



28-10-2002  
Proces tot Startnotitie

# Inhoudsopgave

INLEIDING.....	4
<i>M.e.r.-procedure</i> .....	4
<i>Samenhang</i> .....	5
<i>Plandocument</i> .....	5
ACHTERGRONDEN.....	6
<i>Taakstelling</i> .....	6
<i>Locatiekeuze</i> .....	7
<i>Plangebied</i> .....	8
<i>Dichtheden en bouwtempo</i> .....	8
UITGANGSPUNTEN.....	10
<i>Programma</i> .....	10
<i>Ontwikkelingstraject</i> .....	10
<i>Water</i> .....	10
<i>Verkeer</i> .....	10
<i>Relaties</i> .....	11
<i>Landschap en Ecologie</i> .....	11
NAAR EEN PLAN.....	12
<i>Wonen</i> .....	12
<i>Voorzieningen</i> .....	12
<i>Ruimtelijke Ordening</i> .....	13
<i>Verkeer</i> .....	14
MODELONTWIKKELING.....	16
<i>Werkatelier</i> .....	16
<i>Water</i> .....	16
<i>Verkeer</i> .....	18
<i>Overige aspecten</i> .....	19
MODELLEN.....	20
<i>A2 Waterwijk</i> .....	22
<i>B3 Hoog-Laag</i> .....	23
<i>B1 Hoge ruggen</i> .....	24
<i>C1 Ontginnen</i> .....	25
<i>C1 Eilanden</i> .....	26
VERVOLG.....	28
COLOFON.....	30
BILAGE.....	32

# Inleiding

Op 1 januari 1998 is de gemeente Meppel ontstaan uit de voormalige gemeenten Meppel en Nijeveen en delen van de voormalige gemeenten Havelte, Ruinerwold en De Wijk.

In oktober 2000 heeft de gemeenteraad van Meppel de Ontwikkelingsvisie Meppel 2030 vastgesteld. In deze visie worden de ruimtelijke, economische en sociale ontwikkelingen van de stad tot aan 2030 omschreven in een integraal verband.

Op dit moment wordt de Ontwikkelingsvisie vertaald in een structuurplan.

In de Ontwikkelingsvisie wordt het gebied tussen Meppel en Nijeveen benoemd als grote nieuwe woningbouwlocatie voor Meppel. De locatie heeft nog geen naam. In de Ontwikkelingsvisie wordt gesproken over de 'Nijeveense Polder' maar deze naam is uiteindelijk niet overgenomen. De historische verenigingen in de gemeente hebben het verzoek gekregen over de naamgeving te adviseren en op basis van deze adviezen zal de uiteindelijke naam gekozen worden. In dit plandocument wordt over het algemeen gesproken over 'het gebied tussen Meppel en Nijeveen' en soortgelijke omschrijvingen.

## M.e.r.-procedure

Op het realiseren van een woonwijk met de omvang van het gebied tussen Meppel en Nijeveen rust de wettelijk plicht de procedure voor de milieueffectrapportage (m.e.r.-procedure) te volgen. Deze procedure heeft als doel de milieueffecten van het realiseren van de wijk in een vroegtijdig stadium in de planvorming te betrekken.

De procedure voor de milieu-effectrapportage kent een aantal stappen:

De startnotitie:

In deze notitie geeft het College van B&W, als initiatiefnemer in de planvorming;

- een globale omschrijving van de voorgenomen activiteit, het realiseren van de woonwijk,
- een globale omschrijving van de verwachte milieu-gevolgen

B&W zal de startnotitie aanbieden aan het bevoegd gezag, de gemeenteraad.

De raad maakt de startnotitie openbaar bekend. Dit is de formele start van de m.e.r.-procedure.

Inspraak en advies

Vervolgens start een traject van inspraak en advies.

- De inspraakfase vindt op de gebruikelijke wijze plaats; de startnotitie ligt ter visie en inspraakreacties kunnen ingediend worden.
- De adviesfase ziet er als volgt uit: de commissie voor de milieueffectrapportage (een bij wet ingesteld landelijk commissie) stelt een advies op voor **richtlijnen** voor het MER (het Milieu Effect Rapport), waarin inspraakreacties worden meegenomen.

Op basis van dit advies stelt de gemeenteraad de **richtlijnen** vast waaraan het MER moet voldoen. De raad geeft met deze **richtlijnen** aan B&W aan welke planalternatieven zij uitgewerkt wil hebben en welke milieueffecten hierbij specifieke aandacht verdienen. Het staat de gemeente vrij andere effecten (b.v. kostenafwegingen) mee te nemen in het MER of in een begeleidende rapportage.

Het opstellen van het MER rapport.

In het MER rapport worden de in de richtlijnen aangegeven planalternatieven en (milieu)effecten beschreven. Dit rapport is geen op zichzelf staand document, het hoort naadloos aan te sluiten bij het bestemmingsplan. Op basis van de onderzochte effecten wordt van de verschillende alternatieven die in het MER zijn beschreven er één uitgewerkt tot voorontwerp bestemmingsplan. In dit geval wil de gemeente Meppel het MER tegelijkertijd met het voorontwerp bestemmingsplan in de inspraak brengen.

Toetsing en Procedures

Vanaf het moment dat het MER en voorontwerpbestemmingsplan zijn gepubliceerd is de bestemmingsplanprocedure leidend. De plannen volgen de gebruikelijke r.o-procedure.

Als afsluiting van het m.e.r.-onderdeel volgt nog een **toetsingsadvies** door de Commissie voor de milieueffectrapportage. Deze beoordeelt of het MER aan de **richtlijnen** voldoet: of wel onderzocht is wat de gemeenteraad gevraagd heeft te onderzoeken.

## Evaluatie

Tenslotte kent de m.e.r.-procedure de verplichting tot het doen van een evaluatie van de milieu-gevolgen aan het einde van de activiteiten.

## Samenhang

De gemeente Meppel wil de m.e.r.-procedure niet alleen gebruiken om de milieueffecten te beschrijven, maar ook benutten in de integrale planvorming. Immers wordt in elk groot integraal planproces op basis van een aantal modellen gekeken wat de effecten zijn alvorens een keus te maken. We grijpen in dit geval dus de m.e.r.-procedure aan als een soort katalysator voor het planproces. Hiermee vangen we twee vliegen in een klap:

- de m.e.r.-procedure wordt optimaal benut waarvoor hij bedoeld is, de milieueffecten worden op het juiste moment, op het juiste detailniveau goed onderzocht
- de m.e.r.-procedure levert geen vertraging op voor de planvorming, in tegendeel, de planvorming loopt mee met de m.e.r.-procedure

In alle fasen van de m.e.r.-procedure zullen dus naast de milieuaspecten ook alle andere belangrijke aspecten op een zelfde schaal- en detailniveau aan de orde gesteld worden, zodat een integrale afweging mogelijk is. De m.e.r.-procedure is overigens niet bedoeld om uiteindelijk de keus voor het meest milieubewuste alternatief af te dwingen. Wel eist de m.e.r.-procedure een onderbouwing van de uiteindelijke keuze.

De m.e.r.-procedure en de hierop volgende bestemmingsplan procedure kennen een aantal formele momenten waarop de gemeenteraad om besluitvorming gevraagd wordt. In overleg tussen college van B&W en raad kunnen hier andere formele en informele momenten aan worden toegevoegd.

## Plandocument

Dit plandocument is een onderdeel van de eerste stappen die worden ondernomen in de planvorming voor deze woonwijk. De inhoud van dit plandocument is input voor de startnotitie van de m.e.r.-procedure. In het plandocument staat allereerst omschreven welke keuzes al gemaakt zijn (locatie, uitgangspunten) en waarop deze gebaseerd zijn (hoofdstukken 'Achtergronden' en 'Uitgangspunten'). Ten tweede is in dit plandocument verslag gedaan van de eerste stappen in de planvorming van de woonwijk, resulterend in een 4 tal modellen en een tweetal varianten.

Het plandocument is een procesdocument. Naarmate het planproces vordert zal ook het plandocument aangevuld worden. Het meest concreet is dat in dit plandocument te zien in de bijlage. De lijst die is opgenomen in de bijlage betreft zaken die in het vervolg van het planproces uitgewerkt zullen worden.

# Achtergronden

De keus voor zo'n grote nieuwbouwlocatie en de ruimtelijke keuze voor de locatie tussen Meppel en Nijeveen zijn niet zomaar gemaakt. In het onderstaande een toelichting op deze keuzen.

## Taakstelling

Bij de gemeentelijke herindeling is de noodzaak van uitbreidingsmogelijkheden voor Meppel al onderstreept. De gemeente Meppel is dan ook in het Provinciaal Omgevingsplan (POP) van de provincie Drenthe aangewezen als streekcentrum.. Over streekcentra staat in het POP onder andere het volgende geschreven:

"Deze kernen (Assen, Emmen, Hoogeveen en Meppel) vormen het zwaartepunt bij de verdere verstedelijking van Drenthe. ... Voor de ontwikkeling van de woonfuncties is de doelstelling, dat de streekcentra voortdurend kunnen voldoen aan de reële vraag naar woonruimte, die daar optreedt, zowel lokaal als vanuit de regio. ... Dit wordt mede gemotiveerd door de wens, de omgevingskwaliteit van de provincie als geheel zoveel mogelijk te handhaven. Als de streekcentra hun taakstelling waarmaken, dan vermindert dat namelijk de suburbanisatie-druk op de kernen in hun omgeving." (uit Provinciaal Omgevingsplan, Provincie Drenthe, december 1998)

Concreet wordt voor de gemeente Meppel in het POP het getal genoemd van 2100 woningen tussen 1995 en 2009 (140 won/jaar). Dit getal is echter voorzien van een '+' teken. De verklaring van dit teken is als volgt:

"Bij andere kernen met geen of weinig ruimtelijke beperkingen in de omgeving is in kolom 5 een plusteken geplaatst. Dat wil zeggen dat de bouw van een groter aantal woningen dan het berekende aantal ook aanvaardbaar is. Of die behoefte er is wordt mede bepaald door de demografische ontwikkeling en de vraag op de woningmarkt. De mate waarin er meer gebouwd kan worden wordt opengelaten en afhankelijk gesteld van de kwaliteit en de beoordeling van de desbetreffende bestemmingsplannen."

