

200

Gemeente Assen

Bestemmingsplan Kloosterveen I



Inhoud

Toelichting
Bijlagen
Voorschriften
Plankaart

Assen
1 oktober 1996

Bestemmingsplan Kloosterveen I

Burgemeester en wethouders van Assen maken bekend, dat op de afdeling Bouwen en Wonen, sectie Ruimtelijke Ordening van de dienst Ontwikkeling, Noordersingel 33 (2e verdieping) te Assen, met ingang van **9 oktober 1997**, gedurende zes weken voor eenieder ter inzage ligt het besluit van Gedeputeerde Staten van Drenthe van 16 september 1997, kenmerk 6.1/9702698, ter integrale goedkeuring van het bestemmingsplan 'Kloosterveen I', zoals dat is vastgesteld door de gemeenteraad van Assen bij besluit van 20 februari 1997.

Tegen het besluit van Gedeputeerde Staten inzake goedkeuring kan beroep worden ingesteld bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 200119, 2500 EA Den Haag, door degene die zich tijdig tot Gedeputeerde Staten heeft gewend alsmede door een belanghebbende die aantoont dat hij redelijkerwijze niet in staat is geweest zich overeenkomstig het bepaalde in artikel 27 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, tot Gedeputeerde Staten te wenden.

Aangezien er geen gebruik is gemaakt van de mogelijkheid tot het indienen van bedenkingen bij het college van Gedeputeerde Staten door de inspecteur van de Ruimtelijke Ordening, wordt geen toepassing gegeven aan artikel 29, eerste lid van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

8-10-97

Het besluit inzake de goedkeuring treedt in werking daags na afloop van de beroepstermijn.
Indien binnen de beroepstermijn een verzoek om een voorlopige voorziening bij de Voorzitter van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State is ingediend, treedt het besluit niet in werking voordat op dat verzoek is beslist.

Toelichting

INHOUD

1	INLEIDING	4
1.1	Aanleiding tot het plan	4
1.2	Ligging en planbegrenzing	4
1.3	Karakter en opzet van het plan	4
1.4	Vigerend plan	5
1.5	De invloed van een tweede hoofdontsluiting	5
2	ONDERZOEKSRESULTATEN	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Planologisch beleid	6
2.3	Studiegebied en plangebied	7
2.4	Bodem en waterhuishouding	7
2.5	Natuur en landschap	10
2.6	Oudheidkundige aspecten	12
2.7	Bestaande bebouwing en infrastructuur	12
2.8	Agrarische aspecten	13
2.9	Bevolkingsgroei en woningbouw	14
2.10	Woningbouwprogramma en woningdichtheden	16
2.11	Groenvoorzieningen	18
2.12	Sport- en recreatievoorzieningen	19
2.13	Basisonderwijs	20
2.14	Sociaal-culturele en sociaal-medische voorzieningen	21
2.15	Commerciële voorzieningen	22
2.16	Overige voorzieningen	23
2.17	Ruimteprogramma voorzieningen	23
2.18	Werkgelegenheid	23
2.19	Verkeer en vervoer	24
2.19.1	Beleidsuitgangspunten	24
2.19.2	Het netwerk autoverkeer	25
2.19.3	Het netwerk openbaar vervoer	32
2.19.4	Het netwerk fietsverkeer	33
2.20	Geluidhinder	34
2.20.1	Wegverkeerslawaaï	34
2.20.2	Trafostation	39
2.20.3	Invloed van motorcrossterrein en TT-circuit	39
2.20.4	Invloed van de helicopteropstapplaats	40
2.21	Bodemverontreiniging	40
2.22	Duurzame stedenbouw	40
2.23	Energievoorziening	41
2.24	Sociale veiligheid	42
3	UITGANGSPUNTEN	43
3.1	Inleiding	43
3.2	Uitgangspunten	43

4	PLANBESCHRIJVING	45
4.1	Inleiding	45
4.2	Stedebouwkundige hoofd- en uitwerkingsprincipes	45
4.3	De Drentsche Hoofdvaart en de Hoofdvaartsweg	58
4.4	Bestaande en nieuwe bebouwing in Kloosterveen	59
4.5	Randen van de woonwijk en relatie met de omgeving	62
4.6	Routes vanuit (het centrum van) Assen naar Kloosterveen	65
4.7	Ecologische stedebouw en duurzaam bouwen	68
4.8	Detailering van de openbare ruimte	70
4.9	Grondeigendom	70
5	TOELICHTING OP DE VOORSCHRIFTEN	72
5.1	Planvorm	72
5.2	Uit te werken bestemmingen	72
5.3	Globale eindbestemming	74
5.4	Gedetailleerde bestemmingen	74
6	UITVOERBAARHEID	76
7	INSPRAAK EN OVERLEG	77
7.1	Overleg ex artikel 10 Bro 1985	77
7.1.1	Overleginstanties	77
7.1.2	Instanties die via de PPC hebben gereageerd	77
7.1.3	Reactie van de PPC	79
7.1.4	Overige overlegreacties	80
7.2	Inspraak	81
7.2.1	Inspraakavond	81
7.2.2	Schriftelijke zienswijzen	81

Bijlage 1 Duurzaam veilig en categorisering van wegen.

Bijlage 2 Berekeningen wegverkeerslawaaï.

Bijlage 3 Advies PPC

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding tot het plan

Met de vaststelling op 20 juni 1996 van het Structuurplan Kloosterveen heeft de gemeenteraad van Assen een heel belangrijke planologische aanzet gegeven voor de realisering van een nieuwe woonwijk aan de westzijde van de stad. De milieu-effecten daarvan zijn neergelegd in het Milieu-effectrapport (MER) voor het betreffende gebied.

Het nieuwe woongebied zal naar verwachting uiteindelijk ongeveer 6.000 woningen omvatten. In het structuurplan zijn voor de ontwikkeling daarvan twee fasen aangegeven van respectievelijk 3.500 en 2.500 woningen.

Het onderhavige bestemmingsplan Kloosterveen I beoogt de realisering van de eerste 3.500 woningen met bijbehorende voorzieningen planologisch mogelijk te maken. Ook is de aanleg van een gronddepot mogelijk op basis van het plan. Tenslotte is een verlegging van de provinciale weg N371 in het bestemmingsplan opgenomen.

Het Structuurplan Kloosterveen heeft ook de na te streven ontwikkelingen in het gebied tussen de bestaande stad en de nieuwe woonwijk in beeld gebracht. Voor dit zogenaamde "Tussengebied" worden een of meer afzonderlijke bestemmingsplannen vastgesteld.

1.2 Ligging en planbegrenzing

De ligging van het plangebied in groter verband is aangegeven op kaart 1. Daarop is ook de fasering en hoofdontsluiting van de woningbouw aangeduid.

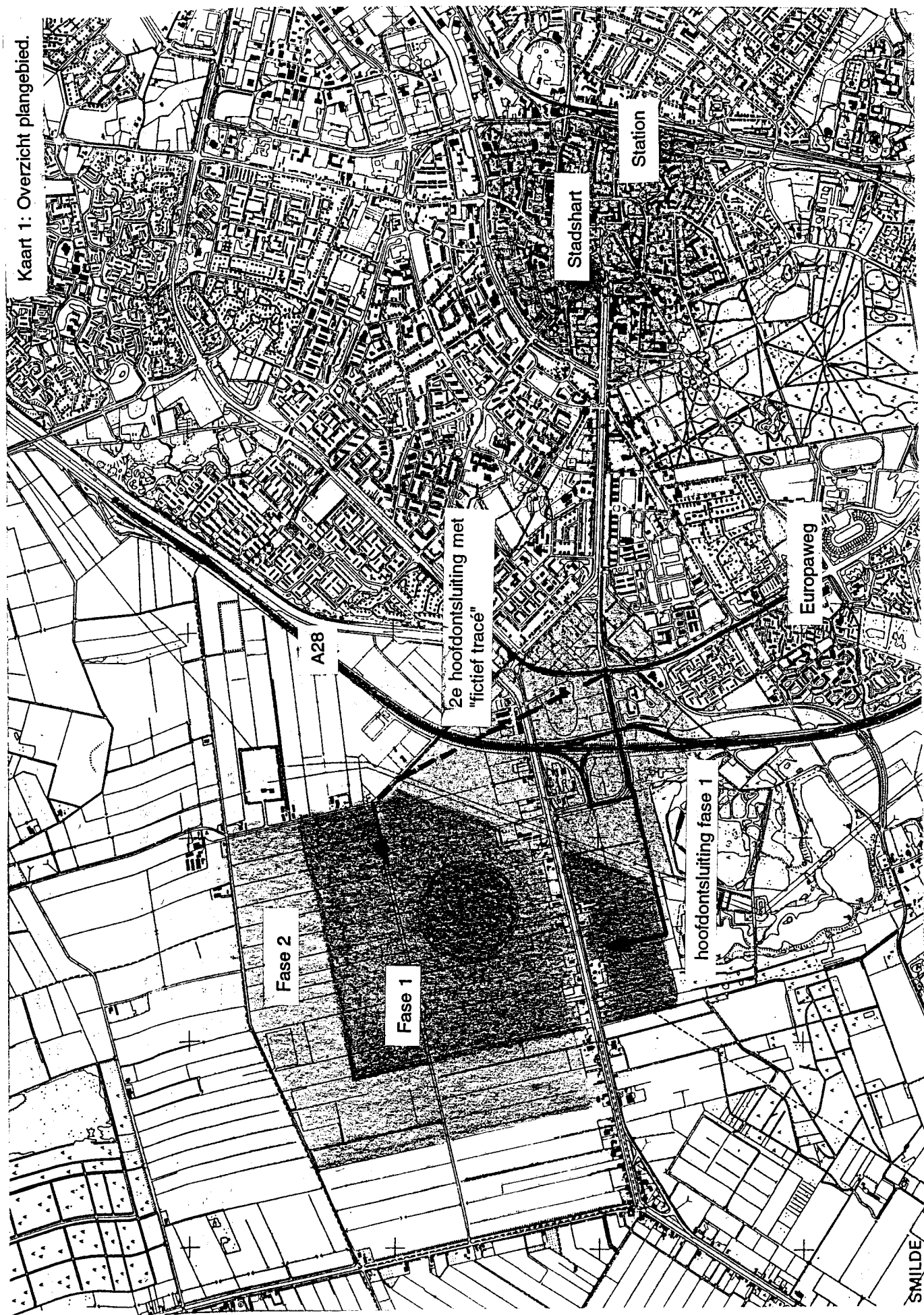
De planbegrenzing vloeit voort uit de ligging van het woongebied voor de eerste fase, zoals aangegeven op de plankaart van het Structuurplan Kloosterveen. De zone met de hoogspanningsleidingen valt grotendeels eveneens binnen de plangrens. Daarenboven is de planbegrenzing zodanig gekozen dat ook de verkeersverbindingen met de bestaande stad aangelegd kunnen worden. Het aansluiten van de nieuwe wijk op de wegenstructuur van Assen noodzaakt tot een reconstructie van de westelijk gelegen op- en afritten van de A28. Deze reconstructie is planologisch mogelijk gemaakt in het onderhavige plan. Ten opzichte van het voorontwerp is de planbegrenzing enigszins aangepast om de verlegging van de N371 te kunnen realiseren.

1.3 Karakter en opzet van het plan

Het bestemmingsplan Kloosterveen I bestaat uit een plankaart schaal 1:2.500 met bijbehorende voorschriften en een toelichting. Het plan is grotendeels opgezet als een globaal bestemmingsplan met een uitwerkingsverplichting ex artikel 11 WRO. Daarnaast bevat het plan ook een aantal gedetailleerde bestemmingen en een globale eindbestemming.

In hoofdstuk 2 van deze toelichting zijn de resultaten van het verrichte planologisch onderzoek verwoord. De uitgangspunten voor het bestemmingsplan zijn weergegeven in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 omvat de eigenlijke planbeschrijving, terwijl hoofdstuk 5

Kaart 1: Overzicht plangebied.



een toelichting op de voorschriften geeft. De hoofdstukken 6 en 7 van deze toelichting gaan respectievelijk over de uitvoerbaarheid van het plan en de resultaten van inspraak en overleg.

1.4 Vigerend plan

Momenteel geldt voor het gehele plangebied het Bestemmingsplan Buitengebied, dat op 10 december 1985 door Gedeputeerde Staten van Drenthe werd goedgekeurd. Het plangebied heeft daarin voor het overgrote deel de bestemming Agrarisch gebied. De bebouwing heeft een bestemming gekregen toegespitst op de toenmalige functie.

Een actualisering van het Bestemmingsplan Buitengebied is momenteel in voorbereiding. Deze actualisering zal geen betrekking hebben op het onderhavige plangebied.

1.5 De invloed van een tweede hoofdontsluiting

Dit bestemmingsplan regelt de ontwikkeling van fase 1 van het Structuurplan Kloosterveen. De verkeersontsluiting voor deze fase is geheel in overeenstemming met dat structuurplan, hetgeen betekent dat het plangebied voor autoverkeer bereikbaar zal zijn middels één hoofdontsluiting in het verlengde van de Balkenweg. Te zijner tijd kan zich de noodzaak van een tweede hoofdontsluiting voordoen. Vanwege de ruimtereservering moet daarmee in dit bestemmingsplan reeds rekening worden gehouden.

Bij de vaststelling van het Structuurplan Kloosterveen heeft de gemeenteraad nog geen uitspraak gedaan over het tracé van een tweede hoofdontsluiting. In het ontwerp-Structuurplan Kloosterveen waren als varianten het zogenaamde Groene Dijktracé en het IJsbaantracé opgevoerd, tijdens de raadsbehandeling is nadrukkelijk ook aandacht gevraagd voor een tracé dat de hoogspanningsleidingen volgt en de Drentsche Hoofdvaart kruist in het verlengde van de Domeinweg. Deze en eventuele andere varianttracés moeten nog nader worden onderzocht alvorens de raad daarover een besluit zal nemen.

In dit bestemmingsplan is ruimte gereserveerd voor een tweede hoofdontsluiting ten zuiden van het perceel Asserwijk 1, zonder daarmee een uitspraak te doen over de aanleg daarvan. Ten oosten van de oostelijke hoogspanningsleiding zijn er vervolgens meerdere varianttracés mogelijk, maar die vallen allemaal buiten het plangebied. Op kaart 1 en op diverse andere kaarten in de toelichting is een zogenaamd "fictief tracé" aangegeven, dat moet worden opgevat als symbool voor de diverse nog nader te onderzoeken varianten. In het kader van dit bestemmingsplan wordt derhalve geen enkele variant uitgesloten.

2 ONDERZOEKSRESULTATEN

2.1 Inleiding

Overeenkomstig de artikelen 9 en 12 van het Bro '85 is het nodige planologisch onderzoek ten behoeve van dit bestemmingsplan verricht.

Veel van dit onderzoek was al uitgevoerd in het kader van de Nota Alternatieven Kloosterveen (augustus 1994), het ontwerp-Milieu-effectrapport (september 1994) en het ontwerp-Structuurplan Kloosterveen (januari 1996). Waar nodig is dit onderzoek geactualiseerd, verfijnd of aangevuld.

2.2 Planologisch beleid

Voordat het feitelijke planonderzoek werd verricht is nagegaan hoe op rijks- en provinciaal niveau over de ontwikkeling van Assen wordt gedacht.

Rijk

Wat het rijksniveau betreft is met name de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) van belang, hoewel Assen daarin geen bijzondere status van bijvoorbeeld stedelijk knooppunt of stadsgewest heeft. Wel maakt Assen onderdeel uit van de nadere uitwerking van de VINEX voor het gebied Groningen-Assen-Drachten (de DAG-driehoek). In het "Ontwikkelingsperspectief voor de DAG-driehoek" (juli 1992) en het "Einddocument DAG-driehoek" (juli 1993) wordt aan Assen een belangrijke woonfunctie toegedacht. Het realiseren van aantrekkelijke woonmilieus in Assen is in het Ontwikkelingsperspectief van strategisch belang genoemd. De combinatie van woningbouw in Kloosterveen met recreatieve voorzieningen in de stadsrandzone van Assen wordt uitdrukkelijk vermeld.

Provincie

Op provinciaal niveau is het Streekplan uit 1990 relevant. In dit plan heeft Assen de aanduiding streekcentrum gekregen, de hoogste aanduiding in de kernenhiërarchie. Het beleid is erop gericht dat de streekcentra voortdurend kunnen voldoen aan de reële vraag naar woonruimte die daar optreedt. Er wordt naar gestreefd het aandeel van de streekcentra in de totale bevolkingsgroei te versterken (meer dan evenredig deel van de provinciale groei).

Op de functiekaart, die bij het streekplan hoort, is ook Kloosterveen als uitbreidingsrichting voor Assen aangegeven. Het gaat daarbij zowel om het gebied ten noorden van de Drentsche Hoofdvaart als om het gebied ten zuiden daarvan. In het streekplan zijn de mogelijkheden voor de aanleg van een vervangende weg langs de Drentsche Hoofdvaart (Assen-Friesland) opengehouden.

Gemeentelijke herindeling

Op 14 februari 1996 namen Provinciale Staten van Drenthe een besluit over de gemeentelijke herindeling. In dat kader werd ook besloten tot een aantal kleine grenscorrecties. Een voor dit bestemmingsplan relevant besluit was de toevoeging aan Asser grondgebied van een klein gedeelte van de huidige gemeente Smilde tussen (globaal) de Norgerbrug en het Pelinckbosch.

Naar verwachting zal deze grenscorrectie per 1-1-1998 worden geëffectueerd.

Kaart 2: Begrenzing plangebied



2.3 Studiegebied en plangebied

In eerdere nota's met betrekking tot Kloosterveen (zie paragraaf 2.1) is een veel groter gebied in beschouwing genomen dan het gebied dat uiteindelijk in het Structuurplan Kloosterveen en in dit bestemmingsplan is opgenomen. Omdat veel van het verrichte onderzoek en het daarbij behorende kaartmateriaal op het grotere gebied betrekking heeft, zal daar ook in deze toelichting herhaaldelijk naar worden verwezen c.q. gebruik van worden gemaakt. Dit spoort ook met de gedachte dat een bestemmingsplangebied binnen de context van haar omgeving dient te worden gezien. In het navolgende zal derhalve onderscheid worden gemaakt tussen het (ruimere) **studiegebied** en het gebied dat binnen de grenzen van dit bestemmingsplan valt, het **plangebied**. Het plangebied is aangeduid op kaart 2. Op deze kaart zijn ook de namen van wegen etc. en huisnummers aangegeven.

2.4 Bodem en waterhuishouding

Uiteraard is kennis van de bodemopbouw en -gesteldheid in relatie tot de waterhuishouding van groot belang voor de realisering van een nieuw woongebied. De onderzoeksgegevens die in deze paragraaf worden weergegeven zijn grotendeels ontleend aan het Milieu-effectrapport (MER) dat in samenhang met het Structuurplan Kloosterveen is opgesteld. De betreffende gegevens zullen uiteraard worden toegespitst op het eigenlijke plangebied.

Geologie

Voor wat de geologie van het plangebied betreft kan, in het kort, het volgende worden gemeld. De eerste 1 à 1½ meter van de bodem bestaat uit zand met dunne veenlagen. Daaronder wordt in het gebied ten noorden van de Drentsche Hoofdvaart keileem uit het Saalien (ijstijd) aangetroffen; in het gebied ten zuiden van het kanaal is de keileem in grote delen weggeërodeerd. Op kaart 4 is deze situatie duidelijk zichtbaar. Tot op een diepte van circa NAP -15 meter (circa 26 meter -mv) worden vervolgens smeltwater- en rivierafzettingen in de vorm van zanden aangetroffen. Daaronder bevindt zich een, in dikte en samenstelling zeer sterk variërende, sliblaag, gevolgd door een omvangrijk zandpakket (tot circa NAP -120 meter).

Geomorfologie

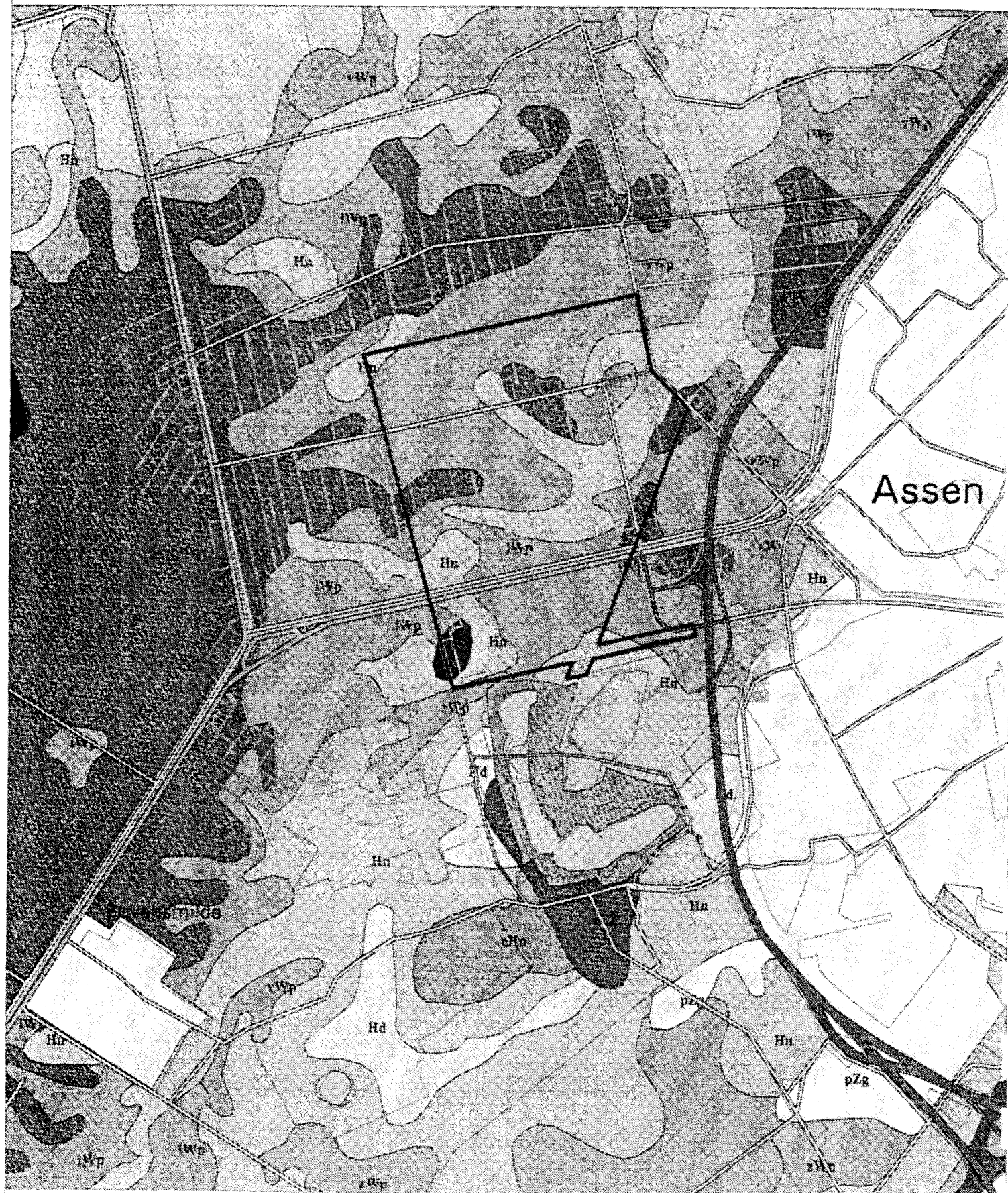
Geomorfologisch gezien is het plangebied niet indrukwekkend. Het gebied ten noorden van de Drentsche Hoofdvaart is relatief vlak. De hoogteligging varieert van circa NAP +10.95 meter tot circa NAP +12.60 meter. Het gebied ten zuiden van het kanaal kent ook enig reliëf (van circa NAP +11.60 meter tot circa NAP +13.10 meter). Ter hoogte van het fietspad van Kloosterveen naar Witten (gemeentegrens) is sprake van een waarneembare keileemopduiking.

Bodem

Kaart 3 geeft een beeld van de bodemopbouw in het plangebied en de directe omgeving (studiegebied). In het plangebied komen de volgende bodemtypen voor (zie aanduidingen op de kaart):

- a. Veengronden met veenkoloniaal dek (iV);
- b. Moerige podzolgronden (iWp);
- c. Veldpodzolgronden (Hn);
- d. Oude kleigronden (KX).

Bodemkaart

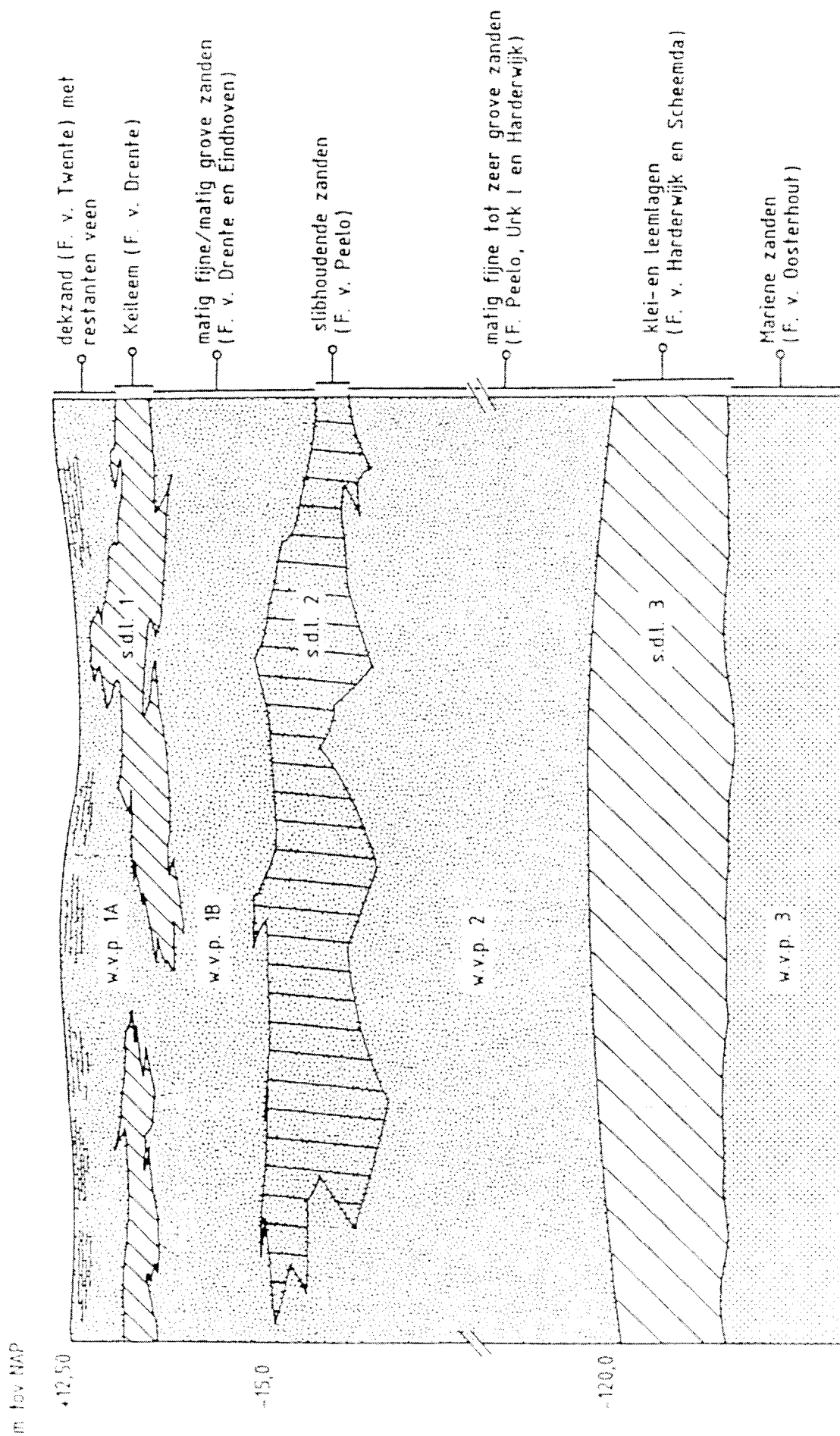


- | | |
|---|--|
|  Vlierveengronden (V) |  Haarpodzolgronden (Hd) |
|  Veengronden met veenkoloniaal dek (iV) |  Hoge zwarte enkeerdgronden (zEZ) |
|  Moerige podzolgronden (Wp) |  Beekeerdgronden (pZg23) |
|  Veldpodzolgronden (Hn) | |

 Plangrens

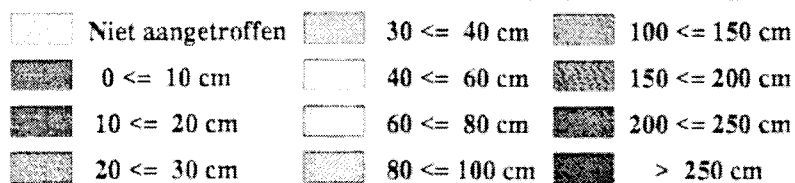
Bron:
Bodemkaart van Nederland
Staring Centrum DLO

0 250 500 750 m



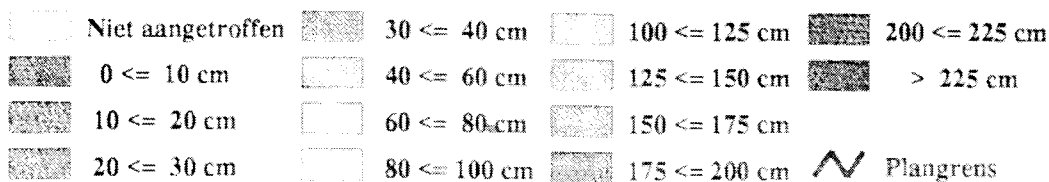
w.v.p. = watervoerend pakket
s.d.l. = slecht doorlatende laag

Figuur 1: Geohydrologische schematisering ondergrond ter plaatse van Kloosterveen.



- gebruikte boorpunten voor interpolatie
- keileemlaag niet aangetroffen

Dikte dekzandlaag



Plangrens



Een groot deel van het plangebied wordt ingenomen door Moerige podzolgronden met plaatselijk een veenkoloniaal dek. In een min of meer grillige vorm manifesteren zich ook Veldpodzolgronden in het plangebied. Dat zijn zandgronden met een duidelijke inspoelingslaag (B-horizont). Op enkele plekken in het plangebied is de restveenlaag zo dik, dat de gronden zijn ingedeeld bij de Veengronden. Zoals vermeld onder "geologie" wordt binnen grote delen van het plangebied keileem in de ondergrond aangetroffen. Ter hoogte van het fietspad naar Witten is de keileem ondieper dan 40 cm onder het maaiveld aanwezig, waardoor de betreffende gronden tot de Oude kleigronden worden gerekend.

De zandige teelaardelaag is overwegend humeus en soms venig. Daarna gaat het profiel over in humusarm, veelal lemig dekzand. Daaronder komt plaatselijk de eerdergenoemde keileem voor.

Ten zuiden van de Drentsche Hoofdvaart is weinig veen aangeboord. Onder de teelaarde- of veenlaag heeft het bodemprofiel een gelaagde opbouw van leem, keileem en zand. De kaarten 5 en 6 geven een beeld van respectievelijk de dikte van de dekzandlaag en van de veenlaag.

De waarde van de bodemgegevens blijkt vooral in samenhang met aspecten als hoogteligging, waterhuishouding etc. Uit combinaties van de afzonderlijke gegevens kunnen geschiktheden worden afgeleid, die relevant zijn voor de planvorming (bijvoorbeeld voor woningbouw, groenaanleg, waterpartijen etc.).

Draagkracht

Ten aanzien van de draagkracht van de bodem kunnen thans nog slechts globale conclusies worden getrokken. Er wordt echter een nader onderzoek ingesteld naar de bodemgesteldheid.

Uit het thans beschikbare onderzoeksmateriaal komt naar voren, dat met name het zuidelijke plandeel een goede bodemgeschiktheid voor woningbouw heeft. In het studiegebied ten noorden van de Drentsche Hoofdvaart neemt de geschiktheid in westelijke en noordelijke richting in het algemeen af. Het plangebied, dat dicht bij de bestaande stad is gesitueerd, ligt dus relatief gunstig.

Grondwater

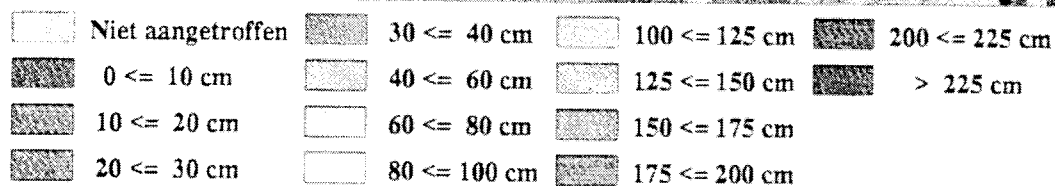
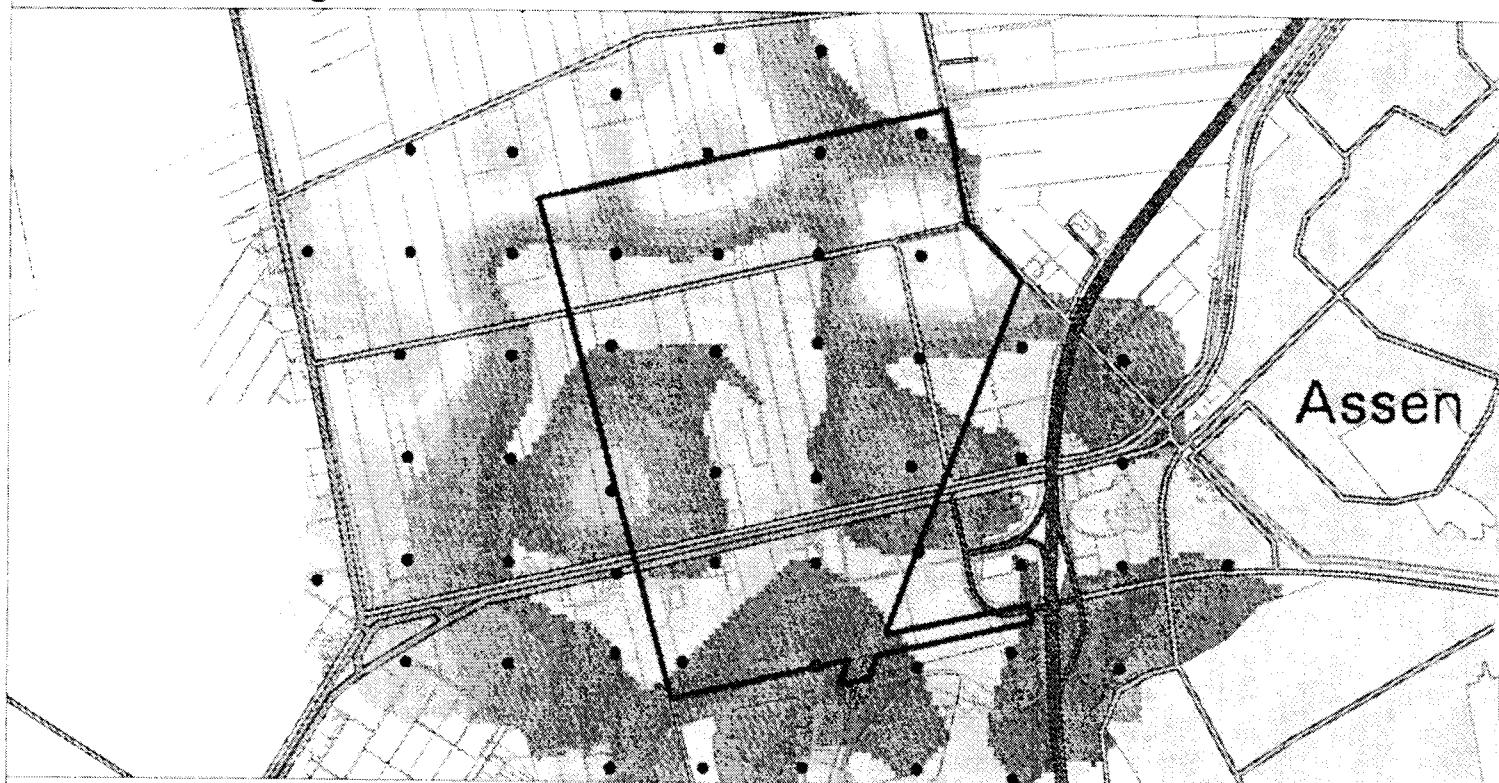
Vanuit diverse gezichtspunten is het van belang een goed inzicht te hebben in de grondwaterstanden. Deze worden bepaald door de afwateringsmogelijkheden en de waterdoorlatendheid van de bodem. De laagste grondwaterstand is bepalend voor de aanwezigheid van blijvend open water in het plangebied. De hoogste grondwaterstand is maatgevend met betrekking tot het aanleggen van verdiepte wegtracés, de groenvoorzieningen, woningpeilen etc.

In het MER is een beeld geschetst van de grondwatersituatie in Kloosterveen. Deels is dit een nog niet compleet beeld.

De ondergrond in Kloosterveen I wordt gevormd door een afwisseling van watervorende pakketten en scheidende lagen; deze zijn schematisch op figuur 1 aangegeven. De variatie van de grondwaterstanden wordt op de Bodemkaart van Nederland aangegeven met behulp van een indeling in grondwatertrappen. Een grondwatertrap geeft de gemiddelde hoogste en laagste grondwaterstand aan (GHG en GLG). Op kaart 7 zijn de grondwatertrappen in het plan- en studiegebied aangegeven.

Dikte veenlaag

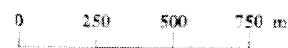
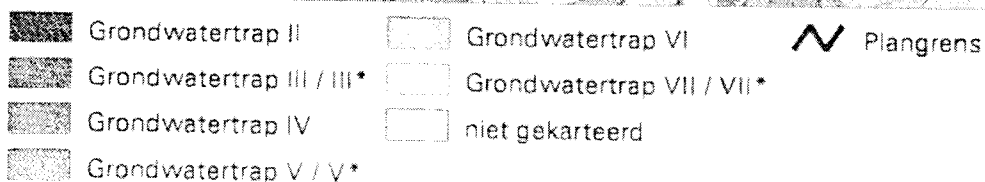
kaart 6



- veenlaag aangetroffen
- veenlaag niet aangetroffen

Grondwatertrappen

kaart 7



De verklaring luidt als volgt:

Grondwatertrap	GHG (m-mv)	GLG (m-mv)
III	<0,40	0,80 - 1,20
IV	>0,40	0,80 - 1,20
V	<0,40	>1,20
VI	0,40 - 0,80	>1,20
VII	>0,80	(>1,60)

Als gevolg van de aanwezigheid van bepaalde lagen kan de grondwaterstand in het gebied sterk fluctueren. In de winterperiode kan het grondwater plaatselijk tot vlak onder het maaiveld stijgen. Er kan dan in het westelijk deel van het plangebied (ten noorden van het kanaal) kwel naar de sloten optreden. Gedurende langdurige droge periodes zakt het grondwater in het grootste deel van het gebied tot meer dan 1,20 meter beneden het maaiveld. Deze situatie komt overeen met grondwatertrap V, die in het plangebied het meeste voorkomt. Uit kaart 7 blijkt dat ook grondwatertrap VII vrij manifest aanwezig is in het noordelijke deel van het plangebied. De overige 3 grondwatertrappen komen in veel mindere mate voor.

Omdat de gegevens uit het MER relatief globaal zijn is, ter verdere voorbereiding van de planuitvoering, aan de Heidemij opdracht gegeven tot het verrichten van een aanvullend bodemonderzoek. Daarbij zullen 32 boringen tot 3,50 meter onder het maaiveld worden uitgevoerd en zullen de boorprofielen worden uitgewerkt. In de boorgaten worden peilbuisen geplaatst en worden 3 jaar lang maandelijks de grondwaterstanden opgenomen. Mede op basis van deze gegevens kan meer gedetailleerd naar de drooglegging van de nieuwe functies in het plangebied en naar eventuele maatregelen worden gekeken. De kwaliteit van het ondiepe en middeldiepe grondwater is duidelijk beïnvloed door het agrarisch grondgebruik en door de inlaat van gebiedsvreemd water.

Oppervlaktewater

In het Waterhuishoudingsplan van de provincie Drenthe (1993) zijn geen specifieke functies aan het oppervlaktewater in het plangebied toegekend.

Het gebied wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van veenkoloniale wijken, al zijn daar ook veel van verdwenen. Het plangebied wordt doorsneden door de Drentsche Hoofdvaart met een peil van NAP + 11.40 meter en wordt aan de oostzijde deels begrensd door de Asserwijk met hetzelfde waterpeil.

Het noordelijke deel van het plangebied watert thans af naar het (lagere) noordwesten van het studiegebied. Naast de boerderij Norgervaart 3 staat een gemaal, dat het water uit Kloosterveen uitslaat en waar ook water kan worden ingelaten vanuit de Norgervaart.

Verreweg het grootste deel van het plangebied ligt binnen het waterschap Meppelerdiep; het deel ten zuiden van het kanaal vormt een onderdeel van het waterschap Hunze en Aa. Tussen de percelen Hoofdvaartsweg ZZ 99 en 101 staat een gemaaltje, dat het water uit dit beheersgebied uitslaat op de Drentsche Hoofdvaart. Ook hier kan water worden ingelaten. Het zomerpeil bedraagt in dit deel NAP + 10.80 meter en het winterpeil NAP + 10.50 meter.

Volgens de normen van het Zuiveringsschap is de waterkwaliteit in de Drentsche Hoofdvaart goed. De vegetatiesamenstelling in diverse watergangen in het plangebied geeft aan dat de waterkwaliteit ondanks het landbouwgebruik relatief gunstig is.

Omdat delen van Kloosterveen I beneden het peil van de Drentsche Hoofdvaart liggen, is een rechtstreekse verbinding van dit kanaal met water in de wijk zonder specifieke voorzieningen niet mogelijk. Als gevolg van de verstedelijking (verharding) zal de waterafvoer worden versneld. Aangezien de capaciteit van de bestaande gemalen niet zal worden vergroot, is een tijdelijke berging van het water nodig. De bestaande hoofdontwateringsstructuur zal worden gehandhaafd c.q. worden uitgebouwd. In de detailstructuur zullen de nodige maatregelen met betrekking tot de drooglegging moeten worden genomen.

Riolering

Bij het rioleringssysteem zal worden uitgegaan van het verbeterd gescheiden stelsel. Dit impliceert afzonderlijke afvoerstelsels voor het huishoudelijk afvalwater en het regenwater afkomstig van rij- en parkeerverhardingen. Voor de afvoer van het afvalwater is de aanleg van een persleiding naar de rioolwaterzuiveringsinstallatie nodig. Dakwater en drainages worden rechtstreeks op het oppervlaktewater geloosd.

2.5 Natuur en landschap

Ook aan deze onderwerpen is in het MER uitvoerig aandacht besteed. In het navolgende zullen de onderzoeksresultaten beknopt worden weergegeven, toegespitst op het eigenlijke plangebied.

Cultuurhistorie

Cultuurhistorisch gezien is het plangebied opgebouwd uit één landschapstype, namelijk dat van de veenkoloniën. Langs de zuidrand grenst het plan aan (overgangen naar) het esdorpenlandschap rondom Witten.

Het veenkoloniale landschap is vrij jong (eind 18e/begin 19e eeuw). Voor het plangebied was met name de aanleg van de Drentsche Hoofdvaart tussen 1771 en 1780 van cruciale betekenis. Dit kanaal vormde de ontginningsbasis van de Kloosterven. De verkoop van deze venen vond na 1771/1773 plaats. Het noordelijke deel had al omstreeks 1850 zijn huidige vorm; het zuidelijke deel rond 1900. In die periode is ook het Pelinckbosch ten zuidwesten van het plangebied ontstaan.

Landschap

Kenmerkend voor het veenkoloniale landschap is met name de lineaire structuur met een kanalen- en wijkenstelsel. De langgerekte kavels (gemiddeld 100 meter breed) staan in het plangebied haaks op de Drentsche Hoofdvaart en lopen aan de noordzijde door tot aan de Jan Klokwijk. Aan de noordkant is het patroon het meest gaaf aanwezig, hoewel veel van de wijken zijn gedempt of dichtgegroeid. Aan de zuidzijde van het kanaal is het strookvormige kavelpatroon minder nadrukkelijk aanwezig. De kavels zijn hier wisselend van breedte.

Andere belangrijke kenmerken van het veenkoloniale landschap zijn de dominantie van de akkerbouw en de openheid van het gebied. Hoewel er vroeger ook bebouwing langs de Domeinwijk stond (plaggenhutten), is nu alle bebouwing geconcentreerd langs de Drentsche Hoofdvaart en langs de Asserwijk.

De directe visuele begrenzingen van het plangebied worden min of meer gevormd door enkele bosjes langs de Jan Klokwijk, de bebouwing en beplanting langs de Asserwijk, de hoogspanningsleiding en het daarachter liggende verkeersknooppunt aan de A28 met de bijbehorende bebouwing, het recreatiegebied Baggelhuizen en het fietspad van Kloosterveen naar Witten (beplanting) (zie voor benamingen etc. kaart 2).

Omdat hier meer beplanting voorkomt heeft het gebied ten zuiden van het kanaal, met name in het westelijk deel ervan, een enigszins kleinschaliger karakter dan het noordelijke deel.

Flora en fauna

De flora en fauna in het plangebied hangen uiteraard nauw samen met het veenkoloniale, agrarische karakter van het gebied. Daarnaast is er ook sprake van invloeden vanuit de directe omgeving, vooral aan de zuidzijde van het plangebied (Recreatiegebied Baggelhuizen, Pelinckbosch).

Het gebied ten zuiden van de Drentsche Hoofdvaart wordt gerekend tot het Cultuurgebied met heischrale wegbermen en kavelgrenzen. Het spreekt voor zich dat in een agrarisch gebied als het onderhavige de wilde planten met name voorkomen in de wegbermen en op de kavelgrenzen. Vrij veel min of meer algemene soorten zoals Smeerwortel, Kattestaart, Haagwinde, Biggekruid etc. komen in dit gebied voor. De meest zeldzame soort is de Koningsvaren, die op de zogenaamde Rode Lijst staat (lijst van bedreigde soorten).

Alle voorkomende soorten en gemeenschappen van de oever- en watervegetaties (en dat geldt ook voor het deel ten noorden van het kanaal) zijn algemeen tot zeer algemeen in Drenthe.

Het gedeelte ten zuiden van de Drentsche Hoofdvaart kent gradiëntrijke milieuomstandigheden die goede potenties bieden voor bepaalde plantengemeenschappen.

In dat plandeel komen enige vogelsoorten voor die kenmerkend zijn voor akkerbouwgebieden. In de aangrenzende bos- en heidegebieden komen rijke vogelgemeenschappen voor, waaronder kritische soorten zoals roofvogels (Buizerd, Ransuil) en strikte bosvogels (diverse soorten Spechten). Het spreekt voor zich dat er relaties bestaan tussen deze vogels en het aangrenzende agrarische fourageergebied.

Verder zijn in het gebied ten zuiden van het kanaal diverse (veelal algemeen voorkomende) zoogdieren, amfibieën en vlinders aangetroffen (Reeën, diverse Muizensoorten, Kikkers, Eikepage, Zandoogje).

Het gebied ten noorden van de Drentsche Hoofdvaart heeft een enigszins ander karakter dan het zuidelijke deel en wordt gerekend tot het Cultuurgebied met sloten en wijken en met plaatselijk een goed ontwikkelde moerasvegetatie. Typisch zijn bijvoorbeeld soorten als Grote egelskop en Kleine lisdodde. In de bermen langs de Domeinweg komen onder meer Zilver schoon en Kruipende boterbloem voor. In de (versmalde) Domeinwijk komen verschillende, over het algemeen goed ontwikkelde water- en oevervegetaties voor (onder meer Watertorkruid, Pijlkruid en Cyperzegge).

In dit gebied komen op één na alle voor akkerbouwgebieden kenmerkende broedvogelsoorten voor (waaronder Patrijs en Veldleeuwerik), alsmede een kleine dertig soorten die in de begroeide slootkanten en op de erven broeden. Het gebied tussen de Domeinweg en Huis ter Heide is van belang voor fouragerende ganzen, die op het Esmeer slapen. De eerder bedoelde zoogdieren, amfibieën en vlinders komen deels ook in het noordelijke plandeel voor. Opmerkelijk is nog het voorkomen van de Vuurjuffer (libelle) en van zoetwaterslakken langs en in de Domeinwijk.

Ecologische relaties

Zowel op microniveau als op een hoger schaalniveau is er sprake van ecologische relaties in en met het plangebied (of het momenteel juist ontbreken daarvan). Met name in het zuidelijke plandeel is er sprake van uitwisseling van dieren tussen de bos- en heidegebieden en het agrarische gebied, dat vooral als fourageergebied van belang is.

De ecologische verbindingszone die in het Natuurbeleidsplan van het rijk en in het provinciale Streekplan/Provinciaal Natuurbeleidsplan is opgenomen ligt westelijk van het plangebied. Hieraan zal bij de uitwerking van Kloosterveen II de nodige aandacht dienen te worden geschonken. Een en ander laat onverlet dat bij de verdere planuitwerking ingespeeld wordt op ecologische relaties en potenties in het plangebied. Dat zal ongetwijfeld een meerwaarde aan de plankwaliteit geven. De gegevens en aanbevelingen uit het MER bieden daartoe goede aanknopingspunten.

Het spreekt voor zich dat bij bebouwing van het plangebied het zojuist beschrevene grotendeels zal verdwijnen. Compensatie kan worden gevonden in het creëren van nieuwe, op ecologische principes gebaseerde groen- en padenstructuren en door het inspelen op de bedoelde relaties en potenties in en grenzend aan het plangebied.

2.6 Oudheidkundige aspecten

Een onderdeel van de cultuurhistorische waarden vormen archeologische overblijfselen. Het plangebied valt in zijn geheel in het streekplan Drenthe onder de aanduiding "archeologisch weinig belangrijk". Alleen aan de uiterste grenzen van het plangebied zijn in het verleden enkele archeologische vondsten gedaan. Het betreft in beide gevallen mesolithisch vuursteenmateriaal. Het gaat om een plek tussen Hoofdvaartsweg 156 en 160A en een vindplaats bij Asserwijk 1.

2.7 Bestaande bebouwing en infrastructuur

Bestaande bebouwing

Met uitzondering van de boerderij Asserwijk 1 is alle bestaande bebouwing in het plangebied geconcentreerd langs de Drentsche Hoofdvaart. Het gaat daarbij om de lintbebouwing langs de Hoofdvaartsweg NZ en ZZ, in totaliteit 35 huisnummers. In het kader van het MER zijn de betreffende panden globaal architectonisch en bouwtechnisch beoordeeld. Daarnaast is recent de huidige functie van de bebouwing opgenomen. Als referentiekader is daarbij ook gekeken naar de bestemmingen van de bebouwing in het eerdergenoemde Bestemmingsplan Buitengebied uit 1985.

Ruim 70% van de bebouwing heeft thans een woonfunctie. Daarnaast komen agrarische en bedrijfsfuncties voor.

De panden Hoofdvaartsweg NZ 130 en 132 en Hoofdvaartsweg ZZ 99 en 117 hebben vanwege hun karakteristieke verschijningsvorm in het Bestemmingsplan Buitengebied tevens de aanduiding "te handhaven hoofdvorm" gekregen. In het plangebied komen 2 beeldbepalende panden voor (de zojuist genoemde panden Hoofdvaartsweg NZ 130 en ZZ 99). Beide panden worden mogelijk aangewezen als gemeentelijke monument.

In de hoofdstukken 4 en 5 van deze toelichting is verwoord hoe de bestemming van de bestaande bebouwing is geregeld. In overeenstemming met het Structuurplan Kloosterveen kan de bestaande bebouwing in principe gehandhaafd blijven.

Infrastructuur

De belangrijkste weg die momenteel het plangebied doorsnijdt is de Hoofdvaartsweg ZZ, ook wel bekend als de N371 (met vrijliggend fietspad). Daarnaast komen in en direct rond het plangebied, in volgorde van belangrijkheid, voor: de Hoofdvaartsweg NZ, de Asserwijk en de Domeinweg (zie kaart 2). In paragraaf 2.19 wordt verder op de wegenstructuur enzovoort ingegaan.

Het plangebied wordt doorsneden door een doorgaande, bevaarbare waterweg, de Drentsche Hoofdvaart. Jaarlijks maken ruim 2.750 schepen (beide richtingen) gebruik van dit kanaal. Het gaat daarbij vrijwel uitsluitend om pleziervaartuigen. Bij de planvorming voor Kloosterveen I dient rekening te worden gehouden met een vrije doorvaarthoogte van 5.40 meter of met beweegbare bruggen.

De zuidoostzijde van het plangebied wordt begrensd door een dubbele hoogspanningsleiding, één van 110kV en één van 220kV. De zakelijk-rechtstroken die hierbij in acht genomen dienen te worden bedragen 25 meter aan weerszijden van de leidingen. Aan de oostzijde van het plangebied (langs de Asserwijk) zal een 12"-aardgasleiding worden aangelegd. Hierbij zal rekening worden gehouden met de planopzet van Kloosterveen I.

2.8 Agrarische aspecten

Het plangebied omvat in totaal circa 180 hectare. Het grootste deel daarvan is momenteel als bouwland bij de agrarische sector in gebruik.

Het overgrote deel van de grond in het plangebied is inmiddels eigendom van de gemeente Assen en zal te zijner tijd aan de agrarische bestemming worden onttrokken, ter realisering van de woonwijk Kloosterveen I.

Voor agrarische bedrijven die (voorshands) de agrarische bedrijfsvoering voortzetten zijn overgangsbepalingen van toepassing. Voorzover bekend zal er binnen het plangebied op de percelen Asserwijk 1, Hoofdvaartsweg NZ 110 en Hoofdvaartsweg NZ 120 (voorshands) sprake zijn van voortzetting van het agrarisch bedrijf.

De agrarische bebouwing in het plangebied die bestaat op het moment van de terinzagelegging van het ontwerp-plan mag blijven bestaan. Het gebruik dat bestaat op het moment dat het plan rechtskracht krijgt mag, ondanks een mogelijke strijdigheid met de toekomstige bestemming, tevens worden voortgezet. Nieuwe ontwikkelingen zijn slechts mogelijk voorzover ze geen belemmeringen opwerpen voor de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk.

Milieu-aspecten

In het plangebied is thans sprake van akkerbouwbedrijven. Zoals blijkt uit de overgangsbepalingen mag voor de agrarische bedrijven in het plangebied geen uitbreiding van activiteiten plaatsvinden die een beperking inhouden voor het ontwikkelen van de bestemming. De huidige milieuregelingen blijven echter van kracht.

In het verleden zijn aan deze bedrijven hinderwetvergunningen verleend met onder meer als voorwaarde dat op de grens van het terrein een waarde van 50 dB(A) niet wordt overschreden. Inmiddels geldt de Wet milieubeheer en is onder meer het Besluit akkerbouwbedrijven milieubeheer van toepassing. Op grond van dit laatste besluit zijn akkerbouwbedrijven onder bepaalde voorwaarden niet vergunningplichtig. De bestaande agrarische bedrijven in het plangebied voldoen aan deze voorwaarden en zijn derhalve meldingsplichtig en niet vergunningplichtig.

Uit bijlage I behorende bij het Besluit akkerbouwbedrijven milieubeheer blijkt onder meer dat -kort gezegd- de geluidbelasting vanwege deze bedrijven op een afstand van 50 meter niet meer mag bedragen dan 50 dB(A). Anders gezegd: de "akoestische ruimte" rond deze bedrijven bedraagt 50 meter. Het is de vraag of deze akoestische ruimte ook daadwerkelijk wordt benut, gezien in het licht van de in het verleden verleende hinderwetvergunningen. Daarom zal, in overleg met betrokkenen, bij het opstellen van uitwerkingsplannen worden gezien in hoeverre woningbouw op een afstand van minder dan 50 meter aanvaardbaar is.

De akkerbouwbedrijven Asserwijk 48 en 50 liggen buiten het plangebied, echter op een afstand van minder dan 50 meter van geprojecteerde woonbebouwing. Ook voor deze situatie geldt dat, in overleg met betrokkenen, zal worden gezien of het aanvaardbaar is om woningbouw te realiseren op een afstand van minder dan 50 meter.

Er zijn in of in de directe nabijheid van het plangebied geen melkrundveehouderijen of bedrijven met intensieve veehouderij die een belemmering vormen voor de geprojecteerde woonbebouwing.

2.9 Bevolkingsgroei en woningbouw

Bevolking

De bevolking van Assen is in de afgelopen 15 jaar (1981 t/m 1995) met 8.300 personen toegenomen, ofwel met gemiddeld 553 per jaar. In deze periode vestigden zich per jaar gemiddeld 400 mensen meer dan dat er vertrokken.

In de afgelopen 5 jaar was de groei van de bevolking 622 inwoners per jaar en was het jaarlijkse migratiesaldo gemiddeld ruim 460 personen. Er is dus duidelijk sprake van een toenemende groei en een toenemend vestigingsoverschot.

Uit prognoses in opdracht van de Regionale Volkshuisvestingscommissie Noord- en Midden Drenthe (RVC, augustus 1993) en van de Provincie Drenthe (mei 1995) blijkt dat een verdere bevolkingsgroei van Assen verwacht mag worden. Uit de zogenaamde Signaalnota van de Provincie Drenthe (december 1994) blijkt dat een sterke bevolkingsgroei van Assen zelfs wenselijk is, mede om verdere suburbanisatie van Noord- en Midden Drenthe tegen te gaan.

Op 1 januari 1996 bedroeg het inwonertal van Assen 53.467. Volgens de RVC-prognose uit 1993, die als uitgangspunt voor het Structuurplan Kloosterveen is gehanteerd, zal dit aantal in 2001 zijn gestegen tot 56.725, in 2007 tot 59.850 en in 2015 tot 63.300. Uitgangspunt hierbij is een positief migratiesaldo van 475 personen per jaar. De recente provinciale prognose loopt tot 2010 en raamt het inwonertal van Assen dan op 60.900. Dat aantal spoort vrijwel met de RVC-prognose.

Woningbouw

De woningvoorraad van de gemeente Assen is de laatste 15 jaar per saldo toegenomen met ongeveer 445 woningen per jaar. De uitbreiding in de afgelopen 5 jaar bedroeg circa 450 woningen per jaar, hetgeen nagenoeg hetzelfde tempo was. Het aantal voltooide woningen lag uiteraard hoger (470 per jaar).

In de RVC-prognose is, gekoppeld aan de bevolkingsvoorberekening, de toekomstige woningbehoefte geraamd. Inclusief het wegwerken van een aanvangstekort van 425 woningen vóór 2002 wordt de woningbehoefte in 2001 geraamd op 24.585, in 2007 op 26.345 en in 2015 op 28.630.

Op 1-1-1995 telde Assen 21.890 woningen. Tot 2007 zal het woningareaal dus moeten toenemen met 4.450 woningen en tot 2015 met 6.750 (afgeronde cijfers).

Woningcapaciteit Kloosterveen I

De volgende vraag is hoeveel van deze woningbehoefte in Kloosterveen I gerealiseerd moet worden en in welk tempo. In paragraaf 4.1 (bladzijde 18 e.v.) van het Structuurplan Kloosterveen is uitvoerig op deze vraag ingegaan. In het navolgende is een en ander samengevat.

