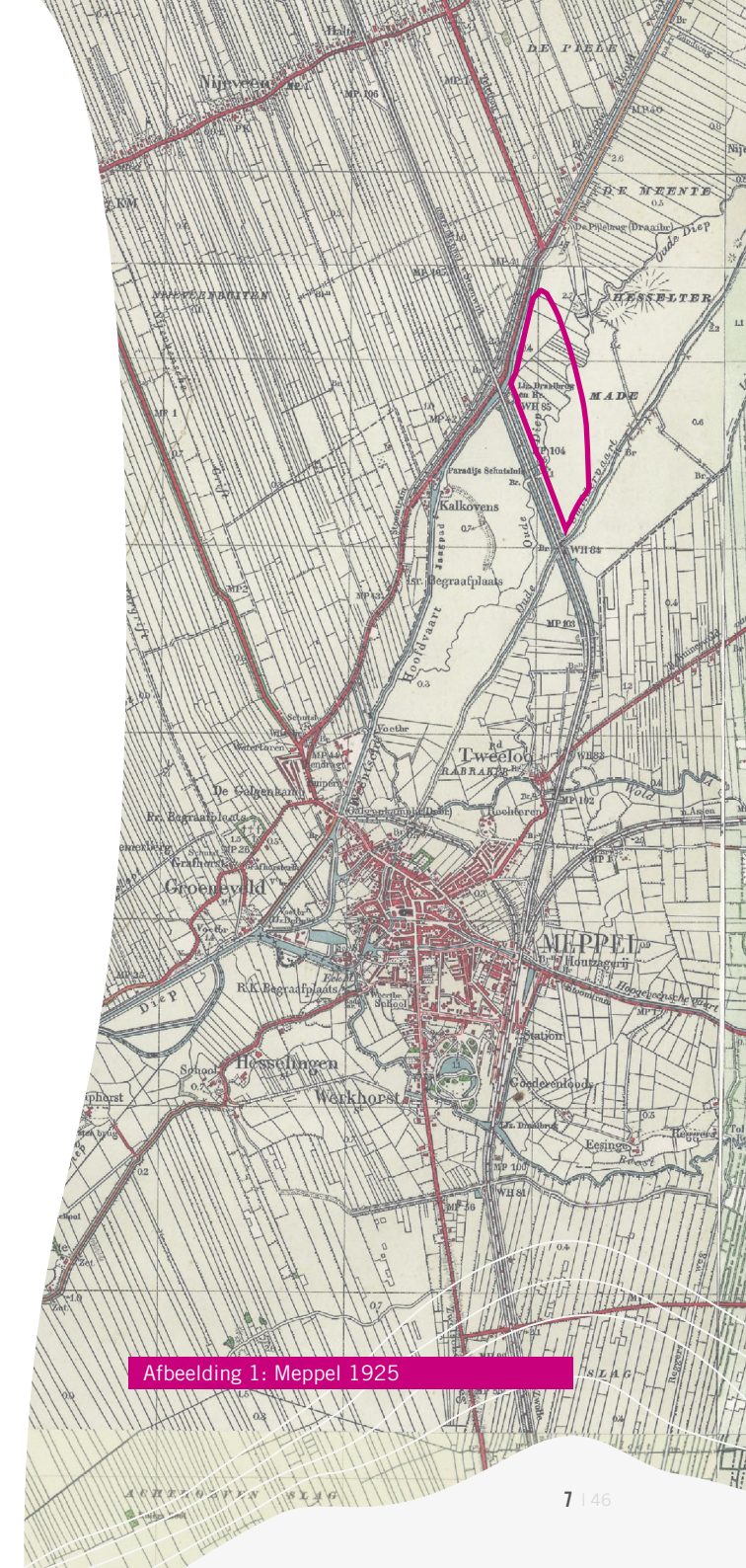
In de middeleeuwen wordt Meppel bestuurlijk zelfstandig en groeit van een agrarische naar stedelijke nederzetting. In de 16e eeuw komt de stad tot bloei vanwege de turfafgravingen in Noord-Nederland. Vanwege de ligging op een knooppunt van vaarwegen kon Meppel zich ontwikkelen tot een goederenoverslagplaats en doorvoerhaven.

Verbindingen over water en land werden sterk verbeterd in de 17e en 18e eeuw. De aanleg van de Drentse Hoofdvaart en de Hoogeveense Vaart versterkte deze positie. In deze tijd ontwikkelde veel ambachtelijke bedrijvigheid. Hinderveroorzakende bedrijven, zoals leerlooierijen en scheepstimmerbedrijven werden gevestigd langs de stadsranden. Door verdere stadsgroei kwamen deze bedrijven binnen de stedelijke bebouwing te liggen.

Na 1850 kwam de eerste planmatige uitbreiding tot ontwikkeling. Zeer bepalend was de aanleg van de spoorlijn in 1863. De eerste planmatige stadsuitbreiding van na 1850 betrof het gebied tussen het Zuideinde en de spoorlijn. Ook werd de Hoogeveense Vaart omgelegd - deze liep niet meer door het stadscentrum maar via de Heerengracht.

Tussen 1900 en 1950 breidt de stad op planmatige wijze verder uit. In het begin van de 20e eeuw krijgt Meppel er een aantal woongebieden bij, zoals de Stationsbuurt, de Oranjebuurt, de Indische buurt, Bleekerseiland en het Wilhelminapark.

Vanwege de industriële traditie die Meppel kent, is de stad in de laatste decennia van de 20e eeuw sterk verindustrialiseerd. Eerst aan de westzijde door de aanleg van het bedrijfsterrein Oevers. Vanaf 1983 is aan de noordzijde van de stad het bedrijventerrein Noord gereserveerd als opvolger van Oevers. Vanwege de vraag naar nieuwe bedrijfsterreinen was het noodzakelijk om nieuwe gebieden als zodanig in te richten. Vanaf halfweg de jaren '90 van de vorige eeuw zijn dan ook bedrijventerreinen als Oevers D en E en Noord II ontwikkeld.



Afbeelding 1: Meppel 1925

Historische ontwikkeling plangebied

KAARTBEELD 1820 de planlocatie ligt van oorsprong in het bekenlandschap te noorden van Meppel. De Oude Smildervaart en de Oude Diep kennen nog hun originele kronkelende verloop De Drentse Hoofdvaart is al zichtbaar. Dit is een 230 jaar oude scheepvaartverbinding tussen Meppel en Assen. De Drentsche Hoofdvaart is onderdeel van de grote turfroute, die door de provincies Drenthe, Overijssel en Friesland loopt. De onderliggende structuur van de N371 is al herkenbaar.

KAARTBEELD 1925 Tussen 1860 en 1870 werd het spoor aangelegd, deze doorsnijdt de Oude Smildervaart en de Oude Diep. Vanaf 1850 zie je ook dat de eerste delen van de polder tussen de Drentse Hoofdvaart en de Leislout verkaveld worden. Links van de Oude Diep, waar de A32 en de N371 nu - kruisen is het eerste stuk wat gecultiveerd wordt.

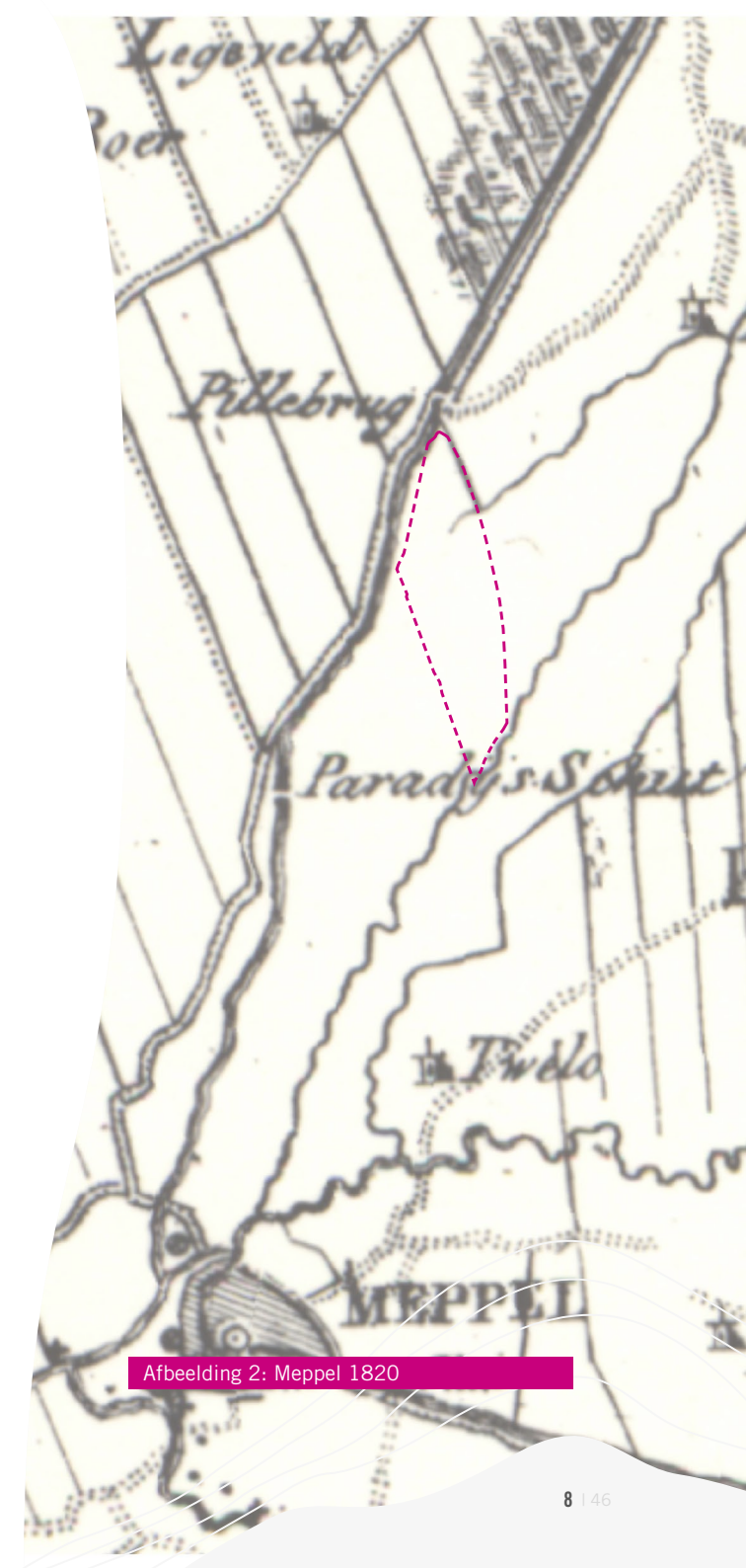
KAARTBEELD 1943 De aanleg van rijksweg 31 (nu A32) om Meppel duurde van 1937 tot 1940 en was Drenthes eerste autoweg.

KAARTBEELD 1960 Het Oude Diep

stroomde oorspronkelijk van de heidevelden boven Mantinge naar Meppel. Door het graven van de Hoogeveense Vaart in de 17e eeuw, eindigde het Oude Diep in de Hoogeveense Vaart bij Echten. Het begin van het Oude Diep werd later veranderd door het graven van het Linthorst Homankanaal. In de jaren 50 van de 20e eeuw werd de beek grotendeels rechtgetrokken, zodat deze het water van de landbouw snel kon afvoeren.

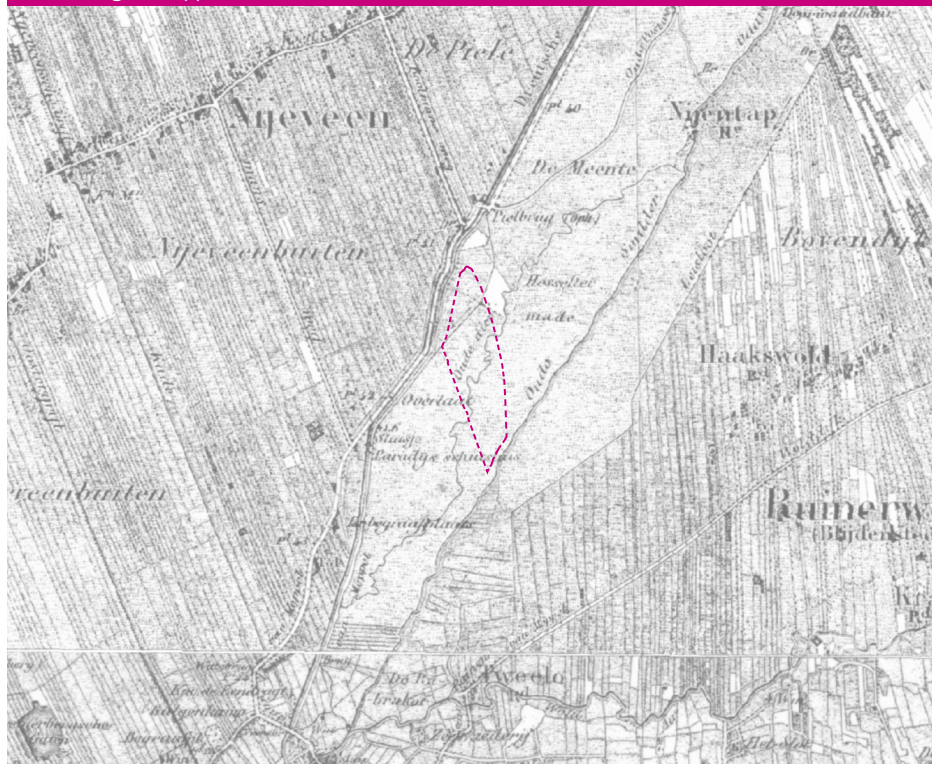
KAARTBEELD 1997 Eind jaren 90 wordt de A32 verlegd en is het knooppunt zoals we het kennen.

KAARTBEELD 2005 Eind 20e eeuw werd de natuurwaarde van de Oude Diep weer hersteld. De bovenloop en de middenloop die door het Linthorst-Homankanaal waren gescheiden, werden weer aan elkaar gekoppeld en op verschillende plekken werd een meer natuurlijke loop van de beek met meanders en overloopgebieden gecreëerd.