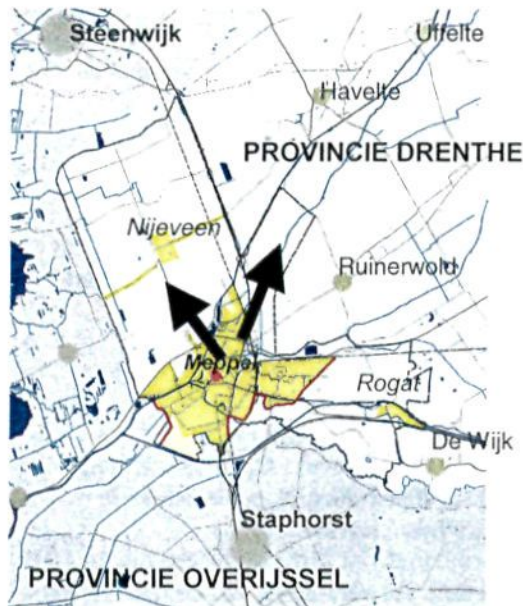
In de nota Wonen van de provincie Drenthe (oktober 2001) is voor Meppel een beleidsscenario aangegeven van zo'n 1200 woningen van 2000-2004 (240 won/jaar).

In de Ontwikkelingsvisie Meppel 2030 wordt natuurlijk ook ingegaan op de door de provincie gestelde woningbouwtaakstelling. Uitgegaan is van een productie van 250 tot 300 woningen per jaar.

In de Ontwikkelingsvisie 2030 is een duidelijke relatie gelegd tussen nieuwbouw en herstructurering. Kwantitatief is in herstructureringslocaties ruimte voor zo'n 1000 tot 1100 woningen (500 tot 600 woningen tot 2015). Dit betekent dat de rest van de capaciteit gevonden moet worden in uitbreidingslocaties. Een klein deel hiervan, zo'n 400 tot 500 woningen (100 tot 200 tot 2015) is gepland in kleinere in- of uitbreidingen bij de dorpen (Nijeveen en Rogat). De overige woningen zullen gebouwd worden in grotere uitbreidingslocaties bij Meppel.

De eerste uitbreiding van Meppel zal plaatshebben in het zuiden van de stad in het plan Berggierslanden. In dit plan is ruimte voor 1000 woningen. Het Bestemmingsplan voor dit plan zal binnenkort door de gemeenteraad worden vastgesteld. Naar verwachting kan de bouw eind 2003 of begin 2004 van start. Met het gestelde bouwtempo zal dit plan in 2007 zijn voltooid. Vanaf 2006 komt het gebied tussen Meppel en Nijeveen in beeld als nieuwe uitbreidingslocatie. In dit gebied wordt in de Ontwikkelingsvisie uitgegaan van 5300 woningen.

## Locatiekeuze



De keuze voor de locatie tussen Meppel en Nijeveen als nieuwe woningbouwlocatie komt grotendeels voort uit een negatief keuzeprocess (de onmogelijkheden van andere locaties). Op de kaart hiernaast is te zien hoe Meppel is gelegen in de regio. Met de ontwikkeling van de wijk Berggierslanden in het zuiden heeft Meppel aan deze zijde de grenzen van haar grondgebied en dat van de provincie Drenthe bereikt. De provincie Drenthe stelt in het POP geen uitbreidingsrichting of uitbreidingslocaties, maar geeft wel door middel van contourlijnen die gebieden aan die van bebouwing gevrijwaard dienen te blijven. Middels de rode contouren (zie kaart) wordt aan gegeven waar geen verdere stedelijke uitbreiding mag plaatsvinden. Voor Meppel betekent dit dat ontwikkeling richting Zuidoosten in het provinciaal beleid wordt uitgesloten. Derhalve blijven er voor Meppel twee mogelijke ontwikkelingsrichtingen over (zwarte pijlen op de kaart), zijnde richting het Noordoosten (Ruinerwold/Havelte) of richting het Noordwesten.(Nijeveen). Dit wordt ook in het POP aangegeven.

Vele argumenten spreken voor de ontwikkeling in de richting van Nijeveen:

**Compacte stad:** De locatie Nijeveen is groter, sluit dichtter aan op de bestaande stad en ligt gunstiger te opzichte van het stadscentrum. Op de locatie richting Ruinerwold zal de wijk altijd een wijk **bij** Meppel worden in plaats van een wijk **van** Meppel.

**Barrières:** Beide locaties kennen infrastructurele barrières maar richting Ruinerwold zijn deze vele malen groter dan richting Nijeveen

In de Ontwikkelingsvisie Meppel 2030 is dan ook de locatie tussen Meppel en Nijeveen aangewezen als grote uitbreidingslocatie na Berggierslanden (2006 t/m 2030). In de visie wordt dit gebied nog 'de Nijeveense polder' genoemd. De locatiekeuze is in de Ontwikkelingsvisie als volgt omschreven:

"De Nijeveense polder bezit een aantal troefkaarten. De binnenstad is nabij en ruimtelijk is er de kans om de locatie goed met de bestaande stad te verbinden. De polder biedt een landelijke woonomgeving, die -indien deze zorgvuldig wordt benut- de goede woonkwaliteit kan bieden, waarnaar de moderne woonconsument op zoek is. De polder biedt de kans om unieke woonmilieus te ontwikkelen."

De locatie richting Ruinerwold wordt in de visie genoemd als mogelijke toekomstige locatie voor bedrijventerreinen. Van beide ontwikkelingen (woningbouw richting Nijeveen en bedrijven richting Ruinerwold) was al sprake ten tijde van de gemeentelijke herindeling.

## Plangebied



Uit: Ontwikkelingsvisie Meppel 2030

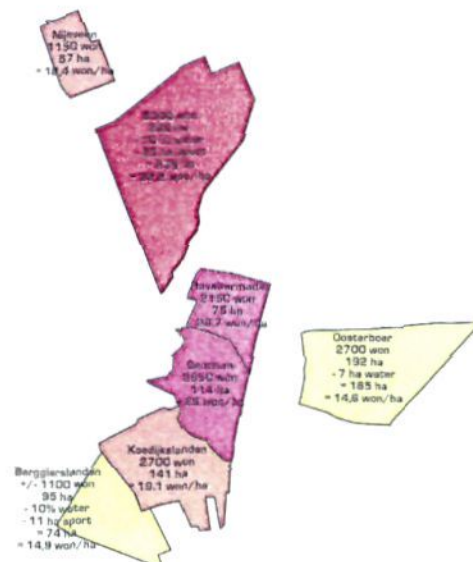
Het plangebied zoals dat in de Ontwikkelingsvisie is aangegeven wordt aan de zuidzijde begrensd door de Steenwijkerstraatweg en de provinciale weg N375. De Westelijke begrenzing wordt gevormd door de gemeente en provinciegrens. De noordelijk grens wordt gevormd door een watergang die in de volksmond wordt aangeduid als 'de waterleiding'. De oostelijke grens wordt gevormd door de Spoorlijn Meppel-Steenwijk. Deze laatste grens kan arbitrair worden genoemd omdat in het beperkte gebied tussen de Spoorlijn en de iets oostelijk gelegen A32 grootschalige infrastructurele maatregelen nodig zullen zijn voor de ontsluiting van de nieuw te bouwen woonwijk. De oostelijke grens ligt dus eigenlijk tegen de rijksweg A32. In dit plangebied moet naast 5300 woningen en bijbehorende voorzieningen ruimte zijn voor: stedelijke sportvoorzieningen, AZC, water. Verder zal er ruimte nodig zijn voor een goede verkeerskundige en landschappelijke inpassing van de woonwijk.

## Dichtheden en bouwtempo



De gemiddelde dichtheid van de bestaande wijken in Meppel varieert van ruim 25 won/ha. (woningen per hectare) tot krap 15 won/ha. Hierbij valt op dat de nieuwste ontwikkelingen (Oosterboer en Berggierslanden) beide de 15 won/ha nauwelijks halen. Van alle bestaande wijken kan gesteld worden dat de dichtheden min of meer gelijkwaardig over de wijken zijn verdeeld. De gemiddelde dichtheid in Nijeveen is zo'n 16 won/ha. Ook hier is de verdeling gelijkmatig.

Als de 5300 woningen die in de Ontwikkelingsvisie zijn gepland over het gehele plangebied worden verspreid dan komt de woonwijk op een dichtheid van slechts 8 won/ha. Als alle 5300 woningen in het oostelijk deel van het plangebied gebouwd zouden worden dan zou de dichtheid 22 won/ha worden. Dit betekent dat in het plangebied in ieder geval voldoende ruimte geboden wordt voor alle gevraagde functies. In de verschillende varianten wordt op een verschillende manier met de verdeling van dichtheden om gegaan.



Woonwijk	Aantal Woningen	Bouwtijd	Bouw-tempo
Tussen Meppel en Nijeveen	5300	2006-2030	250 tot 300 won/jaar
Koedijkslanden	2700	1970-1980	270 won/jaar
Oosterboer	2700	1980-1995	200 won/jaar
Berggeirslanden	1000	2004-2007	+/- 300 won/jaar
Nijeveen dorp	1160 (in 1999)		
Kattenbroek (Amersfoort)	5000	1990-1994	1000 won/jaar

Het geplande bouwtempo ligt met gemiddeld 250 tot 300 won/jaar op een voor Meppel normaal niveau. Landelijk gezien is dit bouwtempo echter laag te noemen. Het woningaantal ligt met 5300 woningen voor Meppel hoog. De combinatie van een groot aantal woningen en een laag bouwtempo betekent dat de bouwtijd met ongeveer 25 jaar erg lang wordt. De wijk kan hierdoor onmogelijk vergeleken worden met woonwijk van vergelijkbare omvang in bijvoorbeeld het westen van het land. In Kattenbroek in Amersfoort, zijn bijvoorbeeld in 5 jaar tijd 5000 woningen gebouwd.

Alleen al door de lange bouwtijd zal de wijk dus een echt Meppelse identiteit krijgen. Om deze identiteit goed tot zijn recht te laten komen moet aan een aantal randvoorwaarden voldaan worden. Door de lange bouwtijd is faseerbaarheid en flexibiliteit zeer belangrijk. Enige reële inschatting voor de woningbouwmarkt (en dus het werkelijke bouwtempo) en de ontwikkelingen in het planologisch beleid zijn nu onmogelijk te doen voor de gehele bouwperiode. Wel staat vrijwel vast dat zowel de woningbouwmarkt al het planologisch beleid niet over de gehele bouwperiode constant zullen blijven.

