

Inhoud:

Toelichting
Bijlagen
Voorschriften

Plankaart nr 015.00.02.38.10.C01

Assen

Projectnummer 015.00.02.38.10
4 augustus 2005

.....

015.00.02.38.10.toe

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Het plangebied in de uitgangssituatie	5
2.1	Ligging	5
2.2	Bebouwing en groen	5
2.3	Ontsluitingsstructuur	6
2.4	Grondeigendom	8
3	Beleidscontext	9
3.1	Rijksbeleid	9
3.2	Provinciaal beleid	10
3.3	Gemeentelijk beleid	11
4	Planbeschrijving	17
4.1	Stedenbouwkundige uitgangspunten	17
4.2	Bebouwingsopzet	18
4.3	Ontsluitingsopzet	22
4.4	Parkeren	24
4.5	Stalling voor fietsen	24
4.6	Groen en waterpartijen	25
5	Milieuaspecten en duurzaamheid	27
5.1	Milieuhygiënische gesteldheid van de bodem	27
5.2	Archeologie	27
5.3	Weg-, spoorweg- en industrielawaai	27
5.4	Luchtkwaliteit	31
5.5	Externe veiligheid	31
5.6	Milieubeschermingsgebied	31
5.7	Waterhuishouding	31
5.8	Flora en fauna	32
5.9	Duurzaam en milieubewust bouwen	33
6	Economische uitvoerbaarheid	35
7	Inspraak en overleg	37
7.1	Inspreekreacties	37
7.2	Overlegreacties	38

Bijlagen

1 Inleiding

Het voorliggende bestemmingsplan heeft betrekking op een herontwikkelingsgebied aan de noordoostkant van het centrum van Assen. Het plan maakt de totstandkoming van woningen en een kantoorgebouw mogelijk. Tot voor kort stonden in het plangebied de woningen van de Dichtershof, een woonbuurt met verouderde, verpauperd geraakte sociale huurwoningen, die om die reden zijn gesloopt.

De nieuw geprojecteerde functies sluiten aan op de bestaande woon- en bedrijfspanden langs de Groningerstraat en Het Kanaal en op het nieuwe kenniscentrum Cicero (diverse beroepsopleidingen). Deze panden en bijbehorende gronden zijn in het bestemmingsplan meegenomen.

Gekozen is voor de systematiek van een bestemmingsregeling, op grond waarvan direct bouwvergunningen kunnen worden afgegeven. Alleen de essenties van de nagestreefde ruimtelijke inrichting zijn op de plankaart en in de voorschriften vastgelegd, met afzonderlijke bestemmingen voor de belangrijkste functies. Deze opzet biedt de nodige flexibiliteit in de uitvoeringsfase.

Voorzover mogelijk is de systematiek afgestemd op het in voorbereiding genomen bestemmingsplan voor de bestaande bebouwde gebieden van Assen-Noord (planherziening).

Het plan is IMRO-gecodeerd en is digitaal beschikbaar. De bestemmingsplankaart is getekend op een ingemeten ondergrond, schaal 1:1.000 (GBKN).

Zolang het bestemmingsplan nog geen rechtskracht heeft, geldt voor het noordelijk deel van het plangebied de regeling van het Uitbreidingsplan "Over 't Kanaal", dat is vastgesteld door de gemeenteraad van Assen op 21 mei 1953 en goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 4 november 1953.

Voor het zuidelijk deel geldt de regeling van het bestemmingsplan "Kanaal-Vondellaan", dat in 2001 is vastgesteld en goedgekeurd. Gewijzigde inzichten voor de ontwikkelingslocatie ten westen van Cicero vormen de reden om dit recente plan nu reeds te herzien. Tevens biedt dit de mogelijkheid om:

- de plansystematiek nauwer te laten aansluiten op die voor andere delen van de bebouwde kom van Assen;
- een goede integratie met de herontwikkeling van het gebied van de Dichtershof te creëren.

Het bestemmingsplan gaat vergezeld van een beeldkwaliteitsplan, dat als afzonderlijk document door de gemeenteraad wordt vastgesteld. Het beeldkwaliteitsplan geldt als verlengstuk van de gemeentelijke welstandsnota en bevat de criteria voor de welstandsbeoordeling van concrete bouwplannen. Het geeft richtlijnen voor vormgevelijke aspecten die niet of moeilijk in een bestemmingsregeling zijn te vatten, zoals aanwijzingen voor de architectuur en de vormgeving van de openbare ruimte. Ook de te gebruiken kleuren en materialen komen in het beeldkwaliteitsplan aan de orde.

2 Het plangebied in de uitgangssituatie

2.1 Ligging

Het plangebied ligt ten noordoosten van het centrum van Assen. De oppervlakte ervan bedraagt 10,5 ha. Het gebied is vrijwel rechthoekig en wordt omzoomd door de Groningerstraat, de Fokkerstraat, de Industrieweg en Het Kanaal (drukke zijde).

De omliggende gebieden bestaan uit:

- het gebouwencomplex van het Nassaucollege aan de noordzijde (met een waterpartij daarvoor);
- het stadsbedrijvenpark aan de oostzijde;
- het veemarkterrein (herontwikkelingsgebied), de brandweerkazerne en de uitloop van het stadscentrum aan de zuidzijde;
- het woongebied Assen-Noord aan de westzijde.

2.2 Bebouwing en groen

Het grootste deel van het plangebied ligt eind 2003 braak. Langs de Groningerstraat en een aansluitend deel van Het Kanaal ligt echter een bebouwingsrand die zal worden gehandhaafd. In totaal staan hier ongeveer 55 woningen. In enkele panden wordt een bedrijf of beroep uitgeoefend, al of niet in combinatie met wonen. Het betreft een kantoor, een tandartspraktijk, een technisch installatiebureau, een las- en constructiewerkplaats en een rijwielhersteller, alle aan de Groningerstraat.

De bebouwing is kleinschalig, is meest van vooroorlogse datum en heeft overwegend een lage gootlijn. Op de hoek van de Groningerstraat en Het Kanaal staat een markante witte villa (met daarin een kantoor). Aan de Groningerstraat is een aaneengesloten blok van acht woningen tussen de oudere bebouwing geplaatst.

Bij verschillende panden komen achterop de percelen forse schuren voor. Ook staan op het achterterrein op twee plaatsen autoboxen.

Aan de oostzijde van de Groningerstraat lag de woonbuurt de Dichtershof. In deze buurt stonden sociale huurwoningen van het eengezins- en duplex type in rijenbouw. De woningen van de Dichtershof zijn inmiddels gesloopt, inclusief het buurthuis met speeltuin.

In de zone ten zuiden van de voormalige Dichtershof is in 2002/2003 het kenniscentrum Cicero gebouwd. Cicero is een clustering van beroepsopleidingen, die zich hebben verenigd in een geïntegreerd kenniscentrum. Naast de synergie-effecten hechten de participanten er grote waarde aan dat het bedrijfsleven in de regio gebruik gaat maken van de faciliteiten in de nieuwe huisvesting.

Het Cicero-gebouw presenteert zich zowel naar de Industrieweg als naar Het Kanaal toe. Het bestaat uit drie delen:

- een lang, recht en haaks op de Industrieweg geplaatst deel van vier lagen hoog;
- een lager bouwdeel langs Het Kanaal, met een gebogen front en een balkon en terras aan het water;
- een vierkant, torenvormig deel op de hoek van de Industrieweg en Het Kanaal, met een hoogte van 30 m; dit torengedeelte is mede bedoeld om de entree van de stationszone en het centrum van Assen te markeren (poortwerking).

Veel van het (opgaand) groen in het gesaneerde woongebied is inmiddels gerooid. In het nieuwe inrichtingsplan komen er andere groenelementen voor terug.

In het zuidelijk deel van het plangebied staan bomen langs het water van Het Kanaal. Samen met een grote oude wilg direct ten oosten van de woonpercelen langs het Kanaal, zijn deze bomen als waardevol en behoudenswaardig te bestempelen.

2.3 Ontsluitingsstructuur

In de bestaande situatie wordt het plangebied ontsloten door de Jacob Catslaan, die op de Groningerstraat aantakt. Daarnaast is het vanaf de Fokkerstraat mogelijk om vanuit westelijke richting het gebied in te rijden (eenrichtingsverkeer), wat dus geen volwaardige ontsluiting is.

In het gemeentelijke verkeers- en vervoersplan (vastgesteld in juli 2000) zijn alle wegen in Assen gecategoriseerd volgens de principes van Duurzaam Veilig. Van de wegen die het plangebied begrenzen, is aan de Industrieweg, de Fokkerstraat en Het Kanaal (zuidzijde) een gebiedsontsluitende functie toegekend. De Groningerstraat fungeert in de huidige situatie als ontsluitingsroute van het centrum van Assen, maar in de toekomst zal deze functie worden ingeperkt en komt de nadruk te liggen op de functie van erfontsluitingsweg.

De Industrieweg vormt de belangrijkste noord-zuidtraverse door Assen. Op termijn krijgt deze een inrichting als stadsautoweg (2x2 rijstroken, op het gedeelte ten noorden van het Abel Tasmanplein).

Het Kanaal (zuidzijde) heeft eveneens een ontsluitingsfunctie voor het centrum van Assen. Deze functie zal in de toekomst nog aanmerkelijk aan belang winnen als de Groningerstraat autoluw wordt gemaakt.

Het weggetje aan de noordzijde van Het Kanaal, dat de aanliggende woonbebouwing ontsluit, loopt in oostelijke richting door als fietsroute (secundaire fietsverbinding). Fietsroutes in de vorm van vrij liggende fietspaden of parallelwegen lopen ook langs de Groningerstraat, Fokkerstraat en Industrieweg.



Het plangebied ligt ongeveer 900 m ten noorden van het N.S.-station en busstation van Assen (intercitystation). De spoorzone in het centrale deel van Assen vormt een herontwikkelingsgebied, waarin naast woningen vooral functies met een arbeids- en bezoekersintensief karakter tot stand worden gebracht. De aanwezigheid van hoogwaardig openbaar vervoer pleit daar ook uitdrukkelijk voor.

Langs het plangebied loopt een buslijn van de stadsdienst Assen, met een halte aan de Thorbeckelaan (tegenover de Fokkerstraat).

Voorts rijdt er in de spits een schoolbus van het N.S.-station naar het Nassaucollege op de hoek Industrieweg-Fokkerstraat.

Lijnen van het streekvervoer lopen niet langs het plangebied.

2.4 Grondeigendom

De voormalige woonpercelen van de Dichtershof zijn in handen van woningcorporatie SWA; de infrastructuur en het openbaar groen zijn gemeentelijk eigendom.

De hoek ten zuidoosten van de Dichtershof, waar het kenniscentrum staat en een kantoorgebouw is gepland, is in handen van een particuliere eigenaar. De braakliggende gronden ten westen hiervan zijn eigendom van de gemeente.

De woonpercelen plus opstallen langs de Groningerstraat en Het Kanaal zijn particulier eigendom. Uitzondering hierop vormt een blok van acht rijenwoningen aan de Groningerstraat, die van de SWA zijn.

3 Beleidscontext

3.1 Rijksbeleid

In het rijksbeleid wordt hoge prioriteit toegekend aan de herontwikkeling en kwaliteitsverbetering van bestaand stedelijk gebied. Via de Wet stedelijke vernieuwing, die sinds 2000 van kracht is, wordt hiertoe een integratie van beleidssectoren en geldstromen nagestreefd. Bij stedelijke verbeteringen vraagt het Rijk uitdrukkelijk aandacht voor:

- een zorgvuldig en op duurzaamheid gericht ruimtegebruik;
- samenhang met het sociale en economische beleid;
- het inspelen op kansen en ontwikkelingspotenties;
- het creëren van gevarieerde woonmilieus;
- het uitlokken van private investeringen;
- versterking van de betrokkenheid van bewoners en bedrijven bij de dagelijkse leefomgeving;
- innovatie in stedelijke vernieuwing.

Ten aanzien van het wonen is het rijksbeleid uitgewerkt in de nota Mensen Wensen Wonen. Deze nota hamert sterk op de kwaliteitsverbetering van de bestaande woningvoorraad en vraagt veel aandacht voor de keuzevrijheid van de woonconsumenten.

Voor bedrijven en voorzieningen heeft het Rijk in de Nota Ruimte (stadium van het regeeringsvoorstel) een locatiebeleid geformuleerd. Het doel hiervan is een goede plaats voor bedrijven te bieden, zodat een optimale bijdrage wordt geleverd aan de kracht van steden en dorpen. Voor wat dan wel een "goede" plaats is, geeft het rijk geen standaard recept, maar wel enkele regels die de gewenste basiskwaliteit op dit punt moeten bewerkstelligen:

- de algemene stelregel luidt: menging van wonen en werken daar waar het kan, scheiding daar waar het moet;
 - bedrijven en voorzieningen die uit oogpunt van veiligheid, hinder en verkeersaantrekkende werking niet inpasbaar zijn in of nabij woongebied moeten worden gelokaliseerd op specifieke daarvoor te bestemmen (bedrijven)terreinen;
 - aan bedrijven en voorzieningen met omvangrijke goederen-stromen en/of een omvangrijke verkeersaantrekkende werking moet ruimte worden geboden op locaties met een goede aansluiting op (bestaande) verkeers- en vervoersverbindingen van bij voorkeur verschillende modaliteiten (zoals de omgeving van het N.S.-station van Assen).
- Het Rijk laat het vooral aan de provincies over om deze regels nader in hun beleid te concretiseren. In Drenthe zal dat nog moeten plaatsvinden.

3.2 Provinciaal beleid

In het provinciale beleid vormt Assen een van de zwaartepunten bij de verdere verstedelijking van Drenthe. In het Provinciaal omgevings-plan (POP II) neemt Assen, samen met Emmen, Hoogeveen en Meppel, het hoogste echelon van de onderscheiden kernenhierarchie in, namelijk dat van de streekcentra. De beleidsinspanningen van de gemeenten om deze kernen in kwantitatieve en kwalitatieve zin verder te ontwikkelen, zullen door de provincie zoveel mogelijk worden ondersteund.

De streekcentra moeten voortdurend kunnen voldoen aan de reële vraag naar woonruimte die optreedt, zowel lokaal als vanuit de regio. Daarnaast vormen de streekcentra de spil in de werkgelegenheids- en verzorgingsstructuur in Drenthe. Gespecialiseerde voorzieningen en voorzieningen met een ruim verzorgingsgebied dienen zoveel mogelijk in de streekcentra te worden gesitueerd. Om niet noodzakelijke automobiliteit te beperken, wenst de provincie dat in de naaste omgeving van de spoorwegstations arbeidsintensieve activiteiten met een sterk publiekskarakter worden ontwikkeld.

Een andere voor het plangebied relevante beleidslijn in het POP is het zorgvuldig gebruik van de fysieke omgeving. De provincie streeft naar een bundeling van wonen, werken en infrastructuur en wil versnippering en verspilling tegengaan. Verveving van functies en een zuinig ruimtegebruik is het credo. In het verlengde daarvan wordt waar mogelijk gestreefd naar een meervoudig ruimtegebruik en een clustering van vooral urbane ontwikkelingen.

Uiteraard past een doordachte invulling van een stedelijk herontwikkelingsgebied uitstekend in dit beleid, al was het alleen maar omdat daarmee een verdere uitbreiding van stedelijke functies in het landelijke gebied wordt voorkomen.

Bij fysieke verbeteringen van de stedelijke omgeving kent de provincie de hoogste prioriteit toe aan:

1. herstructurering van verouderde woonwijken;
2. revitalisering van verouderde bedrijventerreinen;
3. aanpak van ernstige en urgente bodemverontreiniging.

Deze prioriteiten zijn neergelegd in de Beleidsnotitie Stimulering Stedelijke Vernieuwing.

3.3 Gemeentelijk beleid

De ontwikkelingen, die de gemeente voor het plangebied voorstaat, passen in een brede visie op de stedelijke ontwikkeling en vernieuwing, zoals die met name is neergelegd in de Investeringsvisie Assen van juni 2000.

Behalve een visie bevat dit door de gemeenteraad vastgestelde beleidsstuk een concreet meerjarig ontwikkelingsprogramma.

In de Investeringsvisie Assen spreekt de gemeente de ambitie uit om de krachtige groei van de afgelopen jaren te continueren. Assen wil een sterke impuls blijven geven aan de verdere ontwikkeling van het stadsgewest Groningen-Assen en als stedelijk centrum van de gelijknamige economische kernzone. Naast een forse verdere stedelijke uitleg en ingrijpende aanpassing van de infrastructuur, zijn herstructurering en vitalisering van de binnenstad, het stationsgebied en verouderde woonwijken nodig om de geraamde, zeer krachtige groei mogelijk te maken.

Extra aandacht zal worden geschonken aan integrale stedelijke ontwikkeling met een betere balans tussen stedelijke groei, sociale structuur, duurzame ontwikkeling en een hoogwaardig leefklimaat.