Afbeelding 2: Meppel 1820

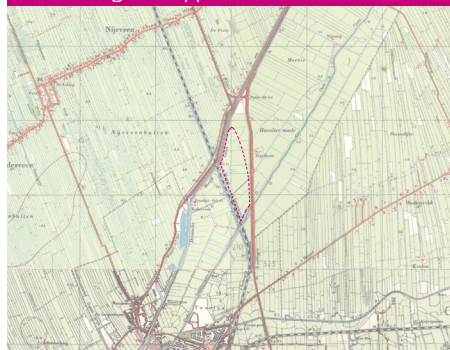
Afbeelding 3: Meppel Noord 1850



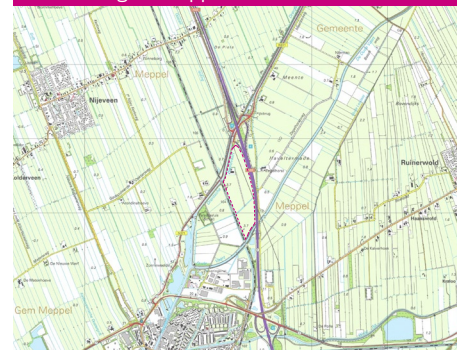
Afbeelding 4: Meppel Noord 1943



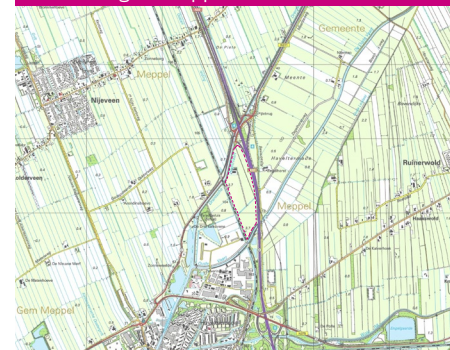
Afbeelding 5: Meppel Noord 1960



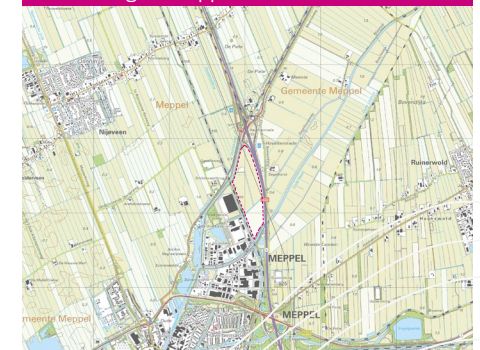
Afbeelding 6: Meppel Noord 1997



Afbeelding 7: Meppel Noord 2005



Afbeelding 8: Meppel Noord 2019



CULTUURHISTORIE

Het plangebied maakt onderdeel uit van het landschapstype 'Esdorpenlandschap'. In de Omgevingsvisie van de provincie Drenthe (2018) staat de ambitie beschreven om de karakteristiek van het esdorpenlandschap in stand houden.

Het esdorpenlandschap

Het esdorpenlandschap uit zich voornamelijk in een zichtbare ruimtelijke samenhang tussen esdorp, es, beekdal en veld, met bijbehorend microreliëf en beplantingselementen als houtwallen en esrandbosjes. Bovendien kent het esdorpenlandschap een grote tijdsdiepte, wat blijkt uit vele zichtbare en onzichtbare (pre) historische bewoningssporen.

BUITENGEBIED-NOORDOOST



Beekdal van de Oude Vaart. Er is hier echter geen sprake meer van een beekdallandschap: het is een rationeel verkaveld agrarisch gebied. De openheid in het gebied is waardevol en dient behouden te blijven.



Slagenlandschap rondom het lint van Haakswold. Het verdichte bebouwingslint en de verkavelingsrichting dragen bij aan de herkenbaarheid van het landschapstype.

Een open beekdal

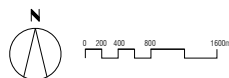
De planlocatie van Noord III ligt op het snijvlak van enkele karakteristieke cultuurhistorische elementen. Het ligt in de beekdal van de Oude Vaart en de Smildervaart. Een voormalig open landschap dat gekenmerkt werd door zicht op wegdorpen van de randveenontginningen.

Van nature hebben de beken een meanderend verloop. Het begin van het Oude Diep werd veranderd door het graven van het Linthorst Homankanaal. In de jaren 50 van de 20e eeuw werd de beek grotendeels rechtgetrokken, zodat deze het water van de landbouw snel kon afvoeren. Eind 20e eeuw werd de natuurwaarde van de Oude Diep hersteld.

BUITENGEBIED- NOORDWEST



Een typisch slagenlandschap, met drie opeenvolgende linten met historische bebouwing. Daartussen wordt het gebied gekenmerkt door grote openheid. De samenhang van het slagenlandschap is hier groot, alle onderdelen van het landschapstype zijn aanwezig. Het landschap wordt hoog gewaardeerd.



LANDSCHAPSTYPEN

Op de digitale kaart van de Omgevingsvisie Provincie Drenthe 2018 is de begrenzing van de landschapstypen weergegeven. De kaart met betreffende landschapstypen staat hiernaast. Te zien is dat het esdorpenlandschap reikt tot aan het plangebied. Dit landschapstype wordt begrensd door de Drentsche Hoofdvaart en de Oude Vaart. Daaromheen ligt het Wegdorpenlandschap van de laagveenontginning.

Esdorpenlandschap

Het esdorpenlandschap is een agrarisch cultuurlandschap ten voeten uit. Elk onderdeel van het landschap komt voort uit het agrarisch gebruik en is gerelateerd aan het functioneren van de lokale agrarische dorpsgemeenschap. Dit landschapstype bevat een aantal telkens terugkerende onderdelen namelijk het dorp, de es, het beekdal en de velden/bossen/heide.

De esdorpen vormen vanouds de ontginningsbasis van het landschap. Ze liggen veelal op landschappelijke overgangen van nat (beekdal) naar droog (es/heide/bos). Rond de dorpen liggen de verschillende landschapsonderdelen die vanouds in het landbouwsysteem elk hun eigen functie hadden.

Wegdorpenlandschap van de laagveenontginning

Het slagenlandschap van de veenweidegebieden in Drenthe ligt op de laagste plekken in de provincie, waar in de benedenlopen van de beekdalen veen is ontstaan. Kenmerkend zijn de ontginningsassen, de langgerekte lintdorpen, waarvan het karakter en de sfeer grotendeels bepaald wordt door bebouwing en wegbeplanting en de grote open weidegebieden met de smalle, langgerekte verkaveling en slotenpatroon haaks op de ontginningsas. Sommige delen hebben door de kavelgrensbeplanting een min of meer besloten karakter.

Legenda

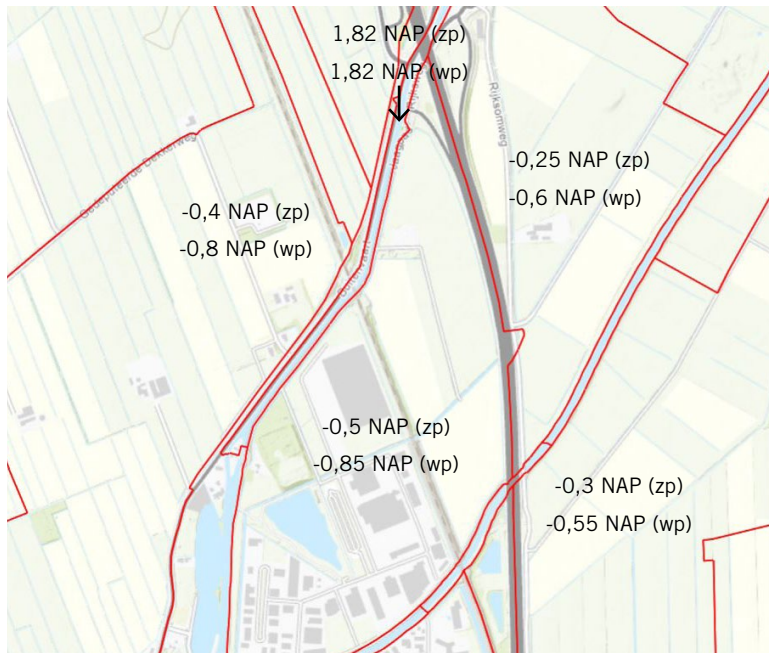
Omgevingsvisie 2018 - Landschapstypen

- esdorpenlandschap
- esgehuchtenlandschap
- wegdorpenlandschap van de laagveenontginning
- wegdorpenlandschap van de veenrandontginning
- veenkoloniën
- Landschap van de koloniën van Weidagigheid (UNESCO)

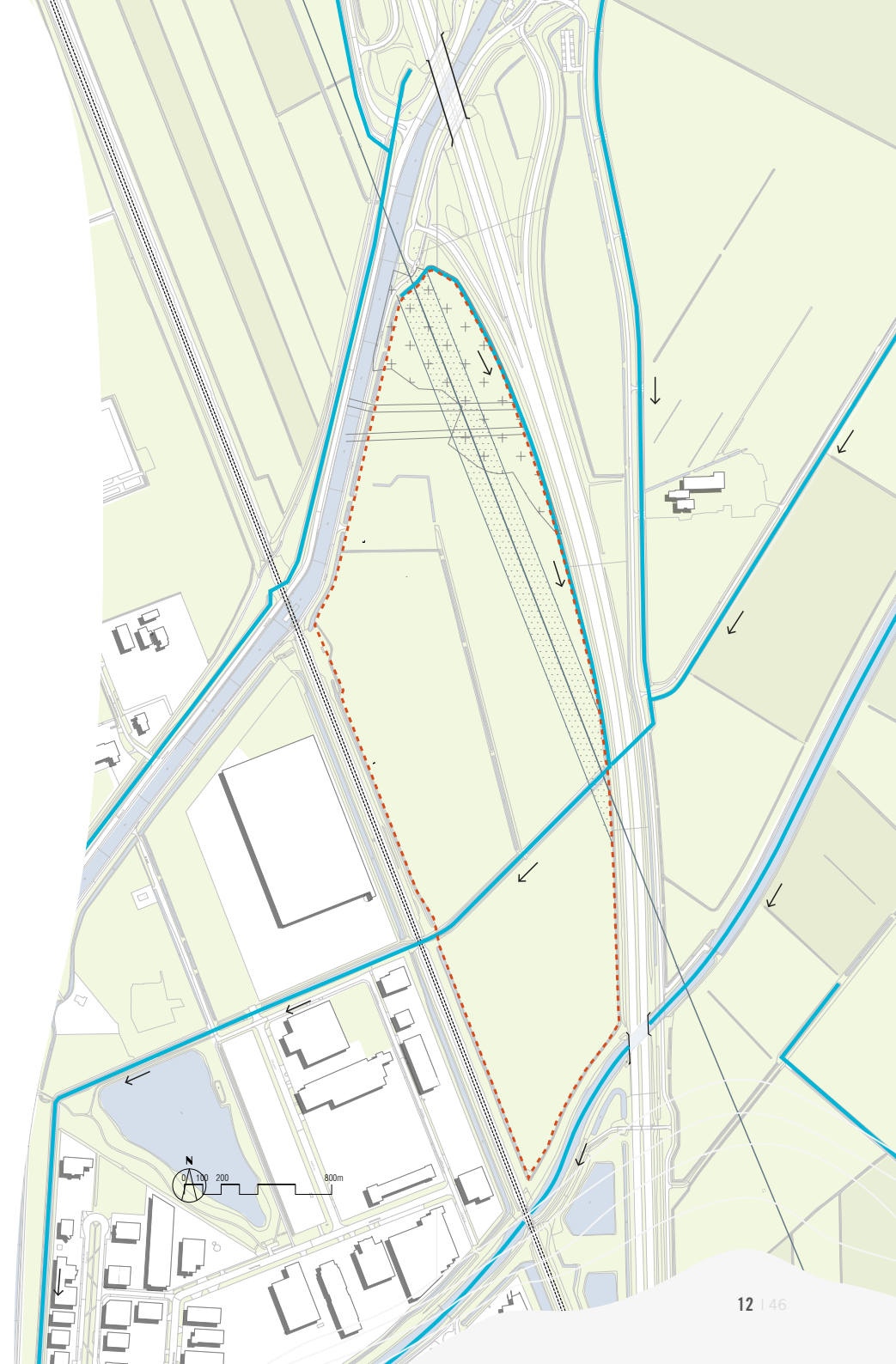
WATERSTRUCTUUR

In het gebied ten oosten van Meppel is door opstuwing van landijs een aaneengesloten keilempakket ontstaan, dat relatief hooggelegen is, dit heet het Drents Plateau. Regenwater infiltreert hier en komt als kwel ten westen van Meppel.

In Meppel komen verschillende beken en kanalen bij elkaar. Zo komen binnen het plangebied de Drentse Hoofdvaart en de Oude Vaart bijeen. Verder zuidelijk is het opeenvolgend de Wold Aa, Hoogeveense Vaart, De Reest en de omgelegde Hoogeveense Vaart die zich hierbij voegen. Het oppervlaktewater wordt uiteindelijk via het Meppelerdiep via het gemaal Zwartsluis afgevoerd in de richting van het Zwarte Water.



Afbeelding 9: peilgebieden (wdodelta.maps.acrgis.com)



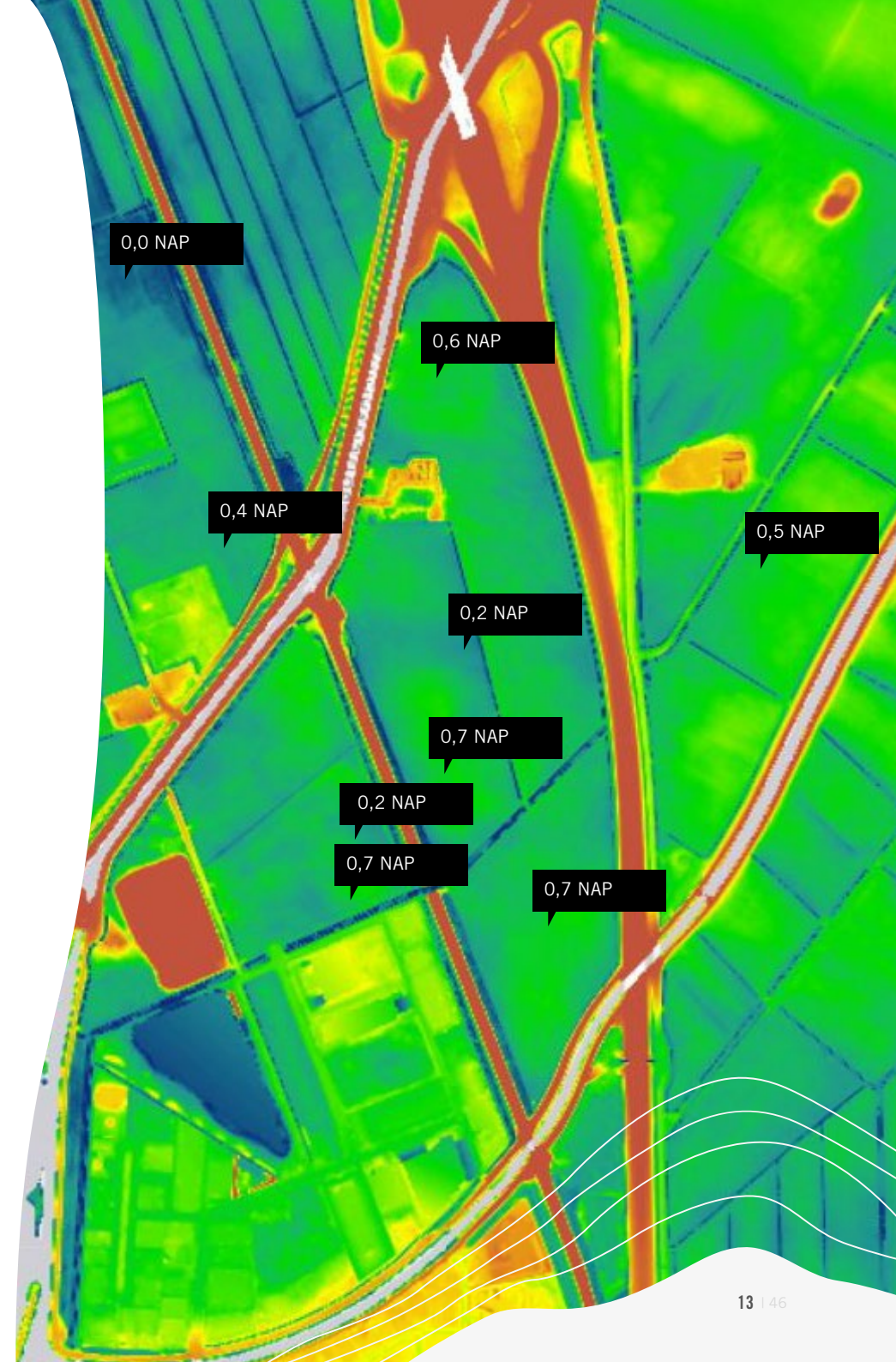
MAAIVELDHOOGTE

Het grootste deel van de provincie bevindt zich op het Drents Plateau. Dit gebied, dat ruim boven NAP ligt, is voornamelijk opgebouwd uit keileem, afgezet in de voorlaatste ijstijd. Hierboven ligt vaak een laag dekzand uit de laatste ijstijd en lokaal veen.