Als basis voor de fasering ligt een opdeling in afgeronde ruimtelijke clusters voor de hand. Dit wordt nader uitgewerkt omdat de maat van de gekozen eenheden sterk afhangt van allerlei aspecten zoals verkeersaspecten en het gewenste voorzieningenniveau.

# Uitgangspunten

Over de invulling van het plangebied is nog veel onbekend. Toch zijn er in het verleden, en met name in de Ontwikkelingsvisie 2030 al een aantal uitspraken gedaan die bepalend zijn voor het vervolgtraject. Deze uitgangspunten zijn in het onderstaande opgesomd.

## Programma

- 5300 woningen
- bovenwijkse voorzieningen op het gebied van:
  - sport 20/25 ha
  - recreatie en recreatief medegebruik van de omgeving
  - asielzoekersopvang voor 250 personen
- detailhandel op wijkniveau
- wijkvoorzieningen (basisonderwijs, kinderopvang, sociale en medische voorzieningen, ouderenzorg etc.). Hierover is in de Ontwikkelingsvisie 2030 het volgende gezegd  
"Naar ons oordeel moeten we de aard en omvang van "standaardclusters" per wijk of buurt niet vastleggen. Juist in zaken als deze heeft het realiseren van maatwerk een essentiële charme, hetgeen ook altijd een positief kenmerk van Meppel is geweest. Desondanks moeten we steeds ruimte in oppervlakten (en volumes) reserveren. ... Het naar de randen van de wijken brengen van voorzieningen moet worden vermeden (financieel misschien wel maar sociaal niet rendabel !). Ten aanzien van veel ruimte vragende (veld)sporten is dat moeilijker, maar de bereikbaarheid en sociale veiligheid vragen dan extra aandacht. ...  
De gewenste flexibiliteit vraagt steeds om creatieve invullingen. Vermeden moet worden dat lege stukken grond te lange tijd wachten op draagvlak, organisatie- en werkontwikkeling en daarmee op inhoudelijke bestemming. Te overwegen is in de bebouwing of in de aankleding van het gebied elementen op te nemen die naar behoefte van functie kunnen veranderen."

## Ontwikkelingstraject

- de omvang van de ontwikkeling en het bouwtempo vragen specifieke, flexibele oplossingen.
- gefaseerde invulling in meerdere clusters te beginnen in het oostelijk plandeel
- minimale clustergrootte woning op basis van draagvlak voor 2 basisscholen: 1400 woningen
- bouwen volgens het convenant 'Duurzaam bouwen Drenthe'.

## Water

- water als belangrijk element in eerste instantie vanuit de randen (functies nog onderzoeken)
- minimaal 10% bruto oppervlak als waterberging, combinatie met natuur is mogelijk, voor combinatie met recreatie is meer oppervlakte nodig; hierover is in de Ontwikkelingsvisie 2030 het volgende gezegd:  
"Voor de functie van waterberging voor stedelijke uitleggebieden geldt dat deze ca. 10% van het bruto oppervlak van de uitleg moet bedragen. Concreet betekent dit voor de uitbreiding in de polder Nijeveen een oppervlakte van ca. 30 hectare. In combinatie met de Bremenberglas betekent dit 60 hectare water als minimale basis."

## Verkeer

- de basis voor een verkeersveilig ontwerp ligt in het stedenbouwkundig ontwerp. De plaats van functies in het ontwerp, de geplande verkeersstructuur en de directe omgeving van de weg zijn van invloed op het verplaatsings- en verkeersgedrag van de gebruikers. Keuzes op ontwerpniveau hebben grote gevolgen voor de verkeersveiligheid op straat. De principes van Duurzaam Veilig gelden op alle ontwerp niveaus als uitgangspunt.

## Relaties

- de grens van het plangebied zoals omschreven op pagina 10; hierover is in de Ontwikkelingsvisie 2030 het volgende gezegd:

"Wij zien het gebruik van water als een onderdeel om een fysieke scheiding te realiseren tussen de huidige stad en de uitbreiding, waarbij gelijktijdig de visuele relatie tussen beide gebieden blijft bestaan. Voor ons moet dat dan een combinatie zijn tussen "groen" en "blauw", waarbij het waterelement daarin ertoe bijdraagt dat het open karakter van de polder niet aan te zeer wordt aangetast en het ook kan fungeren als landschappelijke en ecologische verbinding tussen de Wieden en de beekdalen van Oude Vaart en Wold Aa. ... Wij zien dan ook een dergelijk blauw/groene zone ontstaan rond het hele plangebied, waarbij steeds wordt aangesloten op de specifieke situatie ter plaatse, zoals het gebruik maken van de loop van de "waterleiding" aan de noordkant en de samenhang met het gebied de Wieden aan de westkant."
- rekening houden met de bestaande barrières tussen nieuwe wijk en stad (wegen en industrie)
- verbindingen met zowel Meppel, Nijeveen als buitengebied zowel fysiek als visueel van groot belang
- Nijeveen moet Nijeveen blijven; hierover is in de Ontwikkelingsvisie 2030 het volgende gezegd:

"Ten aanzien van de begrenzing van de woonwijk aan de Nijeveense zijde is ons uitgangspunt om het dorp Nijeveen ruimtelijk vrij en herkenbaar te houden. Daarom gaan wij er van uit dat de woningbouw primair ten zuiden van de watergang door het gebied gerealiseerd zal worden. ... Deze watergang biedt de mogelijkheid de overgang tussen de nieuwbouwlocatie en het tussenliggende gebied zorgvuldig en bovenal "natuurlijk" vorm te geven. Voor de invulling van het gebied tussen deze watergang en het dorp Nijeveen denken wij dan ook aan functies waarvan het groene karakter voorop staat."

## Landschap en Ecologie

- ecologische verbindingszone oost-west
- landschappelijke inpassing. Hierover is in de Ontwikkelingsvisie 2030 het volgende gezegd:

"Het gebruiken van landschappelijke elementen van het gebied biedt kansen om een nieuwe differentiatie aan woonmilieus te ontwikkelen. Een integrale studie naar de ontwikkeling van de woonlocatie Nijeveense polder moet zicht bieden op de wijze waarop dit uitgewerkt kan worden. Daarbij moeten diverse functies van het landschap en het element water in samenhang met de meerwaarde voor het wonen aan de orde komen."

# Naar een Plan

Het bepalen van de locatie en de uitgangspunten zijn slechts het begin van het traject om tot een plan te komen. In de m.e.r.-procedure zullen de milieueffecten van de geplande ontwikkeling worden onderzocht. Daarnaast zijn er nog vele andere aspecten die de komende tijd uitgewerkt moeten worden. Als een van de eerste stappen in dit proces is een werkvergadering gehouden met de gemeenteraad waarin een vrijblijvende brainstorm heeft plaatsgevonden over de nieuwe woonwijk. Hierin zijn vele zaken aan de orde gekomen die bij de ontwikkeling van een woonwijk van belang zijn. Een korte samenvatting:

## Wonen



Schets van meervoudig ruimtegebruik

In de discussie over het wonen is veel gesproken over de vraag: Voor wie is de wijk? De algemene conclusie daaruit was: Voor iedereen! Veel variatie dus zoals bijvoorbeeld in leeftijdsgroepen. Kinderen, starters en ouderen (levensloopbestendig wonen), verdienen in ieder geval speciale aandacht. Daarnaast is gesproken over de menging van doelgroepen en de integratie van het geplande AZC. In de discussie is een aantal mogelijke middelen genoemd die de gewenste verscheidenheid kunnen helpen realiseren:

- bijzondere eigendomsconstructies, zoals huurkoop.
- bijzondere woonvormen, zoals dubbel grondgebruik (om hogere dichtheden te halen en functies te mengen) en woonschepen.

- flexibele bouwsystemen zoals casco bouw; projecten in samenhang gebouwd, met een individuele invulling
- clustering van specifieke woonvormen en voorzieningen, hierbij moet in de eerste plaats gedacht worden aan mensen die minder mobiel zijn, zoals ouderen.

Ook is de noodzaak van een flexibel ontwikkelingsproces dat zich kan aanpassen aan de markt/woningbehoefte aan de orde geweest. Als ander aandachtspunt wordt tenslotte veiligheid genoemd.

## Voorzieningen



Het gewenste voorzieningenniveau wordt over het algemeen aangeduid als normaal. Dagelijkse boodschappen, welzijns-, sport- en onderwijsvoorzieningen (misschien wel een brede school). Hierbij moet overloop naar Nijeveen niet automatisch plaatsvinden, maar de dorpsvoorzieningen moeten ook niet vergeten worden. Duidelijk is ook dat het zwaartepunt van de voorzieningen in de gemeente in het centrum van Meppel moet blijven.

Concentratie van voorzieningen in 1 of meerdere clusters, een centrale ligging (mogelijk rond de Nijeveenseweg), flexibele gebouwen, groeimogelijkheden en goede bereikbaarheid worden als aandachtspunten genoemd. De rol van het publiek bij de totstandkoming van voorzieningen wordt onderstreept (vraag/aanbod).

Ook voor werken in de wijk worden mogelijkheden gezien, mits niet vervuילend. Werken aan huis is natuurlijk ideaal in een woonwijk maar ook (kleine) concentraties aan de rand moeten niet op voorhand uitgesloten worden.

Aan het eind van de discussie is specifiek aandacht gevraagd voor de vermaatschappelijking van de zorg en de mogelijkheden om lang zelfstandig te kunnen wonen.

## Ruimtelijke Ordening



Bij het onderdeel ruimtelijk ordening zijn de relaties met het bestaande veelvuldig aan de orde geweest. Belangrijk hierbij is in ieder geval de relatie met het bestaande landschap, met name de ruimtebeleving van het bestaande landschap wordt door de raadsleden gewaardeerd. In relatie tot het bestaande is ook gesproken over de relatie met het agrarische gebruik van het landschap, misschien wel de koeien in de achtertuin, zoals aan de Tuinweg.