Ondanks het voortzetten van de groei wil Assen ook zijn dorps karakter behouden. Dit is een van de kernpunten van Assen koerst, een toekomstvisie op hoofdlijnen die in 2000/2001 in nauwe samenspraak met de bevolking tot stand kwam. In deze toekomstvisie wordt het begrip "Asser School" geïntroduceerd. Hiermee wordt bedoeld dat bij het ontwikkelen van de stad moet worden gestreefd naar een combinatie van gedurfd, maar ook statig, sfeervol en groen "landscapen" van de stedelijke omgeving, passend binnen de Asser traditie. Eigenlijk is dit een omgeving met dorps elementen. Een van de stijkenmerken van de Asser School is dat bij de verhouding tussen private en publieke ruimte meer de nadruk op het laatste wordt gelegd dan in Nederland gebruikelijk is. Overigens betekent dit niet dat in Assen wordt gestreefd naar een extensief ruimtegebruik. Er wordt juist ingezet op intensieve, meervoudige vormen van ruimtegebruik.

In de Investeringsvisie Assen onderscheidt de gemeente vier gebieden waar de stedelijke vernieuwing zich de komende jaren zal concentreren. Voor deze gebieden heeft de gemeente clusters van samenhangende projecten in petto. Het plangebied maakt deel uit van twee ontwikkelingsgebieden tegelijk:

- de Noord-Zuidtraverse, waar een capaciteitsvergroting van de infrastructuur in samenhang met de aanliggende woon- en werklocaties op het programma staat;
- de verouderde naoorlogse woongebieden rond het centrum, waar herstructurering van de woningvoorraad en sociale vernieuwing aan de orde zijn.

innen de onderscheiden Noord-Zuidtraverse maakt het plangebied meer specifiek deel uit van de stationszone van Assen. In de Startnotitie Stationsgebied van 1993, die door de gemeenteraad is vastgesteld, is het beleid voor deze zone globaal in de steigers gezet. Ingezet is op een proces van integrale herontwikkeling: vanuit een samenhangende visie wordt het gebied stapsgewijs gevuld met nieuwe functies, waarbij verouderde elementen, braakliggende terreinen en bodemverontreinigingen worden gesaneerd. In het kader van de uitwerking van de VINEX hebben het Rijk en de drie noordelijke provincies het stationsgebied Assen reeds als strategisch project aangemerkt.

In het stationsgebied worden onder andere nieuwe woonlocaties ontwikkeld. Enkele invullingen zijn al voltooid. Als snelst groeiende gemeente in Noord-Nederland is in Assen veel ruimte nodig voor woningbouw. De gemeente heeft als taakstelling om het aantal woningen in de periode 2000-2010 met minimaal 3.500 te doen toenemen. Wanneer de krachtige economische groei doorzet, kan dit oplopen tot mogelijk ruim 5.000 woningen. In zijn algemeenheid wordt in Assen gestreefd naar gevarieerde woonwijken qua leeftijd, economische positie en herkomst van de bewoners. Iedereen die dat wenst, moet in principe in elke wijk de hele "wooncarrière" kunnen doorlopen. Dit roept ook de behoefte op aan levensloopbestendige woningen.

Het beleid voor het wonen wordt nader uitgewerkt in een gemeentelijk woonplan, dat in voorbereiding verkeert.

Behalve als woongebied, is de spoorzone door de aanwezigheid van het intercystation bij uitstek geschikt voor functies met een arbeids- en bezoekersintensief karakter, zoals kantoren, onderwijs en andere maatschappelijke voorzieningen. Ook biedt de spoorzone ruimte voor een beperkte overloop van voorzieningen uit het centrum van Assen.

Locaties, die (deels) voor kantoren zijn aangewezen, zijn het veemarkterrein, de Havenkade, de Kloekhorststraat, Het Palet, de Overcingellaan en de Industrieweg (met inbegrip van het onderhavige bestemmingsplan). De laatste jaren is de markt voor kantoren echter sterk ingezakt. Om een verder oplopend overaanbod te voorkomen, wordt daarom in het onderhavige bestemmingsplan slechts van een beperkt nieuw kantoorvloerareaal uitgegaan.

Naast kantoren zijn in de spoorzone diverse onderwijsinstellingen gevestigd. De realisatie van het opleidingscentrum Cicero in het onderhavige plangebied is er één van.

In aanvulling op Cicero is aan het plangebied het volgende programma toegekend: herontwikkeling van de voormalige woonbuurt

richtershof en reservering van ruimte voor een kantoorgebouw (met de mogelijkheid om daar desgewenst een al dan niet aan Cicero gelieerde onderwijsfunctie aan te geven). Aan deze projecten is in de Investeringsvisie Assen hoge prioriteit toegekend.

In de aangrenzende gebieden staan ook diverse ontwikkelingen op stapel. Voor het veemarktterrein, dat ten zuiden van het plangebied ligt, heeft de raad in januari 2001 een structuurvisie vastgesteld. Daarna is een bestemmingsplan in voorbereiding genomen. In dit plan wordt uitgegaan van het creëren van een representatieve bebouwingswand langs de zuidzijde van Het Kanaal, op de plaats waar vroeger het slachthuis stond. In de nieuwe bebouwingswand, die tot een hoogte van 25 m mag gaan, kunnen kantoren, maar ook een (te verplaatsen) supermarkt worden opgenomen. Van het huidige parkeer- en manifestatieterrein wordt een deel - in heringerichte vorm - gehandhaafd. Uitgegaan wordt van circa 900 parkeerplaatsen, die een belangrijke functie voor zowel de binnenstad als het stationsgebied vervullen.

Voor het stadsbedrijvenpark ten oosten van het plangebied is een revitalisatieplan ontwikkeld. In samenhang hiermee is een herziening van de geldende bestemmingsplannen in procedure gebracht.

De diverse plangebieden in de spoorzone en het onderlinge verband ertussen zijn weergegeven op de kaart.

De gemeente wenst uitdrukkelijk sturing te geven aan de parkeergelegenheid in de spoorzone. De nabijheid van het intercity- en busstation biedt de kans het autogebruik te beperken. De parkeercapaciteit zal daarom niet meer mogen zijn dan strikt nodig is en mogelijkheden van dubbelgebruik van parkeerplaatsen moeten worden benut (leidend tot een 24 uren-bezetting). Daarnaast wordt ondergronds of in pandig parkeren bevorderd. Bij dit alles dient te worden voorkomen dat het parkeren van werkenden (en studenten) uitwaaiert over de woongebieden. In Assen wordt hiervoor een vergunningstelsel voor bewoners gehanteerd.

De gemeente is voornemens een Waterplan op te stellen. De grondslag voor dit plan zal bestaan uit een strategische visie op het waterbeheer. Door de verwachte klimaatsveranderingen (hogere temperatuur en grotere neerslaghoeveelheden), zeespiegelstijging en bodemdaling zal het waterhuishoudingsstelsel op inundatierisico's moeten worden getoetst. Voor stedelijk gebied is in het kader van de landelijke afspraken rond Waterbeheer 21^{ste} eeuw sprake van een ontwerpnorm met een inundatierisico van 1 maal per 100 jaar. Op basis hiervan ligt het in de verwachting dat in de toekomst bij herontwikkelingsprojecten het bestaande regenwaterstelsel moet worden vergroot in transport- en bergingscapaciteit. Derhalve geldt als voorlopig uitgangspunt binnen de gemeente dat in ieder geval het huidige oppervlaktewatersysteem gehandhaafd dient te blijven. Het opstellen van het Waterplan vergt overleg met het waterschap, teneinde een goede afstemming te bevorderen, de effectiviteit van maatregelen te vergroten en de kosten te beheersen. Hetzelfde geldt voor het gemeentelijk rioleringsplan (GRP), dat aan de veranderende omstandigheden en het nieuwe waterbeleid moet worden getoetst.

4.1 Stedenbouwkundige uitgangspunten

In het plangebied zal een mix van nieuwe functies een plaats krijgen diverse woonvormen, een kantoorgebouw en kleinschalige dienstverlenende bedrijvigheid (twee locaties).

De Fokkerstraat, Industrieweg en Het Kanaal maken deel uit van de hoofdontsluiting van Assen. De noord-, oost- en zuidrand van het plangebied fungeren daarmee als zichtlocatie langs hoofdwegen. Uitgangspunt is dan ook dat nieuwe bebouwing in deze randen zich naar de hoofdwegen toe zal moeten presenteren (net als reeds met kenniscentrum Cicero het geval is). De bebouwing dient te worden ingepast in de reeks van elementen van vergelijkbare schaal in het stationsgebied. Tevens dient in de plek tot uitdrukking te komen dat hier het stations- en binnenstadsgebied van Assen wordt genaderd c.q. verlaten (poortwerking). Uiteraard stelt een dergelijke situering hoge eisen aan de vormgeving en presentatie van de bebouwing. In het beeldkwaliteitsplan komen deze aspecten nader aan de orde.

Het grootste deel van het plangebied wordt ontwikkeld als woonbuurt. Gelet op de ligging dichtbij het centrum is gekozen voor een relatief hoge dichtheid, met een hoog percentage gestapelde woningen. Er is echter ook ruimte gereserveerd voor grondgebonden woningen, want in Assen wordt gestreefd naar gedifferentieerde woonbuurten.

Stedenbouwkundig dient te worden gezorgd voor een goede overgang van de grootschalige bouwmassa's langs de Fokkerstraat, Industrieweg en Het Kanaal naar het kleinschalige karakter van de Groningerstraat. Ruimtelijk wordt uitgegaan van een strakke, orthogonale structuur, die ook qua maaswijdte refereert aan de omgeving. Een tweede uitgangspunt is het creëren van zichtrelaties met de omgeving, om te vermijden dat een opgesloten, geïsoleerd binnengebied ontstaat. De zichtlijnen vallen samen met enkele groen- en waterzones, die vanuit de Industrieweg in het plangebied doordringen.

Om verkeerstechnische redenen is het ongewenst het plangebied rechtstreeks vanaf de hoofdverkeersaders te ontsluiten (zie paragraaf 4.3). In plaats daarvan moet het gemotoriseerde verkeer via de Groningerstraat worden afgewikkeld, middels een aantakking iets ten zuiden van de voormalige Jacob Catslaan.

De ruimte aan de achterzijde van kenniscentrum Cicero is beschikbaar voor parkeren. Om te voorkomen dat vanaf de westzijde een onaantrekkelijk uitzicht op geparkeerde auto's ontstaat, is een goede inpassing van dit parkeerterrein noodzakelijk.

4.2 Bebouwingsopzet

Met uitzondering van de locatie direct ten noorden van Cicero is het hele gesaneerde gebied bestemd voor wonen. Dit betekent dat de voormalige Dichtershof volledig zijn vroegere woonfunctie terugkrijgt.

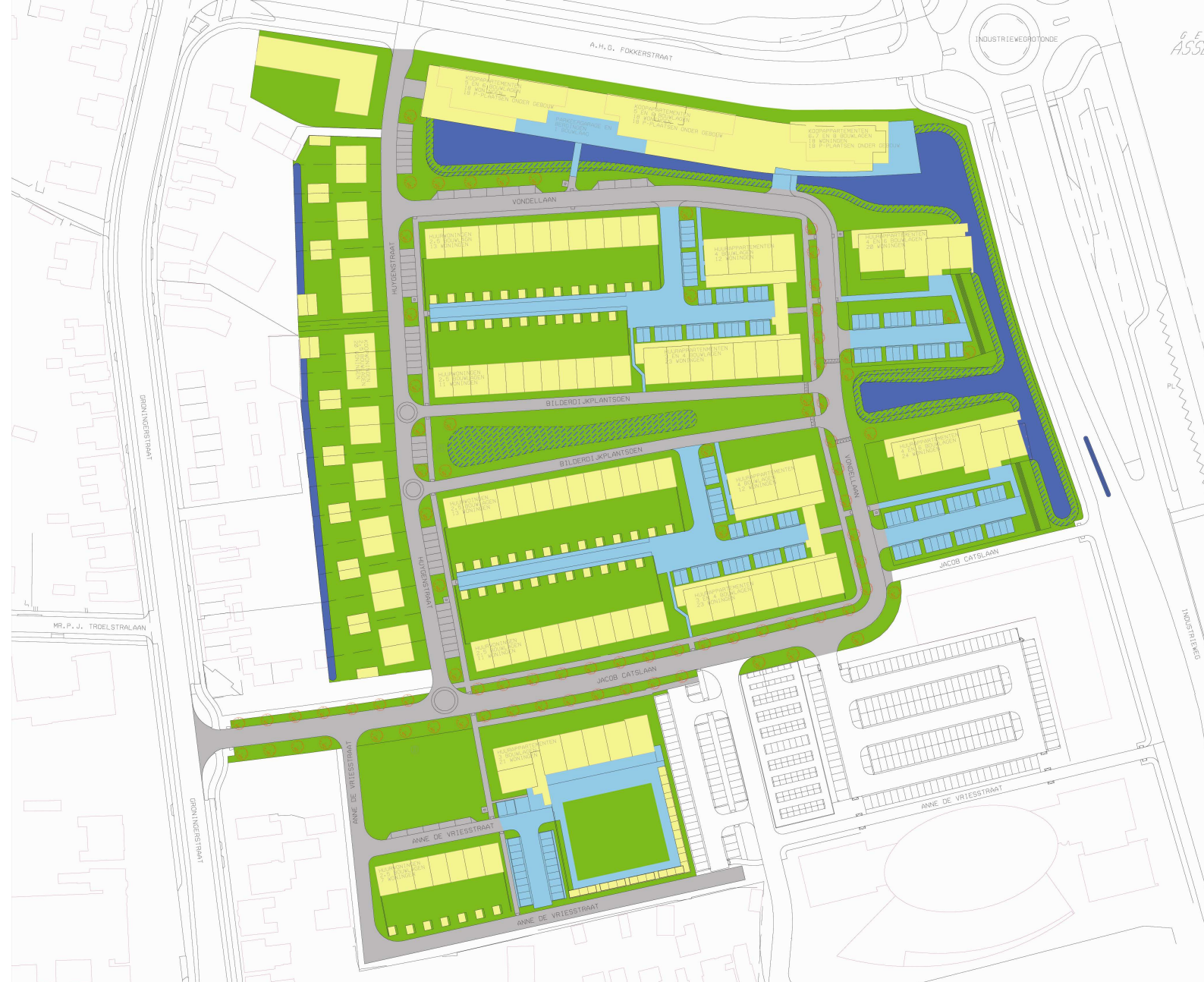
De nieuw te creëren woonbuurt krijgt een gedifferentieerde opzet. Er komen zowel grondgebonden als gestapelde woningen, in zowel de huur- als de koopsector. In totaal kunnen er 282 woningen worden gebouwd, wat beduidend meer is dan in de vroegere Dichtershof (186 woningen). Uitgegaan wordt van 85 grondgebonden woningen en 197 gestapelde appartementen. Om een goede samenhang in het bebouwingsbeeld te garanderen, zullen alle woningen projectmatig totstandkomen.

De noordrand en het oostelijk deel van het woongebied zijn bestemd voor appartementengebouwen. Vooral die langs de Fokkerstraat worden uitgevoerd in vrij forse volumes. Deze elementen bieden een overgang van de grootschaligheid langs de Fokkerstraat en de Industrieweg naar de kleinschalige laagbouw in het westelijk deel van het plangebied.

Aan de oostzijde is gekozen voor zes appartementencomplexen, waarvan twee langs de Industrieweg. Deze laatste zijn vier tot zes bouwlagen hoog. De vier meer binnenwaarts gelegen complexen bestaan uit drie tot vier bouwlagen en worden twee-aan-twee geschakeld middels een gezamenlijke liftunit. Tussen deze gebouwen wordt ruimte vrijgehouden voor groen en waterpartijen, waardoor vanaf de Industrieweg brede zichtlijnen het plangebied inlopen.

Langs de noordrand van het woongebied gaat het om drie appartementengebouwen van maximaal acht lagen die in de lengterichting langs de Fokkerstraat worden geplaatst. Hierdoor ontstaat een stevig front, dat reageert op het grootschalige complex van het Nassaucollege aan de overzijde van de Fokkerstraat. De drie gebouwen worden op de begane grond met elkaar gekoppeld door een parkeergarage en bergingen (in één bouwlaag).

Ook aan de westzijde van het parkeerterrein van Cicero is gekozen voor een appartementencomplex. Dit bestaat uit drie bouwlagen en ligt met de lange zijde langs de Jacob Catslaan. Het complex heeft



De grote gemeenschappelijke tuin, die aan de achterzijde door een (haakse) muur van bergingen van de openbare ruimte wordt afgescheiden. Het achterterrein biedt ook ruimte aan de parkeerplaatsen van het complex. Het geheel krijgt door deze opzet het karakter van een hof, reageert op verantwoorde wijze op de bestaande woonbebouwing van Het Kanaal en vormt tevens een goede beëindiging van het grote parkeerterrein van Cicero. Het voorkomt ook dat vanaf de westelijke entree een onaantrekkelijk zicht op het grote parkeerterrein ontstaat.