Er zijn weinig grote hoogteverschillen, het gehele plateau ligt voornamelijk tussen de 10 en 20 meter boven NAP. Het reliëf is vooral gevormd door het landijs in de voorlaatste ijstijd. Op veel plekken liet het ijs langwerpige rechte ruggen in het landschap achter. Na de voorlaatste ijstijd werd dit landschap aangetast door beekjes en riviertjes, die grotendeels het patroon van de door het ijs gevormde ruggen volgden.

In het door de Oer-Vecht uitgeslepen dal stromen nu de Wold Aa en de Oude Vaart vanaf het Drents Plateau naar het laag gelegen Meppel (het Vechtdal).

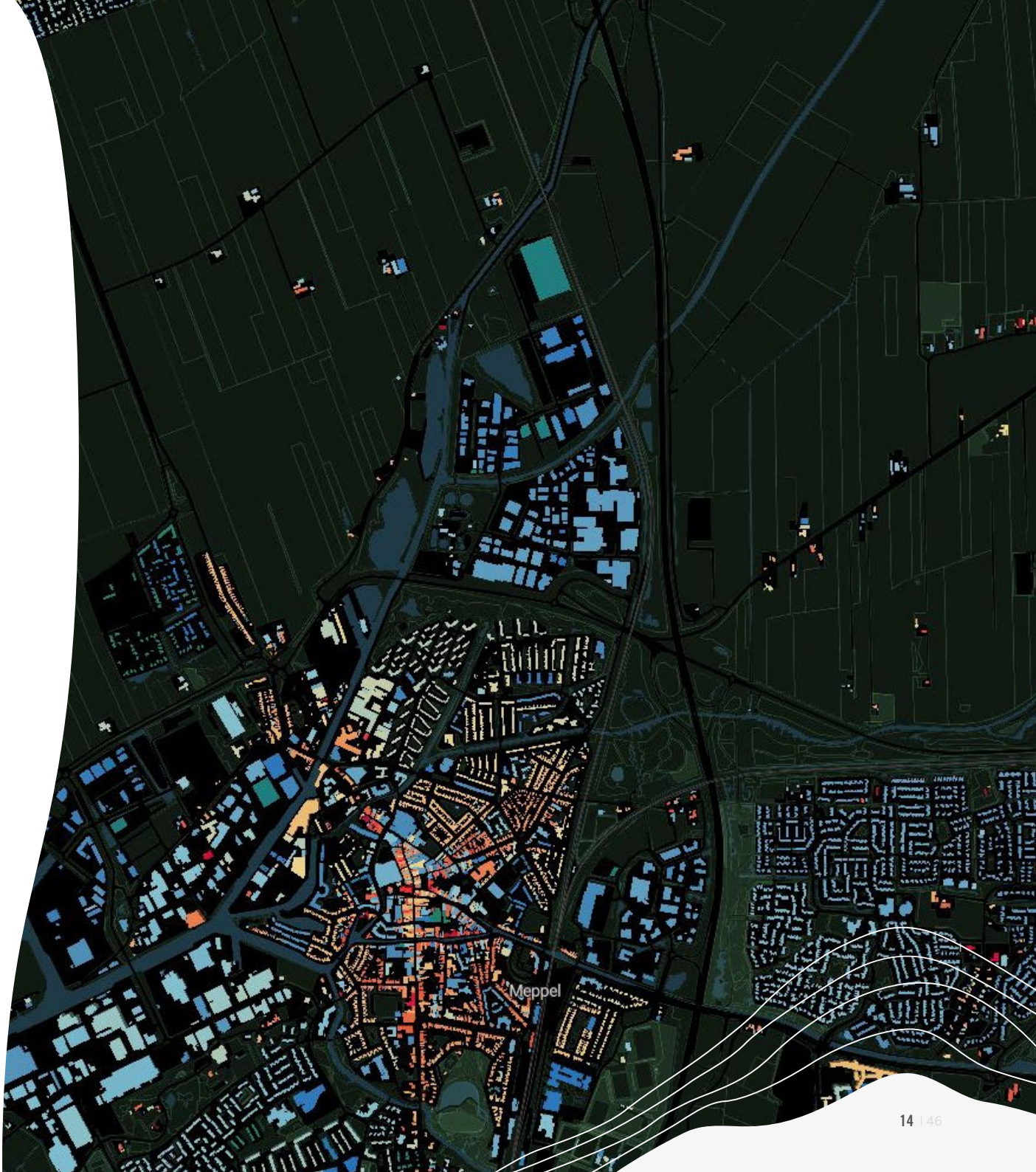
Op de hoogtekartaart hiernaast is te zien dat in het plangebied het maaiveld op een hoogte van 0,2 - 0,7m NAP ligt.



BEBOUWINGSSTRUCTUUR

In de directe omgeving van bedrijventerrein Noord III bevindt zich voor wat betreft bebouwing voornamelijk de bedrijfsbebouwing van Noord I en II. Dit gebied omvat het deel van het plangebied dat gelegen is tussen de spoorlijn Meppel - Leeuwarden en de Drentse Hoofdvaart. Ten zuiden van deze watergang is het bedrijventerrein Noord I gelegen. Hier komt lichte tot middelzware bedrijvigheid voor, waarbij de bebouwing overwegend een middelgrote korrel heeft en de bouwhoogte varieert van 6 tot 10m hoog. Ook de afvalwaterzuiveringsinstallatie Meppel is op Noord I gesitueerd.

Aan de noordzijde van de Oude Vaart bevindt zich het industrieterrein Noord II. Dit bedrijventerrein is meer bedoeld voor grote ondernemingen die afhankelijk zijn van een goed wegennet. Op Noord II komen enkele grotere bedrijfshallen voor, zoals het gebouw van Friesland Campina dat een footprint van ca 125x225m heeft. De bouwhoogte van de bedrijven komt overeen met Noord I. Er geldt een maximale bouwhoogte van 13m.

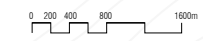


VERKEERSSTRUCTUUR

In de huidige situatie is het doodlopende Jaagpad de enige verbinding met het plangebied. Daar waar deze weg de A32 kruist is desondanks een aansluiting met de A32 (afrit 4). Deze wordt voornamelijk gebruikt door verkeer dat vanaf de A32 in de richting van Nijeveen of Havelte wil rijden.

Ondanks dat in het plangebied de spoorlijn Meppel - Leeuwarden is gelegen, is het beperkt toegankelijk via het openbaar vervoer. Alleen aan de Steenwijkerstraatweg liggen twee bushaltes. Over de bedrijventerreinen loopt geen OV-verbinding, om Noord I en II per openbaar vervoer te bereiken, dient gebruik gemaakt te worden van buslijn 32. Deze stopt éénmaal per uur aan de Ruinerwoldseweg ter hoogte van het viaduct met de N375.

Langs de Drentse Hoofdvaart en de Oude Vaart is een aantal recreatieve fietsroutes gelegen die deel uitmaken van het fietsknooppunten-netwerk. Overige voorzieningen voor langzaamverkeer zijn alleen gelegen naast de Steenwijkerstraatweg.





BELEVING VANUIT DE OMGEVING

Noord III vormt een van de entrees van Meppel, zowel vanuit de snelweg als het spoor bezien.

Het huidige beeld van Meppel vanaf de A32 is voornamelijk een groen beeld. Als je Meppel vanuit het noorden nadert over de A32 wordt het beeld overwegend bepaald door de openheid van het veenlandschap. Enkele malen doorkruisen bebouwingslinten de snelweg. Echter, deze zijn vanuit de snelweg vrijwel niet zichtbaar vanwege de dichte, opgaande beplanting op deze kruispunten.

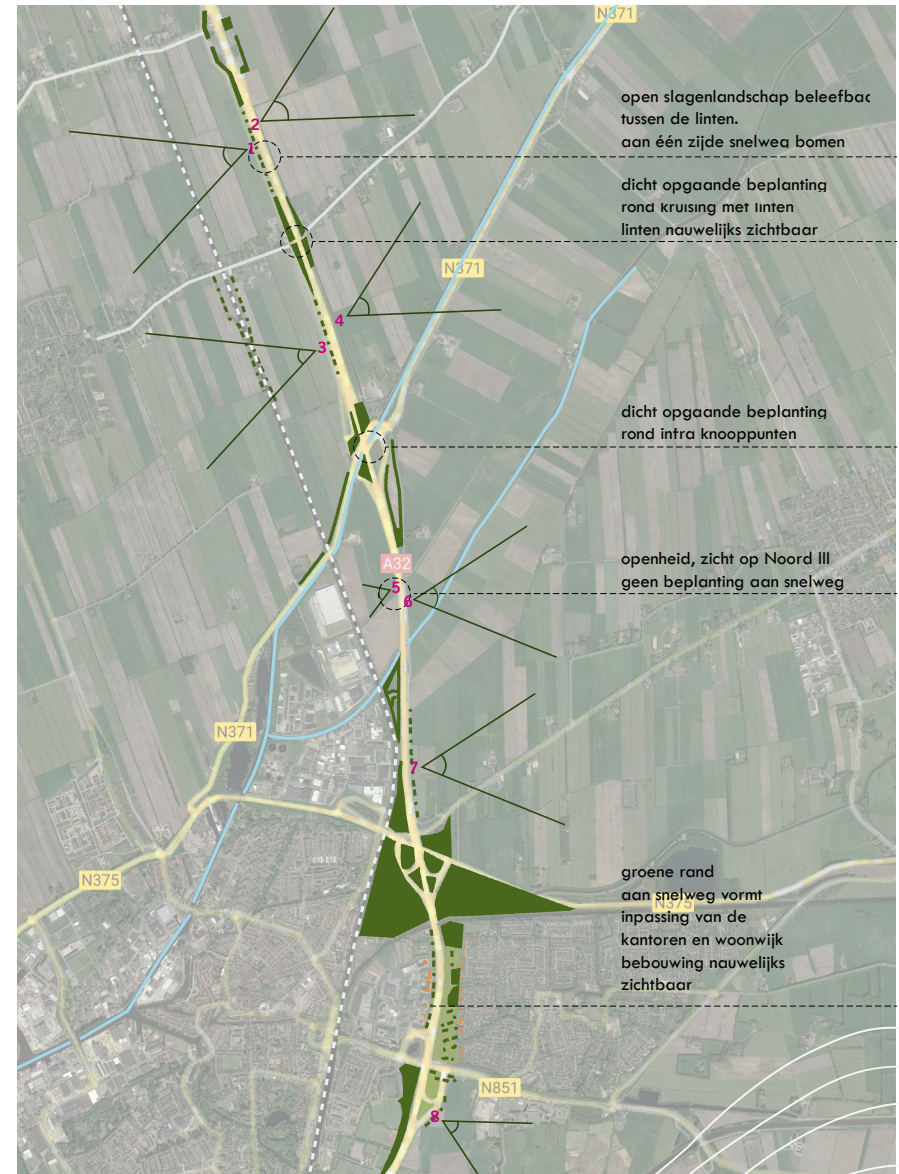
Na het kruisen van de Drentse Hoofdvaart komt de locatie Noord III in het beeld; nu nog een open gebied met zicht op de bedrijfshallen van Noord II. Hier valt voornamelijk de lange gevel van Friesland Campina op. Vervolgens is het beeld weer groen met opgaande beplanting ter hoogte van afslag 3 Meppel – Noord.

Na dit knooppunt is er zicht op het bedrijventerrein Blankenstein, waarbij kantoren in een groene setting zijn ingepast. Aan de andere zijde bevindt zich de woonwijk Oosterboer, maar door de groenzone (Ringpark) met hoogopgaande beplanting aan de snelweg is hier geen zicht op. Verder naar het zuiden zijn de sportparken gesitueerd, waar wederom geen zicht op is door hoog opgaande groenstructuur. Daarna volgt een openheid in het landschap met het beekdal van de Reest, kruising met het spoor en Omgelegde Hoozeveense Vaart.

De belevingsas van het spoor doorsnijdt zowel landschap, als het stedelijk weefsel van Meppel als de verschillende infrastructurele assen. Vanuit het spoor zijn de dorpslinten wel beleefbaar, gezien deze gelijkvloers worden gekruist en er geen beplanting of andere elementen het zicht beperken.

De bebouwingsranden van de bedrijventerreinen Noord II en III zijn goed zichtbaar vanuit het spoor, met aan de oostzijde het open landschap. Vervolgens worden de verschillende wijken van Meppel doorkruist, het beekdal van De Reest, de A32 en de Omgelegde Hoozeveense Vaart.

Voor zowel de beleving vanuit de A32 als het spoor is het van belang dat de leesbaarheid van de ruimtelijke structuren van Meppel en het landschap goed leesbaar blijven en waar mogelijk versterkt. Voornamelijk de beleving van de cultuurhistorische lijnen van de Drentse Hoofdvaart en de Oude Vaart zijn van belang, maar ook de overgang van de buitengebied naar de bedrijfsbebouwing van Noord III en daarmee een mogelijk stedenbouwkundig bebouwingsaccent aan de belevingsassen.



STRUCTUURVISIE 2030 'DUURZAAM VERBINDEN'

De structuurvisie is een lange termijnplan (tot 2030) die aangeeft welke ruimtelijke, sociaal-maatschappelijke en economische ontwikkelingen de komende jaren gewenst zijn. Deze Structuurvisie geeft een inspirerend kader voor passende en gewenste activiteiten en investeringen. De visie positioneert Meppel duidelijk in de regio.

In relatie tot het plangebied zijn de onderstaande aspecten uit de structuurvisie van belang:

5.4 Meppel werkt: Bedrijvigheid

“Noord III is een mogelijk toekomstig ‘droog’ bedrijventerrein direct gelegen aan de A32 met een maximaal uit te geven oppervlak van 20ha. Bij de transformatie van de gebieden Steenwikerstraatweg / Oude Vaart en De Bult / Zwikker zal ruimte voor uitplaatsing nodig zijn voor een deel van de daar aanwezige bedrijven. Noord III lijkt de aangewezen locatie te zijn om deze ruimte te bieden. Door de ligging van het gebied aan de A32 is een goede ruimtelijk kwalitatieve structuur nodig die een meerwaarde aan de locatie toevoegt. Daardoor kan het bedrijventerrein zich op natuurlijke wijze ontwikkelen. Dit terrein moet ‘smoel’ krijgen richting de A32. De ontsluiting gebeurt via op- en afrit 4 Havelte-Nijeveen (Pijlerbrug).”

5.6.1 Water

“Voor toekomstige gebiedsontwikkelingen heeft Meppel zich de duurzame ambitie gesteld om waterberging te integreren met functies als wonen, werken en recreatie.”

