

Notitie

Datum
30 september 2011

Kenmerk
307643

Betreft
Aanvullingen/errata Plan-MER (naar aanleiding van zienswijzen en ambtshalve)

In het toetsingsadvies van 29 augustus 2011 heeft de commissie m.e.r. de gemeente enkele aanbevelingen gedaan. Deze aanbevelingen hadden betrekking op berekeningen en beoordelingen voor stikstofdepositie en de verkeersgegevens. In een aparte notitie wordt ingegaan op de aanbevelingen van de commissie, welke onderdeel uit zal gaan maken van de planMER. Deze notitie is bijgevoegd.

Algemeen:

Aan het planMER wordt een erratum gevoegd met de volgende opmerkingen:

Voor het gehele document geldt dat onderscheid moet worden gemaakt tussen de woonwijk Assen-Oost (buiten plangebied FlorijnAs) en Assen aan de Aa als deelproject van de FlorijnAs

P. 4. De bijlagenlijst luidt als volgt (er is geen nieuwe informatie toegevoegd, maar anders geordend):

- Bijlage 1. Toelichting verkeersmodel
- Bijlage 2. Beleidskader Water
- Bijlage 3. Achtergrondinformatie natuur
- Bijlage 4. Verspreidingskaarten beschermde soorten
- Bijlage 5. Passende Beoordeling
- Bijlage 6. Gebruikte literatuur

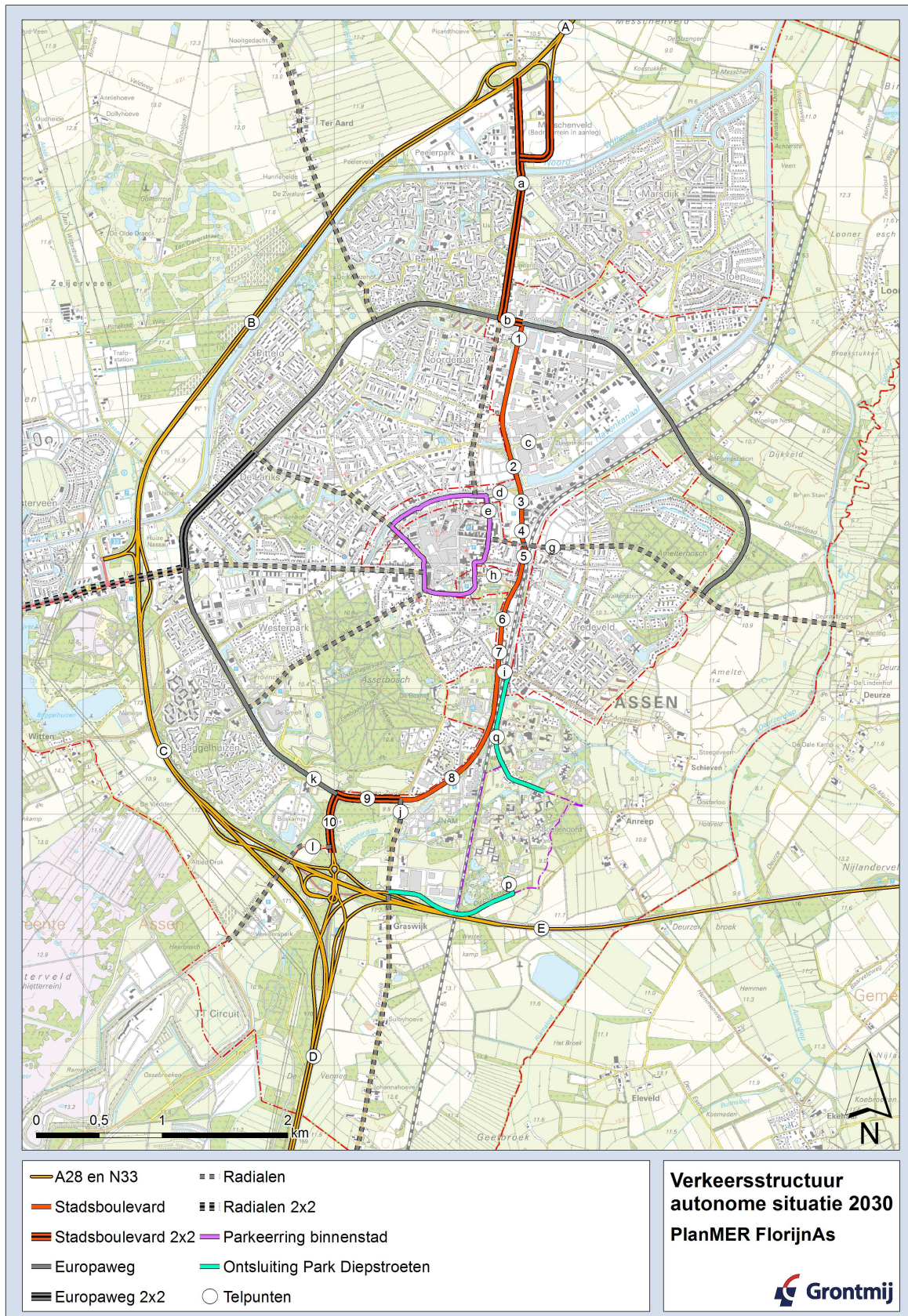
Pagina 15, aan de alinea onder "Natura 2000" wordt toegevoegd. "De passende beoordeling die is uitgevoerd, voor zowel de structuurvisie FlorijnAs als voor Diepstroeten, maakt onderdeel uit van deze plan-MER".