Ook de relaties met Nijeveen, de stad en het buitengebied (zoals de Wieden) zijn aan de orde geweest. De relatie richting de stad moet goed en misschien erg stedelijk zijn al ziet men barrières (provinciale weg, industrie). Richting Nijeveen is gesproken over een groene overgang. Hierbij is ook aan de orde gekomen dat het dorp het dorp moet blijven maar het wellicht niet verstandig is het dorp te isoleren, er moet contact mogelijk zijn. In relatie tot het buitengebied is gesproken over recreatieve (fiets en/of water) verbindingen. Kort is ook de ontwikkelingsrichting aan de orde geweest: waar beginnen we. Hier wordt een direct verband met eigendomssituaties gezien en de noodzaak voor onderhandelingen met marktpartijen.



Volgende belangrijke aspect in de ruimtelijke ordening is het water. Water wordt door de raadsleden gezien als belangrijk natuurlijk element, maar ook als potentieel belangrijke aanvulling op het wonen en recreëren. Het watersysteem (waar komt het vandaan, waar gaat het heen) wordt hierbij gezien als zeer bepalend over de mogelijkheden. Vele mogelijke vormen zijn genoemd zoals kanalen, grachten, stromen, open water en sloten.

Derde belangrijk punt in de ruimtelijke ordening is de dichtheid en met name de ruimte in de wijk. Gesproken is over het open laten van ruimte voor toekomstige ontwikkelingen zowel openbaar (openbaar groen, voorzieningen) als privé (ruimere kavels, mogelijkheden voor werken). Rond voorzieningen worden door sommigen kansen gezien voor hogere dichtheden. Ook de oriëntatie van woningen t.o.v. de zon is aan de orde geweest.

Tot slot is gesproken over openbaar groen. Hierbij is met name een organische structuur (slingerroutes) aan de orde geweest. In dit kader is ook gesproken over spelen en honden.



## Verkeer



De verkeersdiscussie gaat natuurlijk over de verschillende vervoermiddelen, het principe duurzaam veilig staat hierbij uiteraard voorop. Hoewel niemand er op tegen is om fietsverkeer en openbaarvervoer te stimuleren ziet men het als realiteit dat de auto een belangrijk vervoermiddel is, waarvoor veel maatregelen nodig zijn. Het vermoeden dat de wijk congestie gaat veroorzaken op de bestaande structuur is groot, met name de Galgekampsbrug wordt als knelpunt gezien. Men gaat er van uit dat elk gezin minimaal 1 maar meestal 2 auto's heeft. Om al die auto's goed de wijk in en uit te krijgen wordt er belang gehecht aan een goede gebiedsontsluitingsweg met meerdere in- en uitritten. Er bestaat nog wel discussie over de vraag hoe dicht met name de tweede auto bij de woning geparkeerd moet kunnen worden. Ook de vraag of het de auto nu wel of niet erg makkelijk gemaakt moet worden roept verschillende reacties op, hoewel de meeste raadsleden wel inzien dat een korte uitrij duur uiteindelijk ook beter is voor het milieu. De relatie van de ontsluitingsstructuur met de oriëntatie van de wijkbewoners wordt ook gelegd, het wordt als een risico ervaren als die oriëntatie te veel op de snelweg komt te liggen. Daarentegen wordt een goede, directe aansluiting op de snelweg (nabij de Pijlerbrug) ook wel weer als erg belangrijk gezien. Of en hoe een auto verbinding met Meppel gemaakt moet worden is ook een discussiepunt. Een directe fietsverbinding met Meppel wordt wel door iedereen heel belangrijk gevonden gesuggereerd wordt om hiervoor een tunnel onder de Steenwijkerstraatweg door te maken. Ook is aandacht gevraagd voor een directe openbaar vervoer verbinding met Meppel. De scheiding van verschillende vervoerssoorten (auto, fiets evt. openbaar vervoer) op hoofdroutes wordt over het algemeen onderschreven. De stelling wordt geponneerd dat verschillende functies vragen om een verschillende bereikbaarheid met verschillende vervoermiddelen. Een goed voorbeeld hiervan zijn natuurlijk de scholen, die om speciale aandacht vragen in verband met het halen en brengen van leerlingen, per auto en per fiets. Als aandachtspunt wordt nog de opkomst van de 45 km auto en scootmobielen genoemd.

# Modelontwikkeling

## Werkatelier

Naast de werkvergadering met de gemeenteraad is in een werkatelier met een aantal deskundigen op diverse vakgebieden (zie colofon) een studie gemaakt van het gebied en de gestelde uitgangspunten. Resultaat van dit werkatelier is een aantal modellen welke gebruikt kunnen worden in de m.e.r.-procedure en in de verdere planvorming.

In het werkatelier is gestart met het onderzoeken van de twee belangrijkste stroomfuncties in het gebied: het water en het verkeer. Deze functies worden vervolgens gebruikt als uitgangspunten voor de modelontwikkeling. De keus voor het water en het verkeer als basisprincipes voor de modelontwikkeling sluit aan bij gangbare theorieën over de ontwikkeling van duurzame woonwijken zoals de 'ecopolis' theorie van de Delftse professor S.P. Tjallingii.

Deze theorieën gaan ervan uit dat als je de belangrijkste stedelijke stroom (verkeer: grijs) en de belangrijkste natuurlijke stroom (water: blauw) in samenhang met elkaar ontwikkeld uiteindelijk een duurzaam plan zal ontstaan. In dit plan zal de samenhang tussen de stedelijke functies (rood) en de natuurlijke functies (groen) optimaal zal zijn. Dit komt doordat de stedelijke functies erg afhankelijk zijn van het verkeerssysteem en de natuurlijke zeer afhankelijk zijn van het water. Als je dus begint met het verkeer en het water, volgen de stedelijke en natuurlijke functies hier min of meer automatisch uit.

## Water:

Waterstaatkundig is het gebied tussen Meppel en Nijeveen een polder. Het waterpeil in het gebied wordt immers middels gemalen kunstmatig gecontroleerd. Waar in het onderstaande over 'polder' wordt gesproken wordt derhalve gerefereerd aan de waterstaatkundige situatie.

In de huidige polder wordt in verschillende peilvakken een vast zomer- en winterpeil aangehouden. Incidenteel wordt water ingelaten vanuit het Meppelerdiep (hoger peil dan polder) en er wordt afgepompt op de Wieden (iets hoger peil dan polder).

Ten aanzien van het watersysteem kunnen de volgende zaken geconstateerd worden.

### aan- en afvoer

- Om versnelde afvoer door bebouwing te voorkomen zal minimaal 10% van het bebouwd- en verhard oppervlak als water worden aangelegd
- Het streven is natuurlijk een gesloten watersysteem (geen inlaat, geen afvoer). Hoe meer gesloten het watersysteem hoe groter de fluctuatie, natuurlijke taluuds (1:3) zijn erg belangrijk om de fluctuatie te kunnen opvangen
- De gehele aan en afvoer van water dient in het MER nader onderzocht te worden.

### kwaliteit:

- De belangrijkste kwalitatieve doelstelling van het waterbeheer is het voorkomen van menging van water met een mindere kwaliteit met water van een betere kwaliteit. Het water in de polder rond Nijeveen is van betere kwaliteit dan het water in het Meppelerdiep, maar van slechtere kwaliteit dan het water in de Wieden. Met het bebouwen van een deel van de polder zal de waterkwaliteit verder afnemen. Het gebied laat nu water in vanuit het Meppelerdiep en watert af op de Wieden, dit is eigenlijk nu al en zeker na bebouwing dus niet gewenst. Voor recreatief gebruik is een vaar/kano verbinding met de Wieden juist wel interessant.

Inlaten van water is waarschijnlijk voor de woonwijk niet nodig, mogelijk wel voor de landbouwpolder boven Nijeveen. Vanuit kwaliteitsoogpunt zijn er twee eisen te formuleren:

- het gebied zal in de toekomst afwateren op het Meppelerdiep. Dit geldt in ieder geval voor de woonwijk, voor de landbouwpolder moet een en ander nog worden bezien.
- mogelijkheden voor een recreatieve vaar/kano verbinding van/naar de Wieden dienen bezien te worden
- inlaat vanuit het Meppelerdiep dient zo veel mogelijk voorkomen te worden
- In zone tussen de wijk en Nijeveen komt zowel ondiepe als diepe kwel voor, dit water is mogelijk van zeer goede kwaliteit. In het MER dient deze kwelsituatie nader onderzocht te worden.

#### peil

- In dit gebied is vooralsnog sprake van dubbele bemaling om het waterpeil te regelen (polder/Wieden en Wieden/buitenwater). Ook wanneer de afvoer op het Meppelerdiep zou plaatsvinden is dit het geval (polder/Meppelerdiep en Meppelerdiep/Zwarte Water). Vanuit Waterbeheer 21 is het bouwen in dubbel bemalen gebieden niet wenselijk (veiligheid, er kunnen dan immers twee pompen kapot gaan). In de nieuwe situatie is het mogelijk om tot enkele bemaling te komen door het gebied rechtstreeks (dus zonder bemaling) te laten afwateren op het Meppelerdiep. Dit betekent wel dat het peil, en daarmee de bodem in het gehele bebouwde gebied met ongeveer 1m opgehoogd moet worden.
- Door het waterschap wordt onderzocht of het mogelijk is een 'bypass' van het Meppelerdiep te maken om Meppel heen (eruit bij de Kalkovens erin bij of na Oevers D) om een deel van het water om Meppel te leiden in plaats van erdoorheen. Dit kan enige lucht bieden in gevallen van extreem hoog water. Een eventuele 'bypass' ligt op Meppelerdiep niveau en levert bevaarbaar water op in de woonwijk. Rond een 'bypass' dient opgehoogd te worden.

#### functies

- water kan meerdere functies hebben, waterberging is er daar één van. Ook voor bijvoorbeeld wonen, natuur en recreatie biedt water veel mogelijkheden
- onder 'aan- en afvoer' is gesteld dat voor de bergingsfunctie minimaal 10% water vereist is. Mogelijk wordt het aandeel water veel groter dan 10% omdat water mogelijk ook voor andere functies wordt toegepast.

#### energie en duurzaamheid

- energetisch is het beter om zo min mogelijk op te hogen.
- ophogen met grond uit het gebied zelf is duurzamer (gesloten grondbalans) dan met grond van elders

#### fasering

- een 'bypass' kan niet gefaseerd worden aangelegd. De overige wateroplossingen wel, ook ophogen, kunnen wel gefaseerd worden uitgevoerd.