“Robuuste groenblauwe structuur. De structuren van de beken, kanalen en het daarbij horende groen zijn op gemeentelijk niveau het meest kenmerkende groen en water. Dit noemen we de robuuste groenblauwe structuur. Het geeft de stad een grote mate van herkenbaarheid en identiteit. De robuuste groenblauwe structuur vormt ook de verbinding vanuit de wijken naar het buitengebied, voor mens en dier. We zetten daarom in op een continue groenblauwe structuur vanaf binnenstad naar het buitengebied, met aandacht voor beleving, gebruik en toegankelijkheid, maar ook als ecologische verbinding.”

“Daar waar de stad het landschap raakt, ontstaat een spanningsveld. Ontwikkelingen in de stadsrand hebben direct invloed op de kwaliteit van het landschap. Hier ligt de opgave om deze ontwikkelingen af te stemmen op het karakter van het omliggende landschap. Dit geldt des te meer voor locaties, die sterk worden beleefd, zoals langs wegen of recreatieve routes.”



KADERNOTITIE - ZO DOEN WE GROEN (2016)

In hoofdstuk 4.2 Groenblauwe structuur wordt ingegaan op de ambities voor het versterken van deze structuur van Meppel.

4.2 Groenblauwe structuur

4.2.1 Algemene ambitie voor de Groenblauwe structuur

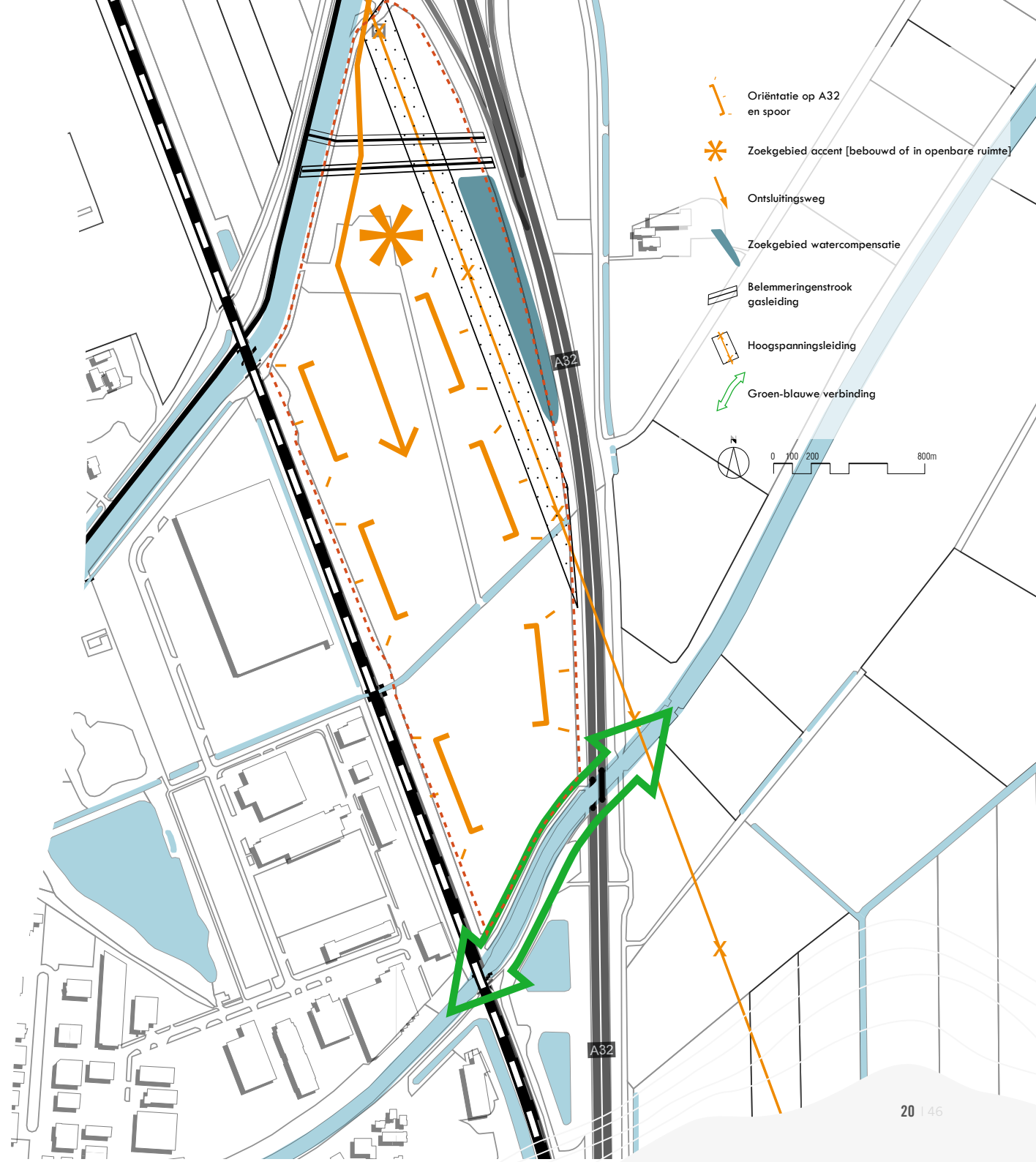
“Onze algemene ambitie voor de groenblauwe structuur (4.2.1) vertaalt zich voor de Oude Vaart in het volgende streefbeeld. De Oude Vaart is een uniforme beek, gelegen tussen twee kades. De beek vormt ruimtelijk een eigen groenblauwe entiteit binnen het omliggende bedrijventerrein, de randen zijn scherp. We willen dat de vaart recreatief gezien een wezenlijk onderdeel van de openbare ruimte vormt en interactie heeft met het omliggende bedrijventerrein. De kades zijn toegankelijk en vanaf hier is het water zichtbaar. De oever, kades en groene omgeving vormen een langgerekte ecologische zoom. Binnen de kades zien we ruimte voor hoogwaardige natuur. We zien als opgave langs de Oude Vaart het versterken van hoogwaardige natuurwaarde binnen de kades. Dit gaan we samen met het waterschap onderzoeken.”




UITGANGSPUNTEN ANALYSE

Het plangebied laat zich met zijn positionering aan de noordzijde van Meppel goed omschrijven als een nieuwe schakel in de overgang naar de stad. Het heeft daardoor een prominente plek in de beleving van het stads entree. Bovendien heeft het een sterke relatie met het landschap.

Vanuit de analyse zijn er (ruimtelijke) uitgangspunten te formuleren voor de ontwikkeling van Noord III. Conform de analyse zijn deze onder te verdelen in uitgangspunten voor landschap, bebouwing en infrastructuur. Er zijn ook hardere uitgangspunten van meer technische aard die randvoorwaarden geven voor de ontwikkeling. De volgende aspecten vormen de basis voor de uitwerking van het ontwikkelplan.





Landschap

- Aansluiten bij het kenmerkende esdorpenlandschap en natuurlijke beeklandschap;
- Het groen heeft een natuurlijke uitstraling;
- Mee ontwerpen van de waterranden van de Oude Vaart en de Drentse Hoofdvaart;
- Zichtlijnen haaks op de A32, t.b.v. de beleving van het entree;

Bebouwing

- De bebouwing dient een representatieve uitstraling naar de A32 en het spoor te krijgen;
- Het esdorpenlandschap benutten voor de verkaveling;
- Bebouwingslijnen gebruiken die het zicht en het groen begeleiden van oost naar west;

Infrastructuur

- De beleving van het groen wordt meegenomen in de ontsluiting;
- Ontsluiting verbinden met het Jaagpad;
- Ontsluitingswegen worden zo goed mogelijk groen ingepast of uit het zicht gelegd;

Uitgangspunten

- Bedrijven t/m milieucategorie 3.2 (met eventueel uitschieten naar 4.1 die gelijkwaardig is);
- In het noorden van het terrein behoort de realisatie van een tankstation tot de mogelijkheden;
- Gasleidingen (NAM) en de hoogspanningsleiding (Tennet) worden gehandhaafd;
- Goede ontsluiting naar A32;
- Ligging aan Drentse hoofdvaart/waterkering.

- Het plangebied heeft een maximaal uitgeefbaar terrein van c.a. 20 hectare;
- Vanwege de positie aan de A32 is Noord III een goede zichtlocatie en is de ambitie dan ook om een kwalitatieve ruimtelijke structuur (samenhang gebouwen en omgeving) te realiseren die van meerwaarde is voor de locatie en Meppel op een representatieve manier in beeld brengt;
- 40 m afstand kavel bedrijven van water aan de oostkant;
- 30 m afstand kavel bedrijven vanaf het spoor;
- minimaal 20 m gemiddeld afstand kavel bedrijven vanaf zuidelijke water.

3 RUIMTELIJK RAAMWERK

Voor Noord III is een ruimtelijk raamwerk opgesteld waarmee een nieuwe schakel tussen landschap en de stad wordt gemaakt. Het kenmerkende esdorpenlandschap en natuurlijke beeklandschap krijgt een nadrukkelijke plek in het plan. Noord III presenteert zich zowel naar de A32 en het spoor en vormt een representatieve stadsentree. Hieronder zijn de belangrijkste ruimtelijke aspecten opgenomen van het ruimtelijk raamwerk:

Landschap

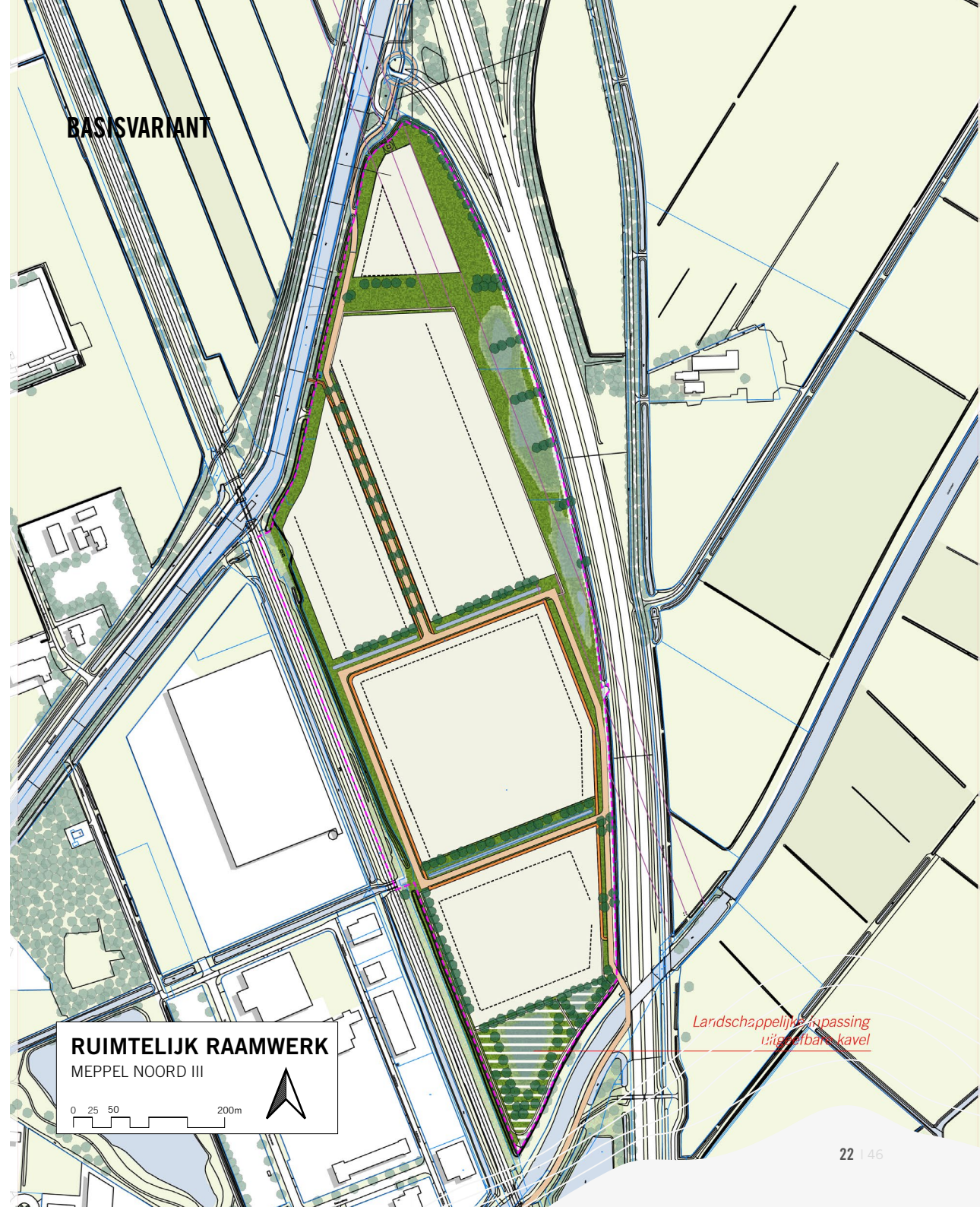
- Groene randen met bebouwing;
- Open beeklandschap versterken;
- Watercompensatie ook aan de zuidzijde;
- Bredere beekzone met wandelroutes;
- Verblijfskwaliteit.

Ontsluiting

- Centraal in plangebied, via zuidzijde 2de (calamiteiten)ontsluiting over de Oude Vaart;
- Deels parkeren op kavels onder de hoogspanning;

Bebouwing

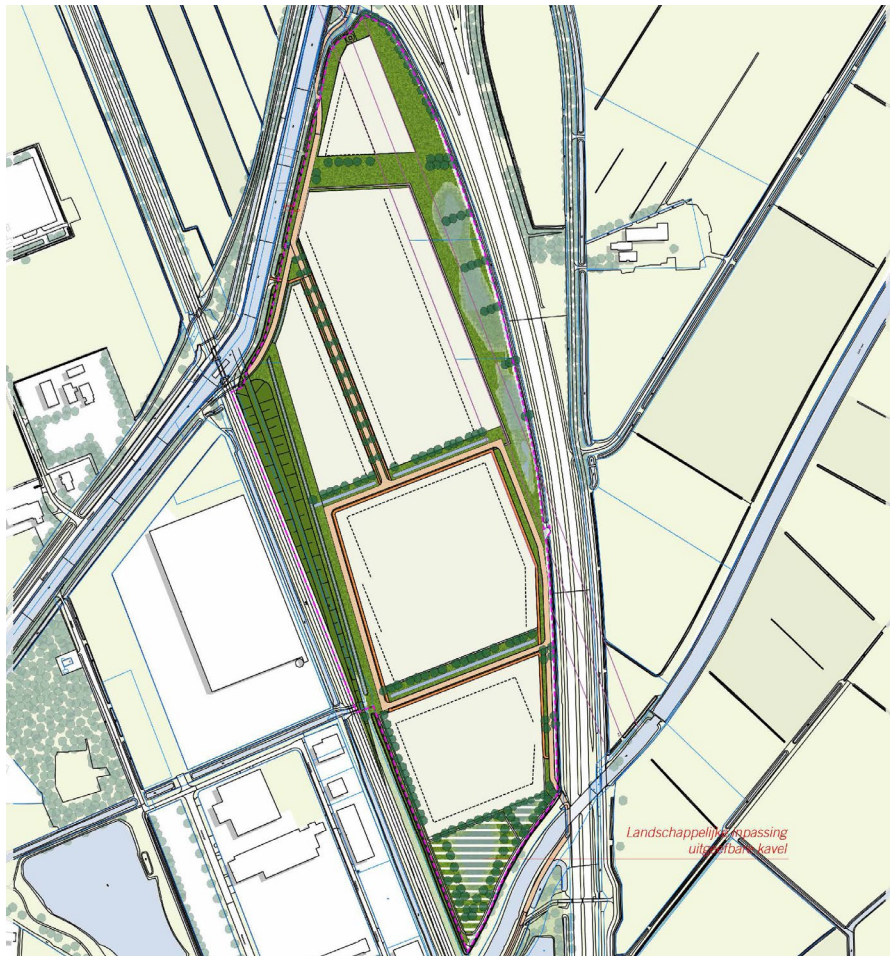
- Bebouwingsvelden zowel aan oost als westzijde van de centrale ontsluiting (minder flexibiliteit in indeling kavelgrootte);
- Oriëntatie naar snelweg en spoor.