Pagina 25 onder "projectomschrijving" laatste twee zinnen worden vervangen door de volgende twee zinnen: "De huidige intensiteit bedraagt 15-20.000 motorvoertuigen/etmaal. De verwachte intensiteit in 2030 (na realisatie van de FlorijnAs) bedraagt 20-26.000 motorvoertuigen/etmaal."

Pagina 32 onder "beoogd programma" wordt toegevoegd: "Het werklandschap Assen-Zuid is interessant voor een eventuele kenniscampus/sensortechnologie".

Pagina 45 en 46: de figuur op p. 45 en de tabel op p. 46 worden vervangen door onderstaande figuur en tabel (betreft geen inhoudelijke correctie, maar correctie in nummering).

Pagina 47: onder het kopje "Overige wegen" wordt achter de zin "Hierdoor wordt de verbinding Assen – Rolde via de route Rolderhoofdweg minder aantrekkelijk ten opzichte van de route via de N33." toegevoegd: "Nabij de grens van het plangebied (tevens gemeentegrens tussen de gemeente Assen en Aa en Hunze) is in de autonome situatie sprake van een intensiteit van circa 7.400 motorvoertuigen per etmaal (gemiddelde werkdag) in de autonome situatie (2030) tegen circa 11.400 motorvoertuigen per etmaal in de huidige situatie (2010)."



Aantal verkeersbewegingen in motorvoertuigen per etmaal (gemiddelde werkdag)