De locatie ten westen van het appartementencomplex aan de Jacob Catslaan is bestemd voor een speelveld, met daarachter een blok van 7 laagbouwoningen. Deze woningen hebben vrij diepe achtertuinen met meegeworpen carports en zijn met de voorzijde georiënteerd op het speelveld. De carports zijn bereikbaar via een ontsluitingsstraatje dat tevens toegang geeft tot de achterzijde van de bestaande woonpercelen aan Het Kanaal en de Groningerstraat (voor de betreffende bewoners betekent dit een nieuwe faciliteit).

De overige laagbouw is geprojecteerd in het westelijke deel van het plangebied, ten noorden van de Jacob Catslaan. Dit plandeel heeft een strookvormige opzet met rijenwoningen, die in strakke, oost-west lopende rooilijnen worden geplaatst.

Tussen de achtertuinen van twee aan elkaar grenzende woonstroken ligt een voor auto's toegankelijk pad. Er is namelijk gekozen voor parkeren op eigen terrein, in de achtertuinen.

Aan de voorzijde van elke bouwstrook ligt een groenzone, die fysiek en visueel in verbinding staat met de Industrieweg (zie hiervoor verder paragraaf 4.6).

Aan de westzijde van de woonstraat die parallel loopt aan de Groningerstraat wordt uitgegaan van een aantal twee- en drie-onder-één-kapwoningen (20).

Op twee plaatsen langs de Groningerstraat is voldoende ruimte om bestaande openingen in de gevellijn te vullen met nieuwe bebouwing. Het betreft een ruimte op de hoek met de Jacob Catslaan en één op de hoek met de Fokkerstraat. Op de hoek van de Jacob Catslaan is gekozen voor een woonbestemming met de mogelijkheid het wonen te combineren met een dienstverlenend bedrijf(je). Op de hoek van de Fokkerstraat wordt uitgegaan van een pand voor begeleid wonen (van gehandicapten). Beide gebouwen zullen maximaal 10 m hoog mogen zijn, waarbij voor de locatie op de hoek met de Jacob Catslaan een kap (met een gootlijn van maximaal 6 m) is voorgeschreven. De bebouwing op de hoek met de Fokkerstraat mag eventueel plat worden afgedekt.

Zowel in de nieuwe als in de bestaande woningen kunnen eventueel kleinschalige bedrijfsactiviteiten worden uitgeoefend, met een maximum vloeroppervlak van 40 m². Hiervoor is een vrijstelling van Burgemeester en Wethouders nodig. Voorwaarden zijn dat er geen nadelige invloed op het woonklimaat van mag uitgaan (milieuhygiëne, parkeren) en dat de woonfunctie van het pand in overwegende mate blijft gehandhaafd.

Aan de noordzijde van Cicero is langs de Industrieweg een kantoorgebouw van maximaal drie bouwlagen geprojecteerd. Dit gebouw krijgt een haakvorm en sluit daarmee het parkeerterrein van Cicero aan twee kanten af. Vanaf de Industrieweg is de parkeerruimte daardoor niet of nauwelijks zichtbaar. De parkeergelegenheid van het kantoorgebouw zelf zal zoveel mogelijk ondergronds of in pandig een plaats moeten krijgen. In totaliteit zal circa 6.000 m² aan kantoorvloeroppervlakte kunnen worden gerealiseerd. De planvoorschriften maken het mogelijk dat het gebouw desgewenst geheel of gedeeltelijk voor educatieve voorzieningen wordt gebruikt.

4.3 Ontsluitingsopzet

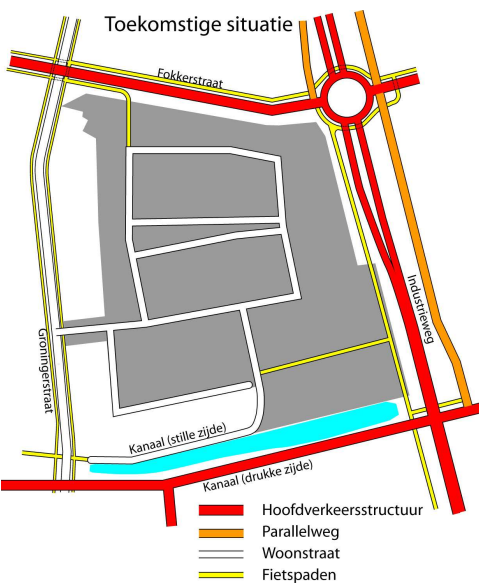
In de vroegere situatie was het plangebied aangesloten op de Industrieweg. Van deze mogelijkheid zal het autoverkeer echter geen gebruik meer kunnen maken. Door de verwachte hoge verkeersintensiteit (omstreeks 27.000 mvt/etm) en de aanwezigheid van het kruispunt met Het Kanaal (zuidzijde) worden namelijk ernstige problemen verwacht in de doorstroming op de Industrieweg indien de aansluiting zou blijven bestaan. Om dezelfde reden is ook een aansluiting op de Fokkerstraat onwenselijk. Dit betekent dat het autoverkeer is aangewezen op het ontsluitingspunt aan de Groningerstraat, iets ten zuiden van de voormalige Jacob Catslaan.

De totstandkoming van Cicero, het kantoorgebouw en de woningen heeft gevolgen voor de ritproductie van het gebied. Cicero en het kantoorgebouw zullen samen ongeveer 1.200 ritten per etmaal genereren. De bestaande woningen langs Het Kanaal en de oostzijde van de Groningerstraat (ongeveer 55), die ook gebruik (zullen gaan) maken van de wegenstructuur in het plangebied, genereren ongeveer 300 ritten per etmaal. De nieuwbouwwoningen (282) zorgen voor een ritproductie van circa 2.000 per etmaal. In totaliteit genereert het plangebied derhalve ongeveer 3.500 ritten per etmaal. De ontsluiting verloopt via de Groningerstraat. De verkeersintensiteit op deze straat neemt daardoor met ongeveer 1.750 mvt/etmaal toe. Aangezien de Groningerstraat in de toekomst verkeerssluw zal worden ingericht, heeft een ontsluiting van het plangebied op deze straat verkeers technisch geen probleem te zijn.

De bestaande fietsroutes langs en door het plangebied blijven gehandhaafd.

Het fietspad langs Het Kanaal en Cicero is in het fietsbeleidsplan van de gemeente aangeduid als een secundaire route. Dit is een verdelende, kortsluitende en ontsluitende fietsverbinding op wijk- en buurniveau. Daarnaast liggen er fietspaden ter weerszijden van de Groningerstraat en langs de noordzijde van de Fokkerstraat. Langs de westzijde van de Industrieweg wordt een nieuw fietspad gelegd. In de toekomst wordt een primaire fietsroute ingericht langs de oostkant van de Industrieweg. Deze vormt de verbinding tussen het woongebied Marsdijk en het N.S.-station en busstation.

De (onvolwaardige) aansluiting, die het plangebied tot nu toe heeft op de Fokkerstraat (in de vorm van de Vondellaan), zal in de toekomst alleen een functie voor het langzaam verkeer kunnen vervullen. Een uitzondering geldt in geval van calamiteit.



Wijzigingen in de lijnvoering van het busvervoer worden niet voorzien. Wel wordt in de nabijheid van Cicero uitgegaan van een nieuwe bushalte (van de stadsdienst), op een nog nader te bepalen plaats.

4.4 Parkeren

Bij uitstiek in het centrum- en het stationsgebied voert de gemeente een sturend (in plaats van een vraagvolgend) parkeerbeleid. Met het oog daarop is het parkeerterrein Cicero beperkt tot circa 220 plaatsen. In relatie tot de berekende behoefte is dit een krappe capaciteit.

De parkeergelegenheid van het geplande kantoorgebouw zal in principe op de eigen locatie moeten worden ondergebracht, wat impliceert dat een ondergrondse of in pandig oplossing moet worden gezocht. Een andere mogelijkheid is uitwisseling van parkeergelegenheid tussen het kantoorgebouw en Cicero. Uitwijkgedrag naar parkeerlocaties in het openbare gebied zal worden bestreden. Met het oog daarop zal een parkeervergunningstelsel worden ingevoerd voor de bewoners in het plangebied.

Voor een kantoor kan worden uitgegaan van maximaal drie parkeerplaatsen op vier (fulltime) personeelsleden. Parkeercapaciteit voor bezoekers, leveranciers en dergelijke is hierbij inbegrepen. Aangezien de mogelijkheid is uitwisseling van parkeergelegenheid tussen het kantoorgebouw en Cicero. Uitwijkgedrag naar parkeerlocaties in het openbare gebied zal worden bestreden. Met het oog daarop zal een parkeervergunningstelsel worden ingevoerd voor de bewoners in het plangebied.

Voor de grondgebonden woningen in het plangebied wordt een norm van 1,3 parkeerplaats per woning gehanteerd. Het parkeren zal grotendeels op de woonpercelen zelf moeten plaatsvinden, waardoor in het openbaar gebied het "blik" niet zal overheersen.

Desondanks wordt in het openbare gebied toch een aantal parkeerplaatsen opgenomen, onder andere bij de appartementen-gebouwen, waarvoor een norm van 1,0 parkeerplaats per woning wordt gehanteerd. De (koop) appartementen langs de Fokkerstraat krijgen echter een in pandig parkeerlaag onder de gebouwen.

4.5 Stalling voor fietsen

Naast parkeercapaciteit voor auto's moet met name bij een onderwijscentrum rekening worden gehouden met stallingsruimte voor fietsen. Bij Cicero is een stalling in de buitenruimte op het parkeerterrein geplaatst.

4.6 Groen en waterpartijen

Van het bestaande groen in het plangebied worden de bomen langs Het Kanaal gehandhaafd. Mogelijk kunnen ook andere bomen langs de randen van het gebied worden gespaard. Door de gekozen inrichtingsstructuur hebben vooral op het middenterrein bomen het veld moeten ruimen.

In de nieuw opgezette groenstructuur domineren twee zones, die vanaf de Industrieweg in oost-westrichting in het plangebied doordringen. Deze zones krijgen een open inrichting met waterpartijen en een spaarzame boombegroeiing, waardoor de zichtlijnen met de Industrieweg vrij blijven. Langs de Industrieweg worden de waterpartijen met elkaar verbonden. Aan deze zijde staan de appartementengebouwen met een gevel in het water, wat een bijzonder accent geeft.

Ook de (verlegde) Jacob Catslaan vervult een rol in de oost-west georiënteerde groenstructuur. Deze straat wordt aan beide zijden begeleid door bomenrijen in groene berm en aan de zuidzijde door een speelveld.

Het water in het plangebied vervult meerdere functies: berging van het hemelwater (dat wordt afgekoppeld van de riolering), ecologische functie, sfeer- en kijkfunctie. De waterpartijen krijgen natuurvriendelijke oevers.

De oost-west georiënteerde groenzone in het midden van het plangebied krijgt een wateropvangende functie onder het maaiveld, door de aanleg van een ondergronds krattenstelsel. Bovengronds is deze groenzone bedoeld als speelterrein voor de jeugd.

De strook met twee en drie aaneen gebouwde woningen aan de westzijde van het plangebied zal van de bestaande woonpercelen langs de Groningerstraat worden afgescheiden door een sloot (zonder dat de bewoners van de Groningerstraat hiervoor grond moeten afstaan).

In het plangebied worden meerdere parkeerterreinen aangelegd. Groenelementen zullen een belangrijke rol moeten spelen om deze terreinen op visueel acceptabele wijze in de omgeving in te passen.

Milieuaspecten en duurzaamheid

In dit hoofdstuk komen enkele milieuaspecten aan de orde die voor het bestemmingsplan van belang zijn.

5.1 Milieuhygiënische gesteldheid van de bodem

In het zuidwestelijk deel van het plangebied is sprake van bodemverontreiniging. Deze is veroorzaakt door bedrijven die hier vroeger waren gevestigd, waaronder een ijzergieterij. Alvorens op het betreffende terreingedeelte kan worden gebouwd, zal een saneringsoperatie moeten plaatsvinden. Uit nader onderzoek is gebleken dat de bodem in veel sterkere mate met asbest is verontreinigd dan aanvankelijk is verondersteld. Het opgestelde saneringsplan bestaat uit drie fasen. De eerste fase – het opschonen van de tuinen van aanwonenden – is inmiddels uitgevoerd. De tweede fase bestaat uit het saneren van de bodem in het braakliggende gebiedsdeel, dat door een hekwerk is afgezet. Daarna zal nog jarenlang het grondwater moeten worden gereinigd (derde fase). De financiering van de tweede en derde fase (waaronder de kostenverdeling tussen gemeente en provincie) is nog niet rond.

In het noordelijk deel van het plangebied (de voormalige Dichtershof) is door Tauw bodemonderzoek uitgevoerd. Uit de resultaten hiervan blijkt dat geen beperkingen voor het beoogde grondgebruik (woningbouw) aan de orde zijn.

5.2 Archeologie

In de kartering van Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB) vormt het plangebied een "blinde vlek". Om toch een indicatie te krijgen van de archeologische betekenis van het terrein, is contact opgenomen met de provinciaal archeoloog. Deze verwacht dat er nauwelijks nog archeologische waarden kunnen worden aangetroffen, gelet op het bebouwde verleden van het gebied (bodemverstoring). Nadere aandacht voor het aspect archeologie wordt dan ook niet nodig geacht.

5.3 Weg-, spoorweg- en industrielawaai

Het plangebied wordt omgeven door wegen die op grond van de Wet geluidhinder een geluidszone kennen. Als binnen een dergelijke zone geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen of schoolgebouwen zijn geprojecteerd, dient akoestisch onderzoek plaats te vinden. Ook de geluidszone van de spoorweg Groningen – Assen is van invloed: deze onderzoekszone is in september 2003 namelijk verruimd van 300 m naar 500 m. En tenslotte ligt het plangebied binnen de geluidszone van het stadsbedrijvenpark.

Het plangebied zelf zal tot een 30 km/uur-zone gaan behoren. Op grond daarvan behoeft voor de verkeersruimten in het plangebied geen akoestisch onderzoek naar het wegverkeerslawaai te worden uitgevoerd.

Noordelijke gebiedsdeel

In 2003 heeft de gemeenteraad van Assen een raadsbesluit genomen om de geluidsbelasting van de nieuwe woonbebouwing uit te voeren. Het onderzoeksrapport ^[1] is in oktober 2003 uitgebracht en gaat als volgt op:

In de toekomst (over 10 jaar) zullen ten gevolge van de voorspelde intensiteit van het wegverkeer de appartementengebouwen langs de Fokkerstraat en de Industrieweg plus twee van de meer binnenwaarts geprojecteerde gebouwen een hogere geluidsbelasting aan de gevel ondervinden die hoger is dan de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A).

Maatregelen om het geluidsniveau te beperken, zijn redelijkerwijs niet aanwezig: het geluid is afkomstig van wegen die een gebiedsontsluitende functie in Assen hebben en houden en de appartementen-gebouwen bestaan uit meerdere lagen, waardoor eventuele afschermdende voorzieningen zeer hoog zouden moeten worden uitgevoerd. Het toelaten van een hogere geluidsbelasting is dan ook onvermijdelijk. Voor het ontwikkelen van de bouwplannen zal daarom een hogere waardeprocedure worden gestart. In concreto impliceert dit een aanvraag bij Gedeputeerde Staten van Drenthe om tot waarden van maximaal 60 dB(A) te mogen gaan. Basis voor deze aanvraag vormt het feit dat het hier vervangende nieuwbouw betreft (artikel 2, lid 2, sub b, onder 5 - vervanging van bestaande bebouwing – van het Besluit grenswaarden binnen zones langs wegen).

De geluidwering van de gevels dient te worden gebaseerd op de gecumuleerde geluidsbelasting exclusief artikel 103 van de Wet geluidhinder. Bij de bouwaanvraag dient een akoestisch rapport te worden gevoegd, waaruit blijkt op welke wijze aan het Bouwbesluit kan worden voldaan.

Het railverkeerslawaai blijkt geen belemmering voor de geprojecteerde woningen op te leveren. De wettelijke voorkeursgrenswaarde, die in het geval van railverkeer 57 dB(A) bedraagt, zal nergens aan de gevels worden overschreden.

Bijna het gehele plangebied ligt binnen de vastgestelde geluidszone van het stadsbedrijvenpark. Op de grens van deze zone mag het geluidsniveau maximaal 50 dB(A) bedragen (etmaalwaarde). Binnen de 50 dB(A)-zone mogen geluidsgevoelige gebouwen, zoals woningen en scholen, in principe niet worden gesitueerd. De gemeente bereidt echter een insnoering van de geluidszone voor.

Voor alle bedrijven op het gezonde stadsbedrijvenpark gaat de gemeente na of de juridisch vergunde geluidsruimte, gelet op de gewenste ontwikkelingen, in overeenstemming is met de maximaal benodigde geluidsruimte.

Dit project heeft er inmiddels toe geleid dat de geluidsruimte in de milieuvergunningen van de voor het plangebied relevante bedrijven is beperkt. Als resultante hiervan zijn de geluidsc contouren in het plangebied in oostelijke richting opgeschoven.