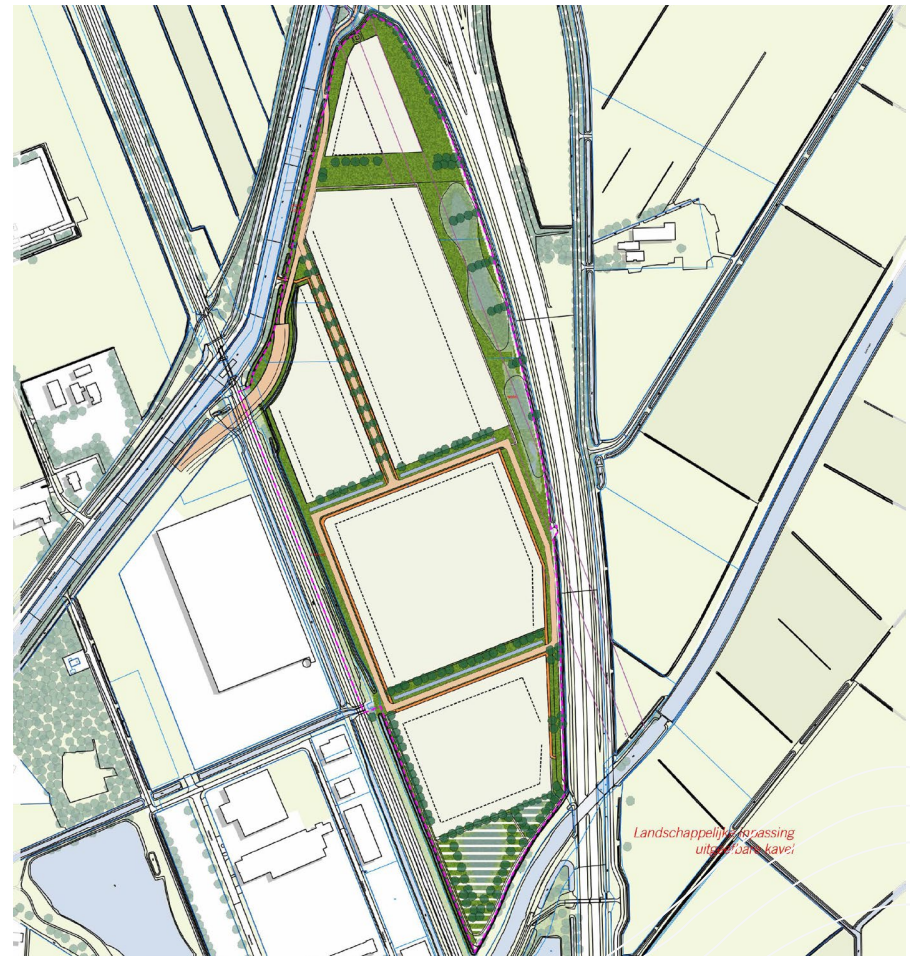
SUBVARIANTEN

Op pagina 22 is de basisvariant voor het bedrijventerrein weergegeven. In verband met de ontwikkelingen aan het spoor zijn er twee subvarianten opgezet die inzicht geven in de realisatie van een verbinding van Noord II naar Noord III. Dit kan gebeuren door middel van een spoorbrug of een tunnel die onder het spoor door gaat. In beide gevallen heeft de verbinding met bedrijventerrein Meppel II invloed op de uitgeefbaarheid van de bedrijfskavels.

VARIANT 2 SPOORBRUG VERBINDING



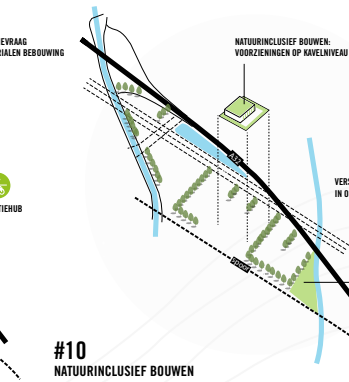
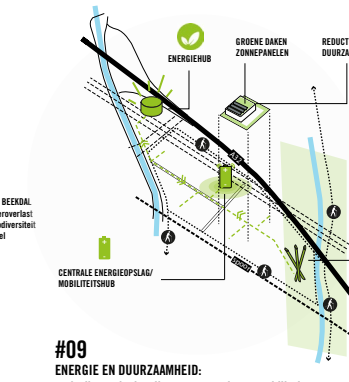
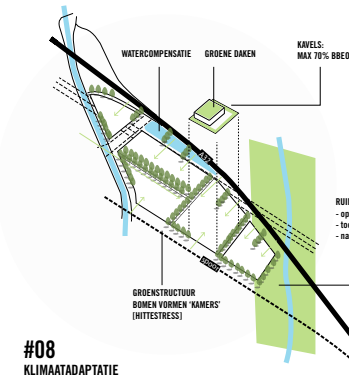
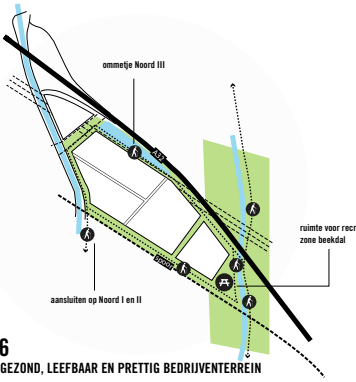
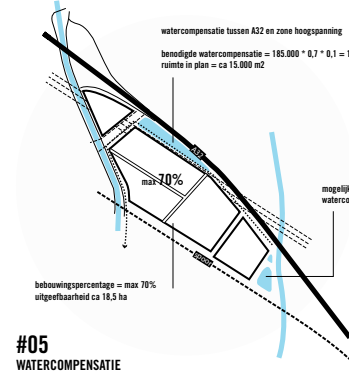
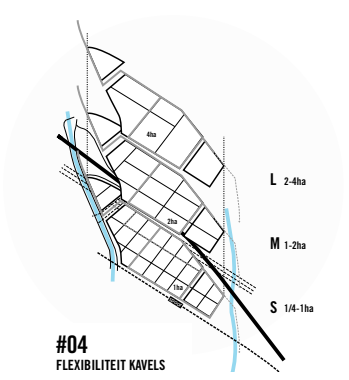
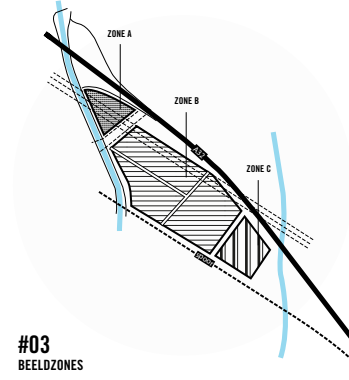
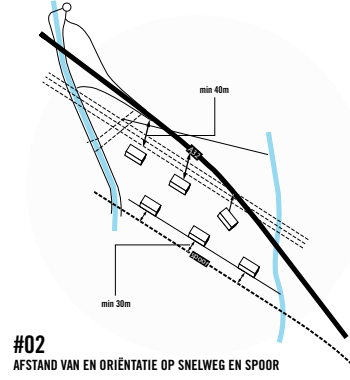
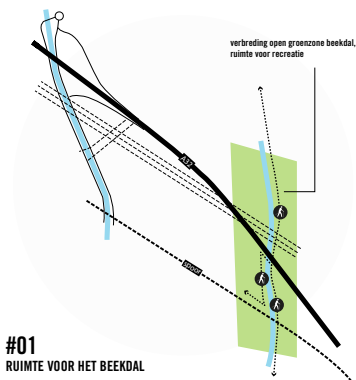
VARIANT 3 TUNNEL VERBINDING



4 THEMATISCHE UITGANGSPUNTEN

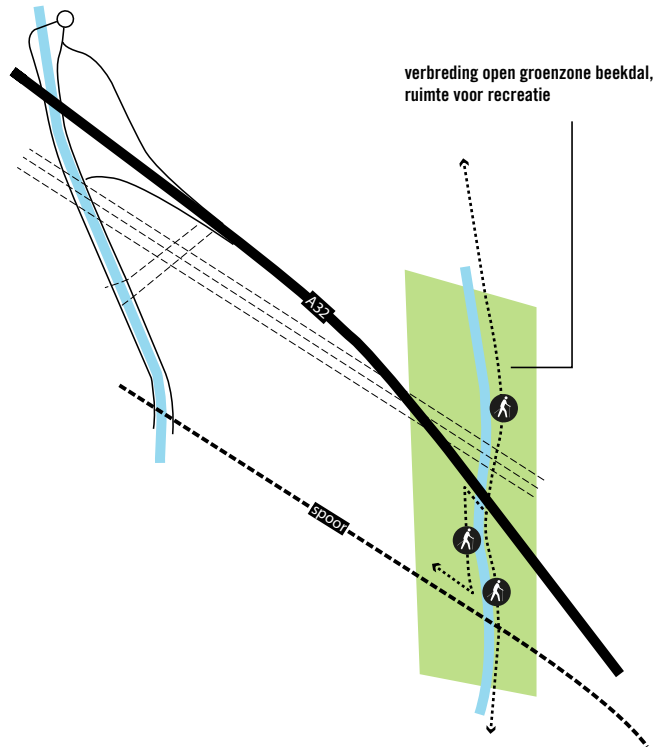
RUIMTELIJK RAAMWERK NOORD III

De invulling van het ruimtelijk raamwerk is verder uitgewerkt in een aantal thematische uitgangspunten. Op de volgende pagina's zijn de uitgangspunten verbeeld in schematische tekeningen en door middel van referentiebeelden worden de ambities per thema aangeduid.



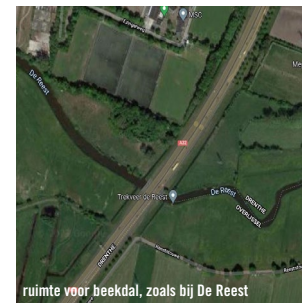
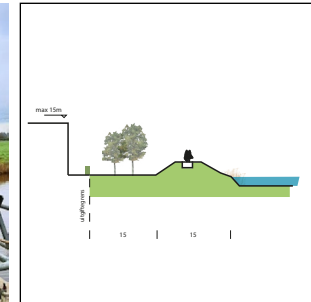
01 | RUIMTE VOOR HET BEEKDAL

UITGANGSPUNTEN



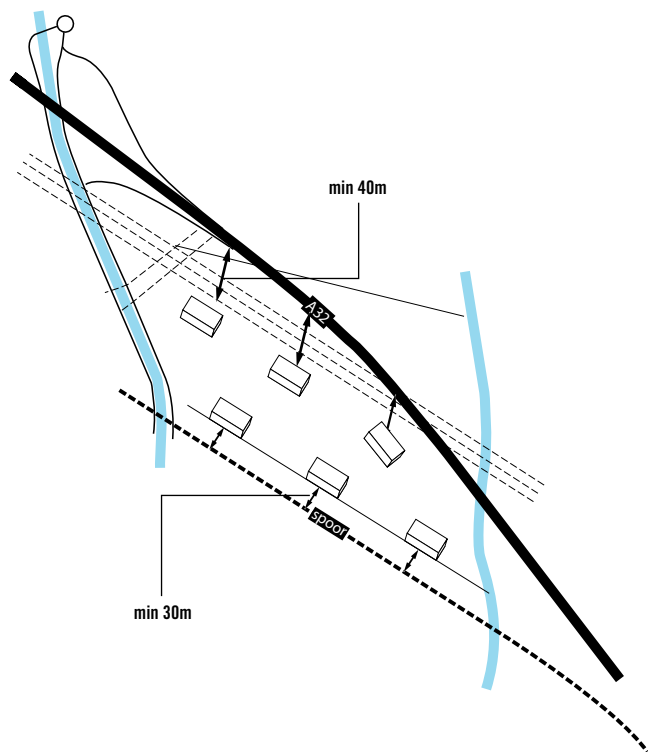
- Meer ruimte voor de robuuste groenblauwe structuur;
- Behouden/versterken openheid vanuit de snelweg en het spoor;
- Bereikbaar maken van het beekdal (recreatie);
- Ook als ecologische verbinding.

AMBITIE



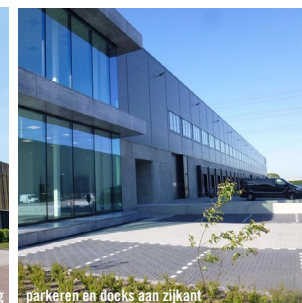
02 | AFSTAND VAN EN ORIËNTATIE OP SNELWEG EN SPOOR

UITGANGSPUNTEN

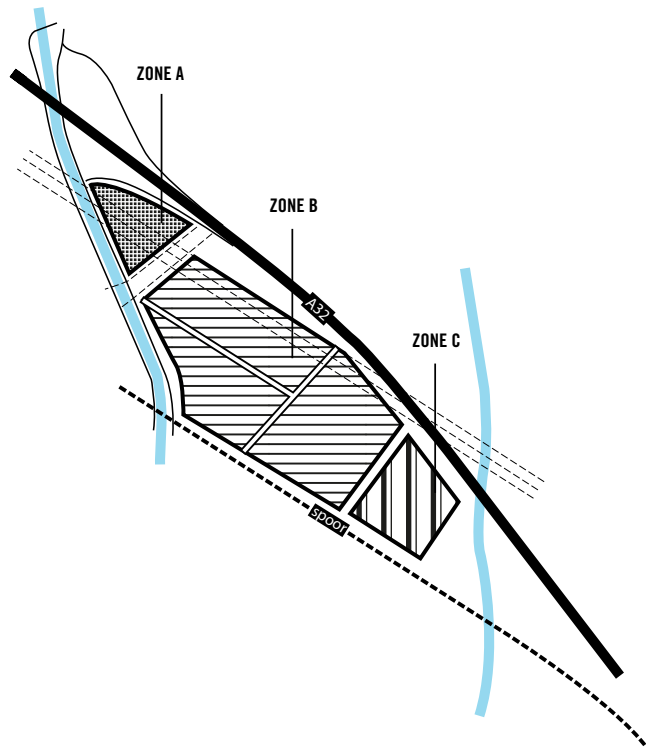


- Oriëntatie bebouwing aan snelweg: volgt de snelweg;
- Oriëntatie bebouwing aan spoor: parallel aan het spoor.

AMBITIE



UITGANGSPUNTEN



Beeldkwaliteit in 3 zones:

- Zone A: entree Meppel. Dit gebied ligt in de oksel van de A32 en Drentsche Hoofdvaart. Het is vanaf de snelweg gezien de entree tot Meppel. Verbijzondering in architectuur is gewenst, met alzijdige oriëntatie;
- Zone B: middengebied Noord III. Hart van het bedrijventerrein tussen A32 en het spoor. Representatieve bebouwing is gewenst, gewenste beeldkwaliteit is minder hoog dan in de andere twee zones;
- zone C: aan de Oude Vaart. In architectuur aansluiten bij het aangrenzende beekdal.