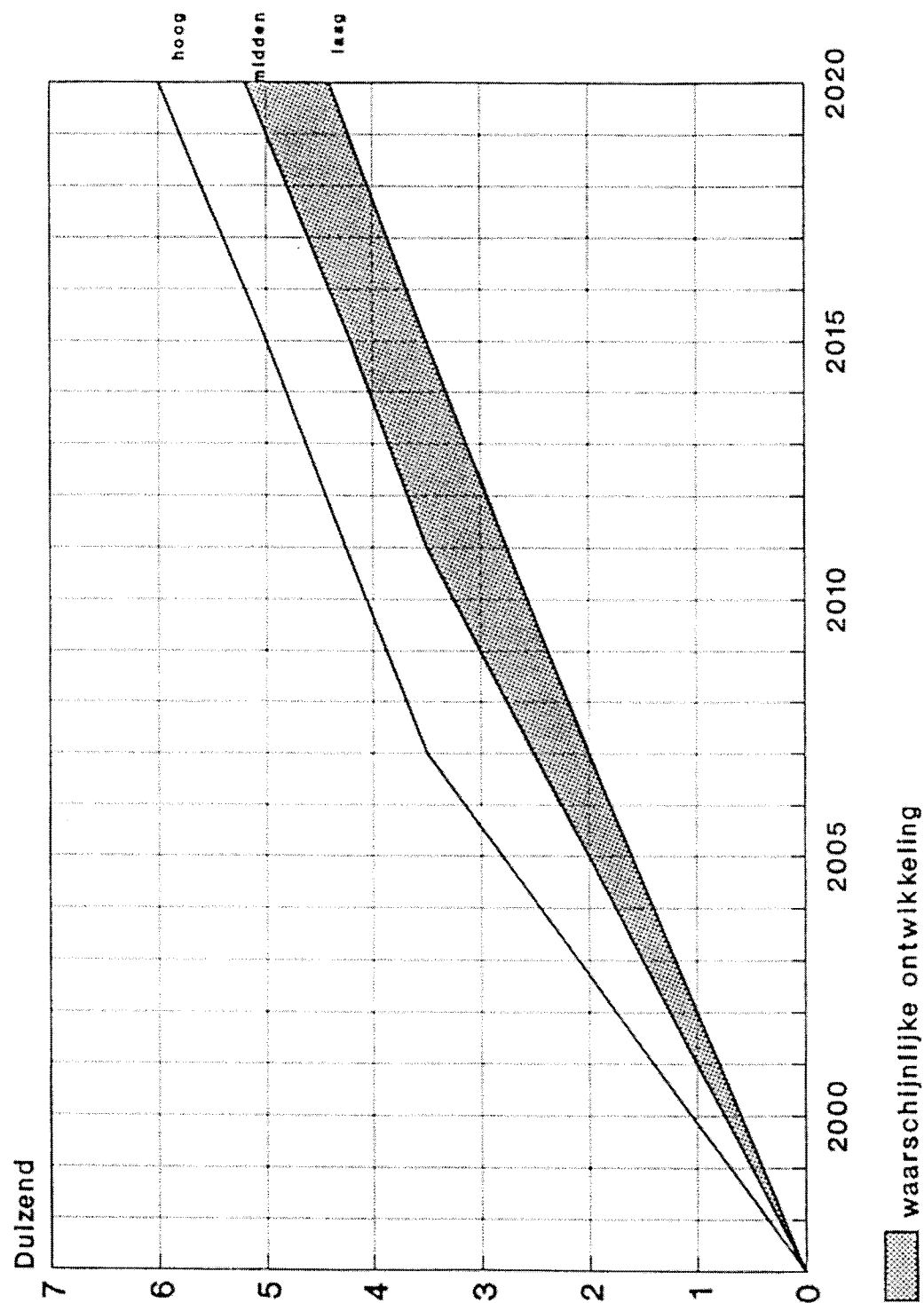
Allereerst is gekeken naar de capaciteit van andere (bestemmings)plannen in Assen. Becijferd is dat in die plannen vanaf 1-1-1995 nog maximaal 4.635 woningen kunnen worden gebouwd, waarvan bijna 50% in vigerende bestemmingsplannen (voornamelijk Marsdijk). Naar "hardheid" vallen deze plannen uiteen in vigerende plannen, plannen in ontwerp waarvoor reeds een procedure is gestart en "geprojecteerde" woningbouw. Voor de berekeningen is ervan uitgegaan dat alle vigerende en ontwerp-plannen worden gerealiseerd (totaal 3.055 woningen). Voor wat de overige woningen betreft wordt aangenomen dat, gezien de onzekerheden daaromtrent, hooguit 200 woningen vóór 2015 worden gerealiseerd.

Met deze veronderstellingen kan de benodigde capaciteit van Kloosterveen I tot 2015 geraamd worden op $6.750 - 3.255 =$ (afgerond) 3.500 woningen (zie variant "laag" in grafiek 1).

Er kunnen echter diverse demografische, sociaal-economische of beleidsmatige redenen zijn, waarom de ontwikkelingen sneller kunnen gaan verlopen (zie Structuurplan Kloosterveen bladzijde 22). Gekeken is naar een ontwikkeling, waarbij de eerste 3.500 woningen in Kloosterveen I in 10 jaar zouden worden gerealiseerd. Assen zou dan in 2007 28.500 woningen en 64.000 inwoners tellen (zie ook de variant "hoog" in grafiek 1). Doorrekening van deze variant leidde echter tot de conclusie dat deze voorshands niet waarschijnlijk moet worden geacht.

Volgens het Structuurplan Kloosterveen (bladzijde 23) lijkt een ontwikkeling tussen de zojuist bedoelde hoge variant en de eerdergenoemde raming van 3.500 woningen in Kloosterveen I omstreeks 2015 het meest in de lijn der verwachting te liggen. Deze

Grafiek 1: Woningvoorraad Kloosterveen



variant ("midden") resulteert in 3.500 woningen, die in 2011 zijn gerealiseerd. Dit komt neer op een gemiddeld bouwtempo van 250 woningen per jaar over de hele periode.

Ruimtebehoefte

In bijlage 1 van het Structuurplan Kloosterveen is berekend dat de bruto-woningdichtheid (dit wil zeggen inclusief wijkvoorzieningen, hoofdgroenstructuur, hoofdwegenstructuur enzovoort) ongeveer 22,5 woningen/hectare zal bedragen. Dit impliceert, dat voor de bouw van de eerste 3.500 woningen ongeveer 155 hectare nodig is.

In de Nota Alternatieven Kloosterveen en in het Structuurplan Kloosterveen is ook aandacht besteed aan de mogelijke woningbouw na afronding van de eerste fase van Kloosterveen. In beide nota's wordt die maximale woningbouwbehoefte globaal geraamd op 2.500 woningen. Dit gegeven is uiteraard van groot belang voor met name de west- en noordzijde van het onderhavige plangebied. Volgens het Structuurplan Kloosterveen zal de verdere uitbreiding immers aan die zijden plaatsvinden. Daarvoor is nog eens maximaal circa 110 hectare nodig.

Start woningbouw

Zuiver gelet op de capaciteit in bestaande plannen elders zou de start van de woningbouw in Kloosterveen I uiterlijk omstreeks de eeuwwisseling kunnen plaatsvinden. In de periode tot 2000 is er immers nog sprake van forse woningbouw in Marsdijk. Toch wordt verwacht dat er in 1997/1998 in Marsdijk al tekorten kunnen ontstaan voor bepaalde marktsegmenten. Dit betekent dat al in de tweede helft van 1997 uitgeefbaar bouwterrein in Kloosterveen I beschikbaar moet zijn.

Inwonertal Kloosterveen

Een laatste vraag die in het kader van deze paragraaf aan de orde dient te komen is het toekomstige inwonertal van Kloosterveen I. Deze vraag is met name relevant voor de bepaling van het voorzieningenniveau van de woonwijk.

In de RVC-prognose wordt verwacht dat de bruto-gemiddelde woningbezetting in Assen in 2011 ruim 2,2 zal bedragen. In nieuwe woonwijken ligt dit bezettingscijfer aanvankelijk hoger dan gemiddeld voor de gemeente als geheel. Mede op grond van ervaringscijfers in Asser woonwijken wordt de gemiddelde woningbezetting in Kloosterveen I in 2011 geraamd op 2,5. Bij een woningvoorraad van 3.500 woningen betekent dit een inwonertal van circa 8.750 inwoners.

2.10 Woningbouwprogramma en woningdichtheden

Bij de opstelling van de woningdifferentiatie in Kloosterveen I is uitgegaan van de doelgroepenbenadering uit de gemeentelijke Volkshuisvestingsnota. Daarnaast is naar een aantal landelijke, regionale en lokale ontwikkelingen gekeken. Het betreft met name parameters die de bouw in de koopsector beïnvloeden, factoren die bepalend zijn voor de huursector, verscheidenheid in woonmilieus, de verhouding starters-doorstromers, bijzondere aandacht voor de senioren, het tegengaan van suburbanisatie en landelijk beleid (het "subsidieloze tijdperk"). Geconcludeerd is dat er in Kloosterveen I veel in de marktsector moet worden gebouwd. Indien de huidige trends zich doorzetten (en daar wordt vanuit gegaan), dient in Kloosterveen I de verhouding koop : huur ongeveer 80 : 20 te zijn. Beide categorieën zullen voornamelijk in de vrije sector moeten worden gerealiseerd.

Samenvattend wordt uitgegaan van de volgende woningdifferentiatie naar stichtingskosten (prijspeil 1995):

Tabel 1. Woningdifferentiatie

huurwoningen			
stichtingskosten tot	f 135.000,--	± 10%	rijenbouw
	f 150.000,--	± 5%	rijenbouw/appartement
	f 190.000,--	± 5%	halfvrijstaand
stichtingskosten vanaf	f 190.000,--	P.M.	
koopwoningen			
stichtingskosten tot	f 150.000,--	± 25%	rijenbouw
	f 190.000,--	± 25%	rijenbouw/halfvrijstaand/ appartement
	f 250.000,--	± 20%	halfvrijstaand
stichtingskosten vanaf	f 250.000,--	± 10%	vrijstaand

Vorenstaande differentiatie zal te zijner tijd bij de uitwerkingsplannen van Kloosterveen I worden verlijnd en aan de deelplannen worden gekoppeld.

Woningdichtheden

De weergegeven differentiatie kan ook vertaald worden naar woningdichtheden. In onderstaand schema is die koppeling gemaakt.

Schema 1. Samenhang woningdifferentiatie en woningdichtheden

netto-dichtheid in won/ha	kleine woningen/ appartementen	rijen	halfvrijstaand	vrijstaand
40 - 45	xx			
35 - 40	x	xx		
25 - 30		x	xx	
15 - 20			x	xx

Verklaring: xx = overwegend x = eventueel aanvullend

Binnen het plangebied dient een verscheidenheid in woonmilieus te worden nagestreefd. Per deelgebied zullen bepaalde categorieën woningen daarom meer vertegenwoordigd zijn dan andere. Daarom zal ook de gemiddelde dichtheid binnen een deelgebied niet overal dezelfde zijn.

In het Structuurplan Kloosterveen (bladzijde 57) is een aantal uitgangspunten geformuleerd die bij de verdere planuitwerking gehanteerd zullen worden.

- Hogere dichtheden dan gemiddeld worden toegepast nabij voorzieningen. Doel hiervan is het bevorderen van het gebruik van deze voorzieningen en in het bijzonder het bevorderen van verplaatsingen te voet, per fiets of per openbaar vervoer. Daarom worden hogere dichtheden met name toegepast rondom het centrum van de wijk en bij haltes van openbaar vervoer.
- Gemiddelde of hogere dichtheden worden bij voorkeur toegepast in gebieden die relatief dicht bij de bestaande stad c.q. dicht bij de hoofdtoegangen liggen.

Hiermee wordt bereikt, dat de gemiddeld af te leggen afstand tot de binnenstad wordt verkleind.

- Lagere dichtheden worden bij voorkeur gesitueerd in gebieden die op wat grotere afstand van de voorzieningen liggen. Bovendien verdienen lagere dichtheden de voorkeur in het overgangsgebied naar de landelijke omgeving. Daardoor kan een harmonieuze overgang worden bereikt.
- De spreiding van dichtheden dient zodanig te zijn, dat een evenwichtige fasering mogelijk is, waarin per afgeronde deelfase kan worden voldaan aan de woningbehoefte in de diverse categorieën.

Omdat er na de eerste 3.500 woningen nog een tweede fase volgt zal bij de planopzet, met name ook waar het de differentiatie en de dichtheden betreft, nadrukkelijk met dat gegeven rekening worden gehouden.

2.11 Groenvoorzieningen

Van groot belang voor de leefbaarheid en de geleding van de woonwijk zijn de groenvoorzieningen. Assen staat bekend als "Stad in het groen". Dat heeft zich met name gemanifesteerd in de realisering van naoorlogse woonwijken als Pittelo, Baggelhuizen, Peelo en Marsdijk, waar de totale groennorm om de 100 m² per woning schommelt. Zoals vermeld in het Structuurplan Kloosterveen zal deze norm ook als uitgangspunt in Kloosterveen I gehanteerd worden. Globaal is deze norm als volgt opgebouwd:

- | | |
|--------------------------------|---------------------------------|
| a. blokgroen (detailstructuur) | : 35 m ² per woning; |
| b. buurt- en wijkgroen | : 45 m ² per woning; |
| c. bermen langs hoofdstructuur | : 20 m ² per woning. |

Groenstructuur

Een apart vraagstuk is hoe het groen over de woonwijk verdeeld zou kunnen worden. Zoals vermeld in paragraaf 7.9 van het Structuurplan Kloosterveen zal het buurt- en wijkgroen gebundeld worden in zones, die in totaliteit recreatieve circuits gaan vormen. Het is de bedoeling, dat elke woning op een afstand van maximaal 200 meter van een dergelijke zone komt te liggen. In Kloosterveen I zal er dus geen sprake zijn van specifieke buurt- en wijkparken maar van een groene dooradering van de wijk. Zoals gesteld in paragraaf 7.3.3 van het Structuurplan Kloosterveen zal het "groen" in de wijk ook deels vertaald moeten worden in "water". In hoofdstuk 4 wordt hierop nader ingegaan evenals op de vormgeving van de groenstructuur.

Van groot belang voor de leefbaarheid van de woonwijk is ook de hoeveelheid groen in de directe woonomgeving: het blok- of detailgroen. Hieronder wordt verstaan: groenvoorzieningen binnen de afzonderlijke woonbuurtjes zoals begeleidingsgroen, overhoeken, bermen langs voetpaden en woonstraten, speelgelegenheid voor de kleine kinderen (peuters en kleuters), bloemperken etc. Dit groen wordt meegerekend bij het bepalen van de netto-woningdichtheid.

Stadsrand

Een apart facet dat bij Kloosterveen I de aandacht vraagt is het gegeven dat de woonwijk aan de rand van de bestaande stad komt te liggen. Door de bouw van woningen in Kloosterveen I schuift de stadsrand als het ware op. Dat zal met name aan de west- en noordzijde van het plangebied gebeuren, waarbij als complicerende factor geldt dat de stadsrand bij een volgende planfase (naar uiteindelijk 6.000 woningen) nogmaals zal opschuiven.

Bij veel steden treft men in de stadsrandzone specifieke functies aan als volkstuinen, sloperijen, maneges enzovoort. Bij de realisering van een nieuwe woonwijk als Kloosterveen I zal zeer zorgvuldig naar de invulling van de nieuwe stadsrandzone moeten worden gekeken. Daarbij dienen de belangen van de landbouw, de recreatie, de natuur en het landschap op een evenwichtige manier tot hun recht te komen. Een voor de stadsbewoner aantrekkelijke stadsrandzone dient kleinschalig gestructureerd en goed ontsloten te zijn, met name voor wandelaars en fietsers. Daarnaast kunnen in een dergelijke zone nieuwe functies een plek krijgen zoals landgoederen.

Hoewel de stadsrandzone feitelijk buiten de plangrens ligt, zal er bij de planvorming terdege rekening mee moeten worden gehouden (zie ook hoofdstuk 4).

2.12 Sport- en recreatievoorzieningen

Mede in het verlengde van hetgeen in de vorige paragraaf over de groenvoorzieningen is gesteld, wordt in deze paragraaf ingegaan op gewenste sport- en recreatievoorzieningen in Kloosterveen I.

In paragraaf 4.2 van het Structuurplan Kloosterveen is ingegaan op de behoefte aan terreinen voor veldsporten, ruimte voor binnensporten en kleinschalige sportvoorzieningen.

De maximale terreinbehoefte voor veldsporten is geraamd op 9,5 hectare. De invulling hiervan zal buiten het onderhavige plangebied plaatsvinden (namelijk in het zogenaamde Tussengebied ten zuid-oosten van de hoogspanningsleidingen).

Voor wat de binnensporten betreft is de keuze: of één centrale sporthal zoals in Peelo en Marsdijk (respectievelijk 42 x 22 en 48 x 28 meter) of 2 kleinere speelzalen van 15 x 25 meter. Beide opties moeten in samenhang met de planning van de basisscholen (zie paragraaf 2.13) worden gezien. Een ander aspect, dat bij de verdere uitwerking de aandacht vraagt is de mogelijkheid/wenselijkheid van clustering met andere wijkvoorzieningen.

Behalve met vorenstaande "grootschalige" voorzieningen dient in Kloosterveen I ook rekening te worden gehouden met kleinschalige voorzieningen zoals verspreide sport/spelplekken van bijvoorbeeld 15 x 15 meter, verharde baantjes, basketbalpleintjes, plekken voor bijvoorbeeld jeu de boules enzovoort. Deze voorzieningen kunnen in de groenstructuur worden meegenomen.

Recreatie

Zoals onder andere blijkt uit de Structuurvisie Assen-West (hoofdstuk 5 Structuurplan Kloosterveen) en uit het Streekplan Drenthe (B.3) ligt Kloosterveen I in een gebied met zowel recreatieve knelpunten als recreatieve potenties.

De Drentsche Hoofdvaart, die dwars door het plangebied loopt, biedt aantrekkelijke aanknopingspunten voor de planvorming. De recreatievaart kan een levendig element in de nieuwe woonwijk betekenen, waarop ingespeeld dient te worden. Jaarlijks passeren

meer dan ± 2.750 pleziervaartuigen de Norgerbrug/brug Asserwijk (met een stijgende trend!). Zo'n gegeven dient te worden benut.

Uitloopgebieden

In de vorige paragraaf is de stadsrandzone al aangestipt. Voor de toekomstige bewoners van Kloosterveen I is dat een belangrijk uitloopgebied. Vooral die uitlooptmogelijkheden dienen, ook volgens het Streekplan, te worden verbeterd. Momenteel is er immers slechts sprake van een eentonig akkerbouwgebied.

In overeenstemming met het Structuurplan Kloosterveen zijn voor intensieve vormen van recreatie met name het Bosproject met recreatieve voorzieningen ten noordoosten van het plangebied en het recreatiegebied Baggelhuizen van betekenis. Nabijgelegen gebieden als het Pelinckbosch en het heidegebied Baggelhuizen komen in aanmerking voor extensieve vormen van recreatie.

Realisering van een netwerk van wandel-en fietspaden naar de omliggende recreatiegebieden, gekoppeld aan landschapsbouw, is wenselijk. Een en ander moet deels buiten het onderhavige plangebied worden gerealiseerd. In het Structuurplan Kloosterveen is daarvoor al een aantal indicaties gegeven.

Het vorenstaande vormt één van de stedenbouwkundige uitgangspunten uit paragraaf 7.3.3 van het Structuurplan Kloosterveen. In hoofdstuk 4 wordt nader op de uitvoering hiervan ingegaan.

2.13 Basisonderwijs

Kloosterveen I krijgt een zodanige omvang, dat de realisering van basisscholen aan de orde is. Om in Assen een basisschool te kunnen stichten, zijn volgens wettelijk voorschrift, binnen 5 jaar minstens 230 leerlingen nodig.

In mei 1995 is een prognose gemaakt van het te verwachten aantal basisscholieren in Kloosterveen I. Uit deze prognose blijkt, dat er alleen sprake kan zijn van protestants-christelijk en openbaar basisonderwijs. De andere denominaties in Assen zijn te klein om aan de vestigingsvoorwaarden voor een nieuwe school te kunnen voldoen.

Uit de prognose kan het volgende worden afgeleid:

Bij 3.500 woningen omstreeks 2011 zal het aantal protestants-christelijke leerlingen 585 bedragen en het aantal leerlingen bij het openbaar onderwijs 880. Dit komt neer op respectievelijk 21 en 31 groepen.

Indien wordt uitgegaan van scholen in één bouwlaag dient er voor het protestants-christelijk onderwijs circa 0,6 ha te worden gereserveerd en voor het openbaar onderwijs 2 x 0,5 ha (uitgaande van twee scholen voor elk 15 à 16 groepen). Bij de bouw van scholen met twee verdiepingen liggen deze cijfers op respectievelijk 0,5 ha en 2 x 0,4 ha. Indien bij het protestants-christelijk onderwijs ook wordt uitgegaan van twee scholen, dienen de reserveringen 2 x 0,35 ha bij een laagbouwschool te bedragen en 2 x 0,3 ha bij scholen met een verdieping.

Noodlokalen

Het genoemde jaar 2011, wanneer naar verwachting de eerste fase van Kloosterveen (3.500 woningen) gereed is, is slechts een peiljaar in de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk. Volgens het Structuurplan Kloosterveen kan de uiteindelijke plancapaciteit ± 6.000 woningen bedragen. In de pieksituatie (omstreeks 2025) zal het aantal basis-

scholieren bij het protestants-christelijk onderwijs dan 765 (= 27 groepen) en bij het openbaar onderwijs 1.150 (= 41 groepen) bedragen. Daarna zullen de leerlingentallen zich naar een min of meer stabiel niveau van respectievelijk 595 (= 21 groepen) en 895 (= 32 groepen) bewegen (volgens de prognose omstreeks 2040).

Het merkwaardige doet zich dus voor dat de lokaal-/terreinbehoefte in Kloosterveen I (bij 3.500 woningen in 2011) vrijwel net zo groot is als in de uiteindelijke stabiele fase bij 6.000 woningen. Als het om permanente bouw gaat, zal dus van de bovengenoemde terreinreserveringen moeten worden uitgegaan. Een en ander impliceert, dat de tijdelijke behoefte in noodlokalen opgevangen moet worden. Het gaat daarbij om $27 \text{ minus } 21 = 6$ lokalen bij het protestants-christelijk onderwijs en $41 \text{ minus } 32 = 9$ lokalen bij het openbaar onderwijs (beide te verdelen over één of twee schoolterreinen). Het gaat daarbij om respectievelijk 0,1 en 0,15 hectare, die na de piekfase te zijner tijd een andere functie kunnen krijgen.

Spreiding

In het vorenstaande wordt ervan uitgegaan dat de in Kloosterveen I te realiseren scholen (inclusief de terreinbehoefte voor noodvoorzieningen) tevens een functie vervullen voor Kloosterveen II (circa 2.500 woningen). Er wordt vanuit gegaan dat van beide denominaties tenminste één school in het centrum van de wijk wordt gerealiseerd. Indien uit een oogpunt van spreiding (vooral in relatie tot Kloosterveen II) de andere openbare (en eventueel een tweede protestants-christelijke) school buiten het wijkcentrum wordt gesitueerd, dient vooral naar een goede bereikbaarheid te voet en per fiets te worden gekeken.

2.14 Sociaal-culturele en sociaal-medische voorzieningen

Het spreekt voor zich dat in een woongebied met een omvang als Kloosterveen I er behoefte is aan een eigen, wijkgebonden voorzieningenpakket op sociaal-cultureel en sociaal-medisch gebied.

Bij sociaal-culturele voorzieningen kan gedacht worden aan een bibliotheekfiliaal, aan ruimte voor verenigingsactiviteiten, repetitieruimten, ruimte voor creatieve vaardigheden, opbouwwerk enzovoort. Daarnaast dient ook gedacht te worden aan kinderopvang, peuterspeelzalen, kerkelijke accommodaties etc.

In de sociaal-medische sector kan gedacht worden aan een gezondheidscentrum, met daarin diverse vormen van gezondheidszorg. In een wijk als Kloosterveen I gaat het in deze sector met name om huisartsen, tandartsen, fysiotherapie, thuiszorg, een apotheek, ruimte voor maatschappelijke hulpverlening enzovoort.

Spreiding

Een van de uitgangspunten uit het Structuurplan Kloosterveen is dat zo juist bedoelde voorzieningen (evenals de winkels) worden gebundeld in het centrum van de wijk. Een beperkt nevencentrum in fase 2 wordt volgens het Structuurplan Kloosterveen niet uitgesloten geacht. De omvang en aard van die voorzieningen mogen echter het functioneren van het hoofdcentrum niet bedreigen. Het kan echter wenselijk zijn om in een woongebied met een uiteindelijke omvang van 6.000 woningen voor bepaalde voorzieningen een zekere mate van spreiding voor te staan. Gedacht kan worden aan bepaalde vormen van praktijk aan huis, aan kinderopvang (dicht bij de "vragers") enzovoort.

Bij de planvorming voor de eerste fase (= het onderhavige bestemmingsplan) dient al met deze mogelijkheden rekening te worden gehouden.

Voorshands wordt er voor de bepaling van de ruimtebehoefte vanuit gegaan, dat alle voorzieningen in het wijkcentrum worden geconcentreerd. Mocht later de behoefte aan enige spreiding c.q. de realisering van een nevencentrum aan de orde komen, dan kan de vrijvallende ruimtebehoefte opgevuld worden met bijvoorbeeld woningbouw.

Ruimtebehoefte

In Peelo beslaat het geheel van vorenbedoelde voorzieningen ongeveer 0,8 ha en in Marsdijk 0,9 ha. Hiervan uitgaande dient rekening te worden gehouden met 0,85 ha ten behoeve van Kloosterveen I en 1,2 ha bij 6.000 woningen. Omdat het wijkcentrum voor het gehele woongebied Kloosterveen gaat functioneren dient al in dit bestemmingsplan de laatstgenoemde oppervlakte te worden gereserveerd.

In zo juist genoemde oppervlaktes is geen rekening gehouden met kerkbouw. Indien die behoefte zich in Kloosterveen I voordoet, wordt ervan uitgegaan dat de realisering in het wijkcentrum zal plaatsvinden (ter vergelijking: met de realisering van de Gereformeerde kerk in Marsdijk is ongeveer 0,5 ha gemeoid).

2.15 Commerciële voorzieningen

Winkelcentrum

De omvang van Kloosterveen I wordt zodanig dat deze woonwijk een eigen winkelcentrum dient te krijgen. Op basis van recente prognoses voor het winkelcentrum in Marsdijk wordt de benodigde verkoopvloeroppervlakte ten behoeve van Kloosterveen I geraamd op 2.500 à 3.000 m². Bij een uiteindelijke omvang van 6.000 woningen (Kloosterveen II) dient rekening te worden gehouden met 4.500 à 5.000 m² verkoopvloeroppervlak. Het gaat bij deze berekeningen uitsluitend om de verkoopvloeroppervlakte. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met opslagruimte (vvo ► bvo), met "niet-winkel-functies" (bijvoorbeeld een cafetaria, een bankfiliaal enzovoort), met laad-en losruimte, groenvoorzieningen, parkeerplaatsen enzovoort. Uitgaande van een verhouding vvo/bvo van 75/100 en van het ervaringscijfer, dat de bebouwde oppervlakte van wijkwinkelcentra ongeveer 35 à 40% uitmaakt van de totale terreinbehoefte, dient ten behoeve van het winkelcentrum in Kloosterveen I ongeveer 1 ha te worden gereserveerd (bandbreedte 0,8 à 1,3 ha) met een uitbreidingsmogelijkheid tot 1,85 ha (bandbreedte 1,5 à 2,2 ha) ten behoeve van Kloosterveen II.

Buurt- en wijkwinkelcentra worden veelal geopend, wanneer ten minste 75% van het aantal geprojecteerde woningen bewoond is. In Kloosterveen I zou het dan om ongeveer 2.600 woningen gaan ofwel omstreeks 2007-2008. Vanuit de optiek van de consument is een zo snel mogelijke realisering wenselijk. Vandaar dat overwogen zou moeten worden om tijdig met noodvoorzieningen te starten, zo mogelijk op of direct grenzend aan de definitieve plek van het winkelcentrum.

Naast het vorenstaande dient de mogelijkheid van een kleinschalige, individuele winkelvestiging, bijvoorbeeld een boetiek aan huis, in de planvoorschriften mogelijk te worden gemaakt, analoog aan de regels in Peelo en Marsdijk.

2.16 Overige voorzieningen

Behalve de in de vorige paragrafen genoemde voorzieningen, dient er in een nieuwe woonwijk ook nog rekening te worden gehouden met een aantal meestal kleine nutsvoorzieningen zoals:

- een PTT-voorziening (postagentschap in het winkelcentrum?);
- transformatorstations;
- gasregelstations;
- telefoonvoorzieningen (cellen, capaciteit centrale etc.);
- kabelkasten ten behoeve van het glasvezelnet.

De eventuele behoefte aan volkstuinen kan voorshands bevredigd worden op het volkstuinencomplex aan de noordzijde van het Recreatiegebied Baggelhuizen.

2.17 Ruimteprogramma voorzieningen

In deze paragraaf wordt de ruimtebehoefte voor de voorzieningen, die genoemd zijn in de paragrafen 2.12 t/m 2.16 kort samengevat:

- binnensportvoorzieningen minimaal 0,08 ha (2 gymzalen), maximaal 0,15 ha (sporthal) (beide exclusief parkeerruimte);
- basisonderwijs (rekening houdend met uiteindelijk 6.000 woningen); maximaal 1,6 ha voor permanente bouw; maximaal 0,25 ha voor noodlokalen;
- sociaal-culturele en sociaal-medische voorzieningen 0,85 ha ten behoeve van Kloosterveen I, oplopend tot 1,2 ha inclusief Kloosterveen II;
- kerkelijke accommodaties 0,5 ha P.M.;
- winkels enzovoort 1 ha (1e fase) tot 1,85 ha (2e fase); maximaal 2,2 ha;
- overige (nuts)voorzieningen P.M. (incidenteel inpassen).

Afgerond komt een en ander neer op een reservering van 5,5 à 6,0 ha (exclusief overige nutsvoorzieningen), waarbij ook de realisering van de voorzieningen ten behoeve van Kloosterveen II is ingecalculeerd. Deze zullen immers grotendeels of geheel binnen de plangrenzen van Kloosterveen I worden gerealiseerd.

2.18 Werkgelegenheid

In paragraaf 4.2 van het Structuurplan Kloosterveen wordt ook ingegaan op de mogelijkheden om nieuwe werkgelegenheid in dit gebied te creëren en te situeren. Het leeuwendeel van de nieuwe bedrijvigheid zal planologisch worden geregeld in een apart bestemmingsplan voor het zogenaamde Tussengebied (tussen Kloosterveen I en de bestaande stad). Het aantal te creëren arbeidsplaatsen binnen Kloosterveen I wordt geraamd op ongeveer 80. Bij 6.000 woningen kan dit aantal uiteindelijk oplopen tot omstreeks 100. Het gaat daarbij met name om werkgelegenheid binnen de voorzieningen zoals scholen en winkels. Mogelijk zal er verder sprake zijn van de realisering van een beperkt aantal kleinschalige kantoren.

2.19 Verkeer en vervoer

2.19.1 Beleidsuitgangspunten

Twee belangrijke pijlers in het beleid ten aanzien van verkeer en vervoer in de gemeente Assen zijn:

- beperking automobilititeit;
- duurzaam veilig.

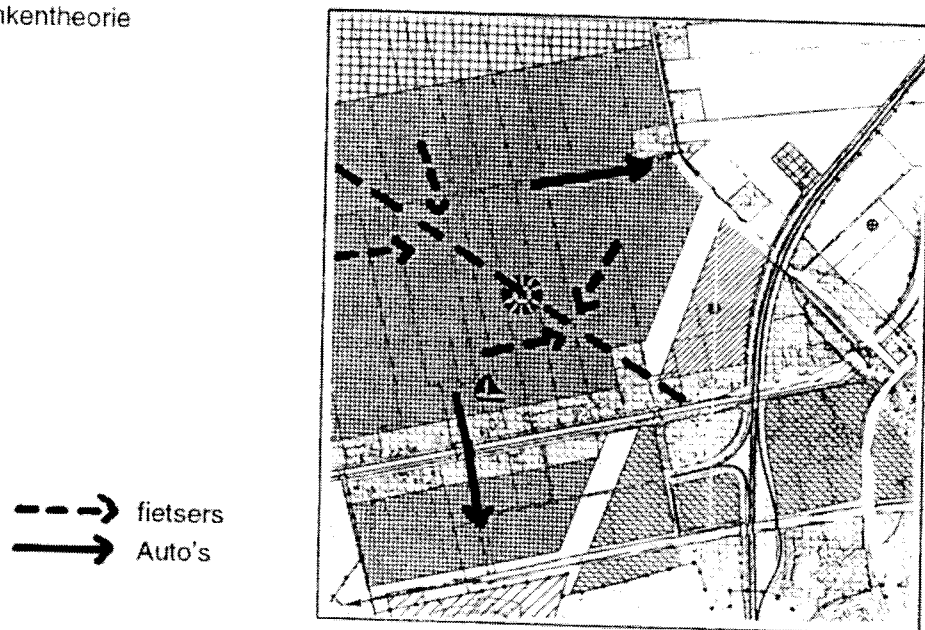
Beperking automobilititeit

Beperking van de automobilititeit heeft al een rol gespeeld bij het bepalen van de locatie voor de nieuwe woonwijk. In dit opzicht bleek de gekozen locatie Kloosterveen namelijk beter te scoren dan het alternatief, de locatie Messchenveld. Mede vanwege de betere mogelijkheden voor het fietsverkeer is op de locatie Kloosterveen vervolgens gekozen voor een zo compact mogelijke stadsuitleg.

In het Structuurplan Kloosterveen is een en ander uitgewerkt middels de zogenaamde "flankentheorie". Uitgangspunt hierbij is het realiseren van zo kort mogelijke routes voor fietsers en het openbaar vervoer. Volgens dit concept ontstaat voor het autoverkeer een naar buiten gerichte beweging, met als gevolg een min of meer "verkeersluw" middengebied (figuur 2).

De bewegingen van het langzaam verkeer zijn juist naar dit middengebied gericht. De primaire fietsroute tussen Kloosterveen en de rest van Assen maakt daarom gebruik van het middelste viaduct in de A28 (viaduct Hoofdvaartsweg). Hierdoor krijgen fietsers een zo kort mogelijke afstand tot (het centrum van) Assen, langs een route met overwegend woonbebouwing. Deze primaire fietsroute wordt hoogwaardig ingericht.

figuur 2: flankentheorie



Er komt verder een goede ontsluiting per openbaar vervoer, waarbij onder meer een eigen lijn van de stadsdienst een rol zal spelen.

Duurzaam veilig

Een duurzaam veilig beleid wordt opgezet vanuit vier invalshoeken:

- een veilig mobiliteitsbeleid;
- een veilige opbouw en inrichting van het wegennet;
- een veilige ruimtelijke planning;
- een veilig gedrag in het verkeer.

Het eerste aspect is in het voorgaande al aan de orde geweest. Een veilige opbouw en inrichting van het wegennet kan worden bereikt door het toekennen van eenduidige functies aan wegen. Hierbij worden 3 functies van wegen onderscheiden, functies die elkaar bovendien uitsluiten.

1. *Stromen*

Bij deze functie gaat het om het verwerken van doorgaand autoverkeer over grotere afstanden. Snelheden van 100-120 km/uur zijn aan de orde. Deze wegcategorie is in het bestemmingsplan overigens niet aan de orde.

2. *Ontsluiten*

Bij de functie ontsluiten staat het vlot bereiken van wijken en gebieden centraal. Binnen de bebouwde kom zijn maximum snelheden van 50-70 km/uur aanvaardbaar. Buiten de bebouwde kom is dat 80 km/uur.

3. *Verblijven*

Bij de functie verblijven staat het toegankelijk maken van woningen, winkels, bedrijven, percelen en dergelijke centraal. Tevens wordt de ontmoetingsfunctie van de straat veilig gesteld. Mede in verband hiermee moet worden gedacht aan snelheden van 30 - 40 km/uur of minder.

Aan het derde aspect wordt onder meer inhoud gegeven door het creëren van zo groot mogelijke verblijfsgebieden als uitgangspunt te nemen. De feitelijke omvang hiervan wordt mede bepaald door:

- de aanvaardbare intensiteiten binnen een verblijfsgebied, waarvoor wordt uitgegaan van 4.000 motorvoertuigen per etmaal als maximum;
- de maximaal aanvaardbare ritduur binnen een verblijfsgebied, die op ongeveer 3 minuten wordt gesteld;
- de specifieke ruimtelijke mogelijkheden en beperkingen;
- de mogelijkheden en beperkingen van het openbaar vervoer;
- de financiële mogelijkheden en beperkingen.

Tenslotte geldt dat het wegontwerp en de ruimtelijke inrichting zodanig op elkaar moeten zijn afgestemd, dat het aanzet tot een veilig verkeersgedrag.

2.19.2 Het netwerk autoverkeer

Bij dit onderdeel komt de structuur van het netwerk aan de orde, de exacte tracerings van wegen zal in een volgend stadium plaats vinden.

Categorisering en inrichting van wegen

Er dient een duidelijke samenhang te zijn tussen de gewenste functie van een weg, het feitelijke gebruik daarvan en de inrichting van die weg. Binnen eenzelfde functie kan het gebruik nog aanzienlijk verschillen, wat dan weer gevolgen heeft voor de inrichting van de weg. Op grond hiervan wordt voor de situatie in en rond het plangebied een beperkt aantal wegtypen binnen eenzelfde functie onderscheiden, zie onderstaand schema. Elk wegtype is met een trefwoord weergegeven.

Schema 1. Wegtypen naar functie		
stromen	ontsluiten	verblijven
1 Autosnelweg	2A Stadsautoweg 2B Hoofdader 2C Wijkverzamelweg	3A Buurtstraat 3B Woonstraat/erf

In de bijgevoegde bijlage 1 is een en ander verder uitgewerkt. Het schema in de bijlage geeft de marges aan, waarbinnen nadere keuzes mogelijk zijn ten aanzien van rijsnelheden, wegbreedtes en dergelijke. In die zin is het schema richtinggevend en niet zonder meer bepalend.

Opzet hoofdwegenstructuur

In het Structuurplan Kloosterveen zijn onder meer de volgende beslissingen neergelegd.

1. Eerst wordt een weg voor gemotoriseerd verkeer aangelegd in het verlengde van de Balkenweg (zuidflank), tevens wordt dan de N371 verlegd.
2. Later volgt aanleg van een tweede hoofdontsluiting, waarvan het tracé nog moet worden bepaald. Aanleg van deze tweede hoofdontsluiting wordt uit financiële overwegingen niet voorzien in fase 1, waarin de eerste 3.500 woningen worden gebouwd. Aanleg is echter in ieder geval noodzakelijk in fase 2.
3. De zuidflank kruist de Drentsche Hoofdvaart middels een brug, de Kloosterbrug¹, die uit een oogpunt van onder meer fasering en bereikbaarheid centraal is gelegen.
4. Uitgangspunt voor de interne wegenstructuur is een opbouw vanuit het concept van zo groot mogelijke verblijfsgebieden. Hierbij speelt ook de maximaal aanvaardbare ritduur binnen verblijfsgebieden een rol.

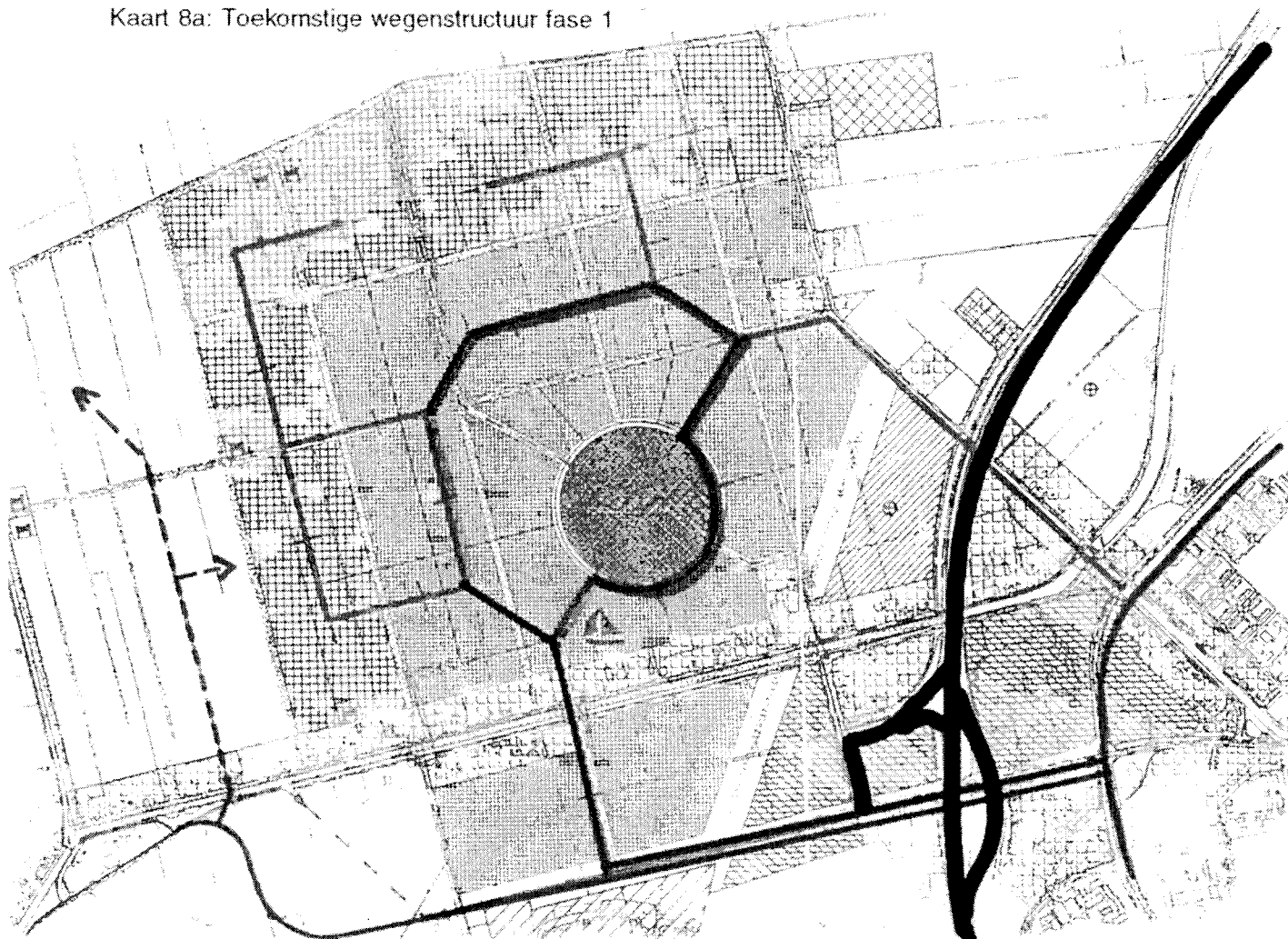
Op basis hiervan is op kaart 8a de toekomstige wegenstructuur aangegeven voor fase 1. Op deze kaart volgt nog waar nodig een korte toelichting. Voor uitgebreidere achtergrondinformatie wordt verwezen naar het apart uitgebrachte "Werkdocument verkeer en geluid" (11 januari 1996, BûgelHajema Adviseurs).

Vervangend tracé N373?

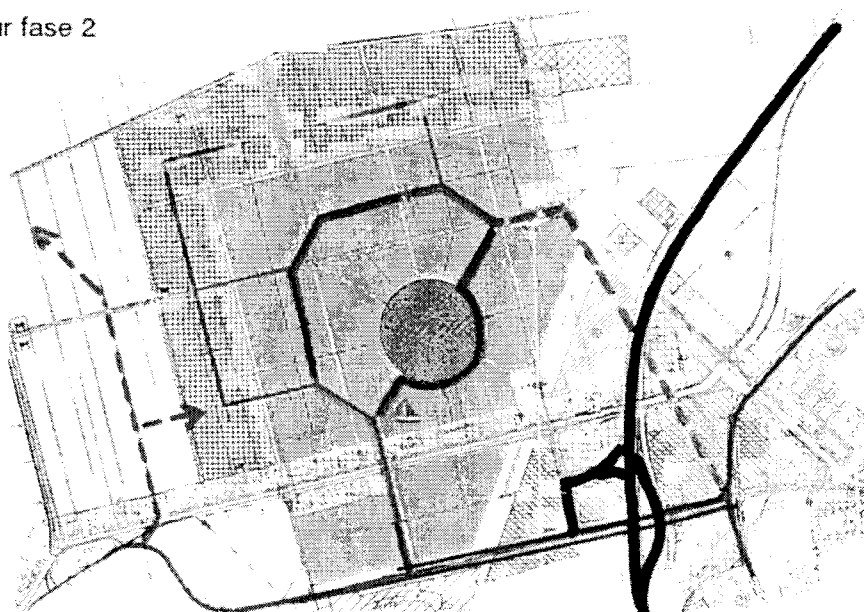
De provincie Drenthe overweegt een gedeeltelijke verlegging van de weg langs de Norgervaart, de N373. Gedacht wordt aan een nieuw tracé dat zal komen te lopen in het gebied ten oosten van de Norgervaart, maar op een voldoende afstand van de bebouwingsgrens van fase 2. In dat geval is vanzelfsprekend ook een nieuwe brug over de Drentsche Hoofdvaart nodig.

¹ De naam Kloosterbrug wordt gehanteerd als voorlopige werknaam.

Kaart 8a: Toekomstige wegenstructuur fase 1



Kaart 8b: Toekomstige wegenstructuur fase 2



VERKLARING

WEGTYPE		FUNCTIE	
	1 autosnelweg	}	stromen
	2A stadsautoweg		ontsluiten
	2B hoofdader		
	2C wijkverzamelweg	}	verblijven
	3A buurtstraat		

Er bestaat op dit moment nog geen duidelijkheid over de vraag of en zo ja, wanneer deze plannen worden uitgevoerd. De nieuwe brug zal echter zeker niet gereed zijn in 1998, het jaar waarin een nieuwe brug gereed moet zijn om Kloosterveen-noord bereikbaar te maken.

Na aanleg van de verlegde N373 en de nieuwe brug over de Drentsche Hoofdvaart zal deze infrastructuur een rol gaan spelen in de ontsluiting van het nieuwe woongebied. Op kaart 8 is een en ander indicatief weergegeven.

N371

Reeds in het begin van de ontwikkeling van Kloosterveen zal de N371 worden omgelegd. Deze omlegging in een vroeg stadium is nodig om Kloosterveen-zuid toegankelijk te kunnen maken. Bovendien moet de N371 bij voorkeur zijn omgelegd alvorens met de bouw van de Kloosterbrug wordt begonnen.

Het tracé van de te verleggen N371 wordt ontwikkeld in nauw overleg met de gemeente Smilde en met de provincie. De gemeente Smilde zal zorg dragen voor de benodigde planologische procedures voorzover de N371 in haar grondgebied ligt. Het tracé van de N371 in de gemeente Smilde wordt zodanig opgezet dat de hierboven genoemde, eventueel door de provincie Drenthe aan te leggen nieuwe weg richting Norg (N373) hier op kan worden aangesloten.

Kloosterweg

Vanaf de Kloosterweg komt, ongeveer halverwege de omgelegde N371 en de Hoofdvaartsweg ZZ, een afslag om Kloosterveen-zuid te kunnen ontsluiten ¹.

Kloosterbrug

De Drentsche Hoofdvaart heeft in toenemende mate een functie voor de pleziervaart. Jaarlijks passeren ongeveer 2.750 schepen. Dat betekent, dat de Kloosterbrug vrij geregeld geopend moet worden. Indien met dit aspect onvoldoende rekening wordt gehouden, zal er sprake kunnen zijn van het blokkeren van kruispunten, zowel ten zuiden van de brug (afslag vanaf de Kloosterweg naar Kloosterveen-zuid en eventueel zelfs de afslag Kloosterveen vanaf de N371) als ten noorden ervan. De brugopeningen dienen daarom zodanig plaats te vinden, dat de toegankelijkheid van de nieuwe woonwijk zo min mogelijk wordt verstoord. Een en ander pleit ervoor om de brug bijvoorbeeld niet in de spitsuren te openen.

Wegenstructuur in het woongebied

Het ligt voor de hand dat de Kloosterweg zich ten noorden van de Kloosterbrug splitst in twee takken:

- een oostelijke tak, die het zuidoostelijk deel van het woongebied bereikbaar maakt;
- een westelijke tak, die het noordwestelijk deel bedient.

Naarmate de beide takken verder het woongebied binnendringen vermindert de hoeveelheid verkeer. Vanaf een bepaald punt hebben zowel de oostelijke als de westelijke tak zulke lage intensiteiten, dat de wegen tot verblijfsgebied gerekend kunnen worden (zie kaart 9a).

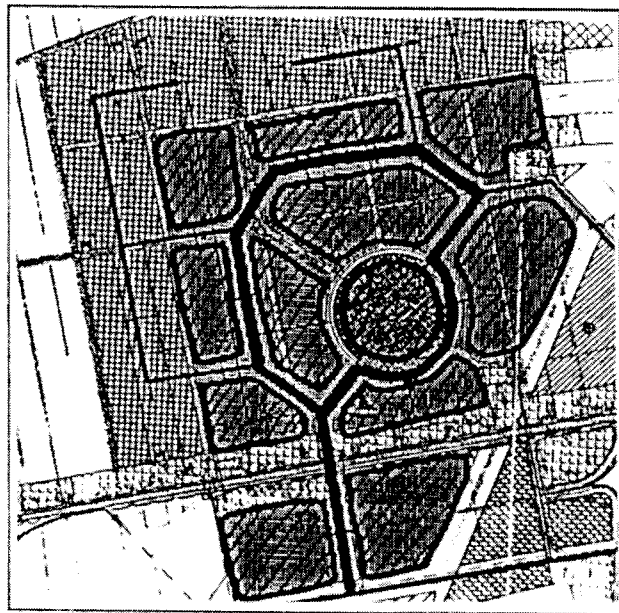
¹ De naam Kloosterweg wordt als werknaam gebruikt voor de weg die vanaf de omgelegde N371 in noordelijke richting het plangebied ontsluit, inclusief het gedeelte ten noorden van de Drentsche Hoofdvaart tot aan het splitsingspunt (wegvakken D en E op kaart 9).

Er is vervolgens voor gekozen om de beide takken in het verblijfsgebied op een voor de weggebruiker duidelijke manier met elkaar in verbinding te brengen. Zodoende ontstaat een zogenaamde "ringstructuur". Voordeel hiervan is dat er een duidelijke en overzichtelijke structuur ontstaat, ook voor bezoekers van de wijk. Bij ontbreken van een eenduidige route ontstaat het gevaar van ongericht sluipverkeer in het verblijfsgebied. Ook voor het openbaar vervoer biedt de ringstructuur duidelijke voordelen.

De weg die in het verblijfsgebied de beide takken met elkaar verbindt zal het karakter van een buurtstraat hebben (wegtype 3A). Om in deze situatie voor de weggebruiker voldoende continuïteit in het beeld te geven, wordt dit weggedeelte uitgevoerd in asfalt. Ook voor het openbaar vervoer is deze verharding gewenst. Als aanvaardbare rijsnelheid wordt in deze situatie uitgegaan van maximaal 40 km/uur en het ontwerp van de weg zal daar dus op moeten worden afgestemd.

Aldus ontstaat de "Ringweg", die in het woongebied komt te liggen en waarbij de westelijke tak op een zo ruim mogelijke afstand van het centrum van de wijk komt te liggen¹. Alle woonbuurten in Kloosterveen-noord liggen aan de Ringweg en zijn toegankelijk vanaf deze weg (figuur 3). Verbindingen tussen de buurten onderling verlopen in principe eveneens via de Ringweg. Dit kan worden benadrukt door het realiseren van een aantal autovrije zones tussen buurten. De belangrijkste daarvan is de zuidoost-noordwest gerichte autovrije zone die door het gehele plangebied loopt.

Figuur 3: Ringstructuur



Ook het centrum van de wijk zal voor autoverkeer slechts bereikbaar zijn via twee toegangswegen vanaf de Ringweg. Omdat de gracht rondom de Kloosterveste slechts op twee punten gekruist kan worden door autoverkeer is er in feite ook sprake van autovrije zones tussen de Kloosterveste en de woongebieden die hier direct aan grenzen.

¹ De naam "Ringweg" wordt als voorlopige werknaam gebruikt. Het gaat om de wegen met de codering F t/m R op kaart 9.

In het voorgaande is al naar voren gekomen dat de ring van wegen enerzijds een zekere mate van continuïteit zal kennen, maar anderzijds uit verschillende wegtypen zal bestaan. Ook de toegestane snelheid varieert. Bij de tracering en vormgeving zullen daarom de overgangen van het ene wegtype naar het andere veel aandacht krijgen. Zo kan bijvoorbeeld de overgang van wegtype 2B naar 2C benadrukt worden door de aanleg van een rotonde, zowel bij de zuidflank als (in de toekomst) bij de oostflank.

Fase 2

In fase 2 vindt zowel een woonuitbreiding naar het noorden plaats als naar het westen. In verband hiermee is in het plangebied op drie plaatsen ruimte gereserveerd om het woongebied van fase 2 bereikbaar te maken, zie kaart 8b. Zoals reeds is genoemd, is in fase 2 in ieder geval ook de aanleg van een tweede hoofdontsluiting nodig. In het bestemmingsplan is daarvoor ruimte gereserveerd ten zuiden van het perceel Asserwijk 1 en zonder dat daarmee uitspraken worden gedaan over de aanleg hiervan of het verdere verloop van dat tracé.

Intensiteiten

Uitgaande van de beschreven wegenstructuur zijn in tabel 2 de geraamde verkeersintensiteiten weergegeven. Dat is gebeurd voor zowel fase 1 als fase 2. Bij de berekening is uitgegaan van een spreiding van de woningen over het plangebied zoals indicatief is aangegeven in het Structuurplan Kloosterveen.

De bijbehorende wegvakken zijn, voorzien van een lettercodering, op kaart 9 aangegeven.

Bestaande wegen

De Hoofdvaartsweg ZZ zal in het plangebied een verkeersluwe weg worden. Om die reden is in het Structuurplan Kloosterveen een onderbreking voor autoverkeer aangekondigd, bijvoorbeeld ter plaatse van de hoogspanningsleidingen. Vanzelfsprekend blijft de bereikbaarheid van de panden en percelen langs deze weg gewaarborgd. Verder moet de bus langs deze weg kunnen blijven rijden, zie ook paragraaf 2.19.3.

Ook voor de Hoofdvaartsweg NZ geldt dat deze weg in het plangebied verkeersluw moet zijn. De weg vormt immers een onderdeel van de primaire fietsroute. Door de aanleg van een passantenhaven wordt al voorkomen dat de Hoofdvaartsweg NZ rechtstreeks vanaf de Kloosterweg bereikbaar is. De percelen langs de Hoofdvaartsweg NZ ten oosten van de Kloosterbrug blijven bereikbaar vanaf de brug over de Asserwijk. Bij de verdere uitwerking moet worden bekeken, in hoeverre er een verbinding voor auto's kan komen tussen de Hoofdvaartsweg NZ en de nieuwe woonwijk, zonder dat daardoor een sluiproute ontstaat.

De nieuwe woonwijk krijgt op geen enkele manier een aansluiting voor autoverkeer op de bestaande weg Asserwijk. Slechts in verband met calamiteiten kan een "noodtoegang" worden gerealiseerd. Het voorgaande betekent ook dat het wegennet in de directe omgeving, zoals de Jan Wittestraat, geen extra verkeersdruk ondervindt als gevolg van de nieuwe woonwijk.

De Domeinweg krijgt in beginsel geen functie voor autoverkeer in de ontsluiting van de nieuwe wijk. Wel zal deze weg een functie vervullen als onderdeel van het fietspadennet. Verder zal deze weg een functie vervullen als "noodtoegang".

Kaart 9: Codering wegvakken

 wegvak met codering

Tabel 2. Kloosterveen, intensiteiten per wegvak

wegvak	fase 1	fase 2	wegvak	fase 1	fase 2
A	31.350	33.000	Q	4050	2200
B	30.200	28.500	R	6250	4050
C	16.700	17.200	S	1750	5050
D	15.050	13.500	T	1150	11700
E	13.450	11.900	U		12300
F	9.050	10.200	V	1150	5450
G	7.500	5.400	W		4300
H	5.400	4.300	X		2950
I	4.100	2.350	Y	1050	4200
J	3.600	2.750	Z		3250
K	2.700	3.850	AA		2150
L	1.450	5.750	AB		0
M	1.350	10.950	AC		3150
N	2.500	3.050	AD		3150
O	1.900	1.750	AE		2050
P	2.600	1.050	AF		1350

Bereikbaarheid bij calamiteiten

Zoals beschreven, zal het woongebied Kloosterveen-noord in fase 1 voor autoverkeer slechts bereikbaar zijn via de Kloosterbrug. Dat betekent, dat dit gebied bij een geopende brug korte tijd niet bereikbaar is. Eveneens moet onder ogen worden gezien dat de Kloosterbrug als gevolg van onderhoud of schade mogelijk langere tijd niet kan functioneren.

Het gebied dient echter in verband met eventuele calamiteiten onder alle omstandigheden bereikbaar te zijn voor bijvoorbeeld de brandweer en de ambulance. Bovendien dient, ook voor het normale autoverkeer, een goede bereikbaarheid te zijn gewaarborgd indien de Kloosterbrug langere tijd niet functioneert.

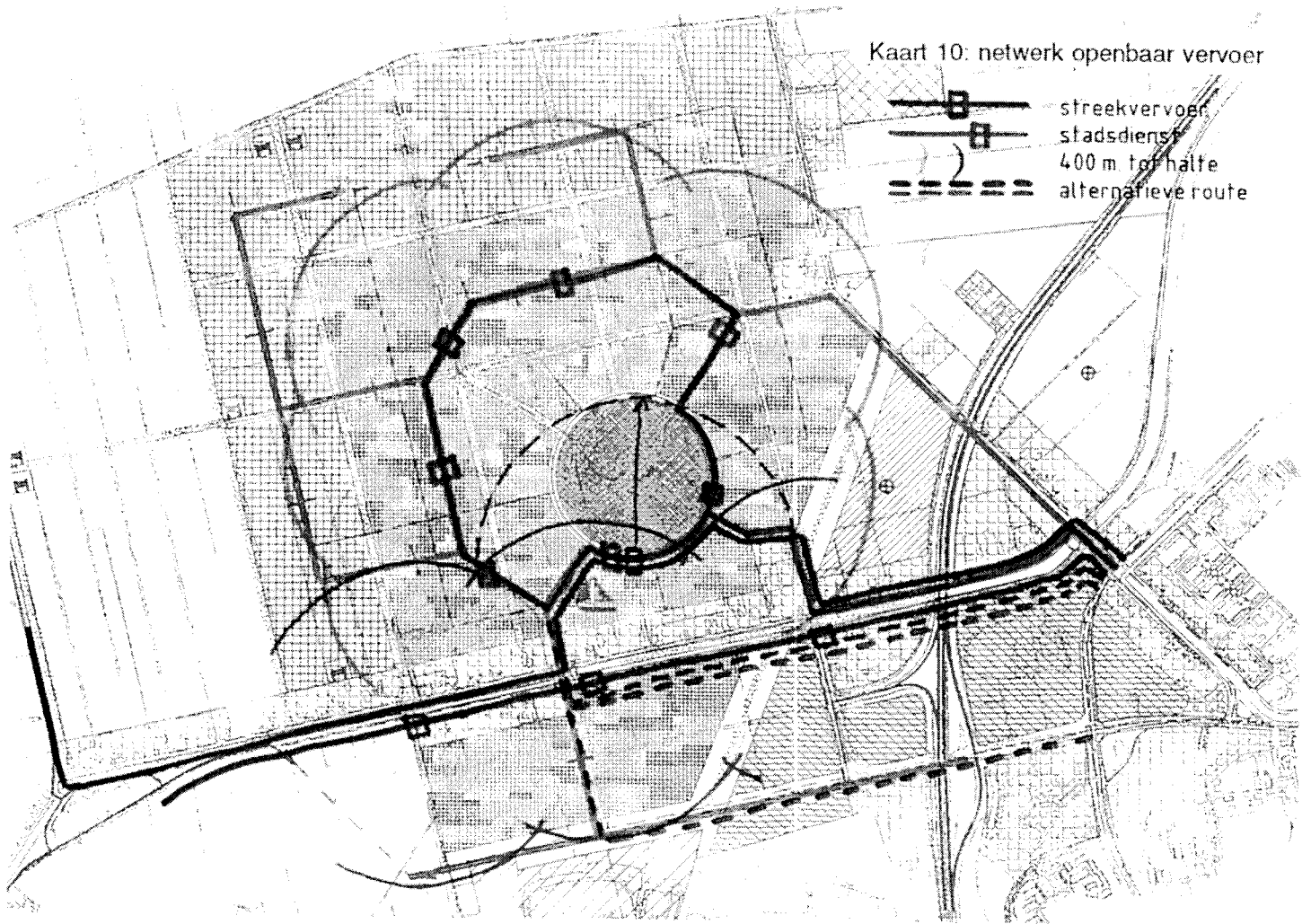
Het gebied Kloosterveen-noord is in dit soort situaties bereikbaar te maken door gebruik te maken van de brug Asserwijk. Er kunnen, zowel vanaf de weg Asserwijk als vanaf de Hoofdvaartsweg NZ, toegangen tot de wijk worden gemaakt, waarvan alleen onder bijzondere omstandigheden gebruik kan worden gemaakt. Zo kan bijvoorbeeld de vrije busbaan langs het tuincentrum (zie paragraaf 2.19.3) hiervoor worden aangewend. Een andere "noodtoegang" tot Kloosterveen-noord zal gevonden worden door het westelijk deel van de Domeinweg vanaf de weg langs de Norgervaart als zodanig in te richten.

In principe zijn deze "noodtoegangen" alleen bedoeld voor noodsituaties (brandweer, ambulance enzovoort). Indien echter de Kloosterbrug langere tijd niet in gebruik is, kunnen dergelijke noodtoegangen eventueel ook voor het gewone autoverkeer functioneren.

Tenslotte geldt dat uit een oogpunt van bereikbaarheid bij calamiteiten de Kloosterbrug en de brug Asserwijk bij voorkeur niet gelijktijdig geopend moeten zijn.