De voorgestelde nieuwe zone (50 dB(A)) en de contour van de maximale ontheffingswaarde (55 dB(A)) zijn op de bestemmings-plankaart weergegeven. Daar een gedeelte van het plangebied binnen de zone ligt en er hoogbouw is geprojecteerd, dient te worden aangetoond dat de geluidsbelasting op alle bouwlagen beneden 55 dB(A) blijft.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat een groot deel van de nieuwe woningen een niveau van meer dan 50 dB(A) ten gevolge van het industrielawaai zal ondervinden. Alleen de woningen in het westelijke en zuidwestelijke deel van het plangebied blijven beneden de wettelijke voorkeursgrenswaarde. Aan vrijwel alle gevels (op elke bouwlaag) zal het geluidsniveau echter niet meer dan 55 dB(A) bedragen. Bij Gedeputeerde Staten van Drenthe is daarom een hogere waarde tot 55 dB(A) aangevraagd.

Het appartementencomplex op de hoek van de Fokkerstraat en de Industrieweg zal aan de oostgevel op de bovenste vijf bouwlagen een geluidsniveau ondervinden van meer dan 55 dB(A). Hetzelfde geldt voor de eerste 10 m op (alleen) de bovenste bouwlaag van de noordgevel. Achter deze gevelgedeelten zullen geen geluidsgevoelige ruimten mogen worden gesitueerd zonder toepassing van een "dove gevel".

In het plangebied zelf is aan de Groningerstraat (huisnummer 184) een las- en constructiebedrijf gevestigd. Op grond van de verleende milieuvergunning beschikt dit bedrijf over geluidsruimte. In verband met de geprojecteerde woningbouw in de omgeving van het bedrijf streeft de gemeente naar inperking van de vergunde geluidsruimte. Om de mogelijkheden hiertoe te kunnen beoordelen, is in 2003 aan Stroop raadgevende ingenieurs opdracht gegeven een akoestisch onderzoek uit te voeren. Uit de resultaten van het onderzoeksrapport (nr. 021761-00) blijkt dat de dichtstbijgelegen woningen op basis van de huidige activiteiten van het bedrijf niet met meer geluid worden geconfronteerd dan volgens de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening (van oktober 1998) aanvaardbaar is. Het geluidsniveau blijft zelfs ruim beneden de richtwaarden uit deze handreiking. De gemeente gaat er daarom vanuit dat met het bedrijf overeenstemming zal worden bereikt over inperking van de geluidsnormen in de milieuvergunning (deze normen liggen nu boven de richtwaarden in de handreiking).

Zuidelijke gebiedsdeel

In het zuidelijk deel van het plangebied zijn woningen geprojecteerd en is het schoolgebouw van Cicero tot stand gekomen. Ook een school is een geluidsgevoelige functie. In 2000 is door BügelHajema Adviseurs akoestisch onderzoek uitgevoerd naar het wegverkeers-lawaai in het zuidelijke gebiedsdeel.

Uit dit onderzoek blijkt dat het gebouw van Cicero met een hogere geluidsbelasting dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) wordt geconfronteerd. Afscherming of het aanhouden van een grotere afstand was voor Cicero geen reële optie. Daarom is bij Gedeputeerde Staten een ontheffingsverzoek ingediend tot 60 dB(A). De ontheffing is verkregen bij brief met kenmerk HB/A4/2001 000388, datum 3 mei 2001.

Ten opzichte van Het Kanaal ligt de geprojecteerde woonbebouwing binnen de 50 dB(A)-contour onder open veldcondities. Tussen Het Kanaal en de nieuwbouw bevinden zich echter bestaande woningen die afschermd werken. Met behulp van Standaardrekenmethode II is voor deze situatie een berekening uitgevoerd, waaruit blijkt dat op de nieuwbouwlocaties de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) niet zal worden overschreden. In de zin van de wet is daarmee geen sprake van geluidhinder.

Aan de Groningerstraat is in het zuidelijke gebiedsdeel een nieuwe woning geprojecteerd waarvan de bouwgrens op 14 m uit de as van de weg ligt. Afgerond bedraagt op deze afstand de geluidsbelasting 50 dB(A), waarmee aan de voorkeursgrenswaarde wordt voldaan.

De voorkeursgrenswaarde voor bestaande woningen bedraagt 55 dB(A). De bestaande woningen langs Het Kanaal (stille kant) liggen op 30-35 m uit de as van de weg (drukke zijde). De geluidsbelasting op deze woningen bedraagt 56-57 dB(A). In de zin van de Wet geluidhinder is daarmee sanering aan de orde. De overschrijding is echter gering, zodat geen sprake is van urgente sanering. De gedetailleerde rekengegevens zijn als bijlage toegevoegd, inclusief de plot van de 50 dB(A)-contour.

5.4 Luchtkwaliteit

Om de bevolking te beschermen tegen de risico's van luchtverontreiniging gelden in ons land regels, die zijn vastgelegd in het Besluit luchtkwaliteit. Zo moet voor bestemmingsplannen worden nagegaan of de luchtkwaliteit in het gebied in kwestie aan de gestelde normen en grenswaarden van het Besluit luchtkwaliteit zal voldoen.

Voor acht locaties binnen en rondom het plangebied Dichtershof zijn scenarioberekeningen uitgevoerd naar de toekomstige luchtkwaliteit. Daarbij is gebruikgemaakt van het CAR II-rekenprogramma. De rekenresultaten maken het aannemelijk dat voor geen van de onderscheiden luchtverontreinigende stoffen de grenswaarden of plan- en alarmdrempels meer dan toegestaan zullen worden overschreden. Dit betekent dat wordt voldaan aan het wettelijke besluit. Ten aanzien van de luchtkwaliteit hoeven dan ook geen aanvullende maatregelen te worden getroffen.

De berekeningen zijn, samen met nadere informatie over het Besluit luchtkwaliteit, ondergebracht in een bijlage.

5.5 Externe veiligheid

Door het plangebied lopen geen risicocontouren van bedrijfs-activiteiten. Bedrijven of installaties met veiligheidsrisico's komen in de omgeving van het plangebied niet voor.

5.6 Milieubeschermingsgebied

Het plangebied valt binnen een milieubeschermingsgebied. Dit hangt samen met de waterwinning aan de oostkant van Assen. De consequentie hiervan is dat geen boringen dieper dan 15 m mogen worden uitgevoerd. Ook het omgeven geen stoffen in de grond worden gebracht die tot (meer dan minimale) verontreiniging kunnen leiden. De regeling hiervan is opgenomen in de Provinciale Milieuvordering Drenthe.

5.7 Waterhuishouding

De diverse waterspecten die voor het plangebied een rol spelen, zijn ondergebracht in een notitie, die als bijlage bij het bestemmingsplan is gevoegd. De inhoud van deze notitie is akkoord bevonden door het Waterschap Hunze en Aa's.

Het meest opvallende element in de waterhuishouding is het geprojecteerde vijverstelsel dat wordt benut om regenwater uit het plangebied (tijdelijk) te kunnen bergen. Middels een inlaatvoorziening in de bestaande vijver aan de noordzijde van de Fokkerstraat zal het nieuwe vijverstelsel kunnen worden vervoerd.

Eventueel overtollig regenwater uit bovenstrooms gelegen gebieden kan in verband met de beperkte afvoercapaciteit van het regenwaterriool onder Het Kanaal en de Fokkerstraat tijdelijk worden geborgen in de vijvers. Het aanliggende openbare groen kan hierbij eventueel inrunderen (tijdelijk overstroomt). De vijvers krijgen flauwe taluds waarmee de benodigde berging wordt gerealiseerd. Tevens kunnen de vijvers hierdoor een grote

biodiversiteit en een grote ecologische waarde krijgen. Daarnaast bevorderen de flauwe taluds de belevingswaarde van de vijvers en is dit ontwerp relatief veilig voor kinderen.

In het plangebied is in het verleden een gemengd rioolstelsel aangelegd. Met uitzondering van de Groningerstraat en een gedeelte van Het Kanaal zal het gemengde stelsel worden vervangen door een gescheiden stelsel, waarbij de openbare verhardingen en de daken van de nieuwe bebouwing zullen afwateren op oppervlaktewater en/of wadi.

Bij revitaliseringsprojecten van de Groningerstraat en Het Kanaal zullen de aanwezige stelsels voorzover mogelijk worden omgebouwd naar gescheiden stelsels.

5.8 Flora en fauna

De laatste tijd doet de invloed van het Europese beleid op de ruimtelijke ordening in Nederland zich steeds meer voelen. In het bijzonder geldt dit voor de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn.

Ten aanzien van de mogelijke toepassing van de Vogel- en de Habitatrichtlijn kan worden opgemerkt dat zich in of in de directe omgeving van het plangebied geen, op grond van die richtlijn aangewezen, speciale beschermingszones bevinden.

Wel speelt mogelijk de soortenbeschermingsregeling van de Habitatrichtlijn een rol. Op grond hiervan is het onder meer verboden de rust- of broedplaats van bepaalde aangewezen diersoorten te verstoren, zonder dat dit eerst is onderzocht en hiervoor zo nodig ontheffing is verleend. Een soortgelijke regeling geldt voor bepaalde plantensoorten. Deze regeling werkt blijkens jurisprudentie ook door bij het vaststellen van bestemmingsplannen en uitwerkingsplannen ex artikel 19 WRO et cetera, met name voor ontwikkelingsgebieden, zoals het onderhavige plangebied.

Per 1 april 2002 is de Flora- en faunawet (Stb. 1998, 402) in werking getreden. Met deze wet wordt beoogd te voldoen aan de verplichting tot implementatie van met name de soortenbeschermingsregeling van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Op grond van deze wet worden zeer veel planten- en diersoorten aangewezen. Zo worden alle van nature in Nederland voorkomende zoogdieren als zodanig aangewezen, met uitzondering van bepaalde huisdieren, de huismuis en de zwarte en bruine rat.

Let's dergelijks geldt ten aanzien van vrijwel alle Europese vogelsoorten. Ook zijn alle in Nederland inheemse amfibieën en reptielen aangewezen, alsook bepaalde vissoorten.

Voorts zijn bij afzonderlijk besluit (Stb. 2000, 523) bepaalde ongewervelde diersoorten aangewezen, zoals rivierkreeft, vliegend hert, bepaalde vlinders en mieren, alsook de wijngaardslak. Bij ditzelfde besluit zijn ook de beschermde plantensoorten aangewezen.

Op grond van de Flora- en faunawet gelden algemene verboden tot het verwijderen van groeiplaatsen van beschermde plantensoorten en het beschadigen of verstoren van voortplantings- of vaste rust- of verblijfplaatsen van beschermde diersoorten. Van deze verboden kan in bepaalde gevallen ontheffing worden verleend. Uitgaande van de ervaringen met de tot dusver van toepassing zijnde regeling in de Natuurbeschermingswet, zal er in beginsel ontheffing mogelijk zijn als er geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de betreffende soort.

Het plangebied vormt een binnenstedelijke herontwikkelingslocatie. Aannemelijk is dat in dit gebied alleen algemene planten- en diersoorten voorkomen die niet onder een zwaar beschermingsregime vallen.

Bij de beoordeling van de toelaatbaarheid van bouwwerken en/of andere activiteiten dient niettemin rekening te worden gehouden met de bescherming van planten- en diersoorten op grond van de Flora- en faunawet. Indien uit gegevens dan wel onderzoek mocht blijken dat er sprake is van beschermde soort(en) en het bouwwerk en/of de activiteit beschadiging of vernieling van voortplantings- of rustplaatsen dan wel ontworteling of vernieling veroorzaakt, zal het betreffende project pas kunnen plaatsvinden nadat de initiatiefnemer ontheffing heeft verkregen bij de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit op basis van artikel 75 van de Flora- en faunawet.

5.9 Duurzaam en milieubewust bouwen

De gemeente Assen is mede-ondertekenaar van het Convenant Duurzaam Bouwen in Drenthe. Als uitvloeisel hiervan wordt voor de bebouwing in het plangebied naar een lagere energie-prestatiecoëfficiënt gestreefd dan landelijk wordt voorgeschreven. Door hun oriëntatie lenen vooral de laagbouwoningen zich merendeels goed voor het actief of passief toepassen van zonne-energie.

Op het duurzaam waterbeheer is al ingegaan in paragraaf 5.6 en de bijbehorende bijlage.

Op de nieuwe woningen in het plangebied zullen de richtlijnen van het Nationaal Basispakket Duurzaam Bouwen worden toegepast. Tevens moeten de woningen voldoen aan de eisen waarvoor het Woonkeur wordt afgegeven. Dit keurmerk stelt niet alleen eisen aan de woningen zelf, maar ook aan de stedenbouwkundige opzet en de inrichting van het openbare gebied, onder andere uit het oogpunt van veiligheid.

6 Economische uitvoerbaarheid

De exploitatie van de projecten in het plangebied is deels een zaak van de gemeente, deels van de Stichting Woningbeheer Assen (SWA) en deels van het Cicero Kenniscentrum. Voor het gemeentelijk aandeel in de exploitatie is een tekort op de eindwaarde in 2004 becijferd van 1 miljoen euro. Er is overeenstemming tussen de SWA en de gemeente over de dekking van het exploitatietekort. De gemeente heeft een voorziening binnen het Fonds stedelijke vernieuwing getroffen.

Inspiraak en overleg

Eind 2003 is het voorontwerp-bestemmingsplan vrijgegeven voor inspraak voor de bevolking en voor overleg als bedoeld in artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening-1985. Het plan is bekendgemaakt in het gemeentelijke huis-aan-huisblad van 10 december 2003 en heeft met ingang van 5 januari 2004 gedurende vier weken ter inzage gelegen. Voorts is op 16 december 2004 een inspraakavond gehouden (in bijlage 4 is het verslag hiervan opgenomen).

De ingebrachte inspraak- en overlegreacties zijn in dit hoofdstuk samengevat en van commentaar voorzien.

7.1 Inspiraakreacties

Cicero kenniscentrum te Assen

Opmerking

In het plan wordt gesproken over één toegangsweg tot de Dichtershof, namelijk de ontsluiting via de Jacob Catslaan. Er moet naar het oordeel van reclamant minstens een tweede toegangsweg worden toegevoegd alwaar naast het woonverkeer tevens het werkverkeer van en naar het Cicero Kenniscentrum in goede banen kan worden geleid. Het parkeerterrein van het kenniscentrum heeft een dagelijkse bezetting van 300 motorvoertuigen. Indien slechts één toegangsweg wordt gerealiseerd, ontstaat er tijdens de ochtend- en avondspits op de Jacob Catslaan verkeersoverlast voor de potentiële bewoners van de Dichtershof.

Daarom wordt voorgesteld:

1. De huidige toegangsweg tot het Cicero Kenniscentrum vanaf de Industrieweg op de Jacob Catslaan te handhaven, met indien mogelijk de aanleg van een extra uitvoegstrook voor afslaand verkeer. Daarbij zou onderzocht kunnen worden of via een extra invoegstrook naar de stoplichten ook een route voor uitgaand verkeer van de Dichtershof gerealiseerd kan worden.
2. Mocht dit voorstel niet tot de mogelijkheden behoren, dan dient onderzocht te worden of een toegangsweg tot de Dichtershof via het Kanaal kan worden gerealiseerd.

Commentaar gemeente

Het parkeerterrein heeft wellicht een dagelijkse bezetting van meer dan 300 motorvoertuigen. Deze komen en gaan echter verspreid over de dag en avond en voor een groot deel ook buiten de spits. Op drukke momenten kan de afwikkeling iets minder vlot zijn, maar het is acceptabel.

Ten aanzien van de door reclamant voorgestelde oplossingen merken wij het volgende op.

1. De huidige tijdelijke ontsluitingsweg op de Industrieweg kan niet worden gehandhaafd in verband met de verdubbeling van de Industrieweg. Een aansluiting met een uitvoegstrook is uit oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst. Achteroprijdend verkeer verwacht in een uitvoegstrook geen tussentijds afslaand verkeer.
2. Het voorstel tot een extra aansluiting op Het Kanaal is niet acceptabel. De verkeersintensiteit op het Kanaal zal de komende jaren fors toenemen. Een extra aansluiting halverwege de Industrieweg en Jan Fabriciusstraat is moeilijk in te passen in de verkeersregelininstallaties. Deze optie zou bovendien alleen gerealiseerd kunnen worden door de aanleg van een brede dam in het Kanaal.

Bewoners Het Kanaal/Groningerstraat

Opmerking

Bij schrijven van 30 januari 2004 heeft mevrouw H. Warta-Rozema, mede namens een aantal bewoners van Het Kanaal/Groningerstraat, een inspraakreactie aan de gemeente overgelegd. De buurtbewoners maken bezwaar tegen het feit dat het thans braakliggende terrein (het Haakterrein) is bestemd voor maatschappelijke doeleinden. Voorgesteld wordt de bestemming woondoeleinden aan dit gebied toe te kennen.

Commentaar gemeente

Naar aanleiding van de inspraakreacties wordt het bestemmingsplan gewijzigd. De bestemming maatschappelijke doeleinden, welke in het voorontwerp-bestemmingsplan aan het thans braakliggende terrein is toegekend, wordt gewijzigd in een woonbestemming.