#### varianten

In principe zijn er vanuit het waterbeheer drie hoofdprincipes mogelijk voor de ontwikkeling van de woonwijk:

- A Het gebied ophogen en het waterpeil naar Meppelerdieppeil brengen met eventueel een 'bypass' van het Meppelerdiep door het gebied. Ten noorden van de wijk het huidige polder systeem handhaven.
- B Het gebied deels ophogen en op Meppelerdieppeil brengen maar ook deels op polderpeil houden. Ook nu is een 'bypass' van het Meppelerdiep mogelijk.
- C Het gebied op polderpeil houden en zo min mogelijk ophogen, wel een waterscheiding maken tussen de nieuwe wijk en Nijeveen en de wijk afpompen op het Meppelerdiep.

In principe zijn deze varianten gebaseerd op een tweetal belangrijke aspecten:

- ophogen (tot Meppelerdieppeil) leidt tot een enkele bemaling en mogelijkheden voor bevaarbaar water
- niet ophogen sluit aan bij het uitgangspunt gebruik te maken van het bestaande landschap

Beide principes sluiten elkaar uit. Voor de drie modellen geldt het volgende:

- A is gebaseerd op het argument enkele bemaling en mogelijkheden voor bevaarbaar water
- B combineert enkele bemaling en/of bevaarbaar water met landschappelijke inpassing
- C is gebaseerd op landschappelijke inpassing

#### nader onderzoek

Een verregaand hydrologisch onderzoek wordt nog uitgevoerd t.b.v. het MER. Hierin dient de hele polder (dus ook het gebied Nijeveen en noordelijker) gezien te worden in het licht van de toekomstige situatie. De drie hoofdprincipes en de kwelsituatie in het gebied tussen de wijk en Nijeveen dienen zeker onderdeel uit te maken van deze studie. Ook een financiële onderbouwing is hierbij van groot belang.

## Verkeer

De nieuwe woonwijk moet ontsloten worden voor al het verkeer. Ten aanzien van het verkeerssysteem kunnen de volgende zaken geconstateerd worden.

### algemeen

- Een verkeerssysteem is faseerbaar te realiseren waarbij in het begin zoveel mogelijk gebruik zal worden gemaakt van de bestaande infrastructuur
- De plaats van functies in het ontwerp, de geplande verkeersstructuur en de directe omgeving van de weg zijn van invloed op het verplaatsings- en verkeersgedrag van de gebruikers
- De opbouw van de wegennet dient vanuit de principes van Duurzaam Veilig gerealiseerd te worden
- De verkeersdruk vanuit de woonwijk naar de binnenstad is mede afhankelijk van het voorzieningenniveau in de woonwijk. Hoe meer voorzieningen in de wijk hoe minder verkeersbewegingen naar de binnenstad van Meppel

### langzaamverkeer (fiets/voetganger)

- Voor de fiets is het belangrijk dat de ketenbenadering (herkomst (woning) - onderweg (routes) - bestemming (stallingen) voorop staat. Deze drie aspecten maken onderdeel uit van de vervoerketen van de fiets.
  - Voor wat betreft de herkomst is het belangrijk dat de fiets bij de woning een goede toegankelijke stalling heeft.
  - De kwaliteit van de fietsroutes wordt bepaald door de volgende factoren: Samenhang; Directheid; Veiligheid; Aantrekkelijkheid; Comfort.
- Uitgangspunt: directe fietsverbinding naar zowel de binnenstad als Nijeveen, die qua reistijd concurrerend is met de auto. Daarnaast dienen er ook recreatieve fietsroutes richting het buitengebied aanwezig te zijn.

### openbaar vervoer

- In de Ontwikkelingsvisie is al geconcludeerd dat er in Meppel geen markt is voor een volwaardig stads OV. Dit betekent echter niet dat er geen kansen liggen voor OV. Vooral kleinschalig openbaar vervoer (bijvoorbeeld MTI) heeft zeker kansen. Belangrijk hierbij is dat net als bij de fiets het OV concurrerend is met de auto. Dit kan bijvoorbeeld door het aanleggen van bussluisen of in de vorm van doorsteekjes waar de auto dan geen gebruik van kan maken. Voor openbaar vervoer liggen er over het algemeen meer kansen naarmate in hogere dichtheden gebouwd wordt (kortere afstanden tot haltes).

### varianten voor de auto

Voor het autoverkeer geldt dat naast een ontsluiting van de wijk altijd een directe verbinding tussen Zwartsluis en de A32 nodig is (provinciale weg N375). Het knooppunt watertoren kan op basis van de etmaalintensiteiten nog ongeveer 20% van het verkeer uit de woonwijk (5300 woningen) erbij hebben. Dit betekent dat ten opzichte van de huidige situatie er dan structureel tijdens de spitsperiodes filevorming ontstaat. Om dit op te kunnen lossen zijn er een drietal mogelijke locaties voor handen:

- 1 ten zuiden van de wijk (huidige N375 verbeteren/verdubbelen)
- 2 ten noorden van de wijk (rondweg)
- 3 door de wijk als 50km/uur of als 80km/uur weg

Hoewel de keus voor de locatie van de weg van een groot aantal verkeerskundige aspecten afhangt (zie nader onderzoek) spelen er ook andere aspecten een rol, met name die van barrière werking. Een dergelijke weg vormt immers altijd een barrière en het is de vraag waar je die barrière wil:

- 1 geen barrière richting het landschap de verkeerskundige barrière ligt tussen de nieuwe wijk en de bestaande stad.
- 2 geen verkeerskundige barrière richting de stad de verkeerskundige barrière ligt tussen de nieuwe wijk en het landschap
- 3 de verkeerskundige barrière ligt in de nieuwe wijk, waardoor er zowel naar het landschap als de stad geen barrière ligt. De wijk wordt in tweeën gedeeld.

nader onderzoek

Voor het MER dient een verregaand verkeerskundig onderzoek onderdeel uit te maken waarbij van alle drie de hoofdopties van de provinciale weg onderzocht dient te worden of zij haalbaar zijn, wat zij verkeers technisch betekenen (doorstroming en dergelijke) en wat zij kosten. Bij de kosten dienen naast de verkeers technische kosten ook de kosten voor landschappelijke inpassing en dergelijke meegenomen te worden. Ook de faseringmogelijkheden en daarmee de investeringstijd zijn items die aan de orde dienen te komen.

Gekozen wordt voor een VPL-aanpak (Vervoers Prestatie op Locatie). VPL is een aanpak om te komen tot ruimtelijke plannen voor stedelijk gebied met een hoge kwaliteit van de leefomgeving. In het gerealiseerde plan is voor de gebruiker een keuze voor de meest duurzame vervoermiddel ook de meest logische, afhankelijk van afstand en motief. Hierbij wordt gewerkt vanuit een benadering, die uitgaat van een optimale ordening en afstemming tussen activiteitenplaatsen (functies) en de te ontwikkelen verkeersstructuur. In de directe woonomgeving krijgt de voetganger prioriteit, in de directe omgeving de fiets en pas op langere afstand de auto of openbaar vervoer.

## Overige aspecten

Naast water en verkeer spelen er natuurlijk meer aspecten een rol. In het onderstaande een overzicht van enkele hoofdzaken:

dichtheden:

- Hoe minder ophogen, hoe minder ruimte om te bouwen, hoe hoger de dichtheden.
- Variatie in dichtheden is belangrijk voor een variatie in het aanbod van woningen. Als de wijk geschikt moet zijn voor iedereen betekent dit zowel hogere als lagere dichtheden

fasering

- Gezien de lange bouwtijd is faseerbaarheid en flexibiliteit van groot belang om de ontwikkeling tussentijds te kunnen bijsturen.
- De vraag waar te beginnen hangt ook sterk af van grondposities. Het is raadzaam om te proberen met de diverse grondeigenaren tot een overeenkomst te komen zodat de wijk onafhankelijk van grondpositie ontwikkeld kan worden.

identiteit

- de wijk zal een eigen Meppelse identiteit krijgen
- het moet een wijk van Meppel worden, de primaire focus van de wijkbewoners moet op Meppel liggen en niet op de snelweg of Nijeveen.
- herkenbaarheid van het landschap kan ook een item zijn om de wijk een eigen identiteit te geven

ecologie

- In het gebied liggen door de nabijheid van de Wieden en het aanwezige landschap ecologische kansen. De zone tussen de wijk en Nijeveen is door de kwelsituatie, met name de diepe kwel, mogelijk ecologisch zelfs zeer interessant, dit sluit goed aan op de toezegging voor een groene zone tussen de wijk en Nijeveen.

voorzieningen

- De relatie van de wijk tot de stad en tot Nijeveen wordt mede bepaald door het voorzieningenniveau (waarvoor moeten mensen uit de wijk naar de stad/Nijeveen, waarvoor kunnen mensen uit de stad/Nijeveen in de wijk terecht). Hierbij gaat het om detailhandel, welzijnsvoorzieningen, onderwijs, sport maar bijvoorbeeld ook om werk mogelijkheden in de wijk.
- Voor welzijnsvoorzieningen is clustering van belang in verband met de samenhang tussen de voorzieningen

energie

- Mogelijkheden onderzoeken van duurzame energiebronnen (nader onderzoek)

# Modellen

Op basis van de drie mogelijk verkeers- en wateropties is in de werkateliers een matrix gemaakt waaruit 9 combinaties gedestilleerd kunnen worden.

	<b>1</b> Zuidelijke weg (N375)	<b>2</b> Noordelijke weg (rondweg)	<b>3</b> Weg door de wijk
<b>A</b> Volledig ophogen	A1	A2	A3
<b>B</b> Deels ophogen	B1	B2	B3
<b>C</b> Zo min mogelijk ophogen	C1	C2	C3

Zoals in het vorige hoofdstuk is toegelicht zijn de wateropties (mate van ophogen) en de verkeersopties (locatie provinciale weg) gebaseerd op achterliggende gedachten. Nu zal voor sommige van de bovenstaande combinaties gelden dat de gedachten achter de water en verkeersopties elkaar tegenspreken. Voor de verder ontwikkeling richten wij ons juist op die combinaties waarvan de water en verkeersopties elkaar in hun uitgangspunten ondersteunen. De uitgangspunten achter de water en verkeersopties zijn in het onderstaande kort herhaald:

water:

- A is gebaseerd op het argument enkele bemaling en mogelijkheden voor bevaarbaar water
- B combineert enkele bemaling en/of bevaarbaar water met landschappelijke inpassing
- C is gebaseerd op landschappelijke inpassing

verkeer:

- 1 geen barrière richting het landschap de verkeerskundige barrière ligt tussen de nieuwe wijk en de bestaande stad.
- 2 geen verkeerskundige barrière richting de stad de verkeerskundige barrière ligt tussen de nieuwe wijk en het landschap
- 3 de verkeerskundige barrière ligt in de nieuwe wijk, waardoor er zowel naar het landschap als de stad geen barrière ligt. De wijk wordt in tweeën gedeeld.