AMBITIE



zone A: verbijzondering architectuur

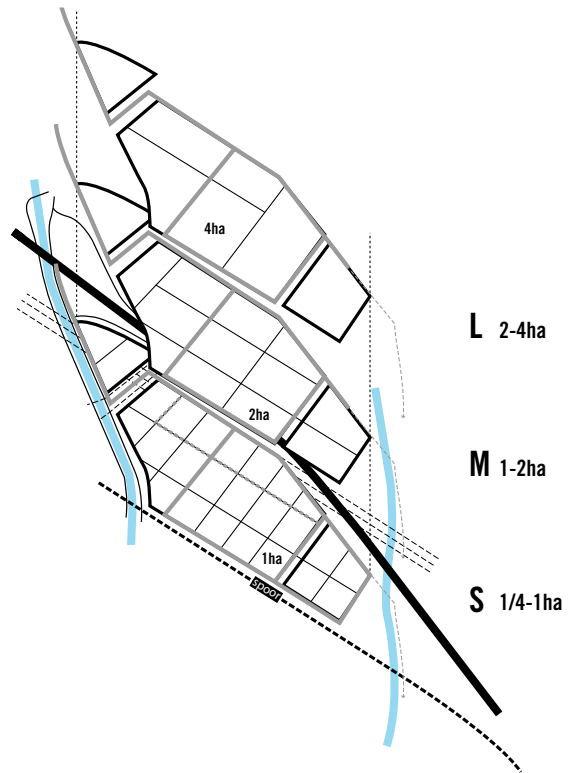


zone B:
representatieve uitstraling
neutraal kleurgebruik



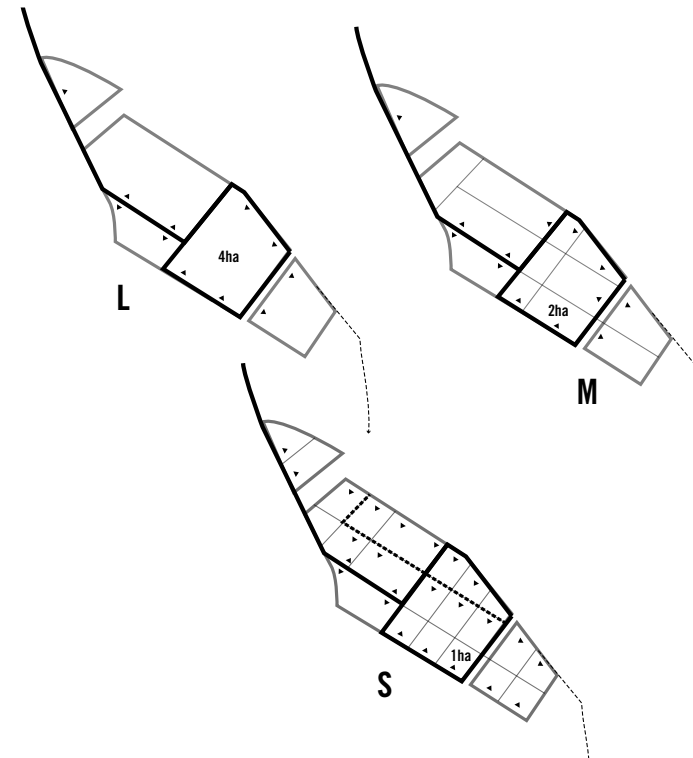
zone C: architectuur sluit aan bij beekdal,
en is zowel op wegen als beekdal georiënteerd

UITGANGSPUNTEN



- Het ruimtelijk raamwerk van Noord III bestaat uit een drietal grotere ontwikkelvlekken die dusdanig flexibel van opzet zijn, dat er zowel kleinere als grotere kavels gerealiseerd kunnen worden. Variërend van 1/4 tot 4 ha;
- Ook flexibiliteit in bouwhoogte in relatie tot bebouwingspercentage: een maximale bouwhoogte van 20m, met daaraan gekoppeld een bebouwingspercentage van max. 70%. Er is een afwijkingsmogelijkheid van 1,5x de bouwhoogte, zodat de maximale bouwhoogte 30m kan worden. In dat geval mag het bebouwingspercentage max. 60% zijn.

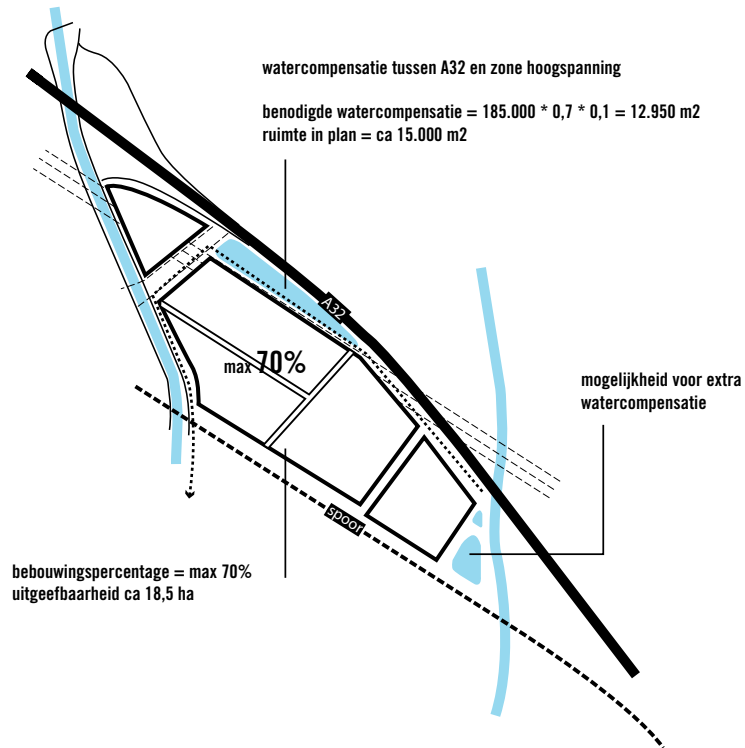
AMBITIE



- De hoofdontsluiting bestaat uit een centraal door het plangebied met aan de zuidzijde een lus. Doormiddel van de lus worden de verschillende bedrijfskavels ontsloten en is tevens een rondgang mogelijk over het bedrijventerrein;
- Indien er kleinere kavels (1/4 - 1 ha) ontwikkeld worden, dan worden secundaire, doorgaande verbindingen toegevoegd, zodat de kavels in de

05 | WATERCOMPENSATIE

UITGANGSPUNTEN

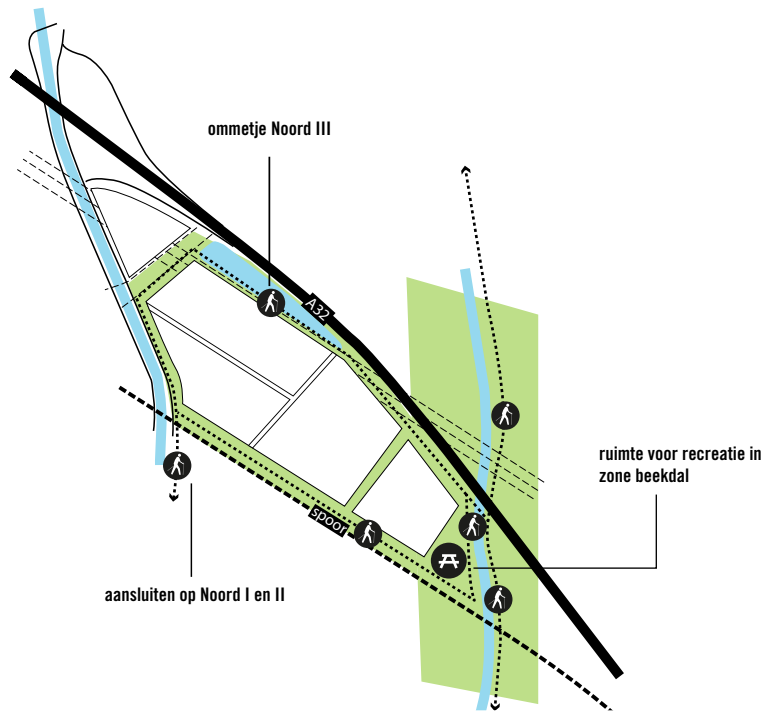


- De watercompensatie wordt opgelost in de zone tussen de A32 en de hoogspanningszone;
- De mogelijkheid doet zich voor om extra watercompensatie te realiseren in de groenzone grenzend aan het beekdal.

AMBITIE



UITGANGSPUNTEN

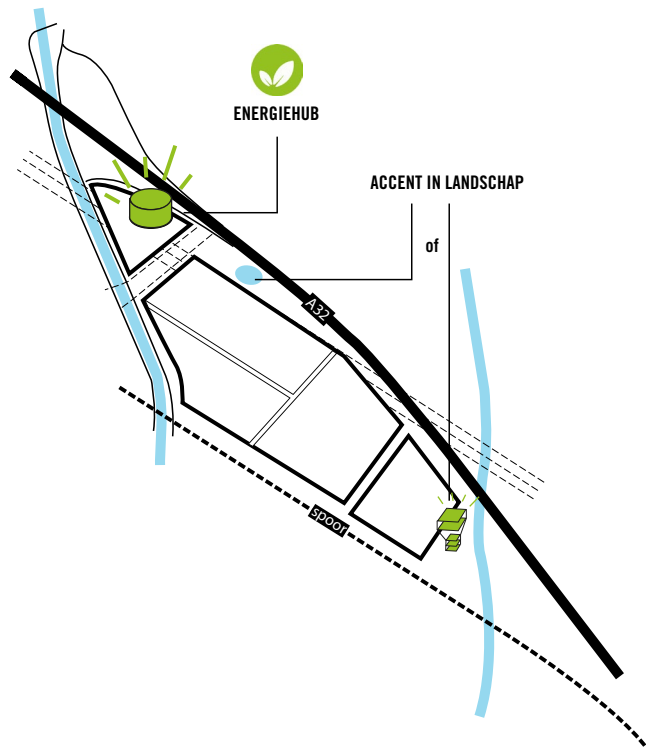


- Een gezonde werkomgeving voor werknemers, met voldoende bereikbaar groen in de nabijheid en goede voorzieningen voor langzaam verkeer. Een ommetje op Noord III behoort tot de uitgangspunten, waarbij de wandelroute ook langs de Oude Vaart loopt;
- Goede specifieke voorzieningen voor fietsers en voetgangers dienen aanwezig te zijn, om de fiets als vervoersmiddel voor woon-werkverkeer te stimuleren.

AMBITIE



UITGANGSPUNTEN

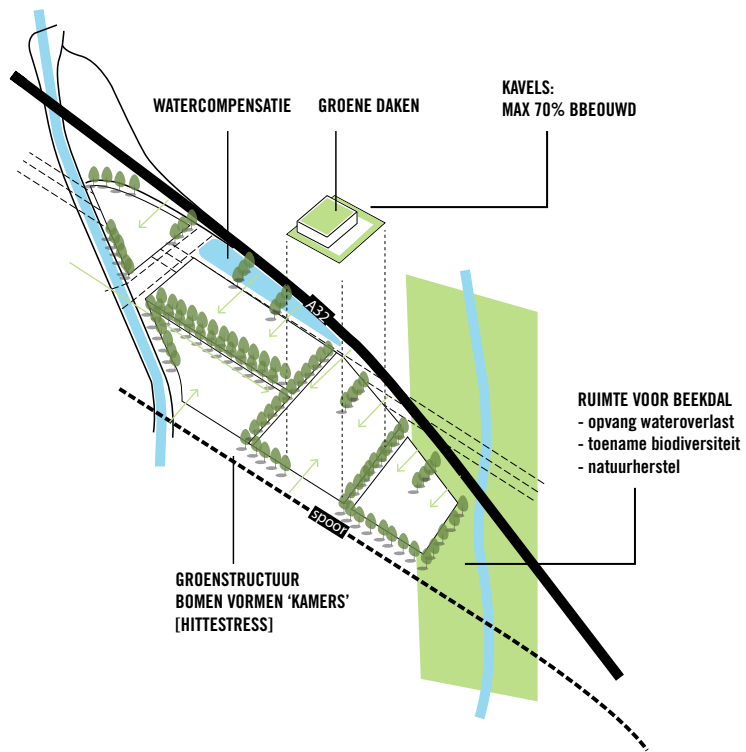


- Noord III vormt de entree tot Meppel. Momenteel ontbreekt een stedenbouwkundig/landschappelijk accent langs de A32. Vandaar dat de ambitie is in Noord III een stedenbouwkundig of landschappelijk accent te realiseren. Enkele inspirerende voorbeelden zijn hiernaast weergegeven.

AMBITIE



UITGANGSPUNTEN

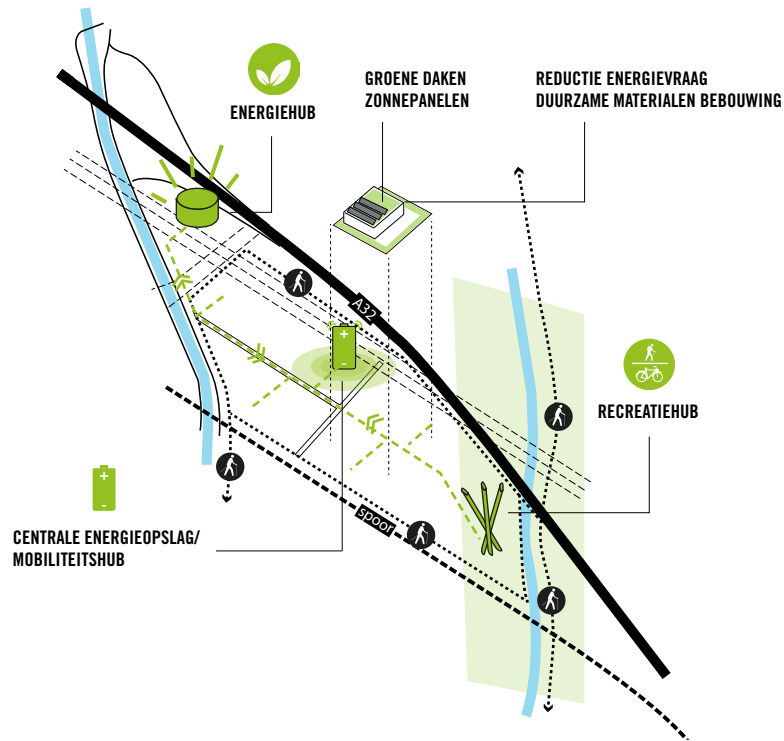


- Bedrijventerrein vormen de warmste plekken van Nederland, waarbij ze een stevig hitte-eilandeffect veroorzaken voor de omliggende gebieden. Maatregelen op het gebied van klimaatadaptatie dienen bij te dragen aan de klimaatdoelen en daarmee een prettiger en gezondere werkomgeving te creëren;
- Watercompensatie tussen de A32 en de hoogspanningszone en mogelijk in de zone van het beekdal dragen bij aan het opvangen van waterlast veroorzaakt door hevige regenbuien;
- Een robuuste groenstructuur, samen met maatregelen op de kavels (groene daken, halfverharde parkeerplekken) gaat hittestress tegen en zorgt voor een toename van de biodiversiteit.