7.2 Overlegreacties

Seniorenraad

Opmerking

In paragraaf 4.3 wordt vermeld dat de verkeersintensiteit in de Groningerstraat toeneemt met ongeveer 1.700 motorvoertuigen per etmaal. Hoe is dit te verenigen met het plan om de Groningerstraat verkeersluw te maken?

Commentaar gemeente

Uitgangspunt bij de verkeersafwikkeling van het gebied Dichtershof is dat de Groningerstraat verkeersluw wordt ingericht. De wijze waarop staat in principe nog open. Dit zal in nauw overleg met een klankbordgroep vanuit de bewoners van de Groningerstraat nader worden aangegeven. Dit verkeersluw maken betekent dat de huidige intensiteit van circa 10.000 motorvoertuigen per etmaal aanzienlijk zal verminderen. Daarmee ontstaat er voldoende ruimte om het extra verkeer uit de Dichtershof te verwerken.

Waterschap Hunze en Aa's

Opmerking

Per 1 november 2003 is het verplicht ruimtelijke plannen te onderwerpen aan een watertoets. Daarbij is het uitgangspunt dat een deel van de procedure voorafgaand aan het artikel 10 Bro '85-overleg dient plaats te vinden. In het voorliggende plan is in overleg met het waterschap een waterparagraaf opgenomen en in een bijlage is de waterhuishouding nader beschreven. Desondanks wordt voorgesteld in hoofdstuk 3 "Beleidscontext" een paragraaf over het waterschapsbeleid op te nemen. Dit beleid is in de doelstellingen van het "Beheersplan waterschap Hunze en Aa's" vastgelegd. Op de website www.hunzeenaas.nl is meer informatie te verkrijgen over het beheersplan en de notitie stedelijk waterbeheer. Voorts wordt aanbevolen aandacht te schenken aan het landelijk geldende waterbeleid, onder meer het waterbeheer 21^{ste} eeuw en het Nationaal Bestuursakkoord Water. Ten slotte wordt opgemerkt in de waterparagraaf meer inzicht te geven in de technische uitwerking en effecten van de grondslagen voor de waterbeheersing en riolering.

Commentaar gemeente

Op 12 december 2002 heeft het waterschap Hunze en Aa's per brief met kenmerk mdg 07954/09287 aangegeven verheugd te zijn over de wijze waarop de waterspecten in het plan beschreven zijn. Er is inmiddels ook ambtelijke overeenstemming over de ontbrekende informatie. Het rioleringsbeleid zal opgenomen worden bij hoofdstuk 3 van de toelichting.

Opmerking

Met als uitgangspunt het rijksbeleid ten aanzien van de archeologie zoals verwoord in de departementale Nota Belvedere (1999) en de Cultuurnota 2001-2004 (OC&W) wordt ingebracht dat, voor zover bij de ROB bekend, er binnen het plangebied geen archeologische waarden (meer) aanwezig zijn. De provinciaal archeoloog is dezelfde mening toegedaan. Nadere aandacht voor dit aspect wordt niet nodig geacht.

Commentaar gemeente

Van de opmerking is kennisgenomen.

Fietzersbond

1. Knelpunten voor fietsers

Opmerking

De bond signaleert een aantal onduidelijkheden en mogelijke knelpunten voor fietsers en zou daar graag overleg over voeren met de wethouder en/of betreffende ambtenaar.

- a. Op de Fokkerstraat is een ontsluiting voor langzaam verkeer aangeduid, zonder dat inzichtelijk wordt hoe deze verder aansluit op het fietspad aan de noordzijde van de Fokkerstraat. De bond heeft de voorkeur dat ook aan de zuidzijde van de Fokkerstraat een fietspad blijft bestaan, waardoor het veelvuldig oversteken zal worden voorkomen.
 - b. De ontsluiting voor de fiets in zuidelijke richting is onduidelijk.
 - c. Verzocht wordt een doorsteek voor fietsers en voetgangers in de noordoosthoek van de wijk naar de rotonde Fokkerstraat/Industrieweg aan te leggen. Thans is daar geen voorziening voor getroffen, hetgeen betekent dat de fietser om moet rijden. Als er geen fietspad aan de zuidzijde van de Fokkerstraat wordt aangelegd, zal de fietser ook nog moeten oversteken.
 - d. Er wordt nogmaals op aangedrongen om op termijn het fietspad langs Het Kanaal ter hoogte van het Cicerogeboouw te herstellen. Het was immers een primaire fietsroute (concept-eindrapport GVVP Assen, juli 2000).
 - e. Om dit mogelijk te maken, althans niet uit te sluiten, dient het tracé nu in het bestemmingsplan te worden opgenomen.
- Het plan is onduidelijk omtrent de fietsvoorziening langs de Industrieweg. Omdat het oversteken van de Industrieweg erg moeilijk is, zou de fietsroute aan de zijde van de Dichtershof niet moeten vervallen.

Commentaar gemeente

- a. De gemeente heeft aan de noordzijde van de Fokkerstraat een fietspad gepland. Het nieuwe fietspad langs de noordzijde wordt geschikt gemaakt voor fietsers in 2 richtingen. Via de VRI Groningerstraat/Thorbeckelaan wordt een rechtstreekse fietsverbinding met het plangebied Dichtershof gerealiseerd. Met de geplande inrichting van het gebied Dichtershof ontstaan geen mogelijkheden om de Fokkerstraat op meerdere plaatsen over te steken.
- b. In zuidelijke richting worden twee fietsvoorzieningen gerealiseerd, te weten via de Groningerstraat en een door te trekken fietspad langs de industrieweg westzijde.
- c. De suggestie een doorsteek voor fietsers en voetgangers in de noordoosthoek van de wijk naar de rotonde Fokkerstraat/Industrieweg te maken kan niet gehonoreerd worden, omdat er in die hoek een waterpartij is gepland. Op blz. 22 van het voorontwerp-bestemmingsplan staan de nieuwe fietsverbindingen aangegeven.
- d. Het oost-west gelegen fietspad langs Het Kanaal is door de realisering van het scholencomplex Cicero iets minder direct geworden. In het bestemmingsplan Kanaal/Vondellaan is ten behoeve van Cicero een nieuwe fietsverbinding tussen het gebouw en het parkeerterrein opgenomen. Het herstellen van het vorige tracé is door de beperkte ruimte niet meer mogelijk.
- e. Zoals eerder aangegeven komt er langs de industrieweg een fietsvoorziening. Op de hoek Industrieweg/Fokkerstraat komt te zijner tijd weer een VRI. Het oversteken zal dan een stuk gemakkelijker worden.

2. Thorbeckelaan

Opmerking

Tot slot plaatst de bond een opmerking omtrent de Thorbeckelaan. De optie die na de bijeenkomst in februari wordt uitgewerkt (tweezijdig, losliggend fietspad) is de second-best oplossing. Er is inmiddels een ruw schetsvoorstel aan de heer Veldman voor een meer verkeersluwe inrichting van de Thorbeckelaan. Verzocht wordt daarover van gedachten te wisselen.

Commentaar gemeente

De gemeente heeft niet direct betrekking op het voorliggend bestemmingsplan en kan als zodanig ook niet in de vervolgprocedure van dit plan worden betrokken. Dat laat onverlet het volgende op te merken. De Thorbeckelaan wordt alsnog als ontsluitingsweg aangemerkt. Op verzoek van de bewoners gaat de voorkeur uit naar de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Thorbeckelaan boven fietsverbindingen langs de weg. Het plan wordt nog nader uitgewerkt, een en ander in overleg met bewoners en de Fietzersbond.

NV Waterleidingmaatschappij Drenthe

Opmerking

Gewezen wordt op de aanwezigheid van een distributieleiding met een diameter van 300 mm gietijzer door en langs de Vondellaan. Deze is onderdeel van de transportleiding tussen het pompstation en de watertoren en is van groot belang voor de drinkwatervoorziening binnen de gemeente Assen. De WMD geeft het tracé aan waarlangs deze leiding eventueel verlegd kan worden. Ook worden de distributieleidingen aangegeven die naar het oordeel van de maatschappij gehandhaafd dienen te worden. Voorts wordt opgemerkt dat de distributieleidingen langs de Jacob Catslaan een plaatselijk karakter hebben en waar nodig zullen worden aangepast aan de nieuwe situatie. Ten slotte wordt verzocht bij de start van de voorbereiding van het plan tijdig contact op te nemen met het exploitatie regiokantoor Noord-West te Assen.

Commentaar gemeente

De opmerkingen worden voor kennisgeving aangenomen. Bij de voorbereidingen van de civieltechnische werkzaamheden is al diverse keren overlegd met de nutsvoorzieningen.

VAC Assen

1. Algemeen

Opmerking

Als positieve elementen worden genoemd de variatie in de woningen, het open karakter, de wijze waarop het water in het plan is verwerkt en de combinatie kantoor-/schoolgebouwen. De openheid is echter vooral beschreven vanuit de over de Industrieweg passerende automobilist en niet vanuit de bewoners. De bergingen langs de Industrieweg maken inbreuk op de woningen, anderzijds kunnen zij wellicht een geluidsbeperkende werking hebben.

Commentaar gemeente

In het algemeen geldt dat veel opmerkingen van de VAC in planologisch opzicht niet relevant zijn, in die zin dat dergelijke zaken niet in een bestemmingsplan kunnen worden gereguleerd. Het bestemmingsplan is niet meer dan een verbodsinstrument en geen gebodsinstrument. Veel zaken die met de concretisering/uitvoering te maken hebben kunnen derhalve niet in een bestemmingsplan worden geregeld.

Wellicht is het dan ook te verkiezen uw instantie op een andere manier te informeren dan via onderhavig zogenaamd artikel 10 Bro '85-overleg, omdat in deze procedure alleen ruimtelijke zaken relevant zijn.

2. Ontsluiting/fietspaden

Opmerking

Er is kennis van genomen dat er slechts één auto-ontsluiting is voor zowel de bewoners als de bezoekers van de school- en kantoorgebouwen. Vernomen is dat de Jacob Catslaan breed genoeg is om de verkeersstromen te verwerken en dat aandacht geschonken zal worden aan de vormgeving van het kruispunt met de Groningerstraat. Daarbij moet in acht worden genomen dat er voldoende (opstel)ruimte voor motorvoertuigen, fietsers en voetgangers moet zijn. Daarnaast wordt gevraagd hoe breed de fietspaden worden en hoe de aansluiting voor de fietser van/naar de Dichtershof met het tweerichtingenfietspad aan de overzijde van de Fokkerstraat wordt uitgevoerd.

Commentaar gemeente

De fietspaden die gerealiseerd worden in de Dichtershof voldoen aan de gemeentelijke norm. De dubbelzijdige fietspaden aan de Industrieweg en de Fokkerstraat worden 3,5 m breed. Voor de overige vragen wordt verwezen naar de beantwoording van de vragen van de Fietzersbond.

3. Parkeernorm

Opmerking

De parkeernorm van 1.0 voor de appartementen is te laag, indien er geen ouderen maar tweeverdieners in gaan wonen. Voorts wordt gevraagd hoeveel extra parkeerruimte wordt gerealiseerd.

Commentaar gemeente

De ervaring bij de specifieke seniorenwoningen heeft uitgewezen dat voor deze woningen een parkeernorm van 1.0 voldoende is. De parkeernorm voor de overige woningen is 1.3.

Opmerking

Hoe wordt de sociale veiligheid rond de entrees en paden gewaarborgd nu er een parkeerlaag en/of bergingen onder en naast de appartementen is geprojecteerd?

Commentaar gemeente

Er wordt van afgezien om de bergingen apart te bouwen naast de appartementen. De bergingen komen nu op de begane grond van de appartementen. Dit verhoogt de sociale veiligheid.

5. Duurzaam bouwen

Opmerking

De woningen in het midden van het plan liggen gunstig voor de toepassing van zonne-energie. Dat geldt niet voor de koopwoningen. Hoe voldoet deze categorie woningen aan de Dubo-eisen?

Commentaar gemeente

De woningen die in het plan worden gebouwd moeten voldoen aan de eisen die gesteld worden in het convenant duurzaam bouwen.

6. Woonkeur

Opmerking

Het bestemmingsplan geeft weinig uitleg over het Woonkeur. Wat zijn de sancties, indien niet aan de basiseisen wordt voldaan en wie controleert dat; dit te meer nu er geen certificaat bij de SKW wordt aangevraagd.

Commentaar gemeente

De gemeente Assen heeft in een convenant met de SWA kwaliteitseisen opgenomen waaraan een woning moet voldoen. In de praktijk laat de SWA zien dat aan een groot deel van die eisen in de nieuwbouwwoningen wordt voldaan.

7. Speciale woonvorm, zorg- en dienstverlening

Opmerking

Het perceel op de hoek van de Fokkerstraat en de Groningerstraat is bestemd voor een speciale woonvorm. Het is gewenst deze bestemming te verruimen, zodat er ook mogelijkheden op het gebied van zorg- en dienstverleningen voor bijvoorbeeld ouderen worden geboden.

Commentaar gemeente

De opmerking wordt voor kennisgeving aangenomen.

8. Groen

Opmerking

Ten aanzien van de in het groene middengebied geprojecteerde speelvoorziening wordt gevraagd of deze droog genoeg is.

Commentaar gemeente

De geprojecteerde speelvoorziening is zodanig gesitueerd dat de verwachting is dat het er droog genoeg is om te spelen. Alleen bij extreme regens zal er water blijven staan in het middengebied. De speelvoorzieningen worden aan de rand geplaatst.

9. Hondenuitlaatroute

Opmerking

Is er nagedacht over de plaats waar de hond kan worden uitgelaten?

Commentaar gemeente

In het plan is geen hondenuitlaatroute opgenomen.

10. Afvalverzameling

Opmerking

De routes naar een ondergrondse afvalverzameling dienen kort en zonder obstakels te worden ingericht.

Commentaar gemeente

Er is in dit project gekozen voor een ondergrondse afvalverzameling. De afvalverzamelingen worden conform de gemeentelijke richtlijnen aangelegd.

Provincie Drenthe

1. Algemeen

Opmerking

Assen is in het Provinciaal Omgevingsplan (POP) aangemerkt als streekcentrum. Ten aanzien van herstructurering is in het POP aangegeven dat naast de sanering van milieuhinderlijke bedrijven ook de herstructurering van woonwijken van belang wordt geacht. Hierbij dient prioriteit te worden gegeven aan duurzaam bouwen en een duurzaam stedelijk waterbeheer. Daarnaast dient bij voorkeur de kwaliteitsimpuls voor bestaande woonwijken gericht te zijn op het ontstaan van een gedifferentieerd woonmilieu met een aantrekkelijke openbare ruimte, die tevens ook sociaal- en verkeersveilig is.

De commissie is van oordeel dat door de sloop en herbouw van de Dichtershof een kwaliteitsimpuls aan het gebied wordt gegeven en dat er wordt voorzien in een gedifferentieerd woonmilieu met voldoende ruimte voor het openbare groen met forse waterpartijen.

Commentaar gemeente

Geconcludeerd wordt dat het project Dichtershof in overeenstemming is met het provinciale beleid zoals neergelegd in het POP.

2. Geluid

Opmerking

Het plangebied ligt binnen de geluidzones van industrie- en verkeerslawaaai. Vóór de vaststelling van het bestemmingsplan dient een hogere grenswaarde voor zowel het industrie- als het verkeerslawaaai te zijn verleend, teneinde te voorkomen dat aan het bestemmingsplan goedkeuring wordt onthouden. Verzocht wordt het onderzoeksrapport als bijlage aan het bestemmingsplan toe te voegen.

Voorts is in het plan aangegeven dat de geluidsruimte van een aantal bedrijven op het stadsbedrijvenpark is beperkt, als gevolg waarvan de geluidscontour voor het industrielawaai in oostelijke richting kan worden opgeschoven. De commissie vindt echter dat onvoldoende is aangetoond of dit project betreffende de beperking van de geluidsruimte inmiddels is afgerond. Indien de beperking niet plaatsvindt, is de geprojecteerde woningbouw niet mogelijk. Het is derhalve noodzakelijk dat tijdig een nieuw zonebesluit voor het industrielawaai wordt genomen. Indien niet aan deze voorwaarde wordt voldaan, wordt goedkeuring aan (een deel van) het bestemmingsplan onthouden.

Voorts constateert de commissie dat de geluidbelasting op de gevel van een aantal woningen op de hoek Fokkerstraat/Industrieweg hoger is dan 55 dB(A). Zonder de toepassing van een zogenaamde "dove gevel" is het niet mogelijk achter deze gevels geluidgevoelige ruimten te realiseren. Een vertaling van deze beperking is echter niet in de bestemmingsplanvoorschriften opgenomen. Voordat het plan verder in procedure wordt gebracht, dient het dan ook op dit onderdeel te worden aangepast.

Commentaar gemeente

Het onderzoeksrapport met betrekking tot geluid zal bij het bestemmingsplan worden gevoegd. Voordat het stedenbouwkundig plan zijn definitieve vorm kreeg, is veelvuldig overleg gevoerd over de invulling. Uit het geluidsonderzoek is naar voren gekomen dat de huidige stedenbouwkundige invulling kan worden gerealiseerd.