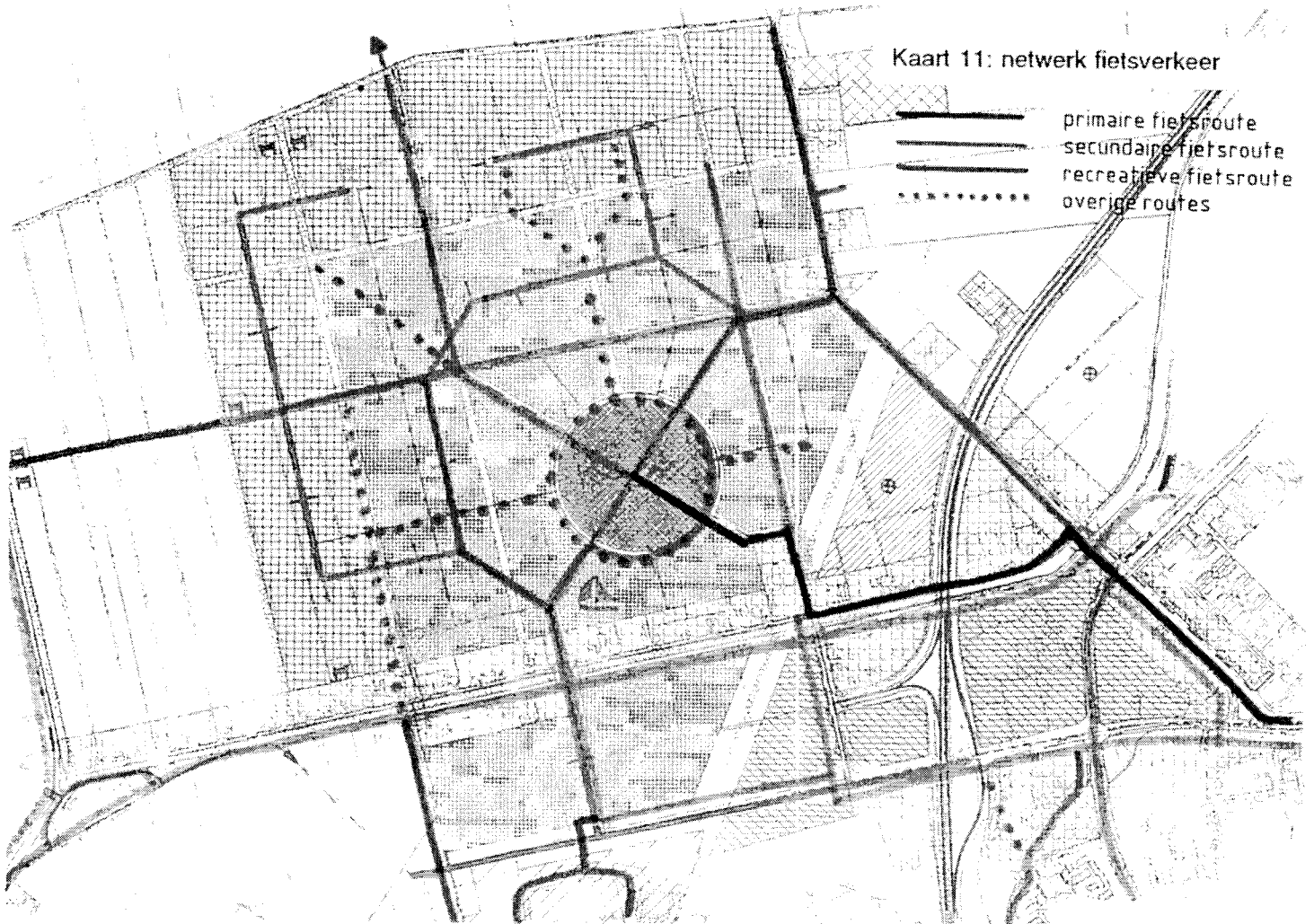
Kaart 10: netwerk openbaar vervoer

-  streekvervoer
-  stadsdienst
-  400 m tot halte
-  alternatieve route



Kaart 11: netwerk fietsverkeer

-  primaire fietsroute
-  secundaire fietsroute
-  recreatieve fietsroute
-  overige routes



2.19.3 Het netwerk openbaar vervoer

Teneinde de automobiliteit te kunnen beperken is het van belang dat er vanaf het begin sprake kan zijn van een goed functionerend openbaar vervoer. Kaart 10 geeft een beeld van de toekomstige ontsluiting per openbaar vervoer.

Lijn 16 VEONN

Lijn 16 van de VEONN heeft een belangrijke regionale functie en zal verder een belangrijke functie kunnen vervullen voor de ontsluiting per openbaar vervoer van Kloosterveen-zuid en een gedeelte van Kloosterveen-noord. Deze lijn, die van het NS- en busstation in de richting Smilde/Oosterwolde loopt, volgt momenteel een route via de Europaweg-west en de Hoofdvaartsweg ZZ. De lijn wordt op werkdagen en zaterdag elk half uur gereden.

Vanwege de krappe dienstregeling is het niet mogelijk dat lijn 16 een routewijziging ondergaat door de nieuwe woonwijk. In feite resteren voor de lijnvoering daarom twee mogelijkheden, namelijk handhaving van de route via de huidige Hoofdvaartsweg ZZ of een verlegging naar de nieuwe N371. Om twee redenen heeft de eerste mogelijkheid de voorkeur:

- De bus zal op de geheel of grotendeels verkeersluwe Hoofdvaartsweg ZZ in de toekomst sneller kunnen rijden dan op de zeer drukke zuidflank met zijn vele verkeerslichten.
- Door de huidige lijnvoering te handhaven zal ook een deel van Kloosterveen-noord binnen de invloedssfeer van de bus vallen (zie ook kaart 10).

Vanzelfsprekend moet men bij het verkeersluw maken van de Hoofdvaartsweg ZZ hiermee voldoende rekening houden.

VEONN lijn 84

Lijn 84 van de VEONN in de richting Veenhuizen/Drachten wordt niet frequent bereden. Daarom kan deze lijn, die via de Hoofdvaartsweg NZ loopt, slechts een aanvullende functie hebben in de ontsluiting van het nieuwe woongebied.

De route zal ter plaatse van de geprojecteerde passantenhaven onderbroken worden. In verband met dit laatste is het nodig een vervangende route te zoeken, waarvoor meerdere oplossingen denkbaar zijn.

Zo kan worden gedacht aan een vrije busbaan ten oosten en ten noorden van het tuincentrum, waar overigens ook de stadsdienst gebruik van kan maken. Teneinde oneigenlijk gebruik onmogelijk te maken moet de busbaan van een bussluis of iets dergelijks worden voorzien. De bus kan vervolgens in Kloosterveen-noord gebruik maken van een deel van de Ringweg.

Stadsdienst fase 1

Een stadsdienst zal vooral een functie hebben om het centrum van de wijk en de woongebieden in Kloosterveen-noord bereikbaar te maken. Kloosterveen-zuid zal immers adequaat worden bediend door het streekvervoer.

Voor een stadsdienst ontstaat de kortste en meest aantrekkelijke route naar en van de wijk door gebruik te maken van het viaduct Hoofdvaartsweg en vervolgens van de reeds genoemde vrije busbaan langs het tuincentrum. Andere mogelijkheden worden overigens in het bestemmingsplan niet geblokkeerd.

Gezien de vorm van Kloosterveen-noord ligt een min of meer cirkelvormige lijnvoering voor de hand. Hierbij kan goed worden aangesloten bij de ontworpen ring van wegen. Uit kaart 10 blijkt, dat praktisch alle woningen in Kloosterveen-noord op een loopafstand van minder dan 400 m van een halte komen te liggen.

Om verplaatsingen per openbaar vervoer te bevorderen is een behoorlijke frequentie nodig. In aansluiting op de huidige stadsdiensten wordt daarom gestreefd naar minimaal een halfuursdienst overdag op werkdagen en zaterdagen en minimaal een uurdienst op zon- en feestdagen.

Stadsdienst fase 2

Uitgaande van de beschreven lijnvoering zullen praktisch alle woningen in fase 2 op een loopafstand van meer dan 400 m van een halte komen te liggen. Er valt dus niet aan te ontkomen om, bij de beschreven lijnvoering in fase 1, een uitbreiding en/of een verlegging van de lijnvoering aan te brengen in fase 2.

2.19.4 Het netwerk fietsverkeer

Naast een goed functionerend openbaar vervoer zal vooral een goed fietsnetwerk een belangrijke voorwaarde zijn om het gebruik van de auto te beperken. Kloosterveen is qua afstand voor fietsers goed bereikbaar: het centrum van de nieuwe wijk ligt op een werkelijke fietsafstand van nog geen 3.500 meter van het hart van de binnenstad. Kaart 11 geeft de opbouw van het fietsnetwerk.

Een goed netwerk voor fietsverkeer voldoet aan de kenmerken zoals die in het onderstaande schema kernachtig zijn weergegeven.

Schema 2. Kenmerken netwerk voor fietsers

kenmerk	toelichting
Samenhang	Er is een samenhangend netwerk, waarin geen schakels ontbreken;
Directheid	Het netwerk biedt voor de fietser zo kort mogelijke routes;
Aantrekkelijkheid	Het netwerk is zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast, dat fietsen aantrekkelijk is;
Veiligheid	Het netwerk is zowel verkeersveilig als sociaal veilig;
Comfort	Het netwerk maakt een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk.

De primaire fietsroute

De primaire fietsroute vormt een belangrijke verbinding tussen het centrum van de wijk en de binnenstad van Assen. Tevens geeft de primaire fietsroute een verbinding met het overige fiets-netwerk van Assen. De primaire fietsroute maakt gebruik van het middelste viaduct in de A28, waardoor een relatief korte verbinding met de binnenstad ontstaat. Ten noorden en ten oosten van het tuincentrum valt het tracé van de primaire route samen met de vrije busbaan.

De primaire fietsroute loopt langs de Hoofdvaartsweg NZ en vervolgens langs de Vaart NZ, wegen met relatief veel woningen. Daarmee is er een gunstige uitgangspositie voor het creëren van een sociaal-veilige route.

Een zeer belangrijk aandachtspunt is de wijze waarop de primaire fietsroute de Europaweg zal kruisen. Hiervoor zijn twee mogelijkheden:

- gelijkvloers, beveiligd met verkeerslichten;
- ongelijkvloers met een tunnel.

Een en ander moet worden uitgewerkt buiten het plangebied.

Secundaire fietsroutes

In het woongebied zijn enige secundaire fietsroutes aangegeven, met als functie het verzamelen en verdelen van fietsverkeer in het woongebied. Tevens geven de meeste van deze routes een korte verbinding met het centrum van de wijk en met de bruggen over de Drentsche Hoofdvaart. In het netwerk van secundaire fietsroutes speelt de huidige Doorninweg een belangrijke rol.

Verder zijn secundaire fietsroutes aangegeven die een verbinding geven met de omgeving voor bijvoorbeeld woon-werk verkeer en scholieren.

Recreatieve fietsroutes

Er zijn op kaart 11 verder recreatieve routes aangegeven, die de belangrijkste verbindingen met het landelijke gebied verzorgen. Essentieel is, dat er een goede en veilige verbinding ontstaat met het recreatiegebied Baggelhuizen en met het Bosproject.

Specifieke voorzieningen voor fietsers

Ten behoeve van voetgangers en fietsers is de aanleg van een aparte brug voorzien nabij de hoogspanningsleidingen.

Op wegen met de functie ontsluiten (type 2) mogen zich in langsrichting geen fietsers op de hoofdrijbaan bevinden. Afhankelijk van de specifieke situatie zijn er fietsstroken dan wel vrijliggende fietspaden nodig indien er geen mogelijkheden zijn om het fietsverkeer via aanliggende woonstraten of ventwegen af te wikkelen.

In het verblijfsgebied zelf mengt de fietser zich met het overige verkeer. De aanleg van specifieke fietsvoorzieningen is hier derhalve in het algemeen niet aan de orde. Wel kan hier en daar de aanleg van stukjes fietspad nodig zijn om kortsluitingen te realiseren. De op kaart 11 aangegeven secundaire fietsroutes en routes in het verblijfsgebied dienen dan ook niet zonder meer als fietspad te worden opgevat.

Het is van belang dat het centrum van de wijk, de Kloosterveste, fijnmazig toegankelijk is voor fietsers en voetgangers. Naast de twee toegangen die ook voor autoverkeer beschikbaar zijn, dienen er minimaal twee toegangen te komen die alleen door voetgangers en fietsers gebruikt kunnen worden.

2.20 Geluidhinder

2.20.1 Wegverkeerslawaaï

Met als basis de verkeersstructuur en de verkeersintensiteiten uit paragraaf 2.19 komen de akoestische aspecten aan de orde. In bijlage 2 zijn de resultaten van berekeningen opgenomen.

Zones langs wegen

Volgens artikel 74 van de Wet geluidhinder bevinden zich langs wegen zones. Binnen deze zogenaamde "geluidszones" gelden bepaalde normen voor de geluidsbelasting als gevolg van wegverkeer. Daarom moet bij de voorbereiding van bestemmingsplannen binnen deze zones akoestisch onderzoek worden verricht.

Binnen stedelijk gebied heeft deze zone een breedte van 200 meter voor een weg met een of twee rijstroken. Voor wegen met meer rijstroken is de breedte op 350 meter gesteld.

Buiten het stedelijk gebied geldt een breedte van 250 meter voor een weg met een of twee rijstroken en van 400 meter voor een weg met drie of vier rijstroken. Deze laatste situatie doet zich voor ten aanzien van de A28. Een klein deel van de geprojecteerde woonbebouwing blijkt nog juist binnen de geluidszone van de A28 te liggen.

Wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied en wegen waarvoor een maximum snelheid geldt van 30 km/uur hebben op grond van artikel 74 lid 2 geen geluidszone. Toetsing aan de Wet geluidhinder is op dit soort wegen dus niet nodig.

Hoewel nu nog buiten de bebouwde kom gelegen wordt de toekomstige woonuitbreiding vanzelfsprekend beschouwd als "stedelijk gebied" in de zin van de Wet geluidhinder.

Toelaatbare geluidsbelasting in nieuwe situaties

In nieuwe situaties (bebouwing en/of weg geprojecteerd) mag de gevelbelasting van geluidsgevoelige bebouwing in stedelijk gebied in principe niet hoger zijn dan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Dit geldt zowel voor woningen als voor andere geluidsgevoelige bebouwing, zoals basisscholen.

In een aantal gevallen is volgens de Wet geluidhinder ontheffing mogelijk tot een hogere grenswaarde. Onder meer stedenbouwkundige, landschappelijke en/of financiële aspecten kunnen daartoe aanleiding zijn.

Voor de hoogst toelaatbare gevelbelasting met ontheffing is onder meer de vraag van belang of woning en weg beide nieuw zijn of slechts één van beide. In het eerste geval is ontheffing tot maximaal 60 dB(A) mogelijk in stedelijk gebied, in de beide andere gevallen is eventueel ontheffing mogelijk tot maximaal 65 dB(A). De Wet geluidhinder regelt voorts het hoogst toelaatbare binnenniveau.

Toelaatbare geluidsbelasting in bestaande situaties

Voor bestaande situaties (bebouwing en weg aanwezig) geldt een grenswaarde van 55 dB(A). In geval van reconstructie gelden andere normen.

Onder bepaalde voorwaarden kan ontheffing worden verkregen tot hogere waarden.

Globaal bestemmingsplan en Wet geluidhinder

Bij de voorbereiding van bestemmingsplannen is het instellen van een akoestisch onderzoek verplicht binnen de in de Wet geluidhinder aangegeven zones langs wegen. Deze verplichting geldt dus ook voor een ex artikel 11 WRO uit te werken, zogenaamd "globaal plan".

In principe behoeft vervolgens voornamelijk pas bij het opstellen van uitwerkingsplannen te worden aangetoond dat wordt voldaan aan de Wet geluidhinder. Immers, in het ex artikel 11 uit te werken "moederplan" worden aard en omvang van bebouwing en wegen

nog niet juridisch vastgelegd. Wel moet het "moederplan" aangeven aan welke normen men moet voldoen bij het opstellen van uitwerkingsplannen. Indien men bij het opstellen van uitwerkingsplannen gebruik wil maken van zogenaamde "hogere waarden" moet de ontheffing zijn verleend vóór het vaststellen van het globale bestemmingsplan.

Geluidhinder vanwege de A28

In tabel 3 zijn de resultaten opgenomen van de berekeningen met betrekking tot de A28. Afhankelijk van rijsnelheden en asfaltverharding ligt de lijn van 50 dB(A) op een afstand van 328 tot 585 meter uit de as van de weg indien geen geluidbeperkende voorzieningen worden getroffen.

Tabel 3. 50 en 55 dB(A) geluidcontouren A28

weg	intensiteit mvt/etm	snelheid	verharding DAB*) geluidcontouren in m		verharding ZOAB**) geluidcontouren in m	
			50 dB(A)	55 dB(A)	50 dB(A)	55 dB(A)
A28	27.500	115/90	585	314	411	214
A28	27.500	100/80	471	249	328	167

*) dicht asfaltbeton

**) zeer open asfaltbeton

De minimale afstand van geprojecteerde bebouwing tot de A28 is ongeveer 300 meter. Een en ander betekent, dat zonder nadere maatregelen in een klein deel van het woongebied de voorkeursgrenswaarde zou worden overschreden. Door het treffen van geluidbeperkende voorzieningen in de zone onder de hoogspanningsleidingen moet worden bereikt dat in het woongebied wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Een en ander zal verder worden uitgewerkt in het kader van uitwerkingsplannen.

Geluidbeperkende maatregelen in Kloosterveen-zuid

Langs de verlegde N371 en langs de Kloosterweg is het treffen van geluidbeperkende voorzieningen nodig. Wordt dit achterwege gelaten, dan moet men rekenen op een bebouwingsvrije afstand van 158 meter langs het oostelijk deel van de N371 en van 94 meter ter weerszijden van de Kloosterweg (zie ook tabel 4). Bij de berekeningen is uitgegaan van een rijsnelheid van 50 km/uur, omdat deze weg ter plaatse van de nieuwe woonwijk binnen het stedelijk gebied van Assen komt te liggen.

Als geluidbeperkende maatregel zal de N371 ter plaatse verdiept worden aangelegd (1 meter beneden maaiveld). Ook een deel van de Kloosterweg zal hierdoor verdiept moeten worden aangelegd.

Aanvullend zijn geluidbeperkende maatregelen nodig, bijvoorbeeld in de vorm van aarden wallen. Uit een berekening met rekenmethode II is gebleken, dat door toepassing van (bijvoorbeeld) een aarden wal met een talud van 1:2 en een hoogte van 2,5 meter boven maaiveld de 50 dB(A)-contour langs het oostelijk deel van de N371 op een afstand van ongeveer 60 meter komt te liggen.

In het kader van een uitwerkingsplan zal het ontwerp van de geluidbeperkende voorzieningen nader gestalte moeten krijgen.

Geluidhinder langs de wegen in Kloosterveen-noord

In principe wordt langs de wegen in Kloosterveen-noord een bebouwingsvrije zone aangehouden, met andere woorden: in het woongebied ten noorden van de Kloosterbrug komen uit stedenbouwkundige overwegingen geen geluidbeperkende voorzieningen. In tabel 4 is de berekende bebouwingsvrije afstand tot de wegas aangegeven.

Tabel 4. 50 en 55 dB(A) geluidcontouren Kloosterveen 1e en 2e fase

wegvak	fase 1			fase 2		
	geluidcontouren in m			geluidcontouren in meters		
	intensiteit mvt/etm	50 dB(A)	55 dB(A)	Intensiteit mvt/etm	50 dB(A)	55 dB(A)
B	30.200	158	79	28.500	152	76
C	16.700	115	55	17.200	120	57
D	15.050	94	45	13.500	85	41
E	13.450	85	41	11.900	82	39
F	9.050	39	18	10.200	54	26
G	7.500	35	16	5.400	28	12
H	5.400	28	12	4.300	24	11
I	4.100	44	20	2.350	30	13
J	3.600	21	9	2.750	18	7
K	2.700	18	7	3.850	22	9
L	1.450	11	3	5.750	29	13
M	1.350	11	3	10.950	56	26
N	2.500	23	10	3.050	26	11
O	1.900	19	8	1.750	18	8
P	2.600	24	11	1.050	13	4
Q	4.050	31	14	2.200	21	9
R	6.250	41	19	4.050	31	14
S	1.750	12	4	5.050	27	12
T	1.150	10	-	11.700	81	39
U				12.300	82	39
V	1.150	10	-	5.450	28	13
W				4.300	24	11
X				2.950	19	8
Y	1.050	8	-	4.200	24	10
Z				3.250	20	8
AA				2.150	15	6
AB				0	-	-
AC				3.150	19	8
AD				3.150	19	8
AE				2.050	15	5
AF				1.350	11	3

De berekeningen zijn uitgevoerd met rekenmethode I, waarbij ten aanzien van de verharding in het algemeen is uitgegaan van asfalt. Slechts voor wegvak I is uitgegaan van klinkers. Langs de wegvakken met de codering D, E, R, Q, P, O, N, T en U is een hoger percentage vrachtverkeer aangehouden dan op de overige wegen. De berekeningen geven de situatie weer indien geen geluidbeperkende maatregelen worden getroffen. Ten aanzien van de intensiteiten is tabel 2 gehanteerd, de codering van de wegvakken is op kaart 9 te vinden.

Formeel behoeft in het kader van de Wet geluidhinder slechts 10 jaar vooruit te worden gekeken. In dat geval kan het probleem ontstaan dat er in akoestische zin onvoldoende

ruimte is voor latere uitbreidingen. Om die reden is in tabel 4 ook de akoestische ruimte aangegeven die in fase 2 nodig zal zijn.

Ontheffing

In een aantal gevallen ontstaan langs de wegen in de nieuwe woonwijk vrij grote bebouwingsvrije afstanden. Verkeerskundig is dat ongewenst, omdat een dergelijke situatie uitnodigt tot het rijden met te hoge snelheden. Ook stedenbouwkundig en exploitatietechnisch is deze situatie niet bevredigend.

Daarom zal voor de situatie in het nieuwe woongebied ontheffing worden aangevraagd tot een waarde van maximaal 55 dB(A). De te vragen ontheffing heeft betrekking op woningen langs:

- de Kloosterweg (wegvak D en E);
- op de wegen die deel uitmaken van de Ringweg (wegvakken F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R);
- de tweede hoofdontsluiting (wegvak T en U);
- de wegen die fase 2 ontsluiten (wegvakken S, Y en V).

Geluidhinder in de woongebieden

Zoals al vermeld, is het de bedoeling de eigenlijke woongebieden als 30 km-zone aan te wijzen. Toetsing aan de Wet geluidhinder is in die gevallen niet nodig.

Bestaande bebouwing

De bestaande bebouwing langs de Hoofdvaartsweg NZ kent in de huidige situatie gevelbelastingen tot ongeveer 60 dB(A), zie tabel 5.

Tabel 5. Geluidbelasting in dB(A) Hoofdvaartsweg ZZ (nrs. 117 en 119) en NZ (nrs. 126 en 130)

weg	intensiteit mvt/etmaal	nr 117	nr 119	nr 126	nr 130
N371 huidige situatie	12.500	65	64	59	60
Wegvak E toekomstige situatie	13.450	49	49	51	52

De Hoofdvaartsweg NZ zal verkeersluw worden. Bovendien zal de geluidhinder aanzienlijk verminderen door de verlegging van de N371 (zie tabel 5).

Evenwel ondervinden in de toekomstige situatie de woningen Hoofdvaartsweg 126 en 130, ten oosten en ten westen van de Kloosterweg, een gevelbelasting van iets meer dan 50 dB(A) als gevolg van deze nieuwe weg. Daarom zal voor deze 2 woningen ontheffing worden aangevraagd tot 51 dB(A), respectievelijk 52 dB(A).

Voor bepaalde woningen langs de Hoofdvaartsweg ZZ bedraagt de huidige gevelbelasting 65 dB(A). De woningen aan de Hoofdvaartsweg ZZ krijgen te maken met een zeer aanzienlijke verbetering van het akoestische klimaat. Deze weg zal in het plangebied immers verkeersluw worden. Ook voor de bestaande woningen Hoofdvaartsweg ZZ 117 en 119, ter weerszijden van de Kloosterweg, zal de voorkeursgrenswaarde niet worden overschreden.

Voor de bestaande woningen Asserwijk 1 en Asserwijk 40 is een gevelbelasting berekend van 55 dB(A), respectievelijk 53 dB(A) indien wegvak U is aangelegd (tabel 6). Voor deze 2 situaties zal ontheffing tot deze waarden worden aangevraagd.

Tabel 6. Geluidbelasting in dB(A) Asserwijk nrs. 1, 40, 42 en 44

weg	intensiteit mvt/etmaal	nr 1	nr 40	nr 42	nr 44
Asserwijk huidige situatie	800	46	48	46	50
Wegvak U toekomstige situatie	12.300	55	53	46	44

2.20.2 Trafostation

Aan de Asserwijk bevindt zich een trafostation. Als uitvloeisel van de Wet geluidhinder heeft de gemeenteraad in augustus 1986 rond dit trafostation een zone vastgesteld waarbuiten de geluidhinder niet meer dan 50 dB(A) mag bedragen. Deze contour ligt buiten het plangebied.

Het geluid van het trafostation heeft echter een zogenaamd tonaal karakter, hetgeen extra hinder veroorzaakt. Bij het projecteren van geluidgevoelige bebouwing in de omgeving van het trafostation en met name bij de situering van geluidgevoelige ruimten zal met dat effect rekening moeten worden gehouden.

2.20.3 Invloed van motorcrossterrein en TT-circuit

In het MER zijn op kaart 5.20 de geluidcontouren aangegeven van zowel het motorcross-terrein op het heidegebied Baggelhuizen als van het TT-circuit.

Motorcrossterrein

Uit de kaart blijkt dat het grootste deel van het plangebied binnen de 50 dB(A)-contour rond het huidige motorcrossterrein Baggelhuizen ligt. Kloosterveen-zuid ligt zelfs grotendeels binnen een lijn van 60 dB(A).

Het gebruik van het heidegebied Baggelhuizen als motorcrossterrein is echter planologisch al niet meer mogelijk en wordt slechts gedoogd. Een verplaatsing van het motorcrossterrein is in voorbereiding. De verplaatsing zal in ieder geval zijn beslag moeten hebben voordat de eerste woning in Kloosterveen wordt betrokken. Dat zal vermoedelijk eind 1997 het geval zijn.

TT-circuit

Volgens kaart 5.20 van het MER ligt de nieuwe woonwijk buiten de 50 dB(A)-contour rond het TT-circuit. Het circuit valt momenteel niet onder de categorie inrichtingen die op grond van artikel 41 van de Wet geluidhinder van een geluidszonering moeten worden voorzien.

De raad van de gemeente Assen heeft in december 1993 uitgesproken dat het TT-circuit een permanente status krijgt. Voor het verlenen van een vergunning ingevolge de Wet milieubeheer wordt echter uitgegaan van een bestaande inrichting. Dat betekent dat het TT-circuit een geluidszone van rechtswege heeft. Momenteel is onderzoek gaande naar de exacte ligging van de 50 en 55 dB(A)-geluidcontouren.

Mogelijkerwijs komt de 55 dB(A)-contour, als gevolg van een intensiever gebruik van het circuit en het moeten toepassen van een toeslag van 5 dB(A), over (een deel van) Kloosterveen-zuid te liggen. Dit heeft consequenties voor de woningbouw in dat deel van Kloosterveen. De uitkomsten van het onderzoek zijn echter eerst in december 1996 bekend.

2.20.4 Invloed van de helikopteropstapplaats

Zoals bekend zal op een afstand van ongeveer 2,5 kilometer ten noorden van het plangebied een helikopteropstapplaats worden gerealiseerd. Het is de bedoeling dat militairen vanuit de kazerne daar naar toe lopen. Vervolgens zullen de helikopters met een wijde boog naar het oefenterrein De Haar vliegen. De gemeente Assen heeft met Defensie de afspraak gemaakt dat de helikopters niet over bestaand of toekomstig woongebied, zoals Kloosterveen, zullen vliegen.

2.21 Bodemverontreiniging

In de kwaliteit van de bodem manifesteert zich het agrarisch gebruik (overwegend akkerbouw) in de vorm van het voorkomen van mestresiduen en gewasbeschermingsmiddelen.

Voor een groot deel van het plangebied heeft inmiddels onderzoek naar mogelijke bodemverontreiniging plaatsgevonden. Tot nu toe is slechts op twee plekken materiaal van onbekende herkomst aangetroffen, dat te zijner tijd moet worden verwijderd. Het gaat om een plek achter de percelen Hoofdvaartsweg NZ 120/122 en een plek langs het westelijke deel van de Domeinweg.

Bij het opstellen van uitwerkingsplannen zal aanvullend bodemonderzoek plaatsvinden.

2.22 Duurzame stedenbouw

Het afgelopen decennium heeft men ervaren dat de omgang met natuurlijke hulpbronnen en met lokale ecosystemen problemen kan opleveren voor zowel een duurzaam menselijk leven op aarde als voor de kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving. In het eerste Nationaal Milieubeleidsplan uit 1988 zijn belangrijke aanzetten gegeven voor het milieubeleid. Het voorgestane beleid is niet alleen relevant voor de sectorale onderdelen, maar ook voor het "inbouwen in het gewone werk", zoals een recente nota van het Ministerie van VROM het noemt. Het bouwen en beheren van steden is in dit verband van bijzondere betekenis. De stad wordt door velen gezien als een bron van milieuproblemen. De vraag is of de stad ook een bron van oplossingen is.

Het begrip "duurzaamheid" speelt een belangrijke rol in het denken over de milieuproblematiek. Duurzame stedenbouw kan worden gedefinieerd als het bouwen en het inrichten van de gebouwde omgeving op een wijze die voorziet in de behoeften van de huidige generatie, zonder daarmee de mogelijkheden te schaden van toekomstige generaties om te voorzien in hun behoeften.

Gezien het milieubeleid van de gemeente zal aan de begrippen duurzame stedenbouw en duurzame bouw op een krachtadige wijze invulling worden gegeven. Vooral bij het ontwerp, de inrichting en het beheer van een gloednieuwe wijk kunnen duurzaamheidsprincipes optimaal worden doorgevoerd. Op diverse plaatsen in deze plantoelichting

(bijvoorbeeld als het over verkeer, landschap, water etcetera gaat), is uitgegaan van bedoelde principes. Deze moeten hun doorwerking krijgen in de verdere uitwerking van dit bestemmingsplan.

Ook in het "voortraject" hebben milieu-overwegingen al een belangrijke rol gespeeld. Er zijn reeds besluiten genomen over:

- de uitbreidingsrichting van Assen.
De gekozen uitbreiding in westelijke richting (Kloosterveen) scoort uit een oogpunt van milieu in totaliteit beter dan een noordelijke uitbreiding (Messchenveld);
- de situering van het woongebied.
De gekozen situering geeft een compacte stadsuitleg en is nagenoeg volledig in overeenstemming met het meest milieuvriendelijke alternatief uit het MER;
- de verkeersstructuur.
Mede vanuit het concept van "duurzaam veilig" is gekozen voor een verkeersstructuur die aantrekkelijk is voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer.

In het bestemmingsplan zijn deze beslissingen nog eens vastgelegd. Het gekozen karakter van het bestemmingsplan, een globaal en nader uit te werken plan, leent zich echter niet voor verdergaande concrete beslissingen. Zo wordt bijvoorbeeld in het globale plan de verkaveling nog niet vastgelegd.

Evenwel wordt in hoofdstuk 4 van dit bestemmingsplan reeds aangegeven dat en hoe duurzaamheid een belangrijke rol heeft gespeeld bij het bepalen van de stedenbouwkundige hoofdstructuur, de basis voor de uitwerkingsplannen. Vooral bij het opstellen van de diverse uitwerkingsplannen en vervolgens bij het ontwikkelen van concrete bouw- en beheersplannen volgt de verdere concrete invulling. Daarbij worden ook de aanbevelingen betrokken uit het rapport Ontwerpprincipes duurzame stedenbouw van het ministerie van VROM (2 delen, juli 1994).

Bij de invulling van Kloosterveen I is verder vanzelfsprekend ook de nota Duurzaam bouwen in de Gemeente Assen (Tweede gewijzigde herdruk mei 1995) van belang. In die nota wordt met name ingegaan op duurzaam bouwen bij concrete bouwprojecten, dus op een abstractieniveau lager dan dit globaal bestemmingsplan. Tenslotte wordt in dit verband het MER genoemd, dat tal van aanbevelingen voor een duurzame ontwikkeling bevat.

2.23 Energievoorziening

Zowel uit milieu-overwegingen als uit financieel oogpunt is het gewenst tijdig aandacht te besteden aan het aspect energiebehoefte en aan de verschillende opties om daarin te voorzien. Het energiebedrijf EGD Midden Drenthe verricht in verband daarmee een studie naar de meest optimale energievoorziening. Met name de toepassing van warmtekrachtkoppeling (wkk) wordt onderzocht. Daarbij worden clusters van circa 400 woningen van warmte (warm water) voorzien door één wkk-centrale. Om de kwetsbaarheid te verkleinen worden wkk-centrales met elkaar verbonden zodat steeds voldoende warm water beschikbaar is, ook als een centrale uitvalt. Bij toepassing hiervan wordt in die woonbuurten geen gasnet aangelegd. Studies wijzen uit, dat een grote besparing op energiegebruik mogelijk is. De studies van het EGD zijn evenwel nog niet afgerond. Onder meer de financiële gevolgen vergen nog nader onderzoek.

Vanwege de grote energiebesparingen verdient invoering van het systeem zeker aanbeveling. Gelet op het voorgaande kunnen in het kader van dit bestemmingsplan echter nog geen beslissingen worden genomen over toepassing van wkk. Bij het afwegen van de vraag of en zo ja, op welke schaal toepassing hiervan zal plaatsvinden wordt ook gekeken naar de mogelijke financiële gevolgen en risico's. Uitgangspunt is in ieder geval dat een en ander voor de consument kostenneutraal moet zijn. Een andere belangrijke afwegingsfactor is de technische betrouwbaarheid. Invoering op grotere schaal zal slechts plaatsvinden als blijkt dat het systeem voldoende bedrijfszeker is.

2.24 Sociale veiligheid

De bijzondere aandacht die het afgelopen decennium is ontstaan voor het onderwerp (seksueel) geweld tegen mensen heeft ook geleid tot een kritische beschouwing van het ruimtelijk beleid.

De indeling van de ruimte kan sociale onveiligheid in de hand werken. Hoewel het probleem (seksueel) geweld zeer complex is en niet op te lossen is met ruimtelijke maatregelen alleen, kunnen ze wel preventief werken en onveiligheidsgevoelens verminderen.

Om vorenstaande redenen heeft de gemeenteraad in mei 1989 een aantal uitgangspunten met betrekking tot de sociale veiligheid vastgesteld. Ieder plan, dat op de ruimtelijke inrichting betrekking heeft, dient aan deze uitgangspunten getoetst te worden.

Voor wat Kloosterveen I betreft gaat het met name om:

- de sociale veiligheid rondom de woning;
- de situatie rondom woningblokken;
- de situering van telefooncellen en brievenbussen;
- de sociale veiligheid met betrekking tot groenvoorzieningen;
- aspecten die met verkeer en vervoer te maken hebben (veilige routes, situeringabri's etcetera).

Voor meer details wordt verwezen naar de vastgestelde uitgangspunten. Bij de verdere planuitwerking en bij concrete bouwplannen dient met deze uitgangspunten rekening te worden gehouden. Essentieel in dit verband is het realiseren van minimaal één sociaal-veilige hoofdroute tussen de nieuwe wijk en de binnenstad.

3 UITGANGSPUNTEN

3.1 Inleiding

In het hoofdstuk "planbeschrijving" van het Structuurplan Kloosterveen is een onderscheid gemaakt naar de "hardheid" van uitspraken. Het hoofdstuk bevat 28 (genummerde) structurerende uitspraken, die als randvoorwaarde gelden bij de uitwerking van het structuurplan in bestemmingsplannen. Afwijking daarvan kan slechts plaatsvinden na raadpleging van de raadscommissie door Burgemeester en Wethouders. Daarnaast kent de planbeschrijving van het structuurplan een groot aantal indicatieve uitspraken, die richting geven aan de uitwerking, met behoud van bijstellingsmogelijkheden ook nadat het Structuurplan Kloosterveen is vastgesteld.

Een van de structurerende uitspraken van het structuurplan houdt in dat de uitgangspunten voor het bestemmingsplan worden gevormd door de structurerende en indicatieve uitspraken.

De indicatieve uitspraken zijn, evenals andere teksten uit de planbeschrijving van het structuurplan, meegenomen in de hoofdstukken 2 en 4 van deze toelichting.

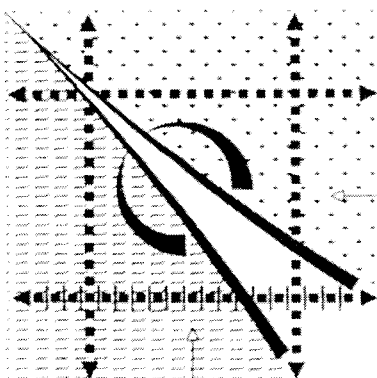
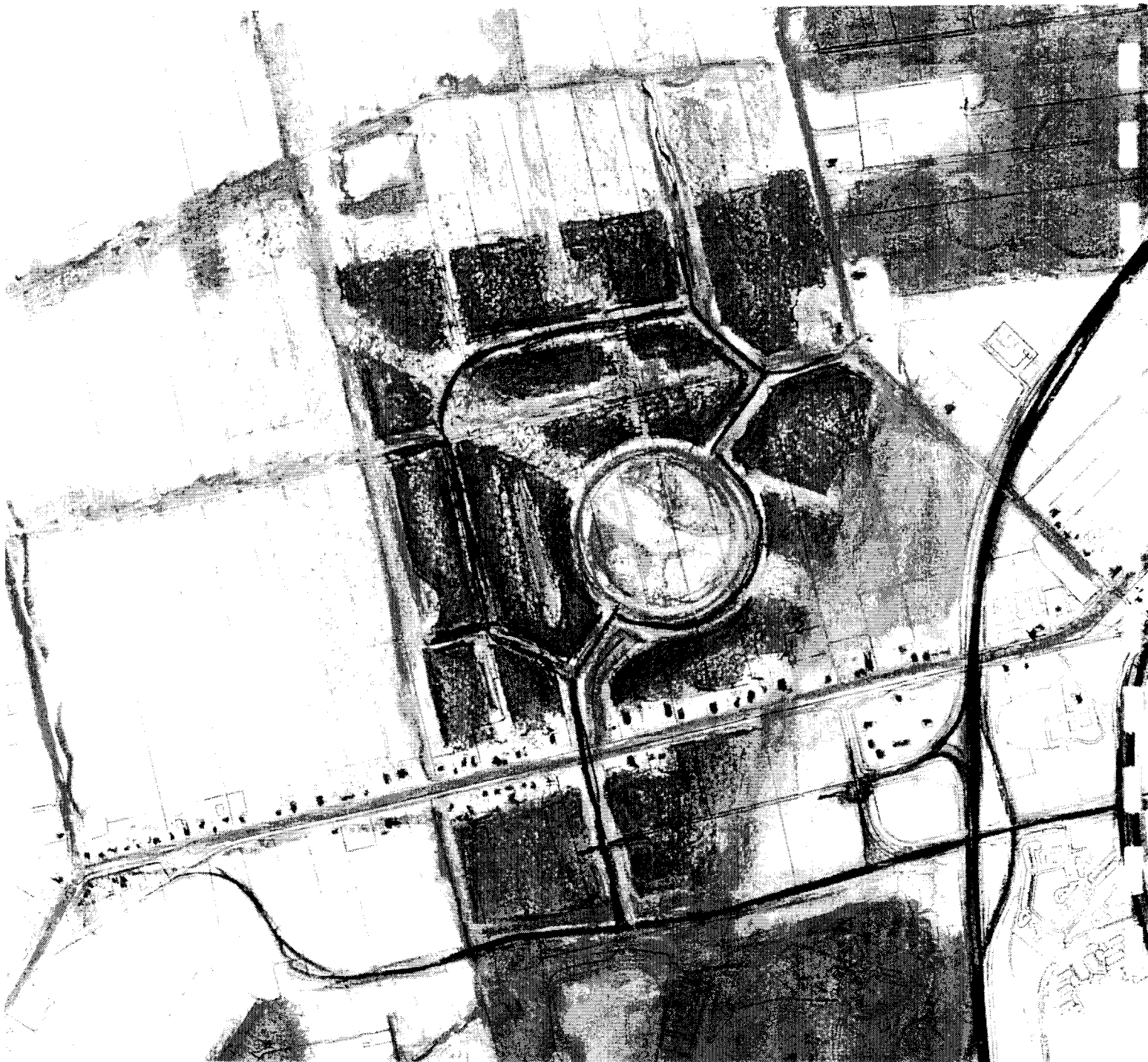
De structurerende uitspraken worden, voorzover relevant voor het onderhavige bestemmingsplan Kloosterveen I, in dit hoofdstuk verwoord. Het "voorzover relevant" doelt op het feit dat een aantal uitspraken (of delen daarvan) in het structuurplan betrekking heeft op Kloosterveen II of op het zogenaamde Tussengebied (zie ook paragraaf 1.1). Deze uitspraken (of delen daarvan) zijn dus van belang voor die nog op te stellen bestemmingsplannen. Bij de nummering van de uitspraken is het oorspronkelijke nummer uit het structuurplan tussen haakjes geplaatst.

3.2 Uitgangspunten

1. (1) De Drentsche Hoofdvaart en de Asserwijk blijven als watergang gehandhaafd. Tevens blijft de vaarfunctie van de Drentsche Hoofdvaart in stand.
2. (2) Het beleid is gericht op handhaving van de bestaande bebouwing en van de bestaande functies langs de Drentsche Hoofdvaart. Verder is een verdichting van het bebouwingslint mogelijk. Hiermee worden geen bindende uitspraken gedaan over individuele panden en percelen.
3. (5) Het centrum van de wijk krijgt een eigen, van de omgeving afwijkende vormgeving en is het domein van de voetganger.
4. (6) Door de nieuwe woonwijk komt een autovrije zone die onder meer een recreatieve functie zal vervullen.
5. (7) Binnen het woongebied komen er deels gebieden met een overheersend "groen" karakter en deels komen er gebieden waarin het thema "water" een belangrijke rol speelt.
6. (8) Er komen, zowel in als buiten het woongebied, recreatieve routes en zones.
7. (11) De winkels, scholen en andere voorzieningen worden zoveel mogelijk gebundeld tot één centrum. Dit centrum van de wijk dient te worden gesitueerd in het gebied tussen de Drentsche Hoofdvaart en de Domeinwijk, bij voorkeur ten oosten van de nieuwe brug over de Drentsche Hoofdvaart.

8. (13) De woonwijk Kloosterveen wordt bereikbaar gemaakt via een hoofdontsluiting, die de A28 kruist ter plaatse van het viaduct Balkenweg en die de Drentsche Hoofdvaart kruist middels een nieuwe brug.
Deze hoofdontsluiting, de zogenaamde "zuidflank", komt ongeveer te lopen zoals is aangegeven op de plankaart van het Structuurplan Kloosterveen.
De nieuwe brug, die toegankelijk is voor alle verkeerssoorten, komt te liggen in het gebied tussen de percelen Hoofdvaartsweg NZ 126 en Hoofdvaartsweg NZ 130, op een zodanige wijze dat er zo min mogelijk overlast voor deze beide percelen zal ontstaan.
Aanleg van de zuidflank is voorzien in het begin van fase 1.
9. (14) De woonwijk Kloosterveen wordt te zijner tijd tevens bereikbaar gemaakt via een tweede hoofdontsluiting, waarvan het tracé nog moet worden vastgesteld.
De bestaande weg Asserwijk zal geen deel uitmaken van de hoofdontsluiting van de wijk Kloosterveen.
10. (15) Fietzers en voetgangers kunnen gebruik maken van de huidige brug Asserwijk, van de nieuwe centraal gelegen brug voor alle verkeer en van een fiets-/voetbrug die ongeveer halverwege beide eerdergenoemde bruggen wordt gebouwd.
11. (16) De Hoofdvaartsweg ZZ zal ter plaatse van de nieuwe woonwijk geen onderdeel meer uitmaken van het "regionale wegennet". De N371 zal daarom worden omgelegd volgens een zuidelijk gelegen tracé, waarbij een bundeling plaatsvindt met de zuidflank.
12. (22) In het woongebied ten noorden van de Drentsche Hoofdvaart dient een jachthaven, c.q. een passantenhaven te komen. Deze haven dient een bijdrage te leveren in de belevingswaarde van het betrokken gebied.
13. (23) Binnen het te ontwikkelen gebied moet voldoende berging aanwezig zijn om de versnelde afvoer van water van verhardingen te bergen.
De bestaande gemalen voor het zuidelijke en het noordelijke deel van Kloosterveen worden qua capaciteit niet aangepast. Bij de ontwikkeling van Kloosterveen moet rekening worden gehouden met te handhaven agrarische gebieden en de daarbij behorende eisen van drooglegging.
14. (24) De drooglegging vindt plaats door middel van slotenstelsels en drainages, zodanig dat voldaan wordt aan de daaraan te stellen eisen voor de verschillende functies.
15. (25) Aanleg van de riolering zal conform de voorwaarden van het Zuiveringsschap plaatsvinden volgens het zogenaamde verbeterd gescheiden stelsel.
16. (26) In de zone ter weerszijden van de hoogspanningsleidingen en in een zone langs de zuidzijde van het plangebied komt een gronddepot voor overtollige grond. Dit gronddepot krijgt uiteindelijk mede een recreatieve functie.

Kaart 12: stedenbouwkundige hoofdstructuur



Figuur 4: stedenbouwkundige principes



De uitwerkingsprincipes zijn:

- e. een fijnmazig fietsnetwerk en concentreren autoverkeer;
- f. beeldvorming langs de hoofdstructuur en de openbare ruimte;
- g. eigen karakter per woonbuurt;
- h. variatie in de randen van de wijk, inspelen op de omgeving;
- i. ecologische stedenbouw en duurzaam veilig (verkeer).

- a. de Kloosterveste, het centrum van de wijk (figuur 5)

De vorm van het centrum en relatie met de omgeving

In de hoofdstructuur van de woonwijk Kloosterveen is gekozen voor één centrale plek, het centrum, waarbinnen diverse voorzieningen en woonvormen geconcentreerd en gecombineerd zullen worden. Een specifieke plek met een geheel eigen karakter, qua vormgeving en functies sterk afwijkend van de rest van de wijk. Om dit afwijkende eigen karakter te benadrukken wordt het centrum omsloten door een cirkelvormige gracht. Aan de buitenkant van deze gracht loopt een weg die onderdeel is van het verblijfsgebied (figuur 6). Het zuidoostelijke deel daarvan is tevens onderdeel van de zogenaamde Ringweg (zie 2.19) en wordt daarom uitgevoerd in asfalt. Het noordwestelijke deel, dat plaatselijk wordt onderbroken door de autovrije zone, wordt uitgevoerd in klinkers.

De cirkelvorm van de gracht kan worden versterkt door een vrij stedelijke bebouwingsrand langs de weg aan de buitenzijde van de gracht. Hierdoor ontstaat een contrast met de meer gevarieerde bebouwing aan de binnenkant van de gracht, die overigens plaatselijk ook een stedelijk karakter kan krijgen. Het centrum heeft een straal van circa 200 meter.

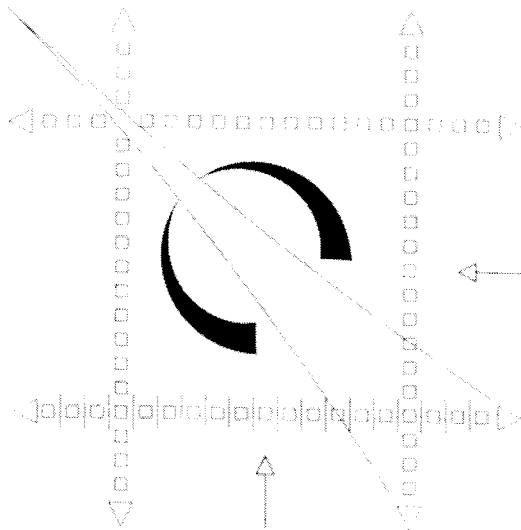
De Ringweg en verschillende fiets- en wandelpaden in de woonwijk leiden naar de Kloosterveste. De fietser en de wandelaar kunnen op minimaal vier plaatsen de gracht oversteken en de Kloosterveste doorkruisen. De automobilist kan vanaf de Ringweg op twee plaatsen de gracht oversteken maar moet vervolgens direct parkeren op een centrale parkeerplaats in de randen van de Kloosterveste. Het centrum is derhalve vanuit de hele wijk zowel met de auto als op de fiets of te voet goed bereikbaar. Het is door de duidelijke cirkelvorm bovendien goed herkenbaar.

Het karakter van het centrum

Binnen de gracht worden het beeld en de sfeer nagestreefd van oude Nederlandse binnensteden. Voor de Kloosterveste vormt de structuur van de historische binnenstad van Assen (kaart 13), uit de periode voor de grote ingrepen van rond 1960, uitgangspunt. Kenmerkend was het patroon van smalle straten afgewisseld met open ruimtes. De stad groeide langzaam. Hierdoor ontstond een gevarieerd straatbeeld met architectuur uit verschillende periodes.

In de Kloosterveste worden ruimtelijke elementen uit het verleden gecombineerd met functies en vormgeving uit de huidige tijd. Uitgangspunt is het creëren van een ruimtelijk gevarieerd en levendig, maar ook samenhangend straatbeeld. Een gebied waar zowel overdag als 's avonds activiteiten plaatsvinden. Dit wordt onder andere bereikt door verschillende functies te mengen. Hierdoor wordt ook het veilig voelen en de veiligheid (verkeers- en sociale veiligheid) op straat vergroot.

Figuur 5: De Veste



Figuur 6: De vorm van De Veste

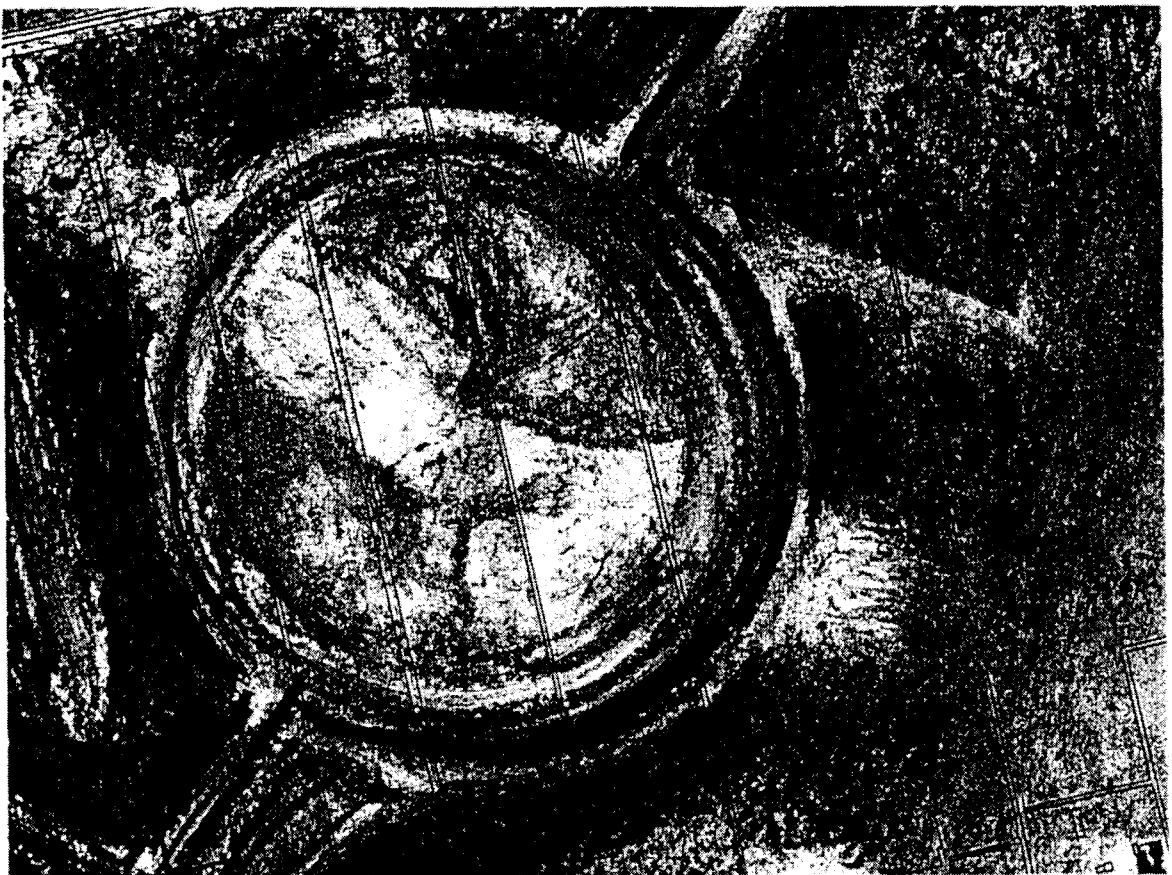


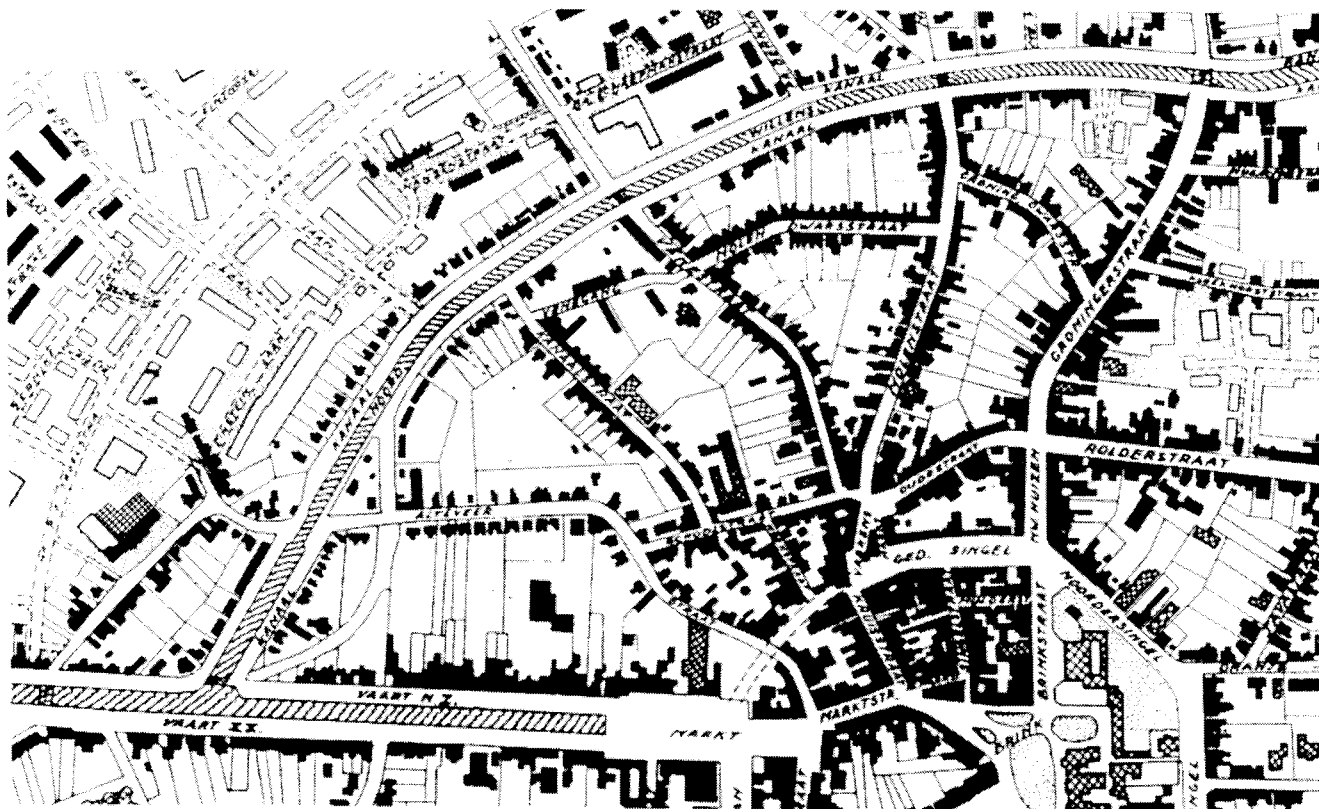


foto Gracht met brug

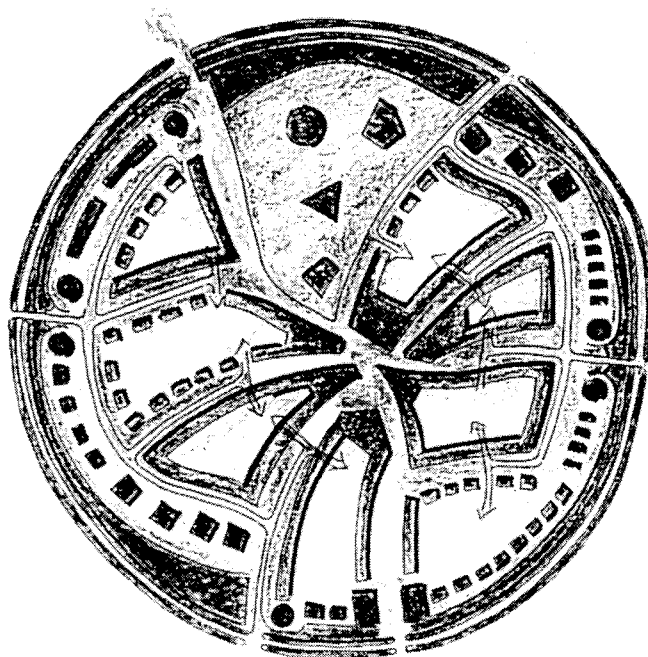


foto Groene lob

Kaart 13: Centrum van Assen in 1956



Kaart 14: Voorbeeld inrichting De Veste



Kaart 14 geeft een voorbeeld van de wijze waarop dit vormgegeven kan worden. Dit beeld en deze sfeer worden bereikt door (foto's):

- het maken van een intensief gebruikte kleinschalige omgeving waarin de verschillende functies (wonen en voorzieningen) zo veel mogelijk gecombineerd worden. Dit betekent een menging van gebouwen voor winkels, scholen, kleinschalige kantoren, medische en culturele voorzieningen en wonen. Ook menging binnen één gebouw is mogelijk: woningen boven de voorzieningen en een kantoor, praktijk of crèche aan huis;
- te zorgen voor een gevarieerd aanbod van woningen waardoor het voor verschillende mensen mogelijk wordt in het centrum te wonen. Gedacht kan worden aan onder andere herenhuizen, luxe vrijstaande woningen met tuin en patio's, woningen;
- smalle klinkerstraatjes met op een aantal plekken relatief hoge bebouwing. Ook bijvoorbeeld een torentje is mogelijk;
- een groene lob in of aan de rand van het centrum. Een plek waar mensen kunnen spelen, wandelen en op een andere manier verblijven;
- het centrum tot het domein van de voetganger te maken. De auto's kunnen er wel in maar moeten zoveel mogelijk aan de randen, "uit het zicht" op geconcentreerde plekken geparkeerd worden. De voorzieningen en woningen blijven wel bereikbaar voor de auto.

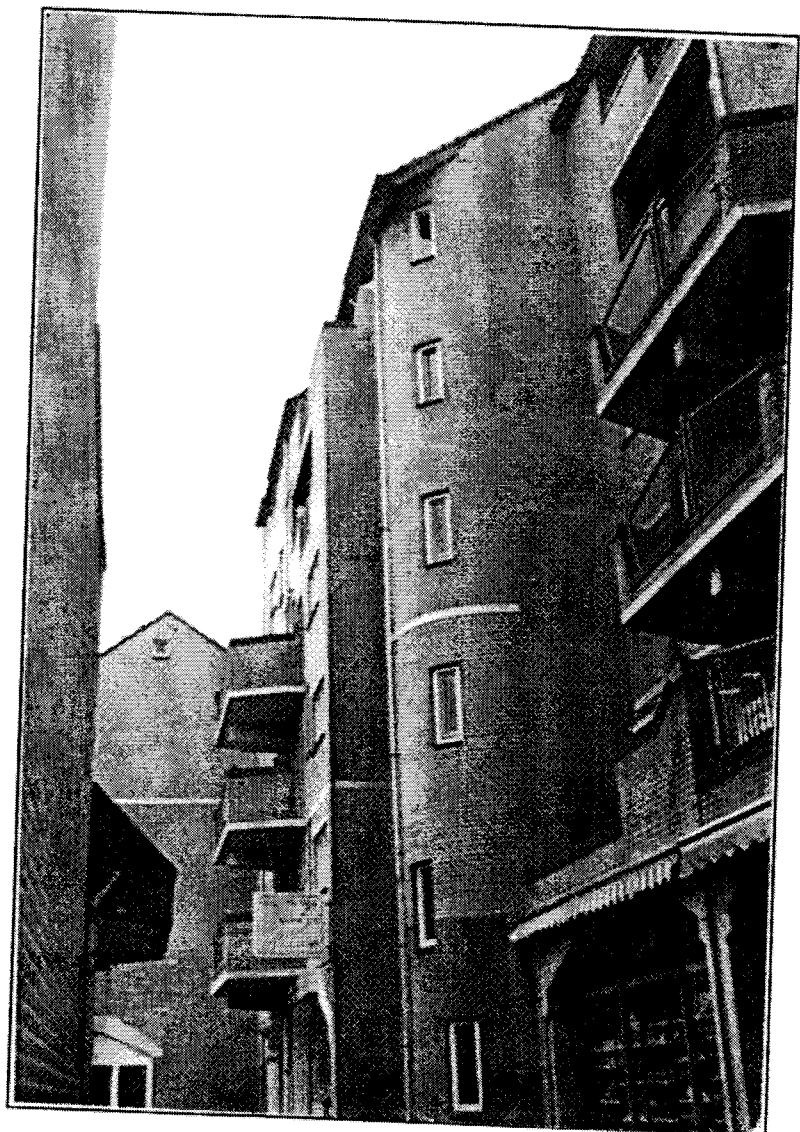
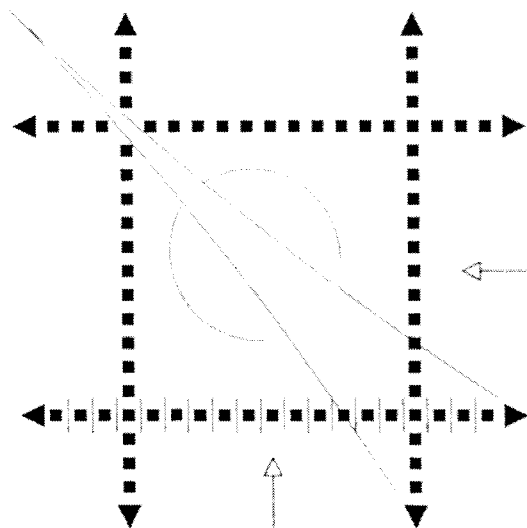


foto Smalle straten/
hoge bebouwing

Figuur 7: Recreatieve verbindingzones



Figuur 8: Uitsnede recreatieve verbindingzones



Kaart 15: Recreatieve verbindingzones



b. de recreatieve verbindingzones (figuur 7 en 8)

De recreatieve verbindingzones zijn groene, in breedte variërende, zones met recreatieve routes voor fietsers en wandelaars. De routes volgen deels de oorspronkelijke lineaire verkavelingsrichting van het landschap (zie paragraaf 2.5 en kaart 15). Naast de recreatieve functie hebben deze zones ook een belangrijke functie in de ontwateringsstructuur van de nieuwe wijk.