Wegvak (zie voor de ligging de afbeelding op de vorige pagina)	Huidige situatie (2010)	Autonome situatie (2030)	Groei (absoluut)	Groei (%)
<u>Stadsboulevard</u>				
1. Industrierweg	15.500	19.500	4.000	26%
2. Dichtershof	19.200	23.500	4.300	22%
3. Veemarktterrein	16.400	18.100	1.700	10%
4. Kop Havenkwartier	19.100	20.500	1.400	7%
5. Noordzijde station	15.900	18.600	2.700	17%
6. Zuidzijde station	18.000	19.700	1.700	9%
7. CBR	17.100	19.300	2.200	13%
8. NAM	16.400	18.300	1.900	12%
9. Haarweg - Graswijk	19.500	23.600	4.100	21%
10. Haarweg	20.300	24.000	3.700	18%
<u>Overige wegen</u>				
a. Wegvak Peelo	22.600	25.800	3.200	14%
b. Stadsboulevard (Europaweg Noord)	21.900	25.700	3.800	17%
c. Fokkerstraat (oost)	12.800	12.400	-400	-3%
d. Het Kanaal	3.900	7.500	3.600	92%
e. Fabriciusstraat	8.500	10.100	1.600	19%
g. Rolderhoofdweg	10.900	9.400	-1.500	-14%
h. Stationsstraat	5.400	4.300	-1.100	-20%
i. Pelikaanstraat	11.100	13.000	1.900	17%
j. Graswijk	12.100	13.400	1.300	11%
k. Europaweg Zuid (Baggelhuizen)	11.800	14.800	3.000	25%
l. De Haar (TT ontsluiting 1)	4.800	5.000	200	4%
<u>Park Diepstroeten¹</u>				
p. Sportlaan	50	2.200	2.150	>100%
q. Dennenweg	2.800	4.100	1.300	46%
<u>Nationaal hoofdwegennet</u>				
A. A28 (Vries - Assen Noord)	46.800	55.400	8.600	18%
B. A28 (Assen Noord - Assen Centrum)	36.600	45.100	8.500	23%
C. A28 (Assen Centrum - Assen Zuid)	32.900	42.900	10.000	30%
D. A28 (Assen Zuid - Beilen)	46.500	58.900	12.400	27%
E. N33	16.000	24.700	8.700	54%

¹ Een deel van de realisatie van het project Park Diepstroeten is opgenomen in de autonome situatie (2030) van het verkeersmodel.

Pagina 59: onder het kopje *Overige wegen* wordt toegevoegd: "De voorgenomen activiteit (programma FlorijnAs en herinrichting Stadsboulevard) leidt niet tot significante verschuivingen in de intensiteit op overige wegen die verder van de Stadsboulevard af gelegen zijn (bijvoorbeeld verbinding Assen – Rolde)."

Pagina 131: De nieuwe tekst onder "Lokale ontwikkelingen" luidt als volgt: "Momenteel (2011) wordt onderzoek gedaan naar de invulling van de strategische grondwaterwinning Assen-West (golfterrein). Deze strategische drinkwaterwinning is een reservering van ruimte voor een nieuwe grondwaterwinning ingeval er bij één van de bestaande winningen een situatie ontstaat waardoor betreffend waterwingebied voor langere tijd niet beschikbaar is. Deze strategische winning Assen-West is gedeeltelijk ter vervanging van de grondwaterwinning Assen-oost.

Pagina 153 in par. 7.3.3: Het woord "verontreinigd" wordt vervangen in "potentieel verontreinigd".

Notitie

Referentienummer

Datum
29 september 2011

Kenmerk

Betreft

Toelichting bij Plan-MER n.a.v. toetsingsadvies commissie m.e.r.

1. Inleiding

In het toetsingsadvies van 29 augustus 2011 heeft de commissie m.e.r. de gemeente enkele aanbevelingen gedaan. Deze aanbevelingen hadden betrekking op berekeningen en beoordelingen voor stikstofdepositie en de verkeersgegevens. In deze notitie wordt ingegaan op de aanbevelingen van de commissie. Deze notitie wordt ter inzage gelegd.