Voorts worden ontheffingen in het kader van het industrielawaai en wegverkeerslawaaai aangevraagd. Bij deze aanvragen wordt tevens het onderzoeksrapport met betrekking tot geluid gevoegd. Het bestemmingsplan wordt niet eerder vastgesteld dan nadat de gevraagde ontheffingen zijn verkregen.

De geluidcontour voor het industrielawaai wordt op de plankaart aangegeven. Bij de vaststelling van het bestemmingsplan is daarmee de geluidcontour overeenkomstig de Wet geluidhinder vastgelegd. Deze zone heeft daarmee een juridische status.

Ten aanzien van het woonblok op de hoek Fokkerstraat/Groningerstraat zal bij het verlenen van de bouwvergunning als voorwaarde het toepassen van een "dove gevel" worden opgenomen.

3. Duurzaamheid en energie

Opmerking

De commissie is verheugd dat de gemeente het convenant Duurzaam Bouwen heeft ondertekend. De ondertekening impliceert dat de gemeente een bepaald ambitieniveau op het gebied van nieuwbouw nastreeft. Het Nationaal Pakket Woningbouw wordt toegepast door de basiseisen van de Maatlat Duurzame Woningbouw uit te voeren. De toepassing van deze maatregelen gaat echter verder dan in de toelichting is aangegeven (paragraaf 5.8).

Het voornemen de verkaveling zongericht uit te voeren wordt niet nader toegelicht met de wijze waarop van de zonne-energie zal worden geprofiteerd.

Daarnaast merkt de commissie op dat voldoen aan het Woonkeur niet specifiek is gericht op duurzaam bouwen, omdat er verschillende keuzepakketten zijn. In het bestemmingsplan is niet aangegeven voor welk pakket in dit geval is gekozen.

Verzocht wordt het bestemmingsplan op deze drie onderwerpen aan te passen.

Commentaar gemeente

De gemeente Assen zal alleen het convenant duurzaam bouwen toetsen. In de stedenbouwkundige opzet is zo veel mogelijk rekening gehouden met het zongericht verkavelen.

Voor de opmerking betreffende het Woonkeur wordt verwezen naar het commentaar bij de reactie van de VAC-Assen, ad 6.

Opmerking

Geconstateerd wordt dat veel van het aanwezige groen zal verdwijnen en zal worden gecompenseerd door aanleg van nieuwe groenvoorzieningen. Dit geldt echter niet voor de bomen langs het Kanaal. Het handhaven van deze bomen dient in de voorschriften of door het opnemen van een specifieke aanduiding op de plankaart te worden gewaarborgd.

Commentaar gemeente

Via de Boswet zijn er voldoende waarborgen voor handhaving van de bestaande boomstructuur langs het Kanaal.

5. *Water*

Opmerking

In paragraaf 5.6 en in een bijlage bij het bestemmingsplan is ingegaan op de waterhuishouding. Deze bijlage is echter niet compleet, hetgeen heeft geleid tot het nazenden van een nieuwe bijlage en een advies van het waterschap van 12 december 2002. Er wordt vanuit gegaan dat de bestaande bijlage wordt vervangen door de aangepaste nagezonden versie en geadviseerd wordt het advies van het waterschap als bijlage aan het bestemmingsplan toe te voegen.

In het kader van de verplichting tot het opnemen van een watertoets omvat paragraaf 5.6 in grote lijnen de waterhuishoudkundige maatregelen. In de bijlage is een goede beschrijving van het waterhuishoudkundige systeem en de beïnvloeding van dat systeem opgenomen. Er ontbreekt echter een samenvatting van de belangrijkste waterhuishoudkundige randvoorwaarden die van belang zijn voor de planvorming en het stedenbouwkundige ontwerp. De samenvatting dient in een waterparagraaf te worden weergegeven. Voorts blijkt uit de betreffende reactie dat het waterschap akkoord is.

Commentaar gemeente

Verwezen wordt naar het commentaar bij de reactie van het Waterschap Hunze en Aa's.

6. *Verkeer*

Opmerking

Er is onvoldoende aandacht geschonken aan een goede openbaar vervoerontsluiting richting Industrierweg en het Kanaal. Er is geen voetpad of brug ten behoeve van de appartementen aan de Industrierweg en Fokkerstraat geprojecteerd.

Daarnaast ontstaat de indruk dat er veel parkeermogelijkheden worden gecreëerd. In verband met de leefbaarheid van de wijk moet voorkomen worden dat het gebied een verlengde parkeerplaats wordt voor het station, centrum en Veemarkterrein. Parkeren in de wijk voor andere doeleinden dan wonen moet, gelet op een hoog openbaar vervoer-potentieel (de nabijheid van het station, de aanwezigheid van scholen en kantoren), ontmoedigd worden.

Commentaar gemeente

Het is de bedoeling dat de huidige lijnen van het openbaar vervoer worden gehandhaafd. Er komt langs de Industrierweg nabij de school weer een bushalte. De exacte locatie is nog niet bekend. Om de overlast voor de nieuwe bewoners te voorkomen wordt een parkeervergunningstelsel ingevoerd.

Oppervlaktewater

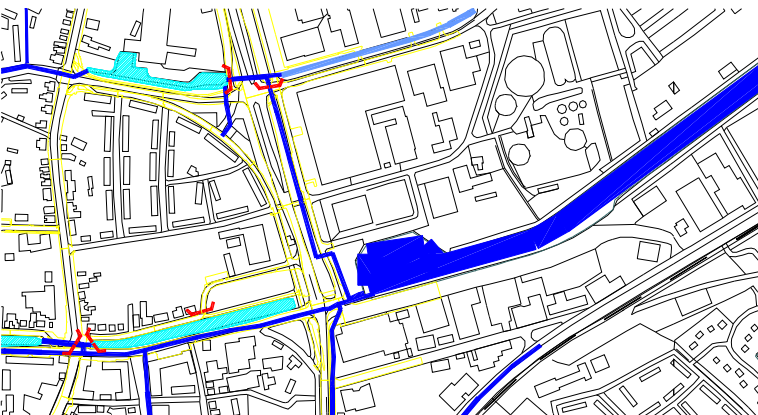
Het plan wordt aan de noordzijde begrensd door een vijver aan de Fokkerstraat. Deze vijver heeft een streefpeil van 8.03 m NAP⁺, gereguleerd middels een vaste stuw in de Fokkersingel. Het hoog waterpeil (HW), veroorzaakt door opstuwung in het benedenstrooms stelsel, bedraagt circa 8.70 m NAP⁺. De vijver maakt onderdeel uit van het afwateringsstelsel ten behoeve van het bestemmingsplan Assen Noord.

Aan de zuidzijde bevindt zich een vijver aan Het Kanaal met een streefpeil van 8.60 m NAP⁺ gereguleerd middels vaste stuwen in de in- en uitlaten. Het hoog waterpeil (HW) bedraagt circa 8.90 m NAP⁺. Deze vijver is een restant van de vaarweg die tot circa 1970 de verbinding vormde tussen het Havenkanaal en de Vaart. In de huidige situatie dient de vijver als bergingsvijver voor het regenwater afkomstig van de rechtstreeks aangesloten verhardingen.

De vijver heeft twee verbindingen met het Havenkanaal: de eerste via het regenwaterstelsel van de Dichtershof met een drempelhoogte in de uitlaatconstructie van de vijver van 8.60 m NAP⁺, de tweede via het regenwaterriool gelegen in Het Kanaal, hier met een drempelhoogte in de uitlaatconstructie van de vijver van 9.00 m NAP⁺.

In het kader van het revitaliseringsproject wordt een vijverstelsel aangelegd. Dit stelsel wordt benut om regenwater uit het plangebied tijdelijk te kunnen bergen. Het vijverstelsel zal tevens een esthetische functie hebben.

Achter de bestaande woningen aan de Groningerstraat zal een erfscheidingssloot worden aangebracht. Deze zal de functie vervullen om het oppervlaktewater op te vangen en de afvoer van door



afgeculieren aan te brengen en aangebrachte drainages te verzorgen. Hiermee kunnen de grondwaterstanden worden beheerd. Tevens kunnen middels de watergang de verschillen in maaiveldhoogten opgevangen worden. Een van oudsher aanwezige afscheidingssloot achter de bestaande woningen van Het Kanaal is voor het overgrote deel beduikerd en bebouwd. Ten behoeve van de regulering van de grondwaterstand op deze locatie zal een aanvullende drainage onder de infrastructuur worden aangebracht.

Het systeem watert indirect via het industriegebied af in het Havenkanaal.

In het kader van de waterfunctiekaart Assen (concept 3: juni 2003) hebben de bestaande vijvers aan de Fokkerstraat en Het Kanaal een algemene ecologische en een bergingsfunctie gekregen. De nieuw te realiseren vijvers zullen naast een bergings- en een esthetische functie een algemene ecologische functie krijgen.

Ingeval van extreme droogte en/of calamiteiten in het regenwaterstelsel kunnen de doorspoelvoorzieningen van Peelo en Pittelo gebruikt worden. De vijver gelegen aan Het Kanaal kan niet doorspoeld worden. Middels een inlaatvoorziening in de vijver aan de Fokkerstraat zullen de vijvers binnen de plangrenzen kunnen worden verversd.

Er zijn in het algemeen geen klachten betreffende de waterhuishouding (kwaliteit of kwantiteit) binnen het plangebied bekend.

Eventueel overtollig regenwater uit bovenstrooms gelegen gebieden wordt in verband met de beperkte afvoercapaciteit van het regenwaterriool onder Het Kanaal en de Fokkersingel tijdelijk geborgen in de vijvers. Het aansluitende openbare groen kan hierbij eventueel inruiden (tijdelijk overstroomt). De vijvers hebben flauwe taluds, waarmee de benodigde berging wordt gerealiseerd. Tevens kunnen de vijvers hierdoor een grote biodiversiteit en een grote ecologische waarde krijgen. Daarnaast bevorderen de flauwe taluds de belevingswaarde van de vijvers en zijn ze relatief veilig voor kinderen. Dit in tegenstelling tot de vijver aan Het Kanaal. Deze vijver heeft onderdeel uitgemaakt van een waarweg en bezit vanuit deze functie nog de oude "harde" taluds bestaande uit betonnen damplanken. Uit historische overwegingen blijft dit profiel daar gehandhaafd.

De nieuwe vijvers en watergangen binnen het plangebied zullen alleen voor berging van het overtollig regenwater afkomstig uit het desbetreffende gebied dienen. Middels een stuw zal voorkomen worden dat bij opstuwing van de vijver aan de Fokkersingel de bergingscapaciteit van de Dichtershof verloren gaat.

Onder normale omstandigheden voeren de vijvers binnen het plangebied via een doorlaat in de interne overstortmuur naar het Havenkanaal af. Deze afvoer is gelimiteerd door het waterschap.

In geval van extreme neerslaghoeveelheden zal het overtollige regenwater, via interne overstorten (8.80 m NAP*) in het regenwaterstelsel, in eerste instantie versneld op het Havenkanaal worden geloosd. Indien deze afvoer niet voldoet, bestaan er nog twee andere nooduitlaatvoorzieningen: één in de vorm van een nooduitlaat naar de Vijver aan de Fokkerstraat (8.90 m NAP*) en de ander in de vorm van een uitlaat naar het regenwaterriool in Het Kanaal (9.00 m NAP*). Bij een gemiddelde maaiveldhoogte van circa 9.50 m NAP* wordt zo de kans op inruiden geminimaliseerd.

Geologie/geomorfologie

Het plangebied ligt op het Drents plateau. Een nadere beschrijving van de bovenste lagen van de ondergrond van het plangebied is niet voorhanden. Wel kan worden aangegeven dat de ondergrond grotendeels gevormd is in het jongste deel van het Pleistoceen. In het spraakgebruik wordt deze periode ook wel de ijstijd genoemd. Tijdens één van deze ijstijden (het Elsterien) werd leemig zand en potklei afgezet. Dit afzettingpakket staat bekend als de formatie van Peelo. Dit pakket is ter plaatse in Assen 5 à 10 m dik. In een volgende ijstijd werd keileem gevormd die in een weer volgende glaciaal werd overdekt met een laag dekzand. Dit zand vormt een zacht glooiend dek over de keileem. Na de ijstijden, in het Holoceen, werden de temperaturen hoger en nam de neerslag toe, waardoor hier en daar veenvorming ontstond. Ook komt in het plangebied veen voor. Een beschrijving van de diepere bodemeenheden is voor dit plan niet van belang.

Grondwater

Vanuit het hoge pand van het Noord Willemskanaal vindt er een grondwaterstroming plaats richting het lage pand van het Havenkanaal. Het is niet bekend in hoeverre deze dieper gelegen grondwaterstroming effect heeft op de grondwaterstanden van de Dichtershof.

Door de lokaal aanwezige keileemlagen komen in het plangebied diverse grondwatertrappen voor. De hoogste grondwaterstanden (GHG) treden lokaal vlak onder het maaiveld op. Het bodemtype zou globaal geclassificeerd kunnen worden als zand op keileem.

Zonder extra voorzieningen is lokaal geen infiltratie en voldoende duurzame drooglegging mogelijk. Dit is gebaseerd op het hoogteverschil tussen de gemeten aanwezige gemiddelde maaiveldhoogte ten opzichte van het waterpeil in de vijvers, het door grondboringen bepaalde leem- en veenvoorkomen, de bijbehorende grondwatertrappen en de praktijkervaring van de SWA en omwonenden.

In de kavels gelegen op de geringe leemvoorkomens zijn door particulieren en woningbouwvereniging lokaal drainagestelsels aangelegd. Onder de bestaande wegenstructuur zijn door de gemeente geen cunet-drainagestelsels aangebracht. Eventueel aangelegde stelsels zijn aangesloten op het o.a. hiervoor door de gemeente aangelegde regenwaterstelsel bestaande uit afscheidingslootjes, transportriolen en vijverstelsel(s) of bij het ontbreken hiervan op het gemengde rioolstelsel.

De nieuw aan te leggen openbare infrastructuur zal voorzien worden van een drainagestelsel ten behoeve van een voldoende drooglegging van de wegconstructie. Op het aan leggen regenwaterstelsel worden ten behoeve van door particulieren aangelegde drainagestelsels en/of regenwaterafvoeren aansluitpunten aangebracht. De gemiddelde te realiseren maaiveldhoogte van 9.50+ NAP zal ten opzichte van de aanwezige en de te realiseren oppervlakten voor voldoende drooglegging zorgdragen.

Binnen het plangebied zijn geen meetpunten van de (grond)waterkwaliteit of (grond)waterstanden aanwezig.

Riolering

In het plangebied is in het verleden een gemengd rioolstelsel aangelegd. Met uitzondering van de Groningerstraat en een gedeelte van Het Kanaal zal het gemengde stelsel in het kader van het onderhavige revitaliseringsproject vervangen worden door een gescheiden stelsel.

Bij revitaliseringsprojecten van de Groningerstraat en Het Kanaal zullen de aanwezige stelsels voor zover mogelijk omgebouwd worden naar gescheiden stelsels. Hierbij worden de openbare verhardingen en zo mogelijk een gedeelte van de daken van de aanwezige bebouwing afgekoppeld.

Het plan maakt onderdeel uit van het rioolsysteem van het industrieterrein en behoort tot de rioleringssectie Dichtershof (AA). Dit stroomgebied ontvangt en transporteert het rioolwater van alle overige rioolstelsels van Assen en voert onder vrijverval af op de RWZI van Assen. De RWZI te Assen zal door het Waterschap medio 2004 worden aangepast aan de CIW-richtlijnen.

In het in deze rioleringssectie aanwezige in hoofdzaak gescheiden rioolstelsel zijn twee externe overstorten in het gemengde gedeelte opgenomen. Overtollig regenwater vanuit het gemengde rioolstelsel loost via een bergbezinkbassin aan de Hobokenstraat op het Havenkanaal (drempel 8.25 m NAP+). De tweede overstort bevindt zich nabij het kruispunt Groningerstraat-Fokkerstraat en loost op de vijver van de Fokkerstraat. Deze overstort heeft een drempel van 9.10 m NAP+ en dient alleen als nooduitlaat van het gemengde stelsel bij extreme regenval; dit om het risico voor de volksgezondheid te beperken.

Door de waterkwaliteitsbeheerder is voor de overstorten in 1998 een VVO-vergunning verstrekt (kenmerk 97-03). Als vergunningsvoorwaarde is opgenomen dat de vijvers 1 maal in de vijf jaar gebaggerd moeten worden om het doorstroomprofiel te handhaven. De overstorten zijn voornamelijk niet door het Waterschap als urgent te saneren in het kader van de volks- of diergezondheid aangemerkt.