AMBITIE



UITGANGSPUNTEN



- Reductie energievraag door: goede isolatie, drielaags glas, slimme ventilatie met wisselaar, warmtepomp en warmte/koude opslag in bodem, geen cv, geen airco, geen gasaansluiting.
- Duurzame (decentrale) bronnen die kunnen bijdragen aan de energiebehoefte: zonnepanelen op de daken en kleinschalige windturbines in de openbare ruimte - gekoppeld aan groen elektriciteitsnet, zoveel mogelijk gebruik van daglicht, zonnecollectoren voor warm tapwater, zoveel mogelijk duurzame facilitaire en IT voorzieningen.

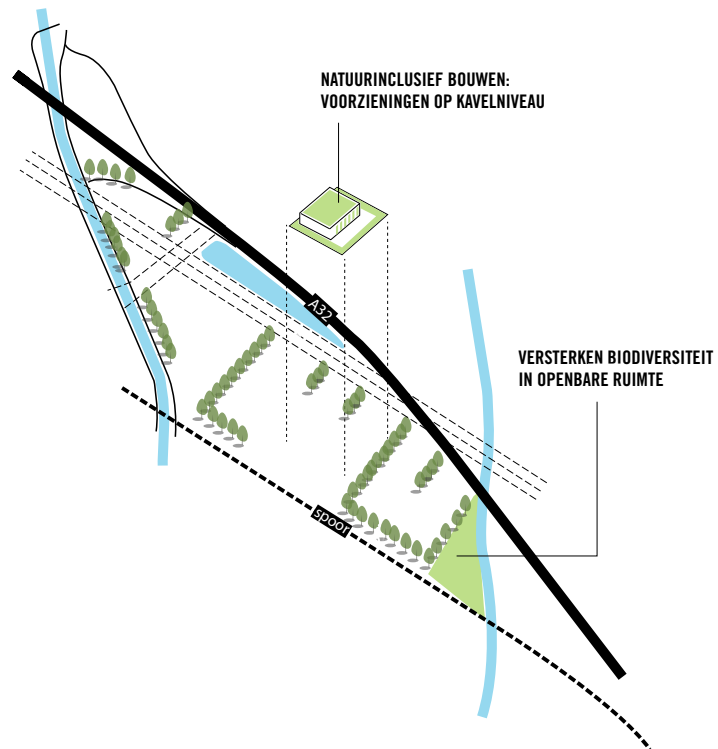
AMBITIE



- Duurzame materialen: Kantoren HSB (houtskeletbouw), houten kozijnen en zonweringpanelen en begroeiende gevels, de bestrating rondom het pand kan bestaan uit hergebruikte straatstenen. De MPG (verplicht bij aanvraag omgevingsvergunning) wordt als minimale norm gehanteerd.
- Stimuleren en ruimte voorzien voor het samen delen van mobiliteit om te besparen op ruimte voor mobiliteit, maar ook filedruk te verminderen en meer uit de netwerkfunctie van de verzameling bedrijven op het terrein te halen.

10 | NATUURINCLUSIEF EN DUURZAAM BOUWEN

UITGANGSPUNTEN

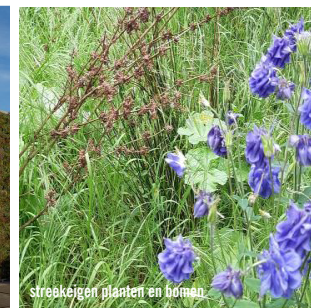


- Voorzieningen voor het versterken van de biodiversiteit in de openbare ruimte, maar ook op de kavels en in/aan de bedrijfsbebouwing.
- Voorbeelden hiervan zijn: nestkasten, insectenvoorzieningen als een bijentuin of insectenhotel, groene daken en gevels, tuinen, poelen, streekeigen beplanting en bomen.

Uitgangspunt is dat de kantoorgebouwen duurzaam gebouwd worden. De milieubelasting van de toegepaste materialen wordt getoetst aan de MPG en moet zo laag mogelijk gehouden worden, denk hierbij aan:

- Gebruik van bouwmaterialen met aandacht voor de wijze van toepassing, levensduur en hergebruik;
- Ambitie om met ecologisch en biologisch bouwen met natuurlijke, hernieuwbare materialen;
- Bij de bouw en het beheer van het gebouw moet er aandacht zijn voor gesloten kringlopen, zonder schadelijke emissies naar lucht, water en bodem.

AMBITIE



5 RICHTLIJNEN BEBOUWING EN KAVEL

BOUWHOOGTE

In het ruimtelijk raamwerk van Noord III wordt de bouwhoogte gerelateerd aan de omgeving en wordt aangesloten op de bouwhoogte van Noord I en II, zodat de nieuwe bebouwing past bij de betreffende maat en schaal van de bestaande omgeving.

Er wordt gestreefd naar flexibiliteit in de bouwhoogte, dit in relatie tot het bebouwingspercentage. Er geldt een maximale bouwhoogte van 20m, met daaraan gekoppeld een bebouwingspercentage van max. 70%. Er is een afwijkingsmogelijkheid van 1,5x de bouwhoogte, zodat de maximale bouwhoogte 30m kan worden. In dat geval mag het bebouwingspercentage max. 60% zijn.

De afwijking kan alleen worden verleend indien er geen sprake is van onevenredige aantasting van het straat- en bebouwingsbeeld, de milieusituatie, de verkeersveiligheid, de gebruiksmogelijkheden van de aangrenzende gronden, de sociale veiligheid en/of de externe veiligheid.

STEDENBOUWKUNDIG/ LANDSCHAPPELIJK ACCENT

Gezien Noord III de noordelijke entree vormt tot Meppel is het uitgangspunt een stedenbouwkundig of landschappelijk accent te realiseren aan de A32, zoals in de thematische uitgangspunten is aangegeven onder #7 stedenbouwkundig / landschappelijk accent. Het stedenbouwkundig accent kan in de vorm van een hoogteaccent, maar ook door een verbijzondering in architectuur en/of materialisering.

ROOILIJN

Ten behoeve van een aantrekkelijk en samenhangend bebouwingsbeeld zijn er richtlijnen opgesteld voor de rooilijn. Bebouwing dient zich zowel met de voorzijden op de A32 als het spoor te richten. Daarnaast hebben gebouwen altijd een voorzijde en representatieve gevel richting de interne ontsluitingsweg van Noord III.

Op de volgende pagina zijn de beeldrichtlijnen voor de bebouwing en kavels aangegeven. De referentiebeelden dienen ter inspiratie.

RICHTLIJNEN BEBOUWING EN KAVEL

RANDVOORWAARDEN

ROOILIJN

- Voorgevelrooilijn op min. 5m vanaf kavelgrens
- Afstand van gebouwen tot zijdelingse perceelsgrenzen min. 5m
- beperkte gebruiksmogelijkheden in 25m zone hoogspanningsleiding. Bebouwing min. 25m uit zone hoogspanningsleiding.
- Min. 60% van de voorgevel in rooilijn

BOUWHOOGTE

- Max. bouwhoogte van 20m

BEBOUWINGSPERCENTAGE

- Het bebouwingspercentage bedraagt max. 70% van het bouwperceel
- Max. verhardingspercentage bedraagt 80%

RICHTLIJNEN

ARCHITECTUUR

- Aansprekende architectuur aan de snelweg en aan het spoor. Tevens representatieve gevels met voldoende transparantie aan de interne ontsluitingsweg.

PARKEREN

- Parkeren voor zowel bezoekers als werknemers op eigen terrein realiseren achter de voorgevelrooilijn. Voor de kavels aan de A32 geldt dat parkeren aan de zijkanten van de kavels kan worden opgelost indien percelen niet onder de hoogspanningszone liggen. Indien percelen wel onder de hoogspanningszone liggen kan parkeren ook tussen het gebouw

ERFAFSCHIEDINGEN

- en de A32 worden opgelost mits een groene erfafscheiding (een lage aarde wal of lage groene haag) wordt toegepast om parkeren uit het zicht van de snelweg te houden.
- Een natuurlijk gemengde haag van 1,0m aan de voorzijde, eventueel in combinatie met een zwart spijlen hekwerk van max. 1,0m hoog vóór de voorgevelrooilijn.

De bedrijfspercelen die aan de A32 liggen dienen ook aan de zijde van de A32 een groene erfafscheiding te krijgen. Dit kan d.m.v. een lage groene haag of een lage aarde wal.

OPSLAG

- Functionele zone voor parkeren en laden en lossen en buiten opslag op zij- en achterterreinen (achter de voorgevelrooilijn)

RECLAME

- Reclame integreren in ontwerp pand; Ondergeschikt aan architectonische uitdrukking;

MATERIALISERING

- Eigentijdse, natuurlijke, duurzame en milieuvriendelijke materialen.

ORIENTATIE

- Transparante gevel aan representatieve zijden (met voldoende openingen in de gevel)

KLEURSTELLING

- Representatieve voorzetwanden rood-bruin. Overige bebouwing achter de voorzetwanden. Rest van de gevel een neutrale kleurstelling, zoals hout, donkere grijstinten en antraciet.

DAKEN

- Groene daken zoals een sedumdak worden aangemoedigd om hittestress en piekwaterbelasting te reduceren.

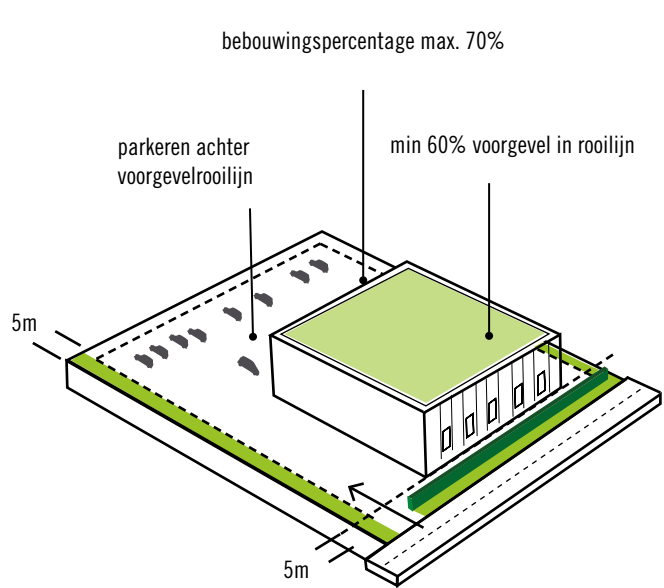


RICHTLIJNEN BEBOUWING EN KAVEL

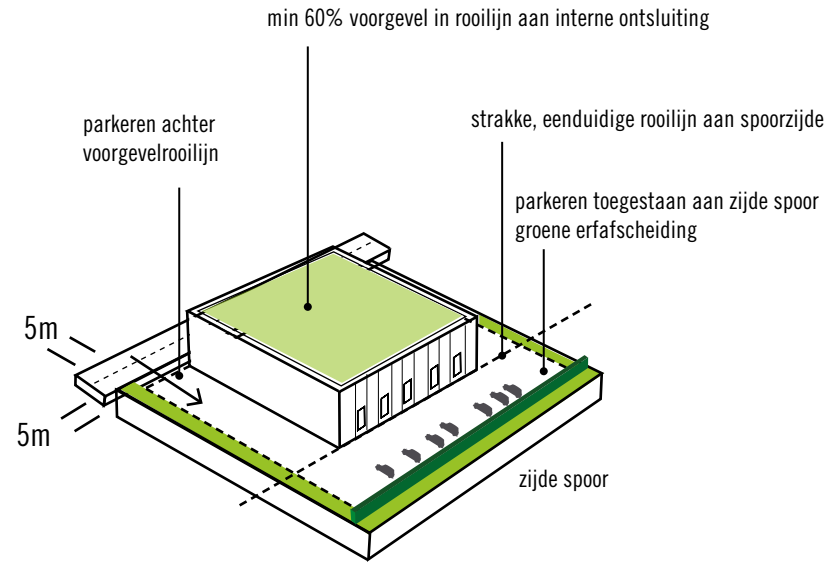


Afbeelding 10: bebouwingshoogten en stedenbouwkundig accent

RICHTLIJNEN BEBOUWING EN KAVEL

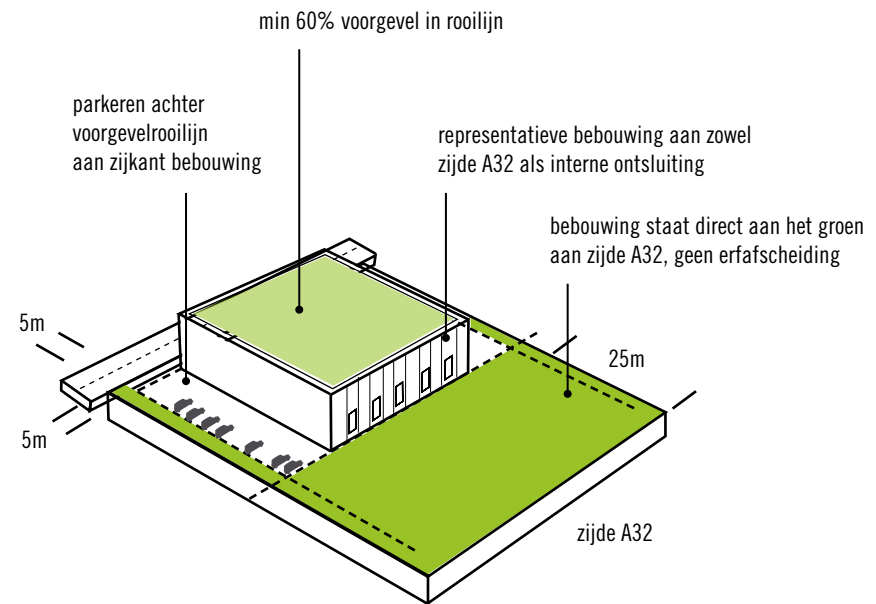
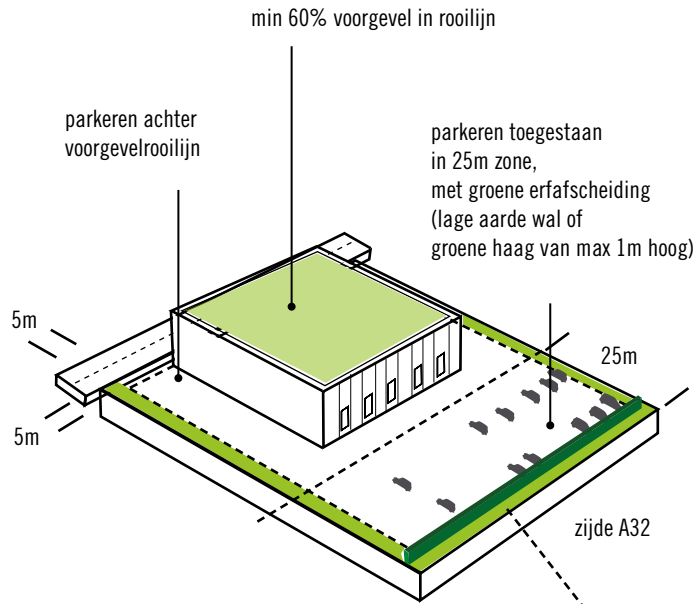