In de onderstaande matrix worden alle combinaties omschreven. In de omschrijving is met name gekeken naar de vraag of de uitgangspunten vanuit het water en verkeer elkaar ondersteunen of niet. Wanneer de uitgangspunten elkaar ondersteunen is de combinaties uitgewerkt in één of meerdere modellen, welke in de matrix cursief zijn benoemd.

	<b>1 Zuidelijke weg (N375)</b>	<b>2 Noordelijke weg (rondweg)</b>	<b>3 Weg door de wijk</b>
<b>A Volledig ophogen</b>	A1 Het landschappelijke argument om de weg in het zuiden te leggen (geen barrière tussen wijk en landschap wordt te niet gedaan door het ophogen. Ook zal het kruisen van de weg met een bevaarbare 'bypass' om veel extra maatregelen vragen. (combinaties A2, B1 en C1 zijn in dit geval beter)..	A2 Door het ophogen van de wijk en het kiezen voor bevaarbaar water maakt het plausibel om de verkeerskundige barrière tussen de wijk (opgehoogd, nieuw landschap) en het niet opgehoogde bestaande landschap te situeren. Dit is uitgewerkt in model: <b>Waterwijk</b> <i>Alles ophogen en het Meppelerdiep via een 'bypass' tot op woningniveau diep de wijk in brengen</i> Op dit model is een variant mogelijk zonder 'bypass'	A3 De weg midden in de wijk zal een grote barrière vormen, het is in dit geval aannemelijk om de weg te koppelen aan andere barrières zoals de overgang van hogere gronden naar lagere gronden (combinaties A2 en B3 zijn beter)
<b>B Deels ophogen</b>	B1 Het landschappelijk argument om de weg in het zuiden te laten liggen combineert met het argument om de wijk slechts deels op te hogen. Dit is uitgewerkt in het model: <b>Hoge ruggen</b> <i>meeste woningen bouwen op de bestaande hoogtes (ruggen), waar nodig extra ophogen. Geen 'bypass' water mogelijk.</i>	B2 Bij deels ophogen is het aannemelijk dat het zuidelijke deel van het plangebied meer wordt opgehoogd en het noordelijke deel meer landschappelijk wordt ingepast in het polderlandschap. Het is in dit geval niet aannemelijk dat de barrière van de weg vervolgens achter het landschappelijke deel van de wijk komt te liggen (combinaties B3, B1 en A2 zijn beter)	B3 Door de barrière van de weg te koppelen aan de overgang van hoge naar lage gronden en een 'bypass' van het Meppelerdiep is een aannemelijk model gecreëerd: <b>Hoog-laag</b> <i>Wijk in twee delen, hoog en laag, waarbij de provinciale weg en de 'bypass' van het Meppelerdiep de grens tussen hoog en laag markeren</i> Op dit model is een variant mogelijk zonder 'bypass'
<b>C Zo min mogelijk ophogen</b>	C1 Het landschappelijke argument om de weg ten zuiden van de wijk te laten liggen is in overeenstemming met het niet ophogen van het gebied. Dit is uitgewerkt in de modellen: <b>Ontginnen</b> <i>Bouwen vanuit bestaande en nieuwe linten, waar nodig plaatselijk ophogen</i> <b>Eilanden</b> <i>Eilanden in zeer hoge dichtheden in een watergebied dat gekoppeld is aan de Wieden</i>	C2 De keus om zo min mogelijk op te hogen wordt met name ingegeven door landschappelijke motieven. Het is in dit geval strijdig om de barrière van de infrastructuur midden in dit polderlandschap te leggen. (combinaties C1 en A2 zijn beter)	C3 De keus om zo min mogelijk op te hogen wordt met name ingegeven door landschappelijke motieven. Het is in dit geval strijdig om de barrière van de infrastructuur midden in dit woonlandschap te leggen. (combinaties C1 en B3 zijn beter)

In het onderstaande zijn de in deze matrix cursief genoemde modellen verder uitgewerkt.

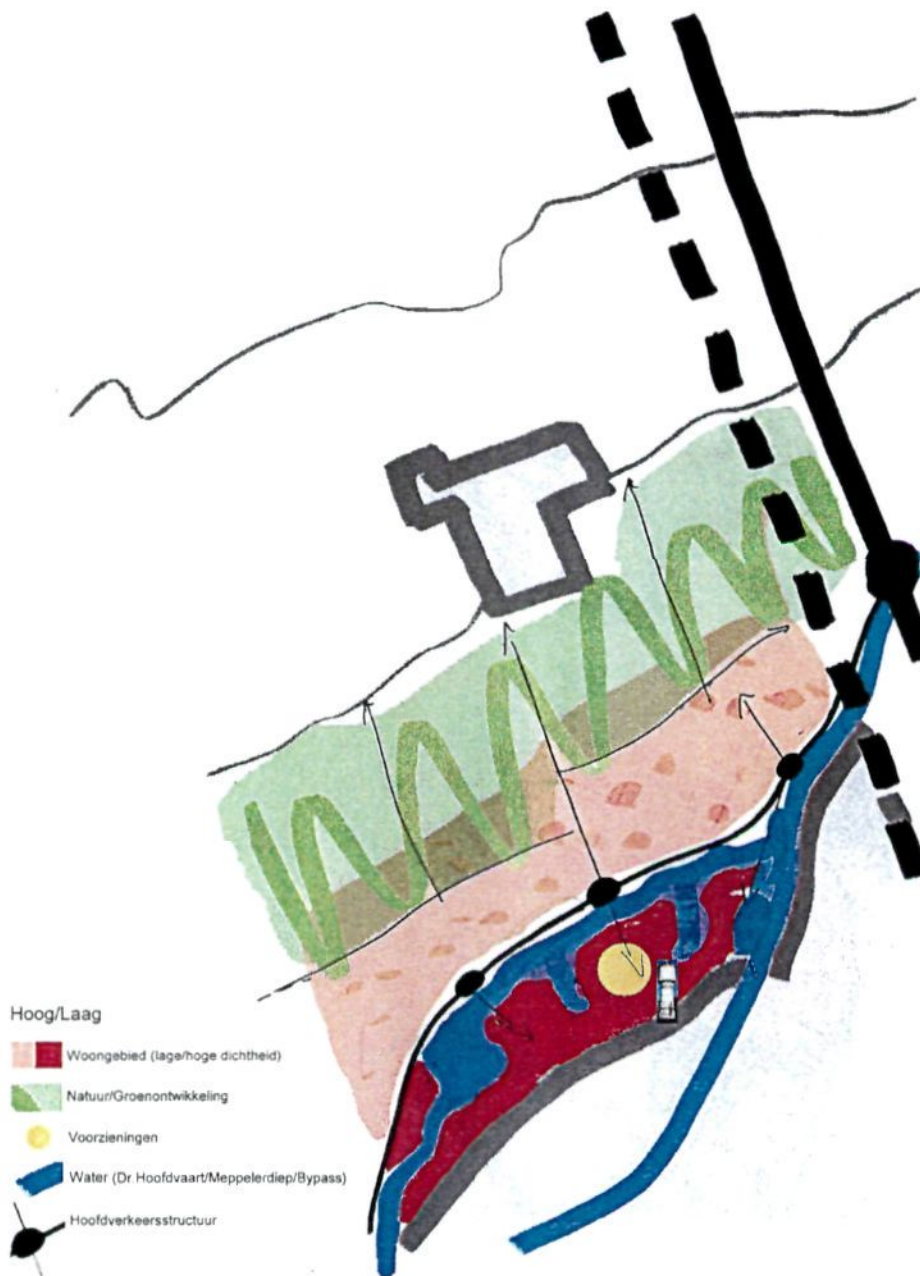
## A2 Waterwijk

Principe	Variant	Hoofd verkeers-systeem	Waterpeil	Bevaarbaar water	Dichtheden	Opmerking
Alles ophogen en het Meppelerdiep via een 'bypass' tot op woningniveau diep de wijk in brengen	zonder 'bypass'	via Noord-zijde: tussen woonwijk en Nijeveen	Meppelerdiep (licht fluctuerend)	'bypass' Meppelerdiep = bevaarbaar water	beperkte variatie, gemiddelde dichtheden 10 tot 20 won/ha	Moeilijke aansluiting bij bestaande bebouwing op polderpeil



### B3 Hoog-Laag

Principe	Variant	Hoofd verkeers-systeem	Waterpeil	Bevaarbaar water	Dichtheden	Opmerking
Wijk in twee delen, hoog en laag, waarbij de provinciale weg en de 'bypass' van het Meppelerdiep de grens tussen hoog en laag markeren	zonder 'bypass'	midden door de wijk	ten zuiden van de weg: niveau Meppelerdiep (licht fluctuerend) ten noorden van de weg: niveau polder (licht tot niet fluctuerend)	'bypass' Meppelerdiep = bevaarbaar water	hoge dichtheden op de hoge delen, lage dichtheden op de lage delen 1 of 60 won/ha	Zonder 'bypass' is dit model niet meer logisch door de barrière werking van de weg