2. Toelichting berekeningen stikstofdepositie

De commissie m.e.r. beveelt aan om de toelichting die de gemeente aan de commissie heeft gestuurd (in het kader van de toetsing van het MER door de commissie) openbaar te maken. Daarnaast beveelt de commissie aan om de emissie- en depositiegegevens verbonden aan de Toeristisch Recreatieve Zone bij het TT-circuit en het Werklandschap Assen-Zuid die zijn gebruikt om een prognose te maken van de stikstofdepositie in 2030, afzonderlijk te specificeren. De Commissie beveelt ook aan om bij de besluitvorming over de structuurvisie aan te geven welke mogelijkheden er zijn om de stikstofemissies van de onderscheiden projecten of de gevolgen ervan terug te dringen.

a. Toelichting en specificatie Assen Zuid

Hieronder is de aan de commissie gestuurde toelichting opgenomen. Daarnaast wordt ingegaan op de gehanteerde werkwijze voor Assen Zuid (werklandschap en TRZ)

Gebruikte rekenmodel is OPS PRO 4.2 vanwege de schaal van het plangebied (groot gebied). Er zijn berekeningen uitgevoerd voor 2010 (huidige situatie) en 2030 (met autonome ontwikkelingen, uitvoering structuurvisie FlorijnAs en uitvoering Diepstroeten). Omdat Diepstroeten waarschijnlijk al in 2020 gerealiseerd is, is ook een analyse voor 2020 uitgevoerd.

In de berekeningen zijn alleen de emissies van autoverkeer gemodelleerd (intensiteiten op basis van verkeersmodel). Emissies van bedrijven en woningen, en het eventueel beëindigen van veehouderijen is modelmatig niet meegenomen. FlorijnAs voorziet vooral in herontwikkeling bestaand stedelijk gebied (bedrijventerrein blijft bedrijven, bedrijventerrein wordt woonwijk, gezondheidspark wordt woonwijk etc); waardoor emissies vanuit de bebouwde omgeving niet veel zullen veranderen. Nadere modellering hiervan gaat in het kader van het PlanMER en de risicobenadering van de globale Passende Beoordeling te ver.

In de Passende Beoordeling bij het MER Werklandschap Assen-zuid zijn dergelijke emissies wel meegenomen en is de conclusie getrokken dat de activiteit niet tot significante effecten kan lei-

den. Deze conclusie is betrokken bij de conclusies vanuit de Passende Beoordeling bij de Plan-MER FlorijnAs.

De Toeristisch Recreatieve Zone bevindt zich nog in het stadium van conceptontwikkeling. Voor de TRZ is in de stikstofdepositieberekeningen alleen rekening gehouden met de extra verkeersbewegingen die de TRZ zal genereren (uitgaande van de maximaal verwachte bezoekersaantallen). Indien er gekozen wordt voor een concept waarbij relevante stikstofbronnen binnen de TRZ worden gevestigd (dit kan maar hoeft niet het geval te zijn), dan zal in de dan te doorlopen bestemmingsplan- of vergunningprocedure moeten worden gekeken naar de effecten van deze bronnen. Daarbij kan dan tevens aandacht worden besteed aan het verdwijnen van de landbouwkundige functie (en de afname van stikstofuitstoot die daarmee gepaard gaat).

Emissiekentallen

De stikstofdepositie is berekend door te kijken naar stikstofoxiden (NO_x) en ammoniak (NH₃). De emissiefactoren voor NO_x worden door het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) in het kader van de jaarlijkse update van de Grootschalige Concentratiekaarten Nederland (GCN kaarten) gepubliceerd. Het betreft de emissiefactoren conform het BGE (Beleid Global Economie) scenario (PBL; maart 2011). De set emissiefactoren bestaat uit emissiefactoren voor combinaties van verschillende rijsnelheden en voertuigcategorieën (licht, middelzwaar en zwaar wegverkeer). Voor NH₃ zijn er alleen emissiefactoren voor snelwegen beschikbaar en niet voor secundaire wegen. In OPS -PRO 4.2 is het echter mogelijk om voor secundaire wegen met een maximum snelheid van 80 km/uur of hoger in te voeren. Aangenomen wordt hierbij dat het rijgedrag van voertuigen met een snelheid van 80 km/uur of meer niet veel zal verschillen tussen snelwegen en provinciale wegen. De NH₃ emissiefactoren zijn alleen beschikbaar voor 2007. Voor de toekomstige jaren zijn er geen emissiefactoren beschikbaar. Voor de toekomstige jaren worden daarom in OPS-Pro de emissiefactoren van 2007 toegepast.