Het gemengd rioolstelsel is getoetst op basis van de in het GRP 2001-2004 vastgestelde ontwerpboei met een maximale capaciteit van 80 l/sec/ha (bui Eelde T=2, Basisrioleringsplan Assen, 1995). Als aanvullende criteria zijn hierbij de wakingscriteria (waterstand tot aan maaiveld) van 20 cm gehanteerd. Het stelsel, onderdeel uitmakend van het noordelijk rioolstelsel van Assen, voldoet aan de basisinspanning (CUWVO-richtlijn).

Ontwerpgrondslagen

Het nieuw aan te leggen vuilwaterriool wordt gedimensioneerd op basis van een aanname van de droogwaterafvoer van de aangesloten percelen en zal onder vrijverval lozen op het bestaande gemengd/dwa-rioolstelsel. Bij het afkoppelen van verharde oppervlakten dient op basis van het huidige landelijk beleid (de trits vasthouden, bergen en dan pas afvoeren - niet afwentelen) de bergingscapaciteit binnen het stedelijk gebied te worden gerealiseerd. Het regenwaterstelsel zal derhalve, naast de bovengenoemde ontwerpboei, ontworpen worden op een bergingscriterium van 40 mm/m² afvoerend verhard oppervlak en een afvoer van 1.2 l/sec/ha (bruto plan oppervlak). Aanvullend zal een wakingscriterium (maximale waterstand tot aan maaiveld) van minimaal 50 cm worden gehanteerd. De vijvers zullen ingericht worden met een streefpeil van minimaal 120 cm onder het maaiveld.

Gezien de leeftijd van het rioolstelsel in de Groningerstraat en Het Kanaal (aanleg in de jaren '50) met een verwachte levensduur van circa 60 jaar, de herstructuurcyclus van 20 à 30 jaar en de hoge kosten die met het incidenteel afkoppelen gemoeid zijn, zal enkel in geval van grootschalige revitaliseringsplannen overgegaan worden tot het onderzoeken van de mogelijkheden van het afkoppelen van de overige verharde oppervlakten.

De wegen, parkeerplaatsen en voetpaden zijn voor een groot gedeelte in duurzame open elementen uitgevoerd. De hoofdwegen- en fietspadenstructuur hebben een gesloten verharding bestaande uit asfalt. De open elementen verharding bevordert de infiltratie (vasthouden) van de neerslag.

Kwaliteit oppervlaktewater

De kwaliteit van het oppervlaktewater van de vijvers aan de Fokkerstraat en Het Kanaal is niet bekend. Het Waterschap is voornemens op middellange termijn de kwaliteit van de vijvers in stedelijk gebied te monitoren.

Kwaliteit waterbodems

De waterbodems van de vijvers aan de Fokkerstraat en Het Kanaal zijn in het kader van het baggerplan onderzocht en vervolgens schoongemaakt.

Kwaliteit grondwater

De kwaliteit van het grondwater is beoordeeld in het onderzoek naar de milieuhygiënische gesteldheid van de bodem in het plangebied.

Beheer

Beheer riolering en oppervlaktewater

Gezien de problematiek van de geringe beschikbare ruimte in stedelijk gebied worden de vijvers en watergangen niet conform de uitgangspunten van het waterschap gedimensioneerd. Derhalve zal het beheer en onderhoud van de riolering en watergangen in openbare grond voornamelijk door of namens de gemeente geschieden.

Beheer grondwater

De gemeente treft geen maatregelen voor grondwaterbeheer op particulier terrein. Dit is een verantwoordelijkheid van de grondeigenaar. In het kader van de gemeentelijke zorgplicht voor een doelmatige inzameling en transport van afvalwater dat vrijkomt bij de binnen haar grondgebied liggende percelen, vastgelegd in hoofdstuk 10 van de Wet milieubeheer (§ 10.4.2. artikel 10.16 lid 1), treft de gemeente voorzieningen om het grondwater te ontvangen en te transporteren. Deze voorziening bestaat uit een aansluitpunt op het regenwaterriool. Dit aansluitpunt op het hoofdriool ligt met een dekking van 80 cm en 1 m over de afscheiding. Ten opzichte van de te realiseren woningreilen, circa 30 cm boven kantopsluiting infrastructuur, voorziet dit aansluitpunt in een drooglegging van circa 1.20 m beneden peil woning.

De voorzieningen die de gemeente voor de drooglegging van de openbare infrastructuur treft worden tevens aangesloten op het regenwaterstelsel.

Schouw waterleidingen

Erfafscheidingsloten met een gemeenschappelijke functie en de watergangen met een ontwerpcapaciteit van 30 l/sec worden door het waterschap onder schouw gebracht.

Drinkwatervoorziening

De drinkwatervoorziening wordt door de Waterleiding Maatschappij Drenthe (WMD) verzorgd.

Op circa 70 m -mv bevindt zich in Assen de bovenzijde van de afzettingen die behoren tot de formatie van Urk. Deze afzettingen bestaan uit zeer grove goeddoorlatende zanden. In deze bodemlaag wordt grondwater onttrokken door het pompstation Assen van het Waterleiding Maatschappij Drenthe (70-120 m -motorvoertuigen). Daar wordt circa 4.0 miljoen m³ grondwater per jaar onttrokken. Deze onttrekking bevindt zich stroomafwaarts van het studiegebied. Voor zover bekend vindt er, met uitzondering van een grondwateronttrekking van Frico Cheese, verder geen grondwateronttrekkingen van betekenis in of in de directe omgeving van het plangebied plaats.

Opsteller: Tauw Deventer
Projectnummer: N001-4415642RIPamk-V01-NL)
Datum: 6 september 2005

Inhoudsopgave

1. Aanleiding
2. Europees beleid
3. Besluit luchtkwaliteit 2005
4. Interpretatie van het Besluit luchtkwaliteit
5. Bestemmingsplan Dichtershof
6. Resultaten
7. Conclusie

Aanleiding

In verband met het in procedure brengen van het bestemmingsplan Dichtershof heeft adviesbureau Tauw uit Deventer gekeken naar de luchtkwaliteit binnen het plangebied Dichtershof en de (directe) omgeving. Hieronder volgt een samenvatting van de resultaten.

2 Europees beleid

In de Europese Kaderrichtlijn Luchtkwaliteit (96/62/EG) uit 1996 zijn de grondbeginselen van het Europese luchtkwaliteitsbeleid vastgelegd. Deze kaderrichtlijn is uitgewerkt in dochterrichtlijnen voor verschillende luchtverontreinigende stoffen. In 1999 trad de eerste dochterrichtlijn (1999/30/EG) in werking voor zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, fijn stof en lood. De richtlijn stelt voor deze stoffen grenswaarden vast, geeft plandrempels en alarmdrempels. In 2001 is de tweede dochterrichtlijn (2000/69/EG) in werking getreden voor benzeen en koolmonoxide. In 2002 is de derde dochterrichtlijn (2002/3/EG) in werking getreden met normen voor ozon. De vierde dochterrichtlijn met vooral normen voor zware metalen is in voorbereiding.

3 Besluit luchtkwaliteit 2005

Deze Algemene Maatregel van Bestuur vervangt het Besluit luchtkwaliteit (Stb. 2001, 269), alsmede tot uitvoering van richtlijn 2000/69/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 16 november 2000 betreffende grenswaarden voor benzeen en koolmonoxide in de lucht (PbEG L 313, de tweede dochterrichtlijn) en van richtlijn 2003/35/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 mei 2003 tot voorziening in inspraak van het publiek in de opstelling van bepaalde plannen en programma's betreffende het milieu en, met betrekking tot inspraak van het publiek en toegang tot de rechter, tot wijziging van de Richtlijnen 85/337/EEG en 96/61/EG van de Raad (PbEU L 156, de EG-inspraakrichtlijn).

Het Besluit luchtkwaliteit strekt tot uitvoering van de richtlijn 1999/30/EG van de Raad van de Europese Unie van 22 april 1999, betreffende grenswaarden voor zwaveldioxide, stikstofdioxide, stikstofoxiden, zwevende deeltjes en lood in de lucht (PbEG L 163, de eerste dochterrichtlijn) en richtlijn 96/62/EG van de Raad van de Europese Unie van 27 september 1996 inzake de beoordeling en het beheer van de luchtkwaliteit (PbEG L 296, kaderrichtlijn).

Achtergrond

In Nederland gelden regels voor de luchtkwaliteit. De regels staan in het Besluit luchtkwaliteit 2005 wat op 5 augustus 2005 in werking is getreden en een terugwerkende kracht heeft tot 4 mei 2005, de datum van de voorpublicatie van het Besluit luchtkwaliteit in de Staatscourant. Dit besluit is gebaseerd op regels welke zijn vastgesteld door de Europese Unie en vervangt de eerder geldende besluiten luchtkwaliteit. Het doel van het Besluit luchtkwaliteit is mensen te beschermen tegen risico's van luchtverontreiniging. Bestemmingsplannen moeten sinds 19 juli 2001 voldoen aan het Besluit luchtkwaliteit 2001 en sinds 5 augustus 2005 aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. Het besluit bevat luchtkwaliteitsnormen voor de stoffen zwaveldioxide, stikstofdioxide en stikstofoxiden, fijn stof/zwevende deeltjes, lood, koolmonoxide en benzeen. Het geeft aan op welke termijn de normen gelden en moeten worden gehaald en welke bestuursorganen verantwoordelijk zijn voor het halen van die normen.

Interpretatie van het Besluit luchtkwaliteit

Het in acht nemen van de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) houdt in dat bij het vormgeven van bestemmingsplannen die onder andere de bouw van nieuwe woningen en bedrijven of de aanleg van nieuwe infrastructuur mogelijk maken, wordt getoetst aan de grenswaarden voor 2005 (PM_{10}) en 2010 (NO_2).

Het moet aannemelijk worden gemaakt dat ter plaatse in 2005 respectievelijk 2010 aan de grenswaarden zal worden voldaan. Daarbij mag rekening worden gehouden met de te verwachten resultaten van een bestuurlijk vastgesteld plan van aanpak, gericht op het realiseren van een goede luchtkwaliteit in 2005 respectievelijk 2010. Er mag worden uitgegaan van het luchtkwaliteitsniveau dat met deze maatregelen wordt bereikt.

In de praktijk blijkt dat stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) de meest relevante luchtkwaliteitseisen uit het Besluit luchtkwaliteit zijn. De geldende normen voor stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}) op basis van het Besluit luchtkwaliteit zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Luchtconcentratie	Norm
NO_2	
jaargemiddelde concentratie	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
uurgemiddelde concentratie	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ maximaal 18 maal per jaar
PM_{10}	
jaargemiddelde concentratie	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
24-uurgemiddelde concentratie	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ maximaal 35 maal per jaar

Stikstofdioxide (NO_2)

Voor stikstofdioxide dient bij bestemmingsplannen te worden getoetst aan de norm voor NO_2 per 2010. Dat betekent dat vanaf die datum blijvend aan de norm van NO_2 dient te voldoen. Het werken met een prognosetermijn van tien jaar brengt geen verandering in dit vereiste. Wanneer nieuwbouw wel binnen de prognosetermijn, dus bijvoorbeeld in 2014, maar niet vanaf 2010 aan de normen voldoet, is die nieuwbouw niet toegestaan. Op dit moment wordt op meerdere plaatsen in Nederland de per 1 januari 2010 geldende normen voor stikstofdioxide overschreden.

Fijn stof

Fijn stof (PM_{10}) heeft een grootschalig verspreidingspatroon. Dat betekent dat de concentraties van fijn stof in Nederland voor een groot deel worden veroorzaakt door emissies die in het buitenland plaatsvinden. Omgekeerd zijn Nederlandse bronnen de oorzaak van concentraties fijn stof in het buitenland. Lokaal kunnen ten gevolge van emissies van plaatselijke bronnen hogere concentraties dan gemiddeld over Nederland voorkomen.

Om de concentraties van fijn stof te verminderen, zijn primair internationale maatregelen noodzakelijk. Gezien de grootschaligheid van de fijn stof-problematiek, is de verantwoordelijkheid voor de aanpak ervan in het Besluit luchtkwaliteit primair bij het Rijk gelegd. Het Rijk is de taak toegekend om een plan van aanpak voor fijn stof op te stellen. Dit Besluit luchtkwaliteitplan 2004 is in februari 2005 definitief geworden en vastgesteld.

Sinds 1 januari 2005 moet aan de grenswaarden voor fijn stof worden voldaan. In vrijwel geheel Nederland wordt de norm per 1 januari 2005 voor zwevende deeltjes overschreden (exclusief de correctie voor zeezout). Nieuw in het Besluit luchtkwaliteit 2005 is de correctie voor zwevende deeltjes (zeezout), die zich van nature in de lucht bevinden en niet schadelijk zijn voor de gezondheid van de mens. De wijze waarop mag worden gecorrigeerd, wordt beschreven in de Meetregeling luchtkwaliteit 2005. Voor de gemeente Assen betekent dit dat de jaargemiddelde concentratie van PM_{10} mag worden verminderd met vier. Het aantal overschrijdingsdagen mag worden verminderd worden met zes.

Daarnaast geldt voortaan de zogeheten saldobenadering. Bij de saldobenadering wordt gekeken of de luchtkwaliteit per saldo verbetert in een gebied, of in ieder geval niet verslechtert.

Ten aanzien van een van de stoffen, te weten fijn stof is het zinvol te wijzen op de thans gaande actuele ontwikkeling die ook nog een vervolg zal krijgen. In recent verleden kon in het bestemmingsplan worden volstaan met een zinsnede dat fijn stof een grootschalig verspreidingspatroon heeft en dat de verantwoordelijkheid voor de aanpak ervan primair bij de rijksoverheid ligt. Deze beredenering gaat echter, gelet op meerdere uitspraken van de Raad van State, niet meer op. Provincies en gemeenten kunnen namelijk die concentraties ook beïnvloeden. Dus ook provincies en gemeenten hebben de verplichting om de grenswaarden voor fijn stof in acht te nemen. Blijkens de Nota van Toelichting op het Besluit luchtkwaliteit 2001 dat is overgenomen in een aantal uitspraken van de Raad van State geldt nu voor lagere overheden dat, ook al kunnen ze niet worden aangesproken op het oplossen van het zwevende deeltjesprobleem, zij wel een bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van de omvang ervan.

Voor zwevende deeltjes wordt dit vertaald in een inspanningsverplichting en daar ook verantwoording van af te leggen, tot het zover mogelijk terugdringen van de emissies. Ook is het belangrijk betrouwbare berekeningen/scenario's over te leggen waarin rekenschap wordt gegeven. Het is derhalve belangrijk bij het opstellen van een bestemmingsplan inzicht te krijgen in de kwaliteit van de lucht en antwoord te krijgen op de vraag of aan de grens- dan wel drempelwaarden kan worden voldaan.

In het advies van de Raad van State van 30 maart 2005 dat is uitgebracht naar aanleiding van vragen van de Staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is ook nadrukkelijk aangegeven dat de betreffende grenswaarden niet mogen worden overschreden. De richtlijnen inzake de luchtkwaliteit bevatten een streng regime van normen die weinig ruimte laten aan de lidstaten van de Europese Unie voor het voeren van een eigen beleid dat past in hun actuele situatie. Een vrije interpretatie van de regelgeving is niet aan de orde want dat kan procedures uitlokken die kunnen leiden tot prejudiciële vragen.

Oplossing van de gerezen problemen zal moeten worden gezocht in aanvullende maatregelen of aanpassing van de richtlijnen waarvoor de Europese Commissie en andere lidstaten moeten worden benaderd. Van belang is dat Nederland via een plan van aanpak kan aantonen dat het alle mogelijke maatregelen heeft genomen om te voldoen aan haar verplichtingen.

5 Bestemmingsplan Dichtershof

Voor het bestemmingsplan Dichtershof zijn op acht punten (zie bijgevoegde kaart) indicatieve scenarioberekeningen uitgevoerd naar de luchtkwaliteit in 2005 (normjaar PM_{10}) en 2010 (normjaar NO_2). Tevens is gekeken naar de resultaten van luchtkwaliteitsmetingen van het RIVM op representatieve meetpunten in Nederland.

Bij een aantal punten is gekeken naar de luchtkwaliteit op gevoelige bestemmingen zoals woningen en scholen waar mensen langer dan gemiddeld verblijven of, conform uitspraken de Raad van State, het trottoir/fietspad/plantsoen waar mensen wandelen, fietsen of bijvoorbeeld de hond uitlaten.



Om enige zekerheid in te bouwen, is bij alle berekeningen uitgegaan van worstcase benaderingen. Dit betekent dat de emissiefactoren niet naar beneden zijn bijgesteld, maar voor de volle 100% meetellen. Ook is voor 2010 (normjaar NO_2) gerekend met de verkeersintensiteiten van 2015 (looptijd bestemmingsplan) waardoor een sterker dan verwachte groei van het wegverkeer wordt ondervangen.

Voor de scenarioberekeningen is gebruikgemaakt van het CAR II-rekenprogramma (versie 4.0) waarbij als weerconditie voor 2005 en 2010 de meerjarige meteorologie is genomen. De scenarioberekeningen zijn als bijlagen 1 en 2 toegevoegd.

Als uitgangspunt zijn de verkeersintensiteiten uit het "Akoestisch onderzoek ten behoeve van de planontwikkeling in het gebied Dichtershof te Assen" (kenmerk: 991011-05, Stroop Raadgevende Ingenieurs, 19 november 2003) genomen, waarbij dient te worden opgemerkt dat voor het prognosejaar 2010 de geprognosticeerde verkeersintensiteiten van 2015 zijn gebruikt. Er is rekening gehouden met een jaarlijkse groei van het wegverkeer met 2%.

6 Resultaten

In tabel 2 is de luchtkwaliteit weergegeven van de Groningerstraat (ter hoogte van Cicero). Van de acht berekende punten is op deze locatie de luchtkwaliteit het minst goed. Een overzicht van alle wegen voor de jaren 2005 en 2010 is weergegeven op bijgevoegd kaartje.

In de (ruime) omgeving van het bestemmingsplan Dichtershof zijn geen andere NO_2 en PM_{10} bronnen aanwezig dan het wegverkeer. Daarom zijn geen andere bronnen meegenomen in de scenarioberekeningen (zie bijlagen 1 en 2).

Tabel 2 Grenswaarden luchtkoncentraties NO_2 en PM_{10} (na toepassing zeezout-correctie)			
Luchtkoncentratie	Norm	2005	2010
NO_2			
Jaargemiddelde concentratie	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	32	29
Uurgemiddelde concentratie	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ max. 18 p/j	0	0
PM_{10}			
Jaargemiddelde concentratie	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	25	24
24-uurgemiddelde concentratie	50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ max. 35 p/j	19	13

Voor stikstofdioxide blijkt uit de indicatieve scenarioberekeningen, rekening houdend met een 30% onzekerheidsmarge van het CAR II-rekenprogramma, dat in 2010 (normjaar voor NO_2) noch de jaargemiddelde concentratie noch de uurgemiddelde grenswaarden of plan- en alarmdrempels meer dan toegestaan worden overschreden.

Voor fijn stof blijkt uit de indicatieve scenarioberekeningen, rekening houdend met een 30% onzekerheidsmarge van het CAR II-rekenprogramma, dat in 2005 (normjaar voor PM_{10}) en 2010 de jaargemiddelde concentratie en de 24 uurgemiddelde grenswaarde of plan- en alarmdrempel *niet* meer dan toegestaan worden overschreden.

7 Conclusie

De normen zoals die in het Besluit luchtkwaliteit 2005 zijn weergegeven, worden niet overschreden na uitvoering van het bestemmingsplan Dichtershof. Dit betekent dat vanuit het Besluit luchtkwaliteit 2005 geen belemmeringen aan het bestemmingsplan Dichtershof worden opgelegd.

Rien Prinsen			Versie 4.0.0
Tauw			
Deventer			
Stratenbestand	P:\4415642\Dichtershof\2005.bt		
Jaartal		2004	
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie		
Schalingsfactor emissiefactoren			
Personenauto's		1	
Middelzwaar verkeer		1	
Zwaar verkeer		1	
Autobussen		1	

				NO2 [µg/m³]	NO2 [µg/m³]	NO2 [µg/m³]	NO2 [µg/m³]	PM10 [µg/m³]	PM10 [µg/m³]	PM10 [µg/m³]
						# Overschrijdingen	# Overschrijdingen			# Overschrijdingen
Plaats	Straatnaam	X	Y	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	grenswaarde	plandrempel	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	grenswaarde
Assen	Het Kanaal (thv nr. 13)	234174	557535	22	18	0	0	26	25	6
Assen	Het Kanaal (thv Cicero)	234381	557577	23	18	0	0	26	25	7
Assen	Groningerstraat (thv J. Catslaan)	234109	557669	32	18	0	0	29	25	25
Assen	A.H.G. Fokkerstraat (thv inrit Vondellaan)	234157	557905	24	18	0	0	27	25	10
Assen	A.H.G. Fokkerstraat (thv Dr. Nassau College)	234324	557905	24	18	0	0	27	25	11
Assen	Industrieweg (thv nr. 28)	234395	557847	30	18	0	0	29	25	23
Assen	Industrieweg (thv Cicero)	234456	557669	31	18	0	0	29	25	24
Assen	J. Catslaan (thv Bilderdijkstraat)	234206	557994	20	18	0	0	25	25	2

				Benzeen [µg/m³]	Benzeen [µg/m³]	SO2 [µg/m³]	SO2 [µg/m³]	SO2 [µg/m³]	CO [µg/m³]	CO [µg/m³]
								# Overschrijdingen 24		
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	uursgemiddelde	98-Perctiel 8h	98-Perctiel
Assen	Het Kanaal (thv nr. 13)	234174	557535	1	1	2	2	0	635	507
Assen	Het Kanaal (thv Cicero)	234381	557577	1	1	2	2	0	658	507
Assen	Groningerstraat (thv J. Catslaan)	234109	557669	2	1	2	2	0	993	507
Assen	A.H.G. Fokkerstraat (thv inrit Vondellaan)	234157	557905	1	1	2	2	0	756	507
Assen	A.H.G. Fokkerstraat (thv Dr. Nassau College)	234324	557905	1	1	2	2	0	777	507
Assen	Industrieweg (thv nr. 28)	234395	557847	2	1	2	2	0	1023	507
Assen	Industrieweg (thv Cicero)	234456	557669	2	1	2	2	0	1038	507
Assen	J. Catslaan (thv Bilderdijkstraat)	234206	557994	1	1	2	2	0	550	507

Rien Piinsen			Versie 4.0.0
Tauw			
Deventer			
Stratenbestand	P:\4415642\Dichtershof\2010.txt		
Jaartal		2010	
Meteorologische conditie	Meerjarige meteorologie		
Schalingsfactor emissiefactoren			
Personenauto's		1	
Middelzwaar verkeer		1	
Zwaar verkeer		1	
Autobussen		1	

				NO2 [µg/m³]	NO2 [µg/m³]	NO2 [µg/m³]	NO2 [µg/m³]	PM10 [µg/m³]	PM10 [µg/m³]	PM10 [µg/m³]	
Plaats	Straatnaam	X	Y	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Overschrijdingen grenswaarde	Overschrijdingen plandrempeel	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen grenswaarde	
Assen	Het Kanaal (thv nr. 13)	234174	557535	20	16	0	0	0	25	24	1
Assen	Het Kanaal (thv Cicero)	234381	557577	20	16	0	0	0	25	24	2
Assen	Groningerstraat (thv J. Catslaan)	234109	557669	29	16	0	0	0	28	24	19
Assen	A.H.G. Fokkerstraat (thv inrit Vondellaan)	234157	557905	20	16	0	0	0	25	24	3
Assen	A.H.G. Fokkerstraat (thv Dr. Nassau College)	234324	557905	20	16	0	0	0	25	24	4
Assen	Industrieweg (thv nr. 28)	234395	557847	26	16	0	0	0	27	24	14
Assen	Industrieweg (thv Cicero)	234456	557669	25	16	0	0	0	27	24	11
Assen	J. Catslaan (thv Bilderdijkstraat)	234206	557994	17	16	0	0	0	24	24	0

				Benzeen [µg/m³]	Benzeen [µg/m³]	SO2 [µg/m³]	SO2 [µg/m³]	SO2 [µg/m³]	CO [µg/m³]	CO [µg/m³]	
				Jaargemiddelde	Jm achtergrond	Jaargemiddelde	Jm achtergrond	# Overschrijdingen 24 uursgemiddelde	98-Percentiel 8h	98-Percentiel achtergrond	
Assen	Het Kanaal (thv nr. 13)	234174	557535	1	1	1	1	1	0	586	507
Assen	Het Kanaal (thv Cicero)	234381	557577	1	1	1	1	1	0	600	507
Assen	Groningerstraat (thv J. Catslaan)	234109	557669	1	1	1	1	1	0	817	507
Assen	A.H.G. Fokkerstraat (thv inrit Vondellaan)	234157	557905	1	1	1	1	1	0	633	507
Assen	A.H.G. Fokkerstraat (thv Dr. Nassau College)	234324	557905	1	1	1	1	1	0	643	507
Assen	Industrieweg (thv nr. 28)	234395	557847	1	1	1	1	1	0	757	507
Assen	Industrieweg (thv Cicero)	234456	557669	1	1	1	1	1	0	722	507
Assen	J. Catslaan (thv Bilderdijkstraat)	234206	557994	1	1	1	1	1	0	545	507

Op de inspraakavond in het kenniscentrum Cicero zijn 46 mensen aanwezig.

Opening

De heer Willemse, gespreksleider voor vanavond, opent de avond en heet iedereen van harte welkom. De indeling voor vanavond ziet er als volgt uit:

- de heer Van Hooft, wethouder, geeft een korte inleiding;
- de heer Plat, van bureau BügelHajema, geeft een toelichting op het bestemmingsplan;
- mevrouw Kok, van architectenbureau KAW, geeft een toelichting op het stedenbouwkundig plan;
- pauze;
- vragen uit de zaal;
- slot.

Inleiding

De heer Van Hooft schets kort de geschiedenis van de Dichtershof. De buurt staat aan de vooravond van een grote verandering. Op 2 december j.l. is er een aparte bijeenkomst geweest over de invulling van het voormalig Haak terrein. Er is op deze avond afgesproken dat een aparte groep uit de buurt gaat meedenken over de invulling van dit terrein. Het Gomarus College heeft interesse getoond om hier een nieuwe school te bouwen. Er is afgesproken dat de uitkomst van het overleg met de bewoners eind januari 2004 wordt besproken met de gemeente. Spreker stelt voor om het vanavond niet over deze invulling te hebben, omdat hiervoor een aparte procedure is afgesproken.

Bestemmingsplan

De heer Plat geeft een uiteenzetting over de inhoud van het bestemmingsplan.

Stedenbouwkundige plan

Mevrouw Kok geeft een toelichting op de stappen die doorlopen zijn om te komen tot de stedenbouwkundige opzet. Ze geeft aan waar de woningen worden gesitueerd en waar de groenstroken en waterpartijen komen. Het gehele gebied wordt een 30 km-zone.

De conclusie is dat de Dichtershof "anders" een frisse en vrolijke wijk wordt. Er komen in totaal 257 woningen, waarvan 30% in de koopsector en 70% in de huursector.

Vragen en opmerkingen

Na de pauze wordt er in eerste instantie ingegaan op het bestemmingsplan.

Er wordt gevraagd of bij de ontwikkeling van het gebied rekening is gehouden met alle milieukundige randvoorwaarden. Er wordt geantwoord dat een extern bureau een akoestisch onderzoek heeft gedaan ten behoeve van de planontwikkeling in het gebied. Er is onderzoek gedaan naar het wegverkeer, railverkeer en industrielawaai. Het railverkeer vormt geen enkele belemmering voor de geplande woningbouw. Voor het wegverkeers- en het industrielawaai dient een hogere grenswaarde te worden aangevraagd bij de provincie. De overschrijding is voor een binnenstedelijke locatie acceptabel. Hiervoor is al op ambtelijk niveau overeenstemming met de provincie. Op basis van deze uitgangspunten is dit stedenbouwkundig concept gemaakt.

Er wordt gevraagd of het huidige bestemmingsplan is aangepast om de bouw van een school op het terrein Haak mogelijk te maken. Er wordt aangegeven dat het bestemmingsplan zodanig is aangepast dat het nu mogelijk is om een school te bouwen op terrein Haak.

Er wordt een vraag gesteld of de woningen ook bereikbaar zijn voor starters.

De vertegenwoordiger van de SWA antwoordt dat bij de koopwoningen daar nadrukkelijk aan wordt gedacht. Het bouwen van huurwoningen voor starters is niet aan de orde. De praktijk leert dat de huren van nieuwe huurwoningen te hoog zijn voor starters. Deze groep heeft behoefte aan woningen met huren tussen de € 250 en € 300. Nieuwe huurwoningen komen tegenwoordig zeker boven de € 400 uit. Er is grote behoefte aan seniorenwoningen. Er staan meer dan 1.000 mensen ingeschreven die graag naar een seniorenwoning willen. Er komen voor deze groep jaarlijks 60 woningen vrij. De SWA heeft momenteel 850 specifieke woningen voor senioren. Dit is een enorm verschil bij de ingeschreven jongeren. Er staan momenteel 500 tot 600 jongeren ingeschreven bij de SWA. Er zijn veel meer geschikte woningen voor jongeren en starters en er komen jaarlijks 500 woningen vrij. Het doorschuiven van senioren in een specifieke seniorenwoning levert ook weer een lege woning op die opgevuld kan worden door een jongere. Deze woning is aanmerkelijk goedkoper dan een nieuwbouwwoning.

Veel bewoners geven aan moeite te hebben met de ene voorgestelde ontsluiting op de Groningerstraat. Als de nieuwe buurt is gerealiseerd en het kantoor is klaar dan worden er grote problemen verwacht bij de afwikkeling van het verkeer.

Van de kant van de gemeente wordt aangegeven dat er geen ontsluiting kan komen op de Industrieweg aangezien die weg verdubbeld gaat worden. Uitgangspunt is dat het verkeer in de toekomst zo snel mogelijk van noord naar zuid gaat. Om dit te realiseren moeten er zo weinig mogelijk aantakkingen op de Industrieweg komen.

Het is de bedoeling om op korte termijn te beginnen met de plannen om de Groningerstraat autoluw te maken. Deze plannen moeten er toe leiden dat het aantal verkeersbewegingen wordt teruggebracht van 10.000 naar 6.000 per etmaal. De verwachting is dat door die vermindering de afwikkeling van het verkeer soepeler gaat verlopen. Er wordt een oproep gedaan aan de buurt voor mensen die met de gemeente mee willen denken over de herinrichting van de Groningerstraat (na de vergadering hebben zich een paar mensen aangemeld).

Iemand uit de zaal komt met het idee om een 5^e aftakking te maken bij de huidige rotonde die rechtstreeks de Dichtershof ingaat. Dit idee zal worden meegenomen.

Er wordt een vraag gesteld over de fasering. De vertegenwoordiger van de SWA geeft aan dat er van achter naar voren gewerkt gaat worden. Er wordt begonnen bij de Fokkerstraat en er wordt zo naar voren gewerkt.

Aansluitend wordt gevraagd wie het geheel gaat ontwikkelen. De SWA geeft aan dat zij zowel de huur- als de koopwoningen gaat ontwikkelen.

Er wordt gevraagd hoe groot de kans is dat de koopwoningen lange tijd niet gebouwd worden nu de markt stagneert. De vertegenwoordiger van de SWA geeft aan dat de kans niet zo groot is, aangezien de SWA eerder zal bouwen dan de gemiddelde projectontwikkelaar.

Op een vraag of naast de geplande woningen nog een fietspad komt wordt ontkennend geantwoord. Het huidige fietspad aan de andere kant van de Fokkerstraat wordt te zijner tijd verdubbeld.

Er wordt vanuit de zaal nog op een aantal gevaarlijke situaties voor fietsers gewezen rond het gebied. Er wordt geantwoord dat een aantal kruisingen in de toekomst verbeterd wordt voor fietsers.

Er wordt gevraagd of oud-bewoners een voorkeursbehandeling hebben bij het inschrijven voor de nieuw te bouwen woningen.

Het beleid van de SWA is zo dat de oud-bewoners het eerst hun voorkeur kunnen doorgeven en dat daarna de andere woningzoekenden van de SWA in beeld komen.

Aansluitend wordt gevraagd of de kans groot is dat de oud-bewoners terugkomen.

Er wordt aangegeven dat er bij de SWA nog geen signalen binnengekomen zijn van bewoners die willen terugkeren naar de Dichtershof. De ervaring leert dat de oud-bewoners zich inmiddels gevestigd hebben in hun nieuwe omgeving en dat het verhuizen weer veel kosten met zich meebrengt. Alle oud-bewoners hebben bij het uitplaatsen een verhuiskostenvergoeding gekregen.

Er wordt nog een algemene vraag gesteld over het toewijzingsbeleid. De vertegenwoordiger van de SWA geeft uitvoerig antwoord op deze vraag.

Er worden nog vragen gesteld over de indeling van de nieuwe woningen.

De vertegenwoordiger van de SWA geeft aan hoe de nieuwe woningen er in de toekomst uit gaan zien.

Op een vraag of er ook speelvoorzieningen komen wordt geantwoord dat dit nog onvoldoende aandacht heeft gehad in de planvoorbereiding. In het vervolgtraject zal dit zeker worden meegenomen. Er wordt geadviseerd om dit zeer vroegtijdig kenbaar te maken, zodat de nieuwe bewoners er al rekening mee kunnen houden.

Er wordt gevraagd of er weer een nieuw buurthuis in de Dichtershof komt. Er wordt geantwoord dat dit er niet komt. Het beleid is dat er in iedere wijk een buurthuis is. Voor de wijk Noorderpark is een buurthuis in aanbouw aan de Mozartplaats/Paganinilaan.

Tot slot wordt nog gevraagd of er al iets bekend is over de straatnamen. Hierover is nog niets bekend. Een speciale commissie bij de gemeente gaat over de straatnamen.

De heer Willemse bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en wenst een ieder wel thuis.