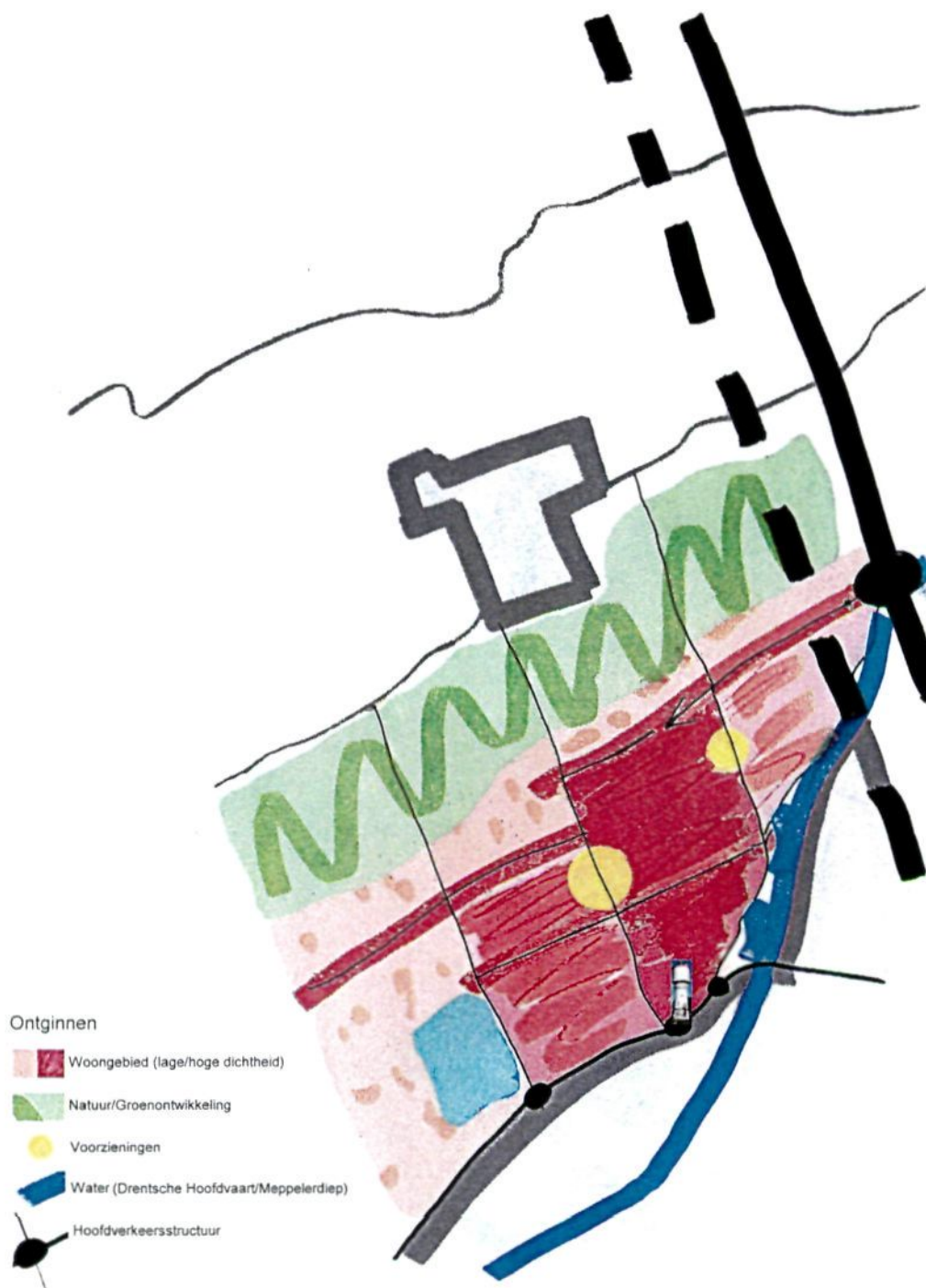
## B1 Hoge ruggen

Principe	Variant	Hoofd verkeers-systeem	Waterpeil	Bevaarbaar water	Dichtheden	Opmerking
meeste woningen bouwen op de bestaande hoogtes (ruggen), waar nodig extra ophogen	geen	via zuidzijde: min of meer huidige tracé N375	grotendeels polderpeil eventueel deels Meppelerdiep-peil	geen 'bypass' Meppelerdiep, mogelijk bevaarbaar water aan zijde Kalkovens	hogere dichtheden naarmate de gronden hoger gelegen zijn 5 tot 40 won/ha	



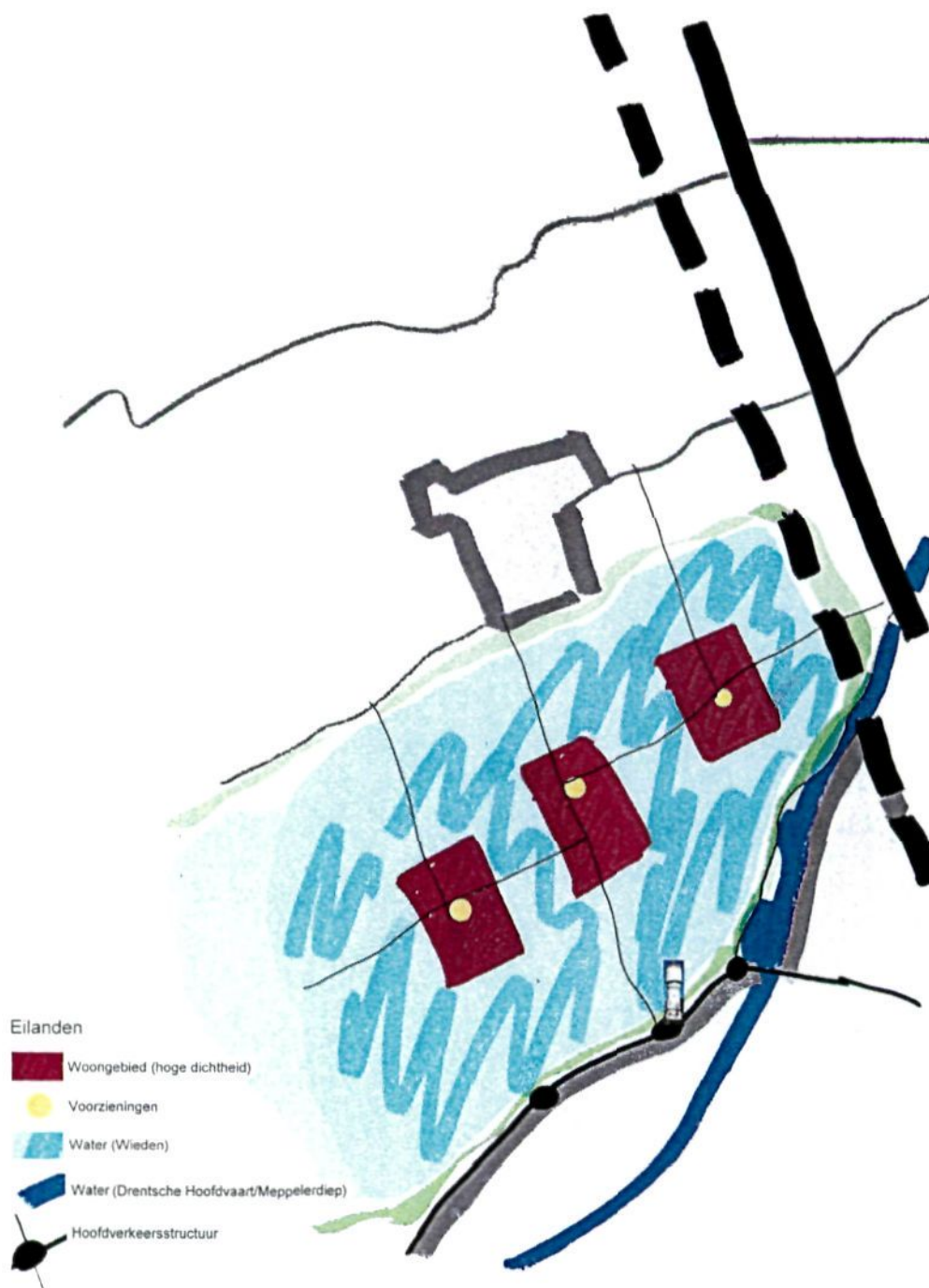
## C1 Ontginnen

Principe	Variant	Hoofd verkeers-systeem	Waterpeil	Bevaarbaar water	Dichtheden	Opmerking
Bouwen vanuit bestaande en nieuwe linten, waar nodig plaatselijk ophogen	geen	via zuidzijde: min of meer huidige tracé N375	polder, eigen vast peil, of zomer- en winterpeil	geen bevaarbaar water	beperkte variatie, gemiddelde dichtheden 10 tot 20 won/ha	Alternatieve strategie, kan problemen geven voor de voorzieningen-structuur



## C1 Eilanden

Principe	Variant	Hoofd verkeers-systeem	Waterpeil	Bevaarbaar water	Dichtheden	Opmerkingen
Eilanden in zeer hoge dichtheden in een watergebied dat gekoppeld is aan de Wieden	geen	via zuidzijde: min of meer huidige tracé N375	Wieden, eigen vast peil	open verbinding met de Wieden	hoge dichtheden tegenover veel onbebouwd gebied (water) 80 of 0 won/ha	lage realiteits-waarde, model levert geen Meppelse oplossing



# Vervolg

De conclusie is dat het voor de Meppelse situatie niet raadzaam is het model Eilanden (C1) verder te onderzoeken omdat dit model niet een woonwijk biedt waar Meppel mee uit de voeten kan. Het model vraagt om extreem hoge dichtheden. Deze dichtheden geven geen antwoord op de vraag op de woningbouwmarkt. Daar komt nog bij dat als kwalitatief uitgangspunt is gesteld dat het water uit de woonwijk niet naar de Wieden zou moeten afvloeien. Dit model zou tot gevolg hebben dat de waterkwaliteit in de Wieden verslechterd, dat kan niet de bedoeling zijn. Vandaar dat het voorstel is dat in de m.e.r.-procedure de onderstaande modellen en varianten nader onderzocht zullen worden.

model	varianten
A2 Waterwijk	met en zonder 'bypass'
B3 Hoog-laag	met en zonder 'bypass'
B1 Hoge Ruggen	geen
C1 Ontginnen	geen

De modellen zoals ze hiervoor zijn geschetst zijn nog erg abstract. Zo omvat het op de tekeningen aangeduide woongebied bijvoorbeeld ook groen, wegen en water.

Zoals al in de inleiding is gesteld zal tijdens het opstellen van het MER de planvorming ook op andere terreinen dan de milieueffecten verder door worden gezet. De eerstvolgende stap zal naast een nadere uitwerking van de ruimtelijke inrichting bestaan uit een uitwerking van de programma's en randvoorwaarden voor bijvoorbeeld voorzieningen.