b. Mogelijkheden beperken stikstofdepositie

De commissie m.e.r. vraagt naar mogelijkheden om stikstofemissies of gevolgen daarvan terug te dringen. In de onderstaande tabel zijn enkele mogelijkheden geschetst. Deze zullen per deelproject verder worden verkend en/of uitgewerkt. Overigens zal binnen afzienbare tijd de Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) van toepassing zal worden. In het kader van het PAS zullen ook maatregelen getroffen zullen worden om de stikstofdepositie terug te dringen.

Deelproject	Mogelijke maatregelen
Stadsboulevard en Stationsplein:	Geen locatiespecifieke maatregelen (generiek beleid voor autoverkeer is wel relevant)
Revitalisering Stadsbedrijvenpark	Geen locatiespecifieke maatregelen (generiek beleid voor autoverkeer en industrie is wel relevant)
Havenkwartier	Geen locatiespecifieke maatregelen (generiek beleid voor autoverkeer is wel relevant)
Blauwe As tweede fase	Geen locatiespecifieke maatregelen
Assen Zuid	Werklandschap: in het kader van dit deelproject worden landbouwbedrijven beëindigd Toeristisch Recreatieve Zone: De stikstofdepositie kan verminderen door beëindigen van de landbouwfunctie. Dit geldt zowel voor het houden van dieren in stallen als voor het uitrijden van mest op landbouwgronden. Ook bij handhaven van de agrarische functie kan de stikstofdepositie worden teruggedrongen (bijv. emissiearme stalsystemen, ander veevoer). Bij invulling van de TRZ kan worden gestuurd op stikstofdepositie door in de recreatieve ontwikkeling zo min mogelijk nieuwe bronnen te vestigen die stikstof uitstoten (en dus ook depositie kunnen

	veroorzaken). Er kan bijv. op worden gestuurd dat er geen grootschalige verwarmingsinstallaties worden opgericht.
Landschapsontwikkeling Assen a/d Aa	De stikstofdepositie kan verminderen door beëindigen van de landbouwfunctie. Dit geldt zowel voor het houden van dieren in stallen als voor het uitrijden van mest op landbouwgronden. Ook bij handhaven van de agrarische functie kan de stikstofdepositie worden teruggedrongen (bijv. emissiearme stalsystemen, ander veevoer).

3. Toelichting verkeersgegevens

In haar toetsingsadvies van 29 augustus 2011 adviseert de commissie m.e.r. om de toelichting die de gemeente aan de commissie heeft gestuurd openbaar te maken. Daarnaast adviseert de commissie om bij de uitwerking van het project de meest recente versie van het NRM Noord-Nederland te implementeren in het Verkeersmodel Regiovisie Groningen-Assen (RGA), en om een erratum op te nemen betreffende verkeerd opgenomen verkeerscijfers

a. Toelichting en erratum

Hieronder is de aan de commissie gestuurde toelichting opgenomen. Daarnaast wordt ingegaan op de verkeerd opgenomen verkeerscijfers