Vorming van circuits

De routes vormen een circuit van groene zones door het hele plangebied. Ze lopen langs en door de verschillende woonbuurtjes en zijn met elkaar verbonden. De autovrije zone (c) en de zone onder de hoogspanningsleidingen (paragraaf 4.5) maken onderdeel uit van dit circuit. Hierdoor kan een afwisselende "groene" wandeling of fietstocht door en langs de wijk gemaakt worden. Een aantal routes is verbonden met het centrum van de wijk.

Daarnaast vinden de zones vanuit het woongebied direct hun vervolg in het omringende landschap. Ze vormen de verbinding met de omgeving (foto).

De routes worden in en buiten het woongebied aangesloten op het bestaande weefsel van fiets- en wandelpaden. Daarnaast zullen nieuwe verbindingen aangelegd worden. Voor een aantal nieuwe routes kan gedacht worden aan het realiseren van halfverharde paden of zandpaden. Deze paden kunnen bijvoorbeeld over gras of langs landbouwgrond lopen. Hierdoor dringt het landschap het woongebied binnen; slenterend langs een akker loopt de wandelaar over een onverhard pad of over een grasveld met bomen het woongebied binnen (foto). Qua karakter moet gedacht worden aan de openbare voetpaden in het Engelse landschap.

Recreatieve voorzieningen

De groenzones hebben ook een recreatieve functie voor de aangrenzende woonbuurten. Gedacht moet worden aan onder andere speel- en trapveldjes en zit- en wandelgelegenheid (foto). In Kloosterveen worden de recreatieve voorzieningen gebundeld in de verbindingzones. De voorzieningen vormen samen met de routes een "kralensnoer" door de hele woonwijk. Hierdoor ontstaan routes met een afwisselend karakter. Bovendien ontstaat een ruimtelijke en functionele relatie tussen de qua karakter verschillende woonbuurten.

Waar de diverse voorzieningen en accenten in deze zones moeten komen wordt in de verschillende woonbuurten uitgewerkt. Een uitgangspunt kan zijn om bij een kruising van routes en groenzones accenten te realiseren zoals bijvoorbeeld een speciale (speel)plek.

Door het groene circuit in en buiten de wijk ontstaat een sterke relatie tussen de woonbebouwing, de randen langs de bebouwing, het landbouwgebied en de omliggende natuur- en recreatiegebieden.



foto omgeving

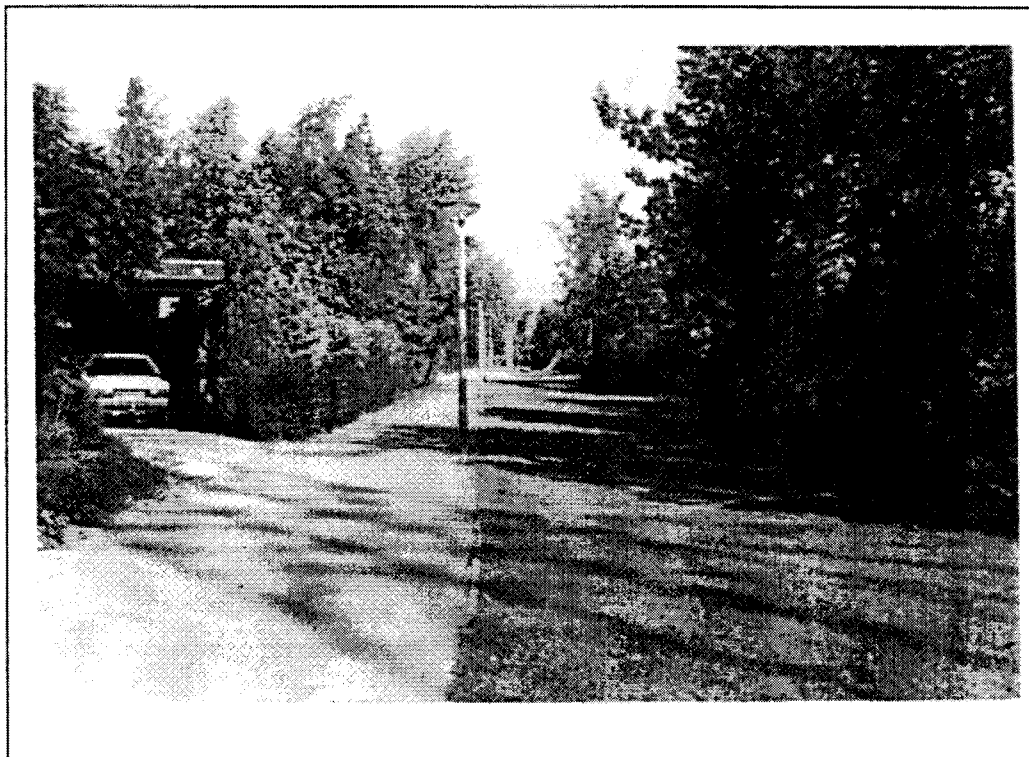
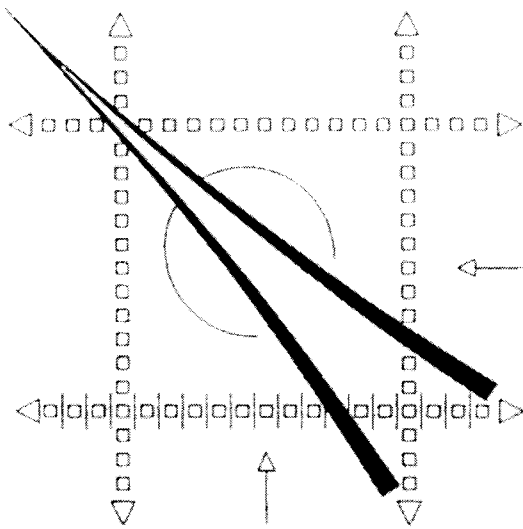


foto speelplek in de woonwijk



foto zandpaden

Figuur 9: Autovrije zone



Figuur 10: Uitsnede autovrije zone



foto het straatbeeld in de autovrije zone

c. de autovrije zone

Langzaam verkeer en recreatieve voorzieningen

Diagonaal door de wijk komt een "autovrije zone" met afwisselend groene en stenige openbare ruimtes. De zone loopt van het noordwestelijke deel van de wijk door het centrum naar het zuidoostelijke deel (figuur 9 en 10). Door deze centrale ligging heeft de autovrije zone een verzamelfunctie voor het langzame verkeer uit de hele woonwijk. Hierdoor zal vooral het deel ten zuidoosten van de Kloosterveste fungeren als de primaire fietsroute in de verbinding van de woonwijk met het centrum en de andere wijken van Assen.

De autovrije zone heeft, net als de onder b genoemde verbindingzones, een recreatieve functie voor de aangrenzende woonbuurten en daarnaast een functie voor de woningen in de zone. De (speel)voorzieningen worden langs de primaire fietsroute gesitueerd.

Kruising met autoverkeer

De autovrije zone kan slechts op twee plaatsen worden gekruist door autoverkeer (zie paragraaf 2.19 en bijbehorende kaarten). Deze twee verbindingen zijn nodig om ook het noordoostelijk deel van de woonwijk te kunnen ontsluiten vanaf de zuidflank en om een goede bereikbaarheid van het centrum uit elke woonbuurt te waarborgen. Het spreekt voor zich, dat de snelheid van het autoverkeer juist op deze twee punten laag dient te zijn om een veilige verkeersafwikkeling van fietsers en voetgangers te bevorderen.

Na realisering van de tweede hoofdontsluiting zullen de twee "oversteekmogelijkheden" voor autoverkeer van de zone wel blijven bestaan, maar zij zullen veel autoluwer worden (tabel 2).

Scheiding waterrijk en groenrijk deel

De autovrije zone is tevens de scheiding tussen het waterrijke en groenrijke deel (zie punt d) van de woonwijk.

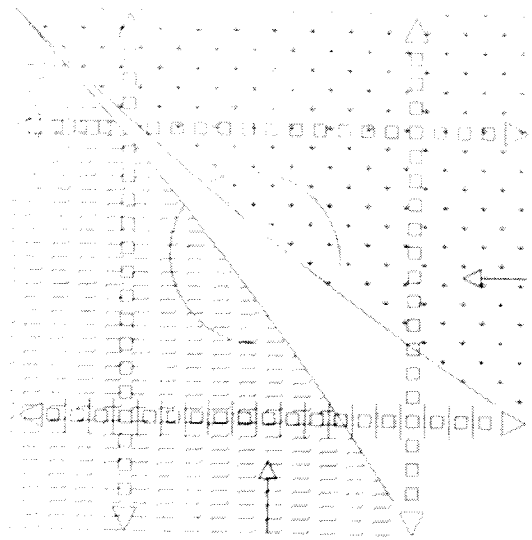
Autovrij wonen

De zone zal in ieder geval een **autoluw** karakter krijgen. Daarbij is er wel sprake van het bezit van auto's, maar het gebruik ervan en het beeld van de auto in de openbare ruimte worden teruggedrongen. De auto moet bijvoorbeeld buiten de zone parkeren op kleine centrale parkeerplaatsen met een korte loopafstand tot de woningen of moet parkeren in de achtertuin van de woningen die aan de rand van de zone zijn gelegen. Hierdoor blijft de openbare ruimte vrij van auto's, waardoor kinderen veilig buiten op straat kunnen spelen. Door de beschreven functies leent de zone zich ook heel goed voor eventueel **autovrij wonen**. Een autovrije woonbuurt is in het geheel niet toegankelijk voor particulier autoverkeer en leent zich derhalve vooral voor die bewoners die geen auto (willen) bezitten. In een dergelijke woonbuurt wordt gestreefd naar smalle, autoloze straten en zo min mogelijk verharding, veilige speelplekken en een goede bereikbaarheid voor de wandelaar en de fietser. Juist omdat er geen of weinig autobezit zal zijn is ook de nabijheid van openbaar vervoer van belang. Om deze redenen past een eventuele woonbuurt met autovrij wonen, te karakteriseren als een "woonpark", heel goed in deze zone.

Totaalkarakter

Uit de beschreven functies blijkt dat de autovrije zone aanzienlijk meer omvat dan alleen maar een "breed fietspad". Er ontstaat een brede, gevarieerde en levendige zone met een geheel eigen karakter waar de fietsroute als een rode draad doorheen loopt. De zone levert een belangrijke bijdrage aan de herkenbaarheid en de eigenheid van de wijk en vormt zowel een scheiding als een verbinding tussen de verschillende aangrenzende woonbuurten.

Figuur 11: Water en groen



Figuur 12 Uitsnede water en groen

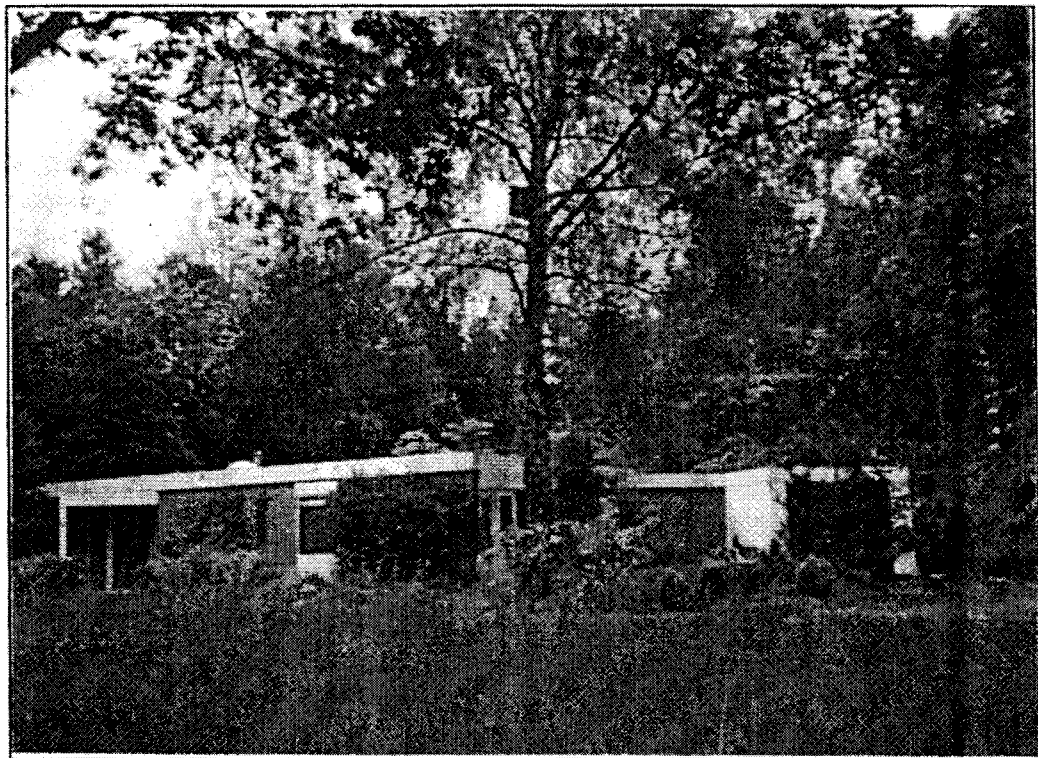
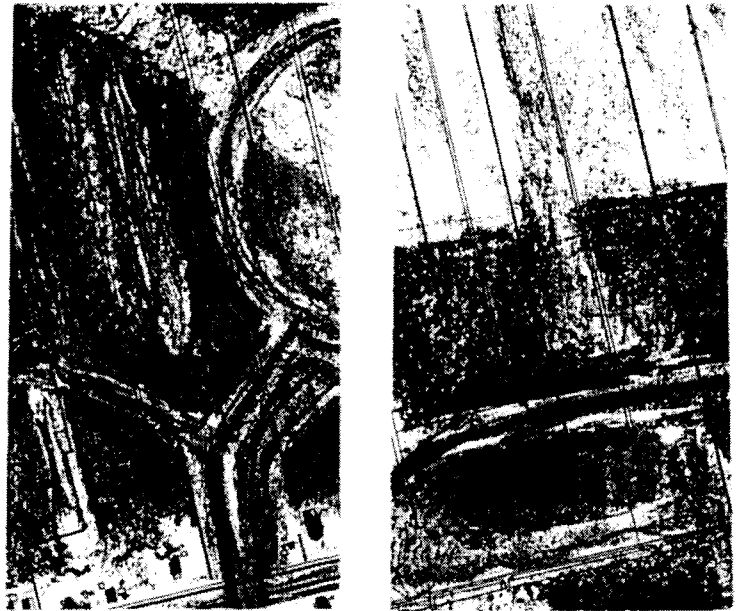


foto impressie groene wijk

d. een waterrijk en een groenrijk deel van de woonwijk

Binnen de woonwijk komen gebieden met een overheersend "groen" karakter en gebieden waarin "water" een belangrijke rol zal spelen. Het deel ten oosten van de autovrije zone wordt groen, in aansluiting op het Bosproject. Het deel ten westen wordt waterrijk (figuur 11 en 12). Hierdoor ontstaan gebieden met een duidelijk verschillend karakter en een hiermee samenhangende variatie in woonmilieus.

Uit paragraaf 2.4 blijkt dat voor een deel van het plangebied een tijdelijke berging van water nodig is om de versnelde afvoer van water, ontstaan door verstedelijking (verharding), op te kunnen vangen. Deze technische eis wordt in dit plan positief gebruikt omdat hiermee de mogelijkheid ontstaat een aantal waterrijke woonmilieus te maken. Zo zal de gracht rond het centrum tevens een functie krijgen als berging.

In het waterrijke wijkdeel zal een relatief groot deel van de groennorm in de vorm van water worden uitgevoerd, ook al is dat uit een oogpunt van berging niet noodzakelijk. Door hiermee op een creatieve manier om te gaan kunnen leuke speelplekken ontstaan.

Voorbeelden van woonmilieus met of aan water zijn (foto's): wonen met de tuin grenzend aan water, wonen met de tuin grenzend aan een openbaar pad langs water, wonen in het water, wonen met de voorkant van de woning naar het water, wonen aan een haven (paragraaf 4.3). Een aantal woonmilieus aan groen zijn: wonen aan een speelplek, wonen aan een groene route.

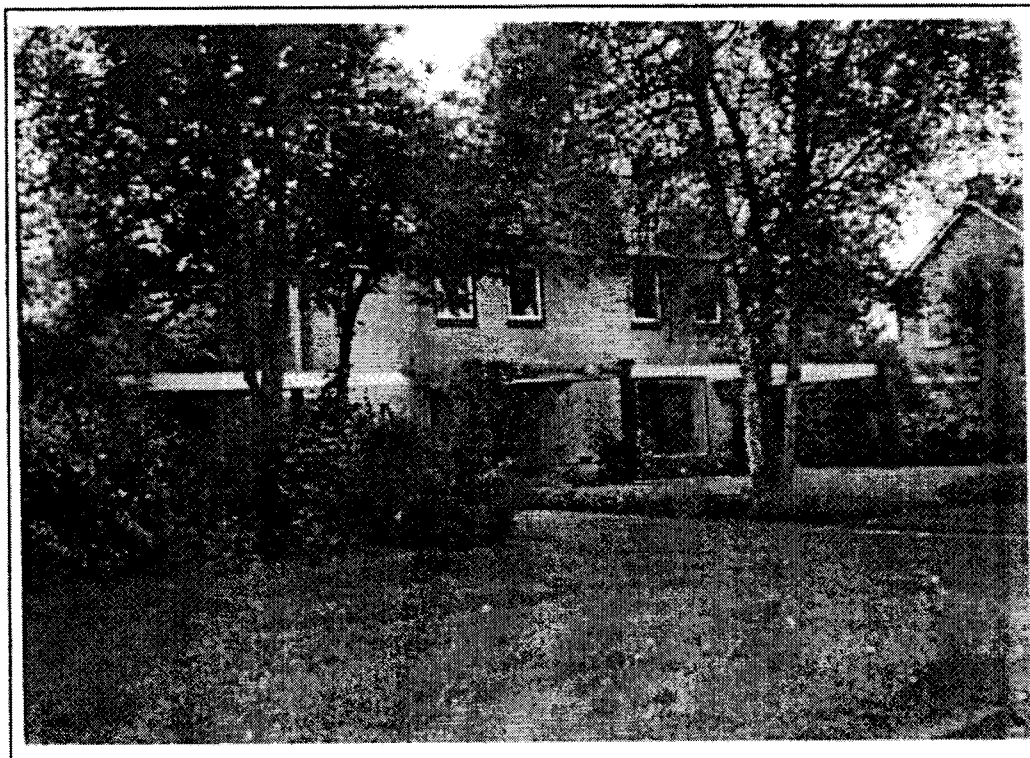


foto impressie groene wijk



foto impressie groen wijk

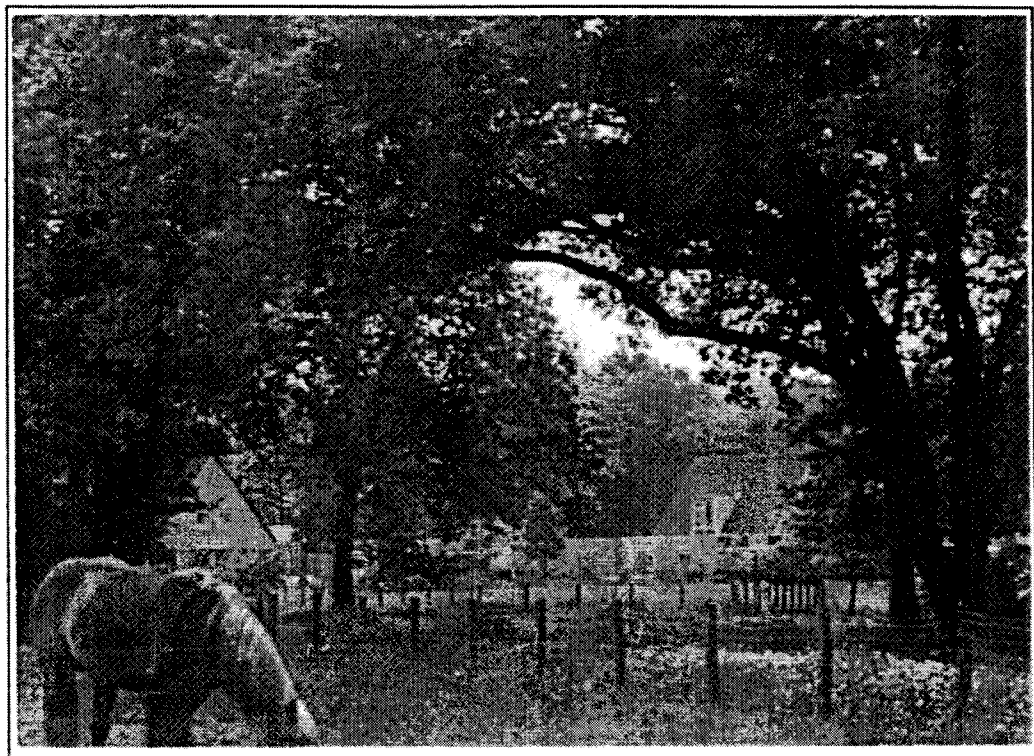


foto impressie groene wijk

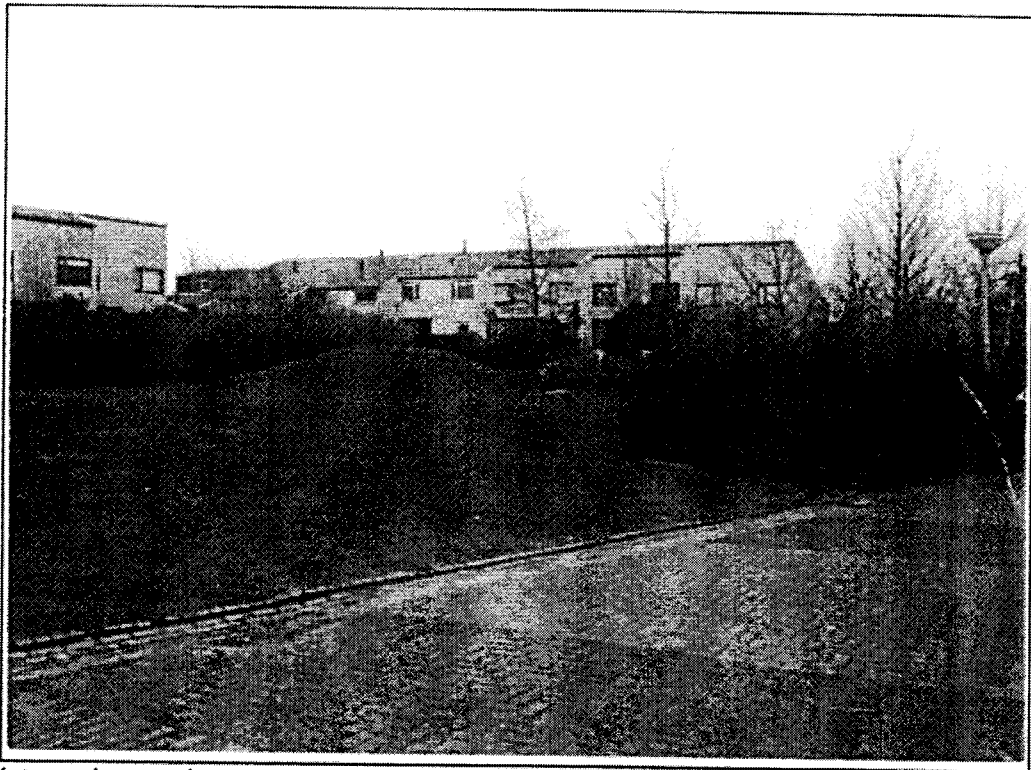


foto impressie groene wijk

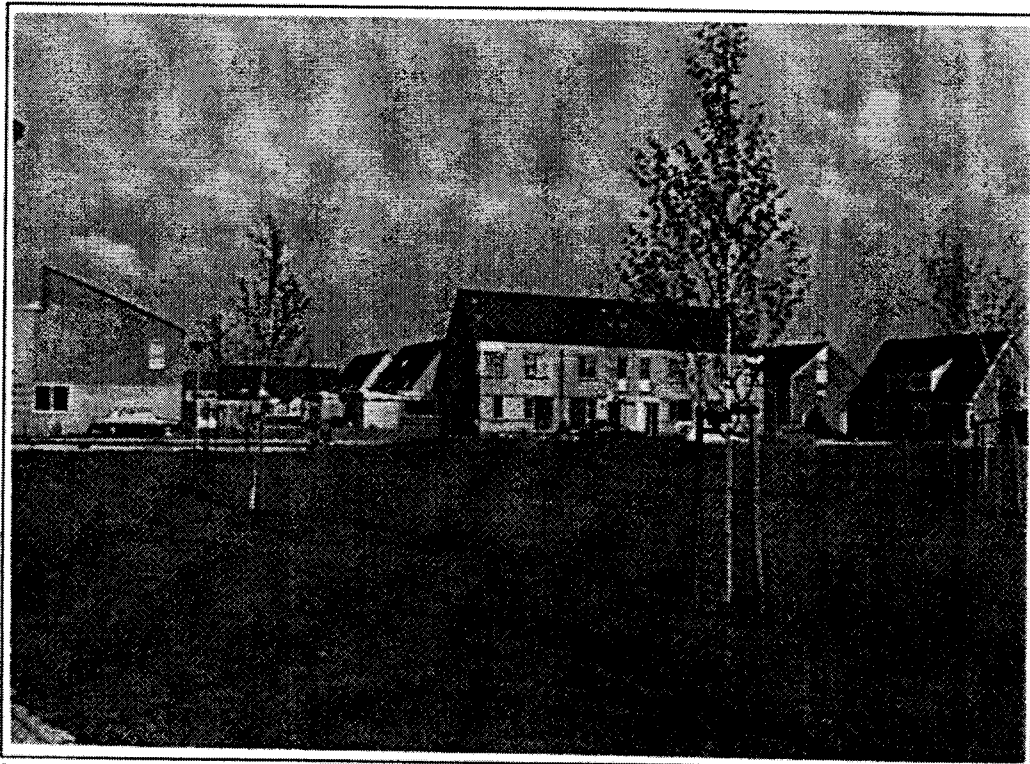


foto impressie groene wijk

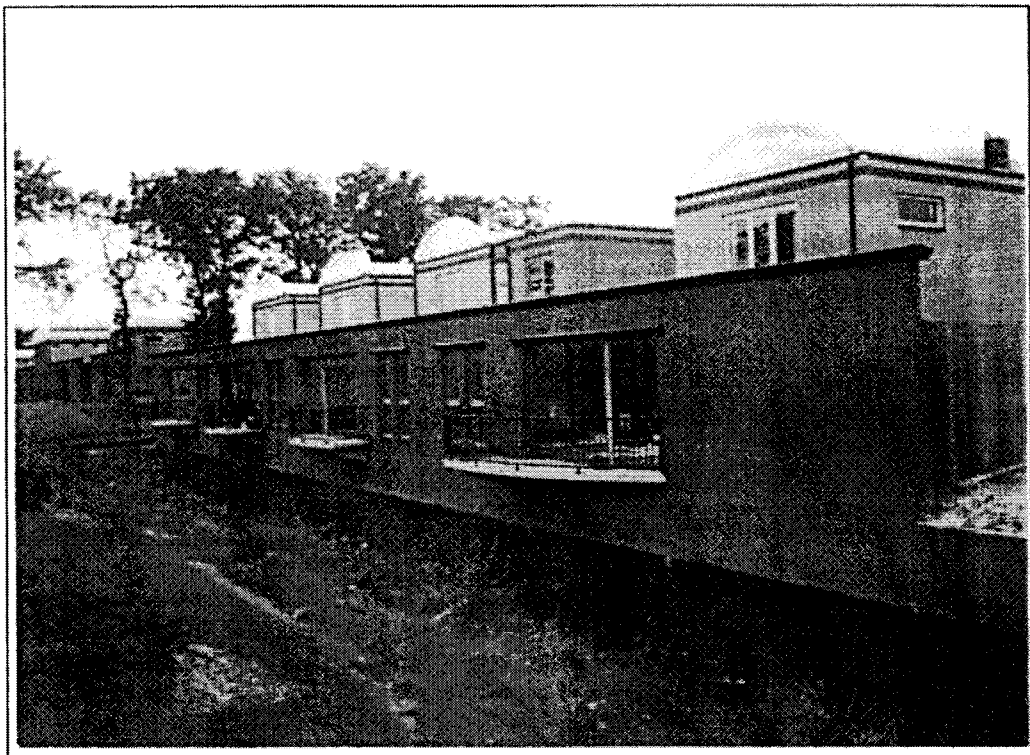


foto impressie waterrijke wijk



foto impressie waterrijke wijk

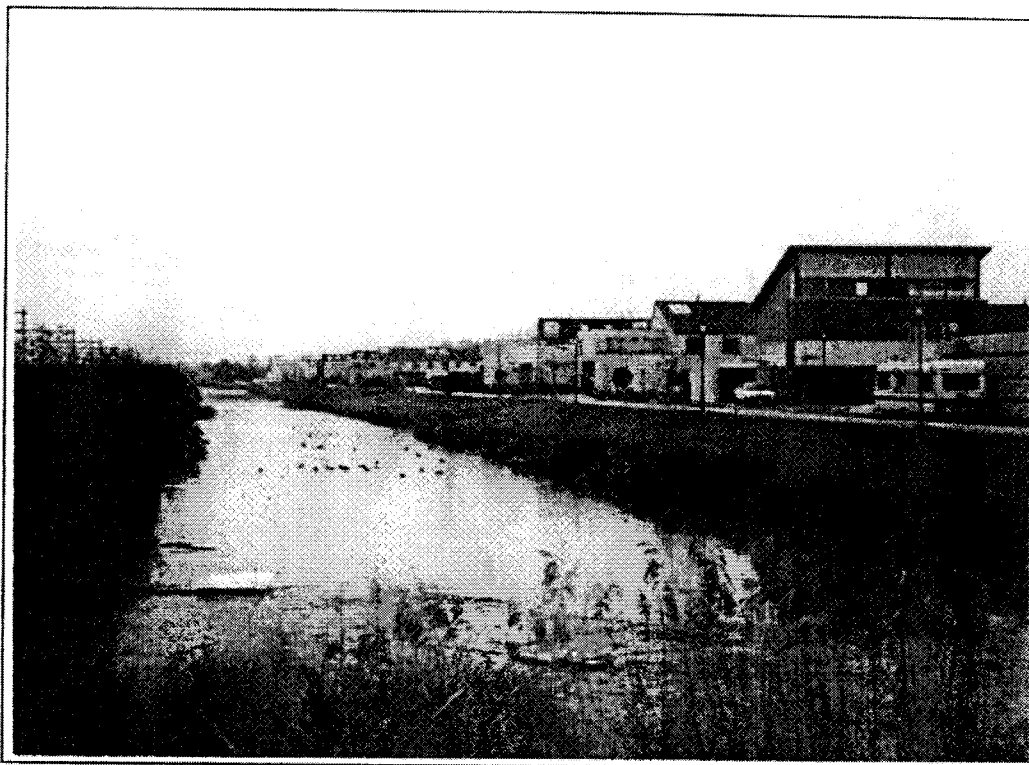


foto impressie waterrijke wijk

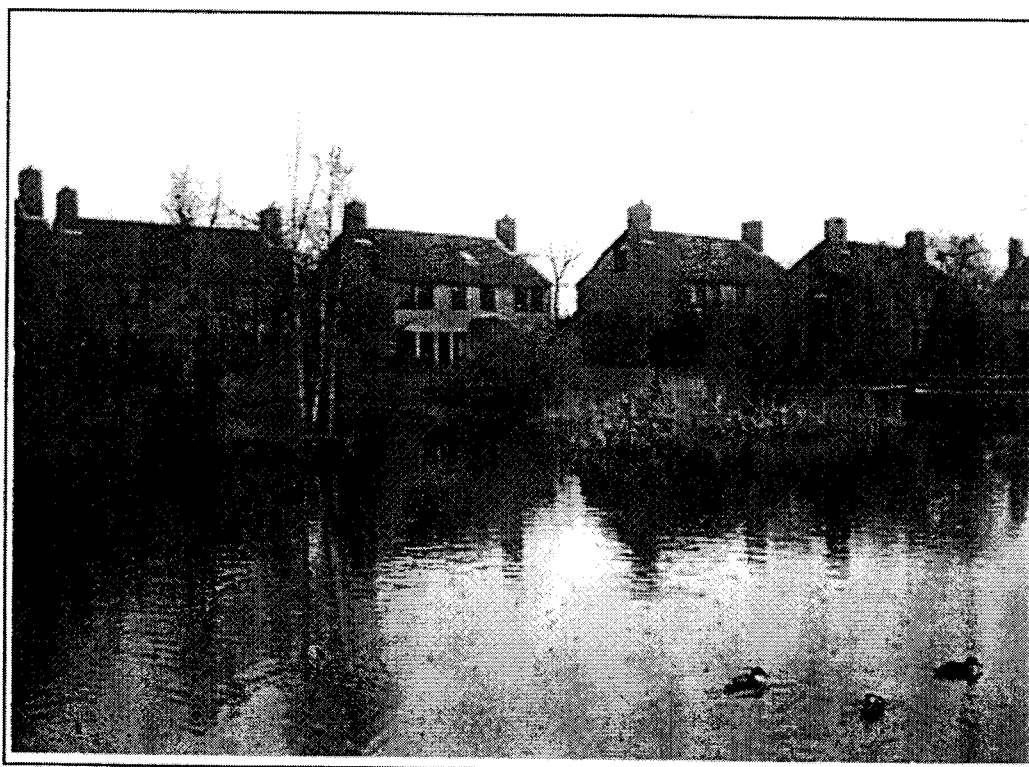


foto impressie waterrijke wijk



foto fietsroute tussen huizen door

- e. een fijnmazig fietsnetwerk en concentreren autoverkeer

Fietsnetwerk

In de wijk komt een fijnmazig, samenhangend en aantrekkelijk fietsnetwerk met goede, korte verbindingen naar het centrum van de woonwijk, het centrum van Assen en de omgeving. Tussen de woonbuurten zijn kortsluitingen voor fietsers en wandelaars waardoor omrijden zoveel mogelijk voorkomen wordt. (Sociale) veiligheid (paragraaf 2.24) is vooral belangrijk langs de hoofdfietsroutes (foto). Met de uitwerkingsplannen wordt hiermee nadrukkelijk rekening gehouden. Keuzemogelijkheden in verschillende routes is een uitgangspunt. In de wijk komen zowel een primaire als diverse secundaire fietsroutes en verharde en onverharde recreatieve routes. Langs de ontsluitingswegen (wegtype 2, zie paragraaf 2.19) zijn in verband met de veiligheid de fietsers en auto's gescheiden. De fietsers gaan bijvoorbeeld over aparte fietspaden of over ventwegen. In de verblijfsgebieden maakt de fietser, mede uit een oogpunt van sociale veiligheid, zoveel mogelijk gebruik van de woonstraten.

Autoverkeer

Vanuit de woonwijk wordt het autoverkeer via een korte route naar de Kloosterweg of Ringweg geleid. Via deze, in asfalt uitgevoerde, wegen kan het verkeer de wijk op een efficiënte manier verlaten (kaart 8 uit paragraaf 2.19). Alle woonbuurten liggen aan de Kloosterweg of Ringweg en zijn bij voorkeur op minimaal twee punten bereikbaar. Autoverbindingen tussen buurten onderling lopen eveneens zo veel mogelijk via deze wegen. Ook het centrum is voor de auto alleen via de Ringweg bereikbaar.

Openbaar vervoer

De wijk is ook goed ontsloten via het openbaar vervoer. In Kloosterveen-noord¹ rijdt de bus van de stadsdienst via de Ringweg en de haltes liggen op geringe loopafstand van de woningen. Kloosterveen-zuid is goed bereikbaar met het streekvervoer.

Verblijfsgebieden

In de woonbuurten, de verblijfsgebieden, is de auto ondergeschikt aan de andere weggebruikers. De maximum snelheid is 30 kilometer per uur. Hier is de in klinkers uitgevoerde straat het domein van onder andere het spelende kind. Dit zal in de vormgeving van de woonbuurten nadrukkelijk benadrukt worden.

Door de bovengenoemde ontsluitingsstructuur wordt het gebruik van de fiets in plaats van de auto gestimuleerd.

¹ Met Kloosterveen-noord wordt het gedeelte van de nieuwe woonwijk ten noorden van de Drentsche Hoofdvaart bedoeld.



foto begeleidingswand

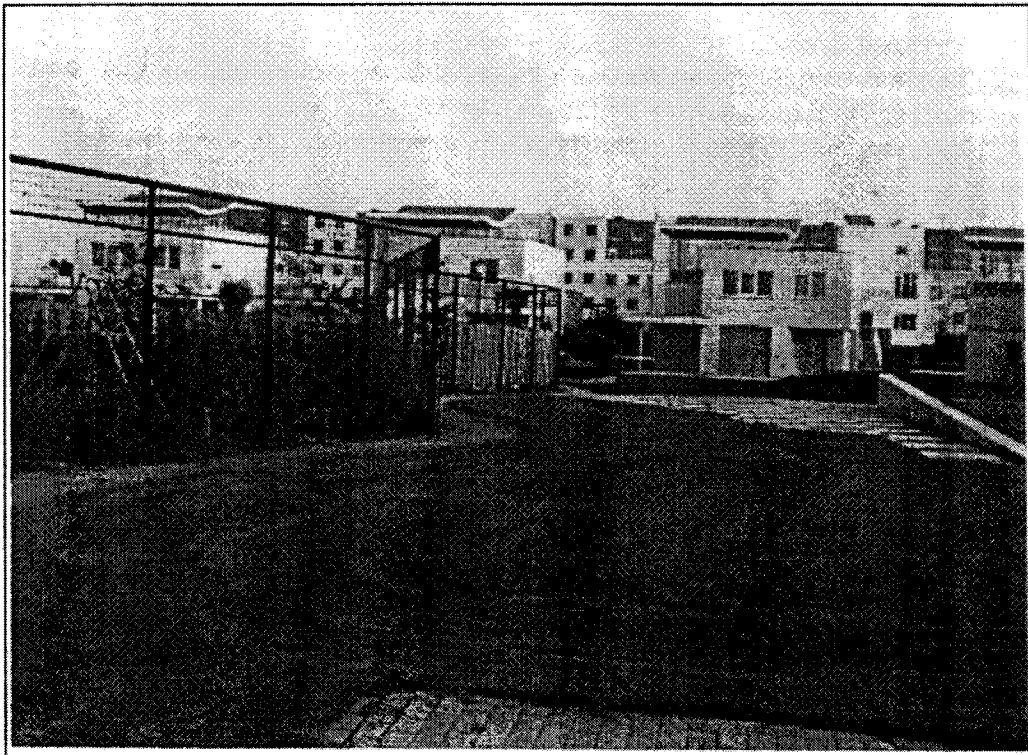


foto afwisselen voor- en achterkanten

f. beeldvorming langs de hoofdstructuur en de openbare ruimte

De recreatieve verbindingzones, de autovrije zone, de gracht rondom het centrum, centrale pleinen, de Kloosterweg en Ringweg vormen de hoofdstructuur van de openbare ruimte. Ze vormen het groene en stenige raamwerk van de wijk. De openbare ruimte wordt het meest intensief door mensen gebruikt, hier presenteert de wijk zich. Het beeld kan versterkt worden door een welafgewogen vormgeving. Belangrijk is een goede afstemming tussen de profilering van de ruimte, de groenstructuur en de wijze van begrenzen van deze ruimte door bebouwing. De invloed van de bebouwing op dit beeld is groot. Belangrijk zijn de keuzes voor een aaneengesloten wand of losse elementen, situering van de woning, de bouwhoogte, wel of geen kappen en de architectuur.

Centrum, de Kloosterweg, de Ringweg en pleinen

Langs het centrum, de Kloosterweg, de Ringweg en de pleinen zal een duidelijke begeleiding en begrenzing van de ruimte worden gemaakt (foto). Dit kan worden bereikt door de bebouwing in samenhang met de groenstructuur te ontwerpen. Gedacht wordt aan een vrij dichte, soms aaneengesloten bebouwing en vrij strakke formele bomenrijen of boomgroepen. Het gevolg is dat de bebouwingsdichtheden langs deze openbare ruimte relatief hoog zullen zijn. Ook vanuit het auto- en fietsgebruik en het openbaar vervoer is hier aanleiding toe (paragraaf 2.10). De bebouwing zal met de voorkant naar de openbare ruimte gericht worden.

Voor het wegverkeerslawaai op de gevels van de woningen langs de Kloosterweg en de Ringweg wordt ontheffing aangevraagd tot een maximale gevelbelasting van 55 dB(A). Bij handhaving van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) zou de zone waarin deze wegen liggen een onacceptabel breed bebouwingsvrij profiel krijgen of er zouden geluidbeperkende maatregelen moeten worden genomen. Hierdoor zou echter een goede ruimtelijke relatie tussen de twee bebouwingswanden aan weerszijden van het profiel moeilijk realiseerbaar zijn. Een dergelijk breed profiel is ook financieel en verkeerskundig, het nodigt uit tot hoge snelheden, ongewenst.

Het totale profiel zal door verschillen in verkeersintensiteiten en de daarmee gepaard gaande gevolgen voor de geluidhinder variëren in breedte (zie paragraaf 2.19 en 2.20). Naar het centrum toe wordt het profiel smaller en dus 'stedelijker'.

Een breed profiel zal vooral gebruikt worden voor fietspaden, ventwegen en een duidelijke, de weg begeleidende groenstructuur. Het groen heeft verder voornamelijk een kijk- en wandelfunctie. Door het brede profiel en het groene beeld krijgen deze wegen een laankarakter (foto). Een aantal accenten in de bebouwing en groenstructuur kunnen de kruisingen van de Ringweg met de autovrije zone benadrukken.

Recreatieve verbindingzones

De bebouwing langs de recreatieve verbindingzones binnen de woonwijk zal variëren in dichtheid, hoogte, type en situering. Waar recreatieve voorzieningen gepland worden zal de ruimte waarschijnlijk verbreden. Dit zijn vooral verblijfsruimtes, hier spelen en verblijven mensen. Hier zal een dichtere bebouwing met ligging van voorkanten naar de openbare plek uitgangspunt vormen. De groenstructuur speelt in op de functie van de plek en kan bijvoorbeeld bestaan uit een boomgroep, een omsluiting met bomen of losse bomen. Het gebruik van zicht belemmerende beplanting moet op deze plekken in verband met de gewenste (sociale) veiligheid zo min mogelijk worden toegepast (foto).

Andere delen van de zone zullen smaller worden en minder om een duidelijke begeleiding met bebouwing vragen. Deze delen zijn vooral tussenzones, de verbinding tussen



foto sociale veiligheid

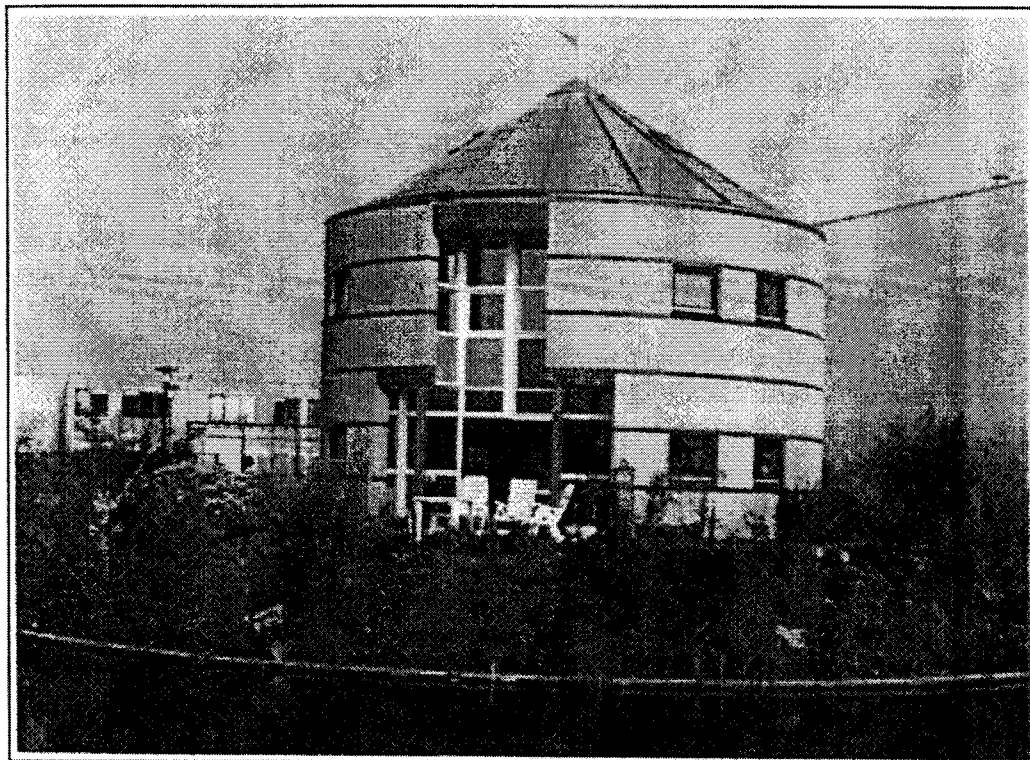


foto specifieke hoekoplossing

speelplekken en de rest van de wijk. Deze delen hebben een informeler karakter, waarlangs ook zijkanten of achterkanten van woningen denkbaar zijn. Zicht is hier minder belangrijk waardoor meer gebruik van struiken gemaakt kan worden (foto). Door het verschil in inrichting en begrenzing van de brede en smalle delen ontstaat een gevarieerd en afwisselend beeld langs de recreatieve routes.

Autovrije zone

De openbare ruimte in de autovrije zone zal ook opgebouwd zijn uit brede en smalle groene en stenige delen. Toch is een andere begrenzing langs en inrichting van deze zone wenselijk. Het aspect van (sociale) veiligheid is hier belangrijk omdat veiligheid een belangrijk uitgangspunt is voor een primaire fietsroute. Door zoveel mogelijk voorkanten van woningen en open beplanting in en langs deze zone te situeren en een relatief hoge bebouwingsdichtheid na te streven wordt het zicht op de route vergroot (foto).

Speciale plekken

Op speciale plekken in de wijk, bijvoorbeeld bij kruisingen of splitsingen van zones of wegen, pleinen, grotere speelplekken en in het centrum zal een accent in de bebouwing toegevoegd worden. Een accent kan betekenen hogere bebouwing, hogere dichtheid, ander kleurgebruik en afwijkende vormgeving (foto). Deze accenten moeten duidelijk zichtbaar zijn. Ze vergroten de herkenbaarheid van verschillende routes en delen van de wijk; ze vormen de oriënteringspunten in de wijk. Een voorbeeld is de splitsing in de Kloosterweg, ten noorden van de brug.

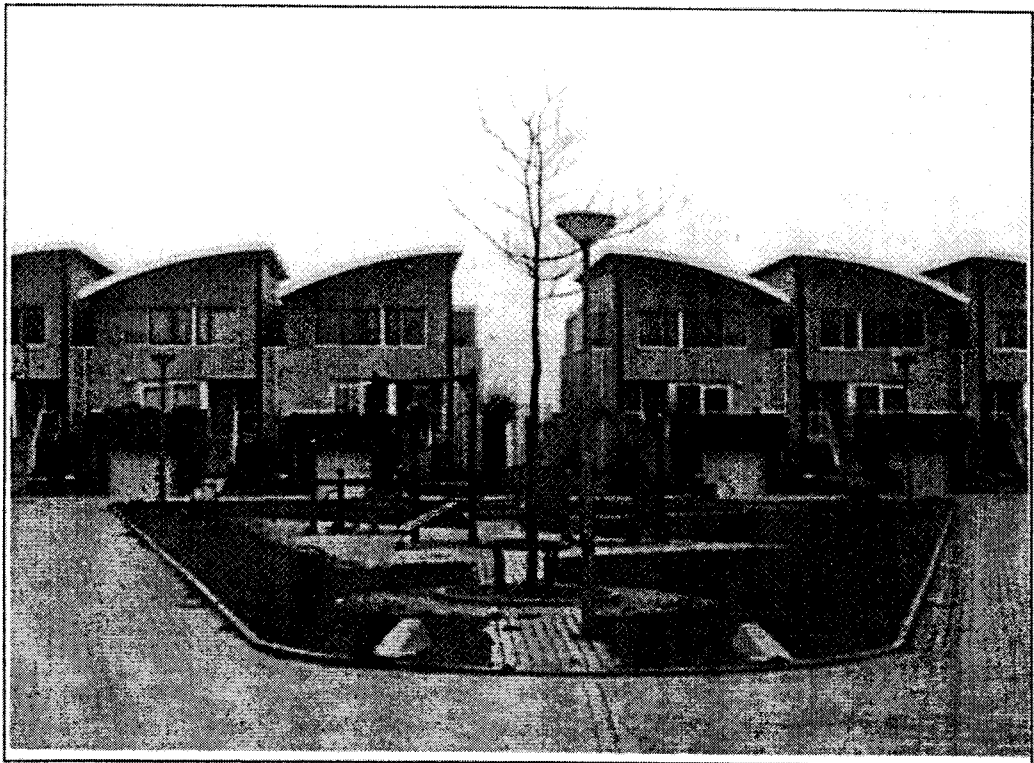


foto wonen aan een hof

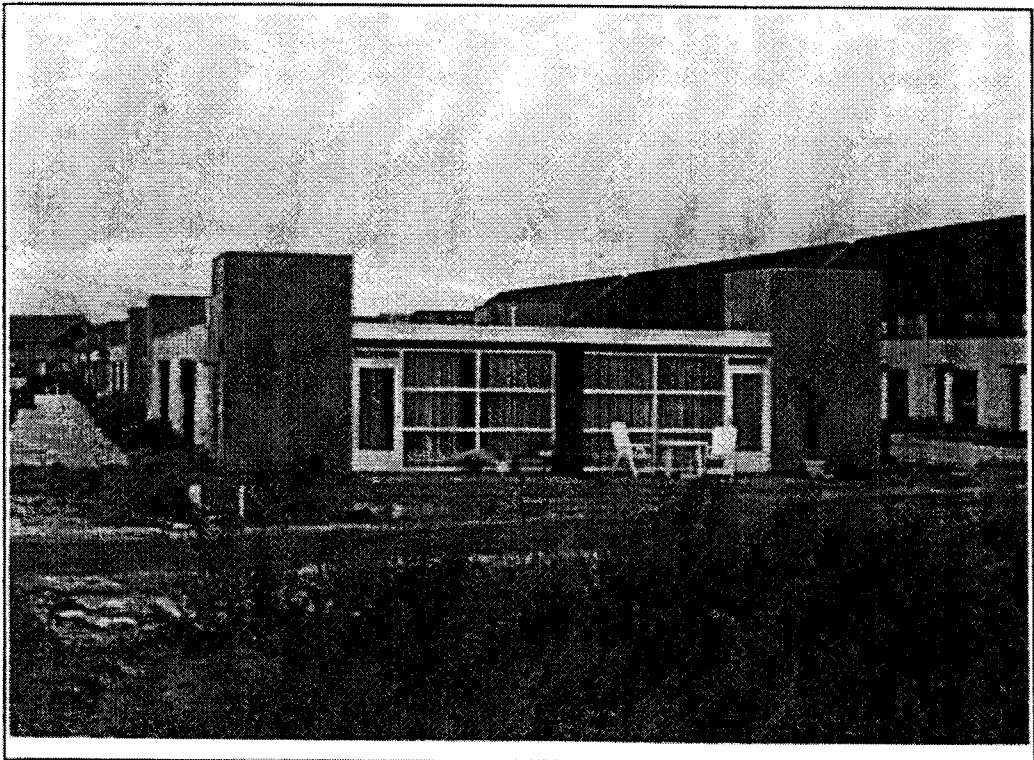


foto wonen in een patio

g. eigen karakter per woonbuurt

Binnen de hoofdstructuur zal de wijk opgedeeld en uitgewerkt worden in verschillende woonbuurten. Afhankelijk van de woningdichtheid (paragraaf 2.10) omvat een woonbuurt tussen de circa 100 en 400 woningen. Bij een woonwijk van circa 3.500 woningen zullen tussen de 10 en 15 woonbuurten ontstaan.

De hogere dichtheden worden gesitueerd langs en in het centrum, langs de ontsluitingswegen, langs de autovrije zone en op plaatsen waar accenten nodig zijn. De woonbuurten in de wijk hebben een gemiddelde dichtheid. Dit geldt ook voor de tijdelijke west- en noordrand. De laagste dichtheden liggen aan de oost- en zuidrand.

De indeling, de dichtheid en de oppervlakte van de verschillende buurten is gekoppeld aan de ligging in de woonwijk. Deze ligging, bijvoorbeeld aan de rand, in het centrum, aan een ontsluitingsweg, aan het water, tussen de geluidswallen, naast de hoogspanningsleidingen kan de aanleiding zijn voor de keuze van een bepaald thema (foto's).

Door elke woonbuurt een eigen verkavelingsvorm te geven en op een eigen wijze in te richten ontstaan buurten met een herkenbaar karakter. Ook de profilering van de woonstraat, de vormgeving van de openbare ruimte met de kleinere speelplekken, de wijze van parkeren en materiaalkeuze is van invloed op dit karakter.

Daarnaast bepaalt de variatie in woonvormen (hoogbouw, rijen, twee onder één kap, vrijstaand), bouwhoogtes en architectuur mede het beeld. Sommige plekken, kruisingen van wegen of groenzones en pleinen kunnen aanleiding geven voor een (hoger) accent in de bebouwing en de groenstructuur.

Zoals beschreven is bij punt b en c worden de grotere recreatieve voorzieningen gebundeld in de verbindingzones: het groene circuit. Deze voorzieningen komen op loopafstand van de woning te liggen. De kleinere speelplekken, vallend onder het blok- of detailgroen worden wel in de woonbuurten gesitueerd. Deze plekken komen relatief dicht bij de woning te liggen.

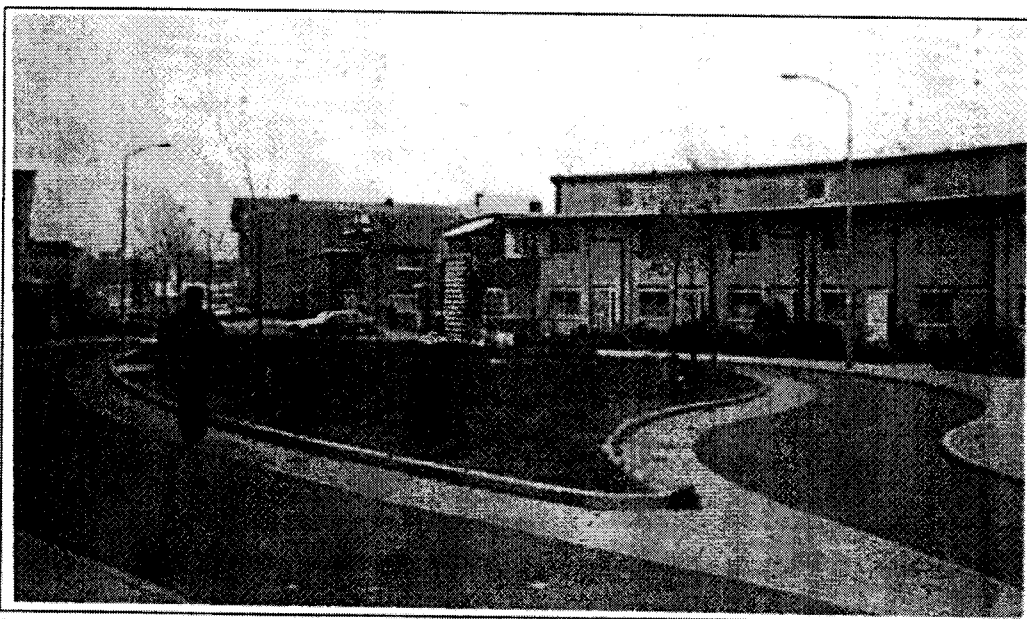
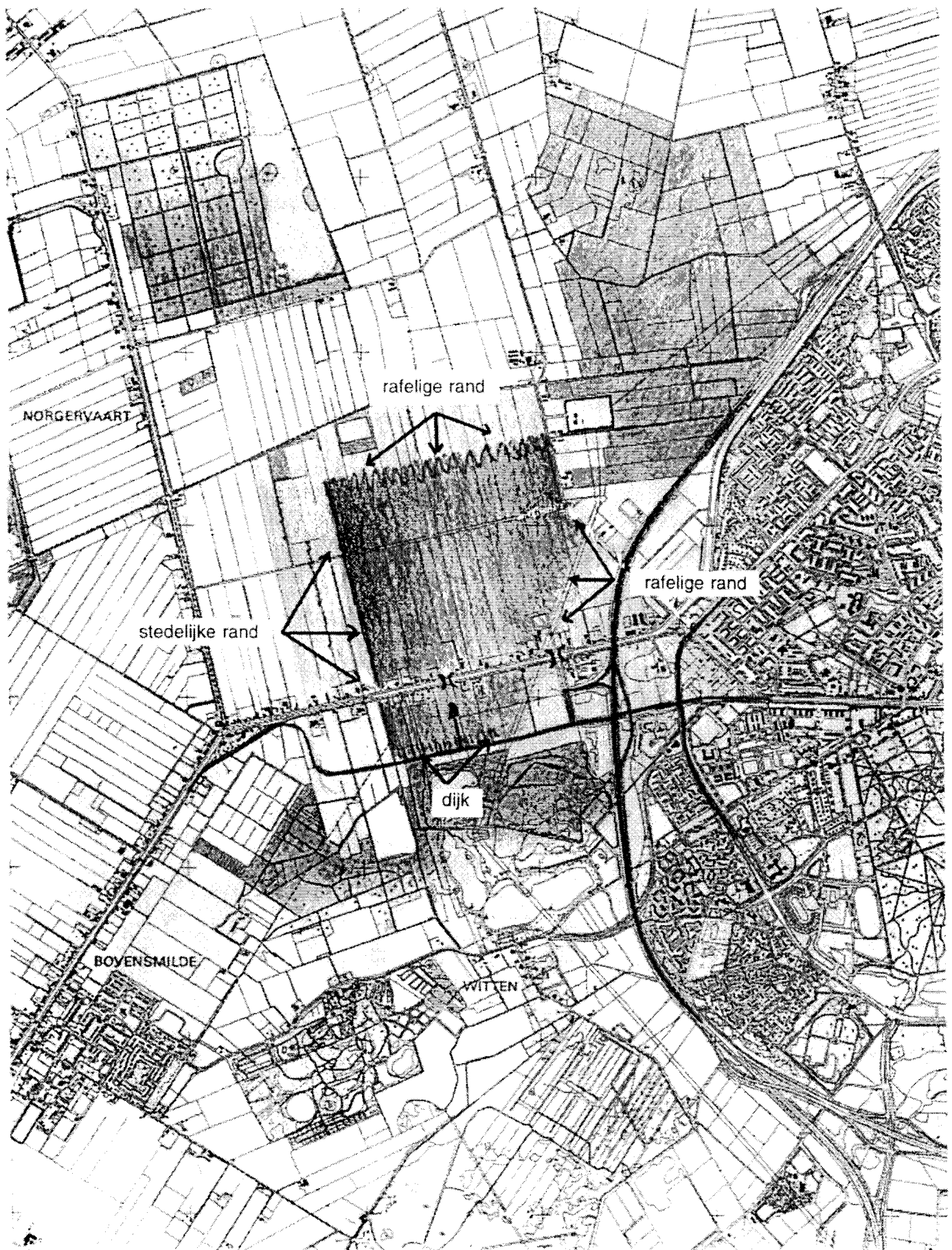


foto wonen aan een specifieke ruimte

kaart 16: randen van de woonwijk



h. variatie in de randen van de wijk, inspelen op de omgeving

De woonwijk Kloosterveen grenst aan verschillende landschapselementen (kaart 16). Bij de vormgeving van de randen van de wijk zal zoveel mogelijk ingespeeld worden op het karakter van deze landschapselementen.

Het karakter en de functie van de oostzijde zal gaan veranderen. De zone onder de hoogspanningsleiding (foto) wordt hoofdzakelijk gronddepot en krijgt uiteindelijk een recreatieve functie met een glooiend landschap. Een groot deel van het gebied ten oosten van de Asserwijk zal van karakter veranderen als gevolg van het Bosproject. Aan de zuidzijde wordt de ruimtelijke relatie met de omgeving verbroken, want tussen de woningen en het recreatiegebied Baggelhuizen (foto) komen langs de verlegde N371 geluidswallen of schermen.

Aan de west- en noordzijde blijft het agrarische landschap voorlopig gehandhaafd.

In paragraaf 4.5 volgt een nadere beschrijving van de randen van de woonwijk.

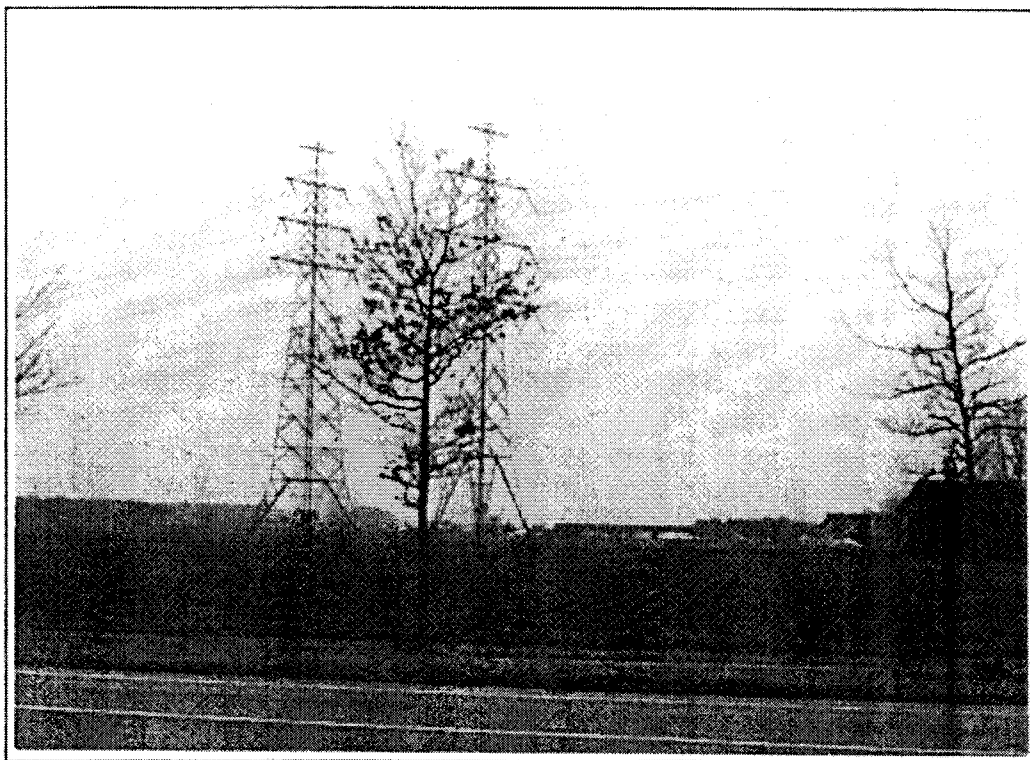


foto hoogspanningsleidingen aan de oostrand



foto de zuidrand-"het Pelinckbos"

i. ecologische stedebouw en duurzaam veilig (verkeer) (foto)

Het ecologisch of duurzaam bouwen zal een belangrijke rol gaan spelen in de uitwerkingen van Kloosterveen I. Een duurzame stedebouwkundige hoofdstructuur is hiervoor een gunstige uitgangspositie.

Bij het ontwerpen van de woonwijk zijn alle drie de, in paragraaf 4.1 genoemde, waarden belangrijk die de ruimtelijke kwaliteit van de wijk bepalen. Het betreft de gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde. Er wordt bij elk uitwerkingsplan opnieuw naar gestreefd om de waarden zo optimaal mogelijk te combineren. Soms zal hiervoor afgeweken moeten worden van een vrij traditionele wijze van denken.

In Kloosterveen wordt vooral aandacht besteed aan de aspecten water, riolering en verkeer (duurzaam veilig). In paragraaf 4.7 wordt hier verder op ingegaan. Bij de uitwerking van de woonbuurten zal op het niveau van verkavelen en de ontwikkeling van de woningen een aantal principes nog nader bekeken worden.



foto gebiedseigen water zoveel mogelijk in gebied vasthouden

Kaart 17: Drentsche Hoofdvaart en lintbebouwing

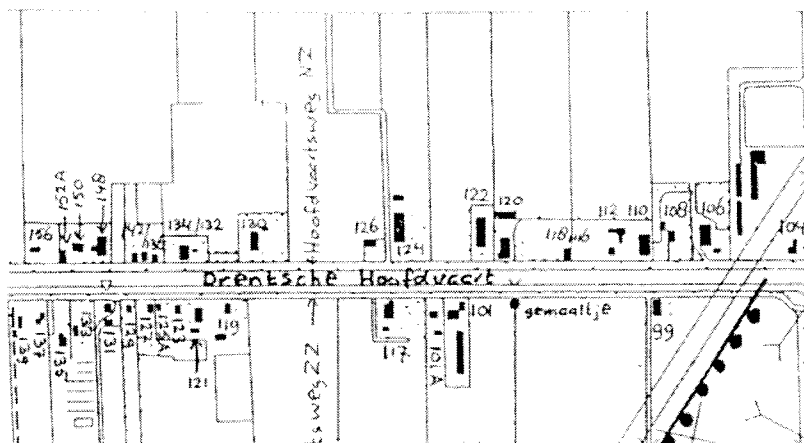


foto Drentsche Hoofdvaart

4.3 De Drentsche Hoofdvaart en de Hoofdvaartsweg

De woonwijk wordt doorsneden door de Drentsche Hoofdvaart. Langs deze vaart ligt een redelijk aaneengesloten lintbebouwing (zie kaart 17). Het lint is karakteristiek voor het veenkoloniale landschap. De vaart en het lint vormden de ontginningsbasis van de Kloostervenen. Het lint bestaat uit onder andere voormalige grote hereboerderijen (waaronder enkele karakteristieke) en kleine arbeiderswoningen en enkele bedrijfjes. Dit verschil in woningtype, -grootte en -dichtheid maakt het lint gevarieerd en karakteristiek.

Versterking lintbebouwing

Uitgangspunt is de bestaande lintbebouwing zoveel mogelijk te handhaven. Om het karakter van het lint te versterken is op sommige open plekken aan beide zijden van de vaart een verdichting met woningen mogelijk gemaakt. Deze woningen worden met de voorkant naar de vaart gericht en ook via deze zijde ontsloten (foto). In paragraaf 4.4 wordt nader ingegaan op de bestaande en toekomstige functies van deze bebouwing en de situering van nieuwe bebouwing.

Herinrichting Hoofdvaartsweg

Door de verlegging van de N371 wordt de Hoofdvaartsweg ZZ verkeersluw. Ook de Hoofdvaartsweg NZ zal een verkeersluw karakter houden. Het lint blijft wel een belangrijke route voor het fiets- en wandelverkeer en voor het openbaar vervoer. De openbare ruimte wordt opnieuw ingericht en het lintkarakter wordt versterkt door minder verharding en een sterke begeleidende groenstructuur. Hierdoor wordt het lint een zelfstandig element in de woonwijk, met een specifiek woonmilieu.

Relatie lintbebouwing en nieuwe woonwijk

Door het versterken van het bebouwingslint is de visuele relatie tussen het noordelijke en zuidelijke deel van de nieuwe woonwijk gering. De aansluiting op beide zijden van de woonwijk wordt gevormd door "rafelige" achterkanten van de verspringende erfgrenzen van de lintbebouwing.

De enige plek waar de nieuwe woonwijk en het oude dorpslint ruimtelijk en functioneel "samenkomen" is bij de Kloosterbrug. De Kloosterweg en de Kloosterbrug vormen samen de navelstreng die de beide plandelen en de Drentsche Hoofdvaart met elkaar verbindt. De verbinding zal benadrukt worden door:

- de vormgeving en architectuur van de Kloosterbrug en van de overbruggingen van de gracht rond de Kloosterveste zoveel mogelijk op elkaar te laten aansluiten.
- het realiseren van een passantenhaven in de zone net ten oosten van de brug (foto). Deze haven zal gekoppeld worden aan de, in toenemende mate voor recreatievaart gebruikte Drentsche Hoofdvaart. Hierdoor wordt, vooral in de zomer, bij de brug een levendige locatie gecreëerd.
- de wijze van toevoeging van nieuwe bebouwing. Hierbij dient, gezien vanaf het noordelijk deel van de Kloosterweg, de Kloosterbrug en de bebouwing van Kloosterveen-noord voldoende zichtbaar te zijn. In het bijzonder is daarbij de zichtbaarheid van het karakteristieke pand Hoofdvaartsweg NZ 124 van betekenis.

Het deel van de Kloosterweg ten zuiden van de brug zal aan beide zijden begrensd worden door geluidbeperkende voorzieningen (zie beschrijving zuidzijde in paragraaf 4.5). Hierdoor zal het zicht vanuit de twee woonbuurten langs deze weg op de brug gering zijn.

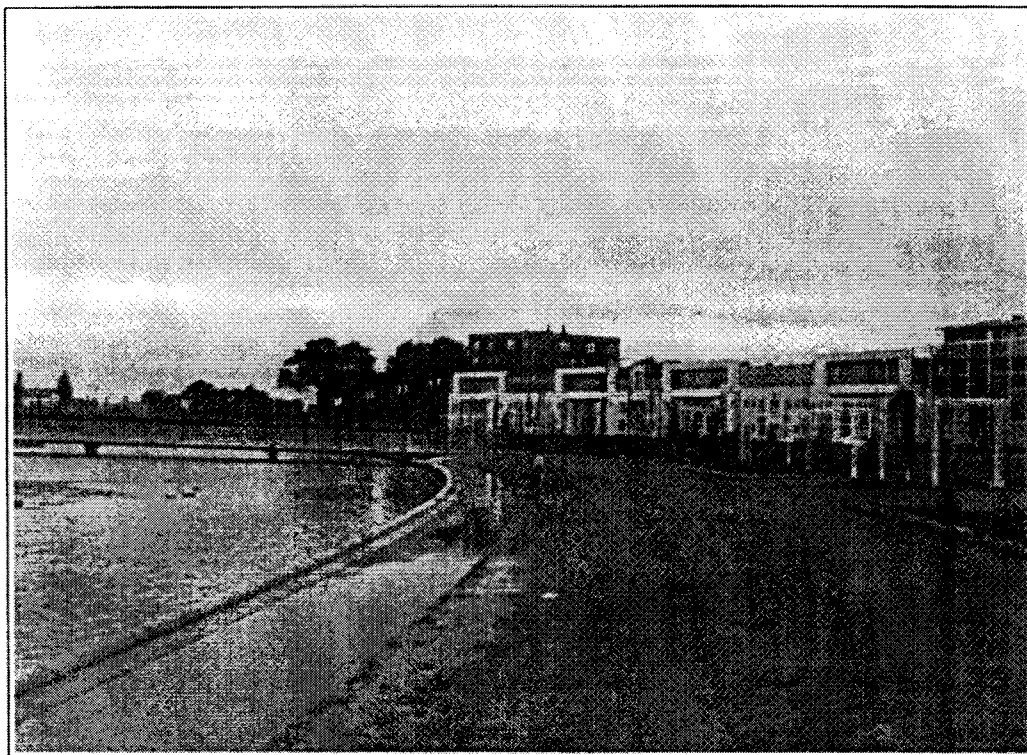


foto de haven

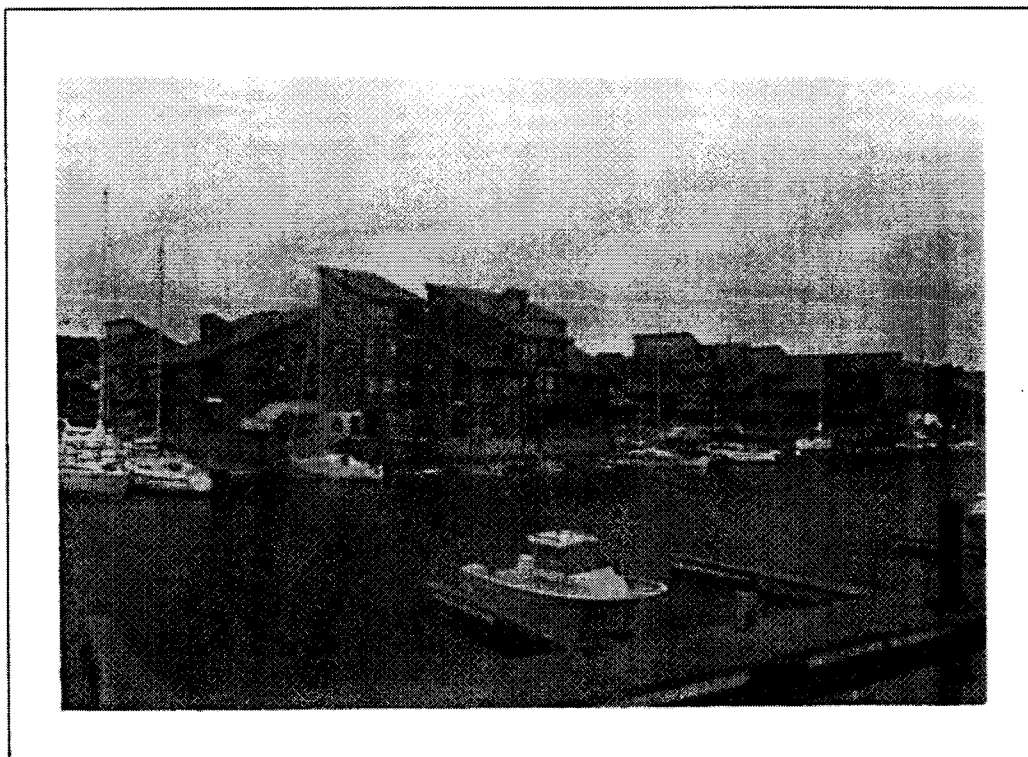


foto de haven

4.4 Bestaande en nieuwe bebouwing in Kloosterveen

Huidige en toekomstige functies bestaande bebouwing

In het plangebied is bebouwing aanwezig. Het betreft de reeds genoemde lintbebouwing langs de Drentsche Hoofdvaart (kaart 18) en een boerderij aan de Asserwijk 1.

Uitgangspunt is dat de bestaande bebouwing gehandhaafd blijft. De functie zal deels behouden blijven en deels veranderen.

In dit bestemmingsplan vormt het wonen de hoofdfunctie. In overeenstemming daarmee hebben ook alle (voormalige) agrarische bedrijven een woonbestemming gekregen (zie bestemmingen op de plankaart). Daarbij is nog een nuancering aangebracht omdat sommige agrarische bebouwing dermate karakteristiek is, dat handhaving van de hoofdvorm van die gebouwen is voorgeschreven (een zogenaamde W.V.A.-bestemming, zie artikel 8 van de voorschriften).

Tuincentrum

Het bestaande tuincentrum aan de Hoofdvaartsweg NZ heeft een bestemming gekregen die is toegesneden op de bestaande functie.

Volgens het vigerende plan Buitengebied kon dit centrum niet uitbreiden. Middels een wijzigingsbevoegdheid is in het onderhavige bestemmingsplan een eventuele uitbreiding van het tuincentrum mogelijk gemaakt. Daarbij is gekozen voor een uitbreidingsmogelijkheid in westelijke richting. Een uitbreiding naar het noorden geeft namelijk problemen in verband met de ligging van de primaire fietsroute. Voorwaarde voor een eventuele uitbreiding is onder meer dat er uit milieu-oogpunt geen beperkingen mogen ontstaan voor woonbebouwing.

De huidige composteerinrichting is niet te verenigen met een woonfunctie. Het bestemmingsplan gaat er daarom van uit dat de composteerinrichting niet op de huidige plaats of in de omgeving daarvan zal worden gehandhaafd. De huidige milieuvergunning voor de inrichting loopt tot 15 november 1998.

Asserwijk 1

De boerderij in de knik van de Asserwijk is karakteristiek en zal een oriëntatiepunt vormen langs de secundaire fietsroute en vanaf de eventuele tweede hoofdontsluiting. De boerderij houdt een groot erf en heeft een W.V.A.-bestemming gekregen.

Bebouwing Hoofdvaartsweg

De panden Hoofdvaartsweg NZ 124 en 126 liggen in en nabij het gebied waar mogelijk een passantenhaven wordt gerealiseerd.

Met name de karakteristieke boerderij op nummer 124, die eigendom is van de gemeente, kan in dit verband een belangrijke en beeldbepalende rol spelen. Deze boerderij kan ook een rol spelen als oriëntatiepunt vanaf de Kloosterbrug. Handhaving van de uitwendige hoofdvorm van deze boerderij wordt daarom nadrukkelijk nagestreefd. Daarbij moeten, onder meer in relatie tot de passantenhaven, meerdere functies mogelijk zijn.

Of ook het pand 126 gehandhaafd kan blijven staat niet op voorhand vast, maar hangt onder meer samen met de nog op te stellen plannen voor de passantenhaven. Afdanking van het pand zal overigens het zicht op het pand 124 vanaf de Kloosterbrug ten goede komen.

Om bovengenoemde redenen is aan deze 2 panden een nader uit te werken bestemming toegekend (stadswoonwijk, zie artikel 3 van de voorschriften).

De overige bestaande burgerwoningen blijven zonder meer gehandhaafd en hebben een, niet nader uit te werken, woonbestemming gekregen (artikel 9 van de voorschriften).

Ook de agrarische bedrijven hebben een woonbestemming gekregen. Sommige daarvan hebben een W.V.A.-bestemming gekregen. Om het karakter zoveel mogelijk tot zijn recht te laten komen en het zicht hierop te handhaven is het erf rondom deze panden zo groot mogelijk gehouden.

Aan de Hoofdvaartsweg ZZ 101 is een garagebedrijf gevestigd. Bij handhaving daarvan zou een zone van 50 meter rond dit bedrijf niet bebouwd mogen worden. Bovendien is de aard van de bebouwing niet passend in een woonbuurt. Om deze redenen heeft dit bedrijf geen positieve bestemming gekregen.

Het installatiebedrijf aan de Hoofdvaartsweg ZZ 131 wordt in dit plan gelegaliseerd binnen de bepalingen van artikel 9 van dit plan juncto artikel 15 WRO.

Nieuwe bebouwing in Kloosterveen

In het hele plangebied wordt binnen de bestemming stadswoonwijk (artikel 3 van de voorschriften) woningbouw gerealiseerd. Ook op een aantal plekken in het lint langs de Drentsche Hoofdvaart kunnen woningen toegevoegd worden.

Gekozen is om in één groot centrum, de Kloosterveste (hoofdprincipe a), de voorzieningen te concentreren. Deze keuze is evenwel in de voorschriften niet bindend vastgelegd. Daardoor is in het bestemmingsplan ook de mogelijkheid opengehouden om ergens in de woonwijk een subcentrum van voorzieningen toe te voegen (zie paragraaf 2.13 t/m 2.15). Ook zijn enkele andere, kleinere voorzieningen verspreid over de woonwijk mogelijk. Gedacht moet worden aan bijvoorbeeld schoolwoningen, een brandweerpost en een wijkpost(wijkbeheer).

Binnen de stadswoonwijk is het mogelijk om een deel van de woningen mede te gebruiken voor kantoren/praktijkruimte, horecabedrijf en/of winkel en aan woninggebonden bedrijven. Belangrijk hierbij is dat de hoofdfunctie van het betreffende pand wonen blijft. Gedacht kan worden aan situering op bijzondere plekken en op plaatsen die geen overlast bezorgen voor de woonomgeving. Onder overlast wordt onder andere verstaan de gevolgen van de verkeersaantrekkende werking van sommige bestemmingen.

Om stedenbouwkundige redenen wordt ook de bouw van een aantal kleinschalige kantoren langs de ontsluitingswegen in de woonwijk mogelijk gemaakt. Een aantal kantoren kan als geluidsscherm vormgegeven worden. Daarnaast kunnen kantoren fungeren als een markant gebouw, een accent, op enkele specifieke plekken. De kantoren kunnen bijdragen aan een gevarieerd beeld in de wijk. Een voorwaarde is wel dat ze goed bereikbaar zijn en geen overlast bezorgen voor de woonomgeving. De brandweer heeft verzocht ruimte in de woonwijk te reserveren voor een wijkpost. Over de situering is nog nader overleg nodig. Denkbaar is, dat een brandweerpost zodanig wordt gesitueerd, dat het gebouw uit een oogpunt van geluidhinder een afschermende werking heeft voor de daarachter gelegen woonbebouwing.

Langs de verlegde N371 kan een benzineverkooppunt met LPG gerealiseerd worden. Daaromheen moet een bebouwingsvrije zone van 80 meter in acht worden genomen. De exacte locatie moet nog worden bepaald.

4.5 Randen van de woonwijk en relatie met de omgeving

Begrenzingsen

In het huidige landschap zijn weinig aangrijpingspunten aanwezig voor de vormgeving van de woonwijk Kloosterveen, het landschap is vrijwel "leeg". Wat deels bewaard is gebleven is de in paragraaf 2.5 beschreven lineaire verkavelingsstructuur. Deze structuur heeft mede de rechte hoofdvorm van de west- en noordrand van Kloosterveen-noord bepaald.

De begrenzing van de oost- en zuidrand wordt bepaald door bestaande landschapselementen. Het betreft de Asserwijk, de hoogspanningsleidingen en het recreatiegebied Baggelhuizen. In de randen wordt een lage bebouwingsdichtheid gerealiseerd (ligging randen zie kaart 16).

Tijdelijke grenzen

De west- en noordzijde van Kloosterveen I vormen een tijdelijke grens van de woonwijk. Aan deze zijden is een verdere uitbreiding met 2.500 woningen voorzien: Kloosterveen II. Het gebied van Kloosterveen II blijft voorlopig agrarisch. De randen van fase I moeten zodanig vormgegeven worden dat ze na uitvoering van Kloosterveen II een logisch onderdeel zijn van de woonwijk. Ook moet bij deze vormgeving rekening gehouden worden met de situatie dat Kloosterveen II niet of slechts gedeeltelijk gerealiseerd wordt; de tijdelijke grens is dan de rand van de woonwijk.

Westzijde

De lineaire structuur van het huidige landschap is medebepalend geweest voor de lineaire harde grens tussen de woonwijk Kloosterveen I en II en het agrarische gebied. Aan de westzijde zal deze grens versterkt worden door bijvoorbeeld voorkanten van woningen naar het agrarische landschap te oriënteren (foto). Een vrij open groenzone met recreatieve routes zal de voorlopige begrenzing van deze rand vormen. Deze route past in het eerder genoemde groene circuit. Een vrij open ingerichte groenzone is wenselijk om, zij het eventueel tijdelijk, het zicht vanuit de woningen op het agrarische gebied te behouden.

Noordzijde

Aan de noordzijde wordt een meer rafelig beeld nagestreefd (foto). Ook hier vormt een groenzone de tijdelijke grens van deze rand. Door de woningen niet in één rechte lijn, maar verspringend langs en deels in deze groenzone te leggen ontstaat een rafelige rand. De woonwijk lijkt hier toevallig te stoppen, de wijk is nog niet af.

Oostzijde

Aan de oostzijde grenst de woonwijk aan twee verschillende landschapselementen (kaart 16). Het deel ten noorden van de knik in de Asserwijk grenst aan de lintbebouwing langs de Asserwijk. De boerderij die binnen de woonwijk valt (Asserwijk 1) zal als gebouw worden gehandhaafd. Indien ten zuiden daarvan de tweede hoofdontsluiting wordt aangelegd zal deze boerderij een karakteristiek punt vormen in de route naar de nieuwe wijk. Ten oosten van dit lint is het Bosproject met recreatieve voorzieningen gepland. De relatie tussen de woonwijk en dit nieuwe complex zal versterkt worden door het toevoegen van minimaal één recreatieve verbinding.

Het overige deel van de oostzijde grenst aan een zone met daarin twee hoogspanningsleidingen (foto). Niet de gehele in het Structuurplan Kloosterveen opgenomen zone maakt deel uit van dit bestemmingsplan. Van de zone ten noorden van de Drentsche Hoofdvaart



foto de westgrens

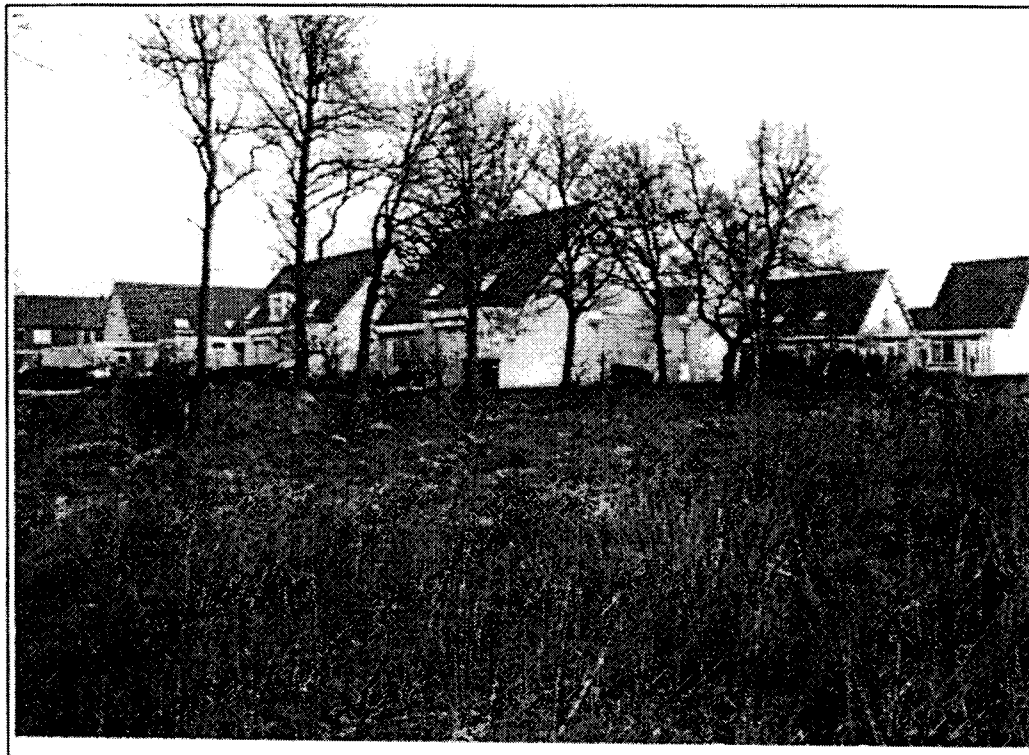


foto de noordrand (rafelig)

is het oostelijk deel buiten het plan gelaten om eventueel de aanleg van de tweede hoofdontsluiting langs de hoogspanningsleidingen mogelijk te maken. Dit deel van de zone zal alsnog worden opgenomen in het bestemmingsplan dat het Tussengebied zal regelen.

Aan weerszijden van de masten komt een strook die vrij moet blijven van bebouwing (zie paragraaf 2.7). Deze zone wordt in eerste instantie gebruikt als gronddepot. Alle overtollige en qua samenstelling niet bruikbare grond zal hier gestort worden.

Dit depot zal vervolgens ingericht worden als een glooiend landschap met afwisselend hoge en lage beplanting en open en dichte delen. De zone is vrij breed, waardoor er allerlei recreatieve ontwikkelingen kunnen ontstaan. Niet alles wordt ingericht, er komt ook ruimte voor spontane ontwikkelingen zoals vrij "ruige" speelplekken en fietscrossterreintjes.

Door het glooiende karakter kan de zone ook bijdragen aan de beperking van het verkeerslawaai van de A28 op de woningen in het aan de zone grenzende woongebied.

Door deze groenzone is een recreatieve fiets- en wandelroute gepland die met de woonwijk en omgeving, onder andere via een fietsbrug over de Drentsche Hoofdvaart, verbonden zal worden. Hierdoor wordt de zone onderdeel van het groene circuit. De zone wordt zowel de groene verbinding als de wandel- en fietsverbinding tussen het Recreatiegebied Baggelhuizen en het Bosproject.

De woonwijk grenst direct aan de groenzone. Gedacht kan worden aan een "rafelige" overgang van woonwijk naar groenzone; de tuinen van woningen kunnen doorlopen in de groenzone en de groenzone kan doorlopen in de wijk. Hierdoor ontstaat een verweving van het wonen en het groen, waardoor een gevarieerd woonmilieu zal ontstaan.

Aan de oostzijde van de hoogspanningsleidingen zijn ontwikkelingen gepland. Het betreft het in paragraaf 1.1 genoemde "Tussengebied". Dit tussengebied vormt de schakel tussen de bestaande stad en het nieuwe stadsdeel, het zorgt voor de verknoping. Dit gebied zal in een ander bestemmingsplan geregeld worden. In het deel ten zuiden van de Drentsche Hoofdvaart betreft het een bedrijventerrein. De groene zone onder de hoogspanningsleidingen vormt hier een landschappelijke scheiding tussen wonen en werken. In het deel ten noorden van de vaart betreft het een sportveldencomplex. De groene zone vormt hier de verbinding tussen wonen en sporten, tenzij in deze zone de tweede hoofdontsluiting wordt aangelegd.

Zuidzijde

De zuidelijke van de woonwijk ligt op de overgang van het veenkoloniale landschap naar het esdorpenlandschap (kaart 16) rondom Witten met het Pelinckbosch en het recreatiegebied Baggelhuizen. Tussen de woonwijk en deze groene zone komt de omgelegde N371 te liggen. Het verkeer op de N371 en de Kloosterweg zal veel geluidshinder produceren (zie ook paragraaf 2.20). Om de bouw van woningen op geringe afstand van deze wegen mogelijk te maken zijn geluidbeperkende voorzieningen nodig (foto's). De voorzieningen langs de N371 vormen een ruimtelijke en functionele scheiding tussen de woonwijk en de groenzone.

Bij de kruising van de N371 en de Kloosterweg wordt via een veilige oversteekplaats met verkeerslichten de fiets- en wandelverbinding gelegd tussen de woonwijk en het recreatiegebied Baggelhuizen. Ondanks de wallen ligt dit deel van de woonwijk dicht bij de aangrenzende recreatiegebieden.

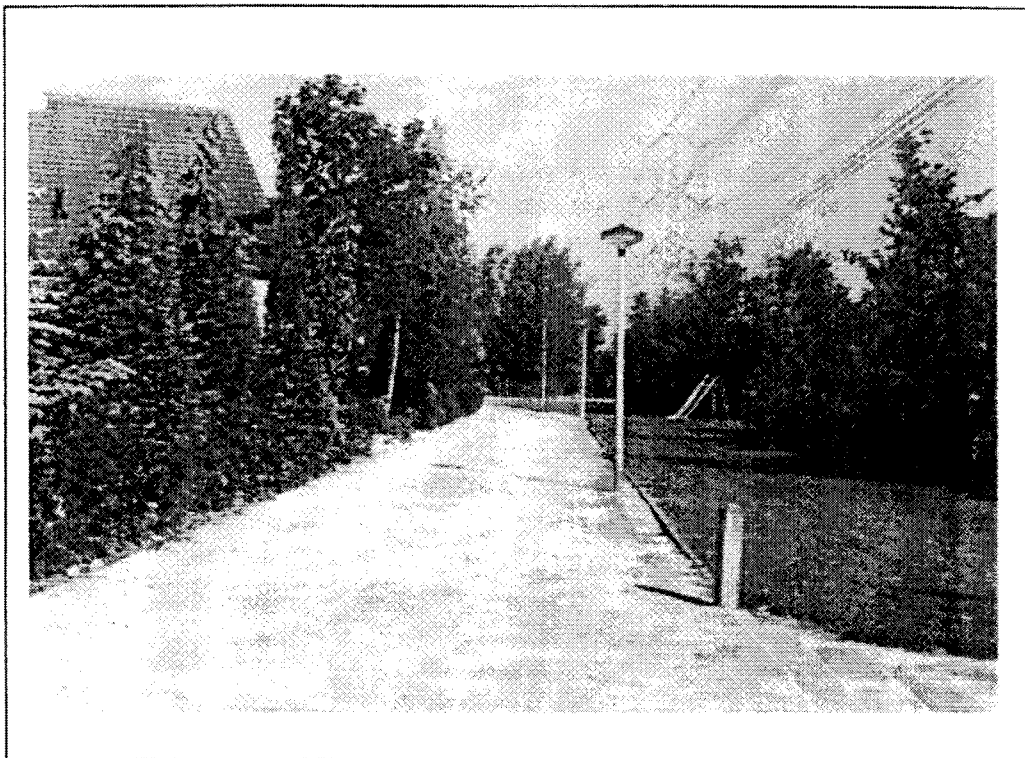


foto de oostgrens

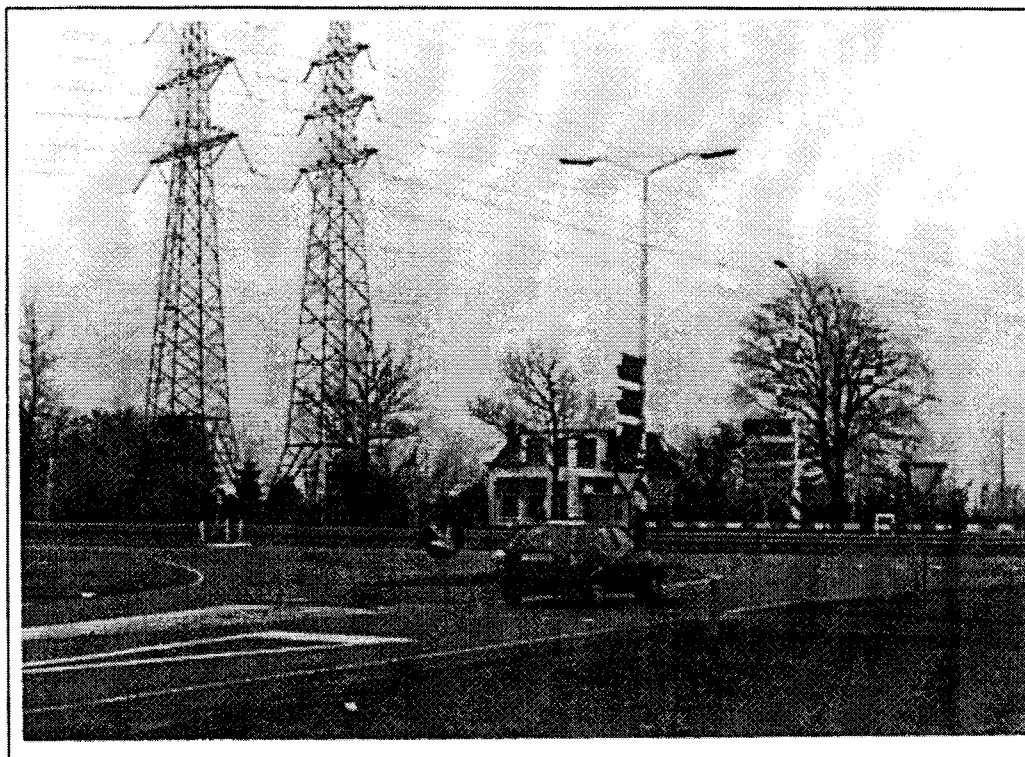


foto de oostrand

Kloosterveen-zuid (met in totaal circa 300-400 woningen) wordt door de voorzieningen langs de Kloosterweg gescheiden in twee zelfstandige woonbuurten. Om de strook tussen de geluidsbron en de woningen zo klein mogelijk te kunnen maken is voor woningen langs de Kloosterweg ontheffing tot 55 dB(A) bij de Provincie aangevraagd. Voor de twee zelfstandige woonbuurten in Kloosterveen-zuid zijn uitwerkingsplannen in voorbereiding. Hierdoor zijn al ideeën ontwikkeld voor de vormgeving van onder andere de geluidbeperkende voorzieningen. Gedacht wordt om het deel langs de N371 uit te voeren in een wal met een strakke vormgeving. De bedoeling is dat deze wal het karakter krijgt van een "vestingwal". Dit beeld past bij het karakter van het centrum van de wijk.

De toegang tot de wijk, de afslag vanaf de N371 naar de Kloosterweg, zal geaccentueerd worden. Dit geldt ook voor de, halverwege de Kloosterweg gelegen, toegang naar de twee woonbuurten. Gedacht kan worden aan bijvoorbeeld een afwijkende vorm in de wal, een uitzichtpunt, een boog, een torentje, een stuk muur of een gebouw.

Onderzocht zal worden of de wal langs de N371 gecombineerd kan worden met woningen, bijvoorbeeld dijkwoningen (foto's). Langs de Kloosterweg kan zowel aan een groene wal als een scherm gedacht worden. De (on)mogelijkheid om een deel van een woning in een geluidsscherm te integreren is medebepalend voor de te maken keuzes. Bekeken zal worden of een deel van de afscherming bereikt kan worden met kleinschalige kantoorgebouwen. Bij voorkeur komen langs het noordelijk deel van de Kloosterweg geen schermen of wallen, zodat men de Kloosterbrug en de bebouwing van Kloosterveen-noord goed kan waarnemen. In dat geval kan de bebouwing op een afstand van 41 meter uit de as van de Kloosterweg worden gebouwd (zie tabel 4).

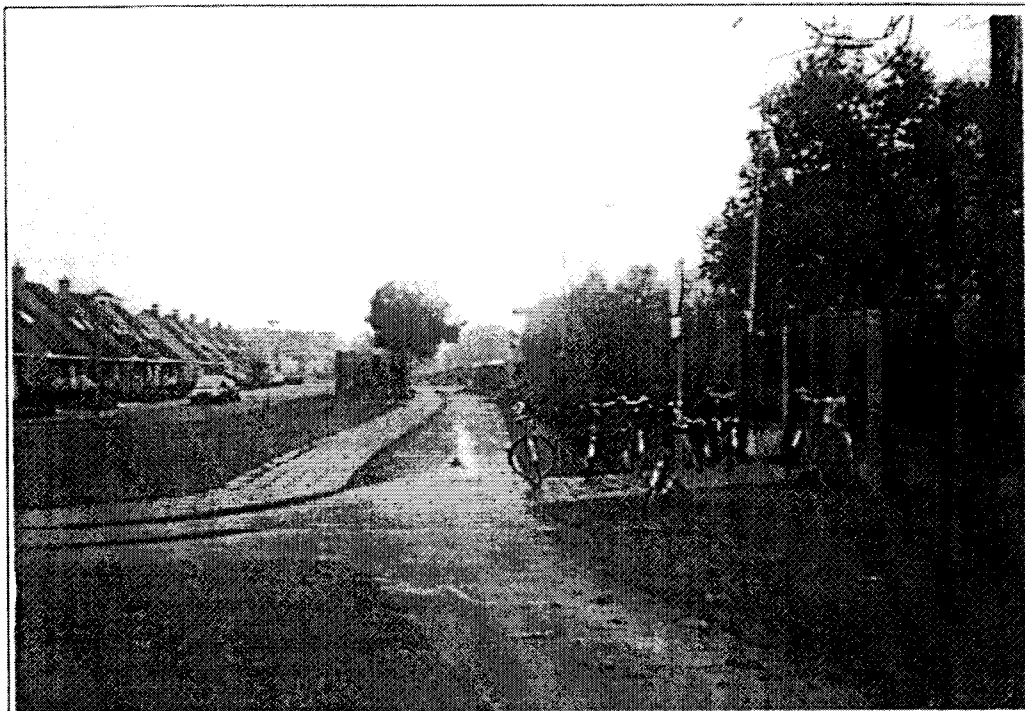


foto de zuidrand, schermen



foto de zuidrand, geluidafschermende bebouwing



foto de zuidrand, geluidafschermende bebouwing

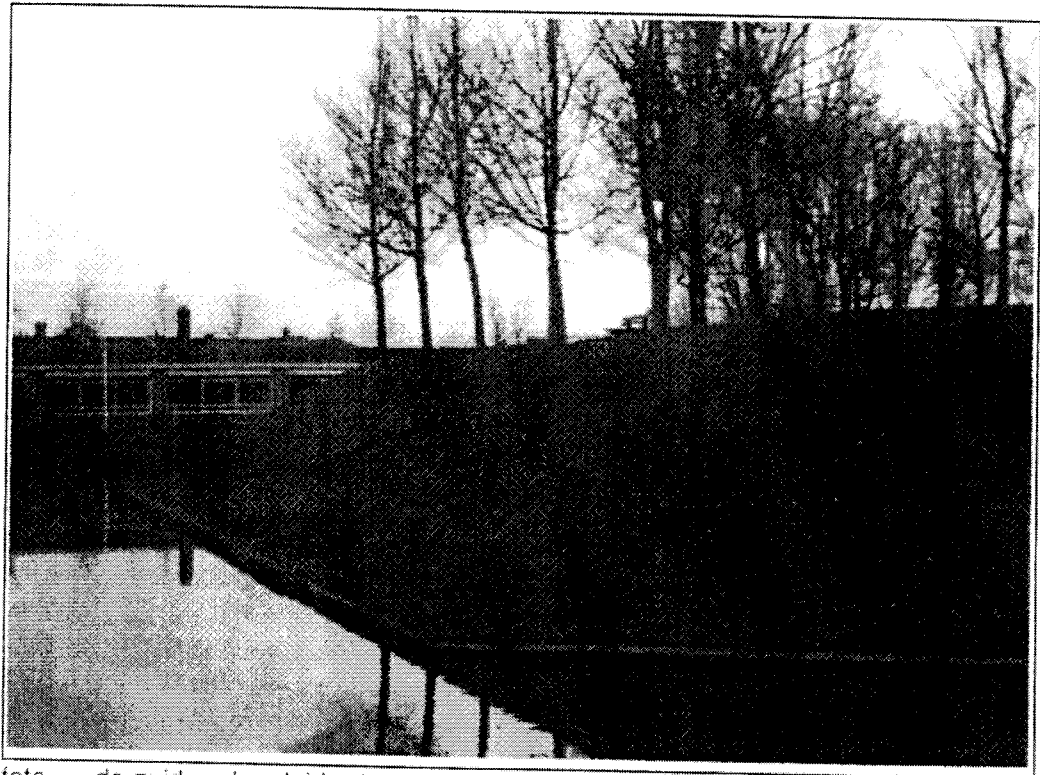


foto de zuidrand, geluidwal

4.6 Routes vanuit (het centrum van) Assen naar Kloosterveen

De woonwijk Kloosterveen is vanuit de andere delen van Assen zowel met de fiets, de bus als de auto op een goede en veilige manier bereikbaar (zie paragraaf 2.19 en de kaarten 8, 10 en 11). Aanvullend op paragraaf 2.19 wordt in het navolgende vooral een beeld geschetst van de manier waarop de verkeersdeelnemers Kloosterveen kunnen bereiken en van de belevingswaarde van de routes.

De primaire fietsroute

De fietser die vanuit de binnenstad naar Kloosterveen wil rijden, zal bij voorkeur langs de Vaart NZ rijden. Rechts is er kleinschalige woonbebouwing, links is er het water van de Vaart. Af en toe passeren enkele auto's. De kruising van de Troelstralaan nabij de Witterbrug verloopt vlot, want als hier dan nog verkeerslichten staan zijn ze in ieder geval "fietsvriendelijk".

De fietser zal vervolgens of de Europaweg West ongelijkvloers kruisen middels een sociaal-veilige en comfortabel vormgegeven fietstunnel, of hij maakt gebruik van een met verkeerslichten beveiligde oversteekplaats. De fietser rijdt de bestaande brug Asserwijk over en gaat linksaf, naar de Hoofdvaartsweg NZ. Links is er weer water, rechts is er in de huidige situatie de ijsbaan en de bedrijfsbebouwing van de palletsfabriek. Aan de beeldvorming van dit gedeelte is dan inmiddels het nodige verbeterd. De fietser rijdt vervolgens onder het viaduct van de A28 door, ziet aan de rechterhand weer kleinschalige woonbebouwing en ziet in de verte het tuincentrum. Juist vóór het tuincentrum en daarop geattendeerd door een herkenningspunt, slaat hij rechtsaf de Domeinweg op, een weg die niet voor auto's toegankelijk is.

De fietser passeert de hoogspanningsleidingen en ziet de bebouwing van Kloosterveen al liggen. Direct na het tuincentrum slaat hij linksaf en rijdt een stukje door de autovrije zone. Ook deze autovrije zone is relatief veilig vanwege de aanwezigheid van voorkanten van woonbebouwing.

Mogelijk is de fietser op het beschreven traject onderweg gepasseerd door een bus van de stadsdienst of van het streekvervoer, mogelijk heeft hij helemaal geen bus gezien.

Na de niet al te drukke weg rond het centrum te zijn overgestoken bereikt de fietser het centrum van Kloosterveen. Hier wordt, afhankelijk van de uiteindelijke bestemming, een route gekozen. Hij kan bijvoorbeeld het centrum weer verlaten en verder fietsen door de autovrije zone ten noordwesten van het centrum. Vanaf de diverse fietsroutes komt de fietser uiteindelijk op de woonstraten in de woonbuurten.

Secundaire fietsroutes

Behalve de primaire fietsroute staan de fietser meerdere andere routes ter beschikking. Vanaf de binnenstad kan hij er ook voor kiezen om het fietspad langs de Vaart ZZ en langs de kazernes te nemen. Wel moet hij dan ook nog de drukke Balkenweg passeren om bij de brug Asserwijk te komen. Misschien rijdt hij daarom wel rechtdoor en gaat voor motel Van der Valk langs. Als hij in Kloosterveen-noord moet zijn, slaat hij daar bij de nieuwe verkeerslichten rechtsaf en steekt de Drentsche Hoofdvaart over via de nieuwe fietsbrug tegenover het tuincentrum. Tussen Van der Valk en de nieuwe fietsbrug ziet hij dan de nieuwe bedrijfsbebouwing die hier is verrezen.

Maar als de fietser in Kloosterveen-zuid moet zijn, zal hij bij Van der Valk rechtdoor fietsen en zal dan via de zuidrand van het bedrijventerrein in Kloosterveen-zuid aankomen.

De fietser die de brug Asserwijk neemt, kan ook doorfietsen via de weg Asserwijk. Ter plaatse van de karakteristieke boerderij Asserwijk 1, in de knik van de weg, gaat hij dan het woongebied Kloosterveen-noord in.

Busroutes

De woonwijk Kloosterveen is bereikbaar voor zowel het streekvervoer als de stadsdienst. De ene route van het streekvervoer, die overigens niet vaak wordt gereden, gaat via de Hoofdvaartsweg NZ en gaat vervolgens via een eigen busbaan naar de weg rond het centrum, stopt hier bij een halte en gaat via de Kloosterbrug verder langs de Drentsche Hoofdvaart NZ.

Om in Kloosterveen-zuid te komen is de andere streekdienst veel aantrekkelijker, die bovendien veel vaker wordt gereden. Deze bus rijdt langs de Hoofdvaartsweg ZZ en heeft onder andere een halte bij de Kloosterbrug.

De stadsdienst gaat via de Hoofdvaartsweg NZ en de eigen busbaan naar de Ringweg, volgt deze weg en komt weer terug bij de busbaan. Langs de routes liggen meerdere haltes. Deze route is zowel aantrekkelijk om in het centrum te komen als in een woonbuurt van Kloosterveen-noord.

De autoroute

De automobilist rijdt vanuit de bestaande stad via de Europaweg West, de Vaart ZZ of de Europaweg Zuid naar de Balkenweg. De huidige rotonde is dan inmiddels vervangen door een met verkeerslichten beveiligde kruising. Vanaf die kruising neemt hij de Balkenweg, een weg die vanwege het zeer drukke verkeer is uitgevoerd met 2 x 2 rijstroken. Over een korte lengte moet hij drie verkeerslichten passeren (Oude Grachtpad, oostelijke op- en afrit A28, westelijke op- en afrit A28), maar deze zijn onderling gekoppeld.

Ter weerszijden van de Balkenweg staat kantoor- en andere, representatieve bebouwing. De Balkenweg gaat over in de N371. Ook aan beide zijden van de N371 komen bedrijven en kantoren. Tussen de kantoren door is op minimaal één punt zicht op een markant gebouw in het zuidelijke deel van Kloosterveen. De automobilist kruist de groene glooiende zone onder de hoogspanningsleiding en rijdt over een verdiept gedeelte van de N371 tussen een strakke wal rechts en een bos links (Baggelhuizen) naar de afslag Kloosterveen. Af en toe zijn boven de wal uit daken van woningen zichtbaar. De afslag naar Kloosterveen wordt gemarkeerd door een duidelijk accent in de wal. Daarna gaat de route over de langzaam omhoog lopende, tussen strakke wallen gelegen, Kloosterweg. Ook hier zijn af en toe woningen zichtbaar. In de verte vormt de brug over de Drentsche Hoofdvaart een markant oriëntatiepunt. Na de brug ligt de haven. De automobilist rijdt over de laanachtige, geasfalteerde Ringweg met vrij dichte bebouwing tot de afslag naar de gewenste woonbuurt. Hij heeft inmiddels zijn snelheid al aangepast. Deze buurt is door een opvallend gebouw of beeld gemakkelijk te vinden. Bij het begin van deze buurt maakt een verkeersbord hem erop attent, dat hij niet sneller mag rijden dan 30 km/uur. Maar het was hem door de inrichting van de weg en de wegomgeving al meteen duidelijk geworden dat hij als automobilist het domein van de voetganger en fietser heeft betreden. De beklinkerde wegen zijn dan ook zodanig ingericht, dat ze veilig zijn voor alle verkeer en met name voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers.

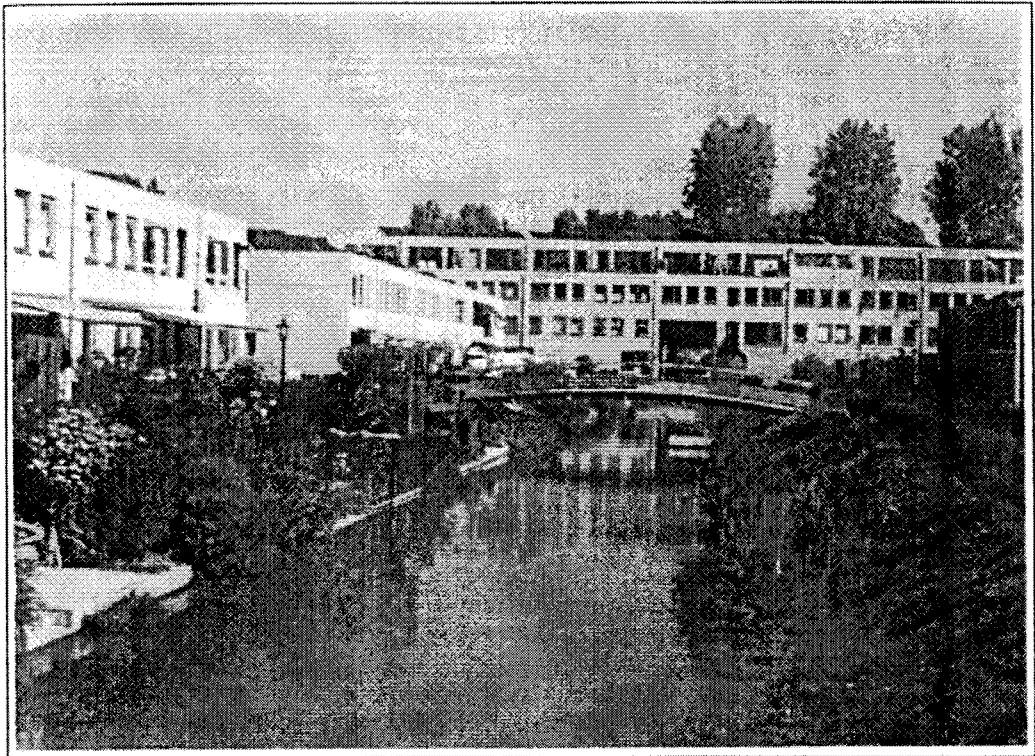


foto ecologische stedenbouw - water

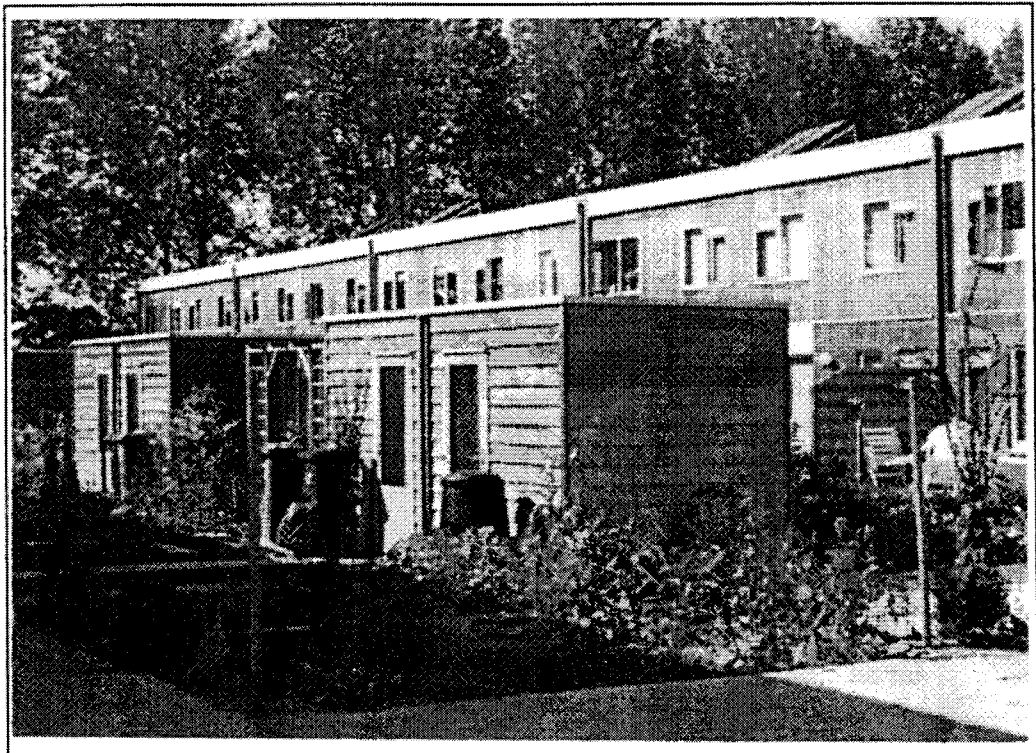


foto ecologische stedenbouw - materialisering

4.7 Ecologische stedebouw en duurzaam bouwen

"Ecologisch" of duurzaam bouwen en duurzaam veilig (verkeer) zullen vooral tot hun recht komen bij de verdere uitwerking van Kloosterveen I. Hierbij wordt opgemerkt, dat het begrip "duurzaamheid" niet alleen betrekking zal hebben op het ontwerp, maar ook op het beheer en het onderhoud.

Een aantal ontwerpprincipes ten aanzien van duurzame stedebouw is echter ook al medebepalend geweest bij de keuzes voor de stedebouwkundige hoofdstructuur van Kloosterveen. In het navolgende wordt dit voor een aantal punten toegelicht.

Landschap

In de hoofdvorm en begrenzing van de woonwijk Kloosterveen is rekening gehouden met het huidige landschap. Door bestaande grenzen te kiezen blijven bestaande landschapselementen en biotopen langs de randen van de wijk zoveel mogelijk behouden. Door bij het ontwerpen van deze randen rekening te houden met het bestaande worden oude elementen zoveel mogelijk in de nieuwe situatie geïntegreerd. Genoemd worden de Asserwijk en enkele wijken (sloten).

Grondbalans

Door het storten van overtollige grond uit het plangebied in het gronddepot onder de hoogspanningsleidingen hoeft grond niet afgevoerd te worden. Grond uit het plangebied, bijvoorbeeld leem uit de rioolsleuven, wordt dichtbij opgeslagen. Dit depot wordt later ingericht als recreatiegebied. Er kan 'werk met werk' gemaakt worden.

Water (foto)

Aanleg van de riolering zal plaatsvinden volgens het zogenaamd "verbeterd gescheiden stelsel". Dit betekent een eigen afvoerstelsel voor huishoudelijk water en de eerste hoeveelheden water van rijverhardingen. Dit water wordt met een persleiding afgevoerd naar de zuivering. Het overige water van de rijverhardingen, dat relatief schoon is, wordt geloosd op open water. Ook het water dat afkomstig is van daken en van drainages is schoon en kan worden geloosd op open water. Er vindt geen verhoging plaats van de capaciteit van de afvoergemalen, de benodigde berging wordt in het plangebied zelf gevonden.

Waar het gebied het laagst is ontstaat de waterrijke buurt en waar het gebied hoger is komt de groene buurt.

Er wordt ingespeeld op huidige grondwaterstanden; er vinden zo min mogelijk ophogingen plaats om het gebied droger te krijgen.

Verkeer (foto)

In de woonwijk komt een fijnmazig net van langzaamverkeersroutes. Een van de doelstellingen hiervan is het bevorderen van het fietsverkeer. Door de centrale ligging van de primaire fietsroute zijn de verschillende woonbuurten, het centrum van de woonwijk en het centrum van Assen snel en veilig bereikbaar. De centraal gelegen voorzieningen liggen langs deze route. De bushaltes zijn vanuit elke woonbuurt goed bereikbaar. De bus heeft een goede verbinding met het centrum van Assen.

Door een geconcentreerde ringvormige ontsluiting wordt de overlast (geluid en onveiligheid) van de auto in de woonbuurten zoveel mogelijk beperkt. Sluiproutes tussen woonbuurten worden zoveel mogelijk voorkomen; de auto moet omrijden om van de ene buurt naar de andere te gaan. Voor verplaatsingen binnen de wijk is fietsen of lopen de aangewezen manier.

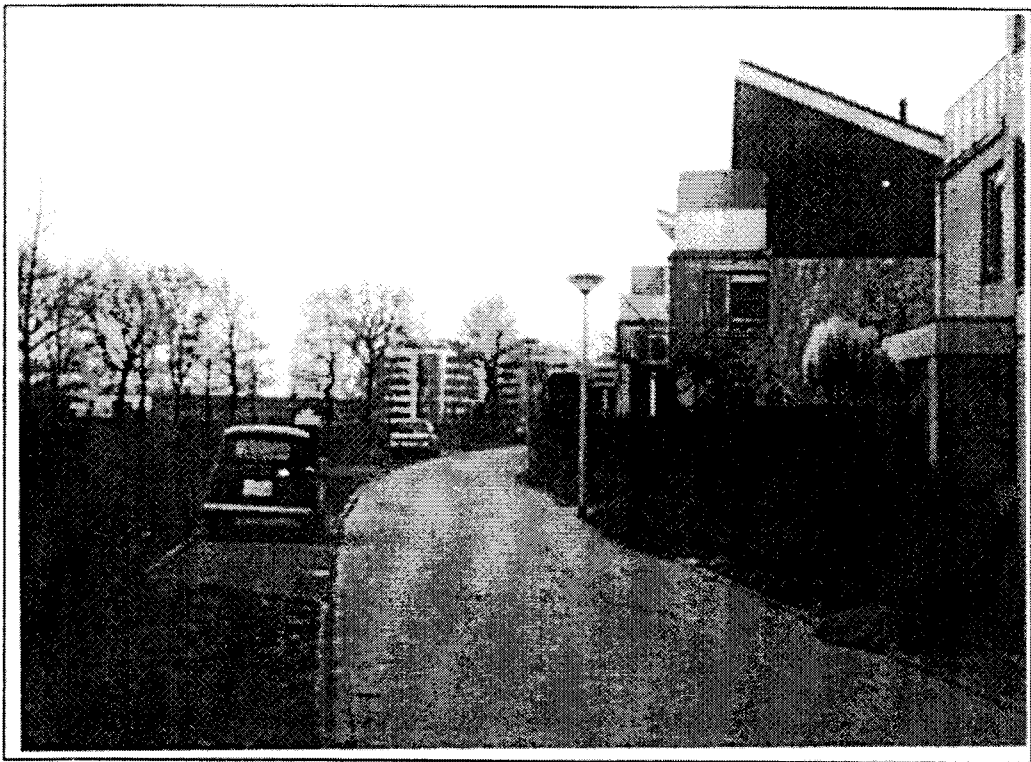


foto ecologische stedenbouw - verkeer



foto ecologische stedenbouw - natuur

Er ontstaat een groot verblijfsgebied waar de auto ondergeschikt is aan het langzame verkeer. De buurten worden zodanig ingericht dat de auto niet harder kan rijden dan 30 km per uur. Kinderen kunnen gewoon op straat spelen. Het gebruik van verharding wordt zoveel mogelijk beperkt, de wegen worden zo smal mogelijk ontworpen.

Natuur

De recreatieve verbindingzones vormen de groene dooradering van de woonwijk en de verbindingen van de woonwijk met bestaande natuur- en recreatiegebieden in de omgeving (foto). In deze zones worden de recreatieve voorzieningen gebundeld en verschillend vormgegeven. Hierdoor ontstaat een zone met een grote variatie in biotopen. De zones bieden hierdoor potenties voor bestaande en nieuwe (stedelijke) natuurontwikkeling. Er ontstaat een verweving van diverse functies.

Bij de verdere uitwerking wordt nog aandacht gevraagd voor onder andere:

- zo veel mogelijk gebruik maken van zonne-energie;
- het gebruik van regenwater in huis voor bijvoorbeeld toiletspoelingen of gebruik in de tuin;
- gasloos bouwen met kleine warmtekrachtcentrales door de hele wijk heen gesitueerd;
- zo veel mogelijk minimaliseren van de te verhardende oppervlakte;
- tijdige aandacht voor de materiaalketen met betrekking tot toe te passen materialen voor wegen en bestratingen. Bekendheid van de levenscyclus van de materialen is belangrijk om de milieu-effecten op langere termijn te kunnen overzien (foto).

Een aantal milieumaatregelen vraagt hogere investeringen, maar wordt veelal door lagere gebruikskosten terugverdiend.

4.8 Detaillering van de openbare ruimte

De materiaalkeuze heeft grote invloed op de detaillering van de openbare ruimte. Het betreft een keuze in de soort en kleur van verharding, de vorm en kleur van straatmeubilair en de variatie in beplanting. Met straatmeubilair (foto) worden onder meer lantaarnpalen, bankjes, prullenbakken, verkeersremmende of geleidende elementen bedoeld. De grote variatie in woonmilieus, architectuurvormen en wijze van inrichten van de openbare ruimte levert veel verschillen op. Bij de beplantingskeuze kan bijvoorbeeld naar de randen van de woonwijk toe voor meer inheemse soorten gekozen worden. Hiermee wordt een relatie gelegd met het omringende landschap, het landschap dringt de wijk binnen. Naar het centrum toe kunnen meer exotische soorten toegepast worden waardoor de toenemende stedelijkheid benadrukt wordt. Deze exoten kunnen ook accenten vormen.

Toch is naast de gewenste afwisseling in woonbuurten in een grote woonwijk behoefte aan duidelijkheid en samenhang, een bepaalde continuïteit in de vormgeving van wegen, straatmeubilair en het centrum. Het moet voor de bewoner en bezoeker duidelijk zijn waar bijvoorbeeld een hoofdweg overgaat in een woonstraat. Deze duidelijkheid kan bereikt worden door consequent voor dezelfde functies dezelfde materialen te gebruiken. Dit komt de oriëntatie en daarmee de veiligheid van de gebruiker ten goede.

De wegen met een ontsluitingsfunctie, waar 50 of 40 km/uur gereden mag worden, zullen overal in asfalt uitgevoerd worden en begeleid worden met een continu doorlopende groenstructuur (bomen of struiken). De wegen waar 30 km/uur de maximale snelheid is zullen in klinkers (bijvoorbeeld aardkleur) gelegd worden. Al het straatmeubilair zal in één stijl en kleur vormgegeven worden. Langs deze wegen kan gekozen worden voor accenten met bomen of struiken, rijen of geen beplanting. De vrijliggende fietspaden worden in een rood asfalt uitgevoerd.

Door verschillende tinten verharding te kiezen en accenten toe te voegen ontstaat naast de gewenste continuïteit toch verschil tussen de woonbuurten. In de woonwijk kan voor een globale driedeling gekozen worden; het centrum, het waterrijke- en het groene deel.

- Het centrum met een sobere, donkere kleur steen met een klassiek uiterlijk. De uitstraling past bij het karakter van een 'oud' centrum;
- Het waterrijke deel met een sprekende lichte kleur steen. Deze kleur moet contrasten met het vrij donkere water.
- Het groene deel met een donkere, aarde-achtige kleur steen. De uitstraling doet natuurlijk aan en past goed bij een groene invulling.

Ook met de architectuur kan hierop worden ingespeeld.

4.9 Grondeigendom

Niet alle gronden met de uit te werken bestemming "Stadswoonwijk" zijn momenteel eigendom van de gemeente. Het beleid is er op gericht, om de gronden binnen deze bestemming volledig in eigendom te verwerven.

In verband met een eventuele onteigeningsprocedure is op de plankaart aangegeven welke gronden op korte termijn voor verwerkelijking in aanmerking komen. Het gaat om de bebouwing in Kloosterveen-zuid en om de infrastructuur die nodig is om deze bebouwing te kunnen ontsluiten, inclusief de om te leggen N371.

5 TOELICHTING OP DE VOORSCHRIFTEN

5.1 Planvorm

Voor de juridische vormgeving van het plan is gekozen voor een combinatie van:

- een globaal bestemmingsplan, met nader door Burgemeester en Wethouders uit te werken bestemmingen in uitwerkingsplannen;
- gedetailleerde bestemmingen;
- een globale eindbestemming.

De nader door Burgemeester en Wethouders uit te werken bestemmingen zijn "Stadswoonwijk" en "Verkeersdoeleinden". De bestaande bebouwing en infrastructuur hebben, voorzover zij gehandhaafd worden, een gedetailleerde bestemming gekregen. De zone onder en ter weerszijden van de hoogspanningsleidingen heeft een globale eindbestemming.

Daar waar aan percelen en bebouwing nieuwe bestemmingen worden gegeven mag het gebruik op het moment dat het bestemmingsplan rechtskracht krijgt, worden gehandhaafd (Overgangsrecht).

De goede ervaringen met deze planmethodiek, opgedaan in de woongebieden Peelo en Marsdijk I en II, hebben tot deze keuze geleid. Het toetsen van bouwplannen aan het uitwerkingsplan, ook als de woonbuurt reeds gerealiseerd is, levert een belangrijke bijdrage aan de direct afleesbare rechtszekerheid voor de bewoners.

5.2 Uit te werken bestemmingen

"Stadswoonwijk"

Binnen de bestemming "Stadswoonwijk" zijn alle gewenste functies toegestaan die een woonwijk compleet maken.

De bebouwingsdichtheid is bepaald op maximaal 30 woningen per hectare (netto) als gemiddelde over het gehele plangebied. Deze gemiddelde dichtheid maakt bij de uitwerkingsfase een flexibiliteit mogelijk ten aanzien van incidentele plekken voor hoge en lage dichtheidscategorieën.

Binnen deze bestemming mag maximaal een oppervlakte van 8 ha gebruikt worden voor centrumvoorzieningen (scholen, winkels, horeca, maatschappelijke doeleinden, religie en dergelijke), die voor het overgrote deel geconcentreerd zullen worden gerealiseerd.

Van de op te richten woningen mag maximaal 1% mede worden ingericht voor kantoor/praktijkruimte, horecabedrijf/winkel en aan woningen gebonden bedrijven. Deze kleinschalige activiteiten bieden de mogelijkheid tot verlevendiging van de woonwijk. Ook is de bouw van 5 tot 10 kleinschalige kantoren (maximaal 300 m² vloeroppervlak per kantoortje) mogelijk.

De maximale bouwhoogte voor de gebouwen is bepaald op 18.00 meter. Een vrijstellingsbevoegdheid van Burgemeester en Wethouders naar een bouwhoogte van 24.00 meter laat incidenteel de mogelijkheid open voor architectonische-/stedebouwkundige accenten op markante plekken in het woongebied.

Voor een deel van de bestemming "Stadswoonwijk" (nabij het tuincentrum) is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen naar "Tuincentrum".

Verkeersdoeleinden

De bestemming "Verkeersdoeleinden" heeft de aanleg van een groot deel van de wijkontsluiting en de verlegging van de N371 ten doel. Binnen deze bestemming kunnen alle ten behoeve van het verkeer dienende bebouwing en andere werken gerealiseerd worden. Ook een verkooppunt van motorbrandstoffen langs de omgelegde N371 is mogelijk binnen deze bestemming. Het tracé van het overige deel van de ontsluitingsweg, dat gelegen is binnen de bestemming "Stadswoonwijk", zal in samenhang met de uit te werken plannen voor de woonbuurten vastgesteld worden.

In deze bestemming is ook de tweede hoofdontsluiting opgenomen. Indien deze ruimte niet zou worden gereserveerd zou dat een beperking inhouden van de nog te onderzoeken tracémogelijkheden voor een tweede hoofdontsluiting. Een tweede reden is dat een tweede hoofdontsluiting functioneel mede dient om te zijner tijd een deel van fase 1 te ontsluiten. Slechts uit financiële overwegingen wordt aanleg in fase 1 niet voorzien. Daarentegen zijn de ontsluitingen van fase 2, die functioneel uitsluitend samenhangen met het realiseren van de 2e fase, als aanduiding aangegeven.

5.3 Globale eindbestemming

Groenvoorzieningen

De gronden met de bestemming "Groenvoorzieningen" (gelegen onder en ter weerszijden van de hoogspanningsleidingen) hebben een hoofdzakelijk openbare functie. Binnen dit groen is o.a. de aanleg van speelvoorzieningen en de aanleg van fiets- en wandelpaden mogelijk.

5.4 Gedetailleerde bestemmingen

De bestemming "Verkeersdoeleinden" heeft betrekking op de bestaande verkeersgebieden die gelegen zijn langs de "Drentsche Hoofdvaart" (Hoofdvaartsweg NZ en -ZZ). Voor de Drentsche Hoofdvaart zelf is de bestemming "Waterstaatkundige doeleinden" opgenomen.

Binnen deze bestemmingen zijn alle gewenste, op hun functie gerichte bebouwing, met uitzondering van verkooppunten voor motorbrandstoffen, en werken mogelijk zoals lichtmasten, bruggen, pompgemalen, verhardingen en dergelijke.

Een aantal, in het plangebied gelegen, karakteristieke boerderijen heeft de bestemming "Woondoeleinden, handhaven hoofdvorm Voormalige Agrarische bebouwing met bijbehorende erven (W.V.A.)" gekregen. Het handhaven van de hoofdvorm bij deze panden is belangrijk. Door de bebouwingsomvang van deze panden (veel inpandige ruimte) zijn er beperkingen gesteld ten aanzien van de toegestane oppervlakte voor aanbouwen en/of bijgebouwen.

De overige bestaande bebouwing en percelen, met uitzondering van het voormalige tuincentrum aan de Hoofdvaartsweg ZZ 135, hebben een bestemming gekregen die overeenkomt met de huidige bestemming te weten "Woondoeleinden" en "Tuincentrum".

Voor de in het plangebied aanwezige hoogspanningsleidingen is, in verband met de belangen van de leidingbeheerder, voor een strook van 25 meter ter weerszijde van de leidingen een mede bestemming "Hoogspanningsleidingen" opgenomen.

Op deze gronden mag geen bebouwing worden opgericht. Burgemeester en wethouders kunnen, gehoord de leidingbeheerder, hiervan vrijstelling verlenen. Ook gronden afgraven of ophogen en het zaaien of inplanten van bomen en andere houtopstanden mag niet zonder een (aanleg)vergunning van Burgemeester en Wethouders.

6 UITVOERBAARHEID

De maatschappelijke noodzakelijkheid van dit bestemmingsplan is uitvoerig in de voorgaande hoofdstukken van deze toelichting aangetoond.

Uit de exploitatie-opzet blijkt dat het plan economisch uitvoerbaar is.

7 INSPRAAK EN OVERLEG

In dit hoofdstuk komen de resultaten van het overleg ex artikel 10 Bro 1985 en de inspraak aan de orde. De binnengekomen reacties zijn integraal weergegeven en van commentaar voorzien in de afzonderlijk verschenen "Nota commentaar op overleg en inspraak voorontwerp Bestemmingsplan Kloosterveen I". Deze nota wordt in het navolgende kort aangeduid als "inspraaknota".

In veel reacties is positieve instemming met het plan betuigd. In dit hoofdstuk komen vooral die elementen uit het overleg en de inspraak aan de orde die tot wijzigingen in het plan of tot toezeggingen hebben geleid.

7.1 Overleg ex artikel 10 Bro 1985

7.1.1 Overleginstanties

In het kader van het overleg ex artikel 10 Bro 1985 is het voorontwerp van het bestemmingsplan Kloosterveen I toegezonden aan de volgende instanties:

- 1 Provinciale Planologische Commissie van Drenthe (PPC);
- 2 Het ministerie van Defensie, regionale directie Noordoost-Nederland;
- 3 De Directeur-Generaal van Energie;
- 4 Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB);
- 5 Zuiveringsschap Drenthe;
- 6 Stichting Woningbeheer Assen (SWA);
- 7 NV EGD Midden Drenthe;
- 8 NV Nederlandse Gasunie;
- 9 NV Waterleidingmaatschappij Drenthe;
- 10 PTT Nederland;
- 11 NV Nederlandse Spoorwegen;
- 12 Bond Heemschut;
- 13 Het bestuur van het Waterschap Hunze en Aa;
- 14 De directie van de Nederlandse Aardoliemaatschappij BV (NAM);
- 15 De directie van de Vervoersonderneming Noord Nederland NV (VEONN);
- 16 NS railbeheer, afdeling Grondverwerving en Juridische Zaken;
- 17 Gemeente Rolde;
- 18 Gemeente Smilde;
- 19 Gemeente Vries.

7.1.2 Instanties die via de PPC hebben gereageerd

Via het secretariaat van de PPC zijn reacties binnen gekomen van de volgende instanties:

- a De inspecteur van de Ruimtelijke Ordening Noord, mede namens de inspecteurs Volkshuisvesting en Milieuhygiëne van de provincie Drenthe;
- b De afdeling Verkeer en Vervoer van de Dienst Verkeer en Waterstaat van de provincie Drenthe;
- c De rijksconsulent voor Economische Zaken in de provincie Drenthe;
- d De directeur van de Dienst Water en Milieuhygiëne van de provincie Drenthe;
- e Het Landbouwschap, de gewestelijke Raad voor Drenthe;

- f Steunpunt Monumentenzorg Drenthe (waarin vertegenwoordigd zijn de Rijksdienst voor de Monumentenzorg, de Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek en de provincie Drenthe);
- g De Milieufederatie.

Wijzigingen in het bestemmingsplan

De opmerkingen van deze instanties zijn door de gemeente schriftelijk van commentaar voorzien dat hen op 3 juli 1996 is toegezonden. Een en ander heeft geleid tot de volgende aanpassingen in het voorontwerp-bestemmingsplan:

- In de toelichting is aandacht besteed aan de helikopteropstapplaats;
- De bestemming van de zone onder en ter weerszijden van de hoogspanningsleidingen is veranderd van een nader uit te werken bestemming in een globale eindbestemming;
- In de toelichting is verduidelijkt dat het installatiebedrijf aan de Hoofdvaartsweg ZZ 131 onder woninggebonden bedrijvigheid valt;
- In de voorschriften is de regeling met betrekking tot woninggebonden bedrijvigheid uitgebreid. Bij de bestemming "stadswoonwijk" is in lid 1 onder c een toetsingsclausule opgenomen, bij de bestemmingen WVA (artikel 8) en W (artikel 9) is een lid toegevoegd waarin een vrijstellingsprocedure ex artikel 15 WRO is opgenomen.

Toezeggingen

Een relatief groot aantal opmerkingen had niet zozeer betrekking op het bestemmingsplan zelf, maar op de (nog op te stellen) uitwerking daarvan. In dit verband zijn met name de volgende toezeggingen gedaan:

- Bij het ontwerp van de uitwerkingsplannen zal nadrukkelijk het thema "duurzaam bouwen" worden ingebracht;
- Met de provincie Drenthe zal nader overleg plaatsvinden over de exacte situering van een brandstofverkoopspunt;
- Bij de uitwerking van het bestemmingsplan zal in verband met het "wonen bij werken" de voorkeur worden uitgesproken voor kantoren met een relatie met de wijk;
- In de uitwerkingsplannen wordt ten behoeve van de vestiging van winkels en horecabedrijven nadrukkelijk rekening gehouden met de locatie, want er mag geen aantasting ontstaan van het woonklimaat;
- Waar mogelijk zullen bij de uitwerking ten opzichte van het trafostation extra afstanden worden aangehouden uit een oogpunt van een acceptabel woonklimaat;
- Zodra de gegevens van het TT-circuit bekend zijn, zullen zij in het geheel worden betrokken;
- Getracht zal worden de verschillende bouw- en infrastructurele werken gefaseerd en geordend te laten verlopen. Daarbij zal nadrukkelijk rekening worden gehouden met de agrarische activiteiten opdat deze zo min mogelijk hinder ondervinden;
- Bij de nadere uitwerking zal de suggestie worden meegenomen om de nieuwe bebouwing langs de Drentsche Hoofdvaart af te stemmen op de bestaande structuur, zodat het historisch ruimtelijk karakter van de Hoofdvaart behouden kan blijven;
- De door de Milieufederatie ingebrachte aanbevelingen met betrekking tot zonne-energie en dergelijke worden meegenomen bij de verdere uitwerking.

7.1.3 Reactie van de PPC

De reactie van de PPC is integraal opgenomen als Bijlage 3.

In het navolgende is de reactie samengevat weergegeven en waar nodig van commentaar voorzien.

1 Algemeen

De kern Assen heeft in het streekplan Drenthe de functie als streekcentrum. Een en ander impliceert dat zij een taak heeft om een meer dan evenredig deel van de bevolkingsgroei in de provincie op te vangen. Onderhavig bestemmingsplan, dat voorziet in woningbouw van 3.500 woningen in de eerste fase, met een uitbreidingscapaciteit tot 6.000 woningen in de tweede fase, geeft een goede invulling aan deze taakstelling.

2 Planvorm

De gekozen planvorm, te weten een globaal plan met een uitwerkingsverplichting voor het college van burgemeester en wethouders, vormt een geschikt kader om aan de ruimtelijke ontwikkeling vorm en inhoud te geven.

Gedeputeerde Staten wordt geadviseerd gebruik te maken van de bevoegdheid ex artikel 11, lid 8, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening. Dat wil zeggen dat de uitwerkingsplannen geen goedkeuring van Gedeputeerde Staten behoeven tenzij daartegen bedenkingen zijn ingebracht.

3 Plantoelichting

De uitgangspunten voor het stedenbouwkundig plan worden door de commissie onderschreven. Met name het idee voor de realisering van twee wijksferen (een waterrijk en groenrijk deel) is positief ontvangen. De invulling van de overgangszone van bebouwde naar onbebouwde gebieden, alsmede van de zone onder de hoogspanningsleidingen vraagt nadere aandacht.

De onderwerpen duurzaam bouwen en ruimtelijke kwaliteit zullen in de uitwerkingsplannen tot uiting moeten komen.

De commissie is van oordeel dat de, in de toelichting opgenomen doelstellingen, verwijzingen en referentiebeelden te vaag en te algemeen zijn geredigeerd c.q. vormgegeven. Proeven van uitwerkingen in de toelichting zou de ruimtelijke inrichting meer inzichtelijk kunnen maken (o.a. beeldkwaliteitsplan).

Vorenstaande geldt tevens voor de cirkelvormige uitvoering van het centrum van de wijk als een afwijkend element in het gebied met de historisch gegroeide lineaire, parallelle structuren.

Ad 3 Commentaar gemeente

De gemeente heeft bewust gekozen voor een globaal uitwerkingsplan, waarbij een nadere concretisering van de stedenbouwkundige hoofdstructuur in de betreffende uitwerkingsplannen plaats vindt.

Op dit moment is de gemeente bezig met het opstellen van proeve van uitwerkingen. Toegezegd kan worden dat deze op redelijke termijn kunnen worden aangeleverd. Het is ook voor intern gebruik gewenst een stedenbouwkundige hoofdstructuur neer te zetten, welke richtinggevend is voor de nadere detaillering.

Het is echter niet gewenst, gelet op de taakstelling van de gemeente met betrekking tot de woningbehoefte en de omstandigheid dat de wijk Marsdijk aanmerkelijk eerder is volgebouwd dan aanvankelijk was beraamd, de voortgang van het bestemmingsplan daarvan te laten afhangen.

In dit plan wordt volstaan met de op kaart 12 opgenomen stedenbouwkundige hoofdstructuur en met de in de toelichting nader aangegeven uitwerkingsprincipes. Voor het gebied ten zuiden van de Drentsche Hoofdvaart kan reeds op verzoek een proeve van uitwerking worden overgelegd.

4 Wegenstructuur

De wegenstructuur is gebaseerd op de flankentheorie, waarbij de zuidflank in de eerste fase en de oostflank eerst in een later stadium wordt aangelegd. Vanuit verkeersveiligheid hecht de commissie er waarde aan dat in de tweede fase een te verleggen N373 bij de verkeersstructuur wordt betrokken en dat de interne wegenstructuur van de woonwijk wordt aangesloten op de N373.

Voorts wordt geadviseerd de aansluitingen op de zuidelijke flank vorm te geven door middel van rotonden. Deze voorzieningen zijn uit oogpunt van verkeersveiligheid en een goede verkeersregulerende werking te prefereren boven verkeersregelinstanties (VRI's). Capaciteitsproblemen in de toekomst, met name in spitsuren, mogen naar het oordeel van de commissie niet maatgevend zijn voor de keuze tussen rotonden en VRI's.

Ad 4 Commentaar gemeente

Zoals al op kaart 8a van onderhavig bestemmingsplan indicatief is aangegeven en op pagina 27 is verwoord, zal de interne verkeersstructuur van de wijk Kloosterveen inderdaad worden aangesloten op een eventueel te verleggen N373 en zal dit traject een rol gaan spelen bij de ontsluiting van het nieuwe woongebied.

De gemeente en de provinciale dienst Verkeer en Waterstaat zijn in nauw overleg inzake een gewenste verkeersstructuur in de wijk Kloosterveen. Dit overleg zal worden voortgezet en wellicht worden geïntensiveerd.

Het onderhavig bestemmingsplan spreekt zich niet definitief uit over de keuze tussen rotonden dan wel verkeersregelinstanties (VRI's). Een en ander zal in nauw overleg met de provinciale dienst ten tijde van de betreffende uitwerkingsplannen nader aan de orde komen. Daarbij speelt de maximale capaciteit van een rotonde een belangrijke rol.

5 Plankaart

Het ontwerp bestemmingsplan Buitengebied artikel 30 herziening heeft voor een deel betrekking op locaties die liggen in het toekomstig woongebied Kloosterveen. De commissie adviseert u het ontwerp bestemmingsplan Buitengebied af te stemmen op het ontwerp bestemmingsplan Kloosterveen I.

Ad 5 Commentaar gemeente

In de toelichting is opgenomen dat het plangebied van Kloosterveen I alsnog buiten het ontwerp bestemmingsplan Buitengebied zal worden gelaten.

6 Economische uitvoerbaarheid

De commissie concludeert dat, door het treffen van een voorziening vanuit het grondbedrijf, het bestemmingsplan financieel uitvoerbaar is.

7.1.4 Overige overlegreacties

Van de instanties die in paragraaf 7.1.1 zijn genoemd onder 2, 3, 4, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 16, 17, 18 en 19 is geen inhoudelijke reactie ontvangen.

Derhalve zijn inhoudelijke reacties binnen gekomen van de volgende overlegpartners die niet in de PPC zijn vertegenwoordigd:

- het Zuiveringsschap Drenthe;
- de Stichting Woningbeheer Assen;
- de NV Waterleidingmaatschappij Drenthe;
- de VEONN.

Toezeggingen

De naar voren gebrachte opmerkingen gaven geen aanleiding tot een wijziging in het plan, maar wel zijn enige toezeggingen gedaan:

- Aan het Zuiveringsschap Drenthe is tijdig verder overleg toegezegd;
- Aan de Waterleidingmaatschappij Drenthe is meegedeeld dat er voldoende ruimte zal zijn voor het ondergrondse verkeer;
- Aan de VEONN is toegezegd dat het aspect van medegebruik van de Ringweg door bussen zal worden geconcretiseerd bij de nadere uitwerking.

7.2 Inspraak

Het voorontwerp van het bestemmingsplan Kloosterveen I heeft met ingang van 15 augustus 1996 gedurende een termijn van vier weken ter inzage gelegen. Voor een ieder is de mogelijkheid geboden schriftelijk te reageren. In deze periode heeft ook het verzoek om hogere grenswaarden inzake het wegverkeerslawaaï ter inzage gelegen. De provincie is het bevoegde orgaan voor het verlenen van de gevraagde ontheffing.

7.2.1 Inspraakavond

Tijdens een inspraakavond op 20 augustus 1996 is een toelichting gegeven op het plan. Daarna zijn belanghebbenden en belangstellenden in de gelegenheid gesteld vragen en opmerkingen naar voren te brengen. Van deze avond is een verslag gemaakt, dat is opgenomen in de inspraaknota.

7.2.2 Schriftelijke zienswijzen

De navolgende natuurlijke - en rechtspersonen hebben schriftelijk op het plan gereageerd.

- A. R. Bijlsma, Schoolstraat 3A, te Bovensmilde.
- B. T.J. Woordman, Hoofdvaartsweg 99, te Assen.
- C. K.E. Mulder, Hoofdvaartsweg NZ 110 te Assen.
- D. C.C. Schoe, Hoofdvaartsweg 101 A te Assen.
- E. A. Boer, Asserwijk 42 te Assen.
- F. Noordelijke Land- en Tuinbouw Organisatie.
- G. Stichting Milieuraad Smilde.
- H. B.A.A. Vrolijk-Pelinck, Angelsloërdijk 24 te Emmen.
- I. A. de Boer, Groentotaal, Hoofdvaartsweg 104 te Assen.

De reacties zijn samengevat en van commentaar voorzien in de inspraaknota.

Wijzigingen in het bestemmingsplan

Naar aanleiding van de inspraak is het plan op de volgende onderdelen aangepast:

- Aan het verzoek van de heer Woordman om een ruimer erf rond zijn huis te houden is tegemoet gekomen door het verruimen van de WVA-bestemming ten koste van de bestemming Stadswoonwijk;

Naar aanleiding van de mededeling van de heer Mulder is in de toelichting opgenomen dat hij zijn agrarisch bedrijf wenst voort te zetten. Aan zijn verzoek om een positieve agrarische bestemming is niet tegemoet gekomen, omdat het gelet op de milieu-voorschriften niet mogelijk is om actieve grootschalige bedrijvigheid te combineren met een woonfunctie. Een en ander betekent dat het overgangsrecht van toepassing is;

- In de toelichting is melding gemaakt van de composteerinrichting bij het tuincentrum van de Boer.

Toezeggingen

Verder zijn de volgende toezeggingen gedaan:

- Aan de heer Bijlsma en aan mevrouw Vrolijk-Pelinck is toegezegd om hun ingebrachte reactie tevens ter kennis te brengen van het gemeentebestuur van Smilde;
- Aan de Noordelijke Land- en Tuinbouworganisatie is toegezegd dat bij de nadere uitwerking rekening gehouden zal worden met het verzoek om voldoende afstand te bewaren tussen de percelen van de huidige Asserwijkbewoners en de toekomstige nieuwbouw van Kloosterveen, ten einde de ontwikkelingsmogelijkheden van de bedrijven niet te beperken;
- De Stichting Milieuraad Smilde heeft de toezegging ontvangen dat bij de uitwerking zal worden bekeken in hoeverre voor de westgrens een meer open structuur de voorkeur verdient boven een lineaire, harde grens;
- Aan het tuincentrum de Boer is toegezegd dat zal worden bestudeerd hoe de bereikbaarheid vanuit de woonwijk kan worden gegarandeerd;
- In overleg met het tuincentrum zal worden afgetast welke alternatieve oplossingen mogelijk zijn in relatie tot de composteerinrichting.

Bijlagen

Bijlage 1 Duurzaam veilig en categorisering van wegen

Appendix

Duurzaam veilig en categorisering van wegen

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	De functie stromen	5
3	De functie ontsluiten	7
3.1	Inleiding	7
3.2	Wegen van type 2A ("stadsautoweg")	7
3.3	Wegen van type 2B ("hoofdader")	8
3.4	Wegen van type 2C ("wijkverzamelweg")	9
3.5	De nieuwe N371	9
4	De functie verblijven	11
4.1	Inleiding	11
4.2	Wegen van type 3A ("buurtstraten")	11
4.3	Wegen van type 3B ("woonstraten" en "woonerven")	12
4.4	Fietsers in het verblijfsgebied	12
4.5	Maximum rijsnelheden	12
4.6	Maximale ritduur binnen het verblijfsgebied	13
4.7	Verharding van wegen in het verblijfsgebied	13
4.8	Bereikbaarheid brandweer en dergelijke	14

1

Inleiding

In deze Appendix komt de categorisering van wegen uitgebreid aan de orde. Uitgangspunt voor deze categorisering is het concept van "duurzaam veilig" zoals dat in diverse nota's van het rijk naar voren is gebracht. Ook wat betreft de terminologie is hier zoveel mogelijk bij aangesloten.

Vanzelfsprekend spitst de categorisering zich in dit kader toe op het stedelijke wegennet. Hiervoor is op dit moment nog geen eenduidige, algemeen aanvaarde classificatie beschikbaar. Bij de onderhavige indeling is enerzijds gekeken naar wat in de literatuur gebruikelijk is, anderzijds is rekening gehouden met de structuur en situatie zoals die zich in Assen heeft ontwikkeld.

Matrix

De bijgevoegde matrix geeft voor de beide functies "ontsluiten" en "verblijven" een samenvattend overzicht van de samenhang tussen functie, gebruik en inrichting.

2

De functie stromen

Wegen met de functie "stromen" zijn bedoeld voor het lange-afstandsverkeer. Zij vervullen met name een functie om **landsdelen** bereikbaar te maken. Afhankelijk van het feitelijke gebruik worden deze wegen ingericht als autoweg of autosnelweg.

In de omgeving van Kloosterveen is alleen de A28, Groningen-Assen-Zwolle, een weg met een zuivere stroomfunctie. Deze weg behoort tot wegtype 1, autosnelweg.

Bijlagen

Appendix

Duurzaam veilig en categorisering van wegen

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	De functie stromen	5
3	De functie ontsluiten	7
3.1	Inleiding	7
3.2	Wegen van type 2A ("stadsautoweg")	7
3.3	Wegen van type 2B ("hoofdader")	8
3.4	Wegen van type 2C ("wijkverzamelweg")	9
3.5	De nieuwe N371	9
4	De functie verblijven	11
4.1	Inleiding	11
4.2	Wegen van type 3A ("buurtstraten")	11
4.3	Wegen van type 3B ("woonstraten" en "woonerven")	12
4.4	Fietsers in het verblijfsgebied	12
4.5	Maximum rijsnelheden	12
4.6	Maximale ritduur binnen het verblijfsgebied	13
4.7	Verharding van wegen in het verblijfsgebied	13
4.8	Bereikbaarheid brandweer en dergelijke	14

1

Inleiding

In deze Appendix komt de categorisering van wegen uitgebreid aan de orde. Uitgangspunt voor deze categorisering is het concept van "duurzaam veilig" zoals dat in diverse nota's van het rijk naar voren is gebracht. Ook wat betreft de terminologie is hier zoveel mogelijk bij aangesloten.

Vanzelfsprekend spitst de categorisering zich in dit kader toe op het stedelijke wegennet. Hiervoor is op dit moment nog geen eenduidige, algemeen aanvaarde classificatie beschikbaar. Bij de onderhavige indeling is enerzijds gekeken naar wat in de literatuur gebruikelijk is, anderzijds is rekening gehouden met de structuur en situatie zoals die zich in Assen heeft ontwikkeld.

Matrix

De bijgevoegde matrix geeft voor de beide functies "ontsluiten" en "verblijven" een samenvattend overzicht van de samenhang tussen functie, gebruik en inrichting.

2

De functie stromen

Wegen met de functie "stromen" zijn bedoeld voor het lange-afstandsverkeer. Zij vervullen met name een functie om **landsdelen** bereikbaar te maken. Afhankelijk van het feitelijke gebruik worden deze wegen ingericht als autoweg of autosnelweg.

In de omgeving van Kloosterveen is alleen de A28, Groningen-Assen-Zwolle, een weg met een zuivere stroomfunctie. Deze weg behoort tot wegtype 1, autosnelweg.

3

De functie ontsluiten

3.1 Inleiding

De wegen met de functie "ontsluiten" maken hele **gebieden**, zoals woonwijken, dorpen, industrieterreinen en recreatiegebieden, bereikbaar. Zij worden daarom ook wel "**gebiedsontsluitingswegen**" genoemd. Hiertoe behoren alle wegen die geen deel uitmaken van het verblijfsgebied, maar die evenmin een zuivere stroomfunctie hebben.

Geen erffunctie

Kenmerkend voor gebiedsontsluitingswegen is, dat zij geen erffunctie mogen vervullen. Ook parkeren op de weg is niet toegestaan. Indien er langs deze wegen woningen komen met de voorkant naar de weg zal er derhalve sprake moeten zijn van zogenaamde parallel- of ventwegen.

De vormgeving van deze wegen moet zijn gericht op het veilig en redelijk vlot verwerken en uitwisselen van autoverkeer. Op deze wegen wordt met relatief hoge snelheden gereden (50 à 70 km/uur binnen de bebouwde kom) en er is sprake van veel kruisend en tegemoetkomend autoverkeer.

Deze categorie wegen mag in langsrichting geen voetgangers of fietsers op de hoofdrijbaan hebben. Verder moet men bij de vormgeving bijzondere aandacht geven aan veilige oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers.

Onderscheid in wegtypen

Gelet op het gebruik en de daaruit voortvloeiende intensiteiten is binnen deze categorie een driedeling aangebracht, te weten:

- 2A stadsautowegen;
- 2B hoofdadars;
- 2C wijkverzamelwegen.

Deze wegtypen worden nu achtereenvolgens beschreven.

3.2 Wegen van type 2A ("stadsautoweg")

Dit zijn "zeer drukke" gebiedsontsluitingswegen. De intensiteit is zo hoog, dat de aanwezigheid van 2 rijbanen met elk 2 rijstroken nodig is.

In het plangebied

In en nabij het plangebied gaat het hierbij om het wegvak tussen de huidige rotonde in de Balkenweg en de "afslag Kloosterveen". Op dit wegvak worden intensiteiten in de orde van grootte van ongeveer 30.000 mvt/etm verwacht, zowel in fase 1 als in fase 2.

Alle aansluitingen op dit wegvak, ook de op- en afritten naar en van de A28, worden uit een oogpunt van capaciteit en veiligheid van verkeerslichten voorzien.

Fietsers en voetgangers mogen dit wegtype alleen kruisen op plaatsen die met verkeerslichten zijn beveiligd.

Ten aanzien van het dwarsprofiel wordt uitgegaan van een verhardingsbreedte van maximaal 2 x 7.20 m (inclusief kantstrook).

Buiten het plangebied

Uit het Structuurplan Kloosterveen blijkt, dat op den duur ook de Europaweg West, tussen de huidige rotonde en de aansluiting Maria in Campislaan, tot dit wegtype zal gaan behoren.

3.3 Wegen van type 2B ("hoofdader")

Op "drukke" gebiedsontsluitingswegen komen intensiteiten voor in de orde van grootte van circa 7.000 - 15.000 mvt/etm.

Op dit soort wegen dient in langsrichting een volledige scheiding voor te komen van gemotoriseerd verkeer enerzijds en fietsers en voetgangers anderzijds (geen fietsstroken, geen aanliggende voetpaden). Indien fietsers en voetgangers geen gebruik kunnen maken van parallel- of ventwegen dienen er zonodig aparte paden te komen. Bijzondere aandacht is nodig voor plaatsen waar drukke voetgangers- en fietsstromen deze wegen kruisen (rotonde, verkeerslichten).

In het plangebied behoren binnen het stedelijke gebied de beide flanken (zuidflank en oostflank) tot deze categorie. Beide dringen voor een klein deel het woongebied Kloosterveen-noord in.

Voor de verhardingsbreedte wordt uitgegaan van maximaal 7.20 m, inclusief kantstrook.

3.4 Wegen van type 2C ("wijkverzamelweg")

Wegen van type 2C zijn "rustige" gebiedsontsluitingswegen, met een intensiteit van ongeveer 2.500 - 7.000 mvt/etm. Op een weg uit deze categorie kan men eventueel volstaan met fietsstroken, terwijl de verhardingsbreedte voor autoverkeer ongeveer 5 à 6 m kan zijn.

Ter plaatse van drukke oversteekpunten voor voetgangers en/of fietsers dient sprake te zijn van beperkte rijsnelheden. Verder dienen er op die plaatsen voorzieningen voor voetgangers te zijn, minimaal een zebramarkering en een middengeleider.

3.5 De nieuwe N371

De nieuwe weg naar Smilde (ten westen van de afslag Kloosterveen) behoort eveneens tot de gebiedsontsluitingswegen. Deze weg valt ten *oosten* van de afslag Kloosterveen deels samen met de reeds genoemde "stadsautoweg". In feite gaat het bij dat wegvak om een combinatie van een weg van type 2B ("hoofdader") met een regionale weg.



4

De functie verblijven

4.1 Inleiding

Kenmerkend voor wegen met de functie "verblijven" is dat er een directe toegang is tot **parkeerplaatsen en percelen** (met woningen, winkels, scholen, bedrijven en dergelijke). Wegen met deze functie worden daarom ook wel aangeduid als "**erf-toegangswegen**".

Prioriteit bij voetganger en fietser

Verblijfsgebieden zijn het domein van de voetganger en de fietser, met een daaraan ondergeschikte positie van de auto. Zowel de aantallen auto's als de rijsnelheid van het autoverkeer moeten daarom laag zijn. In verband met het laatste dient ook de rit-duurlengte, ofwel de tijd die een automobilist nodig heeft om binnen het verblijfsgebied zijn bestemming te bereiken, beperkt te zijn.

Onderscheid in wegtypen

Binnen het verblijfsgebied worden nog twee wegtypen onderscheiden:

- 3A buurtstraten;
- 3B woonstraten en woonerven.

4.2 Wegen van type 3A ("buurtstraten")

Verblijfsgebieden zijn op een beperkt aantal punten toegankelijk vanaf de gebiedsontsluitingswegen. Vanaf deze zogenaamde "inprikkers" verdeelt het verkeer zich geleidelijk over de diverse straten binnen het verblijfsgebied. Er zijn zodoende binnen het verblijfsgebied ook wegen die tevens een zekere verzamel- en verdeelfunctie hebben en daardoor meer verkeer trekken dan een gewone woonstraat of woonerf. Dergelijke wegen worden ook wel, enigszins verwarrend, aangeduid als "ontsluitingsweg in het verblijfsgebied".

De maximaal aanvaardbare intensiteit op dergelijke ontsluitingswegen in een verblijfsgebied ("buurtstraten") bedraagt circa 4.000 mvt/etm. Bij hogere intensiteiten krijgt een groep kwetsbare verkeersdeelnemers, namelijk bejaarden, in toenemende mate problemen met oversteken.

4.3 Wegen van type 3B ("woonstraten" en "woonerven")

Woonstraten

De normale woonstraten maken buurten van maximaal 200 à 400 woningen toegankelijk.

Aanleg van voetpaden bij intensiteiten van 200 à 300 mvt/etm of minder is niet strikt nodig. Langs woonstraten met intensiteiten van meer dan 1.000 mvt/etmaal dient er in ieder geval een voetpad aanwezig te zijn. Dat is nodig om de meest kwetsbare verkeersdeelnemers, kinderen, voldoende bescherming te kunnen bieden. In zijn algemeenheid kan dit wegtype deel uitmaken van een "30 km-zone".

Erven

Volledigheidshalve wordt nog genoemd dat op zogenaamde "woonerven" de auto slechts stapvoets mag rijden. Vanzelfsprekend dient de inrichting van het woonerf deze snelheid af te dwingen. Opgemerkt wordt, dat er geen verwarring mag ontstaan tussen een woonerf en een zogenaamde "30 km-zone". Het ligt daarom niet in de bedoeling woonerven te gaan ontwikkelen.

4.4 Fietzers in het verblijfsgebied

Voor fietsers worden in het verblijfsgebied geen specifieke voorzieningen getroffen. Bij de breedte van het wegprofiel moet men hiermee rekening houden. Op plaatsen met relatief veel fietsverkeer is er ofwel een zogenaamd "krap profiel" nodig, waarbij auto's niet kunnen passeren als er ter weerszijden fietsers op de rijbaan zijn, ofwel een voldoende "ruim profiel". Bij een "ruim profiel" kunnen auto's elkaar passeren zonder fietsers te hinderen. Een profiel tussen "krap" en "ruim" in dient bij voorkeur te worden vermeden, een "krap profiel" komt bij voorkeur alleen voor over korte afstanden.

Het bovenstaande neemt niet weg, dat plaatselijk kleine stukjes fietspad mogelijk zijn om binnen het verblijfsgebied voldoende korte routes te krijgen.

4.5 Maximum rijsnelheden

Voor wegen van type 3A kan een inrichting worden overwogen waardoor de feitelijke rijsnelheid maximaal 40 km/uur zal zijn. Dit geldt met name voor die wegen van type 3A die tevens deel uitmaken van de "ringstructuur".

In alle andere gevallen geldt voor wegen in het verblijfsgebied een maximum-snelheid van 30 km/uur, respectievelijk stapvoets (op erven). Om deze reden worden in Kloosterveen vrij grote gebieden aangewezen als "30 km-zone".

Essentieel is, dat de vormgeving van de wegen in het verblijfsgebied de gewenste rijsnelheid afdwingt. Dat kan gebeuren door het toepassen van relatief smalle profielen, korte rechtstanden en/of snelheidsbeperkende maatregelen.

4.6 Maximale ritduur binnen het verblijfsgebied

Behalve de maximum aanvaardbare intensiteit van circa 4.000 mvt/etm op een beperkt aantal wegen in het verblijfsgebied bepaalt vooral de maximale ritduur en ritlengte de mogelijke omvang van verblijfsgebieden.

Uit meerdere overwegingen dient de maximale ritduur voor automobilisten binnen een verblijfsgebied niet meer dan circa 3 minuten te bedragen. Anders gezegd: een automobilist moet binnen 3 minuten, komende vanaf een gebiedsontsluitingsweg, de bestemming binnen het verblijfsgebied kunnen bereiken. In dit verband wordt ook wel een maximum ritlengte van circa 750 m gehanteerd (gemiddelde snelheid van 15 km/uur).

4.7 Verharding van wegen in het verblijfsgebied

De verharding van wegen van type 3A zal als regel uit klinkers bestaan. Afhankelijk van de positie die het wegvak inneemt in het totale wegvak en/of uit een oogpunt van geluidhinder kan in bijzondere gevallen voor dit wegtype ook worden gekozen voor asfalt.

Dit laatste is met name van toepassing op die wegen van type 3A die tevens deel uitmaken van de "ringstructuur" en waar de bus gebruik van zal maken.

Voor het overige worden wegen in het verblijfsgebied uitgevoerd met klinkers.

4.8 Bereikbaarheid brandweer en dergelijke

De wegen in het verblijfsgebied dienen zodanig te worden ingericht dat de woningen voldoende bereikbaar zijn voor verhuishagens, vuilnis-auto's, ambulances, brandweer en dergelijke. In dit verband wordt verwezen naar het Handboek 30 km/uur Maatregelen van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

Matrix wegtypen Kloosterveen

Wegtype	2A	2B	2C	3A	3B
FUNCTIONIES					
Ruimtelijke hoofdfunctie	Verkeersruimte		Verblijfsgebied		
Verkeerskundige hoofd-functie	Ontsluiten		Erftoegang		
Directe erftontsluiting	nee		ja		
Prioriteit	vlotte doorstroming van grote hoeveelheden gemotoriseerd verkeer	vlotte doorstroming van gemotoriseerd verkeer	gemotoriseerd verkeer, echter met aangepaste snelheden ter plaatse van belangrijke kruisingen met langzaam verkeer	langzaam verkeer	langzaam verkeer en verblijven (erven)
Functie	maakt de wijk bereikbaar, gedeeltelijk ook een regionale of landsdelige functie.	functioneert als verzamel- en verdeelweg voor relaties naar en van de wijk en geeft in beperkte mate tevens een verbinding voor 'buurten' binnen de wijk.	functioneert als verzamelen verdeelweg voor relaties naar en van de wijk en geeft een verbinding voor 'buurten' binnen de wijk.	maakt een 'buurt' van max. 800 - 900 woningen toegankelijk.	maakt een 'cluster' van max. 200 - 400 woningen toegankelijk.
GEBRUIK					
Intensiteiten 1)	min. 15.000 max. nvt	min. 5.000 max. 15.000-17.500	min. 2.500 max. 7.000 - 8.000	min. nvt max. 4.000 - 5.000	min. nvt max. 1.000 - 2.000
Rijsnelheid gemotoriseerd verkeer in km/uur	50 2)	50 3)	40 - 50	< 30 - 40	< 30, in erfsituaties stapvoets.
Route vrachtverkeer	ja		niet		
BENAMINGEN EN TYPERINGEN					
Typering	stadsautoweg	verkeersader	wijkverzamelweg	buurtstraat	woonstraat/erf
Benaming in Marsdijk II	nvt	wijkontsluitingsweg	wijkverzamelweg	buurtontsluiting	-
Terminologie exploitatie	hoofdstructuur			detailstructuur	

Wegtype	2A	2B	2C	3A	3B
INRICHTING					
Verhardingssoort	asfalt		asfalt, eventueel klinkers	klinkers, eventueel asfalt	klinkers
Voorzieningen voor voetgangers in langsrichting	schelding snelverkeer en voetgangers (geen voetgangers op de rijbaan)		voetpaden		eventueel voetpaden, echter in ieder geval bij intensiteiten van meer dan 1.000 mv/etm.
Voorzieningen voor fietsers in langsrichting	schelding snelverkeer en fietsers (geen fietsers op de rijbaan)		vrijliggende fietspaden of fietsstroken	fietsers op de rijbaan of fietsstroken	geen fietsvoorzieningen
Voorzieningen voor voetgangers en fietsers in dwarsrichting	ongelijkvloers of met verkeerslichten	bij voorkeur ongelijkvloers of geregeld met verkeerslichten	ja, op drukke oversteekplaatsen	soms nodig	nee
Verhardingsbreedte autoverkeer	2 rijbanen met elk een verhardingsbreedte van 7.20 meter (inclusief kentstrook).	min. 6.5 m max. 7.5 m (inclusief kentstrook)	min. 5.0 max. 6.0	min. 4.5 3) max. 5.5	min. 4.0 3) max. 5.0
Minimum afstand van kant rijbaan tot obstakels	Zie RONA-richtlijnen, weg-categorie V	Zie ASVV (Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom), uitgave van CROW.			
Verhardingsbreedte fietsverkeer	min. 2 x 2.0 m of 1 x 3.5 m. Hoofdroutes voor fietsverkeer breedte max. 2 x 3.0 m of 1 x 4.5 m			nvt	
Lengte rechtstand		nvt	< 200 m	< 70 m	< 50 à 70 m
Afstand tussen kruispunten		> 250 m	> 125 m	> 50 m	nvt
Maximale rijtijd voor auto's in minuten	nvt			max. 3 minuten	
Parkeren	nee		in principe niet	parkeren op rijbaan of havens	parkeren op rijbaan of erf
Busroute	ja, bushalte in haven		ja, bushalte op rijbaan	eventueel, bushalte op rijbaan	geen busroute

Wegtype	2A	2B	2C	3A	3B
Voorangsregeling	ja	ja	meestal	in principe niet	nee
-VRI	ja	mogelijk	eventueel	nee	nee
-mini-rotonde	nee	mogelijk	mogelijk	nee	nee
-bebording	ja, voorangsweg	ja, voorangsweg	mogelijk	mogelijk	nee
Snelheidsremmende maatregelen					
-drempel/plateau	nee	nee	nee	eventueel	ja
-asverspringing of rijbaan-vernauwing	nee	nee	nee	ja	ja
-middengeleider	nvt	eventueel	eventueel	nee	nee
Indicatie lichtpunthoogte	8 - 10 m		6 - 8 m	6 m	4 m
Markering	volledig		beperkt	nee	

- 1) De vetgedrukte intensiteiten hebben de voorkeur
- 2) Snelheid ten westen van de afslag Kloosterveen 80 km/uur
- 3) Snelheid in het algemeen hoger, maar gezien de stedelijke functie, de beperkte afstanden tussen de kruispunten en de gevolgen voor de geluidhinder ter plaatse van Kloosterveen-zuid 50 km/uur.
- 4) Feitelijke breedte afhankelijk van meerdere factoren, zoals: wel of geen fietsroute, intensiteiten autoverkeer, wel of geen parkeervoorzieningen.

Bijlage 2 Berekeningen wegverkeerslawaa

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen datum: 15-02-1996
 bestemmingsplan: Kloosterveen bestandsnaam: AsKla21.VRK
 situatie: A28 zonder/met ZOAB - zonder snelheidsbeperking

waarneempunten	1	1	1	1	
rijlijnummer	1	1	1	1	
dag / nacht	N	N	N	N	
etm. int.	Qetm	27500	27500	27500	27500
	Qlv	231	231	231	231
gemiddelde	Qmv	28	28	28	28
uur	Qzv	14	14	14	14
intensiteit	Qmr	3	3	3	3
	Qtotaal	276	276	276	276
	vmr	115	115	115	115
snelheid	vlv	115	115	115	115
	vmv	90	90	90	90
	vzv	90	90	90	90
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0
wegdekhoogte	hweg	5.0	5.0	5.0	5.0
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0
type wegdek	cat	1	1	4	4
afstand-kruising	a	0	0	0	0
bodemfactor	b	0.96	0.93	0.94	0.89
afstand(schuin)	r	585.0	314.0	411.0	214.0
afstand(hor.)	d	585.0	314.0	411.0	214.0

Elv	78.4	78.4	78.4	78.4	dB(A)
Emv	71.4	71.4	71.4	71.4	dB(A)
Ezv	70.8	70.8	70.8	70.8	dB(A)
Emr	68.7	68.7	68.7	68.7	dB(A)
Etotaal	80.1	80.1	80.1	80.1	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	-2.9	-2.9	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	-2.9	-2.9	dB(A)
Dafstand	27.7	25.0	26.1	23.3	dB(A)
Dlucht	4.2	2.6	3.2	2.0	dB(A)
Dbodem	2.2	2.1	2.1	2.0	dB(A)
Dmeteo	3.1	2.4	2.7	1.9	dB(A)
Dtotaal	37.1	32.1	34.2	29.2	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAEq	43.0	48.0	43.0	48.0	dB(A)
LAEq totaal					dB(A)
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAEq.etm voor afronding	53.0	58.0	53.0	58.0	dB(A)
na afronding	53	58	53	58	dB(A)
af trek artikel 103	3	3	3	3	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen datum: 15-02-1996
 bestemmingsplan: Kloosterveen bestandsnaam: AsK1A22.VRK
 situatie: A28 zonder/met ZOAB - met snelheidsbeperking van 100 km/u

waarneempunten		1	1	1	1	
rijlijnsnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		N	N	N	N	
etm. int.	Qetm	27500	27500	27500	27500	mvt
	Qlv	231	231	231	231	mvt/u
gemiddelde	Qmv	28	28	28	28	mvt/u
uur	Qzv	14	14	14	14	mvt/u
intensiteit	Qmr	3	3	3	3	mvt/u
	Qtotaal	276	276	276	276	mvt/u
	vmr	100	100	100	100	km/u
snelheid	vlv	100	100	100	100	km/u
	vmv	80	80	80	80	km/u
	vzv	80	80	80	80	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	5.0	5.0	5.0	5.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	4	4	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.95	0.91	0.93	0.86	-
afstand(schuin)	r	471.0	249.0	328.0	167.0	m
afstand(hor.)	d	471.0	249.0	328.0	167.0	m

Elv	75.8	75.8	75.8	75.8	dB(A)
Emv	71.0	71.0	71.0	71.0	dB(A)
Ezv	71.0	71.0	71.0	71.0	dB(A)
Emr	66.5	66.5	66.5	66.5	dB(A)
Etotaal	78.3	78.3	78.3	78.3	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	-2.9	-2.9	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	-2.9	-2.9	dB(A)
Dafstand	26.7	24.0	25.2	22.2	dB(A)
Dlucht	3.5	2.2	2.7	1.6	dB(A)
Dbodem	2.1	2.0	2.1	1.9	dB(A)
Dmeteo	2.9	2.1	2.5	1.6	dB(A)
Dtotaal	35.3	30.3	32.4	27.4	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	43.0	48.0	43.0	48.0	dB(A)
LAeq totaal					dB(A)
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	53.0	58.0	53.0	58.0	dB(A)
na afronding	53	58	53	58	dB(A)
af trek artikel 103	3	3	3	3	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
 bestemmingsplan: Kloosterveen
 situatie: B-1e en 2e fase

datum: 15-02-1996
 bestandsnaam: AsKlB-1.VRK

waarneempunten		B1	B1	B2	B2	
rijlijnsnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		N	N	N	N	
etm. int.	Qetm	30200	30200	28500	28500	mvt
gemiddelde uur intensiteit	Qlv	263	263	248	248	mvt/u
	Qmv	27	27	26	26	mvt/u
	Qzv	12	12	11	11	mvt/u
	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
	Qtotaal	302	302	285	285	mvt/u
snelheid	vmr	0	0	0	0	km/u
	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.91	0.83	0.91	0.82	-
afstand(schuin)	r	158.1	79.2	152.1	76.2	m
afstand(hor.)	d	158.0	79.0	152.0	76.0	m

Elv	68.9	68.9	68.7	68.7	dB(A)
Emv	70.2	70.2	70.1	70.1	dB(A)
Ezv	71.5	71.5	71.1	71.1	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	75.1	75.1	74.8	74.8	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	22.0	19.0	21.8	18.8	dB(A)
Dlucht	1.6	0.9	1.5	0.9	dB(A)
Dbodem	4.2	3.7	4.2	3.7	dB(A)
Dmeteo	2.3	1.5	2.3	1.4	dB(A)
Dtotaal	30.1	25.1	29.8	24.8	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	45.0	50.0	45.0	50.0	dB(A)
LAeq totaal					
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	55.0	60.0	55.0	60.0	dB(A)
na afronding	55	60	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarden	50	55	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
 bestemmingsplan: Kloosterveen
 situatie: C-1e fase en 2e fase

datum: 15-02-1996
 bestandsnaam: AsK1C-1.VRK

waarneempunten		C1	C1	C2	C2	
rijlijnsnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		N	N	N	N	
etm. int.	Qetm	16700	16700	17200	17200	mvt
gemiddelde uur intensiteit	Qlv	142	142	146	146	mvt/u
	Qmv	17	17	17	17	mvt/u
	Qzv	8	8	9	9	mvt/u
	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
	Qtotaal	167	167	172	172	mvt/u
snelheid	vmr	0	0	0	0	km/u
	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.94	0.87	0.94	0.88	-
afstand(schuin)	r	115.1	55.2	120.1	57.2	m
afstand(hor.)	d	115.0	55.0	120.0	57.0	m

Elv	66.2	66.2	66.3	66.3	dB(A)
Emv	68.2	68.2	68.2	68.2	dB(A)
Ezv	69.7	69.7	70.3	70.3	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	73.1	73.1	73.3	73.3	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	20.6	17.4	20.8	17.6	dB(A)
Dlucht	1.2	0.7	1.3	0.7	dB(A)
Dbodem	4.3	3.8	4.3	3.8	dB(A)
Dmeteo	1.9	1.1	2.0	1.1	dB(A)
Dtotaal	28.1	23.0	28.4	23.3	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	45.0	50.0	45.0	50.1	dB(A)
LAeq totaal					dB(A)
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	55.0	60.0	55.0	60.1	dB(A)
na afronding	55	60	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
 bestemmingsplan: Kloosterveen
 situatie: D-1e fase en 2e fase

datum: 15-02-1996
 bestandsnaam: AsK1D-1.VRK

waarneempunten		D1	D1	D2	D2	
rijlijnsnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		N	N	N	N	
etm. int.	Qetm	15050	15050	13500	13500	mvt
gemiddelde uur	Qlv	136	136	122	122	mvt/u
	Qmv	9	9	8	8	mvt/u
	Qzv	6	6	5	5	mvt/u
	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
intensiteit	Qtotaal	151	151	135	135	mvt/u
snelheid	vmr	0	0	0	0	km/u
	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.92	0.85	0.92	0.83	-
afstand(schuin)	r	94.1	45.3	85.1	41.3	m
afstand(hor.)	d	94.0	45.0	85.0	41.0	m

Elv	66.1	66.1	65.6	65.6	dB(A)
Emv	65.4	65.4	64.9	64.9	dB(A)
Ezv	68.5	68.5	67.7	67.7	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	71.6	71.6	71.0	71.0	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	19.7	16.6	19.3	16.2	dB(A)
Dlucht	1.1	0.6	1.0	0.6	dB(A)
Dbodem	4.2	3.5	4.2	3.4	dB(A)
Dmeteo	1.7	0.9	1.6	0.9	dB(A)
Dtotaal	26.7	21.7	26.0	21.0	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	45.0	50.0	45.0	50.0	dB(A)
LAeq totaal					dB(A)
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	55.0	60.0	55.0	60.0	dB(A)
na afronding	55	60	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
bestemmingsplan: Kloosterveen
situatie: E-fase 1 en fase 2

datum: 15-02-1996
bestandsnaam: AsK1E-1.VRK

waarneempunten		E1	E1	E2	E2	
rijlijnsnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		N	N	N	N	
etm. int.	Qetm	13450	13450	11900	11900	mvt
gemiddelde uur intensiteit	Qlv	122	122	107	107	mvt/u
	Qmv	8	8	7	7	mvt/u
	Qzv	5	5	5	5	mvt/u
	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
	Qtotaal	135	135	119	119	mvt/u
snelheid	vmr	0	0	0	0	km/u
	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.92	0.83	0.91	0.82	-
afstand(schuin)	r	85.1	41.3	82.2	39.3	m
afstand(hor.)	d	85.0	41.0	82.0	39.0	m

Elv	65.6	65.6	65.0	65.0	dB(A)
Emv	64.9	64.9	64.4	64.4	dB(A)
Ezv	67.7	67.7	67.7	67.7	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	71.0	71.0	70.7	70.7	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	19.3	16.2	19.1	15.9	dB(A)
Dlucht	1.0	0.6	1.0	0.6	dB(A)
Dbodem	4.2	3.4	4.1	3.3	dB(A)
Dmeteo	1.6	0.9	1.5	0.8	dB(A)
Dtotaal	26.0	21.0	25.7	20.7	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	45.0	50.0	45.0	50.0	dB(A)
LAeq totaal					dB(A)
(sommatie over rijlijnen)					
LAeq.etm voor afronding	55.0	60.0	55.0	60.0	dB(A)
na afronding	55	60	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
 bestemmingsplan: Kloosterveen
 situatie: F-fase 1 en fase 2

datum: 15-02-1996
 bestandsnaam: AsKlF-1.VRK

waarneempunten		F1	F1	F2	F2	
rijlijnsnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		D	D	N	N	
etm. int.	Qetm	9050	9050	10200	10200	mvt
gemiddelde uur intensiteit	Qlv	580	580	97	97	mvt/u
	Qmv	18	18	3	3	mvt/u
	Qzv	12	12	2	2	mvt/u
	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
	Qtotaal	610	610	102	102	mvt/u
	vmr	0	0	0	0	km/u
snelheid	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.85	0.69	0.89	0.78	-
afstand(schuin)	r	39.3	18.7	54.2	26.5	m
afstand(hor.)	d	39.0	18.0	54.0	26.0	m

Elv	72.3	72.3	64.6	64.6	dB(A)
Emv	68.5	68.5	60.7	60.7	dB(A)
Ezv	71.5	71.5	63.7	63.7	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	75.8	75.8	68.1	68.1	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	15.9	12.7	17.3	14.2	dB(A)
Dlucht	0.6	0.3	0.7	0.4	dB(A)
Dbodem	3.5	2.3	3.8	2.9	dB(A)
Dmeteo	0.8	0.4	1.1	0.6	dB(A)
Dtotaal	20.8	15.8	23.0	18.1	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	55.0	60.1	45.1	50.0	dB(A)
LAeq totaal					
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	55.0	60.1	55.1	60.0	dB(A)
na afronding	55	60	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
bestemmingsplan: Kloosterveen
situatie: G-fase 1 en fase 2

datum: 15-02-1996
bestandsnaam: AsKlG-1.VRK

waarneempunten		G1	G1	G2	G2	
rijlijnsnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		D	D	D	D	
etm. int.	Qetm	7500	7500	5400	5400	mvt
gemiddelde	Qlv	481	481	347	347	mvt/u
	Qmv	15	15	11	11	mvt/u
uur	Qzv	10	10	7	7	mvt/u
intensiteit	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
	Qtotaal	506	506	365	365	mvt/u
snelheid	vmr	0	0	0	0	km/u
	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.84	0.66	0.80	0.56	-
afstand(schuin)	r	35.4	16.8	28.4	13.0	m
afstand(hor.)	d	35.0	16.0	28.0	12.0	m

Elv	71.5	71.5	70.1	70.1	dB(A)
Emv	67.7	67.7	66.3	66.3	dB(A)
Ezv	70.7	70.7	69.2	69.2	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	75.0	75.0	73.6	73.6	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	15.5	12.3	14.5	11.1	dB(A)
Dlucht	0.5	0.3	0.4	0.2	dB(A)
Dbodem	3.3	2.1	3.0	1.7	dB(A)
Dmeteo	0.8	0.4	0.6	0.3	dB(A)
Dtotaal	20.1	15.1	18.6	13.4	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	54.9	60.0	55.0	60.2	dB(A)
LAeq totaal					dB(A)
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	54.9	60.0	55.0	60.2	dB(A)
na afronding	55	60	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
 bestemmingsplan: Kloosterveen
 situatie: H-fase 1 en fase 2

datum: 15-02-1996
 bestandsnaam: AsKlH-1.VRK

waarneempunten		H1	H1	H2	H2	
rijlijnsnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		D	D	D	D	
etm. int.	Qetm	5400	5400	4300	4300	mvt
	Qlv	347	347	276	276	mvt/u
gemiddelde	Qmv	11	11	9	9	mvt/u
uur	Qzv	7	7	6	6	mvt/u
intensiteit	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
	Qtotaal	365	365	291	291	mvt/u
	vmr	0	0	0	0	km/u
snelheid	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.80	0.56	0.77	0.53	-
afstand(schuin)	r	28.4	13.0	24.5	12.1	m
afstand(hor.)	d	28.0	12.0	24.0	11.0	m