Als bijlage bij dit plandocument is een lijst opgenomen. In deze lijst zijn alle zaken opgenomen die totnogtoe boven water zijn gekomen en waar tijdens het vervolg traject een antwoord op zal komen. De lijst is niet volledig en zal, net als dit plandocument, met de ontwikkeling van het planproces aan veranderingen onderhevig zijn.

# Colofon

## Betrokken ambtelijke werkgroep:

mw L. de Klerk	directie	
dhr. R. Pepping	afdeling WOS	
dhr. A. van de Nadort	afdeling IBOR	
dhr. W. Coehoorn	afdeling IBOR	
dhr. H. van der Meer	afdeling IBOR	
mw. M. Mulder	afdeling VROM	
mw. H. van Vonderen	afdeling VROM	
dhr. E. Saathof	afdeling VROM	t/m 1-9-2002
dhr. H. Wortelboer	afdeling VROM	vanaf 1-9-2002
mw. H. Spiertz	afdeling VROM	

## Genomen stappen:

6-6-2002	Werkatelier		
	<b>Deelnemerslijst</b>		
	dhr. W. Veldhuis	MUST	Amsterdam
	dhr. B. Strootman	Strootman Landschapsarchitecten	Amsterdam
	dhr. B. Verhave	Bureau Pin	Diever
	dhr. N. de Vries	Egg Consult	Groningen
	dhr. J. Esenkbrink	Waterschap Reest en Wieden	Meppel
	dhr. P. Roozenbeek	Waterschap Reest en Wieden	Meppel
	dhr. D. As	Royal Haskoning	Groningen
	dhr. F. Schipper	Ecofys b.v.	Utrecht
	dhr. J. Batjes	BügelHajema Adviseurs	Assen
	dhr. A. de Vries	Provincie Drenthe afd. Verkeer en Vervoer	Assen
	dhr. B. Smit	Verkeersadviesburo Diepens en Okkema	Zwolle
	dhr. E. Koomen	Oranjewoud	Heerenveen
	dhr. E. van der Heijden	Oranjewoud	Heerenveen
	dhr. B. Vries	Oranjewoud	Heerenveen
	dhr. J. de Vos	Axis strategie, beleid en management	Zuidlaren
	mw L. de Klerk	Gemeente Meppel directie	
	dhr. R. Pepping	Gemeente Meppel afdeling WOS	
	dhr. A. van de Nadort	Gemeente Meppel afdeling IBOR	
	dhr. W. Coehoorn	Gemeente Meppel afdeling IBOR	
	dhr. H. van der Meer	Gemeente Meppel afdeling IBOR	
	mw. M. Mulder	Gemeente Meppel afdeling VROM	
	dhr. E. Saathof	Gemeente Meppel afdeling VROM	
	mw. H. Spiertz	Gemeente Meppel afdeling VROM	
19-6-2002	Werkvergadering gemeenteraad		
23-10-2002	Toelichting aan gemeenteraad op concept plandocument 1 <sup>e</sup> fase		

# Bijlage

In verschillende voorgesprekken is een aantal vragen en opmerkingen boven komen drijven waarvan het zinnig is ze in de uiteindelijke planvorming (welk detailniveau dan ook) mee te nemen. In het onderstaande een overzicht van de ons nu bekende zaken die nog nader onderzocht moeten worden. Deze lijst is een werkdocument en daarom nooit compleet.

## Wonen

- medio volgend jaar zijn de resultaten van een woningbehoefte monitor bekend, kan om de 4 jaar herhaald worden
- beleid opstellen ten aanzien van doelgroepen (mengen in welke mate)
- kijken naar de mogelijkheden en beleid opstellen voor bijzondere woonvormen en doelgroepen (woonwagens/woonboten/gehandicapten/ouderen/jongeren)
- specifiek aandacht voor; wonen en zorg ook in relatie tot infrastructuur, openbaar vervoer en nooddiensten
- opvang van asielzoekers nader uitwerken, zo veel mogelijk geïntegreerd en ook bruikbaar als de asielzoekers weer weg zijn...
- levensloopbestendigheid uitwerken van woningen/buurtten/wijk
- diversiteit in woningtypen en dichtheden nader uitwerken
- ruimte voor experimenten bepalen
- (sociale) veiligheid nader uitwerken

## Werken

- wonen en werken nader uitwerken in welke vormen dit mogelijk is
- mogelijkheden voor werken in de woonwijk onderzoeken

## Sport

- Veldsportvoorzieningen: bepalen van programma in relatie tot:
  - het beleid t.a.v. andere sportparken (zoals Ezinge en Nijeveen)
  - fasering van de realisatie in relatie tot het bouwtempo
  - inschatting van de mogelijkheden voor toekomstige uitbreidingen (na de realisatie van de polder)
  - beleid t.a.v. nieuwe en bestaande sportverenigen
- Zaal sport: bepalen van het programma in termen van gymzalen en sporthallen waarbij een verband wordt gelegd met:
  - schoolsport
  - beleid bestaande sporthallen (in Meppel en Nijeveen)
  - beleid t.a.v. nieuwe en bestaande sportverenigen
- Individuele, (in)formele sport
  - eventueel inventariseren vraag
  - randvoorwaarden opstellen

## Sociaal culturele voorzieningen

- beleid en programma en/of ruimte reservering bepalen voor de onderstaande zaken, voor zover mogelijk omdat inbreng van de inwoners natuurlijk van groot belang is, ook de relatie tot bestaande voorzieningen (bijvoorbeeld in Nijeveen) speelt een rol:
  - medische en paramedische praktijken (culsteren, spreiden, markt of sturen)
  - wonen en zorg en ouderen huisvesting/opvang (vermaatschappelijking van de zorg)
  - sociaal- maatschappelijk werk, buurt- en jeugdwerk
  - kinderopvang ook in relatie met onderwijs
  - religieuze voorzieningen
  - bibliotheekvoorziening
- ruimte voor initiatieven vastleggen
- rekening houden met bereikbaarheid van voorzieningen voor alle doelgroepen

## Onderwijs

- gezien het aantal woningen wordt gedacht aan 5 tot 6 basisscholen;
  - Beleid opstellen over de wijze waarom basisonderwijs in de wijk wordt vormgegeven waarbij aandacht is voor:
    - brede school gedachte
    - bijzonder vs openbaar onderwijs
    - speciaal onderwijs
    - fasering van de vestiging van basisonderwijs in relatie tot het bouwtempo
    - wanneer de eerste school
    - flexibiliteit in verband met deels onvoorspelbare pieken in de groei van de scholen.
- Ter vergelijking:*  
*De woningbezetting in de gemeente Meppel in 1999 = 2,3 (Koedijklanden 2,4);*  
*De woningbezetting in de Oosterboer in 1999 = 3,1 (in 1996 zelfs 3,5):*  
*In de Oosterboer woonde in 1999 dus ruim 2100 inwoners meer dan op basis van gemiddeldes berekend kon worden. Aangenomen mag worden dat het grootste deel van deze 2100 extra inwoners minderjarig is, laten we zeggen 90%. 8/18 (40%) hiervan is leerling op een basisschool. In de Oosterboer woonden dan in 1999 ongeveer 750 basisschoolleerlingen boven hetgeen voorspeld kon worden!*
- een eventuele relatie met kinderopvang/tussen- en naschoolse opvang
  - relatie met de benodigde sportvoorzieningen
  - bereikbaarheid, zowel per voet/fiets (veiligheid) als per auto (veiligheid en overlast)
- Vooralsnog is er in het plangebied geen vraag naar voortgezet onderwijs

## Detailhandel

- vaststellen programma en aantal clusters
- opstellen detailhandelsbeleid ook i.r.t. bijvoorbeeld de binnenstad en Nijeveen
- opstellen beleid t.a.v. particuliere initiatieven in de woonwijk
- tactiek t.o.v. ondernemers opstellen
- mogelijke behoefte aan een benzine verkooppunt meenemen in de planvorming
- aandacht voor parkeren en bereikbaarheid

## Openbare ruimte

Aandacht voor:

- kinderen
- jongeren
- ouderen
- honden
- recreatief medegebruik (spelen, sporten, volkstuinen, zwemmen, varen, vissen)

## Verkeer en Ontsluiting

- bepalen van de bereikbaarheidseisen van voorzieningen
- de opkomst van de scootmobielen en 45 km auto's
- rekening houden met bereikbaarheid voor de brandweer en andere nooddiensten:
  - directe routes met zo min mogelijk obstakels (kan tegestrijdig zin aan sommige ontsluitingsfilosofieën)
  - risico objecten (veel mensen of verminderde zelfredzaamheid (kinderen/gehandicapten/ouderen))
- rekening houden met de afvalinzameling

### **Duurzaam bouwen en energie**

- op alle schaalniveaus uitzoeken hoe duurzaamheid en energie mee te nemen is in de planvorming
- voldoen aan het convenant duurzaam bouwen Drenthe
- resultaten van de DE (Duurzame Energie) en Klimaatscan meenemen in de planvorming:
  - vooralsnog streven naar 70% zongericht verkavelen, waarbij uiteraard wel rekening gehouden wordt met zaken als leefbaarheid
  - gebruik maken van warmte uit biomassa
  - gebruik van warteopslag
- voldoen aan de toezegging de werkgroep Lokale Agenda 21 te betrekken in het planvormingsproces

### **Identiteit**

- relatie met het landschap uitwerken
- relaties met de omgeving (stad, Nijeveen en buitengebied) vormgeven
- excursies inzetten in de planvorming(wat willen we wel en wat willen we niet): voorbeelden die zijn genoemd: Helmond, Groningen (Heldman)

### **Planontwikkeling**

- beleid opstellen t.a.v. de ontwikkelings en financieringsmethode (door wie, wanneer, hoe)
- beleid opstellen t.a.v. particulier opdrachtgeverschap
- beleid opstellen t.a.v. bijzondere ontwikkelingsvormen (collectief opdrachtgeverschap)
- financiële onderbouwing

### **Clustering en fasering**

- Ideale clustergrootte bepalen aan de hand van het draagvlak voor voorzieningen als:
  - detailhandel
  - scholen: vooralsnog: minimaal 1400 woningen = 2 basisscholen
  - sociale/medische voorzieningen
- fasering en startpunt vaststellen mede afhankelijk van eigendomssituatie

### **Overige**

- archeologie onderzoeken