Vraag commissie m.e.r.	Antwoord gemeente/Grontmij
Niet duidelijk is welke ruimtelijke ontwikkelingen zijn meegenomen in het verkeersmodel voor de situatie "autonoom 2030" en voor de situatie "plan 2030". Graag ontvangen wij, per deelproject dat wat is toegevoegd en weggehaald - zoals bedrijven vervangen door woningen - uitgedrukt in m ² / arbeidsplaatsen / aantal woningen. En geef daarbij aan welke productie- en attractiefactoren zijn aangehouden per ontwikkeling (dus niet alleen kaarten met de verkeerscijfers). Staan deze gegevens in het verkeersonderzoek, dan kunt u er ook voor kiezen om dat onderzoek toe te sturen.	Bij het verkeersmodel zit een overzicht van de gehanteerde sociaal economische gegevens voor de verfijning van het verkeersmodel (zie bijlage). Deze is afkomstig van Goudappel Coffeng. Hieruit is af te leiden welke ruimtelijke ontwikkelingen in de deelprojecten zitten. De situatie 2010 is niet voor alle deelprojecten gespecificeerd.
Deze informatie is o.a. nodig voor het in perspectief plaatsen van alle aan het verkeer gerelateerde effecten. Verdere aanleiding voor het vragen van toelichting bij de gegevens is dat over de verwachte verkeersgroei op de FlorijnAs verschillende getallen zijn terug te vinden waarvan de achtergrond niet of moeilijk te traceren is. Enkele voorbeelden: -- Blz 25 van het MER: 2011 intensiteit stadsboulevard tussen de 14 en 17.000 Mvt/etm 2030 autonome ontwikkeling stadsboulevard tussen de 22 en 26.000 Mvt/etm Dat is in 20 jaar een autonome groei van ruim 50%.	Projectbeschrijving voor Stadsboulevard correspondeert (op. 25 digitale versie MER) niet met de aantallen uit het verkeersmodel. Daarnaast betreft de op p. 25 genoemde situatie 2030 de plansituatie. <u>ERRATUM TEKST MER:</u> De tekst op p. 25 moet zijn: "De huidige intensiteit bedraagt 15-20.000 motorvoertuigen/etmaal. De verwachte intensiteit in 2030 (na realisatie van de FlorijnAs) bedraagt 20-26.000 motorvoertuigen/etmaal." Deze aantallen (en groei) komen overeen met de getallen in de twee tabellen van hoofdstuk 4 v/h MER.
-- Blz. 46 van het MER: Uit de tabel is af te leiden dat de autonome groei op de stadsboulevard ligt tussen de 9 en 26%. -- Blz. 56: Uit de tabel is af te leiden dat het verschil tussen autonoom 2030 en plan 2030 op de stadsboulevard een groei van 6 en 18% is. Absoluut tussen de 1000 en 2900 voertuigen. Deze laatste groei lijkt laag, gelet op alle ontwikkelingen. Zelfs met uitwisseling van functies zoals bv in het havenkwartier. Dit nog afgezien of er 7.000 m ² of 55.000 m ² bvo aan kantoren in het stationsgebied komen.	NB: Groei Stadsboulevard in de tabel is 4-16%, niet 6-18%. De ruimtelijke ontwikkelingen FlorijnAs binnen stedelijk gebied (oftewel Havenkwartier) zijn niet grootschalig te noemen (1.200 woningen en 40.000-50.000 m ² commerciële en maatschappelijke voorzieningen) in vergelijking met ruimtelijke ontwikkelingen die plaats zullen vinden in de autonome ontwikkeling. In het stedelijk gebied zullen tussen 2010 en 2030 diverse andere inbreidings- en herstructureringsprojecten plaatsvinden (Palet, Citadel, Cultureel kwartier, diverse kleinere woningbouwprojecten). Bij elkaar opgeteld zullen deze qua hoeveelheden wel groter zijn dan het programma van het Havenkwartier. Voor de Stadsboulevard is het dus niet onaannemelijk dat de groei tussen 2010 en 2030 autonoom groter is dan de groei tussen 2030 autonoom en