BASISRICHTLIJNEN VOOR BEBOUWING EN KAVEL



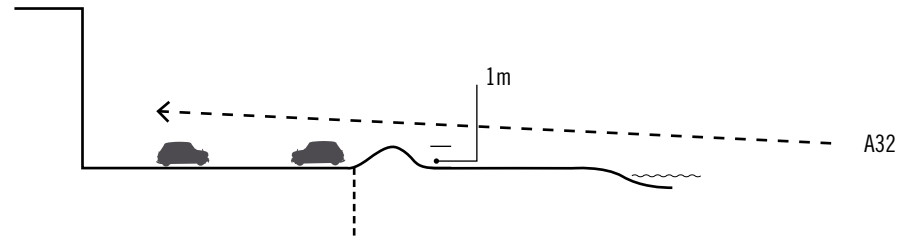
RICHTLIJNEN VOOR KAVELS AAN HET SPOOR

RICHTLIJNEN BEBOUWING EN KAVEL

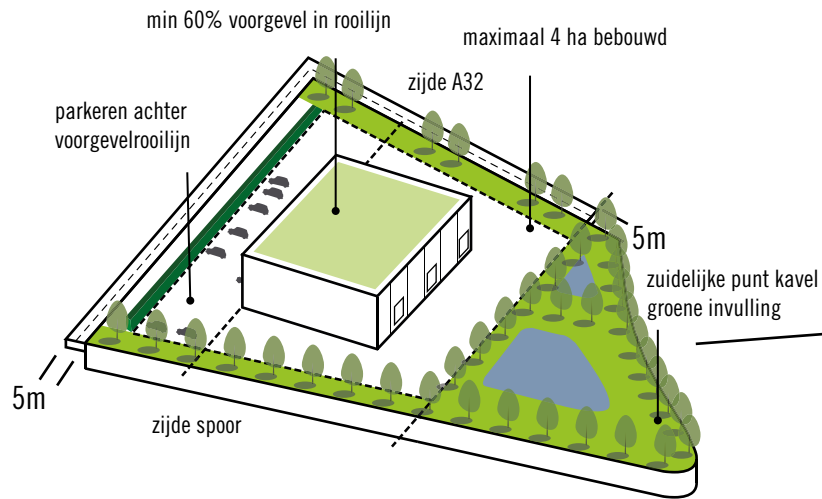


RICHTLIJNEN VOOR KAVELS AAN SNELWEG A32 A. KAVELS ONDER ZONE HOOGSPANNINGSLEIDING

RICHTLIJNEN VOOR KAVELS AAN SNELWEG A32 B. KAVELS TOT ZONE HOOGSPANNING, BEBOUWING DIRECT AAN HET GROEN

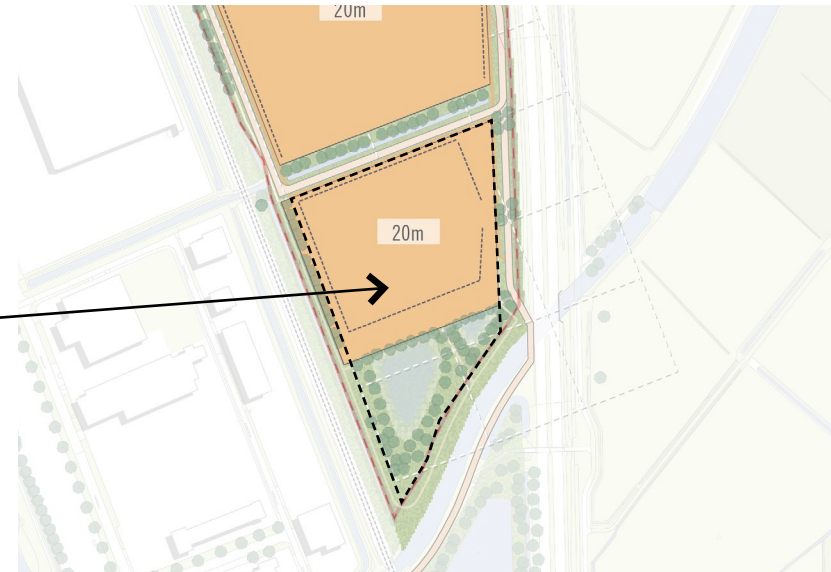


groene inpassing erfafscheiding dmv lage aarde wal (max 1m hoog)



AANVULLENDE RICHTLIJNEN VOOR ZUIDELIJKE KAVEL TRANSFORMATORSTATION

Voor het zuidelijke perceel zijn er aanvullende richtlijnen opgenomen wanneer het perceel ingevuld wordt als transformator station. Om het kavel landschappelijk in te passen komen er houtwallen en esrandbosjes aan de randen. De randen van zo'n robuuste houtwalstructuur zijn minimaal 5 meter breed en bij voorkeur 10 meter. De zuidelijke punt van het bedrijfskavel dient groen ingericht te worden om een versterking te vormen van de beekzone. Maximaal 4 ha wordt ingevuld als transformator station. De bebouwing zal met name de grootst opvallende massa vormen. Deze moet een relatie met het landschap aangaan middels natuurinclusief bouwen, verticale geleding, natuurlijke uitstraling, natuurlijke materialisatie.



Afbeelding 11: Locatie kavel



Afbeelding 12: Referentie natuurlijk uitstraling kavel

INSPIRATIEBEELDEN BEBOUWING EN KAVEL



5 RICHTLIJNEN OPENBARE RUIMTE

Het bedrijventerrein krijgt een groene uitstraling, waarbij de randen op verschillende manieren vormgegeven worden:

RAND A32

Langs de A32 krijgt het bedrijventerrein een representatieve uitstraling door de aanleg van een robuuste groenstructuur. Deze rand wordt onderdeel van de entree van Meppel. De groenstructuur loopt helemaal door tot aan het meest noordelijke deel bij het energiestation.

De groenstructuur aan de A32 bestaat uit Een dubbele bomenrij haaks op de A32 en de bedrijfskavels. Deze rand kenmerkt zich door open en dichte stukken. Transparantie van de groenzone en zichtbaarheid van de bedrijven (doorkijkjes tussen de bomen door) moeten zorgen dat representatieve bedrijfsgevels vanaf de A32 zichtbaar zijn.

Het groen heeft een parkachtige uitstraling en kan een uitloopgebied vormen voor omwonenden en mensen die werkzaam zijn op het bedrijventerrein.

RAND OUDE VAART

Bij de oude vaart wordt er meer ruimte gegeven aan het beekdal, waardoor deze vanaf de snelweg en het spoor beter zichtbaar wordt. Deze zuidelijke rand kenmerkt zich door een dynamische en natuurlijke uitstraling. Bomen kunnen losser aangeplant worden en gecombineerd worden met inheemse beplanting in informele beplantingsstructuren.

SPOORRAND

Deze zijde is evenals de A32zijde representatief, maar heeft een smallere groenstructuur, is ingetogen heeft een formelere groeninrichting. De groenzone wordt vormgegeven met een enkele bomenrij met wandelpad. De bomenrijen dragen bij aan de kenmerkende kamerstructuur en zorgen voor een zachte inpassing van de bedrijfsbebouwing. Doordat niet langs de gehele spoorzone met bomenrijen wordt gewerkt, ontstaat er een variatie: soms staan bedrijven direct met gevel aan het spoor en soms ingepast met een bomenrij.

INTERNE ASSEN

De interne assen op het bedrijventerrein zijn niet zo duidelijk zichtbaar als de buitenste randen.

De assen staan loodrecht op het spoor en de A32 en levert mooie zichtlijnen op.

Het zicht kan begeleid worden met informeel en ingetogen groen met een natuurlijke uitstraling: een enkele bomenrij met hoge grassen of bloemrijke onderbeplanting.

INSPIRATIEBEELDEN OPENBARE RUIMTE



FIETS EN WANDELPADEN

Het landschap en de groenzone worden toegankelijk voor fietsers en voetgangers. Er worden paden aangelegd die in verbinding staan met de omgeving: zowel het landschap als de aangrenzende bedrijventerreinen. Op deze wijze ontstaan er ommetjes voor zowel bewoners als de medewerkers van het bedrijventerrein.

WATER EN OEVERS

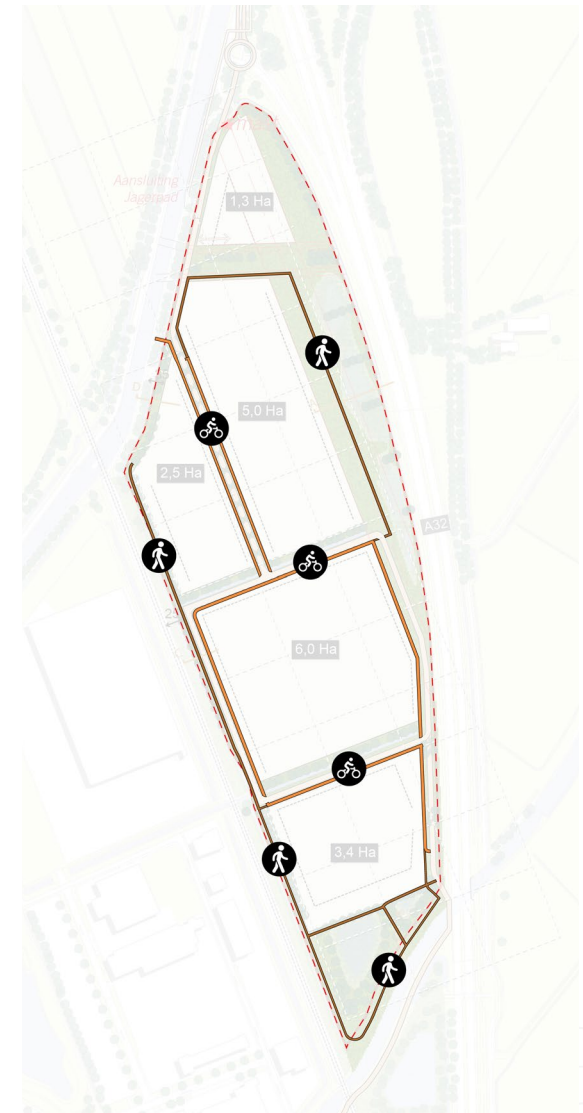
De waterpartijen worden aangelegd met een groot aandeel natuurvriendelijke oevers met licht-glooiende taluds (1:3 of flauwer) of een onderwatertalud en ecologisch oeverbeheer. In combinatie met het flexibele natuurlijke peilbeheer ontstaan vitale rietoevers met een grote rijkdom aan karakteristieke planten en dieren. Vooral vissen vogels zullen opvallend aanwezig zijn.

BEPLANTING

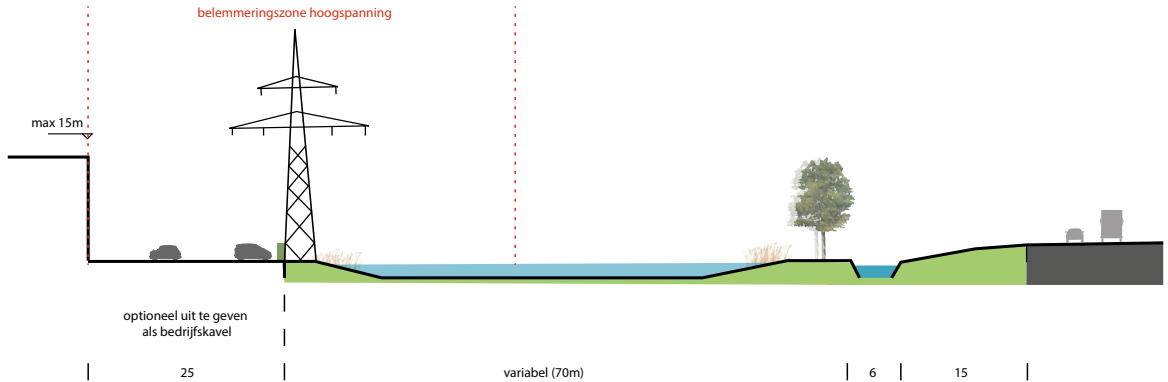
Aan de randen van het bedrijventerrein wordt gekozen voor inheemse soorten met een rijke bloei. Inheemse soorten zijn aanzienlijk rijker aan insecten dan uitheemse boomsoorten, waarbij vooral bloeiende besdragende soorten veel vogels en vlinders aantrekken. Op het bedrijventerrein zelf zijn ook niet inheemse soorten mogelijk. Bij de aanleg van zoom- of mantelvegetatie is oplopende beplanting van laag naar hoog belangrijk.

ECOLOGISCH BERMBEHEER

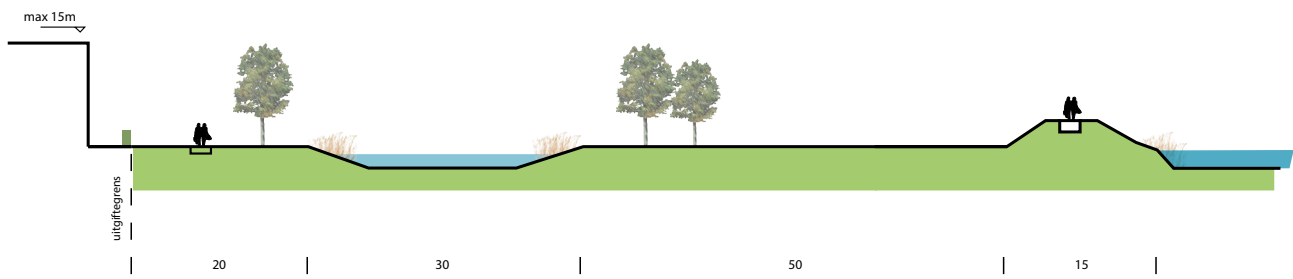
Uitgangspunt voor de groene randen van het bedrijventerrein en de centrale groene as is ecologisch bermbeheer. Dit bestaat uit gefaseerd maaien en afvoeren. Door het maaisel af te voeren wordt de bodem langzaam voedselarmer. Op voedselarme grond gedijen veel inheemse bloeiende planten beter en is de grasconcurrentie minder.



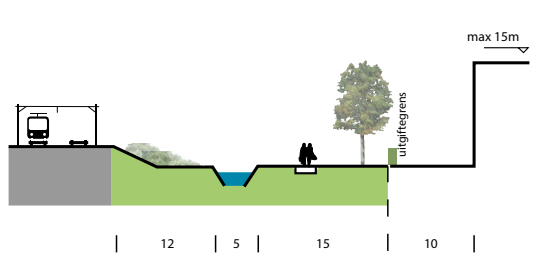
Afbeelding 16: fiets- en wandelpaden Noord III



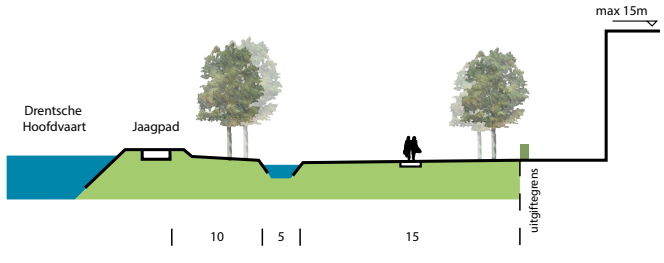
PROFIEL A32



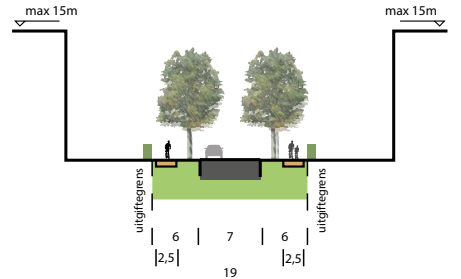
PROFIEL OUDE VAART



PROFIEL SPOOR



PROFIEL DRENTSCHE HOOFDVAART



PROFIEL CENTRALE ONTSLUITINGSWEG

PROFIELTEKENINGEN

RHO ADVISEURS



LEEWARDEN - ROTTERDAM - DEVENTER - MIDDELBURG - EINDHOVEN