Elv	70.1	70.1	69.1	69.1	dB(A)
Emv	66.3	66.3	65.4	65.4	dB(A)
Ezv	69.2	69.2	68.5	68.5	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	73.6	73.6	72.7	72.7	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	14.5	11.1	13.9	10.8	dB(A)
Dlucht	0.4	0.2	0.4	0.2	dB(A)
Dbodem	3.0	1.7	2.8	1.5	dB(A)
Dmeteo	0.6	0.3	0.6	0.3	dB(A)
Dtotaal	18.6	13.4	17.6	12.9	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	55.0	60.2	55.1	59.8	dB(A)
LAeq totaal					dB(A)
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	55.0	60.2	55.1	59.8	dB(A)
na afronding	55	60	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
 bestemmingsplan: Kloosterveen
 situatie: I-fase 1 en fase 2

datum: 15-02-1996
 bestandsnaam: AsKII-1.VRK

waarneempunten		I1	I1	I2	I2	
rijlijnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		D	D	D	D	
etm. int.	Qetm	4100	4100	2350	2350	mvt
gemiddelde uur	Qlv	263	263	151	151	mvt/u
	Qmv	8	8	5	5	mvt/u
	Qzv	6	6	3	3	mvt/u
	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
intensiteit	Qtotaal	277	277	159	159	mvt/u
snelheid	vmr	0	0	0	0	km/u
	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	3	3	3	3	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.87	0.72	0.81	0.59	-
afstand(schuin)	r	44.3	20.6	30.4	13.9	m
afstand(hor.)	d	44.0	20.0	30.0	13.0	m

Elv	68.9	68.9	66.5	66.5	dB(A)
Emv	64.9	64.9	62.9	62.9	dB(A)
Ezv	68.5	68.5	65.5	65.5	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	72.5	72.5	70.0	70.0	dB(A)
Cwegdek	4.1	4.1	4.1	4.1	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	4.1	4.1	4.1	4.1	dB(A)
Dafstand	16.5	13.1	14.8	11.4	dB(A)
Dlucht	0.6	0.3	0.4	0.3	dB(A)
Dbodem	3.6	2.5	3.1	1.8	dB(A)
Dmeteo	0.9	0.5	0.7	0.3	dB(A)
Dtotaal	21.6	16.4	19.0	13.8	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	55.0	60.2	55.0	60.2	dB(A)
LAeq totaal					dB(A)
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	55.0	60.2	55.0	60.2	dB(A)
na afronding	55	60	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
 bestemmingsplan: Kloosterveen
 situatie: J-fase 1 en fase 2

datum: 15-02-1996
 bestandsnaam: AsKlJ-1.VRK

waarneempunten		J1	J1	J2	J2	
rijlijnsnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		D	D	D	D	
etm. int.	Qetm	3600	3600	2750	2750	mvt
gemiddelde uur	Qlv	231	231	177	177	mvt/u
	Qmv	7	7	6	6	mvt/u
	Qzv	5	5	4	4	mvt/u
	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
intensiteit	Qtotaal	243	243	187	187	mvt/u
snelheid	vmr	0	0	0	0	km/u
	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.73	0.44	0.69	0.33	-
afstand(schuin)	r	21.6	10.3	18.7	8.6	m
afstand(hor.)	d	21.0	9.0	18.0	7.0	m

Elv	68.3	68.3	67.2	67.2	dB(A)
Emv	64.4	64.4	63.7	63.7	dB(A)
Ezv	67.7	67.7	66.7	66.7	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	71.9	71.9	70.9	70.9	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	13.3	10.1	12.7	9.3	dB(A)
Dlucht	0.3	0.2	0.3	0.2	dB(A)
Dbodem	2.5	1.2	2.3	0.9	dB(A)
Dmeteo	0.5	0.2	0.4	0.2	dB(A)
Dtotaal	16.7	11.8	15.8	10.6	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	55.2	60.1	55.1	60.3	dB(A)
LAeq totaal (sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	55.2	60.1	55.1	60.3	dB(A)
na afronding	55	60	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
 bestemmingsplan: Kloosterveen
 situatie: K-fase 1 en fase 2

datum: 15-02-1996
 bestandsnaam: AsKlK-1.VRK

waarneempunten		K1	K1	K2	K2	
rijlijnsnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		D	D	D	D	
etm. int.	Qetm	2700	2700	3850	3850	mvt
gemiddelde uur	Qlv	173	173	247	247	mvt/u
	Qmv	5	5	8	8	mvt/u
	Qzv	4	4	5	5	mvt/u
	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
intensiteit	Qtotaal	182	182	260	260	mvt/u
snelheid	vmr	0	0	0	0	km/u
	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.69	0.33	0.75	0.44	-
afstand(schuin)	r	18.7	8.6	22.6	10.3	m
afstand(hor.)	d	18.0	7.0	22.0	9.0	m

Elv	67.1	67.1	68.6	68.6	dB(A)
Emv	62.9	62.9	64.9	64.9	dB(A)
Ezv	66.7	66.7	67.7	67.7	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	70.7	70.7	72.1	72.1	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	12.7	9.3	13.5	10.1	dB(A)
Dlucht	0.3	0.2	0.4	0.2	dB(A)
Dbodem	2.3	0.9	2.7	1.2	dB(A)
Dmeteo	0.4	0.2	0.5	0.2	dB(A)
Dtotaal	15.8	10.6	17.1	11.8	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	55.0	60.1	55.1	60.3	dB(A)
LAeq totaal					dB(A)
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	55.0	60.1	55.1	60.3	dB(A)
na afronding	55	60	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
 bestemmingsplan: Kloosterveen
 situatie: L-fase 1 en fase 2

datum: 15-02-1996
 bestandsnaam: AsKlL-1.VRK

waarneempunten		L1	L1	L2	L2	
rijlijnsnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		D	D	D	D	
etm. int.	Qetm	1450	1450	5750	5750	mvt
	Qlv	93	93	369	369	mvt/u
gemiddelde	Qmv	3	3	12	12	mvt/u
uur	Qzv	2	2	8	8	mvt/u
intensiteit	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
	Qtotaal	98	98	389	389	mvt/u
	vmr	0	0	0	0	km/u
snelheid	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.53	0.00	0.80	0.59	-
afstand(schuin)	r	12.1	5.8	29.4	13.9	m
afstand(hor.)	d	11.0	3.0	29.0	13.0	m

Elv	64.4	64.4	70.4	70.4	dB(A)
Emv	60.7	60.7	66.7	66.7	dB(A)
Ezv	63.7	63.7	69.7	69.7	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	68.0	68.0	74.0	74.0	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	10.8	7.6	14.7	11.4	dB(A)
Dlucht	0.2	0.1	0.4	0.3	dB(A)
Dbodem	1.5	0.0	3.0	1.8	dB(A)
Dmeteo	0.3	0.1	0.6	0.3	dB(A)
Dtotaal	12.9	7.9	18.8	13.8	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	55.1	60.1	55.2	60.2	dB(A)
LAeq totaal					dB(A)
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	55.1	60.1	55.2	60.2	dB(A)
na afronding	55	60	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
 bestemmingsplan: Kloosterveen
 situatie: M-fase 1 en fase 2

datum: 15-02-1996
 bestandsnaam: A&KLM-1.VRK

waarneempunten		M1	M1	M2	M2	
rijlijnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		D	D	N	N	
etm. int.	Qetm	1350	1350	10950	10950	mvt
gemiddelde uur intensiteit	Qlv	86	86	105	105	mvt/u
	Qmv	3	3	3	3	mvt/u
	Qzv	2	2	2	2	mvt/u
	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
	Qtotaal	91	91	110	110	mvt/u
snelheid	vmr	0	0	0	0	km/u
	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising a	a	0	0	0	0	m
bodemfactor b	b	0.53	0.00	0.90	0.78	-
afstand(schuin) r	r	12.1	5.8	56.2	26.5	m
afstand(hor.) d	d	11.0	3.0	56.0	26.0	m

Elv	64.1	64.1	64.9	64.9	dB(A)
Emv	60.7	60.7	60.7	60.7	dB(A)
Ezv	63.7	63.7	63.7	63.7	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	67.8	67.8	68.2	68.2	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	10.8	7.6	17.5	14.2	dB(A)
Dlucht	0.2	0.1	0.7	0.4	dB(A)
Dbodem	1.5	0.0	3.9	2.9	dB(A)
Dmeteo	0.3	0.1	1.1	0.6	dB(A)
Dtotaal	12.9	7.9	23.3	18.1	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	54.9	59.9	45.0	50.1	dB(A)
LAeq totaal					
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	54.9	59.9	55.0	60.1	dB(A)
na afronding	55	60	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
 bestemmingsplan: Kloosterveen
 situatie: N-fase 1 en fase 2

datum: 15-02-1996
 bestandsnaam: AsKlN-1.VRK

waarneempunten		N1	N1	N2	N2	
rijlijnsnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		D	D	D	D	
etm. int.	Qetm	2500	2500	3050	3050	mvt
	Qlv	152	152	185	185	mvt/u
gemiddelde	Qmv	10	10	12	12	mvt/u
uur	Qzv	7	7	8	8	mvt/u
intensiteit	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
	Qtotaal	169	169	205	205	mvt/u
	vmr	0	0	0	0	km/u
snelheid	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.71	0.41	0.74	0.45	-
afstand(schuin)	r	23.5	11.2	26.5	12.1	m
afstand(hor.)	d	23.0	10.0	26.0	11.0	m

Elv	66.5	66.5	67.4	67.4	dB(A)
Emv	65.9	65.9	66.7	66.7	dB(A)
Ezv	69.2	69.2	69.7	69.7	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	72.2	72.2	72.9	72.9	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	13.7	10.5	14.2	10.8	dB(A)
Dlucht	0.4	0.2	0.4	0.2	dB(A)
Dbodem	2.5	1.2	2.7	1.3	dB(A)
Dmeteo	0.5	0.3	0.6	0.3	dB(A)
Dtotaal	17.1	12.1	18.0	12.7	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	55.1	60.1	55.0	60.3	dB(A)
LAeq totaal					dB(A)
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	55.1	60.1	55.0	60.3	dB(A)
na afronding	55	60	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
 bestemmingsplan: Kloosterveen
 situatie: O-fase 1 en fase 2

datum: 15-02-1996
 bestandsnaam: AsKlO-1.VRK

waarneempunten		01	01	02	02	
rijlijnsnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		D	D	D	D	
etm. int.	Qetm	1900	1900	1750	1750	mvt
	Qlv	115	115	106	106	mvt/u
gemiddelde	Qmv	8	8	7	7	mvt/u
uur	Qzv	5	5	5	5	mvt/u
intensiteit	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
	Qtotaal	128	128	118	118	mvt/u
	vmr	0	0	0	0	km/u
snelheid	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.66	0.30	0.64	0.30	-
afstand(schuin)	r	19.6	9.4	18.7	9.4	m
afstand(hor.)	d	19.0	8.0	18.0	8.0	m

Elv	65.3	65.3	65.0	65.0	dB(A)
Emv	64.9	64.9	64.4	64.4	dB(A)
Ezv	67.7	67.7	67.7	67.7	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	70.9	70.9	70.7	70.7	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	12.9	9.7	12.7	9.7	dB(A)
Dlucht	0.3	0.2	0.3	0.2	dB(A)
Dbodem	2.2	0.8	2.1	0.8	dB(A)
Dmeteo	0.4	0.2	0.4	0.2	dB(A)
Dtotaal	15.9	10.9	15.6	10.9	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	55.0	60.0	55.1	59.8	dB(A)
LAeq totaal					dB(A)
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	55.0	60.0	55.1	59.8	dB(A)
na afronding	55	60	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
 bestemmingsplan: Kloosterveen
 situatie: P-fase 1 en fase 2

datum: 15-02-1996
 bestandsnaam: AsKlP-1.VRK

waarneempunten		P1	P1	P2	P2	
rijlijnsnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		D	D	D	D	
etm. int.	Qetm	2600	2600	1050	1050	mvt
gemiddelde uur intensiteit	Qlv	158	158	64	64	mvt/u
	Qmv	11	11	4	4	mvt/u
	Qzv	7	7	3	3	mvt/u
	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
	Qtotaal	176	176	71	71	mvt/u
snelheid	vmr	0	0	0	0	km/u
	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.72	0.45	0.52	0.01	-
afstand(schuin)	r	24.5	12.1	13.9	6.4	m
afstand(hor.)	d	24.0	11.0	13.0	4.0	m

Elv	66.7	66.7	62.8	62.8	dB(A)
Emv	66.3	66.3	61.9	61.9	dB(A)
Ezv	69.2	69.2	65.5	65.5	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	72.4	72.4	68.4	68.4	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	13.9	10.8	11.4	8.1	dB(A)
Dlucht	0.4	0.2	0.3	0.1	dB(A)
Dbodem	2.6	1.3	1.6	0.0	dB(A)
Dmeteo	0.6	0.3	0.3	0.2	dB(A)
Dtotaal	17.4	12.7	13.6	8.4	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	54.9	59.7	54.8	60.1	dB(A)
LAeq totaal (sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	54.9	59.7	54.8	60.1	dB(A)
na afronding	55	60	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
 bestemmingsplan: Kloosterveen
 situatie: Q-fase 1 en fase 2

datum: 15-02-1996
 bestandsnaam: AsKlQ-1.VRK

waarneempunten		Q1	Q1	Q2	Q2	
rijlijnsnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		D	D	D	D	
etm. int.	Qetm	4050	4050	2200	2200	mvt
	Qlv	246	246	134	134	mvt/u
gemiddelde	Qmv	16	16	9	9	mvt/u
uur	Qzv	11	11	6	6	mvt/u
intensiteit	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
	Qtotaal	273	273	149	149	mvt/u
	vmr	0	0	0	0	km/u
snelheid	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.78	0.55	0.69	0.36	-
afstand(schuin)	r	31.4	14.9	21.6	10.3	m
afstand(hor.)	d	31.0	14.0	21.0	9.0	m

Elv	68.6	68.6	66.0	66.0	dB(A)
Emv	67.9	67.9	65.4	65.4	dB(A)
Ezv	71.1	71.1	68.5	68.5	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	74.2	74.2	71.6	71.6	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	15.0	11.7	13.3	10.1	dB(A)
Dlucht	0.5	0.3	0.3	0.2	dB(A)
Dbodem	3.0	1.7	2.4	1.0	dB(A)
Dmeteo	0.7	0.3	0.5	0.2	dB(A)
Dtotaal	19.1	14.1	16.6	11.6	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	55.1	60.2	55.0	60.0	dB(A)
LAeq totaal					dB(A)
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	55.1	60.2	55.0	60.0	dB(A)
na afronding	55	60	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
 bestemmingsplan: Kloosterveen
 situatie: R-fase 1 en fase 2

datum: 15-02-1996
 bestandsnaam: ASK1R-1.VRK

waarneempunten		R1	R1	R2	R2	
rijlijnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		D	D	D	D	
etm. int.	Qetm	6250	6250	4050	4050	mvt
	Qlv	380	380	246	246	mvt/u
gemiddelde	Qmv	25	25	16	16	mvt/u
uur	Qzv	17	17	11	11	mvt/u
intensiteit	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
	Qtotaal	422	422	273	273	mvt/u
	vmr	0	0	0	0	km/u
snelheid	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoopte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.83	0.66	0.78	0.55	-
afstand(schuin)	r	41.3	19.6	31.4	14.9	m
afstand(hor.)	d	41.0	19.0	31.0	14.0	m

Elv	70.5	70.5	68.6	68.6	dB(A)
Emv	69.9	69.9	67.9	67.9	dB(A)
Ezv	73.0	73.0	71.1	71.1	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	76.1	76.1	74.2	74.2	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	16.2	12.9	15.0	11.7	dB(A)
Dlucht	0.6	0.3	0.5	0.3	dB(A)
Dbodem	3.4	2.2	3.0	1.7	dB(A)
Dmeteo	0.9	0.4	0.7	0.3	dB(A)
Dtotaal	21.0	15.9	19.1	14.1	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	55.1	60.2	55.1	60.2	dB(A)
LAeq totaal					
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	55.1	60.2	55.1	60.2	dB(A)
na afronding	55	60	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
 bestemmingsplan: Kloosterveen
 situatie: S-fase 1 en fase 2

datum: 15-02-1996
 bestandsnaam: AsKlS-1.VRK

waarneempunten		S1	S1	S2	S2	
rijlijnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		D	D	D	D	
etm. int.	Qetm	1750	1750	5050	5050	mvt
	Qlv	112	112	324	324	mvt/u
gemiddelde	Qmv	4	4	10	10	mvt/u
uur	Qzv	2	2	7	7	mvt/u
intensiteit	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
	Qtotaal	118	118	341	341	mvt/u
	vmr	0	0	0	0	km/u
snelheid	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.56	0.06	0.79	0.56	-
afstand(schuin)	r	13.0	6.4	27.5	13.0	m
afstand(hor.)	d	12.0	4.0	27.0	12.0	m

Elv	65.2	65.2	69.8	69.8	dB(A)
Emv	61.9	61.9	65.9	65.9	dB(A)
Ezv	63.7	63.7	69.2	69.2	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	68.6	68.6	73.4	73.4	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	11.1	8.1	14.4	11.1	dB(A)
Dlucht	0.2	0.1	0.4	0.2	dB(A)
Dbodem	1.7	0.1	2.9	1.7	dB(A)
Dmeteo	0.3	0.2	0.6	0.3	dB(A)
Dtotaal	13.4	8.5	18.4	13.4	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	55.2	60.1	55.0	60.0	dB(A)
LAeq totaal					dB(A)
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	55.2	60.1	55.0	60.0	dB(A)
na afronding	55	60	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
 bestemmingsplan: Kloosterveen
 situatie: T-fase 1 en fase 2

datum: 15-02-1996
 bestandsnaam: ASK1T-1.VRK

waarneempunten		T1	T1	T2	T2	
rijlijnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		D	D	N	N	
etm. int.	Qetm	1150	1150	11700	11700	mvt
	Qlv	74	74	105	105	mvt/u
gemiddelde	Qmv	2	2	7	7	mvt/u
uur	Qzv	2	2	5	5	mvt/u
intensiteit	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
	Qtotaal	78	78	117	117	mvt/u
	vmr	0	0	0	0	km/u
snelheid	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.41	0.00	0.91	0.82	-
afstand(schuin)	r	11.2	6.2	81.2	39.3	m
afstand(hor.)	d	10.0	3.6	81.0	39.0	m

Elv	63.4	63.4	64.9	64.9	dB(A)
Emv	58.9	58.9	64.4	64.4	dB(A)
Ezv	63.7	63.7	67.7	67.7	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	67.3	67.3	70.7	70.7	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	10.5	7.9	19.1	15.9	dB(A)
Dlucht	0.2	0.1	0.9	0.6	dB(A)
Dbodem	1.2	0.0	4.1	3.3	dB(A)
Dmeteo	0.3	0.2	1.5	0.8	dB(A)
Dtotaal	12.1	8.2	25.7	20.7	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	55.1	59.0	45.0	50.0	dB(A)
LAeq totaal					
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	55.1	59.0	55.0	60.0	dB(A)
na afronding	55	59	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	54	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
 bestemmingsplan: Kloosterveen
 situatie: U-fase 2

datum: 15-02-1996
 bestandsnaam: AsK1U-1.VRK

waarneempunten		U2	U2	
rijlijnummer		1	1	
dag / nacht		N	N	
etm. int.	Qetm	12300	12300	mvt
	Qlv	111	111	mvt/u
gemiddelde	Qmv	7	7	mvt/u
uur	Qzv	5	5	mvt/u
intensiteit	Qmr	0	0	mvt/u
	Qtotaal	123	123	mvt/u
	vmr	0	0	km/u
snelheid	vlv	50	50	km/u
	vmv	50	50	km/u
	vzv	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	m
bodemfactor	b	0.91	0.82	-
afstand(schuin)	r	82.2	39.3	m
afstand(hor.)	d	82.0	39.0	m

Elv	65.2	65.2	dB(A)
Emv	64.4	64.4	dB(A)
Ezv	67.7	67.7	dB(A)
Emr	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	70.8	70.8	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	19.1	15.9	dB(A)
Dlucht	1.0	0.6	dB(A)
Dbodem	4.1	3.3	dB(A)
Dmeteo	1.5	0.8	dB(A)
Dtotaal	25.7	20.7	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	dB(A)
LAeq	45.0	50.1	dB(A)
LAeq totaal			dB(A)
(sommatie over rijlijnen)			dB(A)
LAeq.etm voor afronding	55.0	60.1	dB(A)
na afronding	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
 bestemmingsplan: Kloosterveen
 situatie: V-fase 1 en fase 2

datum: 15-02-1996
 bestandsnaam: AsKlV-1.VRK

waarneempunten		V1	V1	V2	V2	
rijlijnsnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		D	D	D	D	
etm. int.	Qetm	1150	1150	5450	5450	mvt
	Qlv	74	74	350	350	mvt/u
gemiddelde	Qmv	2	2	11	11	mvt/u
uur	Qzv	2	2	7	7	mvt/u
intensiteit	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
	Qtotaal	78	78	368	368	mvt/u
	vmr	0	0	0	0	km/u
snellheid	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.49	0.00	0.80	0.59	-
afstand(schuin)	r	11.2	5.8	28.4	13.9	m
afstand(hor.)	d	10.0	3.0	28.0	13.0	m

Elv	63.4	63.4	70.2	70.2	dB(A)
Emv	58.9	58.9	66.3	66.3	dB(A)
Ezv	63.7	63.7	69.2	69.2	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	67.3	67.3	73.6	73.6	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	10.5	7.6	14.5	11.4	dB(A)
Dlucht	0.2	0.1	0.4	0.3	dB(A)
Dbodem	1.4	0.0	3.0	1.8	dB(A)
Dmeteo	0.3	0.1	0.6	0.3	dB(A)
Dtotaal	12.4	7.9	18.6	13.8	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	54.9	59.4	55.0	59.8	dB(A)
LAeq totaal					dB(A)
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	54.9	59.4	55.0	59.8	dB(A)
na afronding	55	59	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	54	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
 bestemmingsplan: Kloosterveen
 situatie: W-fase 2 en X-fase 2

datum: 15-02-1996
 bestandsnaam: AsKlW-1.VRK

waarneempunten		W2	W2	X2	X2	
rijlijnsnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		D	D	D	D	
etm. int.	Qetm	4300	4300	2950	2950	mvt
	Qlv	276	276	189	189	mvt/u
gemiddelde	Qmv	9	9	6	6	mvt/u
uur	Qzv	6	6	4	4	mvt/u
intensiteit	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
	Qtotaal	291	291	199	199	mvt/u
	vmr	0	0	0	0	km/u
snellheid	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.77	0.53	0.71	0.39	-
afstand(schuin)	r	24.5	12.1	19.6	9.4	m
afstand(hor.)	d	24.0	11.0	19.0	8.0	m

Elv	69.1	69.1	67.5	67.5	dB(A)
Emv	65.4	65.4	63.7	63.7	dB(A)
Ezv	68.5	68.5	66.7	66.7	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	72.7	72.7	71.0	71.0	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	13.9	10.8	12.9	9.7	dB(A)
Dlucht	0.4	0.2	0.3	0.2	dB(A)
Dbodem	2.8	1.5	2.4	1.1	dB(A)
Dmeteo	0.6	0.3	0.4	0.2	dB(A)
Dtotaal	17.6	12.9	16.1	11.2	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	55.1	59.8	54.9	59.8	dB(A)
LAeq totaal					dB(A)
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	55.1	59.8	54.9	59.8	dB(A)
na afronding	55	60	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
 bestemmingsplan: Kloosterveen
 situatie: Y-fase 1 en fase 2

datum: 15-02-1996
 bestandsnaam: ASKLY-1.VRK

waarneempunten		Y1	Y1	Y2	Y2	
rijlijnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		D	D	D	D	
etm. int.	Qetm	1050	1050	4200	4200	mvt
	Qlv	67	67	270	270	mvt/u
gemiddelde	Qmv	2	2	9	9	mvt/u
uur	Qzv	1	1	6	6	mvt/u
intensiteit	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
	Qtotaal	70	70	285	285	mvt/u
	vmr	0	0	0	0	km/u
snelheid	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising a	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.39	0.00	0.77	0.49	-
afstand(schuin)	r	9.4	5.8	24.5	11.2	m
afstand(hor.)	d	8.0	3.0	24.0	10.0	m

Elv	63.0	63.0	69.0	69.0	dB(A)
Emv	58.9	58.9	65.4	65.4	dB(A)
Ezv	60.7	60.7	68.5	68.5	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	65.9	65.9	72.7	72.7	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	9.7	7.6	13.9	10.5	dB(A)
Dlucht	0.2	0.1	0.4	0.2	dB(A)
Dbodem	1.1	0.0	2.8	1.4	dB(A)
Dmeteo	0.2	0.1	0.6	0.3	dB(A)
Dtotaal	11.2	7.9	17.6	12.4	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	54.8	58.0	55.1	60.3	dB(A)
LAeq totaal					dB(A)
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	54.8	58.0	55.1	60.3	dB(A)
na afronding	55	58	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	53	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
 bestemmingsplan: Kloosterveen
 situatie: Z-fase 2

datum: 15-02-1996
 bestandsnaam: AsKlZ-1.VRK

waarneempunten	Z2	Z2	
rijlijnsnummer	1	1	
dag / nacht	D	D	
etm. int.	Qetm	3250	3250 mvt
gemiddelde	Qlv	208	208 mvt/u
	Qmv	7	7 mvt/u
	Qzv	4	4 mvt/u
	Qmr	0	0 mvt/u
uur	Qtotaal	219	219 mvt/u
intensiteit	vmr	0	0 km/u
snelheid	vlv	50	50 km/u
	vmv	50	50 km/u
	vzv	50	50 km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0 m
wegdekhogte	hweg	0.0	0.0 m
objectfractie	fobj	0.0	0.0 -
type wegdek	cat	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0 m
bodemfactor	b	0.72	0.39 -
afstand(schuin)	r	20.6	9.4 m
afstand(hor.)	d	20.0	8.0 m

Elv	67.9	67.9	dB(A)
Emv	64.4	64.4	dB(A)
Ezv	66.7	66.7	dB(A)
Emr	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	71.3	71.3	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	13.1	9.7	dB(A)
Dlucht	0.3	0.2	dB(A)
Dbodem	2.5	1.1	dB(A)
Dmeteo	0.5	0.2	dB(A)
Dtotaal	16.4	11.2	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	dB(A)
LAeq	54.9	60.1	dB(A)
LAeq totaal			
(sommatie over rijlijnen)			dB(A)
LAeq.etm voor afronding	54.9	60.1	dB(A)
na afronding	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
bestemmingsplan: Kloosterveen
situatie: AA-fase 2

datum: 15-02-1996
bestandsnaam: AsK1AA1.VRK

waarneempunten		A2	A2	
rijlijnummer		1	1	
dag / nacht		D	D	
etm. int.	Qetm	2150	2150	mvt
	Qlv	138	138	mvt/u
gemiddelde	Qmv	4	4	mvt/u
uur	Qzv	3	3	mvt/u
intensiteit	Qmr	0	0	mvt/u
	Qtotaal	145	145	mvt/u
	vmr	0	0	km/u
snellheid	vlv	50	50	km/u
	vmv	50	50	km/u
	vzv	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	m
bodemfactor	b	0.64	0.25	-
afstand(schuin)	r	15.8	7.8	m
afstand(hor.)	d	15.0	6.0	m

Elv	66.1	66.1	dB(A)
Emv	61.9	61.9	dB(A)
Ezv	65.5	65.5	dB(A)
Emr	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	69.6	69.6	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	12.0	8.9	dB(A)
Dlucht	0.3	0.2	dB(A)
Dbodem	2.0	0.6	dB(A)
Dmeteo	0.4	0.2	dB(A)
Dtotaal	14.7	9.9	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	dB(A)
LAeq	55.0	59.7	dB(A)
LAeq totaal			dB(A)
(sommatie over rijlijnen)			dB(A)
LAeq.etm voor afronding	55.0	59.7	dB(A)
na afronding	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
 bestemmingsplan: Kloosterveen
 situatie: AC-fase 2 en AD fase 2

datum: 15-02-1996
 bestandsnaam: AsKlAC1.VRK

waarneempunten		AC2	AC2	AD2	AD2	
rijlijnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		D	D	D	D	
etm. int.	Qetm	3150	3150	3150	3150	mvt
	Qlv	202	202	202	202	mvt/u
gemiddelde	Qmv	6	6	6	6	mvt/u
uur	Qzv	4	4	4	4	mvt/u
intensiteit	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
	Qtotaal	212	212	212	212	mvt/u
	vmr	0	0	0	0	km/u
snelheid	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.71	0.39	0.71	0.39	-
afstand(schuin)	r	19.6	9.4	19.6	9.4	m
afstand(hor.)	d	19.0	8.0	19.0	8.0	m

Elv	67.8	67.8	67.8	67.8	dB(A)
Emv	63.7	63.7	63.7	63.7	dB(A)
Ezv	66.7	66.7	66.7	66.7	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	71.2	71.2	71.2	71.2	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	12.9	9.7	12.9	9.7	dB(A)
Dlucht	0.3	0.2	0.3	0.2	dB(A)
Dbodem	2.4	1.1	2.4	1.1	dB(A)
Dmeteo	0.4	0.2	0.4	0.2	dB(A)
Dtotaal	16.1	11.2	16.1	11.2	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	55.0	60.0	55.0	60.0	dB(A)
LAeq totaal					
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	55.0	60.0	55.0	60.0	dB(A)
na afronding	55	60	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
 bestemmingsplan: Kloosterveen
 situatie: AE-fase 1 en AF-fase 2

datum: 15-02-1996
 bestandsnaam: AsK1AE1.VRK

waarneempunten		AE2	AE2	AF2	AF2	
rijlijnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		D	D	D	D	
etm. int.	Qetm	2050	2050	1350	1350	mvt
gemiddelde uur	Qlv	131	131	86	86	mvt/u
	Qmv	4	4	3	3	mvt/u
	Qzv	3	3	2	2	mvt/u
	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
intensiteit	Qtotaal	138	138	91	91	mvt/u
snelheid	vmr	0	0	0	0	km/u
	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.64	0.16	0.53	0.00	-
afstand(schuin)	r	15.8	7.1	12.1	5.8	m
afstand(hor.)	d	15.0	5.0	11.0	3.0	m

Elv	65.9	65.9	64.1	64.1	dB(A)
Emv	61.9	61.9	60.7	60.7	dB(A)
Ezv	65.5	65.5	63.7	63.7	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	69.5	69.5	67.8	67.8	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	12.0	8.5	10.8	7.6	dB(A)
Dlucht	0.3	0.2	0.2	0.1	dB(A)
Dbodem	2.0	0.4	1.5	0.0	dB(A)
Dmeteo	0.4	0.2	0.3	0.1	dB(A)
Dtotaal	14.7	9.2	12.9	7.9	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	54.9	60.3	54.9	59.9	dB(A)
LAeq totaal (sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	54.9	60.3	54.9	59.9	dB(A)
na afronding	55	60	55	60	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	50	55	50	55	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen
bestemmingsplan: Kloosterveen
situatie: Hoofdvaartsweg ZZ nr 117, 119/NZ nr 126, 130

datum: 16-02-1996
bestandsnaam: AsKlHol.VRK

		nr 117	nr 119	nr 126	nr 130	
waarneempunten		1	1	1	1	
rijlijnsnummer		N	N	N	N	
dag / nacht						
etm. int.	Qetm	12500	12500	12500	12500	mvt
	Qlv	110	110	110	110	mvt/u
gemiddelde	Qmv	10	10	10	10	mvt/u
uur	Qzv	5	5	5	5	mvt/u
intensiteit	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
	Qtotaal	125	125	125	125	mvt/u
	vmr	0	0	0	0	km/u
snelheid	vlv	80	80	80	80	km/u
	vmv	80	80	80	80	km/u
	vzv	80	80	80	80	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.46	0.52	0.30	0.26	-
afstand(schuin)	r	15.8	18.7	56.2	51.2	m
afstand(hor.)	d	15.0	18.0	56.0	51.0	m

Elv	69.4	69.4	69.4	69.4	dB(A)
Emv	66.6	66.6	66.6	66.6	dB(A)
Ezv	66.6	66.6	66.6	66.6	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	72.5	72.5	72.5	72.5	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	12.0	12.7	17.5	17.1	dB(A)
Dlucht	0.3	0.3	0.7	0.7	dB(A)
Dbodem	1.5	1.7	1.3	1.1	dB(A)
Dmeteo	0.4	0.4	1.1	1.0	dB(A)
Dtotaal	14.1	15.2	20.6	19.9	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	58.4	57.3	51.8	52.6	dB(A)
LAeq totaal					dB(A)
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	68.4	67.3	61.8	62.6	dB(A)
na afronding	68	67	62	63	dB(A)
af trek artikel 103	3	3	3	3	dB(A)
etmaalwaarde	65	64	59	60	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen datum: 16-02-1996
bestemmingsplan: Kloosterveen bestandsnaam: AsKlwe1.VRK
situatie: wegvak E Hoofdvaartsweg ZZ nr 117, 119/NZ nr 126, 130

		nr 117	nr 119	nr 126	nr 130	
waarneempunten						
rijlijnsnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		N	N	N	N	
etm. int.	Qetm	13450	13450	13450	13450	mvt
	Qlv	122	122	122	122	mvt/u
gemiddelde	Qmv	8	8	8	8	mvt/u
uur	Qzv	5	5	5	5	mvt/u
intensiteit	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
	Qtotaal	135	135	135	135	mvt/u
	vmr	50	50	50	50	km/u
snelheid	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.93	0.93	0.91	0.89	-
afstand(schuin)	r	98.1	102.1	79.2	62.2	m
afstand(hor.)	d	98.0	102.0	79.0	62.0	m

Elv	65.6	65.6	65.6	65.6	dB(A)
Emv	64.9	64.9	64.9	64.9	dB(A)
Ezv	67.7	67.7	67.7	67.7	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	71.0	71.0	71.0	71.0	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	19.9	20.1	19.0	17.9	dB(A)
Dlucht	1.1	1.1	0.9	0.8	dB(A)
Dbodem	4.2	4.3	4.1	3.9	dB(A)
Dmeteo	1.7	1.8	1.5	1.2	dB(A)
Dtotaal	27.0	27.2	25.5	23.9	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAEq	44.0	43.8	45.5	47.2	dB(A)
LAEq totaal					
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAEq.etm voor afronding	54.0	53.8	55.5	57.2	dB(A)
na afronding	54	54	56	57	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	49	49	51	52	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen datum: 16-02-1996
 bestemmingsplan: Kloosterveen bestandsnaam: AsKlAs1.VRK
 situatie: Asserwijk nr 1 nr 40 nr 42 en nr 44

waarneempunten		nr 1	nr 40	nr 42	nr 44	
rijlijnsnummer		1	1	1	1	
dag / nacht		N	N	N	N	
etm. int.	Qetm	800	800	800	800	mvt
	Qlv	7	7	7	7	mvt/u
gemiddelde	Qmv	0	0	0	0	mvt/u
uur	Qzv	0	0	0	0	mvt/u
intensiteit	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
	Qtotaal	7	7	7	7	mvt/u
	vmr	0	0	0	0	km/u
snelheid	vlv	80	80	80	80	km/u
	vmv	80	80	80	80	km/u
	vzv	80	80	80	80	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.45	0.76	0.80	0.68	-
afstand(schuin)	r	34.4	20.6	25.5	15.8	m
afstand(hor.)	d	34.0	20.0	25.0	15.0	m

Elv	57.4	57.4	57.4	57.4	dB(A)
Emv	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ezv	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	57.4	57.4	57.4	57.4	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	15.4	13.1	14.1	12.0	dB(A)
Dlucht	0.5	0.3	0.4	0.3	dB(A)
Dbodem	1.8	2.6	2.9	2.2	dB(A)
Dmeteo	0.7	0.5	0.6	0.4	dB(A)
Dtotaal	18.4	16.6	18.0	14.8	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	39.0	40.9	39.5	42.6	dB(A)
LAeq totaal					dB(A)
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	49.0	50.9	49.5	52.6	dB(A)
na afronding	49	51	49	53	dB(A)
af trek artikel 103	3	3	3	3	dB(A)
etmaalwaarde	46	48	46	50	dB(A)

REKENBLAD STANDAARD-REKENMETHODE 1

BügelHajema ASSEN

gemeente: Assen datum: 16-02-1996
 bestemmingsplan: Kloosterveen bestandsnaam: AsKlwe2.VRK
 situatie: wegvak U Asserwijk nr 1 nr 40 nr 42 nr 44

		nr 1	nr 40	nr 42	nr 44	
waarneempunten		1	1	1	1	
rijlijnsnummer		N	N	N	N	
dag / nacht						
etm. int.	Qetm	12300	12300	12300	12300	mvt
	Qlv	111	111	111	111	mvt/u
gemiddelde	Qmv	7	7	7	7	mvt/u
uur	Qzv	5	5	5	5	mvt/u
intensiteit	Qmr	0	0	0	0	mvt/u
	Qtotaal	123	123	123	123	mvt/u
	vmr	0	0	0	0	km/u
snelheid	vlv	50	50	50	50	km/u
	vmv	50	50	50	50	km/u
	vzv	50	50	50	50	km/u
waarneemhoogte	hw	5.0	5.0	5.0	5.0	m
wegdekhoogte	hweg	0.0	0.0	0.0	0.0	m
objectfractie	fobj	0.0	0.0	0.0	0.0	-
type wegdek	cat	1	1	1	1	1, 2, 3 of 4
afstand-kruising	a	0	0	0	0	m
bodemfactor	b	0.85	0.87	0.95	0.96	-
afstand(schuin)	r	45.3	52.2	140.1	190.1	m
afstand(hor.)	d	45.0	52.0	140.0	190.0	m

Elv	65.2	65.2	65.2	65.2	dB(A)
Emv	64.4	64.4	64.4	64.4	dB(A)
Ezv	67.7	67.7	67.7	67.7	dB(A)
Emr	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Etotaal	70.8	70.8	70.8	70.8	dB(A)
Cwegdek	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ckruising	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Crefl	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Ctotaal	0.0	0.0	0.0	0.0	dB(A)
Dafstand	16.6	17.2	21.5	22.8	dB(A)
Dlucht	0.6	0.7	1.4	1.8	dB(A)
Dbodem	3.5	3.7	4.4	4.4	dB(A)
Dmeteo	0.9	1.1	2.2	2.6	dB(A)
Dtotaal	21.7	22.7	29.4	31.6	dB(A)

zichthoekcorrectie	N	N	N	N	dB(A)
LAeq	49.1	48.1	41.3	39.2	dB(A)
LAeq totaal					
(sommatie over rijlijnen)					dB(A)
LAeq.etm voor afronding	59.1	58.1	51.3	49.2	dB(A)
na afronding	59	58	51	49	dB(A)
af trek artikel 103	5	5	5	5	dB(A)
etmaalwaarde	54	53	46	44	dB(A)

Bijlage 3 Reactie PPC

Provinciehuis Westerbrink Assen	DIENST OMT		DD 26-9-1996	
	NO 96-13528		AFD DD	
	CODE -1.731.2		HER	
	GEM ASSEN			
Postbus 122				
9400 AC Assen				
Telefoon	BEH DOOR	DATA	ACQ. CED.	PAR.
(0592) 36 55 5	OBW			
Telefax				
(0592) 36 57 7				
365727	ARCHIEF DEP. PAR.			

Behandeld door de heer H. Mutgeert (0592) 365727
 Bericht op brief d.d. 24 april 1996; kenmerk ONT/96-5810
 Onderwerp: Ontwerpbestemmingsplan Kloosterveen I

De schriftelijke commentaren van voornoemde leden zijn u in afschrift toegezonden en bij brief van 1 juli 1996 geeft u uw reactie hierop.

Een vertegenwoordiging van uw college heeft de vergadering bijgewoond en aan de hand van het ontwerpadvies een reactie gegeven. De advisering wordt gewaardeerd en met betrekking tot het voorstel van de commissie tot het toevoegen van een proeve van uitwerking aan de toelichting wordt gesteld dat het belang en het nut hiervan wordt onderkend, maar dat in verband met capaciteitsproblemen en prioriteitenstelling het niet mogelijk is voor de vaststelling van het bestemmingsplan aan dit verzoek te voldoen. Mettertijd zal een proeve van uitwerking worden opgesteld die een rol zal vervullen bij de uitwerking van het bestemmingsplan.

Algemeen

Het bestemmingsplan voorziet in de bouwmogelijkheid voor een woningbouwprogramma van 3.500 woningen. Deze eerste fase van het nieuw te ontwikkelen woongebied Kloosterveen is van groot belang voor het welslagen van het rijks- en provinciaal beleid zoals dat is neergelegd in het "Ontwikkelingsperspectief voor de DAG-driehoek" en het Streekplan Drenthe. De kern Assen heeft in dit laatste plan de functie als streekcentrum en hiermee de taak een meer dan evenredig deel van de bevolkingsgroei op te vangen. Hiertoe dient er voortdurend te worden voldaan aan de reële vraag naar woonruimte. De capaciteit van het gehele plangebied Kloosterveen zoals dat in het structuurplan Kloosterveen is aangegeven, ruimte voor ca. 6.000 woningen, biedt voldoende bouwmogelijkheden om de komende 10 à 20 jaar aan deze taakstelling te voldoen.

De commissie sluit voor wat betreft de beoordeling van het voorliggende bestemmingsplan aan op de advisering omtrent het structuurplan Kloosterveen waaromtrent bij brief van 29 november 1995 aan u advies is uitgebracht.

Planvorm

De door u gekozen planvorm, globaal plan met een uitwerkingsplicht voor burgemeester en wethouders biedt een uitstekend kader om in een gedetailleerde planuitwerking de beoogde ruimtelijke kwaliteit vorm en inhoud te geven. Deze planvorm heeft bij het recente plan Marsdijk met name in Marsdijk II bewezen goed te functioneren. Bij dit laatstgenoemde bestemmingsplan hebben gedeputeerde staten gebruik gemaakt van de bevoegdheid op grond van artikel 11, lid 8 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de goedkeuring van de uitwerkingsplannen gedereguleerd.

De commissie acht het wenselijk bij het voorliggende bestemmingsplan overeenkomstig te handelen, zij zal bij de goedkeuring gedeputeerde staten zoveel mogelijk in die zin adviseren.

Plantoelichting

De commissie onderschrijft de uitgangspunten voor het stedenbouwkundigplan, met name het streven naar een waterrijk plandeel en groen plandeel spreekt de commissie aan omdat hiermee twee verschillende wijk-sferen tot stand kunnen komen. De commissie adviseert u hierbij de oorspronkelijke landschapspatronen te respecteren en als referentie te gebruiken voor de planuitwerking. De overgangen van bebouwd naar onbebouwd gebied vormen in dat geheel een belangrijk element, ook al zal dat in een overgangsperiode zijn tot de ontwikkeling van de tweede fase. De inrichting van de zone onder de hoogspanningsleiding

vraagt eveneens de aandacht in relatie tot de aangrenzende bebouwing van Kloosterveen maar ook tot de gebieden die volgens de structuurschets ingericht zullen worden als sportveld en bedrijventerrein.

In aansluiting op hetgeen omtrent de planvorm is gesteld zullen de aspecten ruimtelijke kwaliteit en duurzaam bouwen met name bij de uitwerkingsplannen inhoud dienen te krijgen, de in de toelichting opgenomen doelstellingen, verwijzingen en referentiebeelden zijn zeer algemeen geformuleerd en de beelden staan soms ver weg van de planontwikkeling in Kloosterveen. De commissie geeft u in overweging de toelichting op dit punt meer inzichtelijk te maken door bijvoorbeeld proeven van uitwerkingen in het plan op te nemen en stedenbouwkundige hoofdstructuren zichtbaar te maken. De commissie beveelt u aan een beeldkwaliteitsplan op hoofdlijnen aan dit globale bestemmingsplan toe te voegen en bij de verschillende uitwerkingsplannen beeldkwaliteitsplannen op een lager abstractieniveau. De afstemming tussen stedenbouwkundig plan, architectuur en ruimtelijke inrichting kan daarin vorm krijgen. De verwijzing met betrekking tot het centrumgebied naar de structuur van de historisch gegroeide binnenstad vormt een nieuw element in een veenontginningsgebied dat karakteristiek is door rechtlijnige, parallelle structuren. Deze cultuurhistorische transformatie vraagt niet alleen om een goede planopzet dan wel uitwerking maar ook om een stedenbouwkundige coaching bij de realisering; afstemming van welstand en stedenbouw is, ook op langere termijn bepalend voor het bereiken en handhaven van de beoogde kwaliteit. In de toelichting op het bestemmingsplan en in de uitwerkingsplannen kan een en ander vastgelegd worden.

De wegenstructuur is afgeleid van het principe van de flankentheorie die er in resulteert dat de zuidflank hieraan inhoud geeft en op termijn, bij de ontwikkeling van de tweede fase, de oostelijke flank. De commissie hecht eraan, gezien de doelstellingen vanuit verkeersveiligheid, dat bij de ontwikkeling van de tweede fase de westelijke flank door verlegging van de N373 bij de planwegenstructuur wordt betrokken; de interne wegenstructuur kan hierop aansluiten.

Voor wat betreft de nadere concretisering van de wegenstructuur is overleg gaande tussen gemeente en de provinciale dienst Verkeer en Waterstaat. Eén van de onderwerpen van bespreking is de vormgeving van de aansluitingen op de zuidelijke flank. Van de zijde van verkeer en waterstaat wordt een oplossing met rotonden voorgestaan terwijl van gemeentelijke zijde op grond van capaciteitsberekeningen in het jaar 2010 een aansluiting met verkeersregelininstallaties wordt voorgesteld. De commissie spreekt een voorkeur uit voor een oplossing met rotonden omdat deze gedurende het gehele etmaal een verkeersveilige en een goede verkeersregulerende werking hebben. Eventuele capaciteitsproblemen in de toekomst, met name in de spits tijden, kunnen naar het oordeel van de commissie niet bepalend zijn voor de vormgeving van deze aansluiting(en).

De commissie adviseert u de resultaten van het hiervoor genoemde overleg in de toelichting op het bestemmingsplan op te nemen.

Plankaart

Het ontwerp bestemmingsplan Buitengebied artikel 30 herziening heeft voor een deel betrekking op locaties die liggen in het toekomstig woongebied Kloosterveen. De commissie adviseert u het ontwerp bestemmingsplan Buitengebied af te stemmen op het ontwerp bestemmingsplan Kloosterveen I.

Economische uitvoerbaarheid

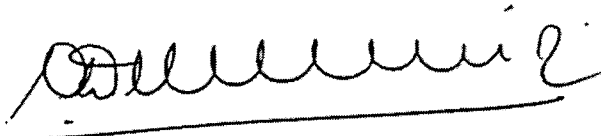
De bij het plan gevoegde grondexploitatie geeft aan dat door het treffen van een voorziening vanuit het grondbedrijf het bestemmingsplan Kloosterveen als uitvoerbaar kan worden beschouwd.

Conclusie en advies

De commissie acht de ontwikkeling van het woongebied Kloosterveen voor de ruimtelijke ontwikkeling van Drenthe van groot belang. De ruimtelijke kwaliteit die bepaald wordt door vormgeving en duurzaamheid zal bij de uitwerking van de globale bestemming een belangrijk uitgangspunt dienen te zijn. De commissie adviseert u in de toelichting op het bestemmingsplan de stedenbouwkundige hoofdstructuur die bij de uitwerkingen wordt nagestreefd meer inzichtelijk te maken zodat deze voor een langere periode richtinggevend kan zijn voor deze uitwerkingen. U wordt geadviseerd het bestemmingsplan in procedure te brengen en mettertijd, zo mogelijk bij de eerste uitwerking van de globale bestemming woondoeleinden, een proeve van uitwerking op te stellen die richtinggevend is voor de ontwikkeling van het bestemmingsplan.

Hoogachtend,

Commissie voor Gemeentelijke Bestemmingsregelingen.



A. Dunning, secretaris.

typ. hv/mu

Vaststelling bestemmingsplan
Kloosterveen I.

ASSEN, 12 februari 1997.

VOORSTEL.

Overeenkomstig het bij dit voorstel gevoegde ontwerp-besluit, het bestemmingsplan Kloosterveen I vaststellen.

TOELICHTING.

A. INLEIDING.

Het proces voor de ontwikkeling van de woonwijk Kloosterveen kent al een lange voorgeschiedenis. In de "Structuurschets Gemeente Assen 1989" is geconstateerd dat er sprake is van een forse woningbehoefte, die zich ook in de komende jaren zal blijven voortzetten.

Ook in het "Streekplan Drenthe", waarin aan Assen de functie als streekcentrum is toegekend, wordt gewezen op de taak ervoor zorg te dragen voortdurend te kunnen voldoen aan de reële vraag naar woonruimte.

Als potentiële woonlocaties na de afronding van Marsdijk, zijn de gebieden Messchenveld en Kloosterveen aangewezen.

Voorname gebieden zijn in het "Lokatieonderzoek Kloosterveen en Messchenveld" op diverse planologische aspecten met elkaar vergeleken. Deze actie heeft geresulteerd in het besluit van de gemeenteraad van 17 december 1992 waarin de voorkeur is uitgesproken voor Kloosterveen.

Vervolgens is de "Nota Alternatieven Kloosterveen" opgesteld. Daarin zijn vier ruimtelijke alternatieven voor de realisering van de woonwijk Kloosterveen opgenomen. Tegelijk met deze nota is een "Concept-eindrapport Structuurplan Kloosterveen, Milieu-effectrapport" uitgebracht (MER). In dat rapport zijn de vier alternatieven en een meest milieuvriendelijk alternatief getoetst aan verschillende milieu-aspecten.

De gemeenteraad heeft uiteindelijk gekozen voor het alternatief "Asserwijk" uit de "Nota Alternatieven Kloosterveen". De concretisering daarvan is neergelegd in het "Concept-Structuurplan Kloosterveen". Dit plan geeft een totaalbeeld van hoe de wijk er globaal uit zal gaan zien, zonder dat het plan de burger bindt. Daarnaast is dit plan nodig om het definitieve "MER Structuurplan Kloosterveen" te kunnen vaststellen.

Op 20 juni 1996 heeft de gemeenteraad het "Structuurplan Kloosterveen" en het "MER Structuurplan Kloosterveen" vastgesteld. Deze plannen voorzien in de ontwikkeling van een woonwijk van circa 6.000 woningen. Daarnaast zijn de gewenste ontwikkelingen voor het gebied tussen de bestaande stad en de nieuwe woonwijk in beeld gebracht. Voor dit zogenaamde "tussengebied" wordt een apart bestemmingsplan opgesteld.

Een nadere uitwerking van het structuurplan is neergelegd in onderhavig bestemmingsplan "Kloosterveen I". Dit plan maakt het planologisch mogelijk een woonwijk van circa 3.500 woningen met de daarbijbehorende voorzieningen te realiseren. Voorts is een verlegging van de provinciale weg N371 in het bestemmingsplan opgenomen. Daarmee wordt gerealiseerd dat een zeer druk bereden verkeerstraject aan de rand van de nieuwe woonwijk wordt gelegd.

B. PROCEDURE.

Het voorontwerp-bestemmingsplan Kloosterveen I heeft gedurende vier weken ter inzage gelegen. In deze periode is een aantal reacties ingebracht, welke van commentaar zijn voorzien. Een en ander is gebundeld in een inspraaknota. In de nota zijn tevens de overlegreacties in het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de Ruimtelijke Ordening 1985 (Bro'85) integraal opgenomen en van gemeentewege nader becommentarieerd.

De inspraaknota alsmede het verslag van de gehouden informatieavond liggen bij dit voorstel ter inzage.

Een aantal inspraakreacties en reacties van de overlegpartners heeft geleid tot aanpassingen in het ontwerpbestemmingsplan Kloosterveen I. Korthedshalve wordt verwezen naar hoofdstuk 7 van de toelichting op het plan.

Overeenkomstig het advies van de Provinciale Planologische Commissie is evenvermeld bestemmingsplan verder in procedure gebracht. Met ingang van 17 oktober 1996 heeft het plan, bestaande uit een plankaart met voorschriften, vier weken ter inzage gelegen, gedurende welke termijn een ieder de gelegenheid is geboden zienswijzen in te brengen.

Daarvan hebben de volgende reclamanten gebruik gemaakt:

1. de heer C.C. Schoe, Hoofdvaartsweg 101 A te Assen;
2. de heer N. van der Oord, Paaskamp 1 te Noordwolde, mede namens de fam. Van 't Hoog, J. Verkerk, Van Vliet, H. Stobbe, J.C. van der Oord;
3. de heer J. van der Leij, Hoofdvaartsweg 108 te Assen;
4. Stichting Milieuraad Smilde;
5. mevrouw B.A.A. Vrolijk - Pelinck, Angelsloërdijk 24 te Emmen;
6. familie Buisman, Groene Dijk ZZ 2 te Assen;
7. familie J. Kuil, Hoofdvaartsweg 67 te Assen;
8. de heer H.G. Nijhof, Asserwijk 14 te Assen;
9. familie R. Jansen, Asserwijk 12 te Assen;
10. de heer H. Heukers, Asserwijk 48 te Assen;
11. de heer A. Boer, Asserwijk 42 te Assen;
12. familie P.J. Boer, Asserwijk 44 te Assen;
13. bewoners Asserwijk, Groene Dijk, Pitteloseweg en Zeijerveen, p/a Asserwijk 44 te Assen.

De zienswijzen van voornoemde reclamanten zijn binnen de daarvoor wettelijk voorgeschreven termijn ingebracht. De reclamanten zijn in hun zienswijze derhalve ontvankelijk.

Tijdens de openbare vergadering van de commissie ruimtelijke ordening c.a. van 28 november 1996 is aan reclamanten de gelegenheid geboden de zienswijzen van een nadere mondelinge toelichting te voorzien. Van deze vergadering is verslag gemaakt en dit verslag is bij de stukken gevoegd.

C. ZIENSWIJZEN VAN RECLAMANTEN.

1. De heer C.C. Schoe.

Inhoud reactie.

Reclamant constateert dat met de concretisering van de plannen inzake Kloosterveen, het perceel Hoofdvaartsweg 101 A steeds korter is geworden. Daarnaast is er enige onduidelijkheid ontstaan tussen hetgeen in de plannen is verwoord en tussen hetgeen mondeling met een medewerker van de gemeente is besproken. Ontkend wordt dat reclamant genoeg zou nemen met het afstaan van een deel van zijn eigendom waardoor voor reclamant een strook van 7 meter, gerekend vanaf de bestaande schuur, zou overblijven. Kort samengevat is reclamant van oordeel dat geen recht wordt gedaan aan de belangen van de huidige bewoners. Voorts wordt verzocht om toestemming en de middelen waardoor reclamant zich kan laten bijstaan door een juridisch deskundige.

Commentaar.

Het wordt betreurd dat er enige onduidelijkheid is ontstaan in de onderhandelingen tijdens het planproces. Thans is bekeken hoe de wensen van reclamant, die tijdens een gesprek met de gemeente kenbaar zijn gemaakt, zo goed mogelijk tot hun recht kunnen komen. In bijgevoegde schets is een en ander inzichtelijk gemaakt. Achter de bestaande schuur van reclamant blijft een perceel van ca. 13 meter lengte in eigendom van reclamant, zodat reclamant in staat blijft zijn bedrijfsmatige activiteiten te kunnen uitoefenen.

Het verzoek toestemming te verlenen en middelen beschikbaar te stellen voor juridische bijstand wordt niet ingewilligd. Juridische bijstand kan worden ingeroepen bij het Bureau voor Rechtshulp dan wel bij een advocaat.

Conclusie.

Bij de aankoop van de benodigde gronden wordt met de wensen van reclamant rekening gehouden. Het bestemmingsplan Kloosterveen I behoeft daarvoor niet te worden aangepast. In dat opzicht is de zienswijze dan ook niet meer van overwegende aard. In het op te stellen uitwerkingsplan wordt een en ander nader planologisch en juridisch geregeld.

2. De heer N. van der Oord.

Inhoud reactie.

Reclamant merkt op dat blijkens de beslissing van de gemeenteraad met betrekking tot de Nota Alternatieven Kloosterveen, bebouwing ten zuiden van de Drentsche Hoofdvaart een feit is. Zijn wens om bebouwing te beperken tot de locatie ten noorden van de Drentsche Hoofdvaart werd niet gehonoreerd. Onderhavig plan voorziet onder andere in een zuidelijke verlegging van de N371 en woningbouw ten zuiden van de Drentsche Hoofdvaart. Een en ander heeft nadelige consequenties voor de flora en fauna in het bosgebied en daarnaast is het met de rust in het bos gedaan. Nog concreter uitgedrukt wordt overlast in de vorm van geluid, uitlaten van honden, inloop van wandelaars, zwemmers, surfers etc. verwacht. Hoewel het bos voor onbevoegden verboden terrein is, wordt dit verbod in toenemende mate geschonden. Verwacht wordt dat als gevolg van de nieuwe plannen de "inloop" alleen maar zal toenemen, zolang er geen harde sancties op staan. Reclamant geeft aan graag te hebben meegepraat omtrent de exacte tracering van de N371. Een en ander is bevestigd in een brief aan het college van 18 oktober 1994. Zonder reclamant daarin te kennen is de procedure voortgezet.

In een gesprek met een lid van het college is verzocht een aantal voorzieningen te treffen dat de overlast tot een minimum zou kunnen beperken. Gedacht wordt aan een ondoordringbare beplanting langs het bos en het graven van een sloot langs de weg. Reclamant heeft vernomen dat tot op heden niets met het verzoek is gebeurd en heeft derhalve opnieuw de gemeente benaderd. In het gesprek met de gemeente d.d. 23 oktober 1996 zijn de zorgen kenbaar gemaakt. De gemeente wilde of kon tot op heden geen concrete toezegging doen, vandaar dat thans de formele procedure wordt gevolgd.

De reactie heeft zowel betrekking op de toepassing van artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) juncto artikel 46, lid 6 WRO, ten behoeve van het bouwrijp maken van "Vlek a" en de realisering van de nieuwe N371, alsmede op onderhavig bestemmingsplan. Verzocht wordt het bescheiden wensenpakket te honoreren.

Tenslotte houdt reclamant zich het recht voor in een later stadium een beroep te doen op artikel 49 WRO in verband met planschadevergoeding.

Commentaar.

De heer Van der Oord heeft mede namens een aantal families gereageerd op onderhavig bestemmingsplan. Deze families vormen de gezamenlijke eigenaren van een stuk bosgrond aan de westzijde van Assen op de grens met de gemeente Smilde.

De zienswijzen zijn echter niet voorzien van handtekeningen van deze families. Reclamant is overeenkomstig het bepaalde in artikel 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) in de gelegenheid gesteld het verzuim te herstellen door de betreffende handtekeningen aan te leveren.

Mevrouw Van 't Hoog te Westerbork en de heer J.C. van der Oord sr. te Ootmarsum hebben tijdens een gesprek met de gemeente op 26 november 1996 de benodigde handtekeningen overgelegd. Voornoemde personen zijn derhalve in hun zienswijzen ontvankelijk.

Eén van de eigenaren, de familie Van Vliet, heeft echter telefonisch meegedeeld in te stemmen met hetgeen reclamant in de vergadering van de commissie ruimtelijke ordening c.a. van 28 november 1996 naar voren heeft gebracht. Hoewel de ingebracht zienswijze in inhoudelijk opzicht zijn instemming heeft, gaat hij met de toezetting van bedoeld schrijven niet akkoord.

De ingebracht zienswijze wordt dan ook formeel beschouwd als zijnde ingebracht door de families Van 't Hoog, J.C. van der Oord en N. van der Oord.

Met betrekking tot de gevolgde procedures inzake het ontwerp-bestemmingsplan en het voornemen om vrijstelling te verlenen ten behoeve van het bouwrijp maken van vlek A en de aanleg van de N371, wordt opgemerkt dat voldaan is aan de wettelijke vereisten inzake de bekendmaking daarvan. Voornoemde plannen bevatten besluiten van algemene strekking. De Algemene wet bestuursrecht schrijft in dergelijke gevallen voor dat de bekendmaking daarvan geschiedt door publicatie in de Staatscourant en een gemeentelijk huis-aan-huisblad of op een andere geschikte wijze. Verwacht mag worden dat de burger, voor wie de plannen mogelijk consequenties met zich brengt, enigszins alert is.

Voorzover de zienswijze van reclamant is gericht tegen de artikel 19 WRO-procedure kan reclamant wegens termijnoverschrijding in beginsel niet-ontvankelijk worden verklaard. Voordat daarvan sprake kan zijn, dient reclamant in de gelegenheid te worden gesteld, aan te geven wat de reden van de termijnoverschrijding is. De heer N. van der Oord heeft zich in een gesprek van 26 november 1996 laten vertegenwoordigen door de heer J.C. van der Oord en mevrouw Van 't Hoog. Daarin is als reden voor de termijnoverschrijding opgevoerd dat de bekendmaking van de procedure met betrekking tot de N371 en het bouwrijp maken over het hoofd is gezien.

Blijkens jurisprudentie is een dergelijke reden, geen reden die de termijnoverschrijding verschoonbaar maakt. Derhalve moet reclamant in zijn zienswijze niet-ontvankelijk worden verklaard.

Dit laat overigens onverlet dat bij de definitieve beslissing omtrent de vrijstelling een hernieuwde belangenafweging dient te worden gemaakt waarbij hetgeen reclamant in onderhavige procedure heeft ingebracht, betrokken kan worden.

Van de zijde van de gemeente wordt toegezegd dat de verlegde N371 aan beide kanten voorzien wordt van bermsloten. Daarnaast wordt het gebied aan de noordkant en oostkant van het bosje (ten westen van het fietspad), voorzover in eigendom van de gemeente, beplant met meidoorns en sleedoorns teneinde de gevreesde "inloop" te kunnen minimaliseren. Van reclamant wordt verwacht dat op eigen grondgebied die maatregelen worden getroffen die zijns inziens nog noodzakelijk zijn.

Met betrekking tot het zandpad, dat in eigendom is van de eigenaren van het bosje, is toegezegd dat nader bezien zal worden welke mogelijkheden er zijn dit pad af te sluiten.

Conclusie.

De zienswijze van reclamanten is niet van overwegend belang dat dat zou moeten leiden tot een wijziging van het bestemmingsplan.

3. De heer J. van der Leij.

Inhoud reactie.

- a. Reclamant is van oordeel dat in de planvoorschriften expliciete overgangsbepalingen met betrekking tot de bestaande agrarische bedrijven en het garagebedrijf dienen te worden opgenomen. De algemene gebruiksbevestiging ex artikel 16, tweede lid, van het bestemmingsplan is daartoe onvoldoende. In deze overgangsbepalingen moet tevens tot uitdrukking komen dat de huidige functie van de panden c.q. percelen komt te vervallen bij onder andere liquidatie van het bedrijf en eigendomsoverdracht. Slechts op die wijze wordt geregeld dat de betrokken percelen de bestemmingen "Woondoeleinden, handhaven hoofdvorm Voormalige Agrarische bebouwing met bijbehorende erven" (WVA) en "Woondoeleinden" (W) zullen verkrijgen.
- b. Ten behoeve van de nieuwe woonwijk Kloosterveen worden buitensportvoorzieningen getroffen. Het is naar de mening van reclamant dan ook alleszins te rechtvaardigen dat deze voorziening, zowel ruimtelijk als financieel, in onderhavig bestemmingsplan wordt geregeld. Door de sportaccommodatie in een ander bestemmingsplan "Het tussengebied" te projecteren zal ook in dat plan de financiële paragraaf worden opgenomen. Reclamant betwijfelt of dat plan, gelet op de kosten-batenverhouding, voldoende mogelijkheden biedt voor een volwaardige sportaccommodatie. Het plangebied van onderhavig bestemmingsplan zal dan ook moeten worden vergroot door de locatie tussen de Asserwijk, hoogspanningsleidingentracé, Hoofdvaartsweg NZ en de A28 in het plan op te nemen. Voorts wordt gewezen op de gebruikte terminologie "veldsporten". Er wordt vanuit gegaan dat dat begrip dusdanig moet worden geïnterpreteerd dat het tevens andere sportvoorzieningen, zoals natuurijsbaan of wielervedparcours, omvat.
- c. In de toelichting staat omschreven dat door de aanleg van een passantenhaven al wordt voorkomen dat de Hoofdvaartsweg NZ rechtstreeks vanaf de Kloosterweg bereikbaar is. Reclamant zou, ingeval er geen verbinding wordt gelegd tussen de Hoofdvaartsweg NZ en de Kloosterweg, met de auto een enorme omweg moeten maken om de Kloosterveen te kunnen bereiken.

- Derhalve wordt voorgesteld de toelichting aan te passen en te voorzien in een constructie waarbij de Hoofdvaartsweg NZ direct bereikbaar is vanaf de Kloosterweg, desalniettemin verkeersluw moet worden en geen sluiproute mag worden. Wellicht is een route over de passantenhaven een optie.
- d. Blijkens de toelichting krijgt het tuincentrum een positieve bestemming. Uit de plankaart kan echter worden opgemaakt dat het noordelijke deel van het tuincentrum de bestemming stadswoonwijk heeft gekregen. Een en ander duidt op strijdigheid. Voorts ageert reclamant tegen de wijzigingsbevoegdheid van de bestemming "stadswoonwijk" naar "tuincentrum" met betrekking tot het perceel, gelegen achter het eigendom van reclamant. Er ontstaat daardoor onzekerheid omtrent het toekomstige gebruik van deze locatie.
 - e. Er wordt op gewezen dat met betrekking tot de bestemmingen als bedoeld in de artikelen 8, 9 en 10 een vrijstellingsbevoegdheid is opgenomen. Voor het toestaan van woninggebonden bedrijvigheid is een procedure voorgeschreven, terwijl dat voor de overige vrijstellingen niet is gebeurd, waardoor er geen mogelijkheid voor belanghebbenden wordt geschapen tegen de toepassing van deze vrijstellingsbevoegdheid te ageren.

Commentaar gemeente.

Ad a.

Het is alleszins oirbaar dat met betrekking tot bestaande bestemmingen een algemeen geformuleerde overgangsbepaling wordt toegepast. De bepaling zorgt er voor dat rekening wordt gehouden met bestaande en gegroeide rechten en plichten. De, op het moment van de vaststelling van onderhavig plan, bestaande agrarische bedrijvigheid en gebruik van het garagebedrijf kan worden gecontinueerd tot het moment dat de gewenste bestemming is gerealiseerd. Het is derhalve niet nodig aparte overgangsbepalingen voor voornoemde bedrijvigheid toe te voegen. Ingeval van eigendomsoverdracht of liquidatie van de percelen en de zich daarop bevindende opstallen, blijft de bestaande bestemming gehandhaafd. De bestemming is immers zaakgebonden.

Ad b.

De gemeente is vrij in de bepaling van de grens van een planologisch plan. Daarbij spelen verschillende motieven een rol, waaronder functionele eenheid. Dit bestemmingsplan biedt de juridische planologische basis voor de ontwikkeling van een woonwijk met de direct daarmee samenhangende voorzieningen ten behoeve van het woongenot van die wijk. De realisering van de sportaccommodaties is mede het gevolg van een integrale uitplaatsing en allocatie van de buitensportvoorzieningen in Assen. Deze voorziening is dan ook niet sec ten behoeve van de wijk maar dient tevens ten nutte van de gehele gemeente en omgeving. Daarnaast wordt erop gewezen dat in het structuurplan twee mogelijkheden voor het betrokken gebied zijn opgevoerd, te weten, sportvoorzieningen en bedrijventerrein. De daadwerkelijke invulling is thans nog niet concreet aan te geven. Bovendien moet, voordat een bestemmingsplan kan worden vastgesteld, de financiële haalbaarheid worden aangetoond. Dat geldt derhalve ook voor het op te stellen bestemmingsplan "tussengebied". Tenslotte merken wij op dat de in de toelichting gebruikte term "veldsporten" moet worden geïnterpreteerd als "buitensporten".

Ad c.

Het probleem van reclamant wordt onderkend. Voorop staat dat bij welke constructie dan ook, de Drentsche Hoofdvaart NZ en ZZ verkeersluw zal worden.

In het uitwerkingsplan ex artikel 11 WRO, waarin het perceel van reclamant is gelegen, wordt voorzien in een verkeerskundige constructie waarbij een verbinding wordt gelegd tussen de Hoofdvaartsweg NZ en de nieuwe woonwijk ten behoeve van het autoverkeer van de bewoners aan de Drentsche Hoofdvaart, zonder dat daarbij echter een sluiproute ontstaat.

De Drentsche Hoofdvaart NZ vormt immers een integraal onderdeel van de nieuwe woonwijk Kloosterveen en dient derhalve te worden aangesloten op de verbindingswegen in de wijk.

Ad d.

Teneinde het tuincentrum voldoende uitbreidingscapaciteit te bieden is gekozen voor het instrument van de wijzigingsbevoegheid ex artikel 11 WRO. Op dit moment zijn onderhandelingen gaande met het tuincentrum en is nog niet meer duidelijkheid te verschaffen over de toekomstige invulling van de percelen, gelegen ten noorden van het eigendom van reclamant, dan dat deze gronden worden bestemd als "stadswoonwijk" dan wel "tuincentrum". De voorschriften van het bestemmingsplan bevatten ook voor de eventuele bestemming "tuincentrum" duidelijke uitwerkingsregelingen. In de te volgen procedure kan reclamant zijn zienswijze hieromtrent kenbaar maken. Dat aan het noordelijke deel van het tuincentrum de bestemming "stadswoonwijk" is toegekend, heeft te maken met het feit dat aldaar de langzaamverkeers- en de openbaar vervoersroute is geprojecteerd, waarmee een eventuele uitbreiding in noordelijke richting wordt geblokkeerd.

Ad e.

Op grond van artikel 15 WRO kan bij een bestemmingsplan worden bepaald dat het college van burgemeester en wethouders met inachtneming van de in het plan vervatte regelen bevoegd is van de voorschriften in het plan vrijstelling te verlenen. De gemeente kan zelf bepalen of en welke procedure moet worden gevolgd bij de toepassing van de betreffende vrijstellingen. Bij vrijstellingen, die planologisch ingrijpend zijn dan wel waarvan verwacht kan worden dat zij een ruimtelijke uitstraling impliceren voor omwonenden, is het in voorkomende gevallen gewenst een procedure te volgen zodat vooraf kan worden getraceerd of er mogelijkwijze nadelige gevolgen aan de toepassing ervan zijn verbonden. Er is bewust voor gekozen bij de toepassing van de vrijstelling inzake de woninggebonden bedrijvigheid, een procedure voor te schrijven. Voor minder ingrijpende gevallen is dat niet voorgeschreven, omdat dat onwerkbaar zou zijn.

Conclusie.

De zienswijze, verwoord onder punt c, wordt bij de nadere planvorming betrokken maar heeft geen gevolgen voor onderhavig bestemmingsplan. De ingebrachte zienswijzen zijn naar ons oordeel niet van overwegend belang.

4. Stichting Milieuraad Smilde.

Inhoud reactie.

- a. Betreurd wordt dat de compensatie van de groene en natte elementen, die door de realisering van de woonwijk verloren gaan, slechts als een voorzichtig geformuleerde intentie wordt uitgesproken. De Stichting is van mening dat de compensatie een drijfveer moet zijn voor het realiseren van waardevolle landschaps-ecologische structuren die als kader voor het stedenbouwkundige concept kunnen dienen.

- b. De Stichting bestrijdt de stelling van de gemeente dat de natuurgebieden, gelegen ten zuiden van de verlegde N371, ingeval van aantasting niet in aanmerking zouden komen voor compensatie (Uitwerking compensatiebeginseel SGR, Min. LNV, 1995). De gemeente Smilde heeft de landschappelijke en ecologische betekenis van het gebied Witterholt (Pelinckbosch), de lanen en de landbouwenclaves onderkend in haar bestemmingsplan Buitengebied. Smilde heeft ingestemd met de verlegging van de N371 maar tevens aangegeven zorg te dragen voor waarborging van de landschappelijke en natuurlijke waarden en een toekomstige ontwikkeling van de ecologische verbindingszone. Een en ander kan consequenties hebben voor de exacte tracering van bedoelde weg. Dat de N371 "op zeker afstand" van het natuurgebied komt te liggen biedt onvoldoende garanties voor behoud van evenvermelde waarden. Voor het tracé van de vervangende N371 ten westen van het fietspad Baggelhuizerplas/Hoofdvaartsweg dient conform de wettelijke uitgangspunten, een maximale afstand (> 265 meter) tussen weg en Pelinckbosch en/of een maximale landschaps-ecologische compensatie nagestreefd te worden. Alleen dan is aantasting van de landschappelijke, ecologische en recreatieve waarden van het betreffende gebied te beperken en is de schade en hinder voor vogels objectief/wetenschappelijk verantwoord.

Commentaar.

Ad a.

De stad Assen wordt in de volksmond aangeduid met "De stad in het groen". De woonwijk Kloosterveen zal tevens voorzien in een ruime "groennorm" van ca. 100 m² per woning. Deze norm zal gedeeltelijk bestaan uit groene en natte elementen. Daarnaast voorziet het plan in een ruim aantal ecologische en duurzame voorzieningen.

Ad b.

In een eerdere reactie onzerzijds is gesteld dat op basis van het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) de compensatie slechts **verplicht** is voor die gebieden die in het Structuurschema als zodanig zijn aangewezen. Het Pelinckbosch behoort daar niet toe. In het MER Kloosterveen is evenmin een verplichte compensatie opgenomen ten aanzien van het Pelinckbosch. Het vorenstaande neemt niet weg, dat er inderdaad in principe wel sprake kan zijn van compensatie, maar dan facultatief. De zienswijze tegen de N371 heeft betrekking op het tracé voorzover gelegen op het grondgebied van de gemeente Smilde.

De gemeente Smilde heeft de landschappelijke en ecologische waarden van het Pelinckbosch in haar bestemmingsplan "Buitengebied" onderkend. Voor het betreffende deel van de N371 wordt thans een geëigende procedure gevolgd. Wij zullen uw zienswijze daarom dan ook tijdig voorleggen aan de gemeente Smilde. Voorts doen wij u thans reeds de toezegging dat wij in overleg met de gemeente Smilde de compensatieregeling zullen toepassen.

Conclusie.

De zienswijzen van reclamant zijn niet van overwegend belang en hebben geen gevolgen voor onderhavig bestemmingsplan.

5. Mevrouw B.A.A. Vrolijk - Pelinck.

Inhoud reactie.

- a. Mevrouw heeft sedert de ontvangst van de brief van het college van 23 september 1996 en de nota "commentaar op overleg en inspraak voorontwerp Kloosterveen I d.d. 1 oktober 1996" niets vernomen van de terinzagelegging van onderhavig ontwerp-bestemmingsplan.

- Een persoonlijke kennisgeving zou op prijs zijn gesteld.
- b. Reclamante is erkentelijk voor de aandacht, die door anderen en door haarzelf, is besteed aan tot dusverre aangevoerde punten. De gemeente daarentegen stapt te gemakkelijk over de bezwaren heen.
 - c. De aangevoerde bezwaren in haar schrijven van 10 september 1996, onder de punten 2 en 4 (zie pagina 10 en 11 van de inspraaknota) dienen als ingelast te worden beschouwd. Met betrekking tot punt 2 wordt opgemerkt dat inzake de "Nota Alternatieven" nooit discussie met reclamante, als zijnde belanghebbende is gevoerd.
 - d. Uitvoering van het plan impliceert een aantasting van het vrije uitzicht en de beleving van de cultuurhistorische samenhang tussen het hoger gelegen landgoed en de lager gelegen veenkoloniale gronden. Dit betreft met name het deel van het landgoed vanaf de laan ter hoogte van de geplande N371.
 - e. De aanleg van de N371 leidt tot een aanzienlijke akoestische aantasting van het natuurgebied. In het MER is ingegaan op de consequenties van het verkeerslawaaï voor bosvogels. In de daaropvolgende rapporten is dit onvoldoende onderkend. Gerefereerd wordt aan de uitspraak van de Afdeling Geschillen van de Raad van State van 19 december 1989, M&R 1990, 45, waaruit kan worden opgemaakt dat geluidsvoorschriften niet alleen bescherming beogen te bieden aan de volksgezondheid. Deze voorschriften beogen tevens bescherming te bieden aan het milieu, waaronder de fauna. Mocht de geprojecteerde situering van de N371 worden uitgevoerd, dan dient tenminste een landschaps-ecologisch inrichtingsplan te worden uitgevoerd en mitigerende maatregelen te worden getroffen, teneinde het geluidsniveau tot maximaal 40 dB(A) te kunnen reduceren. Overwogen wordt de medewerking aan de overdracht van de, voor de aanleg van benodigde gronden, afhankelijk te stellen van een aanvaardbaar inrichtingsplan.
 - f. Reclamante hecht veel waarde aan de landschappelijke en natuurlijke waarden van het landgoed Pelinckbosch. Verzocht wordt, indien de plannen tot uitvoering worden gebracht, met vorenstaande zienswijze rekening te houden.

Commentaar.

Ad a.

Met betrekking tot de wijze van bekendmaking van bestemmingsplannen wordt verwezen naar het gememoreerde onder ad 2. Bovendien is vermelde nota vergezeld gegaan van een brief van 14 oktober 1996, waarin de vervolgprocedure is omschreven. In deze brief is reclamante nadrukkelijk gewezen op de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan met ingang van 17 oktober 1996, en de hoorzitting ten overstaan van de commissie Ruimtelijke Ordening op 28 november j.l.

Ad b/c/d/f.

De "Nota Alternatieven Kloosterveen" is door de gemeenteraad vastgesteld en is derhalve thans niet meer aan de orde. Ten aanzien van de milieuaspecten wordt verwezen naar hetgeen reeds in de nota "commentaar op overleg en inspraak voorontwerp bestemmingsplan Kloosterveen I" is verwoord en naar het gememoreerde onder ad 4 b.

Ad e.

Er is op dit moment intensief overleg gaande tussen reclamante en de gemeente met de intentie zoveel mogelijk aan de zienswijze van reclamante tegemoet te kunnen komen. Zie voor het overige, het commentaar vervat in ad 4 b.

Conclusie.

De zienswijze van reclamante noopt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan. In het gaande overleg zal getracht worden met reclamante overeenstemming te bereiken.

6. Familie Buisman.

Inhoud reactie.

De zienswijze van reclamanten richt zich met name op de te verwachten toename van de verkeersintensiteit op de wegen die leiden naar de nieuwe wijk Kloosterveen, waaronder het wegvak voor het huis van reclamanten (tussen Europaweg en de Asserwijkbrug). Een en ander leidt tot meer drukte, lawaai en trillingen.

Commentaar.

De stelling dat de verkeersintensiteit op de toegangswegen naar de nieuwe woonwijk Kloosterveen toe zal nemen wordt niet bestreden. Ook zal het verkeer op de Europaweg-West navenant toenemen. Het autoverkeer wordt via de Balkenweg en de verlegde N371 afgewikkeld en zal geen gebruik maken van het wegvak voor het perceel van reclamanten. Het is immers nadrukkelijk de bedoeling dat zowel de Hoofdvaartsweg ZZ als de Hoofdvaartsweg NZ verkeersluw worden.

Van de verwachte drukte, lawaai en trillingen als gevolg van het nieuwe plan zal dan ook geen sprake zijn.

Conclusie.

De zienswijze van reclamanten is naar ons oordeel niet van overwegend belang en noopt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

7. J. Kuil.

Inhoud reactie.

Reclamant verwacht gedurende de opbouw van de nieuwe woonwijk een toename van het vracht- en werkverkeer op het traject Asserwijk, Hoofdvaartsweg en Europaweg. Dit geldt evenzeer indien de Asserwijk als ontsluiting voor een deel van de wijk zou gaan functioneren. Kinderen uit de wijk gaan via deze wegen naar school. Derhalve wordt erop aangedrongen voor dit probleem een adequate oplossing te zoeken.

Commentaar.

Tijdens de opbouw van de wijk wordt getracht het vracht- en werkverkeer zoveel mogelijk over de nieuw aan te leggen wegen af te wikkelen. De verlegde N371, de Kloosterweg en de Kloosterbrug zullen zo spoedig mogelijk na het technisch gereed komen daarvan functioneren ten behoeve van het bouwverkeer. Voorts wordt verwezen naar hetgeen onder ad 3, onder c, en onder 6 is aangegeven. Het plan voorziet in veilige routes voor langzaam verkeer. In de toekomst kunnen kinderen bovendien gebruik maken van de basisscholen in de nieuwe wijk.

Conclusie.

De zienswijze van reclamant is naar ons oordeel niet van overwegend belang en noopt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

8. H.G. Nijhof.

Inhoud reactie.

Reclamant wijst erop dat thans de Asserwijk, met name het gedeelte tussen de Europaweg en de Asserwijkbrug wordt gebruikt door sluipverkeer. De ontwikkeling die het bestemmingsplan mogelijk maakt zal naar verwachting een toename impliceren van het woon/werk- en bouwverkeer, met de daarbij behorende geluidshinder.

Commentaar.

Verwezen wordt naar het verwoorde onder ad 3, onder c en ad 6.

Conclusie.

De zienswijze van reclamant is naar ons oordeel niet van overwegend belang en noopt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

9. Familie R. Jansen.

Inhoud reactie.

Als bewoner en eigenaar van het pand Asserwijk 12 wordt de bezorgdheid uitgesproken over de toename van de verkeersdrukke en geluidsoverlast, onder andere het gevolg van het woon- en werkverkeer en de zuidelijke verlegging van de N371. Verwacht wordt dat het verkeer een sluiproute creëert langs het Noord-Willemskanaal (bedoeld wordt, Hoofdvaartsweg ZZ, red.) richting de Europaweg. Daarnaast wordt gewezen op de schade als gevolg van trillingen door zwaar (bouw)verkeer. De hoop wordt uitgesproken dat de Domeinenwegroute als tweede hoofdontsluiting wordt gekozen. Mocht echter de Asserwijk in de tweede fase als ontsluitingsweg worden ingericht, dan is vorengenoemde overlast nog groter.

Commentaar.

Verwezen wordt naar hetgeen is verwoord onder ad 3, onder c en ad 6. Nadrukkelijk wordt erop gewezen dat de Hoofdvaartsweg NZ en ZZ verkeersluw zullen worden. Tijdens de opbouw van de woonwijk is het niet te voorkomen dat enige overlast vanwege het bouwverkeer zal ontstaan. Getracht wordt de werkzaamheden zo goed mogelijk te structureren en op elkaar af te stemmen. Zie voorts, ad 7. De tracering voor een tweede hoofdontsluiting is op dit moment geen onderdeel van besluitvorming. In een later stadium zal de gemeenteraad hierover een beslissing innemen.

Conclusie.

De zienswijze van reclamant is naar ons oordeel niet van overwegend belang en noopt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

10. H. Heukers.

Inhoud reactie.

Uit het ontwerp-bestemmingsplan leidt reclamant af dat de toekomstige woonbestemming direct langs de Asserwijk komt te liggen. Het perceel van reclamant, Asserwijk 48, heeft een agrarische bestemming. Er wordt op gewezen dat reclamant het bedrijf in de toekomst wil voortzetten en geen enkele beperking wil krijgen opgelegd als gevolg van de ontwikkeling van de nieuwe woonwijk. Derhalve wordt verzocht de in acht te nemen afstand (milieucontour) tussen de bestemmingen "woon-doeleinden" en "agrarische doeleinden" nader te bepalen.

Commentaar.

Bij de nadere uitwerking van het bestemmingsplan zal de, bij het betreffende agrarische bedrijf, behorende milieucontour in acht worden genomen. De bestaande agrarische bedrijfsvoering zal derhalve dan ook ten volle worden gerespecteerd en er worden geen beperkingen opgelegd ten aanzien van haar bestaans- c.q. ontwikkelingsmogelijkheden.

De aangesneden problematiek komt aan de orde bij het opstellen van een uitwerkingsplan voor dit gebied. Uit een oogpunt van flexibiliteit is het op dit moment wenselijk om de twee opties (woningbouw tot aan de plangrens en woningbouw tot een afstand van minimaal 50 meter tot de agrarische bebouwing) open te houden.

Conclusie.

De zienswijze is naar ons oordeel niet van overwegend belang en noopt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

11. A. Boer.

Inhoud reactie.

Gelet op de omstandigheid dat onderhavig bestemmingsplan nog alle mogelijkheden openlaat voor de tracering van de tweede hoofdontsluiting in de tweede fase, wordt onduidelijkheid en onzekerheid gecreëerd. In een eerdere fase van de planontwikkeling is tegen een ontsluiting via de Asserwijk geageerd. Met dit schrijven wordt dat wederom gedaan. Daarnaast mist reclamant informatie met betrekking tot de toegang tot het Bos- en Golfcomplex.

Commentaar.

De besluitvorming met betrekking tot de tracering van de tweede hoofdontsluiting vindt in een later stadium plaats. Bij de vaststelling van het structuurplan Kloosterveen heeft de gemeenteraad daartoe nadrukkelijk besloten. Daarnaast wordt er op gewezen dat, in het door de gemeenteraad vastgestelde structuurplan Kloosterveen niet is voorgesteld de ontsluiting op de Asserwijk te laten plaatsvinden. De toegangswegen naar het Bos/Golfproject vallen buiten het kader van onderhavig bestemmingsplan. In het bestemmingsplan Bos/Golf is aangegeven dat de hoofdtoegang via de Pitteloseweg en de Ten Oeverstraat is gelegd. Bij de uitwerking van het gebied grenzend aan het Bos/Golfproject, worden de mogelijkheden onderzocht of het gewenst is eventuele secundaire verbindingen aan te leggen. Op dit moment zijn er in het plan nog geen concrete opties aangegeven.

Conclusie.

De zienswijze van reclamant is naar ons oordeel niet van overwegend belang en noopt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

12. P.J. Boer.

Inhoud reactie.

De ontwikkeling van de nieuwe woonwijk impliceert een aantasting van het woongenot in de vorm van vermindering van het vrije uitzicht en het verloren gaan van het "vrije wonen". Concreet wordt gevraagd welke maatregelen tegen de geluidsoverlast zullen worden getroffen.

Daarnaast wordt opgemerkt dat de exploitatie van de agrarische gebouwen nodig is voor het inkomen van reclamant. Ook nieuwe functies in bedoelde gebouwen moeten mogelijk blijven. Daarom wordt verzocht de minimaal vereiste afstand tussen de agrarische gebouwen en de woonwijk in acht te nemen.

Commentaar.

Bij de keuze voor de situering van de nieuwe woonwijk is onderkend dat het vrije uitzicht ter plaatse verloren gaat. Wij zijn van mening dat het belang dat is gemoeid met de realisering van de nieuwe woonwijk in dit geval zwaarder weegt dan de belangen van enkele bewoners.

Uit tabel 6 op pagina 39 van onderhavig bestemmingsplan is op te maken dat de geluidsbelasting op het wegvak Asserwijk 44 thans 50 dB(A) bedraagt. De geluidsbelasting op het eventuele nieuwe wegvak U zal 44 dB(A) bedragen. Er behoeven derhalve geen geluidsbeperkende voorzieningen te worden getroffen.

Het perceel van reclamant is gelegen in het bestemmingsplan Bos/Golfproject. Daarvoor geldt dat het, op het moment van de vaststelling van dit plan, bestaande gebruik van het perceel en de opstallen van reclamant mag worden gecontinueerd totdat de gewenste bestemming is gerealiseerd. Dat is dan ook maatgevend voor de in acht te nemen afstanden tussen de verschillende bestemmingen. Nieuwe plannen en ontwikkelingen daarentegen worden getoetst aan de dan geldende bestemmingsplannen.

Conclusie.

De zienswijze van reclamant is naar ons oordeel niet van overwegende aard en noopt derhalve niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

13. Bewoners Asserwijk, Groene Dijk, Pitteloseweg en Zeijerveen p/a Asserwijk 44.

Inhoud reactie.

- a. De bewoners blijven van mening dat de gekozen hoofdontsluiting van de woonwijk een slechte beslissing is, gelet met name met het oog op de flankentheorie. Het verbaast hen dat op de kaarten 8 a en b, is aangegeven dat de N373 (Norgervaart) mogelijk in de toekomst een rol kan gaan spelen voor de ontsluiting van de wijk. Deze optie is door de bewoners reeds aangedragen maar is in de structuurnota (bedoeld wordt structuurplan, red.) nooit aan de orde geweest. Het toegezegde onderzoek heeft nimmer plaatsgevonden. In een eerdere fase van het planproces is door de bewoners een hoofdontsluiting via de Domeinenweg voorgesteld. Om diverse redenen is deze optie van de hand gewezen (brug onder de hoogspanningsleidingen, scherpe bochten, PPC, "vergeten" etc.).

Een week voor de raadsvergadering omtrent het structuurplan heeft de wethouder naar voren gebracht dat er een veto door Rijkswaterstaat voor de Domeinbrugvariant is uitgesproken. Later is vernomen dat, Rijkswaterstaat met een rechtstreekse aansluiting op de A28 weliswaar problemen onderkende maar dat deze bespreekbaar waren.

Ook de argumentatie dat de twee ontsluitingsbruggen bij voornoemde variant te dicht bij elkaar zouden komen te liggen is niet overtuigend. Reclamanten willen de garantie dat hun voorstel met betrekking tot de tweede hoofdontsluiting uitvoerbaar blijft. De thans geprojecteerde fietsbrug in het verlengde van de Domeinweg wordt dan ook als een toekomstig obstakel voor het voorstel van de bewoners beschouwd.

Geconcludeerd wordt dat de gemeenteraad een half plan heeft vastgesteld, waarbij geen duidelijkheid wordt gecreëerd over de toekomst van de buurt voor de bewoners. De strategie van een globale planvorm wordt afgewezen. Voorts wordt gewezen op de aantasting van het woongenot en het landelijke karakter, geluidsoverlast en sluip- en bouwverkeer.

- b. Met betrekking tot de locatie aangeduid als "Noordoosthoek", gelegen voor de percelen Asserwijk 44, gemeente Assen t/m Pitteloseweg 5, gemeente Vries, wordt opgemerkt dat deze locatie, in verband met de nabijheid van agrarische bedrijven geen nieuwbouw toe laat. Bedoelde bedrijven mogen geen beperkingen in hun bestaans-, dan wel in hun ontwikkelingsmogelijkheden voor nu en voor de toekomst krijgen opgelegd.
- c. Reclamanten refereren aan pagina 5 van de "nota commentaar op overleg en inspraak voorontwerp-bestemmingsplan Kloosterveen I" waarin de zone onder de hoogspanningsleidingen is aangeduid als een rechtstreekse verbinding tussen het Bos/Golfproject en de Baggelhuizerplas. Deze stelling wordt bestreden gelet op het feit dat voornoemde zone in particulier eigendom is gelegen en voorts de ontsluiting van het Bos- en Golfgebied via de Pitteloseweg en de Ten Oeverstraat loopt. Tot slot wordt opgemerkt dat in het van gemeentewege gegeven commentaar op de brief van reclamanten van 4 maart 1996 is toegezegd dat het bestemmingsplan Kloosterveen I zal voorzien in een aantal verbindingen met het Bos- en Golfcomplex, hetgeen echter niet is gebeurd.

Commentaar.

Ad a.

Met de vaststelling van het structuurplan Kloosterveen heeft de gemeenteraad besloten tot een hoofdontsluiting voor de eerste fase via een zuidelijk verlegde N371, de Kloosterweg en de Kloosterbrug. Met betrekking tot de tracering van de tweede hoofdontsluiting is nog geen beslissing genomen. De besluitvorming daaromtrent vindt in een later stadium plaats. Voor de beweegredenen daarvan wordt verwezen naar het raadsbesluit tot vaststelling van het structuurplan Kloosterveen. De stelling van reclamanten dat de projectie van de fietsbrug over de Drentsche Hoofdvaart in het verlengde van de Domeinweg, het voorstel van reclamanten, de Domeinbrugvariant onmogelijk zou maken, wordt met stelligheid ontkend. Deze optie blijft volledig uitvoerbaar.

Ad b.

Voorzover de zienswijze betrekking heeft op de locatie "Noordoosthoek" binnen het bestemmingsplan Kloosterveen I wordt gerefereerd aan het verwoorde onder ad 10 en 12.

Ad c.

Er komt een recreatieve route die gedeeltelijk door de zone onder de hoogspanningsleidingen zal lopen. Buiten deze zone behoeft deze route geen lineair vervolg maar zal afhankelijk van de situering worden afgebogen. Een en ander zal bij de uitwerking van het betreffende plandeel nader in beeld worden gebracht. De hoofdtoegang tot het Bos/Golfproject vindt plaats via de Pitteloseweg en de Ten Oeverstraat.

Conclusie.

De zienswijze van reclamanten is naar ons oordeel niet van overwegend belang en noopt niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan.

D. EINDCONCLUSIE.

De zienswijzen van reclamanten 1 t/m 13, nopen niet tot een aanpassing van het bestemmingsplan Kloosterveen I en zijn derhalve niet gegrond. Wel zal bij de nadere uitwerking van het plan met een aantal zienswijzen rekening worden gehouden. Het betreft de zienswijzen van reclamanten, genoemd onder 1, 2, 3, subonderdeel c, 5, subonderdeel e, en 10.

VERVOLGBLAD

agenda nr.: 8

blad nr.: 15

E. BESLUITVORMING EN ADVISERING.

Wij stellen voor de ingebrachte zienswijzen van reclamanten 1 t/m 13 niet van overwegend belang te achten en het bestemmingsplan Kloosterveen I, overeenkomstig bijgevoegd ontwerp-besluit vast te stellen en ter goedkeuring voor te leggen aan Gedeputeerde Staten van Drenthe.

De commissie ruimtelijke ordening c.a. kan zich met dit voorstel verenigen.

Het college van burgemeester en wethouders van Assen,

de burgemeester,
D. van As - Kleijwegt.

de secretaris,
A.C. de Bruin.

RAADSBSLUIT

raadsvergadering van: 20 februari 1997

agenda nr.: 8



De raad van de gemeente Assen;

gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 12 februari 1997;

gelet op de bepalingen van de Wet op de Ruimtelijk Ordening, het Besluit op de Ruimtelijke Ordening 1985 en de Algemene wet bestuursrecht;

b e s l u i t :

met overneming van de overwegingen zoals genoemd in het voorstel van het college van burgemeester en wethouders:

1. de zienswijzen, ingebracht door reclamanten 1 t/m 13 niet van dien aard te achten, dat deze zouden nopen tot een aanpassing van het bestemmingsplan Kloosterveen I;
2. de zienswijzen, als verwoord onder 1, 2, 3c, 5e, 10 en 12 te betrekken bij de verdere uitwerking van het bestemmingsplan in uitwerkingsplannen, zoals bedoeld in artikel 11 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening;
3. vast te stellen, het bestemmingsplan Kloosterveen I, overeenkomstig de bij dit besluit behorende en als zodanig gewaarmerkte plankaart met de daarbijbehorende voorschriften en toelichting.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 20 februari 1997.

De raad voornoemd,

, voorzitter

Mw. D. van Assen-Kleijwegt

, secretaris

A.C. de Bruin

GOEDGEKEURD door gedeputeerde staten
van Drenthe bij besluit van

van 10 september

1997

nr. 6.1/9700690

, voorzitter

, griffier



9713840

Provinciehuis
Westerbrink 1
Assen

Postbus 122
9400 AC Assen

Telefoon
(0592) 36 55 55
Telefax
(0592) 36 57 77

Aan:
het college van burgemeester
en wethouders van Assen

Gemeente Assen dienst Ontwikkeling			
Code: <u>1731.212.12</u>			
Afdoen ddt:			
29 SEP. 1997			
Gez.		Dep.	
Beh. doc.	Beh. m.	Afged.	Par.
<u>OBW</u>			

Assen, 25 september 1997
Ons kenmerk 38/6.1/9702698
Behandeld door de heer H. Mutgeert (0592) 365727
Uw kenmerk ONT/97-2696
Onderwerp: Bestemmingsplan Kloosterveen I

Geacht college,

Hierbij doen wij u een afschrift toekomen van ons besluit van 16 september 1997, kenmerk 6.1/9702698, houdende onze goedkeuring van het besluit van de raad van uw gemeente van 20 februari 1997 tot vaststelling van het Bestemmingsplan Kloosterveen I.

Een exemplaar van het raadsbesluit en de daarbijbehorende plankaart en voor-
schriften, voorzien van het bewijs van onze goedkeuring, voegen wij hierbij.
Wij merken hierbij op dat de zone die op grond van de huidige of later te verstrek-
ken milieuvergunning geldt voor het agrarisch bedrijf op perceel Asserwijk 48 in
acht genomen dient te worden bij de uitwerking van de bestemming Stadswoon-
wijk.

Wij verzoeken u de raad van onze beslissing in kennis te stellen en herinneren u,
wellicht ten overvloede, aan het bepaalde in de artikelen 28, zesde en zevende lid
en 31 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,

Th. Fledderus, griffier

Bijlage (n): div
id/coll. RDE

S.B. Swierstra, wnd. voorzitter

Assen, 16 september 1997

Ons kenmerk 6.1/9702698

Behandeld door de heer H. Mutgeert (0592) 365727

Onderwerp: Gemeente Assen, Bestemmingsplan Kloosterveen I

BESLUIT VAN GEDEPUTEERDE STATEN VAN DRENTHE INZAKE HET BESTEMMINGSPLAN
KLOOSTERVEEN I VAN DE GEMEENTE ASSEN

Behandelingsprocedure

Bij brief van 21 februari 1997, nummer 8, ingekomen op 26 februari 1997, hebben burgemeester en wethouders van de gemeente Assen ter voldoening aan artikel 28, eerste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening, het besluit van de raad van die gemeente van 20 februari 1997, tot vaststelling van het Bestemmingsplan Kloosterveen I t r goedkeuring ingezonden.

Uit de overgelegde stukken is gebleken dat is voldaan aan de wettelijke voorschriften betreffende tervisielegging, vaststelling, bekendmaking en inzending. Het vastgestelde bestemmingsplan heeft tot en met 8 mei 1997 ter inzage gelegen.

Bedenkingen

Tegen voornoemd raadsbesluit zijn bij ons 5 bedenkingen ingediend door:

1. 33 bewoners van de Asserwijk, de Groene Dijk, de Pitteloseweg en Zeijerveen, vertegenwoordigd door de heren P.J. Boer, Asserwijk 44, H. Heukers, Asserwijk 48 en H. Gordijn, Asserwijk 28, allen te Assen
2. de familie P.J. Boer, Asserwijk 44 te Assen
3. de heer H. Heukers, Asserwijk 48 te Assen
4. de heer J. van der Leij, Hoofdvaartsweg 108 te Assen
5. de Stichting Milieuraad Smilde, secretariaat Kastanjelaan 5 te Smilde

Burgemeester en wethouders van de gemeente Assen hebben bij brief van 23 april 1997 op de ingediende bedenkingen gereageerd.

Advies

De Provinciale Planologische Commissie (Commissie voor Gemeentelijke Bestemmingsregelingen) heeft het bestemmingsplan met de daartegen ingediende bedenkingen in haar vergadering van 13 juni 1997 behandeld en aan ons college advies uitgebracht.

Ontvankelijkheid

Voornoemde reclamanten hebben hun bedenkingen tijdig bij gedeputeerde staten ingediend en in een eerder stadium van de bestemmingsplanprocedure hebben zij zienswijzen ingediend bij de raad van de gemeente Assen. De commissie is van oordeel dat alle reclamanten ontvankelijk zijn in hun bedenkingen. De bewoners van de Asserwijk voeren een nieuw aspect aan in hun bedenkingen namelijk de problematiek van de helikopteropstapplaats aan het Oud Veen. Dit onderdeel is niet eerder naar voren gebracht. Wij zijn dan ook van mening dat dit onderdeel niet ontvankelijk moet worden verklaard.

Terinzagelegging van de stukken

Zowel reclamanten als burgemeester en wethouders van de gemeente Assen zijn door ons in de gelegenheid gesteld kennis te nemen van de op dit bestemmingsplan betrekking hebbende stukken en hierop te reageren. Hiervan hebben de heer H. Heukers en de familie P.J. Boer gebruikgemaakt.



Hoorzitting

Op 2 september 1997 hebben wij reclamanten en burgemeester en wethouders van de gemeente Assen de gelegenheid gegeven hun standpunten in een hoorzitting nader toe te lichten.

Hiervan is gebruikgemaakt door:

het college van burgemeester en wethouders van Assen

de 33 bewoners van de Asserwijk, de Groene Dijk, de Pitteloseweg en Zeijerveen

de familie P.J. Boer

de heer H. Heukers

de heer J. van der Leij

de Stichting Milieuraad Smilde

Behandeling bedenkingen

1. De bewoners van de Asserwijk en omgeving voeren in hun bedenkingen de volgende onderwerpen aan.
 - a. **Ontsluiting Asserwijk**
 Reclamanten zijn van mening dat een slechte oplossing is gekozen voor de ontsluiting van de nieuw te bouwen wijk. Door reclamanten is reeds in een vroeg stadium de suggestie gedaan om de ontsluiting van de wijk mede vorm te geven over de Domijnbrug. De gemeente Assen heeft deze mogelijkheid nimmer serieus onderzocht. Onder verwijzing naar een standpunt van Rijkswaterstaat heeft het gemeentebestuur verklaard dat een ontsluiting via de Domijnbrug niet tot de mogelijkheden behoort. Reclamanten hebben het standpunt van Rijkswaterstaat nagetrokken en hen is gebleken dat dit standpunt genuanceerder ligt. Vervolgens acht men de aanleg van een fietsbrug in het verlengde van de Domijnweg een toekomstig obstakel om toch het raadsbesluit van 20 juni 1996 (besluit ontsluiting 2e fase) te kunnen uitvoeren. De aanleg van een primaire fietsroute met een brug over de Drentsche Hoofdvaart bepaalt de toekomstige situatie en de argumentatie, dat de twee ontsluitingsbruggen te dicht bij elkaar komen, is onderbelicht naar het oordeel van reclamanten.
 - b. **Bos/golf**
 De bewoners van de Asserwijk vragen zich af hoe het bos-/golfgebied bereikbaar wordt voor de nieuwe bewoners van Kloosterveen. De Ten Oeverstraat en de Pitteloseweg zijn bedoeld als de ontsluitingswegen van het bos-/golfcomplex. Nu blijkt dat dit hoofdontsluitingswegen zijn en in de toekomst secundaire paden worden aangelegd.
 - c. **Bebouwing in het gebied Noordoosthoek**
 Reclamanten stellen dat het plangebied grenzend aan de Asserwijk 44 tot en met de Pitteloseweg 5 geen nieuwbouw toelaat omdat de voortgang van de bestaande bedrijven voor de toekomst gewaarborgd moet blijven.
 - d. **Helihalte Oud Veen**
 Reclamanten stellen dat de geluidsoverlast van de helihaven voor de bewoners van de Asserwijk en de toekomstige bewoners van Kloosterveen zal toenemen nu de helihaven niet bij Oud Veen maar naast het Tonckensbosch is gesitueerd.

Standpunt gemeente

- Ad a. Met de vaststelling van het Structuurplan Kloosterveen heeft de gemeenteraad besloten tot een hoofdontsluiting voor de eerste fase via een zuidelijke verlegde N371, de Kloosterweg en de Kloosterbrug. Met betrekking tot de tracering van de tweede hoofdontsluiting is nog geen beslissing genomen. De besluitvorming daaromtrent vindt in een later stadium plaats. De optie om een verbinding over de Drentsche Hoofdvaart te maken in het verlengde van de Domijnweg, blijft volledig uitvoerbaar.

- Ad b. De hoofdtoegang van het bos-/golfgebied vindt plaats via de Pitteloseweg en de Ten Oeverstraat.
- Ad c. Bij de nadere uitwerking van het bestemmingsplan zal de bij het desbetreffende agrarische bedrijf behorende milieucontour in acht worden genomen. De bestaande agrarische bedrijfsvoering zal derhalve dan ook ten volle worden gerespecteerd en er worden geen beperkingen opgelegd ten aanzien van haar bestaans- c.q. ontwikkelingsmogelijkheden. Uit een oogpunt van flexibiliteit is het op dit moment wenselijk om de twee opties, woningbouw tot aan de plangrens en woningbouw tot een afstand van minimaal 50 m tot de agrarische bebouwing, open te houden.

Beoordeling van de bedenkingen

- Ad a. Wij constateren een tegenstrijdigheid in de opstelling van het gemeentebestuur ten aanzien van de tweede ontsluiting van het plangebied; enerzijds is gesteld dat de besluitvorming in een later stadium zal plaatsvinden, anderzijds is met de vaststelling van het Bestemmingsplan Kloosterveen de tweede ontsluiting vastgelegd tot onder de hoogspanningsleiding. De toelichting op het bestemmingsplan geeft op kaart 8b de tweede ontsluiting met een stippellijn indicatief aan. Nu reclamanten in de hoorzitting hebben verklaard dat zij met de aanleg van het hiervoor omschreven deel van de bestemming Verkeersdoeleinden geen problemen hebben, achten wij de bedenkingen niet gegrond omdat de discussie omtrent de ligging van de tweede ontsluiting volledig open staat.
- Ad b. De ontsluiting van het bos-/golfgebied vindt plaats via de Ten Oeverstraat en de Pitteloseweg. Deze ontsluitingen worden in het Bestemmingsplan bos/golf geregeld en hebben geen directe invloed op het plangebied Kloosterveen.
- Ad c. De bedrijven, gelegen buiten het plangebied, kunnen vanwege hun milieuzonering invloed hebben op het plangebied wanneer dat milieugevoelige bestemmingen betreft zoals wonen. Het bestemmingsplan geeft geen informatie omtrent de geldende zoneringen van deze bedrijven. Deze bestaande planologische situatie is onvoldoende in de toelichting op het bestemmingsplan belicht. Het Bestemmingsplan bos/golf dat momenteel een eigen procedure volgt, geeft in een aantal situaties een wijziging in de bestemmingen. Op basis van het vigerende Bestemmingsplan buitengebied is op de percelen Asserwijk 44 en 48 sprake van een agrarische bestemming. Op het perceel Asserwijk 44 wordt geen agrarisch bedrijf meer uitgeoefend; op het perceel Asserwijk 48 daarentegen wel. De bestemming Stadswoonwijk is van invloed op de bedrijfsvoering en ontwikkelingsmogelijkheden van dit bedrijf. Wij zijn van oordeel dat het bestemmingsplan op dit punt duidelijkheid moet bieden binnen welke randvoorwaarden de globale bestemming uitgewerkt moet worden. Het gemeentebestuur verklaart dat bij de uitwerking van de bestemming Stadswoonwijk de milieucontour die op basis van de huidige milieuvergunning 100 m bedraagt, in acht zal worden genomen. Wij zijn van mening dat hiermee voldoende duidelijkheid en waarborg geboden wordt voor de voortzetting van de aanwezige bedrijfsfuncties. De bedenkingen op dit onderdeel achten wij, rekening houdend met dit gegeven, niet gegrond.
- Ad d. De problematiek van de helihalte Oud Veen is door reclamant niet als zienswijze bij de raad naar voren gebracht. Wij zijn van oordeel dat reclamant op dit onderdeel niet ontvankelijk is.

Conclusie

De bedenkingen zijn ongegrond en voor wat betreft het laatste onderdeel niet ontvankelijk.

2. De familie P.J. Boer voert aan dat het Bestemmingsplan Kloosterveen I is vastgesteld zonder dat voldoende rekening is gehouden met de belangen van de familie Boer. Door de nieuwbouw wordt het leefgenot onacceptabel aangetast omdat:
- a. het uitzicht dat zich uitstrekt tot aan het Fochtelooërveld, totaal verloren gaat. De woon-/leefsituatie is alleen met veel inspanning verkrijgbaar. Het offer dat door reclamant moet worden gedragen, is te zwaar om het algemeen belang te dienen.
 - b. omtrent de tweede ontsluiting van het plangebied nog volledige onduidelijkheid bestaat. Pas bij de tweede fase zal hieromtrent duidelijkheid worden verschaft. Reclamant is van mening dat deze ontsluiting al veel eerder aan de orde is en dan volgens de plannen van de gemeente langs de Asserwijk wordt aangelegd. Een ontsluiting langs de Asserwijk veroorzaakt veel verkeers- en geluidoverlast. Door de Werkgroep Asserwijk is een veel betere oplossing voorgesteld.
 - c. in het bestemmingsplan onvoldoende rekening wordt gehouden met de bedrijfsbelangen van de agrarische bebouwing. Toekomstige ontwikkelingen moeten gegarandeerd worden door de nodige afstand tussen woningen en bedrijfsgebouwen in acht te nemen.
 - d. het gemeentebestuur ten onrechte verwijst naar het Bestemmingsplan bos/golf. Omtrent dit bestemmingsplan zijn afspraken gemaakt. Tegen dit bestemmingsplan is bezwaargemaakt.
 - e. de geluidoverlast ten opzichte van de woningen van reclamant incorrect wordt benaderd.

Standpunt gemeente

- Ad a. Bij de keuze voor de situering van de nieuwe woonwijk is onderkend dat het vrije uitzicht ter plaatse verloren gaat. Het gemeentebestuur is van mening dat het belang dat is gemoeid met de realisering van de nieuwe woonwijk, in dit geval zwaarder weegt dan de belangen van enkele bewoners.
- Ad b. Zie 1 onder a.
- Ad c. Het perceel van reclamant is gelegen in het Bestemmingsplan bos/golf. Het bestaande gebruik kan worden voortgezet totdat de gewenste bestemming is gerealiseerd. Nieuwe ontwikkelingen worden getoetst aan de dan geldende bestemmingen.
- Ad e. Uit onderzoek blijkt dat geen geluidbeperkende voorzieningen behoeven te worden getroffen.

Beeoordeling van de bedenkingen

- Ad a. Met verwijzing naar het Streekplan Drenthe en het Structuurplan Kloosterveen zijn wij van oordeel dat uitbreiding van Assen op de voorgestelde locatie gewenst en ruimtelijk aanvaardbaar is. Dit brengt wijzigingen in het gebied met zich mee. Zo ook zal het uitzicht in een aantal situaties wijzigen. Dit is naar ons oordeel niet te voorkomen en niet onevenredig bezwaarlijk voor individuele woonsituaties.
- Ad b. Zie 1 onder ad a.
- Ad c. Zie 1 onder ad c.
- Ad d. In het Bestemmingsplan bos/golf worden de toekomstige ontwikkeling en bestemmingen geregeld. In de procedure van dat bestemmingsplan kunnen zienswijzen worden ingebracht. Wij zijn van oordeel dat deze kwestie niet aan de orde is bij het Bestemmingsplan Kloosterveen.

- Ad e. Het wegvak Asserwijk, met de functie als tweede ontsluitingsweg, zal geen hogere geluidbelasting opleveren dan in de Wet geluidhinder als voorkeursgrenswaarde is aangegeven en bij de definitieve keuze van het tracé van de tweede ontsluiting zullen de geluideffecten moeten worden bepaald.

Conclusie

De bedenkingen zijn ongegrond.

3. De heer Heukers stelt in zijn bedenkingen dat de besluitvorming in de raad geen duidelijkheid geeft ten aanzien van zijn bedrijfsbelangen. De formuleringen dat de gemeente het bedrijf ten volle zal respecteren maar wat de afstand betreft enige flexibiliteit in acht wenst te nemen, spreken hem niet aan. Reclamant heeft bezwaar tegen de term flexibiliteit en respecteren is wat anders dan accepteren. Hij wenst de wettelijke normen die gelden ten aanzien van de afstanden tot woonbebouwing van toepassing verklaard te zien bij zijn bedrijfsvoering. Het bestemmingsplan zal hieraan moeten voldoen en hij gaat niet akkoord met flexibele interpretaties van wettelijke normen.

Standpunt gemeente

Zie 1 onder c.

Beoordeling van de bedenkingen

zie 1 onder c

Conclusie

De bedenkingen zijn ongegrond.

4. De heer van der Leij voert in zijn bedenkingen aan:
- a. Hij vindt het ongewenst dat agrarische bedrijven hun functie kunnen voortzetten ook al heeft het desbetreffende perceel de bestemming Woondoeleinden. Het bestemmingsplan moet naar zijn oordeel explicietere overgangsbepalingen bevatten zodat het huidige gebruik niet onbepaald kan worden voortgezet.
 - b. Door het niet opnemen van ruimte voor buitensportactiviteiten, veronderstelt reclamant dat deze voorzieningen er vanwege de financiële haalbaarheid niet zullen komen.
 - c. Bezwaar wordt gemaakt tegen de doorsnijding van de Hoofdvaartsweg ter plaatse van de Kloosterbrug. Door deze doorsnijding moeten met de auto vele omrijkilometers worden gemaakt, hetgeen haaks staat op de bedoeling van de provincie om het aantal autokilometers terug te dringen.
 - d. Gewezen wordt op de vrijstellingsbepalingen die in de voorschriften zijn opgenomen waarbij het mogelijk is zonder procedure af te wijken van de bestemmingsbepalingen. Belanghebbenden kunnen in dat geval niet reageren op de toepassing van de vrijstellingsbevoegdheid. Reclamant wenst aanpassing van de voorschriften op dat punt.
 - e. Ten aanzien van de in het plangebied aanwezige tuincentrum stelt reclamant dat duidelijkheid geboden moet worden ten aanzien van de ontwikkelingsmogelijkheden.

Standpunt gemeente

- Ad. a De gemeente geeft aan dat het alleszins oorbaar is dat met betrekking tot bestaande bestemmingen een algemene overgangsbepaling wordt toegepast. Bestaand gebruik mag worden voortgezet totdat de gewenste bestemming is gerealiseerd.

- Ad. b De realisering van de sportaccommodatie is mede het gevolg van een integrale uitplaatsing en allocatie van de buitensportvoorzieningen in Assen. De sportvoorziening zal daarom niet alleen het woongebied Kloosterveen dienen, maar ten dienste staan van de gehele gemeente en omgeving. Voor het tussengebied zal een apart bestemmingsplan worden opgesteld.
- Ad. c Het gemeentebestuur onderkent de problemen van reclamant en stelt dat voor de gemeente voorop staat dat bij welke constructie dan ook de Drentsche Hoofdvaart NZ en ZZ verkeersluw zullen worden aangelegd. Bij de uitwerking van het deel van het plan waarin het perceel van reclamant is gelegen, zal worden voorzien in een verbinding tussen de Hoofdvaartsweg NZ en de nieuwe woonwijk.
- Ad. d Op grond van artikel 15 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) kan bij een bestemmingsplan worden bepaald dat het college van burgemeester en wethouders met inachtneming van de in het plan vervatte regelen bevoegd is van de voorschriften in het bestemmingsplan vrijstelling te verlenen. De gemeente kan zelf bepalen of en welke procedure moet worden gevolgd bij de toepassing van de desbetreffende vrijstellingen. Bij vrijstellingen, die planologisch ingrijpend zijn, dan wel waarvan verwacht kan worden dat zij een ruimtelijke uitstraling impliceren voor omwonenden, is het in voorkomende gevallen gewenst een procedure te volgen zodat vooraf kan worden getraceerd of er mogelijk-kerwijze nadelige gevolgen aan de toepassing ervan zijn verbonden. Er is bewust voor gekozen bij de toepassing van de vrijstelling inzake de woninggebonden bedrijvigheid een procedure voor te schrijven. Voor minder ingrijpende gevallen is dat niet voorgeschreven, omdat dat onwerkbaar zou zijn.
- Ad. e Ten behoeve van uitbreiding van het tuincentrum is gekozen voor het instrument van de wijzigingsbevoegdheid ex artikel 11 van de WRO. In verband met lopende onderhandelingen is het nog niet duidelijk wat de toekomstige ruimtebehoefte zal zijn. Uitbreiding van het tuincentrum in noordelijke richting is niet mogelijk omdat daar een langzaam-verkeersroute en een openbaarvervoersroute zijn geprojecteerd.

Beoordeling bedenkingen

- Ad. a In het bestemmingsplan is op een correcte wijze rekening gehouden met bestaande rechten, hetgeen betekent dat bestaand gebruik mag worden voortgezet.
- Ad. b Het bestemmen van gronden met een specifieke bestemming garandeert geen uitvoering of realisering van deze bestemming. Buitensportaccommodaties zijn voorzieningen die niet wijkgebonden zijn maar een functie hebben die boven de wijk uitstijgt. Wij achten het niet bezwaarlijk dat dergelijke voorzieningen in een aangrenzend bestemmingsplan worden opgenomen.
- Ad. c Met uitwerking van de bestemming Stadswoonwijk kan een zodanige wegenstructuur ontstaan dat bij autogebruik minder korte verbindingen met de stad ontstaan vergeleken met de huidige situatie. Vast staat dat voor de fietser en gebruiker van het openbaar vervoer korte en kwalitatief goede verbindingen met de rest van Assen zullen worden aangelegd. Een van de doelstellingen van het plan is het autogebruik te ontmoedigen. Toename van autokilometers is een consequentie van deze planopzet. Per saldo kan het totaal aan autokilometers minder zijn wanneer de wegenstructuur uitnodigend is voor andere vormen van vervoer dan de auto.
- Ad. d Wij zijn van oordeel dat, om voldoende ontwikkelingsmogelijkheden in het plan te hebben, een flexibiliteitsbepaling in de vorm van vrijstellingsbevoegdheid een passend middel is. Een dergelijke regeling past binnen de wettelijke mogelijkheden.
- Ad. e De ontwikkeling van en uitbreiding van de bestemming Tuincentrum is afhankelijk gesteld van de uitkomst van onderhandelingen. Het bestemmingsplan geeft een aantal randvoorwaarden.

Nadere uitwerking dan wel wijziging van het plan zal duidelijkheid bieden omtrent de werkelijke invulling. Daar op dit moment die duidelijkheid niet is te geven, is de in het plan opgenomen wijzigingsbevoegdheid een goed middel om op gewijzigde omstandigheden in te spelen.

Conclusie

De bedenkingen zijn niet gegrond.

5. De Stichting Milieuraad Smilde voert bedenkingen aan tegen de N371. Tot op heden is het niet duidelijk op welke wijze de negatieve akoestische effecten van de vervangende N371 op het natuurgebied Witterholt (Pelinckbosch) opgeheven zullen worden. De stichting wenst zodanige maatregelen dat op de bosrand de maximale geluidbelasting van 40 dB(A) zal worden bereikt. Hiertoe is een geluidwal met een hoogte van circa 4 m nodig. Met een dergelijke afscherming wordt tevens een aantal andere negatieve effecten voorkomen zoals het aanrijden van grotere zoogdieren en het hinderlijk inschijnen van koplampen in het bosgebied. De geluidwal zal op een verantwoorde wijze landschappelijk en ecologisch moeten worden ingepast.

Standpunt gemeente

De hoofdconclusie uit het Milieueffectrapport is dat het uit oogpunt van milieu verantwoord is dat de woonwijk Kloosterveen wordt aangelegd, inclusief de zuidelijke verlegging van de N37. Onderzocht zal worden in hoeverre het mogelijk is een wal aan te leggen met de intentie de toename van het geluidniveau te minimaliseren.

Beoordeling van de bedenkingen

Het Pelinckbosch is in de Provinciale milieuverordening niet aangeduid als milieubeschermingsgebied II, waarbij "stilte" een van de milieuaspecten is. De noodzaak om geluidwerende voorzieningen te treffen op grond van de Wet geluidhinder, is daarom niet aanwezig. Naar ons oordeel is de Wet geluidhinder niet van toepassing omdat in dit geval geen sprake is van geluidgevoelige bestemmingen zoals bedoeld in deze wet. Bij de tracékeuze en inrichting van de weg kan zoveel mogelijk rekening gehouden worden met de omgevingsfactoren. Het tracé is zodanig gekozen dat rekening is gehouden met de landschappelijke factoren en er wordt geen natuurterrein doorsneden. Bij de nadere uitwerking kan invulling gegeven worden aan het compensatiebeginsel zoals dat in het Structuurschema groene ruimte is omschreven. In dit beginsel is zodanige formulering gekozen dat sprake moet zijn van aanwijsbare schade van een ander aantoonbaar zwaarwegend maatschappelijk belang. Het gemeentebestuur geeft aan dat zij bereid is invulling te geven aan het compensatiebeginsel, een aanvullend onderzoek naar de effecten op het aangrenzende natuurgebied is gaande en afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek zullen maatregelen worden getroffen; vooralsnog gaat het gemeentebestuur uit van een verdiepte aanleg met een wal waardoor de hoogte tussen weg en bovenkant wal circa 1,75 m bedraagt. Gezien de grote maatschappelijke belangen die worden gediend met de ontsluiting van het woongebied Kloosterveen achten wij de opstelling van het gemeentebestuur aanvaardbaar en zijn wij van oordeel dat niet op voorhand kan worden gesteld dat sprake is van aantasting van de natuurwaarden. Overigens vormt een geluidwal met afmetingen van 4 m hoogte een nieuw element, dat een eigen landschappelijk inpassingsvraagstuk met zich brengt.

Conclusie

De bedenkingen zijn niet gegrond.

Beoordeling van het bestemmingsplan

Tegen het bestemmingsplan bestaan bij ons, mede gezien voornoemd advies van de commissie, geen overwegende bezwaren die tot onthouding van goedkeuring daaraan zouden moeten leiden.

Beslissing

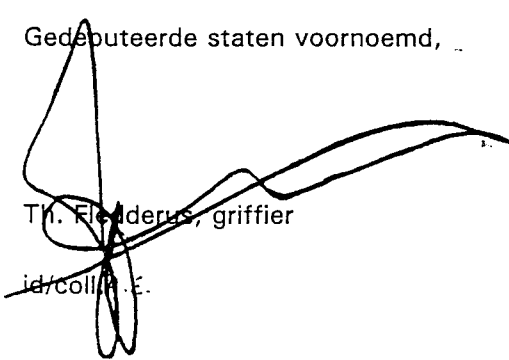
Gedeputeerde staten van Drenthe;

gelet op artikel 28 en volgende van de Wet op de Ruimtelijke Ordening;

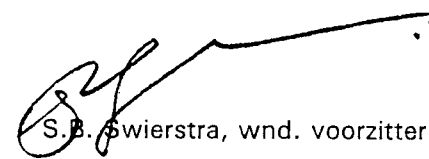
BESLUITEN:

- I. de bedenkingen van:
 - de 33 bewoners van de Asserwijk, de Groene Dijk, de Pitteloseweg en Zeijerveen, vertegenwoordigd door de heren P.J. Boer, Asserwijk 44, H. Heukers, Asserwijk 48 en H. Gordijn, Asserwijk 28, allen te Assen
 - de familie P.J. Boer
 - de heer H. Heukers
 - de heer J. van der Leij
 - de Stichting Milieuraad Smilde
 ongegrond te verklaren;
- II. het Bestemmingsplan Kloosterveen I goed te keuren;
- III. toepassing te geven aan artikel 11, achtste lid, van de Wet op de Ruimtelijke Ordening met betrekking tot uitwerking van de bestemming, genoemd in artikel 3 Stadswoonwijk en artikel 5 Verkeersdoeleinden van de planvoorschriften;
- IV. afschrift van dit besluit te zenden aan:
 - de raad van de gemeente Assen
 - de reclamanten
 - de Provinciale Planologische Commissie (Commissie voor Gemeentelijke Bestemmingsregelingen)
 - de inspecteur van de ruimtelijke ordening te Groningen
 - mevrouw B. Hendriks, Productgroep Ruimte en Water van de provincie Drenthe
 - de heer H. Mutgeert, Productgroep Ruimte en Water van de provincie Drenthe

Gedeputeerde staten voornoemd, ..

 Th. Fledderus, griffier

id/coll/H.E.

 S.B. Swierstra, wnd. voorzitter