	2030 plansituatie. De ruimtelijke ontwikkelingen FlorijnAs buiten stedelijk gebied (Assen Zuid, Werklandschap en TRZ) zullen vooral ontsloten worden via de A28 (Assen Zuid zuid en nieuwe knoop A28-N33) en in veel mindere mate via de Stadsboulevard.
-- Blz.60: Uit de tabel met verkeerscijfers is af te leiden dat circa 80% van de groei als gevolg van de ontwikkeling van Diepstroeten is opgenomen in de autonome groei. Niet duidelijk is waarom.	Dit was al zo opgenomen in het verkeersmodel. Zuiver gezien had het in de plansituatie van het verkeersmodel moeten zitten, maar gelet op de doorlooptijd van het MER was het niet mogelijk om het verkeersmodel aan te passen. Dat de groei van Diepstroeten in de autonome situatie van het verkeersmodel is opgenomen, is onderkend en ook als zodanig verwoord in de MER (paragraaf boven de tabel).
-- In de Structuurvisie staat opgenomen op blz 14 dat er sprake is van 40% groei van het verkeer op de Florijnas.	Betreffend passage in structuurvisie is aangepast.

Bijlage overzicht van de gehanteerde sociaal economische gegevens verkeersmodel

Opgave Gemeente Assen (Verfijning 2010)

postcodegebied	zone	woningen	comm. Ruimte	2020		2030		2030 autonoom	
				woningen	arbeidsplaatsen	woningen	arbeidsplaatsen	woningen	arbeidsplaatsen
Havenkwartier									
3293	1809	100	16.000			100	417	conform 2010	
3997	3997	400	15.000	250		400	500	conform 2010	
3998	3998	240	0			240	0	conform 2010	
3353	1805	400	5.000	250		400	167	conform 2010	
4000	4000	100	10.000			100	333	conform 2010	
4001	4001	100	4.000			100	133	conform 2010	
Palet									
4005	300	300		300		300		300	arbeidsplaatsen
Dichtershof	3973	280		280		280		280	
ACMESA-terrein (oude melkfabriek)	1900	100	3000	100	100	100	100		
Diepstroeten	1943	200		200		200		200	
	1944	600		600		600		600	
Kloosterveen 1+2			Ha						
Kloosterveen (west)		woningen		woningen	arbeidsplaatsen	woningen	arbeidsplaatsen	woningen	arbeidsplaatsen
Kloosterveen (zuid)		3250		3250	499	3250	499	3250	499
		3350		3350	0	3350	0	3350	0
		350		350	0	350	0	350	0
Messchenveld (Zuid/Bestaand)			Ha						
	zone	woningen		woningen	arbeidsplaatsen	woningen	arbeidsplaatsen	woningen	arbeidsplaatsen
	70			70	3500	50	3500	50	3500
Graswijk									
	2008	5,8		470			470		
	2009	7,2		575			575		
	2010	3,3		285			285		
	2011	1,0		85			85		
	2012	3,3		260			260		
	2013	2,1		170			170		
	4093	2,5		250			250		
	4094	10,0		800			800		
	4095	3,0		250			250		
	4096	4,4		140			140		
	4097	2,0		123			123		
	4098	1,6		132			132		
	4112	3,5		20			20		
	4113	8,5		605			605		
	4114	8,0		490			490		
	4115	12,0		960			960		
TT-circuit			bezoekers	maand	nt/werkdag	maand	nt/werkdag	maand	nt/werkdag
TT-Assen									
	4106	150000		16667	500	16667	500	conform 2010	conform 2010
	4107	100000		11111	333	11111	333	conform 2010	conform 2010
	4108	75000		8333	250	8333	250	conform 2010	conform 2010
	4109	75000		8333	250	8333	250	conform 2010	conform 2010
	4110	200000		22222	667	22222	667	conform 2010	conform 2010
	2014	200000		22222	667	22222	667	conform 2010	conform 2010
TT-Experience									
	2014	600000		66667	2000	66667	2000	conform 2010	conform 2010
TT-Verkeerspark									
Green Valley									
	4110	400000		44444	1333	44444	1333	conform 2010	conform 2010
	1930	100000		11111	333	11111	333	conform 2010	conform 2010
	2014	200000		22222	667	22222	667	conform 2010	conform 2010
	4110	200000		22222	667	22222	667	conform 2010	conform 